

Anlage 5: zur Vorlage Nr.: B 16/0232 des Stuv am 07.07.2016

Betreff: Bebauungsplan Nr. 311 Norderstedt "Südlich Pilzhagen/ nördlich Oadby-
and-Wigston-Straße"

Hier: Tabelle: Abwägungsvorschlag über die Stellungnahmen der Öffentlichkeit
vom 07.06.2016

Bebauungsplan Nr. 311 Norderstedt „Südlich Pilzhagen/ nördlich Oadby-and-Wigston-Straße“

Hier: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
1.1	Privater Einwender/ 24.09.2015	<p>Ich möchte gerne meine Bedenken gegen die bevorzugte Trassenvariante II bei der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden äußern. Bei dieser Variante würde demnach ein Knotenpunkt mit der vorhandenen Oadby-and-Wigston-Straße entstehen. Dabei wird der Verkehr, aus südlicher Richtung kommend, mittels Linksabbiegerspur und Ampel nach Norden geleitet. Dieses kann nicht Ziel eines Norderstedter Straßenringes sein.</p> <p>Betrachtet man bereits heute die Situation der Linksabbieger an der Kreuzung Oadby-and-Wigston-Straße / Ulzburger Straße, so lässt sich feststellen, dass sich der Verkehr, aufgrund der Masse der nach Norden in die Ulzburger Straße abbiegenden Verkehrsteilnehmer und der viel zu kurzen Linksabbiegerspur, zu Stoßzeiten weit zurückstaut. Ich selbst habe einmal zurück bis zur Fußgängerampel beim Waldfriedhof im Stau gestanden.</p>	<p>Es ist keine Linksabbiegerspur mit Ampel vorgesehen. Der Verkehr soll über einen leistungsstarken Kreisels abgewickelt werden.</p> <p>Durch die geplante Verbindung nach Norden wird die verkehrliche Situation am Kreuzungsbereich der Oadby-and-Wigston-Straße/ Ulzburger Straße entlastet. Zwischenzeitlich wurde die Linksabbiegesituation durch die Ampelsteuerung optimiert.</p>		●		
1.2		<p>Ich bin der Meinung, dass nur die Trassenvariante IV einen Norderstedter Straßenring verwirklicht. Hierbei würde der Verkehr, aus südlicher Richtung kommend, geradeaus mit entsprechend priorisierter Ampelphase weitergeleitet. Denn unstrittig dürf-</p>	<p>Bei der Variante IV müsste ein neuer Verkehrsknotenpunkt ausgebaut werden, bei dem die bestehende Oadby-and-Wigston-Straße im Kurvenverlauf zurückgebaut und als T-</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>te wohl sein, dass die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nach Norden fahren.</p> <p>Bitte nehmen Sie meine Anregung bei der Betrachtung der Trassenvarianten mit auf.</p>	<p>Einmündungsbereich abgekröpft würde. Durch eine verkehrsabhängig geschaltete Signalisierung könnte ein leistungsfähiger Knotenpunkt ausgebildet werden.</p> <p>Im Rahmen der Variantenuntersuchung spielt zwar die Leistungsfähigkeit der Trasse eine übergeordnete Rolle; in der Gesamtschau aller Belange wie u.a. die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus und der wirtschaftlichen Belange schneidet die Variante IV vergleichsweise schlecht ab.</p>				
2.1	Privater Einwender/ Stellungnahme am 22.10.2015 zu Protokoll gegeben	Ich bin grundsätzlich gegen die Planung, da ich die Prioritäten falsch gesetzt sehe. Falls sich eine solche Planung nicht verhindern lässt, wäre ich notfalls für die Variante 1, da dann die bestehenden Verkehrsflächen genutzt werden können.	<p>Bei der Variante 1 ergeben sich durch die starken gegensätzlichen Nutzungsansprüche zwischen ansässigem Gewerbe und einer anbaufreien Hauptverkehrsstraße Konflikte, die sich auf die Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Mobilität nachteilig auswirken.</p> <p>Die Flächeninanspruchnahme ist bei der Variante 1 zwar die geringste, allerdings wären zur Realisierung dieser Variante zum einen ca. 130 Meter Straßenneubau (Lückenschluss zwischen heutiger Wende-</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			<p>kehre und dem Anschluss an die verlegte Oadby-and-Wigston-Straße) erforderlich und zum anderen wären die dort heute vorhandenen Nebenflächen zu erweitern. Im Zuge der Umwidmung einer Sackgasse zu einer innerstädtischen Verbindungsstraße entsprächen die heute vorhandenen Anlagen für den Fuß- und Radverkehr nicht den Richtlinien und technischen Erfordernissen. Zudem wären die vorhandenen Parkplätze (dort heute in Senkrechtaufstellung angeordnet) aus Sicherheits- und Leistungsfähigkeitserfordernissen umzubauen.</p> <p>Dadurch minimierten sich die Vorteile der geringeren zusätzlichen Flächeninanspruchnahme wesentlich.</p> <p>Auch aus wirtschaftlicher Sicht schneidet die Variante 1 aufgrund des erforderlichen Grunderwerbs schlechter ab, als die favorisierte Variante 2.</p>				
2.2		Ich bin außerdem gegen eine Ausweitung der Flüchtlingsheime.	Die Unterbringung von Flüchtlingen ist kommunale Aufgabe. Die Stadt Norderstedt bemüht sich um eine gleichmäßige Verteilung der Standorte im Stadtgebiet.				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.				
3.	Privater Einwender/ 27.10.2015	<p>Als Bewohner des Zaunkönigwegs möchte ich mich zur geplanten Routenführung äußern. Meine Frau und ich plädieren für die Route 4 (über den Föhrenkamp), weil dadurch die weitere Belastung des Wohngebietes einigermaßen erträglich bleibt. Es ist sogar zu hoffen, dass dadurch der Hauptverkehr Richtung Norden abgeleitet wird und damit die Lärmbelästigung sinken könnte.</p> <p>Die jetzige Umgehungsstraße ist schon sehr laut, sollte der Abzweiger weiter Richtung Ulzburger Straße gelegt werden wie von der Stadt geplant, führt dies unweigerlich zu einer noch höheren Lärmbelästigung. Die Lärmschutzwand ist ohnehin nur ein geringes Schallhindernis, so dass der Verkehrslärm gerade in den Morgenstunden und noch extremer bei Nässe stark zu hören ist.</p> <p>Was sollte also gegen die Route 4 sprechen, wenn dadurch Bürger besser gegen Lärm geschützt werden und der Aufwand nahezu der gleiche ist wie bei der von der Stadt favorisierten Route?</p> <p>Nach vielen Gesprächen mit diversen Nachbarn besteht bei den Anwohnern allgemein der Wunsch nach Route 4 als die derzeit beste Lösung zum Schutz der Bürger vor zusätzlichem Lärm.</p>	<p>Bereits im Planfeststellungsverfahren zum ersten Abschnitt der Oadby-and-Wigston-Straße hat man sich dem Thema Verkehrslärm intensiv gewidmet. Die geplante Verlängerung nach Norden der Straße wurde lärmtechnisch bereits im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die umgesetzten Maßnahmen zum Lärmschutz (Lärmschutzwand) berücksichtigen somit schon die Verlängerung nach Norden. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wird sichergestellt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind.</p> <p>Für die Anwohner des Zaunkönigweges ergeben sich durch die Verlängerung – unabhängig von der Trassenvariante - keine weiteren Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>Bei der Variante 4 käme noch hinzu, dass der südliche Anbindungspunkt über eine Lichtsignalanlage zu steuern wäre, die aufgrund der Abbrems-</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		Es wäre schön, wenn die Interessen der betroffenen Bürger auch tatsächlich einmal wahrgenommen werden könnten.	und Beschleunigungsmanöver sogar mehr Lärm erzeugen würde als ein Kreisel.				
4.1	Private Einwender/ 07.11.2015	Als tägliche Nutzer der Bahnhofstr. / Ulzburger Str, stehen wir der Verlängerung der O and W Str. sehr positiv gegenüber. Nach unserer Überzeugung ist die Umgehung und damit Entlastung der o. g. Strassen längst überfällig.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.				●
4.2		Unter der Prämisse, dass alle Varianten verwaltungstechnisch gleich behandelt werden, was die Verfahrensabfolge angeht, sehen wir die Variante 2 etwas im Vorteil, aber auch, dass die Variante 1 zeittechnisch unseres Erachtens schneller und kostengünstiger realisiert werden könnte. Gewisse Voraussetzungen sind bereits gegeben.	Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Variante 1 nicht die Vorzugsvariante, da für die Realisierung zum einen ca. 130 Meter Straßenneubau (Lückenschluss zwischen heutiger Wendekehre und dem Anschluss an die verlegte Oadby-and-Wigston-Straße) erforderlich und zum anderen wären die dort heute vorhandenen Nebenflächen zu erweitern wären. Aufgrund des erforderlichen Grunderwerbes ist die Variante 1 nicht kostengünstiger. Der Ausbau und Verlängerung der heutigen Lawaetzstraße erfüllt nicht die Anforderungen einer leistungsfähigen Verbindungsstraße; müsste um- bzw. ausgebaut werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass ein			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			solcher Ausbau schneller umzusetzen wäre als ein vollständiger Neubau.				
