

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

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>Körperschaft : Stadt Norderstedt</b>                                  |                             |
| <b>Gremium : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr, StuV/020/ X</b> |                             |
| <b>Sitzung am : 16.07.2009</b>   |                             |
| <b>Sitzungsort : Sitzungsraum 2 Rathausallee 50, 22846 Norderstedt</b>   |                             |
| <b>Sitzungsbeginn : 18:15<br/>n</b>                                      | <b>Sitzungsende : 20:57</b> |

**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. | Arne - Michael Berg     |
| Schriftführer/in | : gez. | Reinhard Kremer-Cymbala |

## TEILNEHMERVERZEICHNIS

|               |  |
|---------------|--|
| Körperschaft  | : Stadt Norderstedt                          |
| Gremium       | : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr |
| Sitzungsdatum | : 16.07.2009                                 |

### Sitzungsteilnehmer

Vorsitz

**Herr Arne - Michael Berg**

Teilnehmer

**Herr Uwe Engel**

**Herr Hans-Günther Eßler**

**Herr Peter Holle**

**Herr Tobias Mährlein**

**Herr Wolfgang Nötzel**

**Frau Maren Plaschnick**

**Herr Dr. Norbert Pranzas**

**Herr Ernst-Jürgen Roeske**

**Herr Joachim Schulz**

**Herr Arne Schumacher**

**Herr Nicolai Steinhau-Kühl**

**Frau Marlies Krogmann**

**ab 19.28 Uhr für Herrn Nötzel**

**ab 18:24 Uhr**

**bis 19.28 Uhr**

**für Herrn Lange**

**Stadtvertreterin**

Verwaltung

**Frau Claudia Becker**

**Herr Thomas Bosse**

**Frau Anne Ganter**

**Herr Bernhard Kerlin**

**Herr Reinhard Kremer-Cymbala**

**Herr Mario Kröska**

**Herr Wolfgang Seevaldt**

**Herr Michael Sprenger**

**Frau Claudia Takla-Zehrfeld**

Entschuldigt fehlten

**Herr Jürgen Lange**

3  
**VERZEICHNIS DER**  
**TAGESORDNUNGSPUNKTE**

|               |  |
|---------------|--|
| Körperschaft  | : Stadt Norderstedt                          |
| Gremium       | : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr |
| Sitzungsdatum | : 16.07.2009                                 |

**Öffentliche Sitzung**

**TOP 1 :**

**Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit**

**TOP 2 :**

**Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung**

**TOP 3 :**

**Einwohnerfragestunde**

**TOP 3.1 :**

**Einwohnerfrage Frau Niehusen zum Baumschutz**

**TOP 3.2 :**

**Einwohnerfrage Frau Runge-Schniedeweck**

**TOP 4 : A 09/0338**

**Antrag der GALiN zum Thema: "Projekt Quartiersmanagement Norderstedt-Mitte, hier: Grundsatzbeschluss..."**

**TOP 5 : A 09/0339**

**Einführung von Haltebuchten an den Bushaltestellen im Friedrichsgaber Weg  
hier: Antrag der FDP**

**TOP 6 : A 09/0340**

**Errichtung eines Kreisverkehres am Knotenpunkt Friedrichsgaber Weg/Ecke Stettiner  
Straße  
hier: Antrag der FDP**

**TOP 7 : B 09/0332**

**Beschluss zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2030**

**TOP 8 : M 09/0336**

**Besprechungspunkt: Konjunkturprogramm II - Förderbereich kommunale Straßen  
(Lärmschutzmaßnahmen); hier: beantragte Maßnahmen**

**TOP 9 : B 09/0326**

**Ausweisung von Baum-Naturdenkmale  
hier: Grundsatzbeschluss zum Erlass einer Satzung**

**TOP 10 :**

**Berichte und Anfragen - öffentlich**

**TOP 10.1 M 09/0337**

:

**Zum Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 05.02.2009****TOP 10.2 M 09/0344**

:

**Anfrage von Herrn Schumacher zu den Parkplätzen vor der Vicelin Kirche  
TOP 13.12 der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am  
18.06.2009****TOP 10.3 M 09/0347**

:

**Anfrage von Frau Plaschnik zum Moorbeketal aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung  
und Verkehr am 18.06.2009 - StuV/018/X, Pkt. 13.9****TOP 10.4 M 09/0348**

:

**Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vom 02.07.2009 - StuV/019/ X -****Hier: TOP 9.8: Anfrage von Herrn Mährlein zu den Schlichtwohnungen in  
Norderstedt****Herr Mährlein bittet die Verwaltung um eine schriftliche Auskunft darüber, wie viele  
Schlichtwohnungen es in Norderstedt gibt und wo sie sich befinden.****TOP 10.5 M 09/0349**

:

**Wegweisende Beschilderung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes Pinneberg für  
den Freizeitradverkehr auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt****TOP 10.6 M 09/0353**

:

**Ulzburger Straße - Abschnitt nördlich der Rathausallee bis Harckesheyde****Hier: Workshop am 06.09.2009****TOP 10.7**

:

**Bericht von Herrn Engel zum Knotenpunkt Friedrichsgaber Weg/Friedrich-Ebert-Straße****TOP 10.8**

:

**Anfrage von Frau Plaschnik zur Verbesserung der Fahrradabstellanlage ARRIBA****TOP 10.9**

:

**Anfrage von Herrn Mährlein zur Querungshilfe an der Ulzburger Straße vor Schlichting****TOP****10.10 :****Herr Mährlein zur Beantwortung seiner Anfrage zum Nachtbus nach Glashütte****TOP****10.11 :****Anfrage von Herrn Mährlein zum Friedrichsgaber Weg/ P9****Nichtöffentliche Sitzung****TOP 11 :****Berichte und Anfragen - nichtöffentlich**

**TOP 11.1 M 09/0343**

:

**Antrag auf Änderung des B-Planes 128 West zum Zwecke der Herausnahme einer  
Wegeverbindung  
Einziehung einer Wegefläche**

**TOP 11.2 M 09/0346**

:

**Antrag zur Errichtung einer Brecheranlage auf einem Grundstück Beim Umspannwerk  
in Norderstedt - Friedrichsgabe (BimSchG-Antrag)**

## TAGESORDNUNGSPUNKTE

|               |  |
|---------------|--|
| Körperschaft  | : Stadt Norderstedt                          |
| Gremium       | : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr |
| Sitzungsdatum | : 16.07.2009                                 |

### Öffentliche Sitzung

#### **TOP 1:**

#### **Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit**

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit mit 10 Mitgliedern fest.

#### **TOP 2:**

#### **Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung**

Es werden keine Anträge zur Tagesordnung gestellt:

Abstimmungsergebnis zur Tagesordnung: einstimmig

#### **TOP 3:**

#### **Einwohnerfragestunde**

Es werden folgende Fragen von EinwohnerInnen gestellt:

##### **TOP 3.1:**

#### **Einwohnerfrage Frau Niehusen zum Baumschutz**

Frau Ingrid Niehusen, Falkenbergstraße 160 22844 Norderstedt

Frau Niehusen fragt Herrn Kerlin, ob er der Meinung ist, dass die Bäume der Stadt Norderstedt durch das Landesnaturschutzgesetz ausreichend geschützt sind.

