

Anlage 5 zur Beschlussvorlage 15/0209

Protokoll der Informationsveranstaltung vom 13.11.2013 im Norderstedter Rathaus

## **Protokoll vom 18.11.13**

**Veranstaltung:** Information zum förmlichen Beteiligungsverfahren für den Entwurf des Lärmaktionsplanes 2013-2018 der Stadt Norderstedt

**Termin:** 13. November 2013 von 17.30 bis 21.00 Uhr

**Ort:** Rathaus Norderstedt, Plenarsaal

**Moderation:** Margit Bonacker, konsalt GmbH

### **Tagesordnung**

---

**17.30 Uhr Einlass und Info-Forum**

**18.00 Uhr Begrüßung**  
**Mitwirkungsverfahren und weiteres Vorgehen**  
*Herbert Brüning, Stadt Norderstedt, Nachhaltiges Norderstedt*

**18.10 Uhr Zielsetzung und Ablauf der heutigen Veranstaltung**  
*Margit Bonacker, konsalt GmbH*

**18.15 Uhr Ergebnisse der Lärminderungsplanung**  
*Heinz Mazur, PGT Umwelt und Verkehr GmbH*

**18.45 Uhr Verständnisfragen**

**19.00 Uhr Kurze Pause**

**19.10 Uhr Diskussion und Anmerkungen aus dem Publikum**

Themenblöcke:

Geschwindigkeitsreduzierungen  
Lärmoptimierte Beläge  
Straßenraumgestaltung  
Lkw-Führung  
Radverkehr/Fußverkehr  
ÖPNV, Schienenverkehr

**20.30 Uhr Fazit und Ausblick**  
*Herbert Brüning, Stadt Norderstedt*

Ca. 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

## 1 Einlass und Info-Forum

Bereits eine halbe Stunde vor dem offiziellen Veranstaltungsbeginn konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Rahmen des Info-Forums über die besonderen Lärmschwerpunkte in Norderstedt, die jeweiligen Handlungsfelder und Maßnahmen der Lärminderungsplanung sowie über den Verlauf des Mitwirkungsprozesses informieren. Neben den strategischen Lärmkarten wurde eine graphische Übersicht der Handlungsfelder präsentiert. Die seit 2008 im Rahmen der ersten Stufe der Lärminderungsplanung bereits realisierten und die für den Zeitraum 2013-2018 geplanten Maßnahmen zur Lärminderung waren als Planwerke ausgestellt. Die Textfassung des Entwurfs des Lärmaktionsplans 2013-2018 lag zur Einsicht aus. Das Info-Forum bot Gelegenheit, mit den Fachleuten im kleinen Kreis ins Gespräch zu kommen und genauere Erläuterungen zum Planwerk und dessen Hintergründe zu erfahren.

Der lokale Fernsehsender noa4 Norderstedt nutzte die Gelegenheit, mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltung ins Gespräch zu kommen, um über die Inhalte und Ergebnisse zu informieren.

## 2 Begrüßung - Mitwirkungsverfahren und weiteres Vorgehen

**Herbert Brüning**, Amt Nachhaltiges Norderstedt, begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Informationsveranstaltung.

Herr Brüning weist darauf hin, dass der erste Lärmaktionsplan 2008-2013 unter Mitwirkung der Öffentlichkeit überprüft und fortgeschrieben wurde. Er erinnert an die Auftaktveranstaltung im Januar und den Workshop im Februar dieses Jahres, in denen die Ergebnisse der strategischen Lärmkarten und die Handlungsfelder zur Lärminderung vorgestellt wurden. Dort ist dann gemeinsam mit der Öffentlichkeit erarbeitet worden, welche Maßnahmen zur Lärminderung sinnvoll sind. Der auf dieser Basis durch das beauftragte Gutachterbüro PGT Umwelt Verkehr GmbH weiterentwickelte Entwurf des LAP 2013-2018 wurde mit den Fachdienststellen und externen Akteuren abgestimmt und den politischen Gremien vorgestellt. Im Rahmen der heutigen Veranstaltung soll er der Öffentlichkeit vorgestellt und ihr die Möglichkeit eröffnet werden, im Rahmen des förmlichen Beteiligungsverfahrens Einwände zu erheben.

