

öffentliche N I E D E R S C H R I F T
VERTEILER: 3.3.2

Körperschaft	: Stadt Norderstedt	
Gremium	: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr, StuV/079/ XI	
Sitzung am	: 15.03.2018	
Sitzungsort	: Sitzungsraum 2 Rathausallee 50, 22846 Norderstedt	
Sitzungsbeginn	: 18:15	Sitzungsende : 19:32

Öffentliche Sitzung
Es folgte eine nichtöffentliche Sitzung

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen, die Bestandteil dieser Niederschrift sind.

Genehmigt und wie folgt unterschrieben:

Vorsitzende/r	: gez.	Nicolai Steinhau-Kühl
Schriftführer/in	: gez.	Delia Hommel

TEILNEHMERVERZEICHNIS

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
Sitzungsdatum	: 15.03.2018

Sitzungsteilnehmer

Vorsitz

Steinhau-Kühl, Nicolai

Teilnehmer

Berg, Arne - Michael	nimmt ab 18.22 Uhr an der Sitzung teil
Betzner-Lunding, Ingrid	
Engel, Uwe	
Grabowski, Patrick	
Mährlein, Tobias	
Muckelberg, Marc-Christopher	
Nötzel, Wolfgang	
Pender, Patrick	vertritt Herrn Gloger
Pranzas, Norbert Dr.	
Rudolph, Gerhard	vertritt Herrn Platten
Wedell, Ursula	vertritt Herrn Holle
Welk, Joachim	vertritt Frau Mond
Wiersbitzki, Heinz	

Verwaltung

Bosse, Thomas	Erster Stadtrat
Giese, Maren	FB Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften
Heinemann, Christoph	FB Finanzsteuerung und Investitionsplanung
Möller, Jörg	FB Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften
Rimka, Christine	Amtsleitung Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
Sasse, Christine	FB Planung
Stein, Isabel	FB Planung
Vogt, Kirsten	Rechnungsprüfungsamt

Protokollführer

Hommel, Delia	FB Planung
----------------------	-------------------

sonstige

Görtz, Christian
Grabowski, Heike
Jobst, Florian

Sue, Wolfgang

3

Seniorenbeirat

Entschuldigt fehlten

Teilnehmer

**Gloger, Peter
Holle, Peter
Mond, Christiane
Platten, Wolfgang**

**wird vertreten durch Herrn Pender
wird vertreten durch Frau Wedell
wird vertreten durch Herrn Welk
wird vertreten durch Herrn Rudolph**

Sonstige Teilnehmer

4
VERZEICHNIS DER
TAGESORDNUNGSPUNKTE

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
Sitzungsdatum	: 15.03.2018

Öffentliche Sitzung

TOP 1 :

Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

TOP 2 :

Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung sowie Entscheidung über die Nichtöffentlichkeit einzelner Tagesordnungspunkte

TOP 3 :

Einwohnerfragestunde, Teil 1

TOP 3.1 :

Einwohnerfrage von Herrn Bombeck zum Schwarzen Weg

TOP 4 : B 18/0079

Bebauungsplan Nr. 324 Norderstedt "Ulzburger Straße/südlich Rüsternweg"

Gebiet: westlich der Ulzburger Straße, nördlich des bestehenden Rechenzentrums, östlich der U-Bahn-Trasse, südlich Rüsternweg;

hier: Aufstellungsbeschluss

TOP 5 : B 18/0106

Bebauungsplan Nr. 330 Norderstedt "Friedrichsgabe Nord - Östlich Dreibekenweg"

Gebiet: nördlich der Kleingartenanlage Pilzhagen, östlich des Dreibekenweges, südlich des Hermann-Klingenberg-Ringes und westlich der Lawaetzstraße

hier: a) Aufstellungsbeschluss

b) Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

TOP 6 : B 18/0111

Städtebaulicher Rahmenplan der Stadt Norderstedt "Harkshörner Weg"

Gebiet: Südlich Industriestammgleis, westlich geplante Bebauung Krinkelkrugweg bzw. westlich bestehende Bebauung Feldweg, nördlich Grundschule Harkshörn, östlich Feuerwehr und Ulzburger Straße

hier: a) Einleitung des Rahmenplanverfahrens "Harkshörner Weg"

b) Beschluss über ein Beteiligungsverfahren während des Rahmenplanes

TOP 7 : B 18/0090

13. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt (FNP 2020) "Park-and-Ride-Anlage Meeschensee", Gebiet: westlich der AKN-Bahnlinie, nördlich Elfenhagen, östlich und südlich des Staatsforstes Rantzaue

hier: Beschluss über das Ergebnis der frühzeitigen Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

TOP 8 : B 18/0081

Satzung zur Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen für Ausgleichsmaßnahmen nach §§ 135 a - 135 c BauGB

TOP 9 : M 18/0064

2. Halbjahresbericht 2017 Amt 60

TOP 10 : M 18/0120

2. Halbjahresbericht 2017, Amt 62

TOP 11 :

Einwohnerfragestunde, Teil 2

TOP 11.1 :

Einwohnerfrage von Janine Überrück betreffend die Baustelle Königsberger Straße

TOP 12 :

Berichte und Anfragen - öffentlich

TOP 12.1 : M 18/0133

Beantwortung der Anfrage von der CDU-Fraktion im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 01.03.2018 zum Thema mangelhafte Radwege im Radverkehrskonzept des Kreises Segeberg

TOP 12.2 : M 18/0139

Leitprojekt der Metropolregion Hamburg "Machbarkeitsstudie für Radschnellwege"

TOP 12.3 : M 18/0159

Beantwortung der Anfrage von Herrn Holle im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 01.03.2018 zur Änderung des Flächennutzungsplanes westlich der Ulzburger Straße und südlich Stammgleis

TOP 12.4 : M 18/0096

Ausbau der Straße "Alte Landstraße"

hier: Vorstellung und verkehrsplanerische Auswertung der Ergebnisse zur Bürgerinformationsveranstaltung

TOP 12.5 : M 18/0155

Ausbau A 7 - Pressemitteilung

hier: Sperrung des Bauwerks Harksheider Weg vom 03.04. bis 17.08.2018

TOP 12.6 : M 18/0145

Ausbau A 7 - Pressemitteilung

hier: Beginn der Verkehrsumlegungen im Bauabschnitt 7 auf die Westseite der Autobahn im März

TOP 12.7 : M 18/0124

Ausbau A 7 - Pressemitteilungen

hier: - Vollsperrung der Oidesloer Straße im Bereich der A 7-Unterführung 23.03. - 26.03.2018

- Mehrwöchige Sperrung der Auffahrt AS HH-Schnelsen-Nord Richtungsfahrbahn Flensburg ab März

TOP 12.8 : M 18/0125

Beantwortung der Anfrage von Herrn Pender im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 15.02.2018 zum Thema Tempodisplays in der Straße Op de Hütt

**TOP 12.9 :
Quartalsliste der Beschlusskontrollen**

**TOP 12.10 : M 18/0135
Anfrage von Herrn Mährlein im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am
15.02.2018 zum Thema Baggerarbeiten Friedrichsgaber Weg ggü. Meyertwiete zur
Meyertwiete**

**TOP 12.11 : M 18/0136
Anfrage von Herrn Holle im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am
01.03.2018 zum Thema Nutzung einer festgesetzten Grünfläche westlich der Ulzburger
Straße und südlich des Industriestammgleises**

**TOP 12.12 : M 18/0151
Beantwortung der Anfrage von Herrn Holle im Ausschuss für Stadtentwicklung und
Verkehr am 01.03.2018 zum Thema Anwohnerparken in der Breslauer Straße**

**TOP 12.13 :
Anfrage von Herrn Pender zum geplanten Umbau der Ulzburger Straße**

**TOP 12.14 :
Anfrage von Herrn Wiersbitzki zum Fahrradparkhaus Norderstedt-Mitte**

**TOP 12.15 :
Anfrage von Herrn Berg zu Messvorrichtungen an Laternenpfählen**

Nichtöffentliche Sitzung

**TOP 13 :
Berichte und Anfragen - nichtöffentlich**

**TOP 13.1 :
Bericht von Herrn Bosse zu einem Gespräch mit der Landesplanung**

TAGESORDNUNGSPUNKTE

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
Sitzungsdatum	: 15.03.2018

TOP 1: Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit mit 13 Mitgliedern fest.

TOP 2: Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung sowie Entscheidung über die Nichtöffentlichkeit einzelner Tagesordnungspunkte

Es sind keine Tagesordnungspunkte für die nichtöffentliche Beratung vorgesehen, lediglich ein nicht öffentlicher Bericht zum Thema Landesplanung ist vorgesehen.

