

B E S C H L U S S V O R L A G E

			Vorlage-Nr.: B 03/0097	
60 - Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr			Datum: 11.03.2003	
Bearb.	: Frau Rimka	Tel.:	öffentlich	nicht öffentlich
Az.	: 6013 ri/ti		X	

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr

27.03.2003

Entwicklung Gewerbegebiet Lawaetzstraße a) Grundsatzbeschluss zur Aufstellung einer Änderung des B-Planes 150 b) Trassenführung der O+W-Straße von der Ulzburger Straße bis zur Waldstraße

Beschlussvorschlag

- a) Für die südliche Teilfläche des Bebauungsplangebietes 150 wird ein Änderungsverfahren eingeleitet.
Planungsziel ist die Erweiterung des vorhandenen Gewerbegebietes nach Süden und die Herausnahme der öffentlichen Straßenverkehrsfläche. Diese Straßenverbindung soll durch das parallel laufende Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße planungsrechtlich gesichert werden.
- b) Der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr beschließt, die in der Sitzung vorgestellte Variante 1 für die weiteren Planungen zur verlängerten Oadby-and-Wigston-Straße - als Verbindung zwischen Ulzburger Straße und Waldstraße - zugrunde zu legen. Die Verwaltung wird gebeten, auf dieser Basis kurzfristig die Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten.

Auf Grund des § 22 GO waren keine/folgende Ausschussmitglieder von der Beratung und von der Beschlussfassung ausgeschlossen; sie waren weder bei der Beratung noch bei der Abstimmung anwesend :

Haushaltsrelevante Daten:

Haushaltsstelle:

Haushaltsplan:

Ausgabe:

Mittel stehen zur Verfügung:

Folgekosten/Jahr:

Erläuterungen zu den Folgekosten:

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in

Sachverhalt

Eine im Gewerbegebiet Lawaetzstraße ansässige Firma beabsichtigt die Erweiterung ihres Unternehmens durch ein Qualitätszentrum, das auf den Flächen südlich des vorhandenen Betriebes entstehen soll (s. Anlage 1). Dieses Zentrum ist für den Betrieb zwingend erforderlich. Der Baubeginn sollte nach Angaben des Unternehmens spätestens am 01.08.2003 erfolgen; die Inbetriebnahme ist bis spätestens Ende 2004 erforderlich.

Diese Erweiterungsabsichten hätten jedoch folgende Konsequenzen :

1. Verkehrliche Konsequenzen

Durch die Erweiterung des Gewerbegebietes Lawaetzstraße entsteht ein nicht unerheblicher Eingriff in die geplante Trasse der Oadby-and-Wigston-Straße als Verbindung zwischen Ulzburger Straße und Waldstraße.

Die bisher vorgesehene Straßenführung ist bei Realisierung der baulichen Erweiterung des Gewerbebetriebes nicht mehr machbar, es wäre eine Verschiebung der Trasse nach Süden erforderlich. Um eine nähere Einschätzung der Auswirkungen zu ermöglichen, ist eine grobe Planung mit einer Verschiebung der Trasse erstellt worden, deren Ergebnis wie folgt beschrieben werden kann:

Variante 1 (s. Anlage 2)

Bei Unterstellung einer der späteren Verkehrsbedeutung angemessenen Trassierung ist einerseits ein Eingriff in die geplante Gewerbefläche nördlich des neu geplanten Wohnbaugebietes Reiherhagen notwendig. Die neue Straße würde nördlich des Grüngürtels – welcher das Wohngebiet vom Gewerbe abschirmen soll - liegen und wäre in diesem Abschnitt mit aktivem Lärmschutz zu versehen. Die Verschiebung der Trasse nach Süden würde aber nördlich der Straße die Ausweisung von Gewerbe möglich machen, dabei bliebe die Flächenbilanz weitgehend identisch.

Im weiteren Verlauf der Variante 1 würde die geplante Friedhofserweiterungsfläche durchschnitten. Der Eingriff in den Rantzauer Forst wäre etwas geringer und die Zerschneidung von Knicks wäre größer als bei der Ursprungstrassierung.

