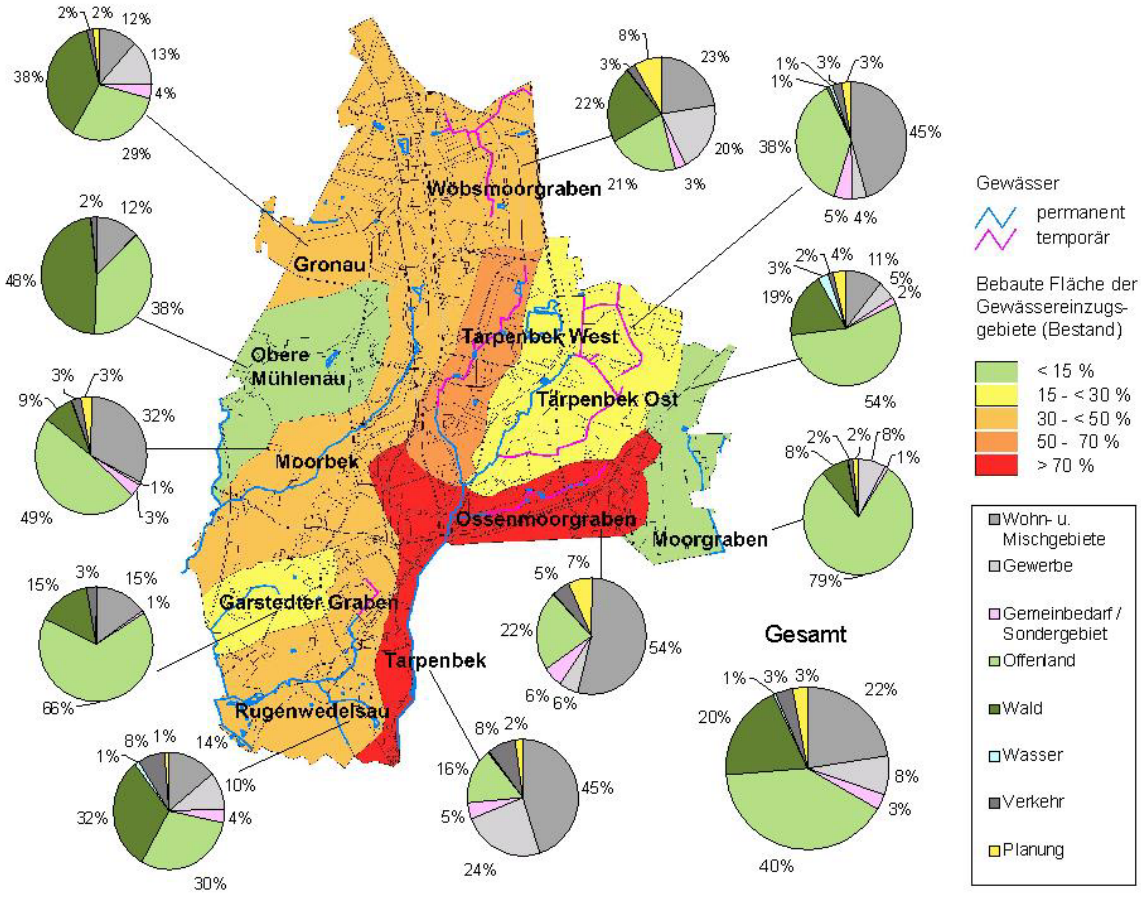
Abbildung 21: Gesamtanteil der Siedlungsflächen in den Oberflächengewässer-Einzugsgebieten



Quelle: Büro Planung und Umwelt, Berlin - Stuttgart, Juni 2007

Beeinflussung des Verkehrs

Parallel zur Aufstellung des FNP und des LP erfolgte auch die Fortschreibung des mit dem STEP erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2010 zum VEP 2020. Grundlagen für die aktuelle Fortschreibung des VEP sind neben den Erkenntnissen aus der Verkehrserhebung (Analysejahr 2004) die nach der frühzeitigen Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte Überarbeitung der Flächenausweisungen und Infrastrukturplanungen.
Umweltauswirkungen von Netzergänzungen ergeben sich insbesondere durch die Flächeninanspruchnahme bislang nicht bebauter Flächen. Durch die Flächeninanspruchnahme werden nahezu alle Umweltbelange betroffen.
Veränderungen des Verkehrsgeschehens im MIV wirken sich auf die Umwelt durch Lärm- und Abgasemissionen aus. Die Analyse des Verkehrsgeschehens in Norderstedt (2004) ergibt, dass es viele Hauptverkehrsstraßen mit hohen Belastungen gibt.
Insbesondere durch die allgemeine Verkehrszunahme, aber auch durch den geplanten Zuwachs an Siedlungsflächen erhöht sich der Norderstedter Tagesverkehr von 280.000 Pkw-Fahrten (Planfall PA 2004) auf 350.000 Pkw-Fahrten (Planfall P8 2020). Dies bedeutet eine Zunahme um 25%.
Im Rahmen der parallelen Planverfahren (FNP, LP, VEP, LMP) wurden verschiedene Netzergänzungsvarianten geprüft. Daneben wurden auch unterschiedliche Prognoseansätze untersucht, die von alternativen Szenarien zur Stadtentwicklung ausgehen.
Als aktueller Planungsstand wurde der Planfall P8 erarbeitet, der alle auch im vorliegenden FNP 2020 dargestellten Netzergänzungen in die Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2020