Abstimmungsergebnis hierzu 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen, damit so beschlossen.

Es werden keine Anträge zur Tagesordnung gestellt.

Abstimmungsergebnis zur Tagesordnung: einstimmig

TOP 3: Einwohnerfragestunde, Teil 1

Es wird folgende Frage von einem Einwohner gestellt:

TOP 3.1: Einwohnerfrage von Herrn Bombeck zum Schwarzen Weg

Es wird folgende Frage von Herrn Thomas Bombeck, Schwarzer Weg 57 gestellt:

Die Fragen von Herrn Bombeck werden dem Protokoll als Anlage beigelegt.

Herr Bombeck wird vom Vorsitzenden gefragt, ob er mit der Veröffentlichung seiner Daten im Protokoll einverstanden ist. Er gibt sein Einverständnis.

Herr Berg erscheint zur Sitzung nimmt nun daran teil.

TOP 4: B 18/0079**Bebauungsplan Nr. 324 Norderstedt "Ulzburger Straße/südlich Rüsternweg"**

Gebiet: westlich der Ulzburger Straße, nördlich des bestehenden Rechenzentrums, östlich der U-Bahn-Trasse, südlich Rüsternweg;

hier: Aufstellungsbeschluss

Frau Stein erläutert anhand einer Präsentation die Planungsziele für das Plangebiet und beantwortet Fragen dazu.

Beschluss

Gemäß §§ 2 ff. BauGB wird die Aufstellung des Bauleitplanes, Bebauungsplan Nr. 324 Norderstedt „Ulzburger Straße/südlich Rüsternweg“, Gebiet: westlich der Ulzburger Straße, nördlich des bestehenden Rechenzentrums, östlich der U-Bahn-Trasse, südlich Rüsternweg beschlossen.

Der Geltungsbereich ist in der Planzeichnung vom 23.02.2018 festgesetzt (vgl. verkleinerte Fassung in Anlage 2). Diese Planzeichnung ist Bestandteil des Beschlusses.

Für das Plangebiet werden folgende Planungsziele angestrebt:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für innenstadtaffine Nutzungen
- Sicherung der Grünstruktur am südlichen Rüsternweg
- Sicherung des Fuß- und Radweges innerhalb der westlichen Grünstruktur

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

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

Abstimmung:

14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen

TOP 5: B 18/0106**Bebauungsplan Nr. 330 Norderstedt "Friedrichsgabe Nord - Östlich Dreibekenweg"**

Gebiet: nördlich der Kleingartenanlage Pilzhagen, östlich des Dreibekenweges, südlich des Hermann-Klingenberg-Ringes und westlich der Lawaetzstraße

hier: a) Aufstellungsbeschluss

b) Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Frau Sasse erläutert anhand einer Präsentation die Planungsziele und beantwortet die Fragen der Ausschussmitglieder.

Beschluss

a) Gemäß §§ 2 ff. BauGB wird die Aufstellung des Bauleitplanes, Bebauungsplan Nr. 330 Norderstedt „Friedrichsgabe Nord - Östlich Dreibekenweg“, Gebiet: nördlich der Kleingartenanlage Pilzhagen, östlich des Dreibekenweges, südlich des Hermann-Klingenberg-Ringes und westlich der Lawaetzstraße beschlossen.

Der Geltungsbereich ist in der Planzeichnung vom 23.02.2018 festgesetzt (vgl. verkleinerte Fassung in Anlage 2). Diese Planzeichnung ist Bestandteil des Beschlusses.

Für das Plangebiet werden folgende Planungsziele angestrebt:

- Entwicklung eines Gewerbegebietes
- Schaffung einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Erschließungsstraße
- Entwicklung von Grünverbindungen in Nord-Süd-Richtung und in Ost-West-Richtung
- Sicherung der erhaltenswerten Knickstrukturen mit Baumbestand.

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

- b) Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB soll im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Bebauungsplan Nr. 330 Norderstedt „Friedrichsgabe Nord - Östlich Dreibekenweg“, Gebiet: nördlich der Kleingartenanlage Pilzhagen, östlich des Dreibekenweges, südlich des Hermann-Klingenberg-Ringes und westlich der Lawaetzstraße (Anlage 2) die öffentliche Unterrichtung und Erörterung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung (frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung) erfolgen.

Der Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 330 vom 23.02.2018 (Anlage 4) sowie der Vorentwurf der Begründung vom 23.02.2018 (Anlage 5) werden als Grundlage für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gebilligt.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist entsprechend den Ziffern 1, 2, 3.1, 3.2, 4, 6, 7, 8, 9, 11 und 13 der Anlage 6 dieser Vorlage durchzuführen.

Die frühzeitige Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und Aufforderung zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (§ 4 Abs. 1 BauGB) soll schriftlich erfolgen.

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

Abstimmung:

14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen

TOP 6: B 18/0111

Städtebaulicher Rahmenplan der Stadt Norderstedt "Harkshörner Weg"

Gebiet: Südlich Industriestammgleis, westlich geplante Bebauung Kringlekrugweg bzw. westlich bestehende Bebauung Feldweg, nördlich Grundschule Harkshörn, östlich Feuerwehr und Ulzburger Straße

hier: a) Einleitung des Rahmenplanverfahrens "Harkshörner Weg"

b) Beschluss über ein Beteiligungsverfahren während des Rahmenplanes

Frau Stein erläutert anhand einer Präsentation das weitere Vorgehen (Anlage zu Protokoll) und beantwortet die Fragen der Ausschussmitglieder.

Herr Welk gibt folgendes zu Protokoll:

„Auf einer Fläche von ca. 10 ha (W6 7,7 ha) sollen 500 – 700 Wohnungen entstehen, sagt Bernd-Olaf Struppek.

Das bedeutet Wohnungen für ca. 1.300 Menschen.

Wenn ich das mit den 47 Hektar der „Grünen Heyde“ vergleiche, wo für 1.300 bis 1.600 Menschen Wohnungen geplant wird, sehe ich ein ziemliches Missverhältnis.

Auch beim Wunsch der Planer nach positiven Attributen wie einem DGNB-Zertifikat in Platin, nachhaltigem Bauen, ist die Diskrepanz: 10 zu 1.300 und 47 zu 1.600 dem normalen Bürger nur schwer zu vermitteln.

Wir möchten doch möglichst alle Norderstedter mitnehmen, die Politikverdrossenheit senken und damit die Wahlbeteiligung erhöhen.“

Herr Bosse und Frau Rimka stellen klar, dass es sich bei den von Herrn Welk benannten Werten um die Zahl der Wohneinheiten handelt, ebenso handelt es sich bei den benannten 47 ha um die Gesamtgröße inklusive Grünzug.

Herr Engel stellt den Änderungsantrag, dass in den Beschlussvorschlag nicht nur von 30% gefördertem Wohnungsbau die Rede ist, sondern von mindestens 30% gefördertem Wohnungsbau.

Abstimmungsergebnis zum Änderungsantrag:

10 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen

Herr Steinhau-Kühl stellt den so geänderten Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Beschluss

a) Die Einleitung des Rahmenplanverfahrens wird beschlossen.

Für das Plangebiet werden folgende Planungsziele angestrebt:

- Entwicklung eines neuen Wohngebietes mit experimentellen Wohn- und Bauformen
- Mindestens 30 % geförderter Wohnungsbau
- Entwicklung von Grünanlagen im Norden und Osten des Gebiets
- Attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen durch das Gebiet
- Erhalt und Stärkung der bestehenden Knickstrukturen am Harkshörner Weg
- Innovatives Regenwassermanagement
- Integration eines Festplatzes
- Ermöglichung zukunftsweisender und attraktiver Mobilitätsangebote
- Vorrangige Anbindung des Gebiets an die Ulzburger Straße

Der Bereich für das Rahmenplanverfahren ist der angehängten Zeichnung (Anlage 1) zu entnehmen.

b) Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Basis der Planungsziele eine erste Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Aufgrund des § 22 GO waren keine Ausschussmitglieder von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.

Abstimmung:

12 J-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen

TOP 7: B 18/0090

**13. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt (FNP 2020) "Park-and-Ride-Anlage Meeschensee", Gebiet: westlich der AKN-Bahnlinie, nördlich Eifenhagen, östlich und südlich des Staatsforstes Rantzau
hier: Beschluss über das Ergebnis der frühzeitigen Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Herr Berg bittet darum, dass die Terminplanung zu Protokoll gegeben wird.
Herr Bosse sagt dies zu.

