

Folgende Träger öffentlicher Belange haben keine Stellungnahme abgegeben:

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg - Amt für Landes- und Landschaftsplanung Abteilung Landes- und Stadtentwicklung Referat LP 13 Verfahrensmanagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kreishandwerkerschaft Westholstein</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BUND Ortsgruppe Schenefeld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländl. Räume</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bundesnetzagentur Für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Ref. 24</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Deutsche Post AG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten – Ref. 26</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiwillige Feuerwehr Schenefeld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionalpark Wedeler Au e.V.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde Halstenbek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Polizeidirektion Bad Segeberg</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hamburger Verkehrsverbund GmbH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SH Netz AG</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hamburger Wasserwerke GmbH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kreisbauernverband Pinneberg</li> </ul>	

**Anlage: Stellungnahmen von Behörden und Trägern sonstiger öffentlicher Belange**

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
TÖB 1.	Gewässer- und Landschaftsverband im Kreis Pinneberg  15.03.2016	Bezüglich der vorgelegten Planung werden Einwendungen nicht vorgebracht, da die Belange der uns angeschlossenen Wasser- und Boden/ Sielverbände nicht betroffen sind	Keine Anpassung/Änderung erforderlich	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
TÖB 2.	Stadt Pinneberg  05.04.2016	Aus Sicht der Stadt Pinneberg gibt es keine Anregungen oder Bedenken zu dem städtebaulichen Entwicklungskonzept Stadtkern sowie den vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet in der Stadt Schenefeld.	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
TÖB 3.	AG Barrierefreiheit  05.04.2016	Die „Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit“ möchte darauf hinweisen, dass in Schenefeld ein großer Mangel an barrierefreien, <u>sozialgeförderten</u> Wohnungen für RollstuhlfahrerInnen besteht. Die AGB wird oftmals mit Anfragen verzweifelter Betroffener kontaktiert, ob es eine bedarfsgerechte Wohnform für sie in Schenefeld gäbe. Leider können wir dann immer nur negative Rückmeldungen geben.  Wir bitten Sie inständig, dass diese Bedarfe bei neuen Bauvorhaben berücksichtigt werden, so z.B. demnächst im Kiebitzweg.	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich Die Forderung ist im Entwicklungsziel "Vielfältige Wohnangebote schaffen" berücksichtigt und in der Erläuterung konkretisiert: "Insbesondere den Bedarfen in Bezug auf das barrierearme Bauen sowie kleinere Wohneinheiten für Starterhaushalte und ältere Menschen muss dabei Rechnung getragen werden."	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
TÖB 4.	Abwasserzweckverband Südholstein  06.04.2016	Der azv Südholstein ist von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen. Im Bereich des vorgesehenen Sanierungsgebietes betreibt der azv Südholstein keine Abwasseranlagen.	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
TÖB 5.	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Niederlassung Itzehoe  12.04.2016	Im ausgewiesenen Planungsbereich des Entwicklungskonzeptes verläuft die Landesstraße 103 (LSE) in Ost-West-Richtung. Für diesen Bereich der Landesstraße ist eine Ortsdurchfahrt nach §4 Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein (StrWG) festgesetzt.  Gegen das vorliegende integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Schenefeld bestehen in straßenbaulicher und – verkehrlicher Hinsicht von hier nur dann keine Bedenken, wenn folgendes berücksichtigt wird:  01. Alle Veränderungen an der Landesstraße 103 (LSE) sind mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Itzehoe, Breitenburger Straße 37, 25524 Itzehoe, rechtzeitig vorher abzustimmen.  Dies gilt auch für Maßnahmen, die sich negativ auf die Verkehrsführung der Landesstraße 103 (LSE) auswirken.  Diese Stellungnahme bezieht sich in straßenbaulicher und -verkehrlicher Hinsicht nur auf die Straßen des überörtlichen Verkehrs mit Ausnahme der Kreisstraße.	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich  Die Untersuchungen und Maßnahmen in Bezug auf die Landesstraße 103 (LSE) werden im weiteren Verfahren in enger Abstimmung mit dem LBV begleitet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