4.3		<p>Unabhängig vom Ausgang der Entscheidung, welche Variante gewählt wird, schlagen wir eine temporäre Öffnung eines Korridors von der Lawaetzstr. zur O and W Str. für PKW's vor, der bereits vorhanden ist, um eine sofortige Entlastung hinsichtlich Lärmvermeidung, Erhaltung von Ressourcen (Kraftstoffe), Verringerung der Schadstoffimmission durch verkürzte Wege und nicht zuletzt die Zeitersparnis, der betroffenen Strassen zu ermöglichen.</p> <p>Wir uns freuen, wenn unsere Überlegungen in Ihre Planungen einfließen.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.</p>	<p>Eine temporäre Verbindung zwischen heutiger Oadby-and-Wigston-Straße und Wendekurve der Lawaetzstraße ist nicht möglich, da es sich um Privatflächen handelt, die der Stadt nicht zur Verfügung stehen. Außerdem steht das geltende Planungsrecht diesem Wunsch entgegen; für diesen Bereich ist Gewerbefläche und nicht Verkehrsfläche festgesetzt. Auch für eine vorübergehende Lösung gelten die Festsetzungen des Bebauungsplanes.</p> <p>Die Anregung kann daher nicht berücksichtigt werden.</p>			●	
5.	Private Einwender/ 08.11.2015	<p>Mit dem o.g. geplanten Straßenbauvorhaben findet eine weitere Verlagerung der Verkehrsproblematik auf ein bisher ruhiges Wohn- und Freizeitgebiet statt. § 47d Abs. 2 BImSchG fordert „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.</p> <p>Der geplante, weitere Ausbau der o.g. Umgehungsstraße führt zu weiteren Nachteilen und hat hierdurch weitere, erhebliche Auswirkungen auf</p>	<p>Die Einwender haben eine ergänzte und aktualisierte Stellungnahme am 09.11.2015 eingereicht, die Gegenstand der Abwägung wird (siehe Punkt 6 dieser Tabelle).</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>die Lebens- und Wohnqualität an unserem Wohngebiet.</p> <p>Durch die von der Stadt Norderstedt favorisierte, Wohngebiet nahe Straßenführung (Variante II) wird es eine weitere, erhebliche Steigerung der Lärm-/Luft- und Lichtimmission an unserem Wohngebiet Zaunkönigsweg, sowie die zahlreichen Nutzer (u.a. auch anliegende Kindertagesstätten, Kindergärten etc.) des dazugehörigen Spielplatzes geben.</p> <p>Zudem wird es hierdurch zu weiteren erheblichen gesundheitlichen Risiken für uns als Anwohner kommen, da die Immissionsbelastungen (Lärm, krebserregende, lungen- und gefäßgängige Feinstäube) erneut um ein Vielfaches steigen werden, besonders durch die Zunahme des nationalen und internationalen Mautausweich-/Schwerlastverkehrs (keine gesetzlichen Bestimmungen für LKWs hinsichtlich Rußpartikelfilter wie bei PKWs) und Erhöhung der Stickstoffdioxidbelastung durch Abgase</p> <p>Das zuvor idyllische Landschaftsbild wurde in den letzten Jahren durch den Ausbau des Industriegebietes, und den Bau der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße, massiv verschlechtert und würde durch eine Wohngebiet nahe Abzweigung erneut sehr negativ verändert werden.</p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Aus diesen Gründen wird von uns eine Lärm mindernde Linienführung sowie siedlungsferne Straßenführung bevorzugt.</p> <p>Mit der Variante VI der von Ihnen veröffentlichten Planzeichnung würde eine erneute Steigerung des Lärmpegels sowie eine zusätzliche gesundheitliche Belastungen durch zu erwartende Lärm-/Feinstaub-/Lichtimmssionen begrenzt werden.</p> <p>Da Sie bisher auf die verschiedentlich formulierten Wünsche der Anwohner des Zaunkönigweges bezüglich der Lärminderung (reine Wohngebiet tags 22-6 Uhr 50 dB , nachts 22-6 Uhr 35dB) nicht eingegangen sind bzw. diese abschlägig beantwortet haben (z.B. Lärmschutzwälle und -wände von mind. 4 m Höhe), Ausbau weiterer Lärmschutz- und Sichtschutzmaßnahmen in Richtung Straßenunterführung – Brücke – Linie A2) und hierdurch die erhöhte Lärmbelastung (gemessene Lärmpegelspitzen nachts 22-6 Uhr 62,5 dB(A), sensible Tageszeit 6-7 Uhr 68 dB(A)) weiter blieb, wird nunmehr dringend darum gebeten alles dafür zu tun, dass sich die Wohnqualität in diesem Gebiet nicht noch weiter verschlechtert!</p> <p>Daher sprechen wir uns hiermit für die Variante VI zum Ausbau der Umgehungsstraße aus. Als eine alternative Führung könnte die Variante IV in Betracht kommen.</p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Unabhängig von der Straßenführung möchten wir zudem dringend bitten, den Bebauungsplan auszuweiten und folgende Änderungen vorzunehmen:</p> <p>1. Dauerhafte Schließung der Zufahrtsstraße von der Oadby-and-Wigston-Straße zur Lawetzstraße - Jungheinrich.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird von hier aus befürchtet, dass diese Straßenzufahrt zu einem späteren Zeitpunkt für den Lieferverkehr und die Mitarbeiter geöffnet werden könnte. Hierdurch würde der Straßenlärm erheblich zunehmen. Da der Straßenlärm und der von Jungheinrich ausgehende Anlieferungs-/Produktionslärm bereits erheblich ist, wäre so ein Schritt für uns als direkt betroffene Anwohner unerträglich. Es wird gebeten diese Zufahrt dauerhaft zu schließen und den Bebauungsplan entsprechend auszuweiten und die Schließung festzuschreiben. <p>2. Dauerhafte Beibehaltung der im Bebauungsplan ausgezeichneten Freiflächen als grüne Ausgleichsflächen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um dieses Gebiet als viel genutztes Naherholungsgebiet zu erhalten bitten wir darum die Ausgleichsflächen als unbebaubare Grün- und Ausgleichsflächen im Bebauungsplan festzulegen. 					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>3. Ergänzung des Bebauungsplanes um eine Baumreihe auf der zum Zaunkönigweg zugewandten Straßenseite.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Bebauungsplan ist lediglich die Planung einer Baumbepflanzung an der dem Wald zugewandten Straßenseite vorgesehen. Aus unserer Sicht ist eine hochabsorbierende Lärmschutzwand (4 m Höhe zur Lärmreduktion) mit davor gepflanzter Baumreihe auf der anderen Straßenseite notwendig, um den Ausblick vom Wohngebiet auf Industriegebiet, Asphalt und Beton optisch wieder etwas auszugleichen. Eine Allee würde die Dominanz der Straßenbebauung optisch nehmen und die Landschaft natürlicher erscheinen lassen. <p>4. Ausbau der begonnenen Lärmschutzwand/ Bau einer Bewallung mit bepflanztem Knick vom Ende der Lärmschutzwand hin in Richtung Straßenunterführung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Darüber hinaus bitten wir Sie dringend darum, in dem hinteren Bereich des Spielplatzes - Ende der Lärmschutzwand in Richtung Unterführung die begonnene Lärmschutzwand fortzuführen oder alternativ eine mit einem Knick dicht bepflanzte Bewallung zu setzen. • Nach Fällung der Lärm mindernden Bäume entlang der A2 Bahnstrecke wurde keine 					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Ersatzbepflanzung durchgeführt. Da die geplante Lärmschutzwand nicht bis zur Unterführung durchgezogen wurde, entstand eine landschaftlich unästhetische Lücke. An deren Ende hat sich ein unschöner Trampelpfad mit direktem Zugang zum Spielplatz und zum Wohngebiet gebildet.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Fortführung der begonnenen Lärmschutzwand/Bewallung mit einem bepflanzten Knick in dem Bereich zwischen Spielplatz und Straße würde den Spielplatz optisch insgesamt vervollständigen und das Wohnumfeldes attraktiver gestalten. Zudem bietet eine solche natürliche Abgrenzung zwischen Spielplatz und Straße mehr Sicherheit für die dort spielenden Kinder. Darüber hinaus würde es einen natürlichen Lärm- und Sichtschutz für die Anwohner und Nutzer des Spielplatzes darstellen. <p><u>Austausch der Diesellok der A2 gemäß aktuell geltender Umweltstandards durch LINT</u></p> <ul style="list-style-type: none"> AKN VTA 1993 dieselbetrieben ohne Rußfilter erfüllt nicht die aktuell geltenden Umweltstandards in puncto Immissionsbelastungen durch hohe Lärm- und Luftimmissionsbelastung (nicht barrierefrei s. UN-Behindertenrechtskonvention) der die berücksichtigt zur Entlastung der Straße. 					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p><u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Abrücken des Verkehrsweges</u> von der schutzbedürftigen Bebauung • <u>Lärm mindernde Straßendeckschichten</u> „Flüsterasphalt“ (BAST) • <u>Lärmschutzwälle</u>, hoch absorbierende <u>Lärmschutzwände</u> (-8dB(A) von mind. 4 m Höhe (Berücksichtigung des Lärmschutzes in den Obergeschossen, Terrassenfreisitz im Staffelgeschoss) • Rigoros überwachte <u>Tempolimits</u> • <u>Verkehrsbeschränkungen</u> (§ 40 BImSchG) Fahrverbote für LKW > 7,5 Tonnen, Nachfahrverbote für alle LKW's • Einhaltung der der einschlägigen <u>Grenzwerte</u> für reine Wohngebiete (tags 50 dB(A), nachts 35 dB(A)) <p><u>Rechtsgrundlagen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • BVerwG Urteil vom 25.8.1998 Az 11, C 3. 