(nachrichtliche Anmerkung: Der Bauherr ist die Gemeinde Henstedt-Ulzburg. Nach

Abstimmung mit der Gemeinde Henstedt-Ulzburg wird ein Zeitplan dem Ausschuss zur Kenntnis gegeben).

Beschluss

Das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung nach §§ 3 Absatz 1 und 4 Absatz 1 BauGB wird gebilligt. Das Ergebnis ist dem tabellarischen Vermerk der Verwaltung vom 14.02.2018 in der Anlage 2 der Vorlage (Tabelle Abwägungsvorschlag über die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange) zu entnehmen.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der Ergebnisse der frühzeitigen Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend den Abwägungsvorschlägen der Verwaltung vom 14.02.2018 (Anlage 2) den Entwurf zu fertigen.

Die Schreiben mit den eingegangenen Stellungnahmen sowie die Niederschrift der öffentlichen Veranstaltung vom 06.11.2017 sind als Anlagen Nr. 3 und 4 der Vorlage beigefügt.

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

Abstimmung:

14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen

TOP 8: B 18/0081

Satzung zur Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen für Ausgleichsmaßnahmen nach §§ 135 a - 135 c BauGB

Beschluss

Die Satzung der Stadt Norderstedt zur Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen für Ausgleichsmaßnahmen nach §§ 135 a - 135 c BauGB (Kostenerstattungssatzung) wird in der als Anlage beigefügten Fassung beschlossen.

Abstimmung:

14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen

TOP 9: M 18/0064

2. Halbjahresbericht 2017 Amt 60

Der mit Vorlage M 18/0064 vorgelegte 2. Halbjahresbericht 2017 für das Amt 60 wird vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnis genommen.

TOP 10: M 18/0120

2. Halbjahresbericht 2017, Amt 62

Der mit Vorlage M 18/0120 vorgelegte 2. Halbjahresbericht 2017 für das Amt 62 wird vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnis genommen.

TOP 11:

Einwohnerfragestunde, Teil 2

Es wird folgende Frage von einer Einwohnerin gestellt:

TOP 11.1:**Einwohnerfrage von Janine Überrück betreffend die Baustelle Königsberger Straße**

Es wird folgende Frage von einer Einwohnerin gestellt:

Frau Janine Überrück, Lärchenstieg, erklärt, dass sie Anwohnerin gegenüber der Baustelle Königsberger Straße ist und sich durch die Drainage-Pumpen, welche Tag und Nacht an sieben Tagen in der Woche laufen stark beeinträchtigt fühlt. Und fragt nach, ob nicht auch hier Lärmschutzwerte gelten, die eingehalten werden müssen.

Auch erklärt sie, dass die Einhausung wieder weg sei und dass es auf der Baustelle ihrer Meinung nach Sicherheitsbedenken, insbesondere wegen der Umzäunung, gibt.

Sie erklärt, dass sie sich bereits mehrmals an die Stadt Norderstedt gewandt hätte, teilweise schriftlich, teilweise auch telefonisch, zuletzt diesen Dienstag schriftlich und sie dort bisher keine zufriedenstellende Antwort bekommen hätte.

Herr Bosse sagt zu, sich dieser Angelegenheit anzunehmen und ihr diesbezüglich eine Antwort zukommen zu lassen.

Frau Überrück wird vom Vorsitzenden gefragt, ob sie mit der Veröffentlichung ihrer Daten im Protokoll einverstanden ist. Sie gibt ihr Einverständnis.

TOP 12:**Berichte und Anfragen - öffentlich**

Es werden folgende Berichte gegeben und Anfragen gestellt:

TOP 12.1: M 18/0133**Beantwortung der Anfrage von der CDU-Fraktion im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 01.03.2018 zum Thema mangelhafte Radwege im Radverkehrskonzept des Kreises Segeberg**

Die CDU stellte in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 01.03.2018 folgende Anfrage:

Herr Gloger erläutert, dass vom Kreis Segeberg eine Vorlage zum Radverkehrskonzept in Umlauf gebracht wurde. Darin wird dringender Handlungsbedarf angemeldet, da für das Norderstedter Stadtgebiet 44 Radwege bemängelt wurden.

Herr Gloger fragt daher an, ob der Kreis Segeberg bzw. das verfassende Ingenieurbüro wegen dieser Mängel bereits zur Verwaltung Kontakt aufgenommen hat.

Die Verwaltung antwortet hierzu:

Der Kreis Segeberg schreibt seit Anfang 2017 sein Radverkehrskonzept fort. Die Stadt Norderstedt war von Anbeginn in diesen Prozess über den Radverkehrsbeirat des Kreises Segeberg eingebunden.

Das beauftragte Ingenieurbüro hat Folgendes bei der Mängelanalyse im Kreisgebiet angeboten: Es wird keine eigene Erhebung vor Ort geben, da das Kreisgebiet zu groß ist, sondern die Mängelanalyse basiert auf Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern über das RADAR-System (<https://www.radar-online.net/norderstedt/>).

Nachdem nun der Entwurf für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Segeberg vorlag, wurden die Kommunen im Kreis Segeberg um Stellungnahme zum Konzept gebeten. Dementsprechend sind die gemeldeten Mängel der Stadtverwaltung – neben der Vorstellung im Radverkehrsbeirat - am 29.01.2018 zugegangen.

Deshalb wurden in der AG Radverkehr vom 09.02.2018 alle Mängel, die Norderstedt betreffen, ausführlich besprochen. Etwa die Hälfte der Mängel ist bereits überholt oder unzutreffend bzw. die Örtlichkeit liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Norderstedt. Zusätzlich sind die Mängel teilweise nicht zuzuordnen, da die Örtlichkeiten falsch beschrieben sind. Die verbleibenden Mängel sind der Stadtverwaltung bereits bekannt.

TOP 12.2: M 18/0139

Leitprojekt der Metropolregion Hamburg "Machbarkeitsstudie für Radschnellwege"

Anlass

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr soll mit dieser Mitteilungsvorlage über die Machbarkeitsstudien für Radschnellwege der Metropolregion Hamburg (MRH) informiert und frühzeitig darauf vorbereitet werden, dass ab 2019 gemeinsame politische Sitzungen mit anderen Projektpartnern im Rahmen des Leitprojektes gewünscht sind.

Hintergrund

In der MRH gewinnt das Thema Radverkehr zunehmend an Bedeutung. Um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu steigern, wird nun die Planung von Radschnellwegen durch Machbarkeitsstudien vorangetrieben.

Im Rahmen des MRH-Leitprojektes „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ wurde die grundsätzliche Sinnhaftigkeit einer solchen Infrastrukturmaßnahme geprüft und Aussagen über mögliche Potentiale getroffen.

Das neue Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege in der MRH“ soll auf den Ergebnissen dieses vorangegangenen Projektes aufbauen und neben allgemeinen Bausteinen konkrete Aussagen zu künftigen Trassierungen für Radschnellwege treffen.

Regionales Leitprojekt Machbarkeitsstudien

Die Machbarkeitsstudien für die Radschnellwege sind ein Kooperationsprojekt zwischen:

- a) der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), der Hansestadt Lübeck und der Landeshauptstadt Schwerin,
- b) den Kreisen Segeberg, Herzogtum Lauenburg und Pinneberg,
- c) den Landkreisen Harburg, Lüneburg, Nordwestmecklenburg und Stade,
- d) dem Projektbüro Metropolregion Hamburg e.V. und
- e) den Städten Ahrensburg und Norderstedt

Als Startschuss für das Leitprojekt wurde eine Kooperationsvereinbarung zwischen den oben aufgeführten Partnern unterzeichnet. Als Projektträger und Antragssteller für das Leitprojekt fungiert der Kreis Pinneberg. Deshalb werden auch alle Vergabemodalitäten dort abgewickelt.

Ziele des Kooperationsprojektes

Es werden insgesamt acht qualifizierte Machbarkeitsstudien zur Frage der geeignetsten Trassierung künftiger Radschnellverbindungen innerhalb der MRH (Teilprojekte) von einem

noch zu beauftragenden Ingenieurbüro erstellt.

Weiterhin sollen drei Projektbausteine mit regionsübergreifendem Charakter für die MRH (Dachprojekt) entwickelt werden:

- Planungs- und Gestaltungshandbuch einschl. Bewertungsraster und Darstellung von Musterlösungen
- Empfehlungen zur Frage der Trägerschaft bzw. der Finanzierung/Förderung
- Kommunikationskonzept einschließlich der Darstellung eines Konfliktmanagements.

Diese Bausteine sollen im Ergebnis als Richtschnur bzw. Orientierungsgröße auch für alle künftigen Trassen- und Ausbauplanungen innerhalb der Metropolregion dienen.