Herr Kerlin antwortet, dass unter Tagesordnungspunkt 9 eine Schutzmöglichkeit vorgestellt wird, er persönlich sich aber insgesamt einen besseren Schutz vorstellen könnte.

##### **TOP 3.2:**

#### **Einwohnerfrage Frau Runge-Schniedeweck**

Frau Christa Runge-Schniedeweck, Depenwisch 10, 22395 Hamburg

Sie nimmt Bezug auf ihr Grundstück im Tulpenstieg 22 und führt aus, dass aus den ihr im Zusammenhang mit einem auf dem Nachbargrundstück erteilten Bauvorbescheid

übersandten Unterlagen keine Details der Bebauung ersichtlich sind.

Herr Bosse antwortet, dass sie alle Unterlagen, die der Stadt im Vorbescheidsverfahren vorliegen, übersandt bekommen hat. Als einziges fehlt aus datenschutzrechtlichen Gründen der Name Antragsstellers. Weitere Unterlagen sind in diesem Stadium auch nicht notwendig, da es sich ja noch nicht um einen detaillierten Bauantrag handelt.

**TOP 4: A 09/0338**

**Antrag der GALiN zum Thema: "Projekt Quartiersmanagement Norderstedt-Mitte, hier: Grundsatzbeschluss..."**

Herr Holle erscheint um 18.24 Uhr zur Sitzung

Frau Plaschnick erläutert den Antrag aus Sicht ihrer Fraktion.

Der Ausschuss diskutiert kontrovers über den Antrag.

**Abstimmung:**

Die Vorlage wurde mit 1 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

**TOP 5: A 09/0339**

**Einführung von Haltebuchten an den Bushaltestellen im Friedrichsgaber Weg hier: Antrag der FDP**

Herr Mährlein begründet den Antrag für seine Fraktion.

Der Ausschuss diskutiert über den Antrag.

Der Antrag wird um die Bezeichnung des Abschnittes ergänzt

**Beschluss**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr beauftragt die Verwaltung zu prüfen, an welchen Bushaltestellen im Friedrichsgaber Weg/Niendorferstraße, Abschnitt Buchenweg bis Ohechaussee, die Einrichtung von Haltebuchten ohne zusätzliche Grundstückskäufe kurzfristig möglich wäre.

**Abstimmung:**

Die Vorlage wurde mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltungen einstimmig beschlossen.

**TOP 6: A 09/0340**

**Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Friedrichsgaber Weg/Ecke Stettiner Straße hier: Antrag der FDP**

Herr Mährlein begründet den Antrag für seine Fraktion

Der Ausschuss diskutiert kontrovers über den Antrag.

Herr Schumacher stellt für seine Fraktion den folgenden Änderungsantrag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, für den o. g. Einmündungspunkt ein Kreisverkehrsbauwerk zu planen und das Ergebnis dem Ausschuss in seiner Sitzung

am 03.09.2009 zu Beschlussfassung vorzulegen. Bei der Planung sind die verkehrstechnischen und kostenrelevanten Faktoren synoptisch gegenüber zu stellen, einschließlich der notwendigen Grunderwerbskosten.

2. Der Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr zur Errichtung einer T-Kreuzung mit Lichtzeichenanlage an diesem Einmündungspunkt vom 19.02.2009 wird aufgehoben.
3. Entstehende Mehrkosten zu den hierfür im Haushalt benannten Mitteln sind aus der allgemeinen Rücklage zu entnehmen.

Abstimmungsergebnis zum Änderungsantrag:

6 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen damit angenommen, es erübrigt sich eine Abstimmung über den ursprünglichen Antrag.

Herr Bosse weist darauf hin, dass der beschlossene Sitzungstermin aus Sicht der Verwaltung nicht eingehalten werden kann. Der Ausschuss nimmt dies zur Kenntnis.

**Beschluss:**

4. Die Verwaltung wird beauftragt, für den o. g. Einmündungspunkt ein Kreisverkehrsbauwerk zu planen und das Ergebnis dem Ausschuss in seiner Sitzung am 03.09.2009 zu Beschlussfassung vorzulegen. Bei der Planung sind die verkehrstechnischen und kostenrelevanten Faktoren synoptisch gegenüber zu stellen, einschließlich der notwendigen Grunderwerbskosten.
5. Der Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr zur Errichtung einer T-Kreuzung mit Lichtzeichenanlage an diesem Einmündungspunkt vom 19.02.2009 wird aufgehoben.
6. Entstehende Mehrkosten zu den hierfür im Haushalt benannten Mitteln sind aus der allgemeinen Rücklage zu entnehmen.

**Abstimmung:**

Die geänderte Vorlage wurde mit 6 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich beschlossen.

**TOP 7: B 09/0332**

**Beschluss zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2030**

Herr Bosse gibt eine kurze Einführung ins Thema und beantwortet zusammen mit Frau Takla Zehrfeld die Fragen des Ausschusses.

Herr Nötzel verlässt um 19.28 Uhr die Sitzung, für ihn nimmt Herr Eßler an der Sitzung teil.

Der Ausschuss diskutiert, auch mit der Verwaltung, über die Vorlage.

**Beschluss:**

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept – ISEK – wird in der Fassung der Anlage Nr. 1 zur Vorlage Nr. 09/0332 beschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des ISEK die im Konzept aufgeführten Projekte weiter zu entwickeln und auf die jeweilige Fördermöglichkeit zu prüfen.

**Abstimmung:**

Die Vorlage wurde mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltungen einstimmig beschlossen.

**TOP 8: M 09/0336**

**Besprechungspunkt: Konjunkturprogramm II - Förderbereich kommunale Straßen (Lärmschutzmaßnahmen); hier: beantragte Maßnahmen**

Frau Ganter erläutert die Vorlage und beantwortet zusammen mit Herrn Bosse die Fragen des Ausschusses.

Es wird der folgende Bericht gegeben:

Das Antragsverfahren zum Konjunkturpaket II läuft in zwei Antragsstufen ab. In der 1. Antragsstufe wurden bis zum 08.05.2009 von den Kommunen für die Förderbereiche Kommunale Straßen (Lärmschutzmaßnahmen) und Städtebau Maßnahmen für die Jahre 2009 – 2011 eingereicht. Das Land entscheidet bis Ende Juni 2009 über die Förderfähigkeit der Anträge. Die ausgewählten Maßnahmen müssen dann von den Antragstellern in der 2. Antragsstufe konkretisiert werden. Insgesamt stehen dem Land 3,16 Mio. € für den Förderbereich Kommunale Straßen (Lärmschutzmaßnahmen) zur Verfügung.