Aus rein straßenbaulichen Aspekten heraus sind, unter dem Vorbehalt, dass lediglich Grobplanungen vorliegen, keine Bedenken gegen die oben beschriebene Alternativtrasse zu erheben. Sollte diese Alternative weiter verfolgt werden, ist - wie bei der bisherigen Planung auch - zur Sicherung des künftigen Verkehrsablauf in Friedrichsgabe einerseits die optionale Verlängerung nach Norden zu beachten. Andererseits wäre bei entwidmeter Lawaetzstraße (Privatstraße) eine Grundstückszufahrt der Firma Jungheinrich auch von Süden über die neue Oadby-and-Wigston-Straße anzustreben, um Durchgangsverkehr aus der östlichen Quickborner Straße herauszuhalten. Die Trassierung sollte auch diese Möglichkeit offen lassen.

Variante 2 (s. Anlage 2)

Weiterhin ist eine zweite Variante entwickelt worden, die zum Ziel hatte, die geplante Friedhofserweiterungsfläche möglichst vollständig zu erhalten. Als Konsequenz daraus ergibt sich

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------

eine Trassenführung, die unter Ausnutzung der Mindestparameter (Radien mit zwei gegenläufigen Bögen die Friedhofserweiterungsfläche zwar nicht in Anspruch nimmt, dafür aber die Gewerbeflächenenerweiterung (B 224 Nord) fast diagonal zerschneidet. Vom straßenbaulichen Aspekt her ist diese Variante nicht zu empfehlen, da die Trassierung gegen die beabsichtigte leistungsfähige Straßenverbindung ausgerichtet ist. Außerdem wäre eine optionale Anbindung an die Lawaetzstraße erschwert. Bei der Bewertung dieser Variante gilt ebenfalls der Vorbehalt, dass es sich bei den bisherigen Betrachtungen nur um grobe Vorabplanungen handelt.

Auswirkungen auf den Planungsablauf

Bekanntermaßen sollte für die bisherigen Planungen – welche im Ausschuss vorgestellt und gebilligt wurden – Anfang des Jahres die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt werden. Auf Grund der aktuellen Überlegungen sind die Pläne, die für den Part Straßenbau fertig gestellt sind und in Kürze durch den landschaftspflegerischen Begleitplan ergänzt werden, noch nicht nach Kiel verschickt worden. Sollte nunmehr eine Alternativtrasse der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt werden, sind die Planfeststellungsunterlagen entsprechend zu überarbeiten. Dabei wird von einem zeitlichen Verzug von etwa einem halben Jahr ausgegangen (Bearbeitungsdauer inkl. Abstimmungen und Beschlüsse), sodass erst im Herbst des Jahres die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt werden könnte. Außerdem wären die Planungsaufträge aufzustocken, da eine solch weitreichende Änderung nicht über die Grundleistungen abgedeckt ist.

Abschließend wird noch auf eine Anregung des Ausschusses eingegangen, dass die Möglichkeit geprüft werden sollte, ob ein Straßentunnel errichtet werden könnte, welcher das erweiterte Gewerbegrundstück mit den geplanten Hochbauten unterqueren würde. Der betroffene Betrieb hat diese Variante entschieden abgelehnt, da die auftretenden Schwingungen durch den Autoverkehr die beabsichtigte Nutzung des geplanten Gebäudes beeinträchtigen würde. Außerdem lassen sich stichwortartig Bedenken, die sich aus fachlicher Sicht ergeben, wie folgt exemplarisch zusammentragen:

- Steigerung der Kosten mindestens um das 5-fache
- Probleme durch weitreichende Eingriffe in das Grundwasser
- Sicherheitsaspekte (aus der bisher geplanten Unterführung wird ein Tunnel), daher höhere Anforderungen an Wartung, Brandschutz etc.
- Probleme bei der Führung der Radfahrer und Fußgänger, Anbindungspunkte
- Probleme bei der Anbindung der Gewerbegebiete (Grace Darex, Lawaetzstraße), da der Tunnel in größerer und längerer Tieflage verlaufen würde
- Schwingungen
- Rechtliche Konsequenzen (Privatgebäude auf öffentlicher Verkehrsfläche)

Aus den oben genannten Gründen wird die Anregung der Untertunnelung seitens der Verwaltung nicht weiter verfolgt.