TÖB 6	ADFC Pinneberg 14.04.2016	Der ADFC bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Stadtkernentwicklung Schenefeld und würde es begrüßen, auch bei zukünftigen Baumaßnahmen angehört zu werden.  Es wird im Gutachten auf Seite 33 gut herausgearbeitet, dass sich das Stadtgebiet Schenefeld geradezu anbietet, die meisten Wege mit dem Fahrrad zu erledigen. Entfernungen bis 3 km sind ideal für Radfahrer. Daher ergibt sich im Modal Split mit ca. 30% schon jetzt ein vergleichsweise guter Wert für den Fahrradverkehr. Die Radverkehrsführung ist an vielen Stellen im Stadtgebiet, vor allem im Bereich der Wohn- und Nebenstraßen inzwischen relativ gut gelöst. Dennoch bietet sich eine Menge Potential für eine noch stärkere Nutzung des Fahrrades. Leider werden die aktuellen Änderungen der Radverkehrsführung entlang der Landesstraßen im Gutachten noch nicht berücksichtigt.  Insgesamt ist zu beachten, dass Alltagsradfahrer und Freizeitradler sowohl sehr verschiedene Ansprüche an Fahrradinfrastruktur haben, als auch sehr unterschiedliche Ziele. Die unterschiedlichen Anforderungen an die Wegführung sind hier besonders hervorzuheben.	Die Hinweise werden im Rahmen der konkretisierenden Verkehrsplanung berücksichtigt.  Ein Hinweis im Gutachten auf die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht an Landesstraßen wird nicht für erforderlich gehalten.  Einzelne Hinweise beziehen sich auf die Gesamtstadt Schenefeld und nicht nur auf den Teilraum Stadtkern. Die Hinweise werden im Rahmen übergeordneter Planungen ihre Berücksichtigung erfahren (u.a. Ausschilderung Velorouten). Die konkreten Anregungen werden bei den anstehenden Baumaßnahmen soweit möglich berücksichtigt.  Die Einführung eines Fahrradleihsystems, auch in Ergänzung zum Stadtrad System in Hamburg, ist derzeit nicht wirtschaftlich abbildbar. Grundsätzlich sollten die Möglichkeiten jedoch kontinuierlich weiter geprüft und potenzielle Standorte in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		<p>Während man Freizeitradlern mit Optimierungen beispielsweise am sogenannten grünen Ring entgegenkommt, benötigen Alltagsradler sichere und möglichst direkte Straßenverbindungen. Will man den Radverkehrsanteil am Modal Split erhöhen, muss man vor allem die Alltagsradfahrer ansprechen.</p> <p>Der sogenannte grüne Ring mit dem kombinierten Gehweg/Radweg auf zumeist wassergebundener Decke ist dafür völlig ungeeignet. Eine Möglichkeit, die in anderen Kommunen erfolgreich eingesetzt wird, ist die Erstellung und Kennzeichnung von Velorouten, also innerkommunale Straßenverbindungen aus den Stadtrandbereichen zu den Hot-Spots. Optimal ist es, wenn diese Verbindungen an entsprechende Netze der Nachbarkommunen angeschlossen werden.</p> <p>Konkret bieten sich hier die Velorouten von Pinneberg und Hamburg sowie der geplante Radschnellweg entlang der Bahnstrecke Pinneberg-Altona an. Solche Velorouten sollten den Radverkehr sicher und zügig, möglichst abseits oder parallel der Hauptverkehrsstraßen führen. Oft kann hierbei der Radverkehr z.B. mittels Ausschilderung als Fahrradstraße auch bevorrechtigt werden. In jedem Fall muss bei der Planung und Ausführung die zunehmende Elektromobilität mit Pedelecs und E-Bikes sowie die damit einhergehende erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit berücksichtigt werden.</p> <p>Auf Seite 34 des Gutachtens wird die eher mäßige Fahrradinfrastruktur erwähnt. Wie auch die Fotos zeigen, besteht das Gros der Radabstellanlagen im Schenefelder Stadtgebiet aus nicht zeitgemäßen Vorderradfixierungen, die keinerlei Diebstahlsicherheit bieten und für viele Fahrräder (insbesondere auch E-Bikes und Pedelecs) ungeeignet sind. Bei Neuanschaffungen, Austausch, Reparatur und Ergänzungen sollte hier wesentlich mehr Wert auf Funktionalität und Qualität gelegt werden. Die einschlägigen Hersteller bieten eine Reihe ADFC-geprüfter Modelle zu moderaten Preisen an. Öffentliche Luftpumpen (wie sie in skandinavischen Städten inzwischen Standard sind), an gut erreichbaren Orten und Schließfächer für Einkäufe/ Taschen/ Fahrradhelm etc. in/an stark frequentierten Gebäuden runden eine zeitgemäße Radinfrastruktur ab.</p> <p>Die Einführung eines niedrighwelligen Fahrradleihsystems ergänzt eine moderne Stadtentwicklung. Solch ein System ist wahrscheinlich vor allem dann wirtschaftlich tragfähig, wenn es zum Hamburger System (Stadtrad) kompatibel ist.</p>	<p>Potentiale zur Förderung des Radverkehrs (Routen / Abstellanlagen etc. ) sollen im Rahmen einer zu beauftragenden Verkehrsuntersuchung für das gesamte Stadtgebiet Schenefelds ermittelt werden. Die Stadtverwaltung hat hierzu bereits zwei Konzeptpapiere erarbeitet (Teil 1 – Fahrradstraßen und Freizeitwege sowie Teil 2 – Führung des Radverkehrs an Hauptstraßen), die vom Verkehrsgutachter gem. Beschluss des Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt näher untersucht werden sollen.</p> <p>Der ADFC wird auch im Rahmen der weiteren Planung beteiligt.</p>	
