

Zehn gute Gründe gegen das Hillwood-Bauvorhaben

Anlage zur Bürgerinfo Nr. 334 der Stadt Quickborn vom 29.12.2023

1. **Das Bauvorhaben versiegelt 71.820 qm Fläche.** Die Bruttohallenflächen betragen allein 51.174 qm.
2. **Das Industriegebiet (B-Pläne Nr. 4 von 1965 und Nr. 11 von 1983) war nicht für eine Logistik-Nutzung in diesem Umfang konzipiert.** Der im B-Plan vorgesehene Güterbahn-Anschluss wird durch das Vorhaben nicht genutzt. Der Güterverkehr wird ausschließlich über LKW abgewickelt. Das Vorhaben wurde ohne eine erneute – erforderliche – Bebauungs-Planung zugelassen. Indem die erforderliche förmliche Planung unterlassen wurde, wurde auch das interkommunale Abstimmungsgebot (§ 2 Abs. 2 BauGB) unterlaufen.
3. **Die Erhöhung des Schwerlastverkehrs um 1.600 Fahrten pro Tag erhöht auf der Bahnstraße (Fahrbahnbreite 6,20 bis 6.50 m; Fußwegbreite 1,80 bis 1,90 m) die Gefährdung von Schülern und anderen Fußgängern und Radfahrern substantiell.** Im Radverkehrskonzept Quickborns ist die Bahnstraße als Hauptroute (Veloroute) vorgesehen.
4. **Die bisherige Funktion der Bahnstraße und die bisherige Planung der Veloroute würden durch das Bauvorhaben torpediert** und bedürften einer umfassenden Überarbeitung und Budget-Neuplanung.
5. **Die von Schülern und anderen AKN-Benutzern am Knoten Bahnstraße/Buchenweg dringend benötigte und bereits geplante signalisierte Fußgängerquerung würde sich wegen des Bauvorhabens verschieben.** Die zwischen den Beteiligten (AKN, Ellerau, Quickborn, Verkehrsbehörde Segeberg) abgestimmte Planung einer vollbeampelten Bahnübergangs- und Straßensicherungsanlage (BÜSTRA) würde durch das Bauvorhaben torpediert und bedürfte wegen der erheblichen Mehrverkehre einer umfassenden Überarbeitung und Budget-Neuplanung.
6. **Am engen Verkehrsknoten Bahnstraße/Friedrichsgaber Straße (Verbindung BAB-Anschluss Quickborn) kommt es bereits jetzt zu Stauungen bis hin zur BAB.** Die erheblichen Mehrverkehre des Bauvorhabens brächten den Verkehr bis hin zur BAB weiter zum Erliegen. Grundstücksflächen für den Knotenausbau stehen nicht zur Verfügung. Auch der für 2024 geplante Radwegausbau an der Friedrichsgaber Straße wäre bei Realisierung des Vorhabens umfassend zu überarbeiten und neu zu budgetieren.
7. **Die Überlastung von Bahnstraße und Friedrichsgaber Straße** (also der Verbindung zwischen dem Vorhabengrundstück und dem BAB-Anschluss Quickborn) durch den vorhabenbedingten Mehrverkehr lässt befürchten, dass

Umgehungs-/Schleichverkehre im nachgelagerten Straßennetz über Fasanenweg/Grandweg, Lerchenweg/Grandweg und Kiefernweg/Ulzbürger Landstraße entstehen.

8. **Die Verwirklichung des Vorhabens führte also dazu, dass zahlreiche Planungen Quickborns überarbeitet, geändert und neu budgetiert werden müssten.** Dazu zählen wie gesagt die Bahnstraße als Veloroute, die Signalisierung von Bahnübergang und Fußgängerquerung Bahnstraße, der geplante Radwegausbau in der Friedrichsgaber Straße und die kritische Rechtsabbiegersituation von dort in die Bahnstraße. Die Planungshoheit Quickborn wird nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 54 Abs. 1 LVerf SH verletzt. Die Baugenehmigung in der Nachbargemeinde Ellerau zwingt Quickborn dazu, planerisch tätig zu werden, um die Erschließung für das Vorhaben in der Nachbargemeinde zu sichern. Das Bauvorhaben stört die örtliche Planung Quickborns und beeinträchtigt die gemeindliche Planungshoheit.
9. **Das Vorhaben ist im Hinblick auf die gemäß B-Plan bereitgestellten Erschließungsanlagen überdimensioniert.** Die vom Plangeber für das Plangebiet aus den Jahren 1965 und 1983 vorausgesetzte Erschließung kann das Vorhaben nicht aufnehmen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen sprengt die vorhandenen Verkehrsflächen. Das Vorhaben widerspricht der Eigenart des Baugebiets – sowohl nach dem Umfang als auch nach der Zweckbestimmung. Das Vorhaben würde die Erschließungsanlagen überlasten, Schäden hervorrufen, die Sicherheit und körperliche Unversehrtheit von Schülern, anderen Fußgängern und Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern unzumutbar beeinträchtigen.
10. **Die Erschließung ist nicht gesichert.** Der von der Nutzung des Logistikzentrums ausgehende Verkehr vom und zum BAB-Anschluss Quickborn kann von den öffentlichen Straßen nicht ohne Störungen, das heißt nicht ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und des Straßenzustandes aufgenommen werden. Die tatsächlich vorhandene Zuwegung zwischen dem geplanten Logistikzentrum und dem BAB-Anschluss Quickborn ist nicht geeignet, sowohl den bereits vorhandenen als auch den mit dem Vorhaben verbundenen Ziel- und Quellverkehr aufzunehmen und die Benutzung durch Polizei-, Feuerwehr-, Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge zu ermöglichen, ohne dass es dadurch zu einer Schädigung des Wegzustandes und zu einer unzumutbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit kommt. Damit würden der Gemeinde – als Folge der Baugenehmigung – Erschließungsaufgaben aufgedrängt werden. Die Bahnstraße und die Verkehrsknoten auf dem Weg zur BAB Quickborn verfügen nicht über Befestigung, Breite und Ausbauzustand, um 1.600 LKW pro Tag zu verkraften. Dies führt zu dauerhaften, unzumutbaren Einschränkungen für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und für die Leichtigkeit des Straßenverkehrs. Aufgrund der Örtlichkeiten und der Trassenführung führt der An- und Abfahrtsverkehr von 1600 LKW pro Tag zur dauerhaften, nachhaltigen Gefährdung der Verkehrsteilnehmer und Anlieger.