Für die 1. Antragsstufe des Konjunkturprogramms II hat die Stadt Norderstedt 4 Maßnahmenpakete aus der Lärminderungsplanung (Anhang 8 des Lärmaktionsplanes) für den Förderbereich kommunale Straße (Lärmschutzmaßnahmen) zusammengestellt und vorbehaltlich der Zustimmung des Hauptausschusses fristgerecht beantragt. Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 11.05.2009 diesem Antrag grundsätzlich zugestimmt. Die beantragten Maßnahmen entsprechen einer Investition von geschätzten 985.000 €. Unter Berücksichtigung der Regelförderquote des Konjunkturprogramms II von 75% verbliebe daraus ein Eigenanteil für die Stadt Norderstedt in Höhe von 246.250 €. Bei den ausgewählten Paketen handelt es sich um folgende Maßnahmen und damit verbundene Kostenansätze:

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. Anlage von baulichen Querungshilfen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierungen (per verkehrsrechtlicher Anordnung) an besonderen Lärmschwerpunkten im Norderstedter Straßennetz: | <b>400.000 €</b> |
| 2. verkehrlenkende Maßnahmen: Förderung intermodaler Verkehre als Voraussetzung für Modal Split-Veränderungen:   | <b>240.000 €</b> |
| 3. Ausbau der Ruhigen Achse "Tarpenbek" mit Querungsstellen:   | <b>195.000 €</b> |
| 4. Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht (LOA 5D oder vergleichbar) für die Poppenbütteler Straße:   | <b>150.000 €</b> |

Zu 1.:

Die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf ausgewählten, stark durch Lärm belasteten Abschnitten im Norderstedter Straßennetz (vgl. Abb. 6a des Lärmaktionsplans) soll in ihrer Wirkung durch die Anlage von baulichen Querungshilfen unterstützt werden. Ziel ist eine Verstetigung des Verkehrs, die zu einer Verringerung der Lärmbelastung in Verbindung mit einem Sicherheits- und Komfortgewinn für die schwächeren Verkehrsteilnehmer/-innen führen soll. Die Tempo-30 Bereiche sollen dabei nicht auf ganze Straßen sondern vielmehr auf kurze Abschnitte beschränkt bleiben.

Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist eine verkehrsrechtliche Einzelfallprüfung für jeden betroffenen Straßenabschnitt. Solche Maßnahmen können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) z.B. auch zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen erforderlich sein. Maßgeblich dabei ist, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführte Lärmrichtwerte überschreiten, verdichtet sich der Ermessensspielraum der Behörden zur Pflicht. Für die Einzelfallprüfung ist folgendes Vorgehen erforderlich:

Grundlage ist eine schalltechnische Untersuchung nach den Vorschriften der RLS 90 mit aktuellen Verkehrszahlen der zu untersuchenden Straßenabschnitte. Diese Untersuchungen sind vom Träger der Straßenbaulast durchzuführen (§5b Abs.5 Straßenverkehrsgesetz - StVG).

Die Einzelfallprüfung obliegt der örtlichen Verkehrsaufsicht die anhand folgender Kriterien entscheiden muss:

1. die Höhe der Lärmbelastung gemäß RLS 90,
2. die Anzahl der Betroffenen,

3. eine erforderliche Entlastungswirkung von mind. 3 dB(A) wobei die ermittelten Ergebnisse grundsätzlich aufzurunden sind,
4. die Funktion der Straße,
5. die Sensibilität des Umfeldes z.B. Gebietstyp,
6. mögliche Verkehrsverlagerungen.

Laut der telefonischen Auskunft von Herrn Germann vom Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr am 24.6.2009 ist es sinnvoll, auch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, als Fachaufsicht für die verkehrsrechtlichen Entscheidungen (§ 8 Abs. 1 StrVRZustVO) in die Prüfung einzubinden, da die Problematik komplex und neuartig sei. Derzeit werden für die Einzelfalluntersuchungen die schalltechnischen Berechnungen vorgenommen.

Nach den Berechnungsmethoden der RLS 90 führt die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu einer Lärminderung von 2,4 dB(A). Das entspricht in seiner lärmindernden Wirkung annähernd einer Halbierung des Verkehrsaufkommens. Die Maßnahme ist damit hoch wirksam. Allerdings sprechen die Erfahrungen dafür, dass die angeordneten Geschwindigkeiten (sei es 50 km/h oder 30 km/h) von vielen Verkehrsteilnehmern überschritten werden, wenn das möglich ist. Deshalb hilft eine bauliche Unterstützung der verkehrsrechtlichen Anordnung mit Hilfe von Querungshilfen für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen dabei, die Anordnungen im täglichen Verkehrsgeschehen wirksam umzusetzen.

Die genaue räumliche Einordnung der Querungshilfen hängt von diversen Faktoren ab, u.a. auch von der zur Verfügung stehenden Fläche. Die Lage und Ausgestaltung wird erst im Zuge der Entwurfsplanung für jede einzelne Querung in der Detailschärfe geprüft und festgelegt.

Im Antrag für das Konjunkturprogramms II sind folgende Straßenabschnitte berücksichtigt worden:

1. Niendorfer Straße (Hökertwiete)
2. Friedrichsgaber Weg (Buschweg)
3. Stonsdorfer Weg
4. Waldstraße (2 Querungshilfen)
5. Glashütter Damm
6. Ohechaussee
7. Poppenbütteler Straße (nördlich der Segeberger Chaussee)

Die Kostenschätzung beruht zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf der Annahme, dass die 8 Querungshilfen zu einem Durchschnittspreis von jeweils ca. 50.000 € zu errichten sind.

Zu 2.:

Zur Erweiterung des Mobilitätsangebotes und zur besseren Auslastung des ÖPNV sollen vorhandene und für die städtische Infrastruktur bedeutende Umsteigepunkte (Bus- und Bahnhaltestelle) zu Verknüpfungs- / Mobilpunkten ausgebaut werden. Dabei soll das vorhandene Angebot der Umsteigepunkte ergänzt und qualitativ verbessert werden. Das kann z.B. durch eine Koppelung mit P+R bzw. B+R-Anlagen, ggf. der Einrichtung von Taxihalteplätzen und einem Car-Sharing-Standort, über ein einheitliches Informationssystem für alle Mobilitätsangebote mit Stadtplan, Telefonzelle etc. erreicht werden. Die inhaltlichen Details müssen noch festgelegt werden.

Zur Zeit werden folgende Standorte favorisiert (vgl. auch Abb. 6b des LAP):

- Meeschensee,
- Friedrichsgabe Nord / Quickborner Straße,
- ZOB Norderstedt Mitte,
- ZOB Garstedt,
- Glashütter Markt

Der Kostenansatz geht zunächst von 5 Mobilpunkten zu je ca. 30.000 € aus. Die endgültige Auswahl ist abhängig von der in 2009 zu entwickelnden Konzeption.

Sämtliche Standorte für "Mobilpunkte" werden derzeit schon als Verknüpfungspunkte von mindestens 3 Verkehrsträgern genutzt.