TÖB 7.1	Kreis Pinneberg FD Umwelt Untere Boden-	Im Boden- und Altlasteninformationssystem der unter Bodenschutzbehörde liegen für die nachfolgenden Grundstücke Informationen und auch Bewertungen vor. Die Stadt Schenefeld hat am 9.10.2015 Informationen aus dem Boden- und	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich  Die entsprechenden Hinweise sind bereits im Bericht aufge-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis



Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		<p>Entsprechend des Altlastenerlasses des Landes Schleswig-Holstein sind Untersuchungen (orientierende Untersuchungen für die P2-Standorte) und Neubewertungen für A2-Standorte durch die planaufstellende Stadt zu veranlassen. Ziel der Untersuchung ist es, prüffähige Informationen für die Abwägung bereitzustellen, so das geprüft werden kann, ob Nutzungskonflikte bestehen. Die Untersuchungsergebnisse sind der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen, als Sachinformationen in die Begründung einzustellen und für die Abwägung zu verwenden.</p> <p>Die weitergehenden Informationen (Gesamtinfo und Erstbewertungsergebnisse) zu den einzelnen Standorten können bei der unteren Bodenschutzbehörde angefordert werden und die Akten können in der unteren Bodenschutzbehörde eingesehen werden.</p> <p>Für die Untersuchung wird die Beauftragung eines Sachverständiger nach § 18 Bundes Bodenschutzgesetz empfohlen. Die Untersuchungskonzepte sind mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.</p> <p>Die Stadt kann einen Antrag auf Förderung der Untersuchungen beim Land Schleswig-Holstein stellen.</p> <p>Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein Referat V 42 Bodenschutz, Grundwasser und Altlasten, Wasserversorgung Mercatorstr. 1-3 24106 Kiel</p>		
TÖB 7.2.	Kreis Pinneberg FD Umwelt Untere Wasserbehörde / Naturschutzbehörde  14.04.2016	<p><u>Untere Wasserbehörde/Oberflächenwasser:</u> Keine Anregungen oder Bedenken</p> <p><u>Untere Wasserbehörde - Wasserschutzgebiete:</u> Der Planungsraum befindet sich in der Zone III des Wasserschutzgebietes Halstenbek. Dieser Sachverhalt ist bei zukünftigen Maßnahmen zu beachten.</p> <p><u>Untere Wasserbehörde - Team Bodenschutzbehörde und Grundwasser:</u> Im Planungsraum befinden sich am Rand einige Grundwassermessstellen (s. Kartenauszug blaue gefüllte und offene Kreise). Dieser Sachverhalt ist bei zukünftigen Maßnahmen zu beachten.</p>	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich  Alle Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		<u>Untere Naturschutzbehörde:</u> Dem Entwicklungskonzept zur Entwicklung eines Stadtkerns wird seitens des Naturschutzes zugestimmt. Begrüßt wird die Absicht, den Düpenau-Grünzug als durchgängigen Grünen Ring zu gestalten.		
TÖB 7.3.	Kreis Pinneberg FD Straßenbau und Verkehrssicherheit – Team Regionalplanung und Europa  15.04.2016	Zu den vorgelegten Planungen der Stadtsanierung der Stadt Schenefeld werden zum jetzigen Zeitpunkt keine Bedenken erhoben. Es wird empfohlen eine rechtzeitige Beteiligung der Verkehrsbehörde bei den weiteren Planungen vorzunehmen soweit diese konkrete verkehrsrechtliche Maßnahmen betreffen. Auf die Einhaltung grundsätzlicher verkehrsrechtlicher Anforderungen bei der weiteren Planung wie der Sicherstellung von dauerhaften Sichtdreiecken an Straßenmündungen, Parkplatz- und Grundstückszufahrten, der Einplanung ausreichender Parkplätze für Anwohner und Besucher wird hingewiesen.	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich Bei verkehrsrechtlichen Untersuchungen und Maßnahmen werden die Verkehrsbehörde und der LBV im weiteren Verfahren frühzeitig eingebunden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
TÖB 7.4.	Kreis Pinneberg FD Bürgerservice  15.04.2016	Die Abfallentsorgung muss sichergestellt sein. Bitte § 16 der UVV Müllbeseitigung beachten. Bitte Rast 06 (EAE 85/95) beachten. Achtung wichtiger Hinweis: Ein Müllfahrzeug hat folgende Maße: 10,9 m lang, 3,6 m hoch, 2,5 m breit.	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich In der weiteren Ausarbeitung und Konkretisierung der Planung von Straßen und Plätzen werden die genannten Anforderungen berücksichtigt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
