

**Anlage 5:** zur Vorlage Nr.: B 15/0291 des Stuv am 16.07.2015

**Betreff:** Rahmenplan "Wohnbauflächen Mühlenweg - Harckesheyde"

**Hier:** Tabelle: Abwägungsvorschlag über die Stellungnahmen der Öffentlichkeit



**Rahmenplan „Wohnbauflächen Mühlenweg-Harckesheyde“**

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

Hier: Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der Informationsveranstaltung

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
1.	Einwender 1 vom 22.09.2014	<p>Nachfolgend zu der Vorstellung und Erörterung des Rahmenplans „Wohnbauflächen Mühlenweg – Harckesheyde“ am 22.07.14 für die ansässigen Grundeigentümer und vorbereitend für die angesetzte öffentliche Vorstellung am 25.09.14 möchten wir gerne die folgenden Punkte ansprechen, und bitten Sie, diese in Ihrer weiteren Planung zu berücksichtigen.</p> <p><b>1. Berücksichtigung vorhandener Knick:</b> Im vorgestellten Rahmenplan vom 22.07. war ein Knick mit erhaltenswerten großen Bäumen nördlich der Harckesheyde von Harckesstieg Richtung Gewerbegebiet Oststraße nicht enthalten, der an die Einzelhausbebauung nördlich der Harckesheyde anschließt. Wir bitten, diesen Knick in Ihre Planungen aufzunehmen und ihn zu erhalten, zum einen aufgrund des alten, erhaltenswerten Baumbestandes, zum anderen aufgrund des Tierbestandes in diesem Gebiet (Rehe, Fasane, Eichhörnchen, Dompfaffen, Rotkehlchen und weitere).</p> <p><b>2. Bebauungsdichte</b> Im Rahmenplan war ausgeführt worden, dass es sich südlich der Harckesheyde um dichtere Bebauung handele. Wir bitten, in dem Strukturkonzept zum Rahmenplan „Wohnbauflächen Mühlenweg – Harckesheyde“ trifft zur Dichte im gesamten Plangebiet bislang nur sehr grobe und eher grundsätzliche Aussagen. Im</p>	<p>Im Rahmen des weiteren Verfahrens sind, als verlässliche Planungsgrundlage, ein aktuelles Baumaß und eine Bewertung des Knick- und Baumbestand im Rahmenplangebiet unerlässlich. Der von Einwender 1 genannte Knick wird in die weiteren Überlegungen mit aufgenommen und die Erhaltung wird im weiteren Verfahren in Abwägung der anderen Planungsziele geprüft. Der Erhalt dieses Knicks würde unter Umständen eine Bebauung entlang der Harckesheyde als Lärmschutz der dahinter liegenden Bebauung unmöglich machen. Der Wunsch wird in das Beteiligungsverfahren getragen.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>		●		
					●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		<p>turkonzept zu berücksichtigen, das sowohl nördlich der Harckesheyde von Harckesstieg in Richtung Gewerbegebiet Oststraße als auch südlich der Harckesheyde im gleichen Straßenabschnitt es sich in größerem Umfang um Einzelhaus- und Doppelhausbebauung handelt, bevor weiter südlich hin zum Steindamm eine höhere Dichte besteht. In diesem Straßenabschnitt der Harckesheyde sind speziell in den letzten Jahren viele Modernisierungen an den Häusern und sogar Neubauten erfolgt.</p> <p>Wir bitten daher im Strukturkonzept zu berücksichtigen, dass sich an diese Einzelhaus- und Doppelhausstruktur nicht direkt eine höhere Dichte anschließen sollte, sondern sich diese eher in die Mitte des neu zu erschließenden Bereiches Mühlenweg-Harckesheyde orientieren sollte.</p>	<p>Strukturkonzept ging es vielmehr darum auszu-drücken, dass die Dichte von Nord nach Süd zunehmen sollte um die Übergänge zu den angrenzenden Bereichen gestalten zu können.</p> <p>Im weiteren Verfahren werden in einem kommunikativen Prozess genau diese Fragen weiter zu diskutieren sein, um daraus Vorgaben für ein Wettbewerbsverfahren abzuleiten. Ob für städtebauliche Wettbewerbe Vorgaben in diese Richtung gemacht werden sollten, oder ob dieser Aspekt durch die Wettbewerbe offen und kreativ bearbeitet werden soll, kann noch nicht abschließend beantwortet werden. Dieses soll mit allen Betroffenen und Beteiligten gemeinsam erarbeitet werden.</p> <p>Die Anregung bzw. der Wunsch wird in diesen Prozess reingetragen.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
		<p><b>3. Zuwegung</b></p> <p>Bezugnehmend auf die Ausführung in Punkt 2 möchten wir anregen, um das Verkehraufkommen durch den neu zu erschließenden Bereich in dem Abschnitt Harckesheyde zwischen Harckesstieg und Abfallsammelplatz Richtung Oststraße möglichst gering zu halten, über Zuwegungen im Bereich des Harckesstiegs und im Bereich des Abfallsammelplatzes nachzudenken. Auf diese Weise kann das zusätzliche Verkehraufkommen aus beiden Richtungen Osten wie Westen möglichst frühzeitig in das neue Gebiet abge-</p>	<p>Eine Erschließung über den Harckesstieg sollte nicht erfolgen, da dieser als Grünzug entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan (FNP 2020) entwickelt werden soll. Inwieweit eine Zuwegung in unmittelbarer Nähe zum Harckesstieg bzw. in Nähe zum Abfallsammelplatz im weiteren Verfahren vorgesehen wird, muss noch geprüft werden. Dieses soll über Beteiligungsverfahren mit den Betroffenen, Beteiligten, Interessierten erörtert und diskutiert werden. Der Wunsch wird in das Beteiligungsverfahren transportiert.</p> <p>Wie mit der verkehrlichen Belastung der Harckes-</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>leitet werden. Es ist zu vermuten, dass aufgrund der straßennahen Bebauung auf dem genannten Abschnitt der Harckesheyde keine Lärmschutzmaßnahmen möglich sind, den Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen in diesem Gebiet aber Rechnung getragen werden sollte.</p>	<p>heyde in Nachbarschaft zur Wohnbebauung hinsichtlich der Lärmbelastung umgegangen wird, wird über lärmtechnische Stellungnahmen abgeprüft werden. Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
2.	Einwender 2 vom 25.09.2014	<p>1. Für den Bereich des Geschosswohnungsbaus an der Harckesheyde sind mindestens zwei Stellplätze je Wohneinheit zu planen – die Umliegenden Wohngebiete sind jetzt schon permanent zugeparkt. Das soll sich nicht noch verschlimmern. Hier muss auch für Besucher entsprechender Parkraum im neuen Wohngebiet geschaffen werden – was ist hier geplant?</p>	<p>Grundsätzlich ist es so, dass der im Gebiet erzeugte Parkdruck auch im Plangebiet gelöst werden muss. Welche Modelle hier denkbar sind, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Das Rahmenplangebiet „Wohnbauflächen Mühlenweg – Harckesheyde“ soll ein nachhaltiges Stadtquartier werden. D.h., dass wir hier nicht nur „klassische“ Siedlungsplanung betreiben wollen, sondern uns im Prozess auch aktiv mit neuen Siedlungs- und Wohnmodellen beschäftigen werden. So ist noch alles möglich und denkbar, vom klassischen Einfamilienhaus, über Bauträgergemeinschaften, Car-sharing Modellen bis zu autoarmen bzw. autofreiem Wohnen. Dieses soll im Weiteren in Abstimmung mit den Beteiligten diskutiert werden, um daraus die Anforderungen für die nächsten Schritte zu entwickeln (Rahmenbedingungen für städtebauliche Wettbewerbe). Der Wunsch wird in das Teiligungsverfahren transportiert. Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>	●			
		<p>2. Aus Gründen des Lärmschutzes und der Anmutung der Wohngegend sollten die Geschosswohnungsbauten sich deutlich</p>	<p>Die lärmtechnischen Auswirkungen, z.B. der prognostizierten Verkehrsbelastungen des zukünftigen Straßennetzes auf die vorhandene und geplante</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>nach Norden von der Harkesheyde absetzen (ca. 30m Grünflächen nach Süden zur Harkesheyde). Wie kann das berücksichtigt werden?</p>	<p>Wohnbebauung, wird Gegenstand erforderlicher schalltechnischer Untersuchungen sein. Auf Grundlage dieser Ergebnisse können dann ggf. Maßnahmen zum Schutz entwickelt werden.</p> <p>Denkbar sind an dieser Stelle verschiedene städtebauliche Lösungen, wobei die abgesetzte Bebauung nur eine Möglichkeit darstellt.</p> <p>Dieser Aspekt wird in die Diskussion um die Ziele für das Gebiet aufgenommen.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
		<p>3. Wird es Vorgaben für das Aussehen des Geschosswohnungsbaus geben? Die Häuser sollten Verklinkert werden und nicht Verputzt um in das Bild von Norderstedt zu passen – Wird das berücksichtigt?</p>	<p>Der Rahmenplan stellt ein Instrument dar, um für große bzw. komplexe Plangebiete die Ideen und Ziele zu entwickeln und darzustellen. Hierbei kann auch die Gestaltung der zukünftigen Bebauung ein wichtiger Bestandteil sein.</p> <p>Dieser Aspekt wird in die Diskussion um die Ziele für das Gebiet aufgenommen.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>	●			
		<p>4. Welche Maßnahmen sind zur Verkehrsberuhigung in der Harkesheyde geplant?</p>	<p>Die Straße Harkesheyde ist Bestandteil des sogenannten Norderstedter „Vorbehaltensnetzes“, Das Vorbehaltensnetz stellt das erforderliche Grundgerüst der Hauptverkehrsstraßen dar, auf denen Tempo 50 gefahren werden kann. Geschwindigkeitsdämpfende oder - reduzierende Maßnahmen im Vorbehaltensnetz sind auf ein Mindestmaß zu begrenzen, da auf diesem Netz der Verkehr gebündelt und leistungsfähig abwickeln werden muss. Im Gegenzug ist allerdings auch dafür zu sorgen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			<p>sich im Toleranzbereich befinden. Daher sind hier keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen geplant. Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</p>				
		<p>5. Wird der B-Plan 228 so wie 1995 beschlossen umgesetzt?</p>	<p>Der B-Plan Br. 228 ist rechtskräftig und seine Festsetzungen sind dementsprechend bei der Planung zu berücksichtigen. Eine inhaltliche Änderung des B 228 ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht geplant, kann aber für das weitere Verfahren auch nicht ausgeschlossen werden. Das Plangebiet des Rahmenplanes umfasst Teilflächen dieses Bebauungsplanes.  Der B 228 setzt im Wesentlichen eine öffentliche Verkehrsfläche fest. Wie diese Fläche gestaltet wird, setzt er nicht fest. Die tatsächlich hergestellte Straße kann also von den im B-Plan dargestellten Regelquerschnitten abweichen.  Im weiteren Verfahren wird geprüft werden, wie mit den Festsetzungen des B 228 umgegangen wird und ob die Inhalte des Planes, also eine festgesetzte Verkehrsfläche in den Rahmenplan übernommen wird, oder ob der Bereich überplant wird.  Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>	●			