Ergänzend dazu, aber über das Konjunkturprogramm II nicht förderfähig, sieht der Lärmaktionsplan weitere Maßnahmen zur verstärkten Nutzung des ÖPNV-Angebotes vor. Dazu zählen zielgerichtete Informationen über Umfang und Qualität der Infrastrukturangebote wie die Herausgabe einer Umweltverbundkarte (Kostenansatz: 15.000 €) und ein individuelles Marketing für den ÖPNV (persönliche Kontaktaufnahme und -beratung, Schnuppertickets etc. zur Verhaltensänderung, Kostenansatz: 75.000 €). Beide Instrumente haben sich andernorts als sehr erfolgreich erwiesen.

Zu 3.:

Die Ruhige Achse Tarpenbek genießt in der Norderstedter Bevölkerung einen hohen Stellenwert, wie das Mitwirkungsverfahren zur Lärminderungsplanung gezeigt hat. Sie stellt einen Baustein zur Verlagerung von vorwiegend innerstädtischem Verkehr auf den Umweltverbund dar – hier das zu Fuß gehen und Radfahren. Die Ruhige Achse Tarpenbek kann und soll in ihrer Funktion gestärkt werden, indem sie baulich aufgewertet wird. Dazu sind u.a. die Straßenquerungen von Alter Kirchenweg und Langenharmer Weg zu erleichtern, was durch die Anlage baulicher Querungshilfen vorgesehen ist. Die ergänzenden Querungen dienen dabei der Geschwindigkeitsdämpfung zum Zwecke einer Lärminderung in Verbindung mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen im Bereich der z.T. stark frequentierten Straßen. Verbunden damit ist zugleich eine Steigerung der stadträumlichen Qualität dieser zentralen Route (ist auch eine ausgewiesene Route des landesweiten Freizeitnetzes für den Radverkehr).

Die genaue Ausgestaltung der Querungsstellen bleibt der noch vorzunehmenden Entwurfssplanung vorbehalten. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h an diesen Stellen würde sich unterstützend auf den angestrebten Gewinn an Querungssicherheit und Komfort auswirken. Eine solche Anordnung ist jedoch abhängig vom Ergebnis der Einzelfallprüfung.

Zu 4.:

Auf der Poppenbütteler Straße ist im Abschnitt zwischen Segeberger Chaussee und Tangstedter Landstraße auf ca. 325 m der Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht (LOA 5D oder vergleichbare Qualität) vorgesehen. Der Abschnitt wird durch 2 durch Lichtsignalanlagen gesteuerte Kreuzungen begrenzt.

Diese Maßnahme geht über den Maßnahmenkatalog in Anhang 8 des LAP hinaus, da sie eine neue Entwicklung darstellt. Bislang waren nur sogenannte offenporige Asphalte mit einer deutlich lärmindernden Wirkung bekannt, die sich insbesondere auf Autobahnen und Bundesstraßen bewährt haben. Sie setzen jedoch höhere Fahrgeschwindigkeiten zum Erhalt der lärmindernden Wirkung voraus und sind damit nicht für den innerstädtischen Bereich geeignet. Außerdem ist deren Einbau und Pflege sehr kostenintensiv.

Die Stadt Düsseldorf hat in Zusammenarbeit mit der Uni Bochum eine sogenannte lärmoptimierte Asphalt-Deckschicht (LOA 5 D) entwickelt und baut diese seit 3 Jahren erfolgreich ein. Es handelt sich dabei um eine "dichte" Deckschicht, die nur in den oberen 4 cm der Straßenoberfläche eingebaut wird - also auch für eine Deckschichtsanierung geeignet ist. Die Kosten liegen geringfügig über den normal Üblichen, da z.B. keine aufwendige Entwässerung erforderlich wird wie beim offenporigen Asphalt (z.B. 2 OPA). Messtechnisch nachgewiesen wurde eine Lärminderung gegenüber den alten Belägen von > 4 dB(A) für Pkw und > 2 dB(A) für Lkw bei Fahrgeschwindigkeiten im innerstädtischen Bereich von 50 km/h. Damit käme es beim Einbau dieses Belages nicht nur zu einer Erneuerung der Deckschicht, sondern auch zu einer wirksamen Aufwertung der Fahrbahndecke im Sinne der Lärminderungsplanung. Mehrere andere Städte in Deutschland wollen in diesem Jahr ebenfalls dieses Material einbauen.

#### Aktueller Zwischenstand:

Am 25.06.2009 informierte das Umweltministerium die Stadtverwaltung vorab per mail, dass die Anträge unter Vorbehalt in das Förderprogramm zum Konjunkturpaket II Lärmsanierung an kommunalen Straßen mit einer Investitionssumme von 300.000 € aufgenommen sind (s.

auch Pressemitteilung des Umweltministers als Anlage 1 und Liste der zur Förderung ausgewählten Projekte als Anlage 2). Der Antrag ist neu unter der Bezeichnung "bauliche Lärminderungsmaßnahmen mit Ausbau der ruhigen Achse "Tarpenbek", Geschwindigkeitsreduzierungen und lärmindernden Decken" zu konzipieren, um den Förderbedingungen zu entsprechen. Weitere Details zur Vervollständigung des Antrags mit den Nachweisen der Fördervoraussetzungen müssen noch mit dem Umweltministerium, dem Innenministerium und der I-Bank abgestimmt werden.

Weiteres Verfahren:

Das Verfahren des Innenministeriums zur Vergabe der Fördermittel im Rahmen des Konjunkturprogramms II sieht nun eine zweite Antragsstufe vor, in der u.a. auch verbindliche Zusagen über die Finanzierung der ausgewählten Maßnahmen durch die Stadt Norderstedt erforderlich sind. Hierfür bereiten die Fachbereiche Verkehrsflächen und Entwässerung und Umwelt einen modifizierten Förderantrag unter der neuen Überschrift "bauliche Lärminderungsmaßnahmen mit Ausbau der ruhigen Achse "Tarpenbek", Geschwindigkeitsreduzierungen und lärmindernden Decken" vor. Darin werden Maßnahmen aus den bisherigen Maßnahmenpaketen 1, 3 und 4 enthalten sein. Das Maßnahmenpaket 2. „verkehrslenkende Maßnahmen: Förderung intermodaler Verkehre als Voraussetzung für Modal Split-Veränderungen“ darf nicht mehr aufgenommen werden, da Projekte in Verbindung mit einer ÖPNV-Förderung nicht im Rahmen des Konjunkturprogrammes II förderfähig sind. Zunächst ist ein neues Maßnahmenpaket mit Investitionen von insgesamt 300.000 € (225.000 € Fördermittel und 75.000 € Eigenanteil) zusammenzustellen. Weitere lärmindernde Maßnahmen aus der 1. Stufe sind als Alternative anzugeben, falls eine rechtzeitige Umsetzung aus verfahrenstechnischen Gründen nicht gelingt. Daher wird zur Zeit auch geprüft, ob der Einbau der LOA 5 D z.B. auch auf der Niendorfer Straße (Ochsenzoller Str. - Kirchenstraße) erfolgen kann. Dieser Abschnitt gehört ebenfalls zu den identifizierten Lärmschwerpunkten und könnte ggf. für das 2. Quartal 2010 in das Antragsprogramm aufgenommen werden.