TÖB 8.	IHK Zweigstelle Elmshorn  15.04.2016	Mit der Formulierung der Maßnahmen zur Stärkung und Weiterentwicklung des Schenefelder Stadtkerns werden wir uns als Vertretung des Gesamtinteresses der Gewerbetreibenden gerne einbringen. Wir bitten Sie daher, uns auch weiterhin in die Diskussion über die Entwicklung der Innenstadt eng einzubeziehen. Da innerstädtische Baumaßnahmen für Gewerbetreibende mit Einschränkungen in ihrem betrieblichen Ablauf verbunden sein können, bitten wir Sie, die betroffenen Gewerbetreibenden frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden.	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich Die IHK wird bei den konkretisierenden Planungsschritten beteiligt. Gewerbetreibende werden frühestmöglich über die Planungen und mögliche Baumaßnahmen informiert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
TÖB 9.	Stefan Friedrich NABU Gruppe Schenefeld / Halstenbek  18.04.2016	Nun ist unser Interesse bekanntlich im Wesentlichen fokussiert auf alle Bereiche, die Natur und Naturerhaltung betreffen. In den vorliegenden Plänen erkennen wir als besonders schützenswert den Verlauf der Düpenau und die umgebenden Grünflächen, weniger die Bürgerwiese in ihrer gegenwärtigen Gestaltung.  Wir haben deshalb mit Überraschung zur Kenntnis genommen, dass das Untersuchungsgebiet im Bereich des Düpenau-Grünzugs nach Osten erweitert wurde. Wenn dies im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt so beschlossen wurde, muss es uns entgangen sein. Welche Gründe dazu geführt haben, kann man der Zusammenstellung von BPW auch nicht explizit entnehmen.  Wenn mit der Einbeziehung des Düpenau-Grünzuges in die Stadtkern- und Sa-	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich Die Erweiterung des Untersuchungsgebiets liegt ausschließlich in der formalen Abwicklung eines möglichen Sanierungsverfahrens begründet (siehe auch Pos. 14).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		<p>nierungsgebietsplanung beabsichtigt ist, auf diese Weise dem Gebiet besondere Beachtung hinsichtlich Schutz, Weiterentwicklung und Sanierung der Düpenau zu sichern, begrüßen wir den Schritt ausdrücklich. Einige der Aussagen im BPW-Gutachten deuten zumindest darauf hin. Auch die im Planula-Gutachten gemachten Vorschläge, die im Grundsatz ja Ihre Zustimmung gefunden haben und Schritt für Schritt umzusetzen wären, gehen in diese Richtung.</p> <p>Wir wenden uns jedoch ebenso ausdrücklich gegen jegliche Verschiebung der derzeitigen Baugrenze in Richtung Grünzug, weil schon derzeit der Abstand zwischen Bebauung und Wanderweg stellenweise gering ist und das geplante Bauvorhaben im B-Plan 35 mit seinen wuchtigen Bauten eher negative Auswirkungen haben wird.</p>		
TÖB 10.	Eckhard Vogelsang, Vorsitzender des Seniorenbeirats 24.04.2016	<p>Ihr Entwicklungskonzept "Stadtkern Schenefeld" wird grundsätzlich begrüßt vom Seniorenbeirat der Stadt Schenefeld. einige Anmerkungen möchte ich doch noch erwähnen: eine Tiefgarage sollte auf jeden Fall geplant werden, da dann die Möglichkeit einer Bebauung des Rathausparkplatzes gegeben würde. Auf jeden Fall sollte das Grundstück Holstenplatz 7 zum Bürgerzentrum (Bücherei, Bürgerbüro, Sozialstation) genutzt werden, wenn die Grundstücke Holstenplatz 8 und 9 nicht zur Verfügung stehen. Eine Verlegung des Timmermannsweg wäre sinnvoll.</p>	<p>Keine Anpassung/ Änderung erforderlich Die Hinweise sind bereits im Konzept berücksichtigt. Der Seniorenbeirat Schenefeld wird im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planungen beteiligt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
TÖB 11.	Herbert van Gerpen Arbeitskreis Verkehrsplanung 24.04.2016	<p>Unsere Stellungnahme wird sich hier auf einige wenige Punkte beschränken, die im Zusammenhang mit der Verkehrsachse der Landesstraße L 103 Schenefeld-Elmshorn (LSE) stehen. Zu einzelnen Bereichen wie dem Radverkehr, Busverbindungen, eventueller Verlegung des „ZOB“ vom Schenefelder Platz zum Stadtkern oder einer Schienenanbindung Schenefelds liegen dem Planungsbüro BPW bzw. dem Fachdienst Planen und Bauen konzeptionelle Darstellungen und Ausführungen des AKV vor.</p> <p>Ebenfalls wird hier nicht auf die mangelhaften Geh- und Radwegeverbindungen zum Einkaufszentrum eingegangen, die bereits in der VTU-Vorstudie von 2000 dargestellt wurden und in der vorliegenden Untersuchung detailliert analysiert und im Maßnahmenkatalog erfaßt sind.