2. Städtebauliche Konsequenzen (Beurteilung aus stadtplanerischer Sicht)

Durch die beabsichtigte Erweiterung des Gewerbegebietes Lawaetzstraße nach Süden sowie die dadurch notwendige Verlegung der geplanten Oadby-and-Wigston-Straße nach Süden ergibt sich eine neue Flächenverteilung bzw. Erschließungssituation im Gebiet zwischen Reiherhagen und Lawaetzstraße.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in

Das nördlich Reiherhagen geplante Wohngebiet sowie der daran nördlich anschließende Grünzug sind weiterhin Grundlage der Planung. Bisher ist vorgesehen, dass das nördlich dieses Grünzuges geplante Gewerbegebiet von Norden von der geplanten Oadby-and-Wigston-Straße erschlossen wird. Das Gewerbegebiet Lawaetzstraße erfährt keine Erweiterung.

Eine Verlegung der geplanten Oadby-and-Wigston-Straße nach Süden hätte zur Folge, dass die Oadby-and-Wigston-Straße dann direkt am Grünzug vorbeiführt; die geplante Gewerbefläche läge nördlich der geplanten Oadby-and-Wigston-Straße und würde somit von Süden erschlossen.

Variante 1 (s. Anlage 2)

Die bei der Variante 1 neu entstehenden Gewerbeflächen wären im Vergleich zur bisher verfolgten Lösung sowie zur Variante 2 in ihrem Zuschnitt besser nutzbar. Sie würden zudem im räumlichen Zusammenhang mit dem vorhandenen Gewerbegebiet stehen und nicht durch die geplante Oadby-and-Wigston-Straße von diesem getrennt sein. Aus städtebaulicher Sicht hätte die neue Flächenverteilung deutliche Vorteile.

Problematisch erscheint das Heranrücken der Gewerbenutzung an die geplante Neubebauung nördlich Reiherhagen/östlicher Abschnitt unter dem Aspekt des Lärmschutzes (s. 4.2).

Variante 2 (s. Anlage 2)

Die Variante 2 durchschneidet das geplante nördliche Gewerbegebiet nahezu diagonal, sodass sehr ungünstige kaum verwertbare Grundstückszuschnitte entstehen. Aus städtebaulichen Gründen sollte daher von dieser Trassenführung Abstand genommen werden.

3. Grünplanerische Konsequenzen (Beurteilung aus grünplanerischer Sicht)

Gegenüber der bisherigen Lösung würde die bei Variante 1 im Abschnitt zwischen der Bahntrasse und dem Waldrand nach Süden verschobene Trasse der Oadby-and-Wigston-Straße den Waldrand auf einer Länge von ca. 80 m entlasten, gleichzeitig würden aber im weiteren Verlauf dieser Trasse zusätzlich 120 - 150 m Knick beseitigt werden.

Bei Variante 2 würden gegenüber der bisher vorgesehenen Lösung zusätzlich etwa 130 m Knick beseitigt werden. Die Eingriff in den Waldrand ist bei beiden Varianten gleich groß.

Bedeutsamer sind die Auswirkungen der unterschiedlichen Trassenvarianten auf die bereits im Flächennutzungsplan 1984 eingestellte Friedhofserweiterungsfläche. Folgende Friedhofserweiterungsflächen wären bei den unterschiedlichen Planungsvarianten realisierbar:

FNP 1984	Bebauungsplan 224	Vorentwurf O+W-Str. Var.2 *	Vorentwurf O+W-Str. Var.1 + östl Restflä.
brutto 20.632 m ²	brutto 17.168 m ²	brutto 15.668 m ² *	Brutto 15.760 m ²
100%	83,2%	75,9%	76,4%
	Verlust 16,8%	Verlust 24,6%	Verlust 23,6%

