

Stadt Quickborn, Bebauungsplan Nr. 112 „Bike+Ride- und Park+Ride-Anlage Quickborn Süd“

# Abwägung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB)

Stand: 23.07.2020

**Auftragnehmer und Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Bauassessor Gerd Kruse

M. Sc. Lisa Walther

# Inhalt

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung hat über die Onlineplattform BOB SH vom 06.05.2020 mit Frist bis zum 22.05.2020 stattgefunden.

<b>1</b>	<b>Private Stellungnahmen .....</b>	<b>3</b>
1.1	Einwender 1, E-Mail vom 21.05.2020 und vom 18.05.2020.....	3
1.2	Einwender 2, Heidkampstraße 20, E-Mail vom 02.05.2020 .....	7
1.3	Einwender 3, Heidkampstraße 19, E-Mail vom 02.05.2020 .....	7

## Auftragnehmer und Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Bauassessor Gerd Kruse

M. Sc. Lisa Walther

# 1 Private Stellungnahmen

## 1.1 Einwender 1, E-Mail vom 21.05.2020 und vom 18.05.2020

Als direkter Anwohner möchte ich hiermit meine Bedenken und Änderungswünsche für das geplante Parkhaus (P+R) einreichen. Die zusätzlichen, auch qualitativ hochwertigeren Fahrradstellplätze (B+R) begrüße ich dagegen außerordentlich.

Als unmittelbarer Anwohner erwarte ich aus dem Bauvorhaben Nachteile für das Erscheinungsbild bzw. den Charakter des Stadtteils sowie Einschränkungen des Wohnwertes und auch negative Folgen für den Immobilienwert.

Ich möchte daher unbedingt anregen,

1. das Parkhaus niedriger und mit weniger Parkplätzen, d.h. **kleiner auszuführen,**
2. die Lage des Gebäudes zudem weiter **in südliche Richtung zu verschieben,**
3. den geplanten Vorplatz zur Heidkampstraße mit Sitzflächen unbedingt **gar nicht auszuführen,** sondern die Pläne zugunsten einer Grünfläche, ähnlich wie sie aktuell schon vorhanden ist, zu ändern.
4. und eine **Evaluation** von möglicher Ruhestörung und Lärmbelästigung **unter Anwohnerbeteiligung** verbindlich nach angemessener Zeit bzw.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die Auffassung, dass durch das Vorhaben erhebliche negative Folgen zu erwarten sind wird nicht geteilt. Die bestehende Park+Ride-Anlage soll modernisiert und den geänderten Anforderungen und steigenden Bedarfen entsprechend ausgebaut und neu gestaltet werden. Die Stadt Quickborn kommt damit ihrer Aufgabe zur Förderung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs nach.

Die privaten und öffentlichen Belange werden dabei in einem öffentlichen Verfahren abgewogen. Die Grenze von hinzunehmenden Beeinträchtigungen für den Einzelnen wird durch gesetzliche Vorgaben bestimmt (z.B. einzuhalten- de bauordnungsrechtliche Abstände).

Abwägung zu den einzelnen Punkten siehe unten.

## Stellungnahmen - Öffentlichkeit

zunächst in regelmäßigeren Abständen (1 Jahr) einzuplanen und negative Effekte durch geeignete Maßnahmen zu korrigieren.

### Zur Begründung:

Die Errichtung eines Parkhauses dieser Baugröße (Höhe und umbauter Raum) erscheint mir städtebaulich nicht angemessen für das umgebende, reine Wohnviertel. Der Bezug auf die Firsthöhe des Nachbarhauses Heidkampstraße 22 kann wohl kaum zur Begründung dienen, wenn es sich hier um das einzige Wohnhaus im weiteren Umfeld mit dieser Höhe handelt. (Ein ursprünglicher Planungsentwurf vom März 2016 war nur 2-stöckig ausgelegt, bei halber Grundfläche). Auf der Ratssitzung zur Bebauungsplanänderung am 25.11.2019 wurde nach meiner Erinnerung die Bauhöhe als in Einklang mit der nahe gelegenen Schule (ESG) bezeichnet. Warum also nicht das Parkhaus weiter in diese Richtung verlegen. Der Abstand zur Waldfläche dahinter (Brandlast, Abstand 15m nötig) könnte durch Baumfällung hinter und Neuanpflanzung vor dem Parkhaus ökologisch ausgeglichen werden.