		<p>6. Wird erst der B-Plan 228 umgesetzt und dann das Wohngebiet erschlossen?</p>	<p>Die für einen weiteren Ausbau der Harckesheyde erforderlichen Flächen stehen derzeit nicht zur Verfügung.  Der Rahmenplan Mühlenweg und der B 228 stehen wechselseitig in funktionalem (z.B. städtebau-</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			<p>lichem und verkehrlichem) und planungsrechtlichem Zusammenhang.</p> <p>Insofern müssen beide Vorhaben z.B. hinsichtlich der verkehrlichen Anbindung aufeinander abgestimmt werden. Daher stehen beide Umsetzungen auch in einem zeitlichen Zusammenhang.</p> <p>Wie sich die Umsetzung von Maßnahmen zeitlich gestaltet, kann auf der Ebene des Rahmenplanes noch nicht beantwortet werden.</p> <p>Ob der B 228 auch zukünftig umgesetzt werden soll, oder ob er in Teilen überplant wird, weil der Bedarf an Verkehrsflächen nicht mehr in solchem Maß erforderlich ist, kann noch nicht abschließend beantwortet werden.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
		<p>7. Wird die Lärmschutzwand dann ab der Bushaltestelle Johann-Hinrich-Wichern-Str. ohne Unterbrechung verlängert?</p>	<p>Die mit Neubau der Harckesheyde erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für den Bestand sind, so weit möglich, abgearbeitet. Derzeit besteht abweichend vom B 202 Norderstedt, südlich der Harckesheyde, nur noch eine Lücke in der Lärmschutzwand, die geschlossen werden muss. Da die Stadt keinen Zugriff auf das Grundstück hat, kann diese Maßnahme jedoch derzeit nicht umgesetzt werden.</p> <p>Inwieweit für das neue Plangebiet zwischen Mühlenweg und Harckesheyde Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind und wie diese ausfallen müssen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, wird im weiteren Verfahren</p>		●		



Lfd. Nr.	Schreiben von/vorn	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			ren geklärt. Auch für die Umsetzung des B 228 und somit den weiteren, östlichen Ausbau der Harckesheyde (inc. Lärmschutz) stehen derzeit nicht die erforderlichen Flächen zur Verfügung. Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.				
		8. Wird ggf. die Bushaltestelle dann an die Einfahrt der Johann-Hinrich-Wichern-Str. verlegt? Die würde gemäß B-Plan 228 sonst im Kurvenbereich liegen.	Für konkrete Aussagen zur Lage von Haltestellen kann auf der Ebene des Rahmenplanes keine Aussage getroffen werden. Die Frage wird aber im weiteren Verfahren mit dem HVV und VHH besprochen und wird auch im Beteiligungsverfahren thematisiert werden, da es um Anbindung an den ÖPNV geht und dieses ein Ziel der Planungen ist. Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.		●		
		9. Der Durchgang für Fußgänger wäre zu schließen.	Vermutlich ist der im B 228 vorgesehene südliche Gehweg gemeint. Derzeit stehen für den weiteren Ausbau der Harckesheyde keine ausreichenden Flächen zur Verfügung. Die Unterbrechung eines heute vorhandenen straßenbegleitenden Gehweges ist nicht Ziel der Planung. Aber der Umgang mit der Harckesheyde und auch im Speziellen mit den Nebenflächen wird eingehend im weiteren Verfahren zu klären sein. Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.		●		
		10. Die Höhe der zu errichtenden Lärm-schutzwand ist meines Erachtens mit 2,5	Art und Maß der Schallschutzeinrichtungen richten sich nach gesetzlichen Kriterien. Ziel ist die Einhal-		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>m zu klein – wird das Überplant?</p>	<p>tung der Grenzen von 65 dB(A) vor den Fassaden zur Gewährleistung gesunder Lebensbedingungen, die Grenze von 55 dB(A) zur Sicherung der Aufenthaltsqualität im Freien für Freiflächen, die dem dauerhaften Aufenthalt dienen sollen wie z.B. Terrassen und Balkone, damit hier eine ungestörte Kommunikation erlaubt wird, und die Grenze von 45 dB(A) für Wohnnutzungen zur Einhaltung der Bedingungen für einen ungestörten Schlaf.</p> <p>Wesentliche Eingangsgröße bei der Berechnung der Höhe von Lärmschutzwänden zum Schutz vor Verkehrslärm ist die Verkehrsbelastung des Kfz- und Schwerverkehrs. Dabei wird auch die zukünftige Entwicklung der Verkehrsbelastung angemessen berücksichtigt. Wie eine Lärmschutzeinrichtung letztlich zu dimensionieren ist, wird über ein lärmtechnisches Gutachten ermittelt. Die Ermittlung der erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen, die aus dem Bebauungsplan Nr. 228 und Straßenbaumaßnahmen der Harckesheyde resultieren, ist abgeschlossen. Inwieweit für das neue Wohngebiet und aus dem Rahmenplan bzw. den Bebauungsplänen Lärmschutz erforderlich ist und wie dieser zu dimensionieren ist, wird im weiteren Verfahren geklärt.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
		<p>11. Wie werden die Anwohner vor Baulärm geschützt?</p>	<p>Allgemein gelten für den Schutz vor Baulärm die gesetzlichen Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm.</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
3.	Einwender 3 vom 28.09.2014	<p>Wie telefonisch schon besprochen habe ich auf dem Infoblatt zum Rahmenplan „Wohnbauflächen Mühlenweg – Harckesheyde“ leider feststellen müssen das ein Teil der Straßenbaufläche über mein Grundstück Harckesheyde 41/Ecke Harckesfieg läuft. Ich möchte Sie diesbezüglich bitten das bei der Ausarbeitung des Bebauungsplans zu ändern und zwar aus folgendem Grund, beim Kauf meines Grundstückes im Jahr 2010 teilt die Stadt mir und der Verkäuferin mit das sie auf ein teil des Grundstückes ein Vorkaufsrecht ausüben möchte und stellte uns vor die Wahl entweder gegenüber der Verkäuferin ein teil von 110m² zu erwerben oder sich meinem Kaufvertrag anzuschließen und dann eine Fläche von ca. 50m² zu erwerben nämlich genau nur den teil des Grundstück den man für den Bau des Fußweges benötigt. Ich habe den Kaufvertrag mit der Verkäuferin nach verhandelt um das Problem des Vorkaufsrecht durch die Stadt so schnell wie möglich aus der Welt zu schaffen. Ich bin jetzt und auch zu einem späteren Zeitpunkt nicht bereit einen weiteren teil meines Grundstückes zu verkau-</p>	<p>Die Zuständigkeit liegt beim Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR). Diese sind vor Beginn der Baumaßnahme einzubinden. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wird ein Hinweis zur Einhaltung der Vorschriften und der Zuständigkeit gegeben. Die Anregung wird berücksichtigt.</p> <p>Das Strukturkonzept stellt für diesen Bereich den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 228 Norderstedt dar, der zum Zwecke des Ausbaus der Harckesheyde aufgestellt wurde. Der Ausbau blieb letztlich hinter den zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen zurück. Derzeit sind wir im sog. Rahmenplanverfahren. Der Rahmenplan stellt eine informelle Planung dar, die noch keine Baurechte schafft oder andere rechtsverbindliche Aussagen trifft. Baurechte werden erst durch eine verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplan) geschaffen. Für das genannte Grundstück besteht Bestandschutz. Dieser gilt auch, wenn ein Bebauungsplan Aussagen treffen würde, die andere Nutzungen vorsehen. Bebauungspläne sind Angebotsplanung und verpflichten nicht, diese umzusetzen. Im weiteren Verfahren werden wir in Abstimmung und unter Beteiligung der betroffenen Grundeigentümer das Gebiet gemeinsam entwickeln. Hier werden auch die vorgebrachten Aspekte detailliert geprüft und berücksichtigt.</p>				
				●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>fen, zum damaligen Zeitpunkt als die Stadt die größere Fläche kaufen hätte können; hätte ich vom Kaufvertrag zurücktreten können dies kann ich jetzt nicht mehr. Deshalb bitte ich Sie, korrigieren Sie die Straßenbauflächen.</p>	<p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
4.	<p>Einwender 4 vom 09.10.2014</p>	<p><b>Zum Thema Umwelt und Natur:</b>                      Leider liegt von Ihnen bisher keine faunistische Potenzialabschätzung vor. In der Liste zum Artenschutz der europäischen Vogelarten VSchRL gibt es viele die im geplanten Baugebiet vorhanden sind. Dazu gehören:                      Habicht / Sperber / Falke / Rebhuhn / Ringeltaube / Buntspecht / Grünspecht / Lerche / Zaunkönig / Kleiber / Baumläufer / Buchfink und seit vielen Jahren hier brütende Kiebitze. Der Kiebitz und das Rebhuhn gelten laut Roter Liste als stark gefährdet, Feldhasen, die sich hier fortpflanzen, sowie die Feldlerche gehören zur gefährdeten Kategorie. Die von Ihnen vermuteten Fledermäuse können von uns ebenfalls bestätigt werden.                      Durch die von Ihnen geplante Bebauung würde all diesen Tieren Lebensraum und Nahrungsflächen genommen. Es erscheint uns fraglich ob die vorhandenen Populationen bei den bisher gedachten Ausgleichsflächen erhalten bleiben.</p>	<p>Die faunistische Potenzialabschätzung wird im weiteren Verfahren erarbeitet. Die getroffenen Aussagen werden dabei berücksichtigt.                      Inwieweit die geplante Bebauung der Lebensraum zerstört bzw. mit welchen Maßnahmen dieses kompensiert werden kann, wird im weiteren Verfahren geprüft.                      Die Anregung wird berücksichtigt.</p>	●			
		<p><b>Zum Thema Verkehr:</b>                      In früheren Ausführungen Ihres Ausschusses wurde festgestellt, dass Bushaltestellen fuß-</p>	<p>In der Tat sind Bushaltestellen in der Harckesheyde, an der Ulzburger Straße und an der Oststraße vorhanden.</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