97 • Grundgesetz: Art. 2 Abs.2, GG § 14 • EU-Vertrag Art. 1174 • Baunutzungsverordnung • BauGB § 1 Absatz 6 Nummer 7c • Bundes-Immissionsschutzgesetz– BImSchG § 41 Abs. 1, § 44, §§ 47, § 50 • Verkehrslärmschutzverordnung (BImSchV) • EU-Umgebungslärmrichtlinie • DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau 					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<ul style="list-style-type: none"> • DIN 18005-1 Beiblatt 1 • Umweltverträglichkeitsprüfung § 2, § 6 Abs. 3 Nr. 3, § 12, • Strategische Umweltprüfungen (SUP) <p><u>Umweltmedizinische Studienergebnisse zu gesundheitlichen Auswirkungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • WHO, 2009, 2011, Babisch, 2011: Anstieg des Erkrankungsrisiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten, Schlafstörungen • WHO, 2011, Sörensen, 2011: Verkehrsbedingte Lärm- und Luftimmissionen verursachen über unterschiedliche Wirkmechanismen (Stress, inflammatorische Effekte) dieselben Wirkungen (kardiovaskulär, respiratorisch-allergisch) • Zacharasiewicz, 2015, Schlimpert, 2015, Einecke, 2015, Leiner, 2015 u.a.: Feinstaubbedingte gesundheitliche Risiken wie Herzinfarkt, Schlaganfall, Asthma • DDG-Kongress 2015 Diabetes mellitus • Night-Noise-Guideline-Wert (NNG) <p>Es besteht von uns ein großes Interesse nach detaillierteren Informationen (Verkehrsuntersuchungen/, Verkehrszählungen, Übersicht der Zähl- und Befragungsstellen, Hauptverkehrsbelastungen, Kapazitätsbetrachtungen der</p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Knotenpunkte, Quell- und Zielmatrix für den Untersuchungsraum, Luftreinhaltepläne, Schalltechnische Gutachten (Ermittlung von Schallpegeln, Schallausbreitung, Lärmraster, Lärminderungsplanung, Lärmprognosen für die nächsten 15-20 Jahre) der zukünftigen Verkehrsentwicklung (Verkehrssteigerungen durch weitere Gewerbeansiedlungen und anwachsenden Bevölkerungszahlen, Leicht- und Schwerverkehrs-Anteil, Mautausweichverkehr, Sicherheitsrisiken durch Gefahrguttransporte), Grundlagen der Nutzen-Kosten-Rechnung) und Teilhabe in Bezug auf die weiteren Entscheidungen im Rahmen der Landschafts- und Straßenbebauung in diesem Bereich.</p> <p>Es wird gebeten auf weitere Schritte im Planungsprozess deutlicher als bisher hinzuweisen, da uns eine Beteiligung aufgrund der mangelnden Informationen bisher nicht möglich war (z.B. wurde der Aushang zum Informationsabend so formuliert, dass er von uns nicht mit der geplanten Straße in Verbindung gebracht wurde. Eine Teilnahme war daher nicht möglich.).</p> <p>Sie erkennen aus unserem Schreiben, dass der geplante Straßenneubau Interessen wiederholt erheblich beeinträchtigt. Wir bitten Sie, unsere</p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennntnisnahme
		<p>Einwände als berechtigt anzuerkennen. Bitte informieren Sie uns, über den Anhörungstermin, Ihr Abwägungsergebnis sowie über das weitere Verfahren.</p> <p>Bitte bestätigen Sie uns den Eingang dieses Schreibens und informieren Sie uns, falls dieses Schreiben noch persönlich eingereicht werden soll.</p>					
6.1	Private Einwender/ 09.11.2015	<p>Mit dem o.g. geplanten Straßenbauvorhaben findet eine weitere Verlagerung der Verkehrsproblematik auf ein bisher ruhiges Wohn- und Freizeitgebiet statt. § 47d Abs. 2 BImSchG fordert „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.</p> <p>Der geplante, weitere Ausbau der o.g. Umgehungsstraße führt zu weiteren Nachteilen und hat hierdurch weitere, erhebliche Auswirkungen auf die Lebens- und Wohnqualität an unserem Wohngebiet.</p>	<p>Grundsätzlich ist im Zuge eine Bauleitplanverfahrens sicherzustellen, dass gesunde Wohn- und Verhältnisse gewährleistet sind. Es gelten gesetzliche Vorgaben zum Lärmschutz; diese sind einzuhalten.</p> <p>Bereits im Planfeststellungsverfahren zum ersten Abschnitt der Oadby-and-Wigston-Straße hat man sich dem Thema Verkehrslärm intensiv gewidmet. Die geplante Verlängerung nach Norden der Straße wurde lärmtechnisch bereits im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die umgesetzten Maßnahmen zum Lärmschutz (Lärmschutzwand) berücksichtigen somit schon die Verlängerung nach Norden.</p> <p>Für die Anwohner des Zaunkönigwe-</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			ges und Reiherhagens ergeben sich durch die Verlängerung – unabhängig von der Trassenvariante - keine weiteren Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.				
6.2		<p>Durch die von der Stadt Norderstedt favorisierte, Wohngebiet nahe Straßenführung (Variante II) wird es eine weitere, erhebliche Steigerung der Lärm-/Luft- und Lichtimmission an unserem Wohngebiet Zaunkönigsweg, sowie die zahlreichen Nutzer (u.a. auch anliegende Kindertagesstätten, Kindergärten etc.) des dazugehörigen Spielplatzes geben.</p> <p>Zudem wird es hierdurch zu weiteren erheblichen gesundheitlichen Risiken für uns als Anwohner kommen, da die Immissionsbelastungen (Lärm, krebserregende, lungen- und gefäßgängige Feinstäube) erneut um ein Vielfaches steigen werden, besonders durch die Zunahme des nationalen und internationalen Mautausweich-/Schwerlastverkehrs (keine gesetzlichen Bestimmungen für LKWs hinsichtlich Rußpartikelfilter wie bei PKWs) und Erhöhung der Stickstoffdioxidbelastung durch Abgase.</p>	<p>Auch für die Luftschadstoffbelastung wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Oadby-and-Wigston-Straße eine Luftschadstofftechnische Untersuchung auf Grundlage der Prognoseverkehrsmengen durchgeführt. Die Verkehrsprognose beinhaltet bereits die Verkehre aus der Verlängerung nach Norden. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass durch den Neubau der Straße (inkl. der Verlängerung nach Norden) keine Überschreitung der Grenzwerte zu erwarten ist.</p> <p>Die immer wiederkehrende Behauptung des zunehmenden Mautausweichverkehrs konnte bisher an keiner Stelle in Norderstedt bestätigt werden.</p>			●	
6.3		Das zuvor idyllische Landschaftsbild wurde in den letzten Jahren durch den Ausbau des Industriegebietes, und den Bau der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße, massiv verschlechtert und	Das Wohngebiet Reiherhagen/ Zaunkönigsweg ist zu einem Zeitpunkt entstanden als der Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Norderstedt rechtver-			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>würde durch eine Wohngebiet nahe Abzweigung erneut sehr negativ verändert werden.</p> <p>Aus diesen Gründen wird von uns eine Lärm mindernde Linienführung sowie siedlungsferne Straßenführung bevorzugt.</p> <p>Mit der Variante VI der von Ihnen veröffentlichten Planzeichnung würde eine erneute Steigerung des Lärmpegels (LKW's 90 dB(A) sowie eine zusätzliche gesundheitliche Belastungen durch zu erwartende Lärm-/Feinstaub-/Lichtimmssionen begrenzt werden.</p>	<p>bindlich galt. Dieser stellt die planerischen Ziele der Stadtentwicklung dar. In diesem sind sowohl die gewerblichen Flächen als auch die heute bestehende Oadby-and-Wigston-Straße mit geplanter Verlängerung dargestellt.</p> <p>Außerdem galten bereits damals Bauungspläne für die Bereiche der besagten gewerblichen Flächen; somit also Baurechte für die Gewerbegebietserweiterung.</p> <p>Besonders eine „siedlungsferne“ Straßenführung würde das Landschaftsbild beeinträchtigen und schützenswerten Naturraum zerschneiden.</p>				
6.4		<p>Da Sie bisher auf die verschiedentlich formulierten Wünsche der Anwohner des Zaunkönigweges bezüglich der Lärminderung (Einhaltung der gesetzlichen geregelten Lärmpegel für reine Wohngebiet tags 22-6 Uhr 50 dB , nachts 22-6 Uhr 35dB) nicht eingegangen sind bzw. diese abschlägig beantwortet haben (z.B. Lärmschutzwälle und -wände von mind. 4 m Höhe), Ausbau der begonnenen Lärmschutz- und Sichtschutzmaßnahmen in Richtung Straßenunterführung – Brücke – Linie A2) und hierdurch die erhöhte Lärmbelastung (am Schlafzim-</p>	<p>Es gelten nicht die Werte der TA Lärm.</p> <p>Für die Straße gilt nach § 43 BIm-schG die „Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BIm-schV“ für reine und allgemeine Wohngebiete. Die Grenzwerte der 16. BIm-schV (59/49 dB(A) Tags/nachts) werden ausnahmslos an allen Gebäuden in allen Stockwerken, auch in den Oberge-</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>merfenster gemessene Lärmpegelspitzen nachts 22-6 Uhr 62,5 dB(A) A2 bedingt s. Nachtfahrplan – Unterbrechung nur für ca. 2 Std., sensible Tageszeit 6-7 Uhr 68 dB(A)) weiter blieb, wird nunmehr dringend darum gebeten alles dafür zu tun, dass sich die Wohnqualität in diesem Gebiet nicht noch weiter verschlechtert!</p> <p>Daher sprechen wir uns hiermit für die Variante VI zum Ausbau der Umgehungsstraße aus. Als eine alternative Führung könnte die Variante IV in Betracht kommen.</p>	<p>schossen, eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Die den Berechnungen zu Grunde liegenden Verkehrszahlen berücksichtigen bereits die Verlängerung nach Norden. Weiterhin wird mit den Zuschlägen für eine Lichtsignalanlage an der Zufahrt zum Gewerbegebiet gerechnet.</p> <p>Bei den von der Fa. Jungheinrich am Zaun angebrachten Kunststoffolien handelt es sich um einen reinen Sichtschutz, von dem keine nennenswerten Reflektionen ausgehen. Hierzu liegt der Verwaltung eine gutachterliche Stellungnahme vor. Insofern wurde die Forderung nach einer 4 m hohen Lärmschutzwand bereits im Planfeststellungsverfahren abgewiesen. Ein entsprechendes Antwortschreiben haben die Einwender bereits erhalten.</p>				