*bei Variante 2 könnte ebenfalls die gleiche östliche gelegene Dreiecksfläche wie bei Variante 1 oder eine etwas größere Fläche für die Friedhofserweiterung hinzugenommen werden, sodass die Friedhofserweiterungsfläche wieder die im FNP 1984 dargestellte Größe erreichen könnte

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------

Die verbleibende Friedhofserweiterungsfläche bei Variante 1 ist von ihrem Zuschnitt so ungünstig und mit der verbleibenden Fläche so klein, dass sie aus Sicht des Friedhofsbetreibers keine wirksame Friedhofserweiterung mehr darstellt. Für einen gewissen Ausgleich an Erweiterungsfläche könnte die östlich verbleibende dreieckige Restfläche herangezogen werden. Die nachfolgende Zahlenübersicht verdeutlicht dies.

Gesamtgröße des Friedhofsflurstücks	73.031 m ²	
davon Bolzplatz und Grünfläche	5.913 m ²	
Friedhofsgrundstück brutto	67.118 m²	100 %
		Erweiterungspotenzial
Erweiterungsfläche gemäß FNP 1984 brutto	20.632 m ²	30,7 %
Erweiterungsfläche gemäß B 224 brutto	17.168 m ²	25,6 %
Erweiterungsfläche gemäß O+W-Str. Var.2 brutto	15.668 m ²	23,3 %
Zu Var. 2 zusätzliche Erweiterungsfläche wie bei Var. 1 möglich oder sogar noch etwas mehr	≥ 7.104 m ²	10,6 %
Erweiterungsfläche gemäß O+W-Str. Var.1 + östl. dreieckige Restfläche brutto	15.760 m ²	23,5 %

Aus Sicht der Friedhofsplanung wird die Variante 1 mit dem nach Süden verschobenen Verlauf sehr negativ beurteilt, da sie die seit langem geplanten Friedhofserweiterungsfläche auf eine unbedeutende Größe reduziert. Mit der östlich vom Knick gelegenen Restfläche ließe sich die Friedhofserweiterungsfläche annähernd wieder auf die Größe bringen, die als Erweiterungsfläche im B 224 verblieben war. Der Zuschnitt ist allerdings ungünstiger und die nutzbare Fläche wird durch die Knickschutzstreifen verkleinert.

Bei Variante 2 ist die im Nordwesten von der Trasse angeschnittene Friedhofserweiterungsfläche um ca. 1.500 m² kleiner als bei der bisherigen Lösung, aber viel größer als die bei Variante 1 verbleibende Restfläche. Darüber hinaus besteht bei Var. 2 die Möglichkeit, die Friedhofserweiterung nach Nordosten auf die Dreiecksfläche auszudehnen, die auch bei Variante 1 benötigt wird.

Eine genaue Bedarfsberechnung für die in Norderstedt in den kommenden Jahren erforderlichen Friedhofserweiterungsflächen liegt zz. nicht vor und kann kurzfristig auch nicht erstellt werden. Der durchschnittliche Flächenbedarf je Bestattung ist einerseits seit einigen Jahren durch steigende Anteile von Urnenbestattungen gesunken, auf der anderen Seite dürfte die Zahl der jährlichen Bestattungen in Norderstedt in einigen Jahren ansteigen, da das Durchschnittsalter der Bevölkerung in Norderstedt wächst. Vor ca. zehn Jahren musste das Grünflächenamt davon ausgehen, dass der Erweiterungsbedarf in Friedrichsgabe unmittelbar bevorstand. Die Situation auf dem Waldfriedhof Friedrichsgabe hat sich aber ebenso wie auf den anderen Friedhöfen dadurch entspannt, dass verstärkt abgelaufene Grabstellen zurückgegeben wurden. Das künftige Verhalten der Nutzungsberechtigten ist jedoch nicht abzuschätzen.