Für diese Antragsstufe wurde der Stadtverwaltung eine Antragsfrist von 8 bis 12 Wochen gewährt.

Alle Maßnahmen des am 15.07.2008 durch die Stadtvertretung beschlossenen Lärmaktionsplan 2013 „Norderstedt. Lebenswert leise“, die bis 2013 ergriffen werden sollen, sind in den verwaltungsinternen Entwurf für die Haushaltsjahre 2010 / 2011 und das Investitionsprogramm eingeflossen. Dabei handelt es sich um geplante Maßnahmen, die maßgeblich durch die Fachbereiche 6011, 6013, 602 und 604 und 702 wahrgenommen werden.

Die beantragten Maßnahmen aus dem Konjunkturpaket II (ausgenommen der LOA 5 D - Maßnahmen) sind demzufolge ebenfalls im Haushaltsentwurf 2010 / 2011 und Investitionsprogramm enthalten - allerdings über die Jahre bis 2013 verteilt. Sollte im Spätsommer des Jahres die Zustimmung des Landes zu den geplanten Maßnahmen erteilt werden, so werden die förderfähigen Maßnahmen auf die Jahre 2010 / 2011 konzentriert.

Die Anlagen wurden mit der Einladung versandt.

**TOP 9: B 09/0326**

**Ausweisung von Baum-Naturdenkmale**

**hier: Grundsatzbeschluss zum Erlass einer Satzung**

Herr Kerlin und Herr Sprenger stellen die Vorlage vor und beantworten die Fragen des Ausschusses.

Die Beschlussfassung des Ausschusses für Umwelt vom 15.07.2009 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

**Beschluss:**

a) Die Vorgehensweise und das Ergebnis zur Auswahl der Baum-Naturdenkmale gem. § 20 LNatSchG entsprechend dem Erläuterungsbericht „Auswahl von Naturdenkmalen – Stand

24.06.2009“ in Anlagen 1 + 3 dieser Vorlage bzw. der zusammenfassenden Darstellung im Sachverhalt dieser Vorlage wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt auf dieser Grundlage den Entwurf einer Satzung zum Schutz von Baum-Naturdenkmälern gem. § 23 LNatSchG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 Ziffer 20 des öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen dem Kreis Segeberg und der Stadt Norderstedt vom 19.10.1999 vorzubereiten.

a)

a) Auf Grund des § 22 GO waren keine Ausschussmitglieder von der Beratung und Beschlussfassung ausgenommen.

#### **Abstimmung:**

Die Vorlage wurde mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig beschlossen.

#### **TOP 10:**

##### **Berichte und Anfragen - öffentlich**

Es werden folgende Berichte gegeben und Anfragen gestellt:

#### **TOP M 09/0337**

##### **10.1:**

##### **Zum Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 05.02.2009**

Herr Bosse gibt für das Amt 60 den folgenden Bericht:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, welche zentrale Gemeindestrasse in Norderstedt für die Anlage einer verkehrsrechtlichen Gemeinschaftsstrasse bzw. Shared Space - Zone geeignet wäre.

#### **Einleitung**

#### **Was ist Shared Space ?**

Shared Space geht auf den niederländischen Ingenieur Hans Mondermann und das Keuning-institut zurück. Er entwickelte die Idee, den innerstädtischen Verkehr neu zu regeln und den Menschen und dessen vielfältige Aktivitäten dabei in den Mittelpunkt zu stellen. Im Unterschied zu den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der 80er Jahre setzt Shared Space nicht auf restriktive Regeln für den Kfz – Verkehr, sondern will eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer des öffentlichen Raumes erzielen, die durch eine entsprechende Verkehrsraumgestaltung unterstützt wird. Dies soll dadurch erreicht werden, dass Verkehrsregeln und insbesondere Verkehrszeichen beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Das Ziel ist die gemeinsame und gemeinschaftliche Nutzung des zur Verfügung stehenden Raumes. Durch die räumliche Gestaltung und die Signale der Umgebung soll klar sein, welchen Charakter das Gebiet hat und wie man sich in ihm zu verhalten hat ( soziales Verkehrsverhalten ). Vor allem dem Kfz – Fahrer soll besonders bewusst werden, dass er Teil eines sozialen Gefüges ist, dem er sein Fahrverhalten anzupassen hat.

#### **Rechtliche Einbindung**

**Die Beschilderung “ Shared Space “ ist kein Bestandteil der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die rechtliche Wirkung einer Shared Space Zone ergibt sich durch den Wegfall**

**von verkehrsregelnden Zeichen, so dass nur noch allgemeingültige Bestimmungen wie Tempo 50 im Stadtgebiet, Rechts vor Links Regelungen an Kreuzungen und Einmündungen sowie die Gebote zur gegenseitigen Rücksichtnahme gemäß § 1 StVO in Kraft treten.**

Alternativ kann ein verkehrsberuhigter Bereich ( Zeichen 325 ) oder ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgeschildert werden . In den Ausführungen der VwV-StVO zu Zeichen 325 und 326 ( s. Anlage 1 ), Abschnitt III, Satz 2 und 3 werden keine Beschränkungen hinsichtlich der Verkehrsstärken bei der Widmung einer Verkehrsfläche gemäß Zeichen 325 erhoben.

**Es muss unter den vorgenannten Umständen aber die Aufenthaltsfunktion überwiegen und das Geschwindigkeitsniveau durch eine städtebauliche Gestaltung wirksam abgesenkt werden. Die Anlage einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche wird in der VwV- StVO nicht vorgeschrieben.**

In den derzeit gültigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen ( RASSt 06 ) wird nicht explizit auf Shared Space eingegangen. Allerdings wird bei der Entwurfsmethodik ein größeres Gewicht auf die Randnutzungen (Ziel einer Straßenraumgestaltung vom Rand aus) gelegt als bei früheren Regelwerken.

In Ortsdurchfahrten eignen sich zur Geschwindigkeitsbeschränkung nach den RASSt 06 an städtebaulichen und / oder verkehrssicherheitsbedeutsamen Stellen Anhebungen der Fahrbahn. Im Allgemeinen sind Anhebungen der Fahrbahn in Asphalt auszuführen, Ausnahmen sind in bauhistorisch bedeutsamen Bereichen möglich. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis maximal 30 km / h sind nach RASSt 06 darüber hinaus bauliche Maßnahmen geeignet, wie sie in Erschließungsstraßen üblich sind.

Demnach ist Shared Space bei einem erkennbaren Trennungsprinzip ( Poller, Gitter ) auch in längeren Streckenabschnitten sowie in Platzbereichen von städtischen Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten bzw. in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch ohne Separation durchaus mit den Grundsätzen der RaSt 06 vereinbar.

