

10. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt (FNP 2020) „Südlich Pilzhagen/ nördlich Oadby-and-Wigston-Straße“

Stadt Norderstedt
 Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
 Fachbereich Planung

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (2) BauGB
 Stand: 10.01.2018

| Lfd. Nr. | Schreiben von/vom | Anregung | Abwägungsvorschlag | berücksichtigt | teilweise berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Kenntnisnahme |
|----------|----------------------------------|--|---|----------------|--------------------------|----------------------|---------------|
| 1. | Privater Einwender 30.11.2017 | Das Abendblatt berichtet, dass die "letzte Lücke" des Rings geschlossen werden soll. Sobald die Straße fertig ist, wird man feststellen, dass dies die optimale Umleitung für die dauerhaft überlastete A7 ist. Dann wird der Verkehr vor allem in Alt-Garstedt zusammenbrechen. Dann muss dort die "allerletzte Lücke" geschlossen werden. usw. usw. Wir Bürger würden es begrüßen, wenn der sogenannte technische Fortschritt nicht den Maschinen, sondern den Menschen zugute kommt. Die neue Oberbürgermeisterin hat ja mehr Flair versprochen. Mehr Autos = weniger Flair = mehr Umweltverschmutzung. Es wäre schön, wenn es endlich auch in Norderstedt ein ernst gemeintes Umdenken in Richtung sanfteren Verkehr geben würde. Was in Kopenhagen möglich war, warum bekommen wir das bloß nicht hin? | Die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden ist elementarer Bestandteil des gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes und insofern der letzte Baustein des Straßenringes. Ziel dieser Planung ist insbesondere die Entlastung der innerstädtischen Straßen und der damit verbundenen Lärminderung für die angrenzenden Wohngebiete. Die Verkehre sollen über einen leistungsfähigen äußeren Straßenring aufgenommen und um die bebauten Siedlungsflächen herumgeführt werden. Mit einer Überlastung durch Ausweichverkehre von der A 7 ist nach dem Abschluss des sechsspurigen Ausbaus der A 7 nicht zu rechnen. Temporäre Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen, Unfällen etc. können selbstverständlich nie ausgeschlossen werden und finden auch jetzt bereits statt. Parallel werden erhebliche Anstrengungen zur Veränderung des Verkehrsverhaltens durch z. B. Förderung des Radverkehrs oder des ÖPNV unternommen. Dieses Planverfahren hat nicht nur den „Lückenschluss“ zum Inhalt, sondern widmet sich ebenso der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in Form zweier Bushaltestellen und einer Park-and-Ride-Anlage sowie der Förderung des Fuß- und Radverkehrs mittels einer guten Wegevernetzung mit komfortablen Fuß- und Radwegen. | | ● | | |
| 2. | Privater Einwender 07.01.2018 | Wie wir aus der Presse erfahren haben, wird in naher Zukunft der Ring um Norderstedt geschlossen. Dazu soll eine Verbindung zwischen Oadby-and-Wingston-und der Lawaetzstraße entstehen. | Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung sowie infolge der Umsetzung des B-Planes 311 sind <u>keine</u> zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen oder Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Straße „Harckesheyde“ geplant, da diese rechtlich nicht erforderlich sind und aus Gleichbehandlungsgrün- | | | ● | |

Anlage 5: zur Vorlage Nr.: B 18 / 0007 des StuV am 01.02.2018
 Hier: Tabelle: Abwägungsvorschlag über die Stellungnahmen der Öffentlichkeit