6.5		<p>Unabhängig von der Straßenführung möchten wir zudem dringend bitten, den Bebauungsplan auszuweiten und folgende für unsere Wohnqualität wichtige Änderungen vorzunehmen:</p> <p><u>1. Dauerhafte Schließung der Zufahrtsstraße von der Oadby-and-Wigston-Straße zur Lawaetzstraße -</u></p>	<p>Diese Zufahrt ist planfestgestellt. Der Anlieger hat somit ein Recht auf diese Zufahrt. Ob und wie die Zufahrt zukünftig genutzt wird entzieht sich unserer Kenntnis. Im Übrigen ist die Einmündung wie oben bereits erwähnt bei der schalltechnischen Un-</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p><u>Jungheinrich.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird von hier aus befürchtet, dass diese Straßenzufahrt zu einem späteren Zeitpunkt für den Lieferverkehr und die Mitarbeiter geöffnet werden könnte. Hierdurch würde der Straßenlärm erheblich zunehmen. Da der Straßenlärm und der von Jungheinrich ausgehende Anlieferungs-/Produktionslärm bereits erheblich ist, wäre so ein Schritt für uns als direkt betroffene Anwohner unerträglich. Es wird gebeten diese Zufahrt dauerhaft zu schließen und den Bebauungsplan entsprechend auszuweiten und die Schließung festzuschreiben. 	<p>tersuchung entsprechend berücksichtigt worden.</p>				
6.6		<p><u>2. Dauerhafte Beibehaltung der im Bebauungsplan ausgezeichneten Freiflächen als grüne Ausgleichsflächen.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Um dieses Gebiet als viel genutztes Naherholungsgebiet zu erhalten bitten wir darum die Ausgleichsflächen als unbebaubare Grün- und Ausgleichsflächen im Bebauungsplan festzulegen. 	<p>Die Freifläche soll als Ausgleichsfläche bzw. Grünfläche festgesetzt werden. Diesem Wunsch wird Rechnung getragen.</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
6.7		<p><u>3. Ergänzung des Bebauungsplanes um eine Baumreihe auf der zum Zaunkönigweg zugewandten Straßenseite.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Im Bebauungsplan ist lediglich die Planung einer Baumbepflanzung an der dem Wald zugewandten Straßenseite vorgesehen. Aus unserer Sicht ist eine hochabsorbierende Lärmschutzwand (4 m Höhe zur Lärmreduktion) mit davor gepflanzter Baumreihe auf der anderen Straßenseite notwendig, um den Ausblick vom Wohngebiet auf Industriegebiet, Asphalt und Beton optisch wieder etwas auszugleichen. Eine Allee würde die Dominanz der Straßenbebauung optisch nehmen und die Landschaft natürlicher erscheinen lassen. 	<p>Im unmittelbar angrenzenden Bebauungsplan (Nr. 150) ist eine Anpflanzfläche vorgesehen; somit ist eine beidseitige Begrünung der Straße vorgesehen.</p> <p>Eine Lärmschutzwand ist an dieser Stelle nicht vorgesehen und aus immissionsschutzrechtlicher Sicht auch nicht erforderlich.</p>		●		
6.8		<p><u>4. Ausbau der begonnenen Lärmschutzwand/Bau einer Bewallung mit bepflanztem Knick vom Ende der Lärmschutzwand hin in Richtung Straßenunterführung. (s. Foto im Anhang)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Darüber hinaus bitten wir Sie dringend darum, in dem hinteren Bereich des Spielplatzes - Ende der Lärmschutzwand in Richtung Unterführung die begonnene Lärmschutzwand fortzuführen oder alternativ eine mit einem Knick dicht bepflanzte Bewallung zu setzen. Nach Fällung der Lärm mindernden Bäume entlang der A2 Bahnstrecke wurde keine Ersatzbepflanzung durchgeführt. Da die geplante Lärmschutzwand nicht bis zur Unterführung durchgezogen wurde, entstand eine landschaftlich unäs- 	<p>Der Bebauungsplan Nr. 224 sieht in diesem Bereich die Anlage eines Knicks vor. Die Umsetzung wurde für den Bau der Straße zurückgestellt. Perspektivisch wird dieser Bereich aber bepflanz.</p> <p>Die gefälltten Bäume wurden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu Ausgleichsmaßnahmen ersetzt.</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>thetische Lücke. An deren Ende hat sich ein unschöner Trampelpfad mit direktem Zugang zum Spielplatz und zum Wohngebiet gebildet.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Fortführung der begonnenen Lärmschutzwand/Bewallung mit einem bepflanzten Knick in dem Bereich zwischen Spielplatz und Straße würde den Spielplatz optisch insgesamt vervollständigen und das Wohnumfeldes attraktiver gestalten. Zudem bietet eine solche natürliche Abgrenzung zwischen Spielplatz und Straße mehr Sicherheit für die dort spielenden Kinder. Darüber hinaus würde es einen natürlichen Lärm- und Sichtschutz für die Anwohner und zahlreichen Nutzer (anliegende Kindertagesstätten, Schulen, Wohngebiete) des Spielplatzes darstellen. 					
6.9		<p><u>Austausch der Diesellok der A2 gemäß aktuell geltender Umweltstandards durch LINT</u></p> <ul style="list-style-type: none"> AKN VTA 1993 dieselbetrieben ohne Rußfilter erfüllt nicht die aktuell geltenden Umweltstandards in Bezug auf Immissionsbelastungen durch hohe Lärm- und Luftimmissionsbelastung (nicht barrierefrei, nicht klimatisiert etc.) Eine kunden- und zukunftsorientierte Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs auch im Hinblick auf eine immer älter werdende Bevölkerung ermöglicht die weitere Entlastung der anliegenden Straßen. 	Die Thematik zur Diesellok der AKN bzw. Barrierefreiheit ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens und ist von der Stadt kaum beeinflussbar.			●	
6.10		<u>Aktive Lärmschutzmaßnahmen</u>	Die „siedlungsfernen“ Straßentrassen			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Abrücken des geplanten Verkehrsweges</u> von der schutzbedürftigen Bebauung • <u>Lärm mindernde Straßendeckschichten</u> „Flüsterasphalt“ (BASt) • Lärmschutzwälle, hoch absorbierende <u>Lärmschutzwände</u> (-8dB(A) von mind. 4 m Höhe (Berücksichtigung des Lärmschutzes in den Obergeschossen, Terrassenfreisitz im Staffelgeschoss) • Rigoros überwachte <u>Tempolimits</u> • <u>Verkehrsbeschränkungen</u> Fahrverbote für LKW > 7,5 Tonnen, Nachtfahrverbote für alle LKW's • Einhaltung der gesetzlich geregelten <u>Grenzwerte</u> für reine Wohngebiete (tags 50 dB(A), nachts 35 dB(A)) 	<p>schnitten in der Gesamtbetrachtung hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft besonders schlecht ab. Die Trassenvarianten unmittelbar entlang des Waldsaumes beeinträchtigen den Naturraum und zerschneiden diesen.</p> <p>Mit der geplanten Verlängerung nach Norden wird jedoch die Verkehrsbelastung auf dem nach Osten abzweigenden Straßenabschnitt geringer und die Verkehrsbelastung weniger.</p> <p>Das Thema „Flüsterasphalt“ wurde im Planfeststellungsverfahren ausführlich behandelt. Es gibt derzeit keinen dauerhaft wirkungsvollen Lärmmindernden Straßenbelag für Geschwindigkeiten unter 60 km/h, auch wenn immer wieder gegenteiliges behauptet wird. Die Erfahrungen der Stadt Norderstedt mit dem sogenannten LOA im Friedrichsgaber Weg und der Poppenbütteler Str. belegen dies eindrucksvoll.</p> <p>Verkehrsbeschränkungen würden dem Sinn der Straße zuwiderlaufen, bzw. diese überflüssig machen und sind insofern völlig abwegig.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
6.11		<p><u>Rechtsgrundlagen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • BVerwG Urteil vom 25.8.1998 Az 11, C 3. 97 • Grundgesetz: Art. 2 Abs.2, GG § 14 • EU-Vertrag Art. 174 Abs. 1-4 • Baugesetzbuch (BauGB) § 1 Absatz 6 Nummer 7c, § 9 Abs. 1 Nr. 24, § 9 Abs.1 Nr. 25 • Baunutzungsverordnung (BauNVO) • Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG § 40, § 41 Abs. 1, § 44, §§ 47, § 50 • Verkehrslärmschutzverordnung (BImSchV) • EU-Umgebungsärmrichtlinie • DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau • DIN 18005-1 Beiblatt 1 • Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm von 1998 ist veraltet) • Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) § 2, § 6 Abs. 3 Nr. 3, § 12, • Strategische Umweltprüfungen (SUP) • UN-Behindertenrechtskonvention <p>Umweltmedizinische Studienergebnisse zu gesundheitlichen Auswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • WHO, 2009, 2011, Babisch, 2011 u.a.: Anstieg des Erkrankungsrisiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten, Schlafstörungen • WHO, 2011, Sörensen, 2011 u.a.: Verkehrsbedingte Lärm- und Luftimmissionen verursachen über unterschiedliche Wirkmechanismen (Stress, inflammatorische Effekte) dieselben Wirkungen (kardiovaskulär, respiratorisch- 	Wird zur Kenntnis genommen.				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		allergisch) • Zacharasiewicz, 2015, Schlimpert, 2015, Einicke, 2015, Leiner, 2015 u.a.: Feinstaub-bedingte gesundheitliche Risiken wie Herzinfarkt, Schlaganfall, Asthma • DDG-Kongress 2015 Diabetes mellitus • Night-Noise-Guideline-Wert (NNG)					
6.12		Es besteht von uns ein großes Interesse an planungsrelevanten Informationen (Verkehrsuntersuchungen/-zählungen, Übersicht der Zähl- und Befragungsstellen, Hauptverkehrsbelastungen, Kapazitätsbetrachtungen der Knotenpunkte, Quell- und Zielmatrix für den Untersuchungsraum, Luftreinhaltepläne, Schalltechnische Gutachten, Lärminderungsplanung, Lärmraster, Leistungsabschätzung, Lärmprognosen für die nächsten 15-20 Jahre) der zukünftigen Verkehrsentwicklung (Verkehrssteigerungen durch weitere Gewerbeansiedlungen und anwachsenden Bevölkerungszahlen, Leicht- und Schwerverkehrs-Anteil, Mautausweichverkehr, Sicherheitsrisiken durch Gefahrguttransporte), Grundlagen der Nutzen-Kosten-Rechnung) und Teilhabe in Bezug auf die weiteren Entscheidungen im Rahmen der Landschafts- und Straßenbebauung in diesem Bereich. Es wird gebeten auf weitere Schritte im Planungsprozess deutlicher als bisher hinzuweisen, da uns eine Beteiligung aufgrund der man-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich bei Bebauungsplanverfahren grundsätzlich um öffentliche Verfahren. Alle planungsrelevanten Unterlagen werden Bestandteil der öffentlichen Auslegung. Die Art und Weise der Beteiligung der Öffentlichkeit ist im Baugesetzbuch gesetzlich geregelt. Die öffentliche Bekanntmachung der förmlichen Offenlage erfolgt in der Norderstedter Zeitung; dies ist das amtliche Bekanntmachungsorgan. Die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses sowie die frühzeitige Beteiligung sind nach den gesetzlichen Maßgaben erfolgt.				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>gelnden Informationen bisher nicht möglich war (z.B. wurde der Aushang zum Informationsabend so formuliert, dass er von uns nicht mit der geplanten Straße in Verbindung gebracht wurde. Eine Teilnahme war daher nicht möglich.).</p>	<p>Neben der amtlichen Bekanntmachung werden in der Regel die öffentlichen Veranstaltungen mit Plakaten im Stadtraum beworben. Dies ist gesetzlich nicht vorgegeben.</p> <p>Auch für die Informationsveranstaltung am 13.10.2015 wurden zahlreiche Plakate mit dem Titel des Bebauungsplanes „Südlich Pilzhagen/nördlich Oadby-and-Wigston-Straße“. aufgestellt. Das dort formulierte Planungsziel „Vervollständigung des westlichen Straßenringensystems zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrslagen und Ausbau einer leistungsfähigen Ortsumgehung“ ist eindeutig. Die Anstoßwirkung ist gegeben.</p>				