Er betont das Ziel, einen umsetzbaren Lärmaktionsplan zu beschließen und weist darauf hin, dass etwaige Einwände überprüft würden und gegebenenfalls auch zu einer Überarbeitung des Entwurfs führen können.

Herr Brüning stellt Frau Bonacker als Moderatorin der Veranstaltung und ihr Team von konsalt GmbH vor und begrüßt Herrn Mazur vom Büro PGT Umwelt Verkehr GmbH.

## 3 Zielsetzung und Ablauf der heutigen Veranstaltung

**Margit Bonacker**, konsalt GmbH, stellt die Zielsetzung und den Ablauf der Veranstaltung vor. Es geht darum, die Ergebnisse der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu präsentieren und die wesentlichen Themenbereiche der ausgewählten Maßnahmen zur Lärminderung zu diskutieren. Grundlage der Diskussion ist also der vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans 2013-2018, wie er auch im Internet zu finden ist.

Sie verweist darauf, dass im Anschluss der Vorstellung der Ergebnisse eine Diskussion im Plenum stattfindet, bei der Anregungen aus dem Publikum den einzelnen Themenblöcken zugeordnet werden. Abschließend wird Herr Brüning das weitere Verfahren erläutern und es wird die Möglichkeit geben, persönliche Einwände direkt zur Niederschrift abzugeben. Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung sind der Straßen- und Schienenverkehr als Quelle von Dauerlärmbelastungen. Zum Thema Fluglärm wird es ein eigenes Verfahren geben.

**>>Anlage 1: Präsentation Margit Bonacker, konsalt GmbH**

#### **4 Ergebnisse der Lärminderungsplanung**

**Heinz Mazur**, PGT Umwelt Verkehr GmbH, stellt die Betroffenheiten auf Basis der Lärmkennziffermethode für  $L_{den}$  und  $L_{night}$  vor und weist darauf hin, dass es in den einzelnen Pegelklassen deutliche Verbesserungen im Bereich des Straßenverkehrs gibt. Die Gründe dafür sind vielfältig, einzelne Anteile lassen sich nicht eindeutig bestimmen. Herr Mazur betont, dass die Stadt Norderstedt mehr als eine reine „Hot Spot-Bekämpfung“ will, also nur die höchsten Lärmbelastungen abbauen, sondern dass es darum geht, langfristig insgesamt ein leiseres Norderstedt zu bekommen. Niemand soll in Norderstedt in seiner Wohnung und seiner Wohnumgebung einer gesundheitsgefährdenden Dauer-Lärmbelastung von 65 dB(A) oder mehr ausgesetzt sein, und es soll sowohl störungsfreier Schlaf (unter 45 dB(A) nachts) als auch störungsfreie Kommunikation (unter 55 dB(A)) gewährleistet sein. Neue Lärmkonflikte gilt es zu vermeiden.

Herr Mazur stellt die Belastungsschwerpunkte durch Straßenverkehrslärm in Norderstedt dar und erläutert, dass es für ein realistisches Maßnahmenprogramm für die nächsten fünf Jahre notwendig ist, Prioritäten zu setzen und Machbarkeiten zu prüfen. Es ist wichtig zu klären, durch welche Maßnahmen für die meisten Betroffenen Abhilfe geschaffen werden kann. Er geht auf die Betroffenenzahlen durch Schienen- und Fluglärm ein, die im Vergleich mit dem Straßenverkehrslärm deutlich niedriger sind. Er weist noch einmal darauf hin, dass es ein eigenes Verfahren für das Thema Fluglärm geben wird. Bei der Präsentation der strategischen Lärmkarten, die die Mehrfachbelastungen bei Tag und bei Nacht zeigen, gibt er den Hinweis, dass die Lärmauswirkungen nachts für alle Lärmquellen geringer sind.