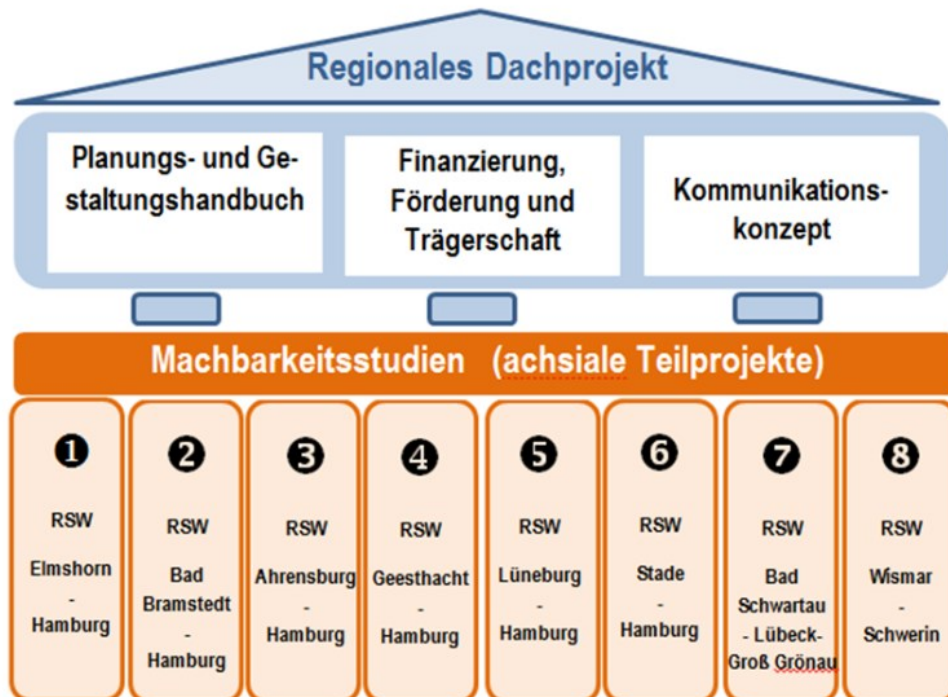


Abb. 1: Übergeordnete Projektstruktur

Auf teilräumlicher Ebene sollen für acht Teilräume Machbarkeitsstudien erarbeitet werden, um konkrete Linienbestimmungen für Radschnellwege einschließlich der Anbindung an das Hamburger Veloroutennetz zu definieren und tragfähige Maßnahmenkonzepte zu entwickeln.

Projektorganisation

Neben einer übergeordneten Projektgruppe, die aus Vertreterinnen und Vertretern der Kooperationspartner besteht, wurde eine untergeordnete Teilarbeitsgruppe für die Trasse von Hamburg bis nach Bad Bramstedt eingerichtet. Beide Arbeitsgruppen treffen sich anlassbezogen in regelmäßigen Abständen.

Für das übergeordnete Projektmanagement wird eine neue Stelle beim Projektbüro Metropolregion Hamburg e.V. eingerichtet. Aufgabe des Projektmanagements ist die Prozesssteuerung für das gesamte Leitprojekt inklusive Organisations- und Kommunikationsaufgaben. Dazu gehört auch die Unterstützung bei der Umsetzung der einzelnen Projektbausteine.

Finanzierung

Aufgrund des Leuchtturmcharakters von Radschnellwegen in der MRH gaben die Förderfonds der MRH ihre Zustimmung für eine Förderung der Machbarkeitsstudien im September 2017. 80 Prozent der anfallenden Kosten werden von der Metropolregion Hamburg finanziert. Damit verbleibt für das Gesamtprojekt ein Finanzierungsanteil von 10.000 € für Norderstedt.

Projektlaufzeit

Die Projektlaufzeit erstreckt sich von September 2017 bis August 2020.

Teilräumliche Machbarkeitsstudien

Norderstedt liegt entlang der Trasse Hamburg-Nord bis Bad Bramstedt.

Für diesen Untersuchungsraum wird eine Machbarkeitsstudie durch ein Ingenieurbüro unter der Beteiligung Norderstedts erstellt. Um die Zusammenarbeit mit der Hansestadt Hamburg und dem Kreis Segeberg zu gewährleisten, wurde eine Arbeitsgruppe auf teilräumlicher Ebene installiert. Zusätzlich wurde eine kreisinterne Lenkungsgruppe eingerichtet, die sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Norderstedt, Bad Bramstedt sowie Kreis Segeberg zusammensetzt. Der Kreis Segeberg übernimmt zusammen mit der Stadt Norderstedt die Koordination und Kommunikation mit dem Projektträger sowie der Lenkungsgruppe auf Ebene der Metropolregion Hamburg.

Ein wesentlicher Bestandteil der Machbarkeitsstudien ist die Beteiligung der Öffentlichkeit. Dafür sind zwei Veranstaltungen vorgesehen. Zum einen ist eine gemeinsame Veranstaltung für die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Hamburg und Norderstedt geplant. Zum anderen wird es eine kollektive Bürgerbeteiligung im Kreis Segeberg geben, zu der ebenfalls die Norderstedterinnen und Norderstedter eingeladen werden. In diesen Veranstaltungen soll der Öffentlichkeit die Möglichkeit eingeräumt werden, die entwickelten Varianten des Ingenieurbüros - insbesondere die Vorzugsvariante - zu diskutieren und zu bewerten.

Mit dem Ergebnis aus der Bürgerbeteiligung sollen dann die politischen Ausschüsse der Kooperationspartner über die Trassenvarianten inklusive der Vorzugsvariante informiert werden. Letztlich soll ein gemeinsamer Beschluss für die später zu verfolgende Variante in allen politischen Gremien herbeigeführt werden. Um diesen gemeinsamen Beschluss zu erwirken, ist angedacht, die zuständigen Ausschüsse gemeinsam tagen zu lassen. Daher wäre es wünschenswert, wenn der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr sowohl gemeinsam mit dem Bezirksamt Nord als auch gemeinsam mit dem Kreis Segeberg beraten würde. Der Sitzungsort ist noch nicht festgelegt. Die gemeinsamen Sitzungen sollen nächstes Jahr als Sondersitzungen im Sitzungskalender erscheinen. Voraussichtlicher Zeitpunkt ist der Herbst 2019.

TOP 12.3: M 18/0159

Beantwortung der Anfrage von Herrn Holle im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 01.03.2018 zur Änderung des Flächennutzungsplanes westlich der Ulzburger Straße und südlich Stammgleis

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 01.03.2018 stellte Herr Holle folgende Anfrage:

„Aufgrund der Altlasten wurde die Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 296 beschlossen (Gebiet südlich des Flensburger Hagens, nördlich des Industriegleises – hier W3 und W3a).

Sieht die Verwaltung die Möglichkeit, eine Änderung des FNP's herbeizuführen und die ursprüngliche Wohnbaufläche weiter südlich anzudenken oder bestehen für diese Fläche die gleichen Bedenken bezüglich einer Kontaminierung?"

Antwort der Verwaltung:

Der Flächennutzungsplan stellt diesen Bereich als Grünflächen mit der Zweckbestimmung Parkanlage sowie in einem Teilbereich als Altablagerungsfläche dar.

Der Bebauungsplan Nr. 272 (Rechtskraft: 14.07.2011), der sich aus der Darstellung des Flächennutzungsplanes entwickelt, setzt für den gesamten Bereich bis zur AKN-Trasse Grünfläche sowie Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft fest.

Dieser Bereich ist Teil einer Hauptgrünverbindung in West-Ost-Richtung zwischen Kampmoor und Staatsforst Rantzau im Westen und dem Zwickmoorkomplex im Osten. Mit dem Bebauungsplan Nr. 272 wurde die Grünverbindung in dem Teilbereich zwischen der AKN-Haltestelle Quickborner Straße und der Ulzburger Straße planerisch umgesetzt. Diese Hauptgrünverbindung sichert neben der ökologischen Funktion auch die Naherholungsfunktion und gliedert die Siedlungsbereiche durch Freiflächen. Sie verbindet zwei für die Naherholung der Bewohner relevante Bereiche miteinander und hat deshalb eine herausgehobene Bedeutung innerhalb des grünen Leitsystems der Stadt Norderstedt.

Die öffentliche Grünfläche soll durch eine Fuß- und Radwegeverbindung beginnend im westlichen Bereich der Quickborner Straße bis zum nördlichen Bereich der Ulzburger Straße zugänglich gemacht werden.