6.13		<p>Sie erkennen aus unserem Schreiben, dass der geplante Straßenneubau unsere Gesundheit, Lebens- und Wohnqualität wiederholt erheblich beeinträchtigt. Wir bitten Sie, unsere Einwände als berechtigt anzuerkennen. Bitte informieren Sie uns, über den Anhörungstermin, Ihr Abwägungsergebnis sowie über das weitere Verfahren.</p> <p>Bitte bestätigen Sie den Eingang dieses Schreibens schriftlich.</p>	<p>Die Einwander wurden mit Eingang ihrer Stellungnahme schriftlich darüber in Kenntnis gesetzt, wie sie sich über Ausschusstermine, Verfahrenfortgang und den Umgang der Abwägungsergebnisse informieren können.</p> <p>In der Eingangsbestätigung wurde den Einwendern u.a. mitgeteilt, dass über die Behandlung des Ergebnis-</p>		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			<p>ses der frühzeitigen Beteiligung der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr entscheidet und die Sitzungen des Ausschusses grundsätzlich öffentlich sind. Die jeweilige Tagesordnung ist anhand eines Aushangs im Eingangsbereich des Rathauses, über das Bürgerinformationssystem unter www.norderstedt.de/buergerinfo ersichtlich oder bei der Verwaltung telefonisch zu erfragen.</p> <p>Der aufgrund des Beschlusses über die Behandlung des Ergebnisses der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung überarbeitete Entwurf wird in der Regel nach Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr gebilligt und zur Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) bestimmt.</p> <p>Auf den Zeitpunkt, wann und wo der Bauleitplanentwurf im Rahmen der Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingesehen werden kann, wird in der "Norderstedter Zeitung" rechtzeitig unter der Rubrik "Amtliche Bekanntmachungen" hingewiesen.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kennzeichnung
			Anschließend liegt der Bebauungsplanentwurf erneut einen Monat öffentlich aus. Während der Auslegungsfrist hat der Einwender Gelegenheit, sich zu informieren, inwieweit Einwendungen berücksichtigt wurde und kann weitere Anregungen vorbringen.				
7.1	Privater Einwender/ 09.11.2015	<p>Leider konnte ich an der Info-Veranstaltung am 13.10.zum Thema Bebauungsplan Nr.311 „Südlich Pilzhagen/ nördlich Oadby-and-Wigston-Straße" sowie Änderung FNP 2020 im gleichem Gebiet, nicht teilnehmen und möchte auf diesem Weg Stellung nehmen.</p> <p>Grundsätzlich verstehe ich den Nutzen der Verlängerung der O&W.Str. nach Norden nicht. Ich bin der Meinung, dass eine weitere Bevorzugung des Individualverkehrs nur Nachteile hat. Man sollte vielleicht darüber nachdenken, ob der ÖPNV verbessert werden kann. Ich denke nur an die verstopfte Niendorfer Str.</p>	Mit diesem Planverfahren zur Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden soll auch das Netz des öffentlichen Nahverkehrs gestärkt und verbessert werden. Es ist vorgesehen den Bus mit zwei zusätzlichen Haltestellen über die neue Trasse zu führen.	●			
7.2		Falls es doch dazu kommen sollte, dass diese Straße gebaut wird, würde ich aber eine Mischung von Variante IV (Anschluss an jetzige O&W-Str) und Variante III vorschlagen. Hier wäre ein Kreisell vielleicht sinnvoll. Eine Kreuzung im Kurvenbereich halte ich für zu gefährlich.	<p>Es ist ein Kreisell vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen der Trassenuntersuchung wurden sechs Varianten umfangreich geleuchtet. Die Vorteile einer „Mischung“ aus den Varianten 3</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			und 4 erschließen sich leider nicht.				
7.3		Außerdem sollte hier, wie auch im 1.Bauabschnitt eine Begrünung mit Bäumen usw. stattfinden. (Thema Erhalt und Sicherung von Grün- und Ausgleichsflächen)	Es ist ein begrünter Straßenraum vorgesehen. Außerdem wird der Eingriff gemäß der gesetzlichen Vorgaben ausgeglichen.	●			
7.4		Bei der Gelegenheit muss ich aber erneut darauf hinweisen, dass der Lärmschutz gerade am Ende zur AKN-Unterführung nicht ausreichend geplant, bzw. ausgeführt wurde. Eine Verlängerung um ca. 75m Richtung Osten wäre angebracht. (Vielleicht bei Baubeginn 2.Bauabschnitt?) Hinzu kommt, dass der Sichtschutz, der vor ein paar Monaten am Zaun vom Jungheinrich-Gelände installiert wurde (warum überhaupt, könnte man denken), eine spürbare Lärmsteigerung mit sich gebracht hat. Das habe ich aber auch von anderen Nachbarn zu hören bekommen.	Bereits im Planfeststellungsverfahren zum ersten Abschnitt der Oadby-and-Wigston-Straße hat man sich dem Thema Verkehrslärm intensiv gewidmet. Die geplante Verlängerung nach Norden der Straße wurde lärmtechnisch bereits im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die umgesetzten Maßnahmen zum Lärmschutz (Lärmschutzwand) berücksichtigen somit schon die Verlängerung nach Norden und sind in Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse ausreichend dimensioniert. Bei den von der Fa. Jungheinrich am Zaun angebrachten Kunststoffolien handelt es sich um einen reinen Sichtschutz, von dem keine nennenswerten Reflektionen ausgehen. Hierzu liegt der Verwaltung eine gutachterliche Stellungnahme vor.				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
7.5		Ein anderes Thema möchte ich auch noch ansprechen. Warum sollen denn noch mehr Notunterkünfte in diesem Stadtteil gebaut werden? OT-Garstedt wäre doch auch geeignet.	Die Verwaltung bemüht sich um eine gleichmäßige Verteilung der Notunterkünfte im Stadtgebiet.				●
8.1	Privater Einwender/ Stellungnahme am 10.11.2015 zu Protokoll gegeben	<p>Da das Protokoll der Informationsveranstaltung vom 13.10.2015 noch nicht vorliegt, werden einige Fragen von mir wiederholt werden, da die Beantwortung dieser Fragen während der Sitzung im Plenarsaal nicht ausreichend war.</p> <p>1. Um wie viele Fahrbewegungen wird der Verkehr im Bereich zwischen der Waldstraße und Lawaetzstraße zunehmen. Nach meiner Meinung sind die Varianten 1 und 2 die für die Realisierung in Frage kommenden Varianten. Durch die Umlegung der Kleingartenanlage und den Verzicht auf den bisherigen Grandplatz sind jetzt schon Kosten entstanden, die den Kostenvergleich zwischen der Variante 1 und der Variante 2 zu Lasten der Variante 1 benachteiligen.</p>	<p>Zunächst ist festzuhalten, dass es ein Ziel des „Lückenschlusses“ im Straßenring durch die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden ist, einen Teil der Verkehrsströme auf diese Straße zu verlagern und es somit selbstverständlich zu einer Zunahme in Nord/Süd-Richtung gegenüber dem momentanen Teilausbau kommen wird. Für das 2015 fertiggestellte Teilstück zwischen der Waldstraße und der zukünftigen Anbindung der Verlängerung nach Norden wurden für die Planfeststellung 25.000 Kfz/24h gem. Prognose aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 angesetzt. In der neueren Prognose aus dem Lärmaktionsplan 2018 werden für dieses Teilstück 18.000 Kfz/24 h ermittelt. Aktuell gezählt wurden für diesen Bereich ca. 9.500 Kfz/ 24 h. Wie viele Fahrbewegungen sich letztendlich tatsächlich dort einstellen werden, lässt sich nicht voraussagen.</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			<p>Der Grandplatz wird nach wie vor vom Friedrichsgaber Sportverein genutzt; hier sind bisher keine Kosten angefallen.</p> <p>Die Kosten für die Verlagerung der Kleingartenanlage wurden bei allen Varianten zugrunde gelegt. Die Verlagerung der Kleingartenanlage wurde nicht allein für die mögliche Straßentrasse verlagert, sondern aufgrund der Neuordnung des gesamten Freizeitstandortes. Nur durch die Verlagerung der Kleingartenanlage können zukünftig die Flächen des Sportvereins zusammengelegt, Flächen für erforderliche Stellplätze und Erweiterungsflächen für die Notunterkünfte geschaffen werden.</p>				
8.2		<p>2. Die Variante II würde in einem Wasser- und Jagdschutzgebiet verlaufen und eine gegenüber der Variante I wesentliche Mehrversiegelung der Flächen bedeuten.</p>	<p>Alle der sechs Varianten befinden sich im Bereich des Wasserschutzgebietes.</p> <p>Ein förmlich festgesetztes Jagdschutzgebiet gibt es nicht. Auch ein Wildschutz- bzw. Hegegebiet befindet sich nicht in diesem Bereich.</p> <p>Jagdbereiche sind grundsätzlich alle Bereiche außerhalb der Siedlung.</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			Die Versiegelung durch den Bau der Verkehrsstrasse ist gemäß den gesetzlichen Vorgaben auszugleichen.				