	<p>läufig vorhanden sind. Das hat sich bisher nicht geändert. Wir halten daher eine zusätzliche Buslinie für überflüssig. Bei Bedarf regen wir an, die vorhandenen Linien durch Fahrplanoptimierungen attraktiver zu gestalten.</p> <p>Eine kostenintensive Erweiterung des Mühlenweges, sowie eine Ampel im Bereich Ulzburger Str. entfallen somit. Sollte dennoch eine neue Linie erforderlich sein, fordern wir diese durch das Neubaugebiet zu verschwenken. Der Knick kann erhalten bleiben und die Bewohner des Mühlenweges werden nicht mit noch mehr Verkehr belastet.</p>	<p>Jedoch wird z. B. die Oststraße nicht gleichmäßig über den Tag angefahren, da diese Haltestelle der Erschließung des Gewerbegebietes Harkshörn dient und damit der Bedienung des Berufsverkehrs dient.</p> <p>Weiterhin hat bereits der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Norderstedt (VEP 2020) ein Erschließungsdefizit für das Gebiet Harkshörn/ Mühlenweg identifiziert.</p> <p>Ein gesamtstädtisches Ziel ist die Stärkung des Umweltverbundes. Dazu gehört auch, die ÖPNV-Versorgung so zu attraktiveren, dass möglichst viele Norderstedter und Norderstedterinnen vom Auto z. B. auf den Bus umsteigen können bzw. auch im Alter eine Mobilität ohne eigenes Fahrzeug gesichert ist. Dafür ist ein ÖPNV-Angebot in fußläufiger Entfernung eine wichtige Voraussetzung. „Fußläufig“ bedeutet nach den allgemeinen Kriterien, dass die nächste Bushaltestelle maximal 400m entfernt liegt, dies ist im überwiegenden Teil im Norden des Plangebietes nicht der Fall.</p> <p>Wo der Bus zukünftig entlang fahren wird und inwieweit der Mühlenweg davon betroffen sein wird, wird im weiteren Verfahren erarbeitet werden. Die verkehrlichen Erschließung des Gebietes und deren Einbindung in das vorhandene Straßennetz ist Gegenstand der anstehenden Planungen. Wie die Erschließung am Ende aussieht, kann derzeit noch nicht gesagt werden.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Die verkehrliche Erschließung mit Variante 5 lehnen wir ab, dadurch würde das Verkehrsaufkommen noch höher als bisher. Schon jetzt leiden die Anwohner unter Lärm durch Fahrzeugen zum Gewerbegebiet und zurück mit PKW, Transporter und LKW, auch wird die Zone 30 meist ignoriert. Wir haben keinen Lärmschutzwall und plädieren für weitere Verkehrsberuhigung mit evtl. Schließung des Mühlenweges für den Durchgangsverkehr.</p>	<p>Durch die Bebauung wird u.a. neuer Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr aber auch eine Nachfrage nach öffentlichem Verkehr erzeugt.</p> <p>Für diese Verkehrsarten müssen entsprechend leistungsfähige Verkehrsnetze und entsprechende Angebote vorhanden sein, bzw. geschaffen werden.</p> <p>Ziel der Planung ist es, insbesondere den erzeugten Kfz-Verkehr, durch eine möglichst engmaschige Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz gleichmäßig und ohne aufwendige Umwegfahrten auf kurzen Wegen zu „verteilen“.</p> <p>Dieses Prinzip wird mit der Variante 5 bislang am konsequentesten verfolgt.</p> <p>Da sich die Rahmenbedingungen geändert haben und aufgrund einer Bebauung nunmehr die Anbindung an den Schulweg nicht mehr möglich ist, wird die Erschließung nicht mehr auf Grundlage der Variante 5 erfolgen können.</p> <p>Im weiteren Verfahren wird die Erschließung Gegenstand weitere Untersuchungen und Abstimmungen sein.</p> <p>Die Anregung wird in das Beteiligungsverfahren übertragen.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>	●			
		<p>Uns liegt eine Broschüre der CDU vor "Heimat / Aufschwung / Zukunft". Hier wird vom Schutz der bestehenden Grüngürtel und Biotope ge-</p>	<p>Ziel der Siedlungsentwicklung der Stadt Norderstedt ist ein verträgliches Wachstum.</p> <p>Das Wohnungsmarktkonzept (WmK) der Stadt</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>sprochen, verhaltener Neubebauung damit Norderstedt eine Stadt im Grünen bleibt, Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den Stadtteilen, sowie Lärminderungsplanung. Das hört sich alles sehr schön an, scheinen aber wohl nur leere Versprechungen zu sein, denn bei dem von Ihnen geplanten Baugebiet trifft dies alles für uns nicht zu. Im Gegenteil, unsere Wohnsituation verschlechtert sich dadurch einfach nur. Das möchten wir so nicht hinnehmen und bitten daher, unsere Bedenken und Anregungen bei der weiteren Planung zu beachten.</p>	<p>Norderstedt prognostiziert eine Nachfrage nach Wohnungen für den Zielhorizont 2020 von 1.850. Hierbei ist der größte Anteil im Ein- und Zweifamilienhausbereich zu erwarten. Dieser Nachfrageüberhang in Verbindung mit erwarteten Wohnungsabgängen von 1.350 Wohneinheiten ergibt einen rechnerischen Bedarf an 3.200 Wohneinheiten bis zum Jahr 2020.</p> <p>Dabei entfällt ein Anteil von 1.900 Wohneinheiten auf den Ein- und Zweifamilienhaussektor. Der Anteil im Mehrfamilienhausbereich liegt bei 1.300 Wohnungen.</p> <p>Die Nachfrage nach Wohnraum wird dabei sowohl über Verdichtung im Bestand erzielt (z.B. über Nachverdichtungspläne) als auch über die Entwicklung bislang unplanter Bereiche. Dabei ist der Innenentwicklung Vorrang einzuräumen.</p> <p>Die Fläche zwischen Mühlenweg und Harckesheyde stellt eine bislang unbeplante Fläche in der Siedlung Harckesheyde dar, die die Quartiere Harckeshörn und Harckesheyde-Nord miteinander verbindet.</p> <p>Um diese Nachfrage, sowohl im Ein- und Zweifamilienhausbereich als auch im Mehrfamilienhaussektor aufzufangen, soll das Plangebiet „Harckesheyde / Mühlenweg“ mit der Zielsetzung einer Mischung unterschiedlichster Bauformen entwickelt werden.</p> <p>Die genannten Aspekte, Durchgrünung und Erhalt prägender Grünstrukturen, Verlagerung des Durchgangsverkehrs oder auch Lärmschutz wer-</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
			<p>den im weiteren Verfahren berücksichtigt und in die Überlegungen eingestellt.</p> <p>Außerdem ist ein Ziel des Planverfahrens, ein Quartier zu entwickeln, das nicht nur in sich funktioniert, sondern auch eine Verbindung in die angrenzenden Bereiche schafft. So sollen Wegeverbindungen auch die angrenzenden Bereiche anschließen, ein Kindergarten wird errichtet, ein Spielplatz, der über das Quartier hinaus Anziehungskraft entwickeln soll und Aufenthaltsräume, die auch von Bewohnern und Bewohnerinnen aus der Nachbarschaft genutzt werden sollen, werden in das Konzept integriert.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p>				
5.	Einwender 5 vom 21.10.2014 mit 202 Unterschriften	<p><b>Zusammenfassung</b></p> <p>Die Bebauung der Fläche südlich des Mühlenwegs bietet die Chance, ein gemeinsames Wohngebiet zwischen dem Kringelkrugweg im Norden und der Harckesheyde im Süden zu schaffen, in dem die Menschen gerne leben. Wir Anwohner des Mühlenwegs sind seit vielen Jahren einer Belastung durch Verkehrslärm ausgesetzt. Laut einer Studie der WHO aus dem Jahr 2011 führt Verkehrslärm in Westeuropa jedes Jahr zum Verlust einer Million gesunder Lebensjahre, insbesondere durch Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Durch das neue Wohngebiet entsteht im Mühlenweg zusätzlicher Verkehr und damit zusätzlicher Verkehrslärm. Wir fordern, im Ausgleich dem Mühlenweg seinen Charakter als Durch-</p>	<p>Die dargelegten Ziele und Wünsche entsprechen dem planerischen Ziel für die Entwicklung der Flächen „Wohnbauflächen Mühlenweg - Harckesheyde“. Ziel ist es, ein Quartier zu schaffen, dass Wohn- und Lebensqualität für die Bewohner und Bewohnerinnen innerhalb des Quartiers, aber auch in den angrenzenden Siedlungen erhält, fördert und entwickelt.</p> <p>Die hier genannten elementaren Themen, die vor allem eine Strahlkraft in die angrenzenden Bereiche haben, sind in der Tat Verkehrsbelastung und der daraus ggf. resultierende Verkehrslärm und die Anbindung über Straße / ÖPNV / Rad- und Fußwege im allgemeinen.</p> <p>Dieses werden auch einige der Themen werden, die im anschließenden Beteiligungsverfahren mit</p>	●			



Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>gangsstraße zu nehmen und ihn als Bestandteil eines insgesamt verkehrsberuhigten Wohngebiets umzugestalten.</p> <p>Den Bus im Mühlenweg und im alten Wohngebiet Harkshörn lehnen wir ab. Busverkehr im neuen Wohngebiet halten wir für sinnvoll, wenn der Bedarf vorher ermittelt wird und der Zeittakt dem Bedarf angepasst wird. Der Radverkehr muss gefördert werden, die Sicherheit der Kinder beachtet werden.</p> <p>Wir schlagen vor, die Zufahrten zum neuen Wohngebiet von allen Richtungen und in alle Richtungen zu ermöglichen, um Umwegfahrten zu vermeiden. Dabei muss es durch Wegeführung und moderne verkehrsberuhigende Gestaltung für Nicht-Anwohner unattraktiv gemacht werden, das Gebiet als Schleichweg zu nutzen.</p> <p>An der Planung möchten wir mitwirken.</p>	<p>allen Betroffenen und Beteiligten zu erörtern sind, um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zu liefern.</p> <p>Die geplante Busanbindung soll auch die Versorgungslücke durch den ÖPNV - insbesondere für Jugendliche und Seniorinnen und Senioren - aus den Wohngebieten am Mühlenweg und in Harkshörn schließen, um auch hier den Pkw-Verkehr zu reduzieren und damit die Gesamtsituation zu verbessern.</p> <p>Die Anregung wird in die Diskussion um die Ziele für das Gebiet aufgenommen.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p>				