Bei der im Flächennutzungsplan und Bebauungsplan gekennzeichneten Altablagerungsfläche handelt es sich um die Altablagerung 4-8 s. Die Fläche wurde 1980 - 1986 verfüllt. Bodenuntersuchungen aus dem Jahr 1996 zeigten, dass hier neben Bauschutt und Bodenaushub unter anderem auch Gewerbemüll abgelagert wurde. Bodenproben ergaben insbesondere erhöhte Schadstoffkonzentrationen an Polycyclischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Mineralkohlenwasserstoffen (MKW). Die Bodenluft wies im zentralen Bereich Methankonzentrationen bis ca. 20 % auf. Aufgrund dieser Ergebnisse ist diese Fläche nicht für Wohnungsbau geeignet.

Die Eignung der heute bisher noch landwirtschaftlich genutzten Fläche zwischen Altablagerung im Osten und AKN-Trasse im Westen als Wohnbaufläche wäre konkreter zu untersuchen. Unter Berücksichtigung einer Grünverbindung im Norden und entlang der Bahn verbliebe eine relativ schmale und somit eher ungünstig bebaubare Fläche von etwa 1,2 ha.

Zu berücksichtigen wäre zum einen die lärmtechnische Eignung dieser Flächen als Wohnbaufläche aufgrund der angrenzenden Gewerbeflächen, der Bahntrassen sowie der Nähe zum Umspannwerk. Des Weiteren wäre ein Teil der Fläche nur mit Gassicherungsmaßnahmen umsetzbar.

Zum anderen gilt es zu bedenken, dass der Bebauungsplan Nr. 272 erst vor wenigen Jahren dort den Grünzug planungsrechtlich sichert. Die Erweiterung der Wohnbaufläche Richtung Norden war zum Zeitpunkt der Grundstückskäufe für die Bauherren am Knud-Rasmussen-Weg aufgrund des gerade erst beschlossenen Bebauungsplanes im Grunde nicht zu befürchten.

Eine Änderung des Flächennutzungs- und Bebauungsplanes könnte ein Misstrauen hinsichtlich der Verbindlichkeit gemeindlicher, politisch beschlossener Planungen erzeugen.

TOP 12.4: M 18/0096**Ausbau der Straße "Alte Landstraße"****hier: Vorstellung und verkehrsplanerische Auswertung der Ergebnisse zur Bürgerinformationsveranstaltung**

Am 22.01.2018 wurde in der Schule Immenhorst eine öffentliche Informationsveranstaltung zum geplanten Ausbau der „Alten Landstraße“ durchgeführt.

An die geplante Ausbaumaßnahme grenzen ca. 27 direkt betroffene Grundstücke. Da an dieser Veranstaltung insgesamt ca. 60 - 80 interessierte Anlieger teilgenommen haben, ist die Beteiligung als sehr hoch einzustufen.

Das Protokoll dieser Veranstaltung – gefertigt durch das extern beauftragte Moderationsteam von Planung und Moderation – ist dieser Vorlage in der Anlage 1 beigefügt.

Zusammenfassung der Eingaben zu der geplanten Straßenausbaumaßnahme:

Der gesamte Informationsabend ist in einer überwiegend sachlichen und konstruktiven Gesprächsatmosphäre abgelaufen. Zu Beginn der Veranstaltung haben sich einige Anlieger sehr negativ oder ablehnend gegenüber der Baumaßnahme geäußert. Im Verlauf der Veranstaltung stellte sich jedoch heraus, dass der überwiegende Anteil der anwesenden Anlieger die Baumaßnahme zwar begrüßt, jedoch damit verbundene Beitragszahlungen nicht nachvollziehen kann.

Die Verwaltung wurde sogar von einigen Anliegern gelobt, dass diese die Möglichkeit erhielten, Fragen zu stellen, bei der Gestaltung der Straße mitwirken zu können und insbesondere alle Fragen auch offen, verständlich und unmittelbar beantwortet wurden.

Von den Anliegern wurden im Zuge der Veranstaltung einige Änderungs- und Verbesserungsvorschläge oder auch Wünsche zur Ausgestaltung der herzustellenden Straße „Alte Landstraße“ vorgetragen.

Alle Eingaben sind anschließend von der Verwaltung insbesondere auf Zielkompatibilität überprüft und wie folgt bewertet worden:

Planung:

Im Zuge der Veranstaltung wurde den Anliegern die Straßenplanung mit „Tempo-30-Zone im Mischverkehr“ vorgestellt.

Abgesehen von der beitragsrechtlichen Situation wurde hauptsächlich der Durchgangsverkehr bemängelt.

Die von der Stadtverwaltung durchgeführte Verkehrszählung und Messung der Durchgangsverkehre hat einen sehr hohen Durchgangsverkehrsanteil von bis zu 75 % ergeben. Wobei die Gesamtverkehrsstärke mit durchschnittlich 580 KFZ/Tag oder 640 KFZ/Tag sehr gering ist.

Die Anlieger bemängelten, dass die Zählung erst nach Schließung der Hamburger Straße „Querpfad“ stattgefunden hat. Dadurch wären die Ergebnisse nicht repräsentativ. Der „Querpfad“ sei bereits seit längerem geschlossen und es sei unbekannt, ob dieser wieder geöffnet wird. Ein Anlieger teilte mit, dass es sich um eine Privatstraße handele, auf die auch die Hamburger Verwaltung kein Einfluss hätte.

Ein eindeutiges Votum gegen die vorgestellte Planung wurde ansonsten nicht abgegeben.

Folgende Anregungen / Fragen / Wünsche wurden geäußert:

- 1.) Aufgrund der Tatsache, dass Ausbaubeiträge erhoben werden sollen, sprechen sich zahlreiche Anlieger (ca. 14 aller Anwesenden) gegen die Baumaßnahme „Alte Landstraße“ aus.

Bewertung: Umsetzung sollte nicht erfolgen

Begründung:

Es ist menschlich nachvollziehbar, dass Anlieger, die beitragsrechtlich veranlagt werden sollen, aus privat-wirtschaftlichen Überlegungen eine ablehnende Haltung zur Gesamtmaßnahme bekunden. Dieser Argumentation kann allerdings von hier, insbesondere aus rechtlicher (Satzung und geltendes Recht nach BauGB) und fachtechnischer (Reduzierung der Unterhaltungskosten, Erhöhung der Sicherheit, Ableitung von Regenwasser, etc.) Sicht, nicht gefolgt werden.

Tatsache ist, dass im Zuge diverser Straßenbaumaßnahmen zahlreiche Anlieger zu Erschließungsbeiträgen herangezogen wurden. Auch in diesen Fällen wurden, obwohl bei allen vergleichbaren Beteiligungsveranstaltungen entsprechende Einwände formuliert worden waren, die Beiträge erhoben. Hier ist auch der Gleichbehandlungsgrundsatz zu berücksichtigen. Obwohl bei den direkten Anliegern der „Alten Landstraße“ selbstverständlich ein besonderes Interesse an dem Ausbau besteht, wurde die Planung im öffentlichen (Gesamt-)Interesse erstellt. Das gemeindliche Einvernehmen zur Herstellung dieser Straße kann nicht von den direkt Betroffenen erteilt werden.

Vor dem Hintergrund der aktuell stattfindenden Diskussionen zur möglichen Abschaffung von Beitragsveranlagungen nach dem Kommunalen Abgabengesetz (KAG) war es naturgemäß für alle Anlieger schwer verständlich, dass diese Straßenausbaumaßnahme davon unberührt bleiben soll, weil dort Beiträge nach dem Baugesetz erhoben werden müssen.

Den Anliegern wurde deshalb versprochen, dass es eine Folgeveranstaltung gibt, in der die Ergebnisse – insbesondere zur zukünftigen Beitragserhebung – abschließend bekannt gegeben werden.

- 2.) Es wird von einzelnen Anliegern die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung vorgeschlagen.

Bewertung: Umsetzung sollte nicht erfolgen

Begründung:

Bei Einbahnstraßenregelungen haben der Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften sowie auch die Straßenverkehrsbehörden die Erfahrung gemacht, dass dort aufgrund des fehlenden Begegnungsverkehrs mit höheren Geschwindigkeiten gefahren wird, als in Straßenzügen mit Begegnungsverkehr. Auch mangelt es hier an der nötigen gegenseitigen Rücksichtnahme. Zudem werden die Verkehrsflächen übermäßig stark beparkt, sodass sich für die Anlieger der Parkdruck zwangsläufig erhöht. Darüber hinaus führen Einbahnstraßen dazu, dass der Anliegerverkehr zu Umwegfahrten gezwungen und dadurch das weitere Straßenumfeld stärker belastet wird (dieses wurde auch von anderen Anliegern direkt in der Veranstaltung problematisiert).