8.3		3. Die Variante II wird nach der bisherigen Planung unweit des bestehenden Geländes des Waldstadions vorbei führen. Dadurch werden für Sporttreibende belastende Lärm- und Luftimmissionen entstehen. Dies gilt auch für den in der Nähe befindlichen Kinderspielplatz.	<p>Im weiteren Verfahren ist im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zu prüfen, ob und in welchem Maße Lärmschutzmaßnahmen für angrenzende Nutzungen erforderlich werden.</p> <p>Für die Luftschadstoffbelastung wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Oadby-and-Wigston-Straße eine Luftschadstofftechnische Untersuchung auf Grundlage der Prognoseverkehrsmengen durchgeführt. Die Verkehrsprognose beinhaltet bereits die Verkehre aus der Verlängerung nach Norden. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass durch den Neubau der Straße (inkl. der Verlängerung nach Norden) keine Überschreitung der Grenzwerte zu erwarten ist.</p>	●			
8.4		4. Da keine konkreten Aussagen bezüglich des zusätzlichen Verkehrsaufkommens während der Informationsveranstaltung gemacht wurden und das	Bei den hier zitierten Verkehrszahlen aus dem Lärmaktionsplan handelt es sich nicht um zusätzliche Verkehrs-				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Protokoll leider zur Einsichtnahme noch nicht vorliegt, habe ich die Prognosewerte aus dem Lärmaktionsplan 2018 zur Bewertung herangezogen. Die zusätzliche Belastung für die neuzubauende Straße zwischen O+W-Straße und Lawaetzstraße soll danach ca. 13.000 Kfz/d betragen. Zwischen Wald- und Lawaetzstraße soll die Belastung bei ca. 17.500 Kfz/d liegen. Heute beträgt die Belastung dort ca. 9.000 Kfz/d. Die Mehrbelastung, die sich auf dem Friedrichsgaber Weg fortsetzt und in der Spitze 27.500 Kfz/d erreichen soll, ist nach meiner Meinung für die in dem Gebiet lebende Bevölkerung nicht zumutbar. Ich bitte daher dieses zu bedenken und vorab eine entsprechende Umweltprüfung zu verlassen. Meiner Meinung nach ist eine Verlängerung der O+W-Straße nach Norden nicht angebracht, bevor nicht eine Tangente vom Friedrichsgaber Weg in Richtung Autobahn vorhanden ist.</p>	<p>belastungen, sondern um die prognostizierte Gesamtbelastung für 2018. Diese liegt deutlich unter der dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegenden Prognose aus dem Verkehrsentwicklungsplan (14.000 in Ost/West Richtung bzw. 19.500/25.000 in Nord/Süd Richtung). Insofern kann nicht von einer Mehrbelastung die Rede sein. Wie bereits während der Informationsveranstaltung ausgeführt, ist weniger von einer Verkehrszunahme auszugehen, sondern vielmehr von einer Verlagerung der Verkehrsströme. In Nord/Süd-Richtung wird dadurch selbstverständlich der Verkehr auf der Oadby-and-Wigston-Straße zunehmen. Dies ist aber auch das Ziel der Maßnahme. Die vermutlich mit „Tangente“ gemeinte Ortsumgehung Garstedt hat laut Verkehrsentwicklungsplan so gut wie keine Auswirkungen auf die Verkehrsmengen auf der Oadby-and-Wigston-Straße. Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
8.5		5. Den beidseitigen Fuß- und Radweg entlang der neu entstehenden Straße halte ich für überflüssig, da an der neu errichteten Oadby-and-Wigston-Straße nur ein einseitiger Fuß- und Radweg vorhanden ist. Die Notwendigkeit, an der geplanten Straße einen beidseitigen Fuß- und Radweg zu errichten erschließt sich mir daher nicht.	Entlang der Oadby-and-Wigston-Straße ist ein beidseitiger Fuß- und Radweg vorhanden. Dies entspricht dem politisch beschlossenen Fußverkehrskonzept der Stadt. Auch für die Verlängerung der Straße ist ein beidseitiger Fuß- und Radweg vorgesehen.			●	
8.6		6. Aus den vorgenannten Gründen wird daher von mir die Umsetzung der Variante I bevorzugt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.				●
9.	Private Einwender/ 11.11.2015	<p>Heute möchten wir Bezug auf die im Rathaus der Stadt Norderstedt stattgefundene Informationsveranstaltung vom 13. Oktober 2015 zu o.g. Bebauungsplan nehmen.</p> <p>Die vorgestellten Planungsziele beinhalten den Lückenschluß der Oadby-and-Wingston-Strasse an die Lawaetzstrasse. Als Platzhalter ist derzeit eine Y- bzw. T-Kreuzung vorgesehen, welche das Endstück (Sackgasse) der Lawaetzstrasse erschließt, an dem die Firma Jungheinrich sein Werksgelände besitzt.</p> <p>Wir geben an dieser Stelle zu bedenken, dass eine abknickende Zufahrt auf das Endstück der Lawaetzstrasse zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, besonders zum Schichtwechsel, d.h. Staurückbildung auf der neuen Straßenführung führen</p>	Im weiteren Verfahren wird die Ausgestaltung des Kreuzungsbereiches entsprechend des Verkehrsaufkommens erfolgen. Der Hinweis wird berücksichtigt.	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>kann. Sowohl der Schichtbetrieb der Jungheinrich Mitarbeiter, als auch der LKW-Zulieferverkehr von Dienstleistern sind hierfür der Grund.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung dieses Sachverhaltes bei der weiteren Planung und stehen Ihnen bei Rückfragen gern zur Verfügung.</p>					
10.1	Private Einwender/ 18.11.2015	<p>Stellungnahme der Anwohner vom Wohngebiet „Zaunkönigweg“ zum Bebauungsplan Nr. 311 Norderstedt „Südlich Pilzhagen/nördlich Oadby-and-Wigston-Straße“</p> <p>Mit der Präferenz Variante VI</p> <p>Der geplante, weitere Ausbau der o.g. Umgehungsstraße führt zu verschiedenen Nachteilen und hat hierdurch weitere, erhebliche Auswirkungen auf das Wohngefühl im hiesigen Wohngebiet.</p>	<p>Grundsätzlich ist im Zuge eine Bauleitplanverfahrens sicherzustellen, dass gesunde Wohn- und Verhältnisse gewährleistet werden können. Es gelten gesetzliche Vorgaben zum Lärmschutz; diese sind einzuhalten.</p> <p>Bereits im Planfeststellungsverfahren zum ersten Abschnitt der Oadby-and-Wigston-Straße hat man sich dem Thema Verkehrslärm intensiv gewidmet. Die geplante Verlängerung nach Norden der Straße wurde lärmtechnisch bereits im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die umgesetzten Maßnahmen zum Lärmschutz (Lärmschutzwand) berücksichtigen somit schon die Verlängerung nach Norden und sind in Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse ausreichend dimensioniert.</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			Für die Anwohner des Zaunkönigweges und Reiherhagens ergeben sich durch die Verlängerung – unabhängig von der Trassenvariante - keine weiteren Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.				