Der Harksheider Friedhof war vor einigen Jahre vollständig belegt und es ist abzusehen, dass dieser Zustand in einigen Jahren wieder eintritt. Ähnlich ist die Situation beim kirchlichen Friedhof Garstedt. Der Friedhof Glashütte, an dem die größten Erweiterungsflächen bereitstehen, ist auf Grund seiner Lage am südöstlichen Stadtrand bei den Einwohnern von Friedrichsgabe, Norderstedt-Mitte, Garstedt und Harksheide nicht beliebt. Der Friedhof Friedrichsgabe hat in der Norderstedter Bevölkerung einen besonderen Stellenwert, da er für die Stadtteile Friedrichsgabe, Harksheide und Norderstedt-Mitte sehr zentral gelegen ist. Deshalb werden die bereits im Flächennutzungsplan 1984 dargestellten Friedhofserweiterungsflächen mittelfristig dringend benötigt.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in

Als das Grünflächenamt nach dem Kauf der Flächen am Reiherhagen durch die Entwicklungsgesellschaft den Vorschlag unterbreitete, weitere Friedhofserweiterungsflächen über die im FNP 1984 dargestellte Fläche hinaus einzuplanen, hat der Planungsausschuss beschlossen, an der Darstellung des FNP 1984 festzuhalten und damit einen gewissen zusätzlichen Bedarf abzudecken. Die Bereitstellung zusätzlicher Erweiterungsflächen wurde aus Kostengründen abgelehnt.

Aus dem Blickwinkel des Friedhofsbetreibers wären die bisherige Lösung sowie die Variante 2, die die Bereitstellung von Friedhofserweiterungsflächen in der bereits im Flächennutzungsplan eingestellten Größenordnung von ca. 2 ha ermöglichen, zu bevorzugen.

4. Lärmschutz / Immissionsschutz

4.1 Straßenverkehrslärm

Für die ursprünglich geplante Trasse wurde im Bereich des Friedhofes eine aktive Lärmschutzeinrichtung von der Waldstraße kommend bis Höhe Wasserwerk eingeplant (Ausführung der Lärmschutzwand analog der Anlage in der Straße Harckesheyde). Für den weiteren Verlauf ist gemäß Berechnungen kein aktiver Lärmschutz zur Bebauung Reiherhagen notwendig gewesen. Hier sollte dennoch ein Erdwall entlang der Straße errichtet werden, um bis zur Realisierung des Gewerbegebietes B 224 Nord eine Abschirmung für die Wohnbebauung zu erhalten. Diese Maßnahme wäre mit dem zu erwartenden Bodenüberschuss durch den dortigen Aushub verhältnismäßig kostengünstig gewesen.

Mit Verschiebung der Trasse nach Süden und der gleichzeitigen Heranrückung der Straße zum Wohngebiet Reiherhagen entsteht ein größerer Anspruch an Lärmschutzmaßnahmen, sodass hier ein aktiver Lärmschutz eingeplant werden muss. Die Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzeinrichtung richtet sich nach den – bei Neubauten oder wesentlichen Veränderungen von öffentlichen Straßen – gesetzlich einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten in Wohngebieten. Als Anlage 3 ist ein Plan beigefügt, der eine mögliche Lösung (Wohngebiet, Grüngürtel, Lärmschutz und Straße) für die Variante 1 im Schnitt darstellt.

4.2 Gewerbelärm

Durch das Heranrücken der Gewerbenutzung an die geplante Neubebauung nördlich Reiherhagen/östlicher Abschnitt sowie die bereits vorhandene Bebauung entsteht ein Untersuchungsbedarf hinsichtlich der Verträglichkeit der beiden Nutzungen Wohnen und Gewerbe. Durch eine lärmtechnische Untersuchungen müsste die Zulässigkeit unter diesem Aspekt beurteilt werden; erforderliche Maßnahmen müssten aufgezeigt werden.