Schlussendlich müssten diese Regelungen, schon aus Gleichbehandlungsgründen, in vergleichbaren Straßenzügen entsprechende Anwendung finden, da viele Anlieger in einer Einbahnstraße oder einer Sackgasse wohnen wollen. Aus diesen Gründen wird seitens

der Verwaltung von der Einrichtung bzw. der Umsetzung dieser Anregungen Abstand genommen.

- 3.) Es wurde von einzelnen Anliegern vorgeschlagen, Fahrten durch die „Alte Landstraße“ zu verbieten (Sackgasse mit Pollern oder Wendekehre) und nur noch für die Anlieger freizuhalten.

Bewertung: Verkehrsrechtlich nicht anordnungsfähig und technisch schwer durchführbar! Umsetzung sollte nicht erfolgen

Begründung:

Die Sperrung der „Alten Landstraße“ für eventuelle Durchgangsverkehre ist sicherlich technisch machbar, allerdings nicht ohne zusätzlichen Grunderwerb oder hohen technischen Aufwand möglich. Würden Rettungs- und Müllfahrzeuge weiterhin uneingeschränkt passieren, müsste die Durchfahrt mittels einer Schranken- oder Polleranlage (hydraulisch mit Funkbedienung) unterbunden werden. Die Herstellungskosten hierfür belaufen sich auf schätzungsweise 10.000,00 € (ohne Sender für die Durchfahrtsberechtigten). In diesem Falle wäre trotzdem eine Schleifenkehre vorteilhaft, damit alle übrigen Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Bereich wenden können. Insbesondere Lieferverkehre für z. B. Heizöl oder Möbel könnten die „Alte Landstraße“ ansonsten nur in unzulässiger Weise rückwärtsfahrend verlassen. Öffentlicher Grund für diese Wendekehre ist zurzeit dort nicht ausreichend vorhanden. Zusätzliche Kosten würden aber in jedem Falle auch hierfür entstehen.

Ungeachtet dessen würden (die bei der Einbahnstraßenregelung problematisierten) Mehr- und Umwegfahrten hier noch stärker entstehen.

Schlussendlich ist auch der alternative Vorschlag, Anliegerstraßen zu bestimmten Tageszeiten mit einer kontinuierlich durchzuführenden, automatischen Sperrvorrichtung (ohne Zugangsberechtigung) zu versehen, als unrealistisch zu bezeichnen. Neben der Tatsache, dass Anwohner und deren Besucher unterschiedliche Tagesabläufe haben, in der diese „ihre“ Straße verlassen oder erreichen müssen, ist eine derartige Regelung ortsfremden Besuchern überhaupt nicht zu vermitteln und würde demzufolge ohne umfangreiche Hinweisbeschilderung auch eine Unfallgefahr darstellen. Rettungs- und Müllfahrzeuge müssten in jedem Falle mit Funksendern ausgestattet werden. Gleiches gilt auch für städtische Fahrzeuge im Falle von Reparaturarbeiten. Der Verwaltungsaufwand für Ausnahmegenehmigungen (z. B. Lieferungen, Umzüge, etc.) wäre immens und Dritten nicht mehr nachvollziehbar zu vermitteln, da u. a. grundsätzlich öffentlicher Straßenraum allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zur Verfügung stehen muss.

Schlussendlich müssten diese Regelungen, schon aus Gleichbehandlungsgründen, in vergleichbaren Straßenzügen entsprechende Anwendung finden, da viele Anlieger in einer Einbahnstraße oder einer Sackgasse wohnen wollen. Aus diesen Gründen wird von der Einrichtung bzw. der Umsetzung dieser Anregungen Abstand genommen.

Weitere Ergebnisse der Diskussion:

- Die Anlieger bitten um Prüfung, ob weitere Spielräume bei der Einordnung der Baumaßnahme bezüglich des Beitragsrechts vorhanden sind.
 - o Die Verwaltung wird mit dem weiteren Verfahren warten, bis eine Entscheidung zu den Beitragsfragen vorliegt. Anschließend soll es eine weitere öffentliche Veranstaltung zu dieser Entscheidung geben.
- Die Anlieger bitten vereinzelt darum mit der Baumaßnahme zu warten, bis zukünftige private Baumaßnahmen abgeschlossen sind.

- Die Verwaltung empfiehlt diesen Vorschlag unberücksichtigt zu lassen. Weder kann derzeit beurteilt werden, wann dieser private Bau erfolgen wird noch kann ausgeschlossen werden, dass sich weitere Neubauten anschließen und letztendlich wird es nie so sein, dass es einen „richtigen“ Zeitpunkt gibt, der von jedem Beteiligten befürwortet wird.
- Es wurde darum gebeten zu prüfen, ob eine bessere Kennzeichnung der Tempo-30-Zone erfolgen kann.
 - Die Einrichtung von Piktogrammen auf die vorgesehenen Betonpflastersteine wird seitens der Verwaltung nicht empfohlen, da Markierungen auf von KFZ befahrenen Pflasterflächen nicht dauerhaft sind. Die Aufstellung von mehreren Schildern (30 km/h) wird seitens der Verkehrsbehörde als unzulässig bewertet.
- Es wurde gebeten zu prüfen, ob die Lärmbelastung durch die Wahl der Oberflächenmaterialien gemindert werden kann.
 - Die Verwaltung schlägt als Kompromiss die Herstellung der Straße in Betonpflaster mit Mikrofase vor. Die ursprünglich vorgesehenen gerumpelten Steine werden nicht weiter verfolgt. Die Verwaltung empfiehlt keine Herstellung in Asphaltbauweise. Dies würde den Eindruck einer Tempo-30-Zone nicht ausreichend unterstützen.
- Es wurde vermittelt, dass die vorhandene Beleuchtung derzeit nicht ausreichend ist.
 - Die Beleuchtung wird geprüft und an den erforderlichen Stellen ergänzt.
- Ein Anlieger wünschte sich eine bessere Sicherung der öffentlichen Grünflächen.
 - Zur Sicherung der Grünflächen werden Hochbordsteine mit einer Höhe von 12 cm vorgesehen. Sollte sich nach Inbetriebnahme der Straße herausstellen, dass die Flächen als Parkflächen missbraucht werden, würde die Verwaltung durch Poller o. ä. nachsteuern.
- Mehrere Anlieger hatten Wünsche bezüglich ihrer persönlichen Grundstückszufahrt.
 - Die Wünsche wurden dokumentiert und werden dort, wo dies möglich ist, Berücksichtigung finden.

TOP 12.5: M 18/0155

Ausbau A 7 - Pressemitteilung

hier: Sperrung des Bauwerks Harksheider Weg vom 03.04. bis 17.08.2018

Die in der Anlage beigefügte Pressemitteilung wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnis gegeben.

TOP 12.6: M 18/0145

Ausbau A 7 - Pressemitteilung

hier: Beginn der Verkehrsumlegungen im Bauabschnitt 7 auf die Westseite der Autobahn im März

Die in der Anlage beigefügte Pressemitteilung wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnis gegeben.

TOP 12.7: M 18/0124**Ausbau A 7 - Pressemitteilungen**

hier: - Vollsperrung der Oidesloer Straße im Bereich der A 7-Unterführung 23.03. - 26.03.2018

- Mehrwöchige Sperrung der Auffahrt AS HH-Schnelsen-Nord Richtungsfahrbahn Flensburg ab März

Die in der Anlage beigefügten Pressemitteilungen werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnis gegeben.

TOP 12.8: M 18/0125

Beantwortung der Anfrage von Herrn Pender im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 15.02.2018 zum Thema Tempodisplays in der Straße Op de Hütt

Anfrage von Herrn Pender:

„Bei der Straße „Op de Hütt“ handelt es sich um einen Verkehrsberuhigten Bereich, womit für Verkehrsteilnehmer die Einhaltung von Schrittgeschwindigkeit (max. 7 km/h) gilt.

Die Stadt hat dort bereits ein Tempodisplay aufgebaut, um auf das Einhalten einer Schrittgeschwindigkeit hinzuweisen. Leider reagiert das Schild jedoch wie folgt: 13 km/h „Danke“, 14 km/h „Langsam Fahren“. Zwar ermittelt das Tempodisplay präzise die Geschwindigkeit, jedoch wird 13 km/h hier als zumutbare Richtgeschwindigkeit ausgewiesen.