10.2		Durch die von der Stadt favorisierte, Wohngebiet nahe Straßenführung (Variante II) wird es eine weitere, erhebliche Steigerung der Lärm-/Staubbelastung auf die Anwohner des Wohngebietes Zaunkönigweges, sowie die Nutzer des dazugehörigen Spielplatzes geben. Zudem wird es hierdurch zu einer weiteren gesundheitlichen Benachteiligung für die Anlieger kommen, da die Emissionsbelastungen erneut um ein Vielfaches steigen werden.	Auch für die Luftschadstoffbelastung wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Oadby-and-Wigston-Straße eine Luftschadstofftechnische Untersuchung auf Grundlage der Prognoseverkehrsmengen durchgeführt. Die Verkehrsprognose beinhaltet bereits die Verkehre aus der Verlängerung nach Norden. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass durch den Neubau der Straße (inkl. der Verlängerung nach Norden) keine Überschreitung der Grenzwerte zu erwarten ist.			●	
10.3		Das zuvor idyllische Landschaftsbild wurde in den letzten Jahren durch den Ausbau des Industriegebietes, und den Bau der vorhandenen Umgehungsstraße, massiv verschlechtert und würde durch einen Wohngebiet nahen Abzweiger erneut negativ veränderte werden. Aus diesen Gründen wird von den Anwohnern	Das Wohngebiet Reiherhagen/ Zaunkönigweg ist zu einem Zeitpunkt entstanden als der Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Norderstedt rechtverbindlich galt. Dieser stellt die planerischen Ziele der Stadtentwicklung dar. In diesem sind sowohl die gewerblichen Flächen als auch die heute be-			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>des Zaunkönigweges eine lärm mindernde Linieneinführung sowie siedlungsferne Straßenführung bevorzugt.</p> <p>Mit der Variante VI der von Ihnen veröffentlichten Planzeichnung würde eine erneute Steigerung des Lärmpegels sowie eine zusätzliche gesundheitliche Belastungen durch zu erwartende Lärm-/Feinstaub-/Lichtimmisionen begrenzt werden.</p>	<p>stehende Oadby-and-Wigston-Straße mit geplanter Verlängerung dargestellt.</p> <p>Außerdem galten bereits damals Bauungspläne für die Bereiche der besagten gewerblichen Flächen; somit also Baurechte für die Gewerbegebietserweiterung.</p> <p>Besonders eine „siedlungsferne“ Straßenführung würde das Landschaftsbild beeinträchtigen und schützenswerten Naturraum zerschneiden.</p>				
10.4		<p>Da Sie bisher auf die verschiedentlich formulierten Wünsche der Anwohner des Zaunkönigweges bezüglich der Lärminderung (Rechtsgrundlage TA Lärm: reines Wohngebiet tags 22-6 Uhr 55 dB , nachts 22-6 Uhr 35dB) nicht eingegangen sind bzw. diese abschlägig beantwortet haben (z.B. lärm mindernde Straßendeckschichten, Lärmschutzwälle und -wände von mind. 4 m Höhe, Verlängerung der Lärmschutzmauer, Rückbau des lärmreflektierenden Sichtschutzzauns auf dem Gelände Jung-Heinrich, Ausbau weiterer Lärmschutz- und Sichtschutzmaßnahmen) und hierdurch die große Lärmbelastung weiter blieb, wird nunmehr dringend darum gebeten alles dafür zu tun, dass sich die Wohnqualität in diesem Gebiet nicht noch weiter verschlechtert!</p>	<p>Es gelten nicht die Werte der TA Lärm.</p> <p>Für die Straße gilt nach § 43 BIm-schG die „Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BIm-schV“ für reine und allgemeine Wohngebiete. Die Grenzwerte der 16. BIm-schV (59/49 dB(A) Tags/nachts) werden ausnahmslos an allen Gebäuden in allen Stockwerken, auch in den Obergeschossen, eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Die den Berechnungen zu Grunde liegenden Verkehrszahlen berücksichtigen bereits die Verlängerung nach Norden. Weiter-</p>			●	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		Daher sprechen wir uns hiermit für die Variante VI zum Ausbau der Umgehungsstraße aus. Als eine alternative Führung könnte die Variante IV in Betracht kommen.	hin wird mit den Zuschlägen für eine Lichtsignalanlage an der Zufahrt zum Gewerbegebiet gerechnet. Bei den von der Fa. Jungheinrich am Zaun angebrachten Kunststoffolien handelt es sich um einen reinen Sichtschutz, von dem keine nennenswerten Reflektionen ausgehen. Hierzu liegt der Verwaltung eine gutachterliche Stellungnahme vor.				
10.5		Unabhängig von der Straßenführung möchten wir zudem dringen bitten, den Bebauungsplan auszuweiten und folgende Änderungen vorzunehmen: 1. Dauerhafte Schließung der Zufahrtsstraße von der Odby-and-Wingston Straße zu Jungheinrich. Es wird von hier aus befürchtet, dass diese Straßenzufahrt zu einem späteren Zeitpunkt für den Lieferverkehr und die Mitarbeiter geöffnet werden könnte. Hierdurch würde der Straßenlärm weiter zunehmen. Da der Straßenlärm und der von Jungheinrich ausgehende Produktionslärm ohnehin schon sehr groß ist, • wäre so ein Schritt für die Anwohner unerträglich. Es wird gebeten diese Einfahrt dauerhaft zu schließen und den Bebauungsplan entsprechend auszuweiten.	Diese Zufahrt ist planfestgestellt. Der Anlieger hat somit ein Recht auf diese Zufahrt. Ob und wie die Zufahrt zukünftig genutzt wird entzieht sich unserer Kenntnis. Im Übrigen ist die Einmündung wie oben bereits erwähnt bei der schalltechnischen Untersuchung entsprechend berücksichtigt worden.			●	
10.6		2. Dauerhafte Beibehaltung der im Babau-	Die Freifläche soll als Aus-	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>ungsplan ausgezeichneten Freiflächen als grüne Ausgleichsflächen. Um dieses Gebiet als viel genutztes Naherholungsgebiet zu erhalten bitten wir darum die Ausgleichsflächen als unbebaubare Grün- und Ausgleichsflächen im Bebauungsplan festzulegen.</p>	<p>gleichsfläche bzw. Grünfläche festgesetzt werden. Diesem Wunsch wird Rechnung getragen.</p>				
10.7		<p>3. Ergänzung des Bebauungsplanes um eine Baumreihe auf der zum Zaunkönigweg zugewandten Straßenseite. Im Bebauungsplan ist die Planung einer Baumbepflanzung an der dem Wald zugewandten Straßenseite. Dieses ist gut und wünschenswert, da die Straße ansonsten die Landschaft in dem Bereich dominiert. Aus Sicht der Unterzeichner wäre hinzukommen eine gleichermaßen gepflanzte Baumreihe auf der anderen Straßenseite notwendig, um den Ausblick vom Wohngebiet auf Industriegebiet, Asphalt und Beton optisch wieder etwas auszugleichen. Eine Allee würde die Dominanz der Straßenbebauung optisch nehmen und die Landschaft natürlicher wirken lassen.</p>	<p>Im unmittelbar angrenzenden Bebauungsplan (Nr. 150) ist eine Anpflanzfläche vorgesehen; somit ist eine beidseitige Begrünung der Straße vorgesehen. Eine Lärmschutzwand ist an dieser Stelle nicht vorgesehen und aus immissionsschutzrechtlicher Sicht auch nicht erforderlich.</p>	●			
10.8		<p>Bau einer Bewallung mit bepflanztem Knick vom Ende der Lärmschutzwand hin in Richtung Straßenunterführung. Darüber hinaus bitten wir Sie dringend darum, in dem hinteren Bereich des Spielplatzes (Ende der Lärmschutzwand in Richtung Unterführung eine mit einem Knick bepflanzte Bewallung zu setzen. Nach</p>	<p>Der Bebauungsplan Nr. 224 sieht in diesem Bereich die Anlage eines Knicks vor. Die Umsetzung wurde für den Bau der Straße zurückgestellt. Perspektivisch wird dieser Bereich aber bepflanzt.</p>	●			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Fällung der lärmindernden Bäume entlang der AKN- Bahnstrecke wurde keine Ersatzbepflanzung durchgeführt. Da die geplante Lärmschutzwand nicht bis zur Unterführung durchgezogen wurde, entstand eine landschaftlich unästhetische Lücke. An deren Ende hat sich ein Trampelpfad zum Spielplatz und zum Wohngebiet gebildet.</p> <p>Eine Bewallung mit einem bepflanzten Knick in dem Bereich zwischen Spielplatz und Straße würde den Spielplatz optisch insgesamt vervollständigen und das Wohnumfeldes attraktiver gestalten. Zudem bietet eine solche natürliche Abgrenzung zwischen Spielplatz und Straße mehr Sicherheit und für die dort spielenden Kinder. Darüber hinaus würde es einen natürlichen Sichtschutz und Lärmschutz für die Anwohner und Nutzer des Spielplatzes darstellen.</p>	<p>Die gefälltten Bäume wurden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu Ausgleichsmaßnahmen ersetzt.</p>				
10.9		<p>Im Folgenden werden die benannten Gründe zur Straßenvariante VI noch einmal im Einzelnen näher erläutert.</p> <p>Diese Stellungnahme wurde von Vertreter von 43 Haushalten des Zaunkönigweges unterschrieben. Beim Sammeln der Unterschriftenliste wurde häufig der Wunsch formuliert folgende Punkte ins Anschreiben mit aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmindernde Straßendeckschichten „Flüsterasphalt“ (BASt) 	<p>Weitere Lärmschutzwände sind gem. der gesetzlichen Vorgaben nicht erforderlich. Die umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend dimensioniert und gewährleisten, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt sind.</p> <p>Das Thema „Flüsterasphalt“ wurde im Planfeststellungsverfahren ausführlich behandelt. Es gibt derzeit keinen dauerhaft wirkungsvollen Lärmmin-</p>				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<ul style="list-style-type: none"> Lärmschutzwälle, hoch absorbierende Lärmschutzwände (-8dB(A) von mind. 4 m Höhe (Berücksichtigung des Lärmschutzes in den Obergeschossen, Terrassenfreisitz im Staffelgeschoss) Rigoros überwachte Tempolimits Verkehrsbeschränkungen Fahrverbote für LKW > 7,5 Tonnen, Nachtfahrverbote für alle LKW's Einhaltung der gesetzlich geregelten Grenzwerte für reine Wohngebiete (tags 50 dB(A), nachts 35 dB(A)) 	<p>dernden Straßenbelag für Geschwindigkeiten unter 60 km/h, auch wenn immer wieder gegenteiliges behauptet wird. Die Erfahrungen der Stadt Norderstedt mit dem sogenannten LOA im Friedrichsgaber Weg und der Poppenbütteler Str. belegen dies eindrucksvoll.</p> <p>Verkehrsbeschränkungen würden dem Sinn der Straße zuwiderlaufen, bzw. diese überflüssig machen und sind insofern völlig abwegig.</p> <p>Zu den Themen Lärmschutz bzw. Einhaltung von Grenzwerten wurde bereits unter Punkt 10.4 ein Abwägungsvorschlag ausgeführt.</p> <p>Die Wünsche werden zur Kenntnis genommen.</p>				