| Lfd. Nr. | Schreiben von/vom | Anregung | Abwägungsvorschlag | berücksichtigt | teilweise berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Kenntnisnahme |
|----------|-------------------|---|---|----------------|--------------------------|----------------------|---------------|
| | | <p>Grundsätzlich macht der Ringschluss wohl Sinn, allerdings wird damit eine direkte Verbindungachse geschaffen von der Autobahn Ausfahrt Quickborn zum Industriegebiet Oststraße. Mit sehr großer Sicherheit wird das Verkehrsaufkommen, insbesondere der Schwerverkehr, in der Harckesheyde deutlich zunehmen. Und damit wird natürlich auch die Lärmbelastung für alle Anwohner deutlich steigen! Immerhin sind hier zusätzlich ein Kinderspielplatz, ein Behindertenheim, ein Kindergarten und die Kirchengemeinde angesiedelt. Schon jetzt haben wir eine erhebliche Lärmbelastung durch große und kleine Fahrzeuge auf der Harckesheyde, wenn wir auf der Terrasse sitzen.</p> <p>Welche Maßnahmen zur Lärmbekämpfung sind von Ihnen geplant?</p> <p>Wird der bestehende Lärmschutzwall verlängert? Vor längerer Zeit war die Verlängerung schon einmal geplant. - Er endet zur Zeit an der Einmündung zum Schulweg.</p> <p>Denken Sie an 30 KM Zonen, so wie es in anderen Bereichen von Norderstedt bereits umgesetzt wurde?</p> <p>Eine weitere Verkehrs- und Lärmbelastung ist zu erwarten durch die Erstellung des Neubaugebietes Grüne Heyde. Das ist zwar nicht ganz so aktuell, aber wo sollen die Bürger mit ihren Autos hin????</p> | <p>den nicht sinnvoll wären.</p> <p><u>Zur Begründung:</u> Durch den geplante Lückenschluss der Oadby-and-Wigston-Straße wird nur eine indirekte Anbindung des Gewerbegebietes „Harkshörn / Oststraße an die Autobahnanschlussstelle „Quickborn“ geschaffen. Es gibt heute bereits eine unmittelbare Anbindung dieses Gewerbegebietes an die BAB A7 und zwar auf direktem, kürzerem Wege über die Kothla-Järve-Straße / Schleswig-Holstein-Straße.</p> <p>Insofern erschließt sich nicht, welche direkte Verbindungachse (in Hinblick auf das Gewerbegebiet „Harkshörn“) geschaffen wird, zumal seit Jahren ebenfalls eine alternative Verbindung (BAB A7 / Ulzburger Landstraße / Waldstraße) bestand. Der Lückenschluss wird die Ulzburger Straße (zwischen Quickborner Straße und Schleswig-Holstein-Straße) und den Knotenpunkt Ulzburger Straße / Harckesheyde / Oa-W-Straße entlasten, da bisher einige Gewerbebetriebe in Friedrichgabe (südlich der Lawaetzstraße) keine direkte Anbindung (über die Straße Beim Umspannwerk)an den Autobahnzubringer hatten.</p> <p>Unabhängig davon basieren alle Ausbaumerkmale und auch alle heute dort vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen der Straße „Harckesheyde“(zwischen der Ulzburger Straße und der Falkenbergstraße) auf den Festsetzungen der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 203, der am 07.12.1995 Rechtskraft erlangte.</p> <p>Diesem B-Plan liegt eine lärmtechnische Untersuchung zugrunde.</p> <p>Diese Untersuchung beinhaltet u. a. eine Verkehrsanalyse aus dem Jahre 1993 sowie eine Verkehrsprognose über 20 Jahre ab Rechtskraft des B-Planes (bis zum Jahre 2015) mit folgenden Ergebnissen:</p> | | | | |

| Lfd. Nr. | Schreiben von/vom | Anregung | Abwägungsvorschlag | berücksichtigt | teilweise berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Kenntnisnahme |
|----------|-------------------|----------|--|----------------|--------------------------|----------------------|---------------|
| | | | <p>Analyse (Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke 1993): Harcquesheyde West: 5.800 Kfz/24h bei 2% (Tag) u. 0% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil Harcquesheyde Ost: 10.800 Kfz/24h bei 5% (Tag) u. 3% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil Prognose (Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke bis 2015): Harcquesheyde West: 8.352 Kfz/24h bei 4% (Tag) u. 2% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil Harcquesheyde Ost: 14.352 Kfz/24h bei 7% (Tag) u. 5% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil</p> <p>Der Ausbau der Straße Hackesheyde erfolgte in den Jahren 1998 und 1999.</p> <p>Da es ohne diverse Enteignungsverfahren nicht möglich war, hierfür erforderliche Grundstücksflächen von privaten Eigentümern anzukaufen, erfolgte der Ausbau (als Kompromisslösung, die auch politisch gebilligt wurde) planunterschreitend; also schmaler als im Bebauungsplan vorgesehen.</p> <p>Aus diesem Grunde wurde in fast allen Bereichen <u>kein Rechtsanspruch</u> der Grundstückseigentümer (entlang der ausgebauten Verkehrsfläche) auf Lärmvorsorge begründet.</p> <p>Dennoch beauftragte die Stadt Norderstedt aus Kulanzgründen im Jahre 1998 die externe Erarbeitung lärmtechnischer Gutachten – gem. der o. g. schalltechnischen Untersuchung – für <u>alle</u> entschädigungsfähigen Wohngebäude (ohne Anerkennung einer Rechtspflicht).</p> <p>Auf Basis dieser Gutachten erhielten die entschädigungsfähigen Grundstückseigentümer Erstattungen für <u>durchgeführte</u> lärmtechnische Einbauten (neue Fenster, Türen, Dichtungen, Schalldämmlüfter, etc. im Gesamtwert von über 350T€) an ihren Privatgebäuden.</p> <p>Parallel dazu wurden auch die aktiven Lärmschutzwände</p> | | | | |