		<p><b>1 Arten der Verkehrsbelastung im Mühlenweg</b></p> <p><u>1.1. Motorisierter Verkehr allgemein</u></p> <p>Der Mühlenweg wird zur Zeit nicht nur als Wohnsammelstraße für das nördlich gelegene Wohngebiet genutzt, sondern auch als Zubringer zum Gewerbegebiet Harkshörn und zur Durchfahrt zwischen Kohtla-Järve-Straße und Hamburg sowie dem östlichen Norderstedter Stadtgebiet. Er ist laut Angabe der Stadtverwaltung mit 2700 Kfz/24 Std. belastet. Aufgrund seiner Geschichte als Verbindung zwischen den Dörfern Friedrichsgabe und</p>	<p>Öffentliche Straßen dürfen grundsätzlich von jedem für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Fahrzeug befahren werden.</p> <p>Dieser Grundsatz kann auf Grundlage der StVO auf Grund besonderer Umstände eingeschränkt werden.</p> <p>Der Mühlenweg ist eine öffentliche Straße, die sowohl der Erschließung des Wohngebietes als auch der Verbindung zwischen Ulzburger Straße und Gewerbegebiet Oststraße dient. Sie ist hinsichtlich der Nutzung auf Tempo 30 reglementiert und darf nicht von Schwerverkehr &gt;3,5 t befahren</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		<p>Wilstedt ist der Mühlenweg schnurgerade angelegt und verläuft zum schnellen Fahren. Hinzu kommt: Pkw sind in den vergangenen Jahren stetig schwerer geworden und verursachen stärkere Rollgeräusche als früher.  <u>47 Prozent sind Durchfahrer</u>                      Eine Stichprobe binnen drei Stunden an einem Werktag im Juni 2013 hat ergeben: Von 258 Fahrzeugen, die an der Ulzburger Straße in den Mühlenweg einfahren, kommen 120 ca. eine Minute später am Gewerbegebiet heraus. Sie haben ihre Ziele entweder im Gewerbegebiet oder fahren weiter Richtung Hamburg. Von den 120 Durchfahrern kommen 27 von Quickborn-Heide über die Straße „Beim Umspannwerk“. Fazit: 47 Prozent der Fahrzeuge gehören nicht zum Wohnsammlverkehr. 10 Prozent der Durchfahrer kommen sogar von der Kohtla-Järve-Straße. Offenbar versagt das Konzept der Stadt, demzufolge Verkehr zu den Gewerbegebieten und Fernverkehr über den äußeren Ring geführt werden sollen.</p>	<p>werden. Dies sind die einzigen Einschränkungen, die in Hinblick auf die Funktion der Straße zulässig sind.                      Die Klassifizierung einer Wohnsammelstraße entstammt der Richtlinie RAS-N, welche eine Einordnung des öffentlichen Straßennetzes in Klassen und Kategorien vornimmt.                      Die durch den Einwander durchgeführte Stichprobe sowie deren partielle Auswertung und die daraus gezogene Schlussfolgerung sind nicht belastbar.                      Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren Verkehrserhebungen durchführen, welche Aufschluss über Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr auf dem Mühlenweg geben.                      Dieses werden auch einige der Themen werden, die im anschließenden Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Beteiligten zu erörtern sind, um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zu liefern.                      Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
		<p><u>1.2. Lastverkehr</u>                      In den vergangenen Jahren hat der Verkehr von Transportern und Lkw stetig zugenommen. Aufgrund ihrer Masse und der Beschaffenheit der Aufbauten sind diese Fahrzeuge besonders laut. Zitat aus der ADAC-Veröffentlichung „Minderung des Verkehrslärms in Städten und Gemeinden“: „Ein Lkw</p>	<p>Die durch den Einwander durchgeführte Stichprobe sowie deren partiellen Auswertung und Schlussfolgerung sind nicht belastbar.                      Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren Verkehrserhebungen durchführen, welche Aufschluss über Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr auf dem Mühlenweg geben werden.</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>macht so viel Krach wie 10 Pkw". Zählungen im westlichen Teil des Mühlenwegs an Werktagen zwischen 6 Uhr und 19:30 Uhr haben ergeben: Von durchschnittlich 1884 Fahrzeugen sind 226 Transporter und Lkw.</p> <p><u>43 Prozent der Lastfahrzeuge sind Durchfahrer</u></p> <p>Eine Stichprobe binnen zwei Stunden an einem Werktag im Juli 2013 hat ergeben: 56 Transporter und Lkw sind aus der einen oder der anderen Richtung in den Mühlenweg eingefahren. Dabei sind nur solche Fahrzeuge gezählt worden, die mindestens die Größe eines VW-Bus haben. 24 von den 56 haben den Mühlenweg zum Durchfahren genutzt, darunter drei Fahrzeuge der Stadtwerke Norderstedt. Die Zahl hat in 2014 zugenommen, denn nach einer kurzen Pause, bedingt durch einen Artikel des Hamburger Wochenblattes, befahren DPD-Transporter den Mühlenweg verstärkt. Fazit: 43 Prozent des in erhöhtem Maße Lärm verursachenden Lastverkehrs ist Durchgangsverkehr.</p> <p>Zunehmend befahren den Mühlenweg auch Lkw mit Anhänger und Sattelschlepper, sogar an Sonntagen. Sie tragen nicht nur erheblich zum Verkehrslärm bei, sondern schädigen mit zunehmendem Gewicht auch den Straßenausbau und den Gehweg, den sie beim Ausweichen auf der schmalen Straße befahren. Laut eines Berichts der EAPA (European Asphalt Pavement Association) von 1991 schäd-</p>	<p>Die verkehrliche Erschließung wird im anstehenden Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Beteiligten erörtern werden um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zu definieren.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	tellweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>digte eine LKW-Durchfahrt mit einer Achslast von 10 Tonnen die Straße so stark wie 160.000 Pkw-Durchfahrten mit Achslasten von 0,5 Tonnen.</p> <p>Es dient nicht nur dem Gesundheitsschutz, sondern vermeidet Kosten durch vorzeitigen Verschleiß von Fahrbahn und Gehweg, schwere Fahrzeuge aus dem Mühlenweg herauszuhalten.</p>					
		<p><u>1.3. Motorisierter Verkehr in der Nacht</u></p> <p>Regelmäßig von Montag bis Freitag entsteht im Mühlenweg ab 4 Uhr morgens Verkehrs-lärm durch motorisierten Individualverkehr von Westen nach Osten, teils mit Ziel im Gewerbegebiet Oststraße. Einen Anteil daran haben die Transporter der Firma DPD, die im Gewerbegebiet ein Umschlaglager betreibt. Der Schallpegel erreicht regelmäßig 60 dB(A) und mehr, gemessen in 14 Metern Abstand von der Fahrbahnmittlinie, 0,5 Meter vor einem geöffneten Fenster</p> <p>In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag ist die Situation anders als in der Grafik. Es gibt unregelmäßig durchfahrende schnelle und laute Fahrzeuge.</p> <p>Den Mess-Ergebnissen steht folgendes Leitziel der 2002 beschlossenen Lärminderungsplanung gegenüber: „In den Norderstedter Wohngebieten werden alle Menschen vor nächtlichen Lärmbelastungen über 45 dB(A) geschützt, um ihnen einen störungsfreien Schlaf zu ermöglichen.“</p>	<p>Die durch den Einwender durchgeführte Stichprobe sowie deren partiellen Auswertung und Schlussfolgerung sind nicht belastbar.</p> <p>Die dargestellten Messergebnisse erfassen Maximalpegel, die durch ein vorbeifahrendes Fahrzeug vor den Wohngebäuden erzeugt wurden. Das sind grundsätzlich andere Belastungen als diejenigen, die im zitierten Auszug aus dem Leitbild der Lärminderungsplanung verwendet werden. Diese beziehen sich auf eine gemittelte Dauerlärmbelastung über das gesamte Jahr. Dafür gibt es gesetzliche Vorgaben und Ausführungsvorschriften, wonach die Werte rechnerisch aus der Verkehrsbelastung, den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Straßenstruktur ermittelt werden. Laut den strategischen Lärmkarten aus 2012 sind höhere Lärmbelastungen nur im strassenahen Bereich vor den Wohngebäuden gegeben. Die rückwärtigen Bereiche sind derart gering belastet, dass dort ein störungsfreier Schlaf gemäß dem Leitbild der Lärminderungsplanung erreicht werden kann. Die TA Lärm bezieht sich nicht auf die Bewertung von Straßenverkehrslärm,</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		<p>Die TA Lärm nennt für „Reine Wohngebiete“, zu denen der Mühlenweg laut B-Plan 249, Begründung 1.3 gehört, einen Immissionsrichtwert nachts von 40 dB(A), den einzelne Geräuschspitzen nicht um mehr als 20 db(A) überschreiten dürfen.</p> <p>Neuere Untersuchungsergebnisse belegen aber: Einzelne laute Ereignisse in der Nacht sind besonders gesundheitsgefährdend, u. a. mit der Folge von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Der in der TA Lärm genannte Nacht-Mittelwert ist nicht geeignet, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Das legt schon der gesunde Menschenverstand nahe: Wer regelmäßig an fünf Tagen der Woche nach z. B. sechs Stunden Schlaf geweckt wird, erreicht die empfohlene Schlafdauer von 7,5 Stunden nicht.</p> <p>Die WHO listet in den „WHO EUROPE Night Noise Guidelines“ aus dem Jahr 2009 auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ab einem Schallpegel von 32 dB zeigen Einzelebewegungen gestörten Schlaf an.</li> <li>- Ab 35 dB beginnt das EEG-Aufwachen.</li> <li>- Ab 42 dB Aufwachen.</li> </ul> <p>Sie folgert: Für einen ungestörten Schlaf darf es im Innenraum nicht lauter als 30 dB sein. Schlafen bei geöffnetem Fenster ist angesichts der in der Grafik gezeigten Schallpegel mit Spitzenwerten von 65 dB ausgeschlossen. Die Praxis zeigt aber: Selbst geschlossene Schallschutzfenster mit einer Dämpfung von</p>	<p>sondern von Lärm aus Gewerbe- und Industrieanlagen.</p> <p>Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren Verkehrserhebungen durchführen, welche Aufschluss über Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr auf dem Mühlenweg geben werden. Diese werden dann schalltechnisch anhand der gesetzlich vorgegebenen Richtlinien und Vorschriften ausgewertet; auf dieser Basis lassen sich dann ggf. Maßnahmen ableiten.</p> <p>Die verkehrliche Erschließung wird im anstehenden Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Beteiligten erörtern werden, um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zu definieren.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		42 dB reichen für einen störungsfreien Schlaf nicht aus, weil tiefe Frequenzen durch Mauerwerk und Dach übertragen werden.					