10.10		<p>Es besteht von den Unterzeichnern ein großes Interesse nach Informationen und Teilhabe in Bezug auf die weiteren Entscheidungen im Rahmen der Landschafts- und Straßenbebauung in diesem Bereich!</p> <p>Es wird gebeten auf weitere Schritte im Planungsprozess deutlicher als bisher hinzuweisen, da uns eine Beteiligung aufgrund der man-</p>	<p>Es handelt sich bei Bebauungsplanverfahren grundsätzlich um öffentliche Verfahren. Alle planungsrelevanten Unterlagen werden Bestandteil der öffentlichen Auslegung.</p> <p>Die Art und Weise der Beteiligung der Öffentlichkeit ist im Baugesetzbuch</p>				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>gelnden Informationen bisher nicht möglich war (z.B. wurde der Aushang zum Informationsabend so formuliert, dass er von uns nicht mit der geplanten Straße in Verbindung gebracht wurde. Eine Teilnahme war daher nicht möglich.).</p>	<p>gesetzlich geregelt. Die öffentliche Bekanntmachung der förmlichen Offenlage erfolgt in der Norderstedter Zeitung; dies ist das amtliche Bekanntmachungsorgan.</p> <p>Die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses sowie die frühzeitige Beteiligung sind nach den gesetzlichen Maßgaben erfolgt.</p> <p>Neben der amtlichen Bekanntmachung werden in der Regel die öffentlichen Veranstaltungen mit Plakaten im Stadtraum beworben. Dies ist gesetzlich nicht vorgegeben.</p> <p>Auch für die Informationsveranstaltung am 13.10.2015 wurden zahlreiche Plakate mit dem Titel des Bebauungsplanes „Südlich Pilzhagen/nördlich Oadby-and-Wigston-Straße“ aufgestellt. Das dort formulierte Planungsziel „Vervollständigung des westlichen Straßenringsystems zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrslagen und Ausbau einer leistungsfähigen Ortsumgehung“ ist eindeutig.</p> <p>Die Anstoßwirkung ist gegeben.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			<p>Die Einwender wurden mit Eingang ihrer Stellungnahme schriftlich darüber in Kenntnis gesetzt, wie sie sich über Ausschusstermine, Verfahrenfortgang und den Umgang der Abwägungsergebnisse informieren können.</p> <p>In der Eingangsbestätigung wurde den Einwendern u.a. mitgeteilt, dass über die Behandlung des Ergebnisses der frühzeitigen Beteiligung der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr entscheidet und die Sitzungen des Ausschusses grundsätzlich öffentlich sind. Die jeweilige Tagesordnung ist anhand eines Aushangs im Eingangsbereich des Rathauses, über das Bürgerinformationssystem unter www.norderstedt.de/buergerinfo ersichtlich oder bei der Verwaltung telefonisch zu erfragen.</p> <p>Der aufgrund des Beschlusses über die Behandlung des Ergebnisses der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung überarbeitete Entwurf wird in der Regel nach Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr gebilligt und zur Auslegung gemäß § 3</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			<p>Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) bestimmt.</p> <p>Auf den Zeitpunkt, wann und wo der Bauleitplanentwurf im Rahmen der Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB eingesehen werden kann, wird in der "Norderstedter Zeitung" rechtzeitig unter der Rubrik "Amtliche Bekanntmachungen" hingewiesen.</p> <p>Anschließend liegt der Bebauungsplanentwurf erneut einen Monat öffentlich aus.</p> <p>Während der Auslegungsfrist hat der Einwender Gelegenheit, sich zu informieren, inwieweit Einwendungen berücksichtigt wurde und kann weitere Anregungen vorbringen.</p>				
10.11		<p>Begründung zum Bebauungsplan Nr. 311 Norderstedt „Südlich Pilzhagen/nördlich Oadbyand-Wigston-Straße“</p> <p>Präferenz Variante VI</p> <p>Als Bestandteil von aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird eine lärmindernde Linienführung -siedlungsferne Straßenführung bevorzugt.</p> <p>Die Lärmschutzbelange der Anwohner sind mit dem</p>	<p>Alle Veränderungen durch die Umsetzung der Planung unterliegen gesetzlichen Vorgaben. Es ist im Rahmen eines Planverfahrens sicherzustellen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.</p>				●

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Ihnen zukommenden Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen. Nach der ständigen Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat die Planfeststellungsbehörde des auszubauenden Verkehrsweges jede mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbelastigung von Anwohnern in die AbWägung einzustellen (BverwG Urteil vom 25.8.1998 Az 11, C 3. 97).</p> <p><u>Rechtsgrundlagen</u> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) Geltung ab 22.03.1974, neu gefasst durch Bek. v. 26. 9.2002 (BGBl I 3830), zuletzt geändert durch Art. 3 Gesetz v. 18.12.2006 (BGBl I 3180). 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) Grenzwerte der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) Grenzwerte der 22. BImSchV für NOx (Stickoxide) und PM10 (gröberer Feinstaub)</p> <p><u>2.Ziele</u> Keine weiteren zusätzlichen gesundheitlichen Belastungen durch zu erwartende Lärm-/Feinstaub-/Lichtimmssionen</p> <p><u>3. Begründungen</u></p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>Die durch den Neubau der Ortsumgebung bedingten zusätzlichen baulichen Eingriffe in den bestehenden Straßenraum der Oadby-and-Wigston bringen im wesentlichen weitere gesundheitsschädliche Benachteiligungen für die Anlieger, da die Emissionsbelastungen steigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Ausbau führt zu weiteren erheblichen vorhersehbaren nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Anwohner. • Anlagebedingte, über jetzige Lärmbelastungen hinausgehende Beeinträchtigungen der Anwohner nach Fertigstellung der Umgehungsstraße. • Anlagebedingte visuelle Beeinträchtigung des bisherigen „grünen Blicks“ auf „Asphaltpiste“ durch veränderte Landschaftsteile <p><u>Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit</u> Der Begriff des „Umweltschutzes“ i.S.d. §2 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz .1 Nr. 1 UmwRG umfasst auch den Schutz von Menschen vor schädlichen Immissionen (vgl. §2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG). BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 — 9 A 18.11</p> <p><u>Lärmauswirkungen der fertiggestellten Straße</u></p> <p>Lärmpegelbereiche PKW 75 dB</p>	<p>Es gibt keinen gesetzlichen Anspruch auf einen immerwährenden „Blick ins Grüne“.</p>				

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>LKW 90 dB</p> <p><u>Schutzgut Luft</u> <u>Gesundheitliche Auswirkungen</u> Bei Dauerschallpegeln von 40 dB(A): Anstieg des Erkrankungsrisiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten und psychischer Erkrankungen. Stressreaktionen durch Aktivierungen des autonomen Nervensystems, Bluthochdruck, Herzinfarkt, Arteriosklerose, Schlafstörungen durch veränderte Schlafstruktur, vermehrte Aufwachreaktionen sowie einer stärkeren Ausscheidung von Stresshormonen führen zu erhöhten Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Wir sind auf eine intakte Lebensgrundlage angewiesen, deshalb sind wir bei weiteren negativen Veränderungen unserer Wohnumwelt direkt oder indirekt betroffen. Die gesundheitlichen Aspekte von Lärm, Luftverschmutzung, Klimaausgleich, Wohnqualität und Erholungspotenzial des Umfeldes spielen hierbei eine besondere Rolle. Innerhalb des Geltungsbereichs und auf angrenzenden Flächen befindet sich unser Eigentum. Der angrenzende Spielplatz sollte durch die Routenführung ebenfalls entlastet werden. Der Betrieb der Straße wird weitere direkte negative Auswirkungen auf Gesundheit, Erholungsbedürfnis und unsere Wohnsituation. Das zusätzliche stark erhöhte Verkehrsaufkommen, das sich auf der Zufahrtsstraße einstellen wird, geht mit einer weiteren</p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner einher.</p> <p><u>Auswirkungen auf die Luftqualität</u> Zusatzbelastung durch die Ortsumgebung: höhere Stickstoffdioxid-/Feinstaubwerte Grenzwerte der 22. BImSchV für NOx (Stickoxide) und PM10 (größerer Feinstaub) sowie die zulässigen Überschreitungshäufigkeiten für Kurzzeitwerte werden sicher deutlich überschritten, besonders zur Hauptverkehrszeit. Immissionschutzkonflikte mit den umliegenden Wohngebieten sind daher zu erwarten.</p> <p>Die Luftqualität entlang der neuen Straße sowie entlang der vorhandenen Zubringerstraßen wird durch Abgase aus dem Lieferverkehr mit schweren Fahrzeugen beeinträchtigt. Da die spätere Verkehrsbelastung derzeit nicht abschätzbar ist, kann auch keine Aussage zur künftigen lärm- und lufthygienischen Situation getroffen werden. Von erheblichen Belastungen durch die Zunahme des Verkehrs wird derzeit ausgegangen. Für die unabdingbaren Steigerungen der Verkehrsbelastung liegen keine 15 — 20 jährigen Prognosen vor. In welchem Maße wird die Straße von mautpflichtigen LKW's als Abkürzung genutzt? Welche Verkehrssteigerungen erfolgen durch weitere Gewerbeansiedlungen? Ungeklärt ist auch, ob es Verkehrsbeschränkungen z.B. Durchfahrtsverbote für LKW's, Fahrverbot für</p>					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		<p>LKW > 7,5 Tonnen oder ein Nachtfahrverbot für alle LKS's geben wird.</p> <p>Der direkt angrenzende Wald als vorhandenes Biotop sorgt für eine direkte luftreinigende bzw. klimaschützende Wirkung und hohe Sauerstoffproduktion und stellt eine natürliche Lärmschutzwand dar.</p> <p><u>Gewährleistung des Immissionschutzes</u> durch größtmögliche Entfernung zum Wohnhaus Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte für reine Wohngebiete (Tags 55 dB(A), Nachts 35 dB(A)) Bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ein ungestörter Schlaf nicht mehr möglich. Dieser Nacht-Mittelungspegel sowie die Orientierungswerte sind Planungsrichtwerte, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm beurteilen zu können, wie in § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes [BImSchG] gefordert wird. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen wird gemäß § 41 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gefordert, dass hierdurch keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Anlage: Unterschriftenliste</p>					
11.	Einwendung eines	xxx, regt an, im Hinblick auf eine gewünschte Integration der Flüchtlinge, den Wall um die in Bau	Die Erdwälle waren hauptsächlich temporäre Aufschüttung während der		●		

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
	Privaten im Rahmen der Informationsveranstaltung/ 13.10.2015	befindlichen Mobilbauten an der Lawaetzstraße zu beseitigen bzw. nicht zu schließen.	Bauphase. Lediglich im Norden bzw. im Nordosten der Mobilbauten sind bepflanzte Erdwälle vorgesehen. Ein Großteil des Grundstückes ist aber offen gestaltet.				

Pongratz

2. 60, Frau Rimka, z.K..

3. III, Herr Bosse, z.K.

4. z.d.A.