Es folgt eine Erläuterung der einzelnen Handlungsfelder der Lärminderungsplanung und des Prinzips der vier „V“: Vermeiden, Verlagern, Verlangsamen und Verstetigen. Eine weitere Möglichkeit zur Lärminderung besteht darin, die „Lärmrobustheit“ zu stärken, zum Beispiel durch Lückenschließungen oder andere städtebauliche Maßnahmen. Herr Mazur betont die Synergieeffekte einzelner Lärminderungsmaßnahmen. So hat eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 nicht nur eine lärmindernde Wirkung, sondern die langsamere Geschwindigkeit führt auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und kann auch zu einer verbesserten Qualität der Freiraumnutzung führen.

Herr Mazur zieht Bilanz über die Lärminderungsplanung 2008-2013 und stellt die in der Zwischenzeit realisierten Maßnahmen vor. Auf der Poppenbütteler Straße und der Niendorfer Straße wurde nach Einzelfallprüfung Tempo 30 (nachts) realisiert und auf einer Modellstrecke wurde lärmarmere Asphalt (LOA5D) aufgebracht. Im Bereich der Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr hat unter anderem eine Mängelanalyse aller Fahrradabstellanlagen und ÖPNV-Haltestellen stattgefunden, es wurden die Fahrradkarte „Unterwegs mit dem Rad“ herausgegeben und straßenbegleitende und straßenunabhängige Radwege realisiert. Umgesetzte Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr umfassen u.a. die

Aufwertung der Bushaltestellenhäuschen, die Verlängerung der nächtlichen U-Bahn-Taktzeiten Ochsenzoll bis Norderstedt Mitte sowie die Veröffentlichung des Faltplans „Mobilfalter – Clever unterwegs in Norderstedt.“ Dieser informiert über sämtliche umweltfreundliche Mobilitätsangebote in Norderstedt und zeigt das Norderstedter Bus- und Bahnnetz, beschilderte Radrouten sowie Fahrradverleih- und Car-Sharing-Stationen und Taxi-Wartestände.

Die Erfassung der vorhandenen Beschilderung und Entwicklung eines Konzepts für die systematische Beschilderung aller Gewerbegebiete zählt zu den realisierten Maßnahmen im Zuge des Lkw-Lenkungskonzepts. Hier besteht außerdem eine Kooperation mit einem Softwarehersteller für Navigationssysteme, um speziell die Geräte für den Lkw-Verkehr entsprechend zu programmieren.

Der Aufbau eines Beschwerdemanagements stellt eine weitere umgesetzte Maßnahme dar.

Herr Mazur weist darauf hin, dass jene Maßnahmen, die im 1. Lärmaktionsplan nicht umgesetzt wurden, in den neuen Lärmaktionsplan übernommen wurden. Er präsentiert die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2013 – 2018 und unterscheidet zwischen Maßnahmen für und ohne den Fuß- / Radverkehr. Unter die Maßnahmen ohne Fuß- und Radverkehr fallen unter anderem die Einführung von Tempo 30 ganztags und nachts auf verschiedenen Straßenabschnitten wie z.B. der Ulzburger Straße und der Rathausallee nach Einzelfallprüfung sowie die Sanierung des Lärmschutzwalls bzw. die Errichtung einer Lärmschutzwand an der Poppenbütteler Straße. Des Weiteren ist eine Überprüfung der (Fußgänger-)Ampelnachtschaltung ab 22.00 Uhr in der Segeberger Chaussee geplant. Herr Mazur weist darauf hin, dass ein Suchraum für eine Teststrecke mit lärmindernden Asphalt ausgewiesen und anlassbezogene Suchräume für städtebauliche, straßenbauliche und verkehrsbehördliche Maßnahmen definiert sind. Dabei soll das Zusammenwirken von verschiedenen Maßnahmen im Straßenraum und an der begleitenden Bebauung zur Lärminderung untersucht werden. Dazu gehört auch eine mögliche Umnutzung von Verkehrsraum (Beispiel Rathausallee) durch die Anlage von z.B. Radfahrstreifen. Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr umfassen die Aktualisierung des Haltestellenprogramms oder Verbesserungen in der Taktung bzw. Tarifpolitik, die sukzessive umgesetzt werden. Des Weiteren ist die Umsetzung der Lkw-Führung geplant sowie ggf. die Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen an den Ringstraßen. Weitere Maßnahmen umfassen unter anderem die Verlegung der Umleitungsstrecke für die A7 von der Ulzburger Straße auf die Schleswig-Holstein-Straße, die Weiterführung des Mobilitätsmanagements sowie die Optimierung der Taxihalteplätze.

Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr sehen die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts vor und umfassen den weiteren Aus- und Neubau von straßenbegleitenden sowie straßenunabhängigen Radwegen, sowie die Errichtung von Schutzstreifen. Weitere Maßnahmen beziehen sich auf die Errichtung von Querungshilfen, Radabstellanlagen, Fahrradparkhäusern und Bike + Ride Stationen.

Alle Maßnahmen sind im Detail im Maßnahmenkonzept 2013-2018 mit einer eigenen Maßnahmennummer aufgeführt und nachzulesen.

**>>Anlage 2: Präsentation Heinz Mazur, PGT Umwelt und Verkehr GmbH**

Verständnisfragen

- Was versteht man unter nicht genutztem Verkehrsraum bzw. der Umnutzung von Verkehrsraum? Herr Mazur erläutert, dass es zum Beispiel in der Rathausallee ein Ungleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsarten – Pkw, Fahrräder, Fußverkehr - gibt und die Möglichkeit besteht, die Organisation des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs zu verändern.
- Werden die Lärmmessungen regelmäßig wiederholt? Werden Verkehrsmenge und Geschwindigkeit bei der Ausweisung der Lärmschwerpunkte berücksichtigt? Herr Mazur erwidert, dass Lärm nicht gemessen, sondern auf Basis von Verkehrszählungen nach den gesetzlichen Vorgaben berechnet wird und dies durch die LÄRMKONTOR GmbH erfolgt ist. Schwankungen werden durch die Verwendung des Beurteilungspegels berücksichtigt.
- Gehört auch das Verbot von Laubpustern in den Lärmaktionsplan? Nein, dabei handelt es sich nicht um eine maßgebliche Dauerlärmquelle, die in einem LAP zu regeln ist-. Entsprechendes Infomaterial zum Betreiben der Geräte kann zur Verfügung gestellt werden.
- Kann die Präsentation von Herrn Mazur ins Internet eingestellt werden? Ja, Info erfolgt an alle Teilnehmer/-innen über e-mai-Verteiler.
- Z.B. ist Plan auf S. 46 mit Legende nur unscharf zu erkennen. Kann das verbessert werden? Es wird überprüft, warum der Ausdruck über die im Internet verfügbare Datei so unscharf ist. Der Ausdruck über die Originaldatei ist scharf.

## 5 Diskussion und Anmerkungen aus dem Publikum

Anschließend an die Vorstellung des LAP-Entwurfes 2013-2018 gab es die Möglichkeit, einzelne Themenblöcke im Detail zu diskutieren. Anmerkungen aus dem Publikum wurden entgegengenommen und den einzelnen Themenblöcken zugeordnet.