		<p><u>1.4. Folgewirkungen der Verkehrssituation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weil der schnurgerade Verlauf der Straße etliche Autofahrer zum Rasen animiert, werden vorschriftsmäßig mit 30 km/h fahrende Fahrzeuge durch dichtes Auffahren bedrängt. Sie werden leichtsinnig überholt, teils auf dem Gehweg.</li> <li>- Radfahrer, welche die Fahrbahn benutzen, werden durch Autofahrer bedrängt, teils beschimpft und aufgefordert, verbotenerweise den Gehweg zu benutzen.</li> <li>- Radfahrer benutzen aus Angst vor dem motorisierten Verkehr den Gehweg und gefährden Fußgänger.</li> <li>- An parkenden Fahrzeugen werden die Außenspiegel abgefahren.</li> <li>- Transporter werden fast nur auf den Gehwegen geparkt, weil die breiten Fahrzeuge andernfalls anderen breiten Fahrzeugen das Vorbeifahren erschweren.</li> <li>- Pkws werden auf den Gehwegen geparkt, evtl. aus Angst vor Beschädigungen.</li> </ul>	<p>Die verkehrliche Erschließung wird im anstehenden Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Beteiligten erörtern werden, um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerbs zu definieren.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>		●		
		<p><b>2 Vorschläge zur Straßenplanung im neuen Wohngebiet einschließlich Mühlenweg</b></p> <p><u>2.1 Wegeführung</u></p> <p>Wir halten es für falsch, Teile der neuen Wohnbaufläche jeweils durch eine einzige Erschließungsstraße erreichbar zu machen, denn das schränkt die Bewohner unnötig ein</p>	<p>Das Strukturkonzept welches in der frühzeitigen Beteiligung zur Diskussion stand, stellt auf sehr grober übergeordneter Ebene die grundsätzliche Anbindung und Erschließung des Plangebietes dar.</p> <p>Der Beschluss sieht eine Erschließung des Plangebietes auf Grundlage der Erschließungsvariante</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		<p>und erzeugt Umwegfahrten. Für ausgewogen halten wir zwei Zufahrten vom Mühlenweg, eine von der Ulzburger Straße/Kreuzung Erlengang und zwei bis drei von der Harckesheyde.</p>	<p>5 (alle Fahrbeziehungen sind offen, jedoch ohne Durchbindung des Schulweges an den Mühlenweg) vor. Da sich die örtliche Situation dahingehend geändert hat, dass eine Anbindung an den Schulweg aufgrund einer Bebauung, vor die ein Baurecht bestand, nunmehr nicht möglich ist, wird dieses im weiteren Verfahren zu berücksichtigen sein. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung kristallisierte sich grundsätzlich heraus, dass eine gerechte Verteilung auf alle anliegenden Straßen gewünscht ist. Hierbei sind der jeweilige Ausbaustand, die gesamtstädtische Funktion und räumliche Wirkung zu berücksichtigen. Gerade das Thema Anbindung / Erschließung soll im weiteren Verfahren mit Allen diskutiert und erörtert werden, wobei die Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung in diese Diskussion einfließen werden. Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
		<p><u>Anbindung Ulzburger Straße</u> Die Anbindung Kreuzung Ulzburger Straße / Erlengang ist in den bisher gezeigten Plänen nicht enthalten, aber besonders sinnvoll, denn die Straße führt schon zum neuen Wohngebiet, vorbei an der Aral-Tankstelle und Autohuhn. Die Kreuzung ist schon mit einer Ampelanlage ausgestattet. Das Verkehrsaufkommen wird zeigen, ob sie im Schulweg durch eine zusätzliche Ampel ergänzt werden muss. Der Spielstraßen-Teil des Schulwegs braucht nur um wenige Meter gekürzt zu wer-</p>	<p>Der Beschluss sieht eine Erschließung des Plangebietes auf Grundlage der Erschließungsvariante 5 (alle Fahrbeziehungen sind offen, jedoch ohne Durchbindung des Schulweges an den Mühlenweg) vor. Da sich die örtliche Situation dahingehend geändert hat, dass eine Anbindung an den Schulweg aufgrund einer Bebauung, für die ein Baurecht bestand, nunmehr nicht möglich ist, wird dieses im weiteren Verfahren zu berücksichtigen sein. Damit ist eine Betrachtung der Kreuzung Ulzburger Straße / Erlengang für dieses Projekt entbeh-</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>den, weil die Straße wegen des Baumbestands nicht geradeaus, sondern leicht versetzt in das neue Wohngebiet verlängert führen muss. Ein Gitter kann das Durchfahren in die Spielstraße verhindern.</p>	<p>lich. Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</p>				
		<p><u>Lärmschutz durch implizite Geschwindigkeitsbegrenzung</u> Keine der Straßen darf durch gerade Strecken zum schnellen Fahren einladen. Es muss viele Kurven und Abzweigungen geben, damit der Bereich für den Schleichverkehr unattraktiv wird. Das gilt auch für den Mühlenweg. Die während der Bürgeranhörung genannte Schätzung nennt ein zusätzliches Verkehrsaufkommen aufgrund des neuen Wohngebiets von 2500 Kfz pro Tag. Davon entfallen laut Schätzung 625 Kfz auf den Mühlenweg. Der Mühlenweg ist derzeit mit 2700 Kfz pro Tag angegeben. Die oben genannten 47 % der durchfahrenden Fahrzeuge aus dem Mühlenweg herauszuhalten, verringert die Zahl auf 1430 Kfz pro Tag. In Summe mit dem zusätzlichen Verkehr aus dem neuen Wohngebiet ergeben sich 2055 Kfz pro Tag. Ein Ziel des Lärmaktionsplans wird dadurch erreicht, nämlich die Verlagerung in robuste Gebiete. Zudem entsteht ein Kostenvorteil: Eine Verbreiterung der Abzweigung Ulzburger Straße/Mühlenweg einschließlich Ausstattung mit einer Ampel ist nicht notwendig.</p>	<p>Die durch den Einwander durchgeführte Stichprobe sowie deren partiellen Auswertung und Schlussfolgerung sind nicht belastbar. Es ist auch Ziel der Verkehrsplanung, die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Mühlenweg durch wirksame Maßnahmen zu unterstützen. Dies kann z.B. durch die beschriebene abwechslungsreiche Trassengestaltung erreicht werden. Daneben können aber auch noch weitere unterstützende Elemente in die Gestaltung des Straßenraumes integriert werden. Der erforderliche Ausbau- bzw. Erschließungsbedarf ergibt sich aus dem notwendigen Erschließungskonzept. Ein erforderlicher Ausbaubedarf wird nicht nach einer qualitativ/ subjektiven Bewertung, sondern im Wesentlichen auf Grundlage der zu erwartenden abzuwickelnden Verkehrsbelastung (Kfz, Fußgänger, Radverkehr, ÖPNV) ermittelt. Die verkehrliche Erschließung wird im anstehenden Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Beteiligten erörtern werden um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zu definieren.</p>	<p>●</p>			



Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		<p><u>Fernverkehr aus dem Gebiet heraushalten</u></p> <p>Den Gewerbe- und Fernverkehr aus dem Mühlenweg zu verdrängen, beseitigt nicht nur den seit Jahren bestehenden Widerspruch, Gewerbeverkehr durch ein Wohngebiet zu leiten, sondern es folgt auch dem Bestreben der Stadt, die Gewerbegebiete über dedizierte Routen erreichbar zu machen. Im Falle des Gewerbegebietes Oststraße sind das die Schleswig-Holstein-Straße und die Harckesheyde.</p> <p>Die 10 Prozent der den Mühlenweg durchfahrenden Fahrzeuge, die von der Kohtia-Järve-Straße kommen, können durch Beschilderung über die Schleswig-Holstein-Straße geleitet werden. Dort gibt es keine direkten Anwohner, deren Lärmbelastung zu berücksichtigen wäre.</p> <p>An der Harckesheyde dagegen gibt es Anwohner, deren Belange berücksichtigt werden müssen. Sie sind allerdings durch den großen Abstand zwischen Häusern und Fahrbahn sowie durch einen Lärmschutzwall besser vor Verkehrslärm geschützt als die Anwohner des Mühlenwegs. Eine Berechnung, die im Anhang A dargestellt ist, ergibt: Die einzelne Wohneinheit ist in der Harckesheyde durchschnittlich um 9,93 dB weniger belastet als im Mühlenweg. Somit hilft jedes Fahrzeug, das statt durch den Mühlenweg durch die Harckesheyde fährt, die Ziele des Lärmakti-</p>	<p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Der Mühlenweg ist dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße, mit den einzigen Einschränkungen: Tempo 30 und Schwerverkehrsverbot &gt; 3,5t. Es ist gewünscht, dass der Mühlenweg unter diesen Voraussetzungen funktioniert und weiterhin das Rückgrat der Erschließung für die vorhandene nördliche aber auch zukünftig für die südliche geplante Bebauung bildet. Er sichert damit ein leistungsfähiges Straßennetz und die gerechte Verteilung des zu erwartenden Verkehrs in das gesamte Straßennetz u.a. auch der des neuen Wohngebietes.