</p> <p>Schenefeld ist eine der wenigen Städte im Hamburger Umland, welche im ÖPNV nur mit Bussen erreichbar ist. Wir gehen davon aus, dass die vor sechzehn Jahren getroffene Feststellung von VTU, dass der Busverkehr das Fehlen eines Schienenanschlusses nicht kompensieren konnte und daher der ÖPNV vergleichsweise schwach ausgebildet ist, immer noch zutreffend ist. Um genaue Daten zum Verkehrsverhalten zu bekommen, müßte eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden. Das ist im gesamtstädtischen Verkehrskonzept (Maßnahme Nr. 8) bisher nicht vorgesehen.</p> <p>1. LSE-Gestaltung (Maßnahme Nr. 14)</p>	<p>Die genannten Ausführungen des Arbeitskreises Verkehrsplanung wurden bei der Erarbeitung des Konzepts berücksichtigt. Dem Hinweis auf die Durchführung einer Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird (auch unter Berücksichtigung der Ausführungen unter Pos. 4.) gefolgt. Die Maßnahme Nr. 8 wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Zu den weiteren Hinweisen im Einzelnen: zu 1.: Die Konkretisierung von Umgestaltungsmöglichkeiten erfolgt auf Basis der nachfolgenden Untersuchungen und Planungen in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr. Sowohl eine niveaugleiche Kreuzung als Ersatz für die Kiebitzbrücke als auch eine Troglösung sind im Rahmen der Beteiligung immer wieder gefordert worden, daher soll eine fachplanerische Bewertung im Rahmen der gesamtstädtischen Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden. zu 2.: Ein möglicher Rückbau der Luninezbrücke soll ebenfalls im Rahmen der verkehrsplanerischen Untersuchung geprüft werden. Aus städtebaulicher Sicht stellt das Brückenbauwerk eine Barriere zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtkern dar, da die direkte Sicht- und Wegeachse sowie die Gestal-</p>	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		<p>In der VU wird unter den Entwicklungszielen und Handlungsschwerpunkten betont, dass die Überwindung der LSE „...eine der größten Herausforderungen für den gesamten Stadtkern dar(stellt).“</p> <p>Der AKV hat seinen Überlegungen zur Reduzierung der Trennwirkung immer die zielleitende Ausgangsfragestellung und -situation vorangestellt: Wie kann die autobahnähnliche Betonschneise umgestaltet und auf ein innerörtliches Geschwindigkeitsniveau gebracht werden, ohne die Hauptfunktion der LSE zu tangieren, die auch weiterhin im möglichst reibungslosen – und mit den geringst möglichen Lärm- und Abgasbelastungen verbundenem – Durchschleusen des überörtlichen Durchgangsverkehrs von und nach Hamburg zu sehen ist?</p> <p>Der jetzige Zustand der <i>kreuzungsfreien</i> LSE-Querungen hat zwei große Vorteile:</p> <p>a) Sichere Querung b) Verkehrsfluß wird nicht behindert</p> <p>Alle Planungen niveaugleicher Querungen (Kreuzungen mehr, Kreisanlagen weniger) müssen zwischen einander widersprechenden Folgen abwägen: Reduzierung der Geschwindigkeiten einerseits und andererseits weniger Verkehrsfluß oder mehr Stau mit negativen Auswirkungen für Lärm- und Abgasemissionen.</p> <p>Zu berücksichtigen ist ferner, dass der Verkehr auf der LSE durch die Pinneberger Westumgehung und Ausweichverkehre weiter bzw. wieder zunehmen wird.</p> <p>Die erwünschte Temporeduzierung auf der LSE kann durch zulässige Höchstgeschwindigkeiten und bauliche/optische Gestaltung der LSE erzielt werden, ohne den Verkehrsfluß zu tangieren. Das jetzige Bild der LSE ist vom Stand der Straßengestaltung der 60er Jahre geprägt. Seitdem hat im Zusammenhang mit einem Wandel in der Stadt- und Verkehrsplanung auch ein erheblicher Wandel in der Gestaltung und Bemessung von Verkehrsanlagen (insbesondere Straßen und Knotenpunkte sowie Rad- und Fußwege) stattgefunden.</p> <p>Eine Troglösung oder Untertunnelung ist unseres Erachtens unrealistisch und auch aus sonstigen verkehrlichen Erwägungen abzulehnen (Busverkehr, Haltestellen u. a.).</p> <p><u>2. Fußgängerbrücke (Luninezbrücke)</u></p> <p>Der AKV hat sich seit 2000 für den Erhalt der Fußgängerbrücke eingesetzt. Ein ehemaliges Mitglied des AKV – Brückenbauingenieur – bescheinigte der Brücke damals einen technisch einwandfreien Zustand.</p> <p>Die Brücke ist die sicherste Querung der LSE vor allem für Kindergartengruppen</p>	<p>tungs- und Bebauungsmöglichkeiten zwischen Rathaus und Einkaufszentrum eingeschränkt werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen und Radfahrer ist die Brücke aufgrund ihrer starken Steigung und der vielen Stufen nicht nutzbar.</p> <p>zu 3.: Die Einschätzungen des Arbeitskreises Verkehrsplanung werden geteilt. Der Knoten im Bereich der Kiebitzbrücke ist daher nicht Bestandteil des empfohlenen Sanierungsgebiets und der Umbau nicht als Maßnahme aufgeführt. Da ein Umbau des Knotenpunktes zur baulichen Entwicklung westlich des Stadtkerns im Rahmen der Beteiligung aber regelmäßig genannt wurde, wird eine Prüfung im Rahmen des Verkehrskonzepts als Option berücksichtigt. Hier ist im Rahmen der Aufgabenbeschreibung für die Ausschreibung bzw. der Beauftragung des Verkehrsgutachters abzuwägen, ob diese Prüfung erfolgen soll.</p> <p>zu 4.: Dem Hinweis wird gefolgt und es wird nur auf die 2000er Zahlen Bezug genommen. Die festgestellte Steigerung des Radverkehrsanteils wird nicht quantifiziert. Eine Aktualisierung des Modal Split wird in die Maßnahmenbeschreibung der Verkehrsuntersuchung aufgenommen.</p>	