| Lfd. Nr. | Schreiben von/vom | Anregung | Abwägungsvorschlag | berücksichtigt | teilweise berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Kenntnisnahme |
|----------|-------------------|----------|--|----------------|--------------------------|----------------------|---------------|
| | | | <p>errichtet, die in ihrer Höhe ebenfalls auf den o. g. Verkehrsprognosen basieren. Diese Anlage verursachte Kosten von ca. 800T€.</p> <p>Im Jahre 2012 und zuletzt in Jahre 2016 wurden stadtweite Verkehrszählungen durchgeführt.</p> <p>Hiernach wurden folgende Verkehrszahlen auf der Straße Harckesheyde ermittelt: Analyse (Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke): Harckesheyde West: 8.100 Kfz/24h bei 3% (Tag) u. 2% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil Harckesheyde Mitte: 7.200 Kfz/24h bei 3% (Tag) u. 2% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil Harckesheyde Ost: 10.500 Kfz/24h bei 6% (Tag) u. 4% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil</p> <p>Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen der Waldstraße und der Ulzburger Str.): 9470 Kfz/24h bei 3% (Tag) u. 2% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil</p> <p><i>Zum Vergleich noch einmal die Prognose der LTU von 1993 (bis zum Jahre 2015):</i></p> <p><i>Harckesheyde West: 8.352 Kfz/24h bei 4% (Tag) u. 2% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil</i> <i>Harckesheyde Ost: 14.352 Kfz/24h bei 7% (Tag) u. 5% (Nacht) Schwerlastverkehrsanteil</i></p> <p>Somit wurden die prognostizierten Verkehrsmengen und LKW-Anteile (auf denen die Höhe, Länge und Ausgestaltung der heutigen Lärmschutzwände basieren) bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht einmal annähernd erreicht. Schon deshalb begründet sich weder ein Erfordernis noch ein akuter Anlass zur Nachbesserung an den heute vorhandenen Lärmvorsorgemaßnahmen.</p> <p>Gleiches gilt für die Anordnung einer Temp-30-</p> | | | | |

| Lfd. Nr. | Schreiben von/vom | Anregung | Abwägungsvorschlag | berücksichtigt | teilweise berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Kenntnisnahme |
|----------|-------------------|----------|---|----------------|--------------------------|----------------------|---------------|
| | | | <p>Geschwindigkeitsreduzierung, da diese aus Lärmschutzgründen aus vorgenannten Gründen nicht begründet ist.</p> <p>Abschließend wird darauf hingewiesen, dass alle vorhandenen Lärmschutzanlagen niemals eine vollständige akustische Beseitigung von Verkehrsgeräuschen bewirken, sondern sie sollen dazu dienen, den durch Straßenverkehr entstehenden Geräuschpegel so weit zu reduzieren, dass dieser die gesetzlichen Grenzwerte (sowohl am Tage als auch in der Nacht) nicht übersteigt. Dieses ist u. a. in dem Wohngebiet „Schulweg“ insgesamt der Fall.</p> <p>Deshalb sind aus Gleichbehandlungsgründen zusätzliche oder freiwillige Lärmmaßnahmen nur noch dort geplant, wo sich bisher im Stadtgebiet gar keine oder zu sanierungsbedürftige Lärmschutzanlagen befinden. So sind z. B. Anlieger der Ohechaussee täglichen Verkehrsbelastungen von bis zu 30.000 Kfz ausgesetzt, ohne dass diese einen Anspruch auf Schallschutzfenster oder Lärmschutzwände haben, bzw. dort derartige Maßnahmen fast nirgendwo vorhanden sind.</p> <p>Eine Verlängerung der Lärmschutzwand über den Schulweg hinaus ist gem. den Festsetzungen des B 203 nicht vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen der Lärminderungsplanung wurde eine Einzelfallprüfung zur Einführung von Tempo 30 für die Harckesheyde mit negativem Ergebnis durchgeführt, da bereits alle Ansprüche durch passive Lärmschutzmaßnahmen abgegolten sind.</p> <p>Der guten Ordnung halber ist noch zu erwähnen, dass mögliche verkehrliche Auswirkungen des in Bearbeitung befindlichen Rahmenplanes „Grüne Heyde“ noch nicht verbindlich festgestellt werden können und überdies nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung sind.</p> | | | | |

Sasse

2. 60, Frau Rimka, z.K.

3. III, Herr Bosse, z.K.

4. z.d.A.

5. den Fachdienststellen per Mail zur Kenntnis