</p> <p>Es besteht kein Widerspruch zwischen der anliegenden Nutzung (allgemeines/ reines Wohngebiet) und der Verkehrsfunktion/ -nutzung der Straße, denn hier wird weder Fernverkehr noch gewerblicher Schwerverkehr durch ein Wohngebiet geleitet.</p> <p>Die angesprochenen Gewerberouten dienen der Lenkung des Schwerverkehrs von und zu den Gewerbegebieten über Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Dies ist mit der Implementierung der Gewerberouten in Lkw-Navigationsgeräte bereits erfolgt und wird sukzessive den Markt durchdringen. Die Harckesheyde ist nur auf dem Abschnitt zwischen Schleswig-Holstein-Straße und Oststraße Bestandteil der Gewerberoute/ Lkw-Lenkung.</p> <p>Für den innerörtlichen Schwerverkehr wie z.B. Ver- und Entsorgung, Lieferungen über Spediti-</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>onsplanes zu erreichen.</p>	<p>onsleistungen oder dergleichen haben diese Routen so gut wie keine Bedeutung. Der Mühlenweg ist laut der strategischen Lärmkartierung der aktuellen Lärminderungsplanung zudem kein Lärmschwerpunkt. Die verkehrliche Erschließung wird eins der elementaren Themen des weiteren Verfahrens werden und im Beteiligungsverfahren diskutiert werden. Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
		<p><u>Fahrradverkehr fördern</u> Gute Radwege, die nachts ausreichend beleuchtet sind, tragen dazu bei, motorisierten Verkehr zu vermeiden.</p>	<p>Ein Ziel des Rahmenplanes und des anschließenden Rechtsetzungsverfahrens ist eine Erschließung der Quartiers innerhalb aber auch in die angrenzenden Bereiche über gute Rad- und Fußwege. So sind Rad- und Fußwege in den Grünzügen angedacht, die eine zügige und sichere Verbindung darstellen. Ebenfalls wird eine Fahrradstraße angedacht, die gerade dem zügigen Radfahren die Möglichkeit bieten soll, schnell von A nach B zu kommen, ohne die oft auftretenden Konflikte zwischen Radfahren und Fußgänger. Inwieweit eine Beleuchtung der Wege erfolgen sollte, muss im weiteren Verfahren diskutiert werden, da Lichtsmog vermieden werden sollte. Die Anregung wird in die Diskussion um die Ziele für das Gebiet aufgenommen. Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p><u>Mehr Sicherheit für Kinder</u> Zukünftig überqueren mehr Kinder als bisher den Mühlenweg: Eltern werden aus dem nördlichen Teil ihre kleinen Kinder zur Kindertagesstätte im neuen Wohngebiet bringen, Schulkinder aus dem neuen Wohngebiet werden die Grundschule Harkshörn aufsuchen. Weniger motorisierter Verkehr im Mühlenweg dient ihrer Sicherheit.</p>	<p>Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist ein Planungsgrundsatz und Kriterium der Straßenverkehrsplanung  Insofern sind den Erfordernissen entsprechend ausreichend breite Flächen für den Fuß- und Radverkehr, sichere Querungsmöglichkeiten, ein niedriges Geschwindigkeitsniveau und ausreichende Sichtbeziehungen im öffentlichen Straßenraum erforderlich.  Die Anregung wird berücksichtigt.</p>	●			
		<p><b>2.2 Gestaltung der Straßen</b> <u>Vorbemerkung</u> Auf der Website der Stadt Norderstedt steht zum Thema Lärmaktionsplan: „Die Verringerung von Lärmbelästigungen ist für die Bevölkerung ein wesentlicher Aspekt für ihre Wohnzufriedenheit. Ein funktionierendes verwaltungsinternes Lärmbeschwerdemanagement schafft deshalb eine atmosphärische Verbesserung und das Vertrauen bei den Bewohnern, dass ihre Sorgen ernst genommen werden.“ Oberbürgermeister Grote hat auf einer Veranstaltung zum Lärmaktionsplan formuliert, es sei sein Ziel, Norderstedt „lebenswert leise“ zu machen. Das fordern wir ein.  Verkehrszeichen wie die im Mühlenweg vorhandene Beschränkung auf 30 km/h oder das Durchfahrtsverbot für Lkw sind offensichtlich nicht hinreichend wirksam. Geschwindigkeitskontrollen finden selten statt, zudem fast immer an derselben Stelle. Eine Tempo-</p>	<p>Der Mühlenweg ist laut der strategischen Lärmkartierung der aktuellen Lärminderungsplanung im Hinblick auf die Lärmbelastung kein Schwerpunkt, der vorrangig betrachtet werden muss. Zahlreiche Abschnitte auf Norderstedter Hauptverkehrsstraßen hingegen sind einer ungleich höheren Lärmbelastung ausgesetzt (z.B. Ulzburger Straße, Segeberger Chaussee). Diese Belastungsschwerpunkte sind vorrangig Gegenstand der Lärminderungsplanung.  Aber die Frage, wie der Mühlenweg künftig gestaltet werden soll, welchen Anforderungen er gerecht werden muss und kann, wird eingehend im weiteren Verfahren im Rahmen der Beteiligung erörtert.  Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Anzeigetafel, wie sie vor längerer Zeit gelegentlich im Mühlenweg aufgestellt worden ist, hat sich als wirkungslos erwiesen. Zudem ist sie oft außer Betrieb gewesen, genau wie Anfang Oktober die Anzeigetafel in der Harckesheyde:</p> <p>Das Aufstellen einer festen Radarkontrolle („Starenkasten“) wäre teuer und allenfalls auf ca. 200 Metern wirksam. Verstärkte Kontrollmaßnahmen wären personal- und somit kostenintensiv.</p>					
		<p><u>Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung</u></p> <p>Wirksam beruhigen lässt sich der Verkehr durch Baumaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wahl des Straßenbelags mit Wechsel von Farbe und Beschaffenheit</li> <li>- Einengung</li> <li>- Warnbake</li> <li>- Fußgängerüberweg</li> <li>- Verschwengung der Fahrbahn mit von Büschen bewachsener Einengung, welche die Sicht auf den Gegenverkehr nimmt.</li> </ul> <p>Verkehrsrechtliche Anordnungen können hinzukommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rechts vor links</li> <li>- Geschwindigkeitsbeschränkung</li> <li>- Spielstraße</li> <li>- Shared Space</li> <li>- Verbot der Durchfahrt, Anlieger frei</li> </ul>	<p>Die verkehrliche Erschließung wird im anstehenden Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Beteiligten erörtern werden, um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zu definieren.</p> <p>Dabei werden die genannten Vorschläge eingebracht und diskutiert werden.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>	●			
		<p><b>2.3 ÖPNV</b></p> <p>Prinzipiell halten wir es für sinnvoll, den Individuen</p>	<p>Im weiteren Verfahren wird die verkehrliche Erschließung und somit auch die ÖPNV –</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		<p>dualverkehr zu verringern und den ÖPNV zu stärken. Um eine Fehlinvestition zu vermeiden, muss aber der Bedarf ermittelt werden und der Bus-Takt dem Bedarf angemessen sein.</p> <p>Busverkehr im alten Wohngebiet Harkshörn wäre allenfalls mit einem Kleinbus möglich. Er müsste aber einen größeren Bereich bedienen, um effizient zu sein.</p>	<p>Erschließung mit SVG und HWV abgestimmt, um ein für alle Seiten gutes Erschließungskonzept zu erstellen.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p>				
		<p><b>2.4 Lärmschutzwand</b></p> <p>Eine Lärmschutzwand nördlich der Harckesheyde ist notwendig.</p>	<p>Im weiteren Verfahren werden durch verschiedene Maßnahmen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen sein. Dieses kann durch passive oder aktive Maßnahmen erfolgen. Eine Lärmschutzwand stellt hierbei eine aktive Maßnahme dar, die aber auch eine Wirkung in den öffentlichen Raum erzielen würde. Ob dieses hier ein geeignetes Instrument ist, oder ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse z.B. durch passive Maßnahmen erreicht werden können (wie z.B. größerer Abstand zur Lärmquelle, besondere Anforderungen an die Bauteile, Grundrissgestaltung, etc.) wird im weiteren Verfahren diskutiert und durch eine lärmtechnische Untersuchung geklärt.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>	●			