### Voraussetzungen / Grundsätze für Shared Space

- Auf Hauptverkehrs- /geschäftsstraßen wird das Mischungsprinzip ( möglichst alle Verkehrsteilnehmerinnen ) angewendet.
- Der Bereich sollte auf relativ kurze Strecken beschränkt bleiben. Günstig ist, wenn ein Platz integriert wird.
- Es müssen gute Sichtverhältnisse gegeben sein.
- Kein oder kaum ruhender Verkehr in diesen Abschnitten.
- Berücksichtigung der Belange von Blinden und Sehbehinderten
- Weitgehender Verzicht auf Beschilderung
- Integrales Vorgehen. ( *“ Integral bedeutet im Shared Space – Konzept nicht, dass alle Fachbereiche ihr Territorium abstecken und eventuell hier und da miteinander kombinieren. Es bedeutet vielmehr, dass Fachleute und Verantwortliche die Lebensqualität als ihre gemeinsame Aufgabe formulieren und Konzepte zusammen mit Benutzern in integrale Entwürfe umsetzen, in denen alle relevanten Gesichtspunkte so gut wie möglich berücksichtigt werden .” (2) )*

- Es gibt keine allgemein gültigen Einsatzgrenzen hinsichtlich der maximalen Verkehrsbelastung. Grundsätzlich gilt aber bei den bislang umgesetzten Shared Space Projekten, dass die Leistungsfähigkeit erhalten bleibt, wobei teilweise aber auch über die in technischen Regelwerken rechnerisch angegebenen Grenzwerte hinausgegangen wurde. Das Mischungsprinzip und die automatische Rechts vor Links – Regelung stößt in Knotenpunkten dennoch oft auf Grenzen, so dass teilweise alternativ im Rahmen von Shared Space Projekten Kreisverkehrsplätze mit entsprechender Beschilderung errichtet wurden.

### **Mögliche Projekte in Norderstedt**

Im Norderstedter Stadtgebiet ist es schwierig, geeignete Straßenzüge für die Ausweisung einer Shared Space Zone zu finden. In der Regel weisen die Hauptverkehrsstraßen keine beidseitige Mischnutzung auf, die ein starkes Aufkommen von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen induzieren und gleichzeitig den Aufenthalts – und Verweilcharakter der öffentlichen Verkehrsfläche erforderlich machen. Meist findet man eine eher ungeordnete Struktur vor, welche im öffentlichen Raum klar vom motorisierten Individualverkehr beherrscht wird und sich in sehr hohen durchschnittlichen Verkehrsmengen niederschlägt.

Sofern Projekte zu Shared Space realisiert werden sollten, muss daher nicht allein der Straßenraum mit den Nebenanlagen überplant werden, sondern es ergäbe sich ein komplexer Planungsanspruch, welcher auch die gestalterische Einbindung privater Flächen und die spätere Nutzung umfasst. Daher wäre die Einbindung der Akteure vor Ort während der gesamten Planung erforderlich.

#### **1. Ulzburger Straße**

Bereits im Rahmen des Ausbaus der Ulzburger Straße im südlichen Abschnitt wurde auf die erforderliche städtebauliche und verkehrliche Überplanung der nördlichen Weiterführung hingewiesen. Dieses Erfordernis wird auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) bestätigt. Planerisch ergibt sich insbesondere im mittleren Abschnitt (Rathausallee bis Harckesheyde) ein sehr hoher Anspruch, die verschiedenen Nutzungen in einem gemeinsamen Konzept zu vereinen. In der Verwaltung wurden bereits grundsätzliche Überlegungen anhand eines städtebaulichen Grobkonzeptes zur Umgestaltung der Ulzburger Straße angestellt. In diesem Zusammenhang wird der Bereich um das Nachbarschaftszentrum als städtebaulicher Schwerpunkt herausgestellt, der gesondert zu betrachten ist. Hier könnte ein definierter Abschnitt entstehen, der gemäß den Grundsätzen von Shared Space zu überplanen bzw. zu gestalten wäre. Vorstellbar wäre auch eine Gestaltung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder Mischformen (kein völliger Verzicht auf Verkehrszeichen, weiche Separation der Verkehrsarten u.s.w.), wobei bei allen Planungen die Aufenthaltsqualität an der Ulzburger Straße gesteigert und das städtebauliche Gesamtbild aufgewertet werden müsste. Hier wäre die Einbeziehung der privaten Vorflächen in die Gestaltung der öffentlichen Flächen wünschenswert, weil so ein lebendiges und ein optisch breiteres platzartiges Erscheinungsbild geschaffen werden kann. Letztendlich müsste - wie es auch als Voraussetzung für Shared Space beschrieben wird - eine enge Abstimmung unter den Beteiligten stattfinden, um eine gemeinsame Lösung zu finden.

Problematisch ist sicherlich die hohe Verkehrsbelastung auf der Ulzburger Straße, die derzeitige klare Dominanz des Pkw – Verkehrs und der bestehende Parkdruck. Positiv ist hingegen, dass die Randnutzung noch viel Potential bietet insgesamt den Verweilcharakter der Verkehrsfläche zu stärken. Darüber hinaus besteht bei den Einzelhändlern an der Ulzburger Straße ein hohes Engagement, die Ulzburger Straße zu stärken und attraktiv zu gestalten. Welche Lösung im Rahmen von weitergehenden Untersuchungen (z.B. Shared Space ohne weitere Regelungen, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit weicher Trennung oder doch ein herkömmlicher Ausbau mit

beidseitigen Radwegen und auskömmlichen Gehwegen e.t.c ) letztendlich als die beste ausgearbeitet wird, soll mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet werden.

## **2. Rathausallee**

Das Gebiet um die Rathausallee, auf dem Abschnitt von der Ulzburger Straße bis zum Buckhörner Moor, ist geprägt durch verschiedenste Nutzungen wie Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, einer Konzentration öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, Bildungs- und kulturellen Freizeiteinrichtungen. Hinzu kommt eine zentrale Bedeutung für den öffentlichen Verkehr (U-Bahn, AKN und Bus) sowie P+R Anlagen. Wöchentliche und jahreszeitliche Markttag stellen ebenfalls Anforderungen an den öffentlichen Raum.

Diese intensive Nutzung geht einher mit einem hohen Verkehrsaufkommen, vom Fußgänger angefangen bis zum ÖPNV. Daher sind die grundsätzlichen Anforderungen, eine hohe Nutzungsintensität des öffentlichen Raumes, gegeben.