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		<p>und ältere Menschen, aber generell natürlich für jeden, der die LSE queren möchte.</p> <p>Aus verkehrstechnischer Sicht hat sie noch eine andere sehr wichtige Funktion: Sie bildet eine „optische Bremse“ für beide Richtungen und wirkt somit temporeduzierend und steigert damit also die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer – nicht zuletzt auch an der Ampelanlage.</p> <p>Die Akzeptanz zur Benutzung der Brücke wurde in der Vergangenheit leider durch Nichtpflege, Sperrung mit Einsparung des Winterdienstes und Abriß eines Abganges zum Parkplatz beim Einkaufszentrum nicht gerade befördert.</p> <p>Es gab in der Vergangenheit ausgearbeitete Vorschläge zum Beispiel zur Weiterführung der Brücke in das erste Stockwerk des Einkaufszentrums und zur Einrichtung eines Fahrstuhls auf der Südseite der Brücke.</p> <p>Bei den aktuell präsentierten Überlegungen zur möglichen Bebauung im Teilgebiet Süd könnte das Bürgerzentrum nördlich des Holstenplatzes / östlich des Aufganges zur Fußgängerbrücke entstehen. Dann würde es sich anbieten, vom ersten Stock aus eine Verbindung zur Fußgängerbrücke herzustellen und diese somit als ein attraktives Querungselement zwischen Einkaufszentrum und Bürgerzentrum auszugestalten.</p> <p><u>3. Kiebitzbrücke</u></p> <p>In der VU wird als mögliche Option als Ersatz für die Kiebitzbrücke eine Prüfung einer niveaugleichen Kreuzung (Kreisel oder LSA geregelt) aufgeführt, obwohl aufgrund des bautechnisch intakten Brückenbauwerks keine Sanierungserfordernis vorliegt. Auch hinsichtlich der Finanzmittel und der zeitlichen Komponente entspricht es nicht den Kriterien einer zügigen Durchführbarkeit.</p> <p>Ebenso wie der Landesbetrieb für Straßen und Verkehr sehen wir absolut keinen Handlungsbedarf für einen Knotenumbau. Im Gegenteil! (siehe unter 1). In der Tat weist der Knoten einen räumlich prägenden Flächenverbrauch für die Auf- und Abfahrten auf, wir können aber nicht nachvollziehen, dass diese eine „erhebliche Barriere“ für alle übrigen Verkehrsteilnehmer darstellen. Insbesondere halten wir es unter verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten nicht für vertretbar, einen Knotenumbau zum Zwecke der Flächengewinnung für Wohnbebauung anzustreben.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist kurz an die einige Jahre zurückliegenden Planungen der Verwaltung im Zusammenhang mit dem "Stadtkern Nord" zu erinnern. Vom Ingenieurbüro Kallich &amp; Partner ist damals für die Stadt Schenefeld ein verkehrstechnisches Gutachten zur plangleichen Anbindung der Hauptstraße an die LSE erstellt worden.</p>		

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		<p>Das verkehrstechnische Gutachten untersuchte die Machbarkeit eines Kreisverkehrsplatzes, dessen Außendurchmesser ca. 60 Meter betragen würde. Um die angenommenen Verkehrsbelastungen abwickeln zu können, wird ein Ausbau mit zwei Fahrstreifen im Kreisverkehr, zwei Fahrstreifen in den Zufahrten der LSE sowie eine Ausgestaltung der Zufahrten der Hauptstraße mit Bypass oder für die nördliche Zufahrt alternativ zweistreifig für notwendig erachtet. Man sieht: Es würde ein riesiger Kreisverkehrsplatz werden.</p> <p>Die Untersuchung zur verkehrstechnischen Machbarkeit eines Kreisverkehrsplatzes darf nicht mit der Frage verwechselt werden, ob es unter verkehrsplanerischen und gesamtkonzeptionellen Überlegungen überhaupt sinnvoll und angebracht ist, an dieser Stelle einen Kreisverkehrsplatz zu errichten (siehe oben).</p> <p>Während bundesweit die Anlage von Kreisverkehrsplätzen nach der Devise "Kreisel statt Kreuzungen" erfolgt, würde Schenefeld hier eine andere Richtung einschlagen, nämlich eine kreuzungsfreie Querung in Gestalt der Kiebitzbrücke durch einen plangleichen Knotenpunkt ersetzen.</p> <p>(Im Zusammenhang mit Planungsüberlegungen für eine Schienenanbindung Schenefelds, die nicht nur den Schenefelder Platz, sondern nach Möglichkeit auch das Stadtzentrum erreichen sollte, wären mit Stationsüberlegungen und P+R/B+R-Systemen womöglich einige Aspekte der Stadtkerngestaltung und Verkehrsplanung neu zu überdenken.)