### Geschwindigkeitsreduzierungen

- Ein Teilnehmer merkt an, dass das Aufstellen von Verkehrszeichen nicht ausreicht und es auch entsprechende Geschwindigkeitskontrollen braucht.  
Herr Brüning erwidert, dass es diesbezüglich zwischen dem dafür zuständigen Kreis Segeberg und der Stadt Norderstedt Gespräche gibt, wer die Kontrollen durchführen wird. Messungen finden gegenwärtig nur durch die Polizei und nur aus Gründen der Verkehrssicherheit statt. Eine erste Rückmeldung bezüglich der Geschwindigkeit wird es in Zukunft über die von der Stadt eingerichteten Dialog-Displays geben.
- Herr Schroeder gibt die Rückmeldung, dass das definierte Leitbild gut ist, er jedoch die Berücksichtigung weiterer Indikatoren für die Nachhaltigkeit vermisst wie z.B. die regelmäßige Überprüfung des Modal Splits, also der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel.  
Herr Brüning berichtet, dass das Leitbild 2004 beschlossen wurde und sehr ambitioniert ist. Er gibt zu bedenken, dass die Realisierung Zeit braucht und dass u.a. das Ziel besteht, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen und den Radanteil zu steigern. Obwohl der Modal Split sicher eine interessante Information darstellt, wird zum jetzigen Zeitpunkt auf eine Aktualisierung zugunsten anderer konkreter Maßnahmen zur Lärminderung verzichtet. Denn die Ermittlung über eine repräsentative Haushaltsbefragung ist nicht nur teuer, sondern braucht auch sehr viel Zeit.
- Warum ist Tempo 30 auf der Poppenbütteler Straße nur in einem Abschnitt und nur nachts eingeführt worden?

Herr Brüning erläutert, dass bei dieser Entscheidung der Schutz der Nachtruhe an erster Stelle stand. Im Lärmaktionsplan ist insgesamt eine ganztägige Ausweisung mit Tempo 30 vorgesehen.

- Warum brauchte es drei Jahre für die Umsetzung von Tempo 30?

Herr Brüning berichtet, dass eine umfangreiche Einzelfallprüfung notwendig ist, bei der Aspekte wie der Gesundheitsschutz gegen weitere Faktoren wie z.B. die Leichtigkeit des Verkehrs abzuprüfen sind. Da mit der Umsetzung derartiger Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan noch keine Erfahrungen vorlagen, musste hierfür lange gekämpft werden.

- Warum ist Tempo 30 nur begrenzt auf dem Glashütter Damm im Westen vorgesehen?

Herr Mazur weist darauf hin, dass die Einführung von Tempo 30 im Zusammenhang mit der Betroffenheit nach der Lärmkennziffermethode erfolgt, dass also dort die höchsten Lärmbelastungen und gleichzeitig die meisten Menschen betroffen sind.

- Ein Teilnehmer merkt an, dass alle Vorteile der verringerten Umweltbelastungen durch Geschwindigkeitssenkungen stärker hervorgehoben werden sollten wie z.B. die Senkung der Luftschadstoffe.

Herr Brüning verweist darauf, dass es zu diesem Thema unterschiedliche Studien gibt, die eine pauschale Aussage zur Reduzierung der Luftschadstoffe durch Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht zulassen.

### **Lärmoptimierende Beläge**

- Ein Teilnehmer merkt an, dass Gullydeckel aus Lärmschutzgründen eben und mittig platziert sein sollten.

Herr Mazur erwidert, dass Gullydeckel nicht das vorrangige Ziel der Lärm-minderungsplanung darstellen. Konkrete Hinweise sollen gerne direkt an die Stadt gerichtet werden. Frau Ganter weist darauf hin, dass das Thema der Gullydeckel bereits im Februar behandelt wurde, und betont, dass die Stadt Hinweise gerne entgegennimmt, Problemstellen kurzfristig behebt und die Lage der Deckel bei Neuplanungen berücksichtigt.

### **Straßenraumgestaltung**

Im Bereich z.B. der Ulzburger Straße, der Rathausallee und der Segeberger Chaussee gibt es die Möglichkeit, die Fahrbahn im Interesse des Lärmschutzes zu verengen sowie Abbiegehilfen zu schaffen. Es wird auch geprüft, ob Veränderungen im Bereich der Ohechaussee z.B. durch alternierendes Parken möglich sind. Herr Brüning merkt an, dass Veränderungen der Straßenraumgestaltung im Zuge von Straßenbausanierungen anlassbezogen erfolgen sollen und dabei das Thema Lärm mitgedacht werden soll. Es sind viele Abschnitte im LAP-Entwurf enthalten, die in den nächsten fünf Jahren vermutlich nicht im vollen Umfang zu realisieren sind, aber rechtzeitig als Aufgabe angemeldet werden sollen.