Die auf den Plänen ersichtlichen Sitzplätze am Parkhaus machen mir besonders große Sorgen. Sie erscheinen zunächst als eine attraktive, städtebauliche Bereicherung des Bahnhofsplatzes. Nach meiner Erfahrung als Anwohner einer Bahnstation ergibt sich aber eine größere Wahrscheinlichkeit von Ruhestörungen

## Stellungnahme der Verwaltung

Der Anregung wird nicht gefolgt. Eine Bedarfsanalyse auf dem Jahr 2014 hat einen zusätzlichen Bedarf ausdrücklich nachgewiesen. Die Größe des Parkhauses richtet sich nach dem gestiegenen Bedarf an Park+Ride-Stellplätzen. Nur mit einem ausreichenden und ansprechenden Angebot an Park+Ride- als auch Bike+Ride-Stellplätzen kann ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv gestaltet und gefördert werden.

Der Standort für ein neue Bike+Ride- und Park+Ride-Anlage ist besonders geeignet, da er sich direkt an der Haltstelle Quickborn Süd befindet.

Eine Verschiebung in Richtung Süden ist nicht möglich, da sich hier eine Waldfläche befindet, die zu erhalten ist. Es wurde ein verminderter Waldabstand von 15 m mit der unteren Naturschutzbehörde (Forstbehörde) vereinbart. Eine Reduzierung der Waldfläche oder der weiteren Abstände wird seitens der Forstbehörde nicht zugestimmt.

Die festgesetzte maximale Höhe des neuen Parkhauses ist erforderlich, um die benötigte Anzahl an Stellplätzen unterzubringen. Die bauordnungsrechtlichen Abstände werden eingehalten und sind im Bereich der westlich angrenzenden bestehenden Wohnhäuser noch vergrößert. Eine Gebäudehöhe von maximal 9 m wird an dem innerstädtischen direkt an der Bahn gelegenen Standort als städtebaulich verträglich angesehen und wird auch durch andere Gebäude in der Umgebung erreicht und überschritten.

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die detaillierte Ausgestaltung der Freiflächen ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die im Lageplan dargestellte Gestaltung ist nicht verbindlich festgelegt. Die dargestellte Aufteilung ist lediglich eine mögliche Variante.

## Stellungnahmen - Öffentlichkeit

durch Partys und Umtrunke etc. (auch außerhalb der Rushhour-Zeiten und evtl. dann auch innerhalb des Parkhauses), die dann zusätzlich von den Anwohnern getragen werden müssen. Durch den Erhalt bzw. einer Vergrößerung der Grünfläche vor dem Parkhaus von Seiten der Heidkampstraße würde das Parkhaus zudem auch optisch besser verborgen sein. Grundsätzlich erwarte ich ein Konzept zur Sicherstellung bzw. Überwachung der Nutzungsentfremdung der Flächen in und um das Parkhaus sowie eine Evaluation dessen nach angemessener Zeit unter Anwohnerbeteiligung.

In der Tat beobachte ich als Anwohner eine starke Auslastung des vorhandenen P+R-Platzes. Eine Vergrößerung zu Lasten der Anwohner wird vermutlich nur kurzfristig Abhilfe schaffen und dann bald den angeblich reduzierten Parkdruck und Parksuchverkehr noch erhöhen. Die absolute Zahl Parksuchender wird steigen, wenn bei etablierter Nutzung immer ein gewisser, fester Prozentsatz Parksuchende auf die erhöhte Anzahl der vorhandenen Parkplätze gerechnet werden muss. Zur Beruhigung der Verkehrslage und auch einer Reduzierung der Emissionen wird diese Maßnahme meiner Meinung nach also sicher nicht führen. Mit der angestrebten Vergrößerung um ca. 70 Stellplätze in meinem Wohnviertel können wir ohnehin keine nennenswerte Reduzierung der Gesamtpendlerströme mit PKW aus der Region herbeiführen, haben aber eine deutlich wahrnehmbare Minderung der Wohnqualität und vermutlich auch der Gebäudewerte zu befürchten.