</p> <p><u>4. Radverkehr</u></p> <p>Im Bericht werden von BPW auf Seite 33 unter dem Punkt Radverkehr Daten zur Verkehrsmittelwahl aus der „Arbeitsgrundlage zum Radverkehr in Schenefeld“ von 2009 angeführt. Erstaunlicherweise hat sich dieser Quelle zufolge der Radverkehrsanteil am Modal Split in nur 8 Jahren mehr als verdoppelt: von 13% im Jahre 2000 auf 30% in 2008 – und damit beinahe auf holländische und Münsteraner Größenordnungen.</p> <p>Während die 2000er Daten von VTU mit einer den wissenschaftlichen Kriterien einigermaßen genügenden Haushaltsbefragung (KONTIV-Typ) ermittelt wurden, wurden die Daten für 2008 von der Verwaltung in Eigenregie mit methodisch fragwürdigen „Bordmitteln“ erhoben. Sie sind also nicht valide und wie auch alle anderen Angaben nicht als Datengrundlage geeignet.</p>		

TÖB 12.	Kinder- und Jugendbeirat Schenefeld  25.04.2016	<p>Im Folgenden nimmt der KJB Schenefeld Stellung zum vorliegenden ISEK Stadtkern Schenefeld und geht dabei insbesondere auf die Interessen der Kinder und Jugendlichen ein.</p> <p>Der Kinder- und Jugendbeirat bezieht sich insbesondere auf den Punkt 4 der vor-</p>	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich Die Hinweise sind bereits im Konzept berücksichtigt. Der Kinder- und Jugendbeirat Schenefeld wird im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planungen beteiligt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
---------	---	---	---	---

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschluss- vorschlag
		<p>liegenden PDF: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.</p> <p><b>Öffentlicher Raum als verbindendes Element</b> Besonders begrüßen würde der KJB die Planung von Platzbereichen mit attraktiven Verweilangeboten entlang des Grünen Ringes, im Rathausumfeld sowie im möglichen Stadtpark, um den Kindern und Jugendlichen Plätze zum „Chillen“ zu ermöglichen. So sollten nicht nur simple Sitzbänke, sondern auch Möglichkeiten wie witterungsbeständige Lounge-Möbel o.Ä. in Betracht gezogen werden.</p> <p><b>Freiräume anbinden</b> Die Gestaltung des Düpenau-Grünzugs ist aus Sicht des KJB notwendig um eine attraktive Verbindung zum Helmut-Schack-See bzw. dem Born-Park herzustellen. Um die Grünanlagen Schenefelds für Kinder- und Jugendliche attraktiv zu machen, fehlen die teils schon im ISEK genannten Elemente wie Fitness- und Parcourangebote, Grillplätze oder aber auch Picknick-Plätzen. Auch eine bessere Verbindung des „Stadtparkes“ und des Schulzentrums, durch beispielsweise eine einheitliche Wegeführung und einer Öffnung des gesamten Geländes (Räumliche Verbindung des Schulhofes mit dem „Stadtpark“) sowie die Verbindung zwischen „Stadtpark“ und Stadtzentrum stellen einen hohen Attraktivitätsgrad für Schülerinnen und Schüler während der Mittagspausen aber auch in ihrer Freizeit dar.</p> <p><b>Bürgerzentrum als Herz der Stadt</b> Anfangs stand die Überlegung im Raum, ob Angebote im Bürgerzentrum für Kinder- und Jugendliche nicht in Konkurrenz zum JUKS stehen könnten. Der KJB geht davon nicht aus. Das JUKS wird von den meisten Kindern und Jugendlichen als Veranstaltungsort für z.B. Ferienprojekte, Bürgergrillen, Konzerten bzw. als Aufenthaltsort zum gemeinsamen Fifa oder aber auch Computerspielen gesehen. Auch das neu entstandene Urban-Art Atelier bietet einen wichtigen Freizeitort für Kinder und Jugendliche. Jedoch sollten ergänzend zu diesen bestehenden Angeboten, im Bürgerzentrum Möglichkeiten für Kinder und Jugendliche bestehen sich Bücher auszuleihen und diese dort auch zu lesen, im Bürgerzentrum zu kickern (Tischkicker) bzw. Billiard zu spielen oder sich aber auch in Räumen treffen zu können um gemeinsam Projekte zu entwickeln oder z.B. Vorträge für die Schule zu erarbeiten (Konferenzräume für Jugendliche).</p> <p><b>Gastronomie + Freizeitangebote entwickeln</b> Nicht nur Erwachsene Personen sondern auch Jugendliche genießen es, sich nachmittags in ein Café setzen zu können, oder aber auch abends mal „ein Bier“ trinken zu gehen. Die Förderung dieser Angebote im Gebiet des Stadtkernes hat daher auch aus Sicht der Jugend ein besonderes Interesse.</p> <p><b>Umweltverbund stärken</b> Da Kinder und Jugendliche noch kein Auto fahren können, ist insbesondere eine gute Anbindung durch intakte Radwege sowie eine Anbindung durch den ÖPNV von großer Bedeutung.</p>		

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		Alles in allem begrüßt der Kinder- und Jugendbeirat Schenefeld das Vorliegende Konzept und steht für Nachfragen bezüglich der Interessen der Kinder und Jugendlichen gerne zur Verfügung.		