### **Lkw-Führung**

Herr Brüning berichtet, dass im Konzept zwei unterschiedliche Wegeführungen (Poppenbütteler Straße oder Segeberger Chaussee) für das Lkw-Routensystem vorgesehen waren. Die Entscheidung der Politik fiel zugunsten der Segeberger Chaussee, da dort mittelfristig weniger sensible Nutzungen angesiedelt werden sollen (s.

Mischgebietsentwicklung). Herr Brunkhorst ergänzt, dass die politische Entscheidung auch fiel, um die geplante Kita am Immenhorst und den Glashütter Damm Ost von Lkw-Verkehr zu entlasten. Herr Brüning betont noch einmal, dass die Einbindung der Navigationsgerätehersteller wichtig ist und auch bereits Kontakt zu einem Softwarehersteller aufgenommen werden konnte, weil sich immer mehr Lkw-Fahrer anhand des Navigationsgeräts orientieren.

- Wieso soll es in den nächsten fünf Jahren keine weiteren Entlastungsstraßen geben (vgl. Lärmaktionsplan 2013 – 2018 Norderstedt, Entwurf, S.55)?

Herr Brüning erklärt, dass die Querspange Glashütte im Flächennutzungsplan politisch beschlossen ist. Anhand des aktuellen Planungsstands und der erforderlichen Vorläufe ist allerdings zu erwarten, dass diese Entlastungsstraße erst in weiterer Zukunft –also in mehr als fünf Jahren- gebaut werden kann. Im Moment fließen die vorhandenen finanziellen Mittel in die Förderung des Radverkehrs. Herr Mazur ergänzt, dass der Lärmaktionsplan alle Planungsabsichten der Stadt berücksichtigt, die in den nächsten fünf Jahren zu erwarten sind - wie die Verlängerung der O.a.W.-Str. nach Norden.

### **Rad-/ Fußverkehr**

- Ein Teilnehmer kritisiert die Situation der Radwegführung beim neuen Kreisel Ochsenzoll.

Herr Brunkhorst berichtet, dass überprüft werden soll, ob und wie eine Nachbesserung möglich ist. Herr Mazur ergänzt, dass aktueller Stand der guten fachlichen Praxis ist, aus Gründen der Verkehrssicherheit den Radverkehr im Kreisel mit dem Autoverkehr zusammenzuführen und erst nach dem Kreisel wieder zu trennen.

- Ein Teilnehmer sieht durch die geplante Ampelabschaltung auf der Segeberger Chaussee ab 22.00 Uhr die Gefahr, dass die Geschwindigkeiten zunehmen und dadurch der Fuß- und Radverkehr die Straße nicht mehr gefahrlos queren kann. Herr Brüning erwidert, dass bereits jetzt ab 23.00 Uhr alle Ampeln abgeschaltet werden und es ein Ergebnis des Mitwirkungsprozesses ist, dass die Abschaltung ab 22.00 Uhr geprüft wird.

### **ÖPNV-/ Schienenverkehr**

- Herr Brüning weist darauf hin, dass die höhere Frequenz der U-Bahn und der AKN zu größerer Lärmbetroffenheit führt. Die VGN wird prüfen, welche Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Anwohnenden vor den zusätzlichen Lärmbelastungen zu schützen.
- Gibt es Überlegungen, ein Ringbussystem in Norderstedt einzuführen?  
Herr Brüning erklärt, dass es ein Konzept der SVG für die Verbesserung des ÖPNV gibt, das drei Stufen entwickelt. Aufgrund der hohen jährlichen Kosten von etwa 800.000 € alleine für die Umsetzung der ersten Stufe konnten die Maßnahmen nicht im Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Die Frage von Ringbuslinien erfordert ein neues Konzept und womöglich noch mehr Geld. Deshalb werden weiter schrittweise Verbesserungen im bestehenden Netz favorisiert.
- Werden weitere Wohngebiete mit dem Schwerpunkt