Kann nicht ein verstärkter Umstieg auf das Rad vom Wohnort zur Bahnstation als zukunftsgegenwärtige, umweltgerechte Lösung von Seiten der Bahnfahrer erwartet

## Stellungnahme der Verwaltung

Grundsätzlich stellt die Anordnung von Sitzplätzen an einer Bahnstation eine übliche Möblierung dar. Sie kann etwa dazu dienen, als ankommender Fahrgast auf Abholung zu warten. Eine Ruhestörung des Wohnumfeldes ist nicht per se zu erwarten.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Im Rahmen der verkehrstechnischen Stellungnahme, wurde auch die Abwickelbarkeit zukünftiger Mehrverkehre untersucht. Die Untersuchung ergab, dass auch bei einer Erhöhung der Stellplatzanzahl die Abwickelbarkeit noch als machbar und unkritisch eingeschätzt wird. Die Gesamtbelastung der Heidkampstraße wird durch die Erweiterung der P+R-Anlage kaum in einem fühlbaren Maß ansteigen, da die Zahl der Neuverkehre gegenüber der Bestandsverkehrsstärke der Heidkampstraße innerhalb der täglichen Schwankungsbreite liegt.

Mit der Bereitstellung von zukünftig 143 Pkw-Stellplätzen und 240 Fahrradstellplätzen wird eine ausreichende Bedarfsdeckung ermöglicht. Diese Zahlen liegen noch über den in der Bedarfsanalyse prognostizierten Werten. Für die Errichtung weiterer Stellplätze müsste das Parkhaus noch mit weiteren Parkdecks konzipiert werden mit einer höheren Gebäudehöhe. Die hier gewählte Variante wird für den Standort als angemessen und städtebaulich verträglich gehalten. Das Umfeld ist bereits seit Jahrzehnten durch die Bahnstation sowie die P+R-Plätze geprägt. Eine Nutzungsintensivierung durch ein Parkhaus am selben Standort stellt keine unangemessene Überformung des Bereichs dar.

Der Anregung wird teilweise gefolgt. Durch die Herstellung von 240 attraktiven Fahrradstellplätzen soll auch vermehrt der Umstieg auf das Fahrrad als Ver-

**Stellungnahmen - Öffentlichkeit**

werden? Zu Lasten der Bewohner der angrenzenden ca. 10 Wohneinheiten wird kostenloser Parkraum für ca. 70 (mehr oder weniger immer gleiche) Pendler geschaffen. Am Wochenende steht das Gebäude dann fast leer da. Ist die Bedarfsanalyse durch eine erwartete Steigerung von Homeoffice-Arbeitsplätzen eventuell gar nicht mehr aktuell?

**Einwender 1, E-Mail vom 18.05.2020**

Das Lärmgutachten ist unvollständig. Der Immissionspunkt für die Hausnummer Heidkampstraße 20A ist nicht dargestellt/ berechnet. Das Haus ist in dem (veralteten) Bebauungsplan auch gar nicht verzeichnet, es liegt aber am nächsten an der geplanten Ein-/Ausfahrt des Parkhauses. Darf das Gutachten in diesem Fall, vor einer Nachbesserung, formal genutzt werden?

**Stellungnahme der Verwaltung**

kehrsmittel gefördert werden.

Eine verminderte Nutzung von Park+Ride-Anlagen an den Wochenenden lässt sich nicht vermeiden. Dass sich aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie langfristige Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten ergeben, kann zu diesem Zeitpunkt nicht bestätigt werden.