		<p><b>2.5 Beispiele zur Straßengestaltung</b></p> <p><u>Beispiel 1: Kisdorf</u></p> <p>Auf der Karte ist der Mühlenredder in Kisdorf eine gerade Straße und ähnelt dem Mühlenweg:</p> <p>Man könnte vermuten, dort würde ähnlich wie im Mühlenweg zu schnellem Fahren eingela-</p>	<p>Die verkehrliche Erschließung wird im anstehenden Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Beteiligten erörtern werden um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zu definieren.</p> <p>Dabei werden die genannten Vorschläge einge-</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>den. Das ist aber nicht der Fall. Das Foto zeigt, warum. Die Planer haben mehrere Maßnahmen kombiniert, um den Verkehr wirksam zu beruhigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wechselnden Straßenbelag</li> <li>- Fußgängerüberweg</li> <li>- Einengung</li> <li>- Warnbake</li> <li>- rechts vor links</li> <li>- Verschwenkung der Fahrbahn mit von Büschen bewachsener Einengung, welche die Sicht auf den Gegenverkehr nimmt.</li> </ul> <p><u>Beispiel 2: Barqteheide</u> Das Wohngebiet zwischen Lübecker Straße, Alte Landstraße und Jersbeker Straße besteht aus alter Wohnbebauung im südlichen und neuer Wohnbebauung im nördlichen Teil. Autofahrer könnten versucht sein, als Abkürzung zwischen Jersbeker Straße (K56) und der Lübecker Straße (B 75) durch das Wohngebiet zu fahren. Die kurvenreiche Wegeführung, Einengungen, teils sogar die Beschilderung als Spielstraße machen das aber unattraktiv.</p>	<p>bracht und diskutiert werden. Die Anregung wird berücksichtigt.</p>				
		<p><b>Anhang: Berechnung der Lärmeinwirkung im Vergleich Mühlenweg — Harkesheyde</b> In die Berechnung fließen folgende Größen ein: Anzahl der Wohneinheiten Abstand der Wohneinheiten zur Fahrbahnmit-</p>	<p>Anhand der strategischen Lärmkartierung 2012, die auf den rechtlichen Vorgaben der EG-Umgebungsrichtlinie bzw. des BImSchG beruht, ist zu erkennen, dass aktuell höhere Lärmbelastungen entlang der Harkesheyde als am Mühlenweg auftreten (s. Abb. 4.3 des Lärmaktionsplan-Entwurfes, berechnet anhand der LKZ-</p>				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
	<p>te</p> <p>Wirkung einer Lärmschutzwand Erlaubte Höchstgeschwindigkeit</p> <p>Im Mühlenweg gibt es 74 Wohneinheiten, in der Harckesheyde 65.</p> <p>Die Abstände von der Fahrbahnmitte wurden teils physikalisch gemessen, teils mittels „Google Maps“ anhand von Pixelzählungen ermittelt:</p> <p>Formel zur Berechnung der Abnahme des Schalldruckpegels mit dem Abstand:  <math>20 * \log(\text{mittlerer Abstand Mühlenweg/Abstand des Hauses Harckesheyde})</math></p> <p>Es ergibt sich pro Wohneinheit in der ein um 11,36 dB geringerer Schalldruckpegel als im Mühlenweg. Weil es im Mühlenweg eine größere Anzahl betroffener Wohneinheiten gibt (74 zu 65), ist ein Wert von 12,94 dB anzusetzen. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt im Mühlenweg 30 km/h, in der Harckesheyde 50 km/h. Der Schalldruckpegel eines einzelnen Fahrzeugs im Vergleich beider Geschwindigkeiten wird in verschiedenen Quellen unterschiedlich angegeben,  z. B. 1,2 bis 2 dB laut  <a href="http://www.adac.de/mmm/pdf/umweltzone_spmo30_umweltaspekte_0910_43573.pdf">http://www.adac.de/mmm/pdf/umweltzone_spmo30_umweltaspekte_0910_43573.pdf</a>,  1,5 dB bis 2,5 dB laut  <a href="https://www.lubw.baden-">https://www.lubw.baden-</a></p>	<p>Methode).</p> <p>Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren Verkehrserhebungen auf beiden Straßenzügen durchführen und Prognosen für die zu erwartende Verkehrsentwicklung erstellen. Diese werden dann schalltechnisch anhand der gesetzlich vorgegebenen Richtlinien und Vorschriften einheitlich ausgewertet - auch hinsichtlich der Anzahl der betroffenen Menschen. Daraus werden dann ggf. geeignete Maßnahmen abgeleitet.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		<p><a href="http://wuerttemberg.de/servlet/is/381/06.pdf">wuerttemberg.de/servlet/is/381/06.pdf</a>, 5 dB bis 6 dB laut <a href="http://www.iena.de/fm/41/Bericht_Tempo_30_W03_101111.pdf">http://www.iena.de/fm/41/Bericht_Tempo_30_W03_101111.pdf</a>.</p> <p>Setzt man als Mittelwert aus den o. a. Angaben 3 dB an, so ergibt sich in der Harkesheyde: Ein in der Fahrbahnmitte erzeugtes Geräusch hat auf die Wohneinheit eine um 9,93 dB geringere Wirkung als im Mühlenweg.</p>					
6.	Einwender 6 vom 23.10.2014	<p>Ich gebe hiermit die Anregung, dass zwischen dem Schulweg und den neuen Wohngebiet ein Rad- und Fußweg geplant und hergestellt wird, damit die neuen Bewohner des Gebietes, das an der Ulzburger Straße gelegene Einkaufszentrum erreichen können. Dies vermindert meiner Ansicht nach die Fahrten zum Einkauf mit dem Kfz.</p>	<p>Zwischen Schulweg und neuem Plangebiet gibt es keine Fläche, auf der eine Rad- und Fußwegeverbindung hergestellt werden könnte. Das bis vor kurzem unbebaute Grundstück am Schulweg wird derzeit bebaut, so dass hierüber keine Anbindung mehr erfolgen kann und das Planungsziel der Erschließung mit einer Anbindung an den Schulweg modifiziert werden muss.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</p>			●	
7.	Einwender 7 vom 23.10.2014	<p>Bei der Durchführung der Bebauung zwischen Mühlenweg und Harkesheyde kommt es nach den Zeitungsberichten zu einer Verdoppelung der Verkehrsmenge. Dies führt dazu, dass sich auch der Verkehrslärm entsprechend erhöht. Ich spreche mich dafür aus, dass im Planverfahren auch ausreichende Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner der Harkesheyde und der angrenzenden Straßen, die bisher noch keinen Lärmschutz haben; vorgesehen werden.</p>	<p>Im weiteren Verfahren wird der aus der Entwicklung der Flächen resultierende Verkehrslärm untersucht und geprüft, welche Vorkehrungen zum Lärmschutz an welcher Stelle erforderlich sind.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>		●		



Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
8.	Einwender 8 vom 27.10.2014	<p>Sie planen das Gebiet zwischen Schulweg im Westen und Gewerbegebiet Harkshörn im, südlich Mühlenweg und nördlich Harkkesheyde zu bebauen.</p> <p>Dazu heißt es im Erläuterungsbericht, Stand: 03.09.2012 unter 2. Planungsanlass und Planungsziele:</p> <p>es bestünde...."eine Nachfrage nach Wohnungen für den Zielhorizont 2020 von 1.850 und man erwarte Wohnungsabgänge von 1.350 Wohneinheiten."</p> <p>Uns ist nicht klar, wie es zu einem hohen Wegfall von Wohneinheiten kommen sollte. Woher stammt diese Zahl?</p>	<p>Während bereits der FNP 2020 aus dem Jahre 2008 einen Wohnungsneubaubedarf von 3.971 Wohneinheiten (WE) ermittelte, wurde in einer vertieften Studie durch ein Fachbüro speziell zum Wohnungsmarkt Norderstedt ein Neubaubedarfskorridor von 3.200-3.850 WE abgeleitet (vgl. Kapitel 5.3; Wohnungsmarktkonzept Norderstedt; GE-WOS 2009) – verbunden mit einer notwendigen Wohnoffensive Norderstedt in gleichem Umfang (vgl. ISEK-2030; Broschüre, Seite 22).</p> <p>Der Wegfall von Wohnungen stellt einen natürlichen Prozess dar. Hierbei handelt es sich um Abriß von Wohnungen. Die Zahl ist dabei zum einen der Stadtentwicklung Norderstedts geschuldet, der Entwicklung von vier Ursprungsgemeinden mit großen Einfamilien- und Doppelhausgebieten, zur Stadt mit ca. 75.000 Einwohnern in der Metropolregion Hamburg und einer hohen Nachfrage nach Wohnraum. Zum anderen genügen etliche vorhandene Gebäude, gerade die Einfamilien- und Doppelhausgebiete der 60er und 70er Jahre nicht mehr den heutigen Wohn- und Energiestandards.</p> <p>Die Anregung ist berücksichtigt.</p>	●			
		<p>Unter 3.3 Verkehrliche Erschließung heißt es:</p> <p>"Daraufhin haben die Anwohner Lärmschutzmaßnahmen erhalten, die auf eine Verkehrsbelastung auf der Harkkesheyde bis zu 20.000 Kfz/24h ausgelegt sind, die noch nicht erreicht wurde. Diese Vorsorgemaßnahmen wurden durch städtische Mittel finanziert."</p>	<p>Die Baumaßnahme Oadby-and- Wingston Straße ist abgeschlossen. Derzeit ist die Harkkesheyde als Umleitungsstrecke für den Schwerverkehr im Zusammenhang mit der Baumaßnahme 1. Meilenstein Ulzburger Straße ausgewiesen. Dadurch kommt es folgerichtig zu einer zeitlich befristeten Erhöhung des Lkw-Verkehrs auf der Harkkesheyde und den damit verbundenen Beeinträchtigun-</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