Die Verwaltung wird gebeten, das Tempodisplay korrekt zu justieren.“

Antwort der Verwaltung:

Die Straße „Op de Hütt“ liegt in der Gemarkung Glashütte und wurde im Jahr 2015 mit einer Länge von ca. 120 m als Verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut. Bis zu diesem Zeitpunkt galt hier eine 30 km/h-Zone. Bei der Bürgerveranstaltung zum Ausbau der Straße „Op de Hütt“ wurde stark bemängelt, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Straße weit über 30 km/h liegen würden. Die Planung der Verwaltung, hier einen Verkehrsberuhigten Bereich herzustellen, wurde daher von den Anliegern begrüßt.

Nach dem Ausbau der Straße „Op de Hütt“ wurden aufgrund anhaltender Beschwerden einer Anliegerin sowohl Geschwindigkeitsmessungen als auch die Installation von Radardisplays durchgeführt.

In einem Verkehrsberuhigten Bereich gilt folgendes Recht:

1. *Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren.*
2. *Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden.*
3. *Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.*
4. *Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen.*
5. *Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.*

(Anlage 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Abschnitt 4 „Verkehrsberuhigter Bereich“)

Bei dem Begriff Schrittgeschwindigkeit handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Daher gilt der Begriff als Auslegungsbegriff, der erst durch rechtskräftige Gerichtsurteile

definiert wird.

So ist der Begriff der Schrittgeschwindigkeit in seiner Auslegung immer noch umstritten.... Nach der Juristischen Auslegungsmethode der Wortauslegung, ist unter Schrittgeschwindigkeit eine langsame Geschwindigkeit zu verstehen, die der eines normal gehenden Fußgängers entspricht...

(Verkehrsrecht Kommentar 3. Auflage, Luchterhand Kommentare, Bachmeier/Müller/Rebler, Seite 2632)

...nach verschiedenen Gerichtsurteilen entspricht dies einer Geschwindigkeit von 4 bis 7 km/h....

Anders ein Urteil aus Leipzig (AG Leipzig 16.02.2005), welches eine Geschwindigkeit von 15 km/h empfiehlt. Nach einer anderen Ansicht bedeutet Schrittgeschwindigkeit eine Geschwindigkeit, die absolut jedenfalls deutlich unter 20 km/h anzusiedeln ist...

(Verkehrsrecht Kommentar 3. Auflage, Luchterhand Kommentare, Bachmeier/Müller/Rebler, Seite 2632)

Zur Vereinheitlichung der Überwachungspraxis in den Bundesländern befasste sich der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten in seiner Sitzung vom 29./30.09.1998 mit dieser Thematik und kam zu folgenden Ergebnissen:

- *Im Verkehrsberuhigten Bereich gilt die Schrittgeschwindigkeit bei 10 km/h als noch eingehalten.*
- *Die Opportunitätstoleranz von 5 km/h wird gewährt, so dass die Ahndung ab vorwerfbaren 16 km/h erfolgt. Vorwerfbar ist eine Geschwindigkeit, wenn zuvor die Gerätetoleranz – bei der es sich um einen Ausgleich möglicher Messfehler handelt - von der gemessenen Geschwindigkeit abgezogen wird.*

Diese Auffassung... ist als rechtswidrig abzulehnen... Sie benachteiligt über den eindeutigen Wortlaut der Vorschrift hinaus die Fußgänger.... Als problematisch wird die Überwachung der Schrittgeschwindigkeit eingeschätzt, da mit technischen Messungen auf Grund des notwendigen Abzugs der Toleranzwerte und des Absehens von Verfolgung bei Überschreitungen von nicht mehr als 5 km/h als Geschwindigkeitsüberschreitung erst einmal ein Wert von 20 km/h festgestellt werden muss.

(Verkehrsrecht Kommentar 3. Auflage, Luchterhand Kommentare, Bachmeier/Müller/Rebler, Seite 2633)

Gemäß der StVO, Kommentar zur Straßenverkehrsordnung, 14. Auflage, Kirschbaumverlag, Roland Schurig, Seite 86

... beträgt die Schrittgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge, auch Radfahrer, bis zu 7 km/h (OLG Köln... OLG Brandenburg... AG Leipzig DAR 2005,703: Tempo 4 bis 10 km/h, aber deutlich unter 20 km/h)

Verkehrsplanerisch wird die Schrittgeschwindigkeit zumeist mit 7 km/h bis 10 km/h definiert. Gemäß vorhandenen Rechtsurteilen werden hier Geschwindigkeiten, die deutlich unter 20 km/h liegen, verstanden. Verkehrsbehördlich wird hier von einer Geschwindigkeit von ca. 16 km/h bis 18 km/h ausgegangen.

Zum Beispiel hat das Amtsgericht Leipzig mit einem Urteil aus dem Jahr 2005 wie folgt entschieden:

- *Die Schrittgeschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich beträgt 15 km/h. Für die Definition der Schrittgeschwindigkeit im Sinne der StVO kann nicht auf eine bestimmte km/h Größe zwischen 4 und 10 km/h oder 4 bis 7 km/h abgestellt werden, da eine solche mittels Tacho nicht zuverlässig messbar wäre. Auch würden zum Beispiel Radfahrer, die*

Fußgängergeschwindigkeit fahren, unsicher werden und zu schwanken beginnen. Stattdessen muss man unter Schrittgeschwindigkeit eine Geschwindigkeit verstehen, die deutlich unter 20 km/h liegt.

Die Geschwindigkeitsmessungen in der Straße „Op de Hütt“ stellen sich unauffällig dar. Verkehrsaufsichtlich wurde kein besonderer Gefahrenbereich in der Straße „Op de Hütt“ ermittelt. Auch wurden keine signifikanten Änderungen an den gefahrenen Geschwindigkeiten vor und nach Aufstellung der Radardisplays ermittelt.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass die Geschwindigkeitsmessgeräte Geschwindigkeiten unter 10 km/h nicht erfassen können. In den Messungen zur Ermittlung des V85 (Geschwindigkeit, die 85 % aller Fahrzeuge einhalten) fehlen daher diese Fahrzeuge.

Das Radardisplay in der Straße „Op de Hütt“ ist ebenfalls technisch nicht dazu in der Lage, Geschwindigkeiten unter 10 km/h zu ermitteln. Daher bleibt die Displayanzeige bei Geschwindigkeiten unter 10 km/h aus bzw. ist schwarz.

Inzwischen wurde das Display entsprechend der verkehrsplanerischen Definition (7 km/h bis 10 km/h) auf 10 km/h neu eingestellt. Damit kann das Display nur noch ab 10 km/h die rote Anzeige „Langsam fahren“ anzeigen. Leider entfällt damit auch der psychologische Belohnungseffekt ein Grün erreichen zu können, da dies nicht mehr angezeigt werden kann. Für den Sportsgeist mag „ein Grün erreichen zu können“ besser sein als die neue Einstellung, jedoch werden aus verkehrsplanerischer Sicht sich hier nach bisheriger Erfahrung keine wirklich signifikanten Änderungen im Fahrverhalten der KFZ-Führer einstellen.

TOP 12.9: Quartalsliste der Beschlusskontrollen

Herr Bosse gibt die Übersicht der Quartalsliste der Beschlusskontrollen als Anlage zum Protokoll.

TOP 12.10: M 18/0135 Anfrage von Herrn Mährlein im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 15.02.2018 zum Thema Baggerarbeiten Friedrichsgaber Weg ggü. Meyertwiete zur Meyertwiete

Auf der Wiese gegenüber der Meyertwiete finden umfangreiche Baggerarbeiten statt. Herr Mährlein möchte wissen, was dort geplant ist / durchgeführt wird.

Antwort der Verwaltung:

Es wird dort ein Blockheizkraftwerk errichtet.

TOP 12.11: M 18/0136 Anfrage von Herrn Holle im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 01.03.2018 zum Thema Nutzung einer festgesetzten Grünfläche westlich der Ulzburger Straße und südlich des Industriestammgleises

Herr Holle führt aus, dass sich auf der westlichen Seite der Ulzburger Straße und südlich des Industriestammgleises gemäß gültigem Flächennutzungsplan ein Grünzug befindet.

Es ist festzustellen, dass dieser Grünzug sowohl bebaut ist, als auch immer weiter in Richtung Westen als Abstellfläche für Wohnmobile, Wohnanhänger PKWs und sonstige Gegenstände ausgedehnt wird.

Herr Holle fragt an, ob die Nutzung so zulässig oder genehmigt worden ist?

Wenn nein, welche Handlungsmöglichkeiten die Verwaltung sieht?

Antwort der Verwaltung:

Die Bauaufsicht wird den Sachverhalt prüfen und bei Verstößen Maßnahmen einleiten.