Die vorliegende Bedarfsanalyse wird weiterhin für plausibel gehalten.

Der Anregung wird gefolgt. Das Gutachten wird im Hinblick auf die Hausnummer Heidkampstraße 20A aktualisiert.

**1.2 Einwender 2, Heidkampstraße 20, E-Mail vom 02.05.2020**

Als Anwohner in unmittelbarer Nachbarschaft des P&R Bauprojekts (Heidkampstr. 20) liegen uns die beiden folgenden Punkte am Herzen:

1. Wird die 8,60 m hohe Lärmschutzwand (Westen) in irgendeiner Form begrünt oder optisch aufgelockert? Wird das eine nackte Betonwand? Wie wird die Außenwand gestaltet?
2. Die Erweiterung des Parkangebotes zieht selbstverständlich noch mehr An-/Abreiseverkehr nach sich. Gibt es auch in Bezug auf die Verkehrsberuhigung Anpassungspläne oder wird das Verkehrschaos billigend in Kauf genommen? (Schon jetzt ist das Verkehrsaufkommen morgens, mittags und abends zu den Stoßzeiten beträchtlich und häufig stockend).

**1.3 Einwender 3, Heidkampstraße 19, E-Mail vom 02.05.2020**

In der Projektbeschreibung wird Bezug auf eine Bedarfsanalyse aus dem Jahr 2016 genommen. Diese halten wir für überholt und veraltet, da nach Beendigung (?) der Corona-Pandemie eine neue bzw. andere Verkehrssituation entstehen könnte. Die eventuellen Veränderungen im Wirtschaftsleben könnten die Gültigkeit der Bedarfsanalyse in Zweifel ziehen. In diesem Zusammenhang wäre es wichtig, dass statt vielen Autoparkplätzen wirklich genügend attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder entstehen. Dieser Sachverhalt müsste daher neu bewertet werden, was möglicherweise die Planung dieses Bauvorhabens beeinflusst.

Wir betrachten die Größe und vor allem die Höhe des geplanten Parkhauses als

Die Stadt Quickborn plant die Begrünung der Lärmschutzwand. Die genaue Ausführung wird im Rahmen der Ausführungsplanung bestimmt.

Im Rahmen der verkehrstechnischen Stellungnahme wurde auch die Abwickelbarkeit zukünftiger Mehrverkehre untersucht. Die Untersuchung ergab, dass auch bei einer Erhöhung der Stellplatzanzahl die Abwickelbarkeit noch als machbar und unkritisch eingeschätzt wird. Die Gesamtbelastung der Heidkampstraße wird durch die Erweiterung der P+R-Anlage kaum in einem fühlbaren Maß ansteigen, da die Zahl der Neuverkehre gegenüber der Bestandsverkehrsstärke der Heidkampstraße innerhalb der täglichen Schwankungsbreite liegt.

Der Anregung wird teilweise gefolgt. Durch die Herstellung von 240 attraktiven Fahrradstellplätzen soll auch vermehrt der Umstieg auf das Fahrrad als Verkehrsmittel gefördert werden.

Dass sich aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie langfristige Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten ergeben, kann zu diesem Zeitpunkt nicht bestätigt werden.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Eine Bedarfsanalyse auf dem Jahr 2014 hat

## Stellungnahmen - Öffentlichkeit

außerordentlich problematisch, da ein solches Gebäude mitten in einer reinen Wohngegend wie ein Fremdkörper erscheint. Wäre es nicht aus städtebaulicher Sicht sinnvoller, das Gebäude ein wenig zu „verstecken“, indem man es einige Meter weiter nach Süden versetzt? Außerdem dürfte dadurch dem von uns befürchteten erheblichen Wertverlust unserer Immobilie ein wenig Einhalt geboten werden.