Mit der Planung von Shared Space auf der Rathausallee ist jedoch auf verschiedene Aspekte hinzuweisen, die im weiteren zu untersuchen sind. Zu nennen wäre:

- Integration/ Wegfall von Lichtsignalanlagen
- mögliche Verlagerungseffekte des Kfz-Verkehrs
- Integration/ Verlagerung des ruhenden Verkehrs
- Integration von ÖPNV-Haltestellen
- Integration des umfangreichen Grünbestandes
- Definition eines Abschnittes

Wie eingangs erwähnt, ist Shared Space kein Selbstzweck, sondern muss in eine Gesamtplanung integriert werden. Die Prüfung hinsichtlich der Eignung der Rathausallee für die Errichtung einer Shared Space-Zone ist auch ein Element aus dem Konzeptentwurf der Arbeitsgruppe Quartiersmanagement Norderstedt Mitte. Auf der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 18.06.2009 wurde die hauptamtliche Verwaltung durch einen Grundsatzbeschluss mit der weiteren Prüfung und Entwicklung für einen möglichen PACT-Bereich Norderstedt-Mitte beauftragt. Wichtig dabei ist, die lokalen Akteure in die weitere Prüfung einzubeziehen.

## **3. Harksheider Markt**

**Rein theoretisch wäre der Harksheider Markt vom verkehrlichen und städtebaulichen Potential ein guter Abschnitt, um die Realisierung einer Shared Space Zone in einem Planungs – und Beteiligungsverfahren zu überprüfen und ggf. umzusetzen. Dazu wären allerdings die vorhandenen Parkplätze zumindest teilweise entweder höhen – oder flächenmäßig zu verlagern und der gesamte Platz stärker der Aufenthaltsnutzung ( Sitzgelegenheiten, Aussengastronomie e.t.c ) zuzuführen.**

**Da der Harksheider Markt unter anderen Planungsschwerpunkten erst vor einigen Jahren umgeplant und umgebaut wurde, kann trotz theoretisch guter Eignung für eine Shared Space Zone eine erneute Überplanung nicht empfohlen werden, da als vorrangiger Planungsgrund ein erheblicher Missstand der jetzigen Situation sein sollte, welcher – beispielsweise durch Shared Space – zu beheben ist. Dieses Situation ist beim Harksheider Markt nicht gegeben.**

### **Literatur:**

- (1) Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie – Prof.Dr.Ing. Jürgen Gerlach**
- (2) Shared Space Raum für alle / [www.shared-space.org](http://www.shared-space.org)**

**TOP M 09/0344**

**10.2:**

**Anfrage von Herrn Schumacher zu den Parkplätzen vor der Vicelin Kirche  
TOP 13.12 der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am  
18.06.2009**

Herr Bosse gibt für das Amt 62 den folgenden Bericht:

Herr Schumacher berichtet, dass die Parkplätze vor der Vicelin-Kirche durch Wohnwagenanhänger dauerhaft besetzt sind. Er regt an, dass dort Kurzzeitparkplätze eingerichtet werden.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die Parkplätze der Vicelin-Kirche am Immenhorst / Glashütter Damm gemeint sind und nicht am Lütjenmoor.

Die dort befindlichen Parkplätze sind Parkplätze der Kirchengemeinde und somit einer verkehrsbehördlichen Regelungsmöglichkeit entzogen.

Ungeachtet vorstehender Tatsache können Kurzzeitparkplätze nur eingerichtet werden, wenn einem *großen, sich ständig wechselndem Nutzerkreis* kurzfristig Parkmöglichkeiten eröffnet werden sollen.

**TOP M 09/0347**

**10.3:**

**Anfrage von Frau Plaschnik zum Moorbektal aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 18.06.2009 - StuV/018/X, Pkt. 13.9**

Herr Bosse gibt für das Amt 60 den folgenden Bericht:  
Anfrage Frau Plaschnik zum Moorbektal

Frau Plaschnik stellte schriftlich im Vorwege zur Sitzung folgende Anfrage:

Im Rahmen des geplanten Quartiersmanagements Norderstedt-Mitte soll auch das Moorbektal in Höhe der Rathausallee überplant werden. In einem seiner letzten Berichte zum Entwicklungsbereich Norderstedt-Mitte hat der Landesrechnungshof moniert, dass das Moorbektal gegen die Ergebnisverbesserung von Bund, Land und Stadt zu großzügig geraten sei.

Erscheint es nicht angesichts der immer noch nicht (unstreitig) abgerechneten Entwicklungsmaßnahme Norderstedt-Mitte geraten, dem Landesrechnungshof auf keinen Fall mit der o. g. Überplanung ungewollt Wasser auf dessen Mühlen zu gießen?

Ist es in der streitigen Auseinandersetzung mit dem Land nicht weitsichtiger, diesen Bereich derzeit nicht anzufassen?

Gibt es zu den o. g. Überplanungen – etwa auch im Rahmen des ISEK – eine Stellungnahme des Landes?

Ich erbitte eine schriftliche Beantwortung.

Antwort der Verwaltung:

Im Jahr 2001 beanstandete der Landesrechnungshof den großzügigen Anteil von öffentlichen Grünflächen, u. a. des Moorbekparks, an der Gesamtfläche des Entwicklungsteilbereichs Norderstedt-Mitte. Ein Teil dieser Grünflächen sei potenzielles Bauland in absolut bester Wohn-/ Lage von Norderstedt-Mitte. Die Stadt wurde zur Stellungnahme aufgefordert.

*Die Stellungnahme der Stadt erfolgte mit dem Hinweis auf die kommunale Planungshoheit.*

Die Wahl des Zeitpunkts für eine Überarbeitung des planerischen Konzepts, das der Gestaltung des Stadtzentrums Norderstedt-Mitte zugrunde liegt, unterliegt ebenso wie die Entscheidung über Gestaltungsfragen der kommunalen Planungshoheit.

Für die Realisierung der Entwicklungsmaßnahme Norderstedt-Mitte mit dem Zentrumsbereich wurden Treuhandmittel des Landes eingesetzt. Daher muss ein endgültiges Überarbeitungskonzept für den Zentrumsbereich nach Billigung durch die städtischen Gremien mit dem Innenministerium des Landes abgestimmt werden. Diese Abstimmung ist insbesondere erforderlich für Maßnahmen, die zu Wertsteigerungen im öffentlichen Bereich oder auf städtischen Flächen führen, aus denen die Stadt Erträge erzielt.

Ein endgültiges Konzept kann erst nach genauer Analyse, nach Entwicklung von Konzeptvarianten und nach der Entscheidung über die Varianten erarbeitet werden.

Die funktionalen und gestalterischen Mängel, die das Stadtzentrum in Teilbereichen heute aufweist, und eventuell mögliche erste Lösungsansätze, sind in der Evaluierung des Entwicklungsteilbereichs Norderstedt-Mitte und im ISEK aufgezeigt worden.

Unabhängig von den Ergebnissen der Evaluierung und des ISEK hat sich eine Initiative von betroffenen Eigentümern und Gewerbetreibenden der Rathausallee gebildet und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in der Rathausallee vorgeschlagen.

Es geht nun darum, diese entstandene private Initiative aufzugreifen und die vorgeschlagenen Maßnahmen auf dem Hintergrund der Ergebnisse der Evaluierung und des ISEK zeitnah zu prüfen und Lösungsvorschläge für die erforderliche Umfeldverbesserung zu entwickeln. Eine Umsetzung der Maßnahmen kann erst erfolgen, nachdem die erforderlichen politischen Beschlüsse gefasst wurden.