		<p>Wir sind Bewohner des Schulweges 49 c und unsere Hausvorderseite liegt, getrennt durch einen Grünbereich mit Obstbäumen, direkt an der Harckesheyde.</p> <p>Durch die laufenden Baumaßnahmen Oadby-Wingston/Ulzburger Straße fahren seit Monaten vermehrt die Baufahrzeuge durch die Harckesheyde.</p> <p>Im Moment fahren alle LKW's, die zur Autobahn müssen, durch die Harckesheyde.</p> <p>Zukünftig müssen wir das vermehrte LKW-Aufkommen wieder dauerhaft ertragen, das bis 2020 anhalten soll. Bei einem so großen Bauvorhaben wird Material angeliefert, Baustellenfahrzeuge fahren Sand hin und her, Arbeiter, die mit diesem Bauvorhaben betraut werden, fahren täglich in das neue Wohngebiet. Und alles wird über die Harckesheyde geleitet.</p> <p>Wir würden gerne wissen, welche Maßnahmen die Stadt Norderstedt ergreifen will, um diese langfristigen Lärmbelastungen von den betroffenen Bewohner fern zu halten und welche Mittel von der Stadt zur Verfügung gestellt werden, damit die betroffenen Anwohner vor weiterer Lärmbelastung geschützt werden, bevor weitere finanzkräftigen Steuerzahler in Norderstedt anstiedelt.</p>	<p>gen sowohl für Anwohner als auch Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Diese Beeinträchtigungen sind im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen hinzunehmen (z.B. Bundesimmissionsschutzgesetz, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm (AVV)).</p> <p>Die Ansprüche auf Lärmschutz z.B. im Zusammenhang mit dem Ausbau/ wesentlicher Änderung von Straßen oder der ggf. Funktionsänderung von Straßen werden, wie im Fall des Ausbaus Harckesheyde, auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. und 24. BImSchV) ermittelt und geregelt.</p> <p>Darüber hinaus bietet die Lärminderungsplanung der Stadt Norderstedt den Rahmen, Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbeeinträchtigungen gezielt an sogenannten Lärmschwerpunkten zu entwickeln und umzusetzen.</p> <p>Derzeit befindet sich der Lärmaktionsplan 2013-2018 in der Aufstellung. Nach der strategischen Lärmkartierung 2012 zum Straßenverkehr ist die Harckesheyde kein besonders hoch belasteter Lärmschwerpunkt (s. Abb. 4.4 im Entwurf zum Lärmaktionsplan)t.</p> <p>Im Rahmenplanverfahren und in den anschließenden Bauleitplanverfahren können lediglich lärmtechnische Maßnahmen geregelt werden, die aus der Umsetzung der Planung heraus resultieren, also z.B. durch neue Erschließungsanlagen, bzw.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
			<p>kann Lärm berücksichtigt werden, der auf das Plangebiet wirkt.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Für die genannten Gebäude wurden aufgrund des großen Abstandes von 30 – 50 m zum Fahrbandrand der Harckesheyde keine Überschreitung der Lärmgrenz- bzw. -richtwerte ermittelt.</p> <p>Deshalb sind hier auch keine Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen worden.</p> <p>Die Anregung wurde berücksichtigt.</p>	●			
<b>Informationsveranstaltung am 25.09.2015</b>							
9.	Einwender 9	<p>Der Einwender möchte wissen, wie hoch die Verkehrszunahme geschätzt wird und ob die Hauptlast auf der Harckesheyde liegen soll? Er führt weiter aus, dass auf dem Mühlenweg kaum Verkehr sei und er sich hauptsächlich Sorgen um die Verkehrsbelastung auf der Harckesheyde und Ulzburger Straße mache. Er schlägt zur Verringerung der Verkehrsbelastung der Harckesheyde vor, dass die Firmen an der Oststraße ihren Lieferanten den Anfahrtsweg über die L 76 vorgeben sollten.</p>	<p>In der Veranstaltung wurde bereits ausgeführt, dass insgesamt von etwa 2.500 Fahrten ausgegangen wird, die sich in alle Richtungen aufteilen. Ein größerer Anteil wird sich voraussichtlich in Richtung Süden, also nach Hamburg, orientieren. Der Verkehr, der zukünftig mehr entstehen wird, wird sich überwiegend über die Schleswig-Holstein-Straße Richtung Hamburg bewegen.</p> <p>Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren Verkehrserhebungen durchführen, welche Aufschluss über Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr auf dem Mühlenweg geben werden.</p> <p>Die verkehrliche Erschließung wird im anstehenden Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Beteiligten erörtern werden um die Rahmenvorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zu definieren.</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
			<p>Die Zulieferung des Gewerbegebietes Oststraße über die politisch beschlossene Lkw-Route über die Schleswig-Holstein-Straße wurde bereits in die Software der Marktführer von Navigationsgeräten für den Lkw-Verkehr implementiert (Maßnahme aus der Lärminderungsplanung).</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				
10.	Einwender 10	<p>Die Einwenderin erklärt, dass aus ihrer Sicht die Verkehrsplanung problematisch sei, da der Mühlenweg nicht mehr Verkehr aufnehmen kann und schlägt eine neue Generalstraße als Erschließung vor.</p>	<p>Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung fand auf Grundlage des sogenannten Strukturkonzeptes statt. Diesem liegt die Erschließungsvariante 5 (alle Fahrbeziehungen sind offen) zu Grunde. Die Realisierung dieser Variante ist nicht mehr möglich, da die bestehende Lücke am Schulweg, über die eine Anbindung erfolgen sollte, nunmehr baulich geschlossen ist.</p> <p>Aus diesem Grund und weil die verkehrlichen Erschließung ein ganz elementares Thema ist, soll dieses im weiteren Beteiligungsverfahren noch ausführlich diskutiert werden.</p> <p>Daher wird diese Anregung in das Beteiligungsverfahren getragen.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>		●		
11.	Einwender 11	<p>Der Einwender möchte wissen, wie die Verkehrsführung während der Bauphasen geplant sei. Er weißt zudem darauf hin, dass die Anlieger des Mühlenweges inzwischen zweimal Ausbaubeträge gezahlt haben. Weiter möchte er wissen, ob ein Fahrradweg am Mühlenweg geplant sei.</p>	<p>Bereits in der Veranstaltung wurde darauf hingewiesen, dass die Baufahrzeuge während der Bauphasen sowohl über den Mühlenweg als auch über die Harckesheide fahren werden. Innerhalb des Gebietes wird es entsprechende Baustraßen geben. Im Plangebiet wird es ein Netz an Fuß- und Radwegen und Straßen geben; darüber hinaus sind Anlagen für den ruhenden Verkehr und</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
12.	Einwenderin 12	<p>Die Einwenderin möchte wissen, ob die Ausgleichsfläche später parkähnlich angelegt und entsprechend genutzt werden kann. Weiter möchte sie wissen, ob es eine große zusammenhängende Fläche sein muss oder ob die Möglichkeit bestehe, dass es mehrere Grünflächen als Naherholungsflächen für die Anwohner im Gebiet gäbe. Sie schlägt vor, dass die Grünfläche näher an der Ulzburger Straße vorgesehen werden sollte.</p>	<p>ÖPNV zu planen.</p> <p>Besonderes Augenmerk wird im weiteren Verfahren auf die Funktion und Ausgestaltung des Mühlenweges zu legen sein. Auch im Hinblick auf die Frage, wie der Radverkehr in diesem Bereich zu führen ist. Grundsätzliches Ziel der Planung ist es, gerade auch für Fußgänger und Radfahrer eine attraktive innergebietliche Erschließung zu sichern, aber auch eine optimale Anbindung an die angrenzenden Quartiere.</p> <p>Diese Anregung wird in das Beteiligungsverfahren getragen.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>		●		
		<p>Die Einwenderin möchte wissen, ob die Ausgleichsfläche später parkähnlich angelegt und entsprechend genutzt werden kann. Weiter möchte sie wissen, ob es eine große zusammenhängende Fläche sein muss oder ob die Möglichkeit bestehe, dass es mehrere Grünflächen als Naherholungsflächen für die Anwohner im Gebiet gäbe. Sie schlägt vor, dass die Grünfläche näher an der Ulzburger Straße vorgesehen werden sollte.</p>	<p>Bereits in der Veranstaltung wurde ausgeführt, dass es sich bei der Ausgleichsfläche nicht um eine Art Parkanlage handelt. In Randbereichen wird es zwar Fuß- und Radwege geben; grundsätzlich sei diese Fläche aber nicht als Parkanlage zu verstehen. Die Fläche wird als extensive Grünfläche vorgesehen, bei der die Wirkung für die Natur im Vordergrund steht. Es ist wichtig, dass diese Fläche möglichst groß und zusammenhängend ist.</p> <p>Eine „Verlagerung“ dieser großen zusammenhängenden Fläche in Richtung Ulzburger Straße ist aus naturschutzfachlicher Sicht nicht zu begrüßen. Die Fläche wurde aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und stellt ein Teilstück aus einer großen zusammenhängenden Grünachse vom Stadtpark im Süden in Richtung Wöbmoor im Norden dar.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			<p>Diese Fläche zu verschieben würde den Verbund zerschneiden.</p> <p>Inwieweit kleinere wohnungsnahere Freiflächen im Plangebiet angesiedelt werden können und wie diese dann auszugestalten sind, muss im weiteren Verfahren gerade auch im Beteiligungsverfahren diskutiert werden.</p> <p>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</p>				

*Kroker*  
Kroker

*B < 6/7*  
*2/7*

2. III, Herr Bosse, z. K.
3. 60.1, Frau Rimka, z. K.
4. z. d. A.
5. Ø den Fachdienststellen zur Kenntnis per mail