TÖB 13.	SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft  26.04.2016	<p>Vielen Dank für die Zusendung der o.g. Planunterlagen, zu denen wir auch im Namen der VHH folgende Anmerkungen haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kap. 2.3, S. 8: Da Schenefeld nicht über eine Bahntrasse verfügt, sollte der Klammerzusatz entfallen oder nachvollziehbar erklärt werden.</li> <li>• Kap. 2.1.2, S. 32: Tatsächlich sind es genau 8 Buslinien (2, 3, 21, 37, 186, 285, 585, 602) und nicht „rund“ 7, was präzisiert werden sollte. In den 70er Jahren hießen Straßenbahnen noch nicht Stadtbahnen. Die höhere verkehrliche Bedeutung des Schenefelder Platzes liegt auch an den dort größeren Potenzialen und der Netzstruktur, die dort mit der 21 außerdem eine wichtige N/S-Verbindung aufweist. Eine Verlegung des Verknüpfungspunktes Schenefelder Platz wurde bislang lediglich grobkonzeptionell angedacht, eine Realisierung nicht ernsthaft verfolgt; zudem verhalten sich nicht die Linien selbst problematisch, sondern die aus einer Verlegung resultierenden Mehrkosten für die ÖPNV-Finanzierung. Bitte korrekte Hst-Namen verwenden. So heißt die Hst vor dem Stadtzentrum „Rathaus/EKZ“ und besteht aus 4 einzelnen Richtungshaltestellen. Die Linienführung dient der flächendeckenden Erschließung Schenefelds, Vereinheitlichungen hätten Erschließungsverluste zur Folge (Linie 186, vgl. auch unten).</li> <li>• Maßnahme14: Der Verkehrsverbund heißt HVV (Hamburger Verkehrsverbund). Der Linienbetreiber heißt VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein). Die Aufgabenträgerorganisation heißt SVG. Alle drei sind zu beteiligen.</li> <li>• Maßnahme29: Siehe Maßnahme 14. Außerdem ist hier nur die Stadt als Initiator zu nennen, nicht die VHH.</li> <li>• Allgemeine Anmerkungen m.d.B. um Ergänzung an passender Stelle: Der Großteil der Ampelanlagen in Schenefeld wird durch die Busse beeinflusst (LSA-Beeinflussung). Dies trägt zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei und muss beibehalten, bzw. in der Wirksamkeit ausgebaut werden. Mit der Buslinie 186 existiert eine Linie, die alle Ortsteile der Stadt Schenefeld miteinander verbindet.</li> </ul>	Die Hinweise werden vollständig im Bericht berücksichtigt.	Der Stellungnahme wird gefolgt.
------------	--	--	--	---------------------------------

TÖB 14.	Kreis Pinneberg FD Gesundheitlicher Umweltschutz	In den weiteren Verfahrensschritten werden Aussagen zum Lärmschutz notwendig, da sich gemäß der 2. Stufe des Lärmaktionsplanes das zu überplanende Gebiet im Bereich von Lärmbrennpunkten befindet. Neben Aussagen zu aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind auch Aussagen zu Gewerbelärm zu treffen. Diese haben in Anlehnung an DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5, zu erfol-	Keine Anpassung/ Änderung erforderlich In den weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren werden die Hinweise berücksichtigt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
------------	--	--	---	---

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung:	Beschlussvorschlag
		<p>gen. Die Immissionsprognosen sind wie folgt durchzuführen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ableitung der maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile für den jeweiligen Betrieb aus den festgesetzten maximal zulässigen Emissionskontingenten mit Hilfe einer Ausbreitungsrechnung nach DIN ISO 9613-2 (ohne Berücksichtigung der Geländehöhen, der Meteorologiekorrektur, weiterer Abschirmungen sowie Reflexionen im Plangeltungsbereich, Lärmquellenhöhe 1 m über Gelände, Immissionspunkthöhe jeweils für das oberste Geschoss der nächstgelegenen Wohnbebauung);</li> <li>2. Durchführung einer betriebsbezogenen Lärmimmissionsprognose auf Grundlage der TA Lärm mit dem Ziel, die unter 1. ermittelten maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile für den betrachteten Betrieb zu unterschreiten.</li> </ol> <p>Bitte beachten Sie auch, dass Sie in Bereichen in denen Mehrfamilienhäuser existieren oder geplant werden auch Kleinkinderspielplätze vorsehen. Deren Lage ist so zu wählen, dass der Außenlärmpegelbereich kleiner 55 dB(A), verursacht durch den Verkehrslärm, ist.</p> <p>Im weiteren Verfahren sind auch Aussagen zu Luftschadstoffen verursacht durch den Verkehr notwendig. Hierzu ist ein Gutachten in Auftrag zu geben. Es sollte Aussagen zu Stickstoffen und Partikeln (PM 10 und PM 2,5) enthalten.</p>		

TÖB 15.	<p>Sabine Kling Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten des Landes Schleswig-Holstein Referat Städtebauförderung, Besonderes Städtebaurecht, Baukultur – IV 25 Termin am 15.02.2016</p>	<p>Das Sanierungsgebiet muss gem. BauGB auch Grundstücke einbeziehen, auf denen zwar nicht selbst städtebauliche Missstände vorliegen, die jedoch in deren unmittelbarem Einflussbereich liegen, weil dort ggf. auch eine sanierungsbedingte Erhöhung des Grundstückswerts eintreten kann. Daher müssen alle Grundstücke im Umgriff von Ordnungsmaßnahmen vollständig enthalten sein.</p>	<p>Nach Prüfung des Hinweises wird eine Erweiterung des Untersuchungsgebietes um die städtischen Flurstücke östlich des Düpenau-Grünzuges sowie die Flurstücke 168/65 und 169/66 der Flur 6 erforderlich.</p> <p>Der Einleitungsbeschluss für die vorbereitenden Untersuchungen wird wiederholt und ein Beschluss über die Zustimmung zur öffentlichen Bekanntmachung des geänderten Untersuchungsgebiets gefasst.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p>
------------	---	---	--	--