Das Innenministerium hat den ISEK-Prozess begleitet und ist über das Ergebnis informiert. Eine Stellungnahme zum ISEK ist nicht vorgesehen. Für die Zuwendung von Fördermitteln für einzelne Maßnahmen bzw. Projekte des ISEK sind weitere Abstimmungen mit dem Innenministerium erforderlich.

**TOP M 09/0348**

**10.4:**

**Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vom 02.07.2009 - StuV/019/ X -**

**Hier: TOP 9.8: Anfrage von Herrn Mährlein zu den Schlichtwohnungen in Norderstedt**

**Herr Mährlein bittet die Verwaltung um eine schriftliche Auskunft darüber, wie viele Schlichtwohnungen es in Norderstedt gibt und wo sie sich befinden.**

Herr Bosse gibt für das Amt 68 den folgenden Bericht:

**Beantwortung**

In Norderstedt gibt es vier Objekte die als Schlichtwohnungen, Obdachlosenunterkunft und Notunterkünfte geführt werden.

Die Schlichtwohnungen bestehen aus 5 Wohnungen und befinden sich in der Friedrich-Ebert-Str. 85, 22848 Norderstedt.

Die Obdachlosenunterkunft Langenharmer Weg besteht aus 3 Blöcken mit insgesamt 27 Zimmern und befindet sich im Langenharmer Weg 132, 22844 Norderstedt.

Die Notunterkunft Buchenweg besteht aus 4 Häusern mit insgesamt 45 Zimmern und befindet sich im Buchenweg 102 a-k, 22846 Norderstedt.

Die Notunterkunft Lawaetzstraße besteht aus 6 Häusern mit insgesamt 24 Wohnungen und befindet sich in der Lawaetzstr. 5 – 5 e, 22844 Norderstedt.

**TOP M 09/0349**

**10.5:**

**Wegweisende Beschilderung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes Pinneberg für den Freizeitradverkehr auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt**

Herr Bosse gibt für das Amt 60 den folgenden Bericht:

Sachstandsbericht über die wegweisende Beschilderung des Freizeitradverkehrs des Kreisradverkehrskonzeptes Pinneberg auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt.

Auf Basis des vorgenannten Radverkehrskonzeptes wurde in Zusammenarbeit mit dem Kreis Pinneberg und dem Büro Lebensraum Zukunft aus Eckernförde ein Teilnetz mit regionaler bzw. überregionaler Bedeutung auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt festgelegt, welches in der so genannten Klartextbeschilderung die Routen ausweist.

In das Zielkataster konnten die jeweiligen Stadtteile der Stadt Norderstedt aufgenommen werden, so dass neben der regionalen und überregionalen Zielangabe auch die Stadtteilbezeichnungen im Freizeitverkehr deutlich werden. Die Beschilderung wurde im Juni 2009 im Wesentlichen abgeschlossen. Das beschilderte Netz des Kreises Pinneberg ist in der Anlage 1 dargestellt.

Da nicht alle Zielvorstellungen der Stadt Norderstedt berücksichtigt werden konnten sind weitere Ergänzungen der Beschilderung im übergeordneten Netz und im Stadtnetz der Stadt Norderstedt erforderlich.

Derzeit sind ca. 37 Km durch die kreisweite Beschilderung der Kreise Segeberg und Pinneberg ausgeschildert (s. Anlage 2).

Den Rest des verbleibenden Haupt- und Nebenroutennetzes der Stadt Norderstedt muss die Stadt Norderstedt aus eigenen Mitteln beschildern.

Eine Umsetzung der ergänzenden und verdichtenden Beschilderung ist für das Jahr 2010 vorgesehen.

**TOP M 09/0353**

**10.6:**

**Ulzburger Straße - Abschnitt nördlich der Rathausallee bis Harckesheyde**

**Hier: Workshop am 06.09.2009**

Herr Bosse gibt für das Amt 60 den folgenden Bericht:

Am 05.02.2009 wurden im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr Perspektiven zur Umgestaltung der nördlichen Abschnitt der Ulzburger Straße präsentiert und diskutiert (Besprechungspunkt TOP 9). Die Verwaltung sollte mit der Planung beginnen.

Als Auftaktveranstaltung für die städtebauliche und verkehrliche Umgestaltung der Ulzburger Straße zwischen Rathausallee und Harckesheyde ist ein Workshop am 06. September

dieses Jahres geplant (siehe Anlage 1). Anlieger/-innen, Eigentümer/-innen und Gewerbetreibende des betroffenen Straßenabschnittes wurden bereits eingeladen. In dem Workshop sollen ergebnisoffen erste Ideen zur Verbesserung und Aufwertung der Ulzburger Straße gemeinsam mit den Betroffenen erarbeitet werden.

Es werden noch keine konkreten Vorgaben zur späteren Umgestaltung gegeben. Als Grobkonzept werden von der Verwaltung angedachte Zielvorstellungen in die Diskussion eingebracht (siehe Anlage 2: Bereich Nachbarschaftszentrum).

Die Ergebnisse dieser Veranstaltung werden im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 17.09.2009 und im Rahmen des Aktionstages auf der Ulzburger Straße „Woche der Mobilität“ am 20.09.2009 der Öffentlichkeit vorgestellt.

**TOP**

**10.7:**

**Bericht von Herrn Engel zum Knotenpunkt Friedrichsgaber Weg/Friedrich-Ebert-Straße**

Herr Engel berichtet, dass das Hinweisschild nach Hamburg am Knotenpunkt eingewachsen ist und freigeschnitten werden müsste.

**TOP**

**10.8:**

**Anfrage von Frau Plaschnick zur Verbesserung der Fahrradabstellanlage ARRIBA**

Frau Plaschnick fragt an, wann die im Werkausschuss vorgestellten Verbesserungen der Fahrradabstellanlage beim ARRIBA in Angriff genommen werden.

**TOP**

**10.9:**

**Anfrage von Herrn Mährlein zur Querungshilfe an der Ulzburger Straße vor Schlichting**

Herr Mährlein regt an, dass an der Querungshilfe zur besseren Sichtbarkeit reflektierende Nagelreihen aufgebracht werden.

**TOP**

**10.10:**

**Herr Mährlein zur Beantwortung seiner Anfrage zum Nachtbus nach Glashütte**

Herr Mährlein führt aus, dass die Beantwortung seiner Anfrage zum Nachtbus nach Glashütte so fehlerhaft ist, da die Verwaltung geantwortet hat, dass es keine Veränderungen im Fahrplan gegeben hat. Er ist gerne bereit, der Verwaltung im Fahrplan die Veränderungen aufzuzeigen.

**TOP**

**10.11:**

**Anfrage von Herrn Mährlein zum Friedrichsgaber Weg/ P9**

Herr Mährlein fragt an, wann der Bericht zum Friedrichsgaber Weg unter Berücksichtigung des P 9 gegeben wird.

Herr Bosse antwortet, dass dieser Bericht in der Letzten Sitzung gegeben wurde.