Die Projektbeschreibung erwähnt Sicht-, Licht- und Schallschutz gegenüber der Nachbarbebauung durch geschlossene Seitenwände. Warum sind keine Maßnahmen in Richtung Norden, also zur Heidkampstraße und somit zu unserem Haus (Heidkampstr. Nr. 19) geplant? Erwähnt wird nur, wie der Schallpegel sein wird und zwar durch die Ein- und Ausfahrt direkt gegenüber unserem Wohngebäude (Schlafzimmer). Aus diesem Grunde wäre zu überprüfen, ob das Parkhaus auch zwecks Lärminderung einige Meter weiter gen Süden verschoben/gebaut werden kann. Laut Bauplan gibt es dort Platz. Kann man hier tatsächlich von einem Wald sprechen, zu dem man einen bestimmten Abstand aus Brandschutzgründen halten müsste? Außerdem würde so zwischen der Heidkampstraße und dem Parkhaus mehr Platz für einen breiteren Grünstreifen entstehen, der das Gebäude zu der Wohnsiedlung hin abschirmt und die aus unserer Sicht empfundenen Nachteile (Lärm usw.) abmildert. Auch optisch würde dies den massiven Baukörper etwas erträglicher machen.

Für die Aufstellung der geplanten Sitzbänke vor dem Parkhaus sehen wir keine Notwendigkeit, das fördert weitere Lärmbelastung in den Spätabend- und Nachtstunden und vor allem Unrat. Auch die Etablierung einer Feierszene ist denkbar. Mit einem großen Parkhaus ist zwangsläufig eine Zunahme des Verkehrsaufkommens zu befürchten. Schon jetzt werden Geschwindigkeitsbe-

## Stellungnahme der Verwaltung

einen zusätzlichen Bedarf ausdrücklich nachgewiesen. Die Größe des Parkhauses richtet sich nach dem gestiegenen Bedarf an Park+Ride-Stellplätzen. Nur mit einem ausreichenden und ansprechendem Angebot an Park+Ride- als auch Bike+Ride-Stellplätzen kann ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv gestaltet und gefördert werden.

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wird eine geschlossene Schallschutzwand in Richtung Westen empfohlen. Eine (teilweise) Schließung weiterer Fassadenabschnitte Richtung Norden bzw. Osten wurde als weitergehende Maßnahme pauschal vorgeprüft. Aufgrund des dominierenden Bahnlärms würde eine solche Maßnahme jedoch keine merkliche Verbesserung der Situation bewirken und es bestünde das Risiko, dass eine solche geschlossene Fassade unerwünschte Reflexionen des Schienenlärms erzeugen würde. Eine Verschiebung in Richtung Süden ist darüber hinaus nicht möglich, da sich dort Wald befindet und ein Waldabstand von 15 m einzuhalten ist.

Grundsätzlich stellt die Anordnung von Sitzplätzen an einer Bahnstation eine übliche Möblierung dar. Sie kann etwa dazu dienen, als ankommender Fahrgast auf Abholung zu warten. Eine Ruhestörung des Wohnumfeldes ist nicht per se zu erwarten.



**Stellungnahmen - Öffentlichkeit**

schränkungen und das Verbot des Schwerlastverkehrs missachtet.  
Wir hoffen, dass unsere Bedenken als Hauptbetroffene Beachtung finden und würden gerne eine Beurteilung von Seiten der Stadt Quickborn erhalten.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Im Rahmen der verkehrstechnischen Stellungnahme, wurde auch die Abwickelbarkeit zukünftiger Mehrverkehre untersucht. Die Untersuchung ergab, dass auch bei einer Erhöhung der Stellplatzanzahl die Abwickelbarkeit noch als machbar und unkritisch eingeschätzt wird. Die Gesamtbelastung der Heidkampstraße wird durch die Erweiterung der P+R-Anlage kaum in einem fühlbaren Maß ansteigen, da die Zahl der Neuverkehre gegenüber der Bestandsverkehrsstärke der Heidkampstraße innerhalb der täglichen Schwankungsbreite liegt.