4. Planungsrechtliche Konsequenzen/Realisierungszeitraum

Die Flächen südlich des vorhandenen Gewerbebetriebes sind größtenteils Bestandteil des rechtskräftigen B-Planes 150. Dieser setzt für den Bereich der Erweiterungsabsichten die Straßenverkehrsfläche der Planstraße A (geplante Verlängerung Harckesheyde) fest, die planungsrechtlich das Verbindungsstück zwischen der Lawaetzstraße und der im östlich angrenzenden B-Plan 152 festgesetzten Straßenverkehrsfläche darstellt. (s. Anlagen 4 und 5)

Eine Befreiung für die Überbauung der festgesetzten Straßenverkehrsfläche könnte im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens nicht erteilt werden, da die Rechtsgrundlagen nicht gegeben sind. Die Grundzüge der Planung würden ebenso wie die nachbarlichen Belange berührt.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------

Eine Änderung des Bebauungsplanes ist daher erforderlich, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterungsabsichten zu schaffen.

Im Rahmen eines solchen Verfahrens müsste begründet werden, warum auf die Verbindungsstraße zwischen Ulzburger Straße und Lawaetzstraße verzichtet werden soll bzw. wie planungsrechtlich "Ersatz" geschaffen werden soll.

Inhaltlich ist die Ersatzstraße, verlängerte Oadby-and-Wigston-Straße zwischen Waldstraße und Ulzburger Straße, bereits politischer Wille. Das Planfeststellungsverfahren soll eingeleitet werden (s. 1.). Ein B-Plan-Änderungsverfahren könnte jedoch parallel bzw. mit ggf. rechtlich erforderlichem Zeitversatz zum Planfeststellungsverfahren betrieben werden.

Unrealistisch sind die zeitlichen Vorstellungen des Unternehmens bzgl. der Realisierung des geplanten Vorhabens (Baubeginn spätestens 1.08.2003).

Mit einem Planfeststellungsbeschluss ist frühestens ein Jahr nach Einleitung eines entsprechenden Verfahrens zu rechnen. Das B-Plan-Verfahren mit den entsprechenden Verfahrensschritten/Beschlüssen benötigt einen ähnlichen Mindestzeitraum.

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung können somit zwar auf diesem Wege eines B-Plan-Änderungsverfahrens geschaffen werden; ein Abschluss dieses Verfahrens (bzw. Stand nach § 33 BauGB) kann aus o. g. Gründen bis Ende Juli 2003 jedoch nicht erreicht werden.

5. Zusammenfassende Empfehlung (einschl. erforderlicher Beschlüsse)

Aus verkehrlicher Sicht und städtebaulicher Sicht wird die **Variante 1** gegenüber der **Variante 2** eindeutig bevorzugt.

Die Entwurfsparameter dieser Variante werden der späteren Bedeutung der Straße gerechter. Außerdem ist hier eine Anbindung an die Lawaetzstraße ohne Probleme möglich. Weiterhin wird vor dem Hintergrund des starken Interessenkonfliktes beim Eingriff in den Rantzauer Forst eine Minimierung der auf das notwendige Maß zu beschränkende Inanspruchnahme des Waldes sehr begrüßt. Positiv wirkt sich auch die Länge der Straße auf die Gesamtbewertung aus, die Variante 1 ist geringfügig kürzer als die Ursprungsvariante und die Variante 2.

Die durch die Variante 1 entstehenden Grundstückszuschnitte des geplanten Gewerbegebietes sind deutlich besser nutzbar als die durch Variante 2 verursachten.

Die aus grünplanerischer Sicht entstehenden Nachteile der Verkleinerung der Friedhofsfläche und des ungünstigeren Zuschnittes sind in Hinblick auf eine ansonsten deutlich bessere Gesamtlösung für diesen Bereich vertretbar.

Aus o. g. Gründen sollten die erforderlichen Planungen bzw. Verfahren (B-Plan-Änderung, Planfeststellungsverfahren) für die Erweiterung des Unternehmens eingeleitet werden.

Zur Umsetzung und Präzisierung der Straßenplanung ist ein Zusatzauftrag für die Planungsleistungen notwendig.

Anlage(n)

1. Plan der Erweiterungsabsichten
2. Verlängerte Oadby-and-Wigston-Straße, Variante I und II
3. Schnitte Lärmschutzwand/Bebauung: Reiherhagen, Norderstedt-Mitte
4. Ausschnitt B-Plan 150

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------

5. Ausschnitt B-Plan 152

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------