TOP 12.12: M 18/0151

Beantwortung der Anfrage von Herrn Holle im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 01.03.2018 zum Thema Anwohnerparken in der Breslauer Straße

Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr StuV/78/XI am 01.03.2018 berichtete Herr Holle, dass er von einem Bürger per E-Mail gefragt worden sei, ob im Bereich der Breslauer Straße die Einrichtung einer Anwohnerparkzone möglich sei.

Antwort der Verwaltung:

Gemäß § 45 Abs. 1 b Ziff. 2 a der Straßenverkehrsordnung (StVO) treffen Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel.

Die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde zur Einrichtung eines Bewohnerparkbereichs muss auf der Grundlage einer Feststellung zum Parkraumangel für die ansässige Wohnbevölkerung durch fehlende private Stellplätze und zugleich Überlastung des öffentlichen Parkraums durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher erfolgen.

Die Bewohner des städtischen Quartiers müssen dafür aufgrund des erheblichen allgemeinen Parkraumangels regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

Auf die Einrichtung einer Bewohnerparkzone besteht kein Anspruch.

Die bestehende Bewohnerparkzone im Bereich des Herold-Centers ist in ein Parkraumbewirtschaftungskonzept eingebunden, welches durch den Straßenbaulastträger dem Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften federführend bearbeitet wird.

In dessen Stellungnahme vom 06.03.2018 heißt es zur Anfrage von Herrn Holle:

„Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum stehen grundsätzlich der Allgemeinheit zur Verfügung. Diese Parkplätze sollen nicht primär den dort ansässigen Bewohnern dienen, sondern sind für den anteiligen Besucherverkehr in den (jeweiligen) Wohngebieten gedacht.“

Es ist sicher richtig, dass es einige Anwohner in der Breslauer Straße gibt, die keinen eigenen Stellplatz besitzen oder diesen nicht anmieten können oder wollen. Diese Situation ist überall im Stadtgebiet vorzufinden. Die Bewirtschaftung von öffentlichem Parkraum mittels

Bewohnerparkzonen ist allerdings nicht zur Lösung dieses Problems gedacht. Parkraumbewirtschaftung ist eine Maßnahme zur Verkehrslenkung und soll somit nicht öffentlichen Parkraum für private Ansprüche reservieren oder indirekt zu diesem Zweck umwandeln. Sonst würden Bewohnerparkbereiche den Ersatz und den Nachweis für privaten Stellplatzraum darstellen.

Vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung eines sogenannten Bewohner-Parkbereiches ausgeschlossen.

Zudem kommt, dass nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich das Regel-Ausnahme-Verhältnis anzuwenden ist. Der Regelfall ist danach derjenige, dass der öffentliche Park- und Verkehrsraum grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern (Anwohnern, Besuchern, Berufstätigen, Pendlern, Gewerbetreibenden etc.) gleichermaßen zur Verfügung gestellt werden muss.

Aus diesem Grund ist auch in Norderstedt bis heute nur eine dementsprechende Ausnahmeregelung eingeführt worden und zwar im Nahbereich zum Einkaufszentrum Herold-Center in Garstedt. Dort wurden allerdings auch keine Bereiche angeordnet, die ausschließlich den Bewohnern zur Nutzung zugeordnet und ausgeschildert wurden, sondern es sind dort Bewohner-Parkzonen mit gleichzeitiger Parkscheiben- oder Parkscheinerlaubnis für „alle Verkehrsteilnehmer“ bis zu 2 Stunden Gesamtparkdauer eingerichtet worden. Insofern wurden bisher nirgendwo im Stadtgebiet Regelungen eingeführt, die Bewohnern ein Anrecht auf einen bestimmten öffentlichen Parkplatz geben.

Ungeachtet dieser Tatsache lehnt der Fachbereich 604 schon vor dem Gleichbehandlungsgebot eine Einrichtung von Bewohnerparkzonen in der Breslauer Straße ab. Nach Umsetzung einer solchen Regelung in der Breslauer Straße würden Anwohner benachbarter Straßen (z. B. Liegnitzer Straße, Gleiwitzer Kehre etc.) ebenfalls den Wunsch nach derartigen Parkregelungen bekunden und analog einfordern.

Eine stadtweit, flächenhaft ausgedehnte Parkraumbewirtschaftung zugunsten von Bewohnern ist aber (wie o. g.) rechtlich nicht anordnungsfähig und widerspräche (nach hiesiger Auffassung) auch der ständigen Rechtsprechung hierzu, weil die Belange vieler Verkehrsteilnehmer dadurch ignoriert würden und keine Ausnahmegenehmigungen für Besucher, Handwerker oder soziale Dienste nach StVO möglich sind.

Es ist richtig, dass vermehrt zu beobachten ist, dass immer häufiger eine einzige Wohneinheit mit bis zu fünf familienzugehörigen PKWs (zuzüglich Besucherverkehr) angefahren wird. Es ist jedoch nicht die Aufgabe der Stadtverwaltung, dieser Entwicklung (mit dem Bau zusätzlicher oder der Reservierung vorhandener öffentlicher Parkmöglichkeiten) entgegenzuwirken, weil die privaten Grundstückseigentümer diese Kraftfahrzeuge nicht selber unterbringen können oder wollen.

Auf verschiedenen privaten Grundstücken (entlang der Breslauer Straße) ist durchaus Platz für die Schaffung zusätzlicher KFZ-Abstellflächen. Ansonsten sind dort im öffentlichen Straßenraum – in unmittelbarer Nähe und auch etwas weiter entfernt – anteilige Besucherparkmöglichkeiten vorhanden. Diese Situation ist in nahezu allen Wohnstraßen im Norderstedter Stadtgebiet gleichartig und daher dort nicht als Besonderheit anzusehen, die eine Ausnahme von o. g. Regel fundiert begründen würde.

Nach allem lehnt der Träger der Straßenbaulast die Umsetzung dieses Vorschlages voll umfänglich ab.“

Nach sachgerechter Interessenabwägung kommt eine Bewohnerparkzone für die Breslauer Straße nicht in Betracht.

TOP 12.13:**Anfrage von Herrn Pender zum geplanten Umbau der Ulzburger Straße**

Herr Pender möchte zunächst einmal das Datum des Beginns der Umbaumaßnahme abgleichen, da in der Zeitung der 26.03.2017 genannt wurde.

Herr Bosse stellt klar, dass der Umbau am 03.04.2018 beginnt.

Weiter war zu lesen, dass auf Höhe der Ulzburger Straße 335/ 337 24 Parkplätze wegfallen, da diese als Abstellfläche für Baufahrzeuge benötigt werden. Herr Pender fragt nach, ob hier von Seiten der Stadt für die Anwohner ein Ausgleich geschaffen werden wird.

Herr Bosse erklärt, dass dies nicht der Fall ist.

Herr Pender erklärt, dass die wenigen Parkflächen, die sich im verkehrsberuhigten Bereich Hermelinweg/ Dachsgang, der sich in wenigen Gehminuten von der Ulzburger Straße 335/337 erreichen lässt, bereits jetzt zu knapp ist. Herr Pender fragt nach, ob es möglich wäre, während der Zeit des Umbaus in dem Bereich die Parkraumüberwachung einzustellen. Herr Bosse verneint dies vehement und sagt zu, dass er noch einmal prüfen lässt, ob sich die Parkraumproblematik in dem Bereich verringern lässt.

TOP 12.14:**Anfrage von Herrn Wiersbitzki zum Fahrradparkhaus Norderstedt-Mitte**

Herr Wiersbitzki bittet darum, dass die Verwaltung die Zahlen zum Fahrradparkhaus zusammenstellt und dem Ausschuss zur Kenntnis gibt, insbesondere die Belegung, bzw. die Belegungsrate.

TOP 12.15:**Anfrage von Herrn Berg zu Messvorrichtungen an Laternenpfählen**

Herr Berg berichtet, dass er vor kurzem den Glashütter Damm entlangfuhr und dabei einen kleinen grauen Kasten, montiert an einem Laternenpfahl, entdeckt hätte. Ein paar Tage darauf hat er Mitarbeiterinnen der Stadt Norderstedt gesehen, die diesen Kasten ausgelesen hätten. Er möchte nun gerne wissen, was es mit diesem Gerät auf sich hat.

Herr Bosse erläutert, dass es sich hierbei um eine Messeinheit handelt, die Verkehrszählungen vornimmt. Diese ist so anzubringen, dass sie nicht durch parkende Autos beeinträchtigt wird, da die Ergebnisse sonst nicht die tatsächlichen Gegebenheiten wiedergeben.

Der nachfolgende Punkt wird in nicht öffentlicher Sitzung beraten.

Die Sitzung ist um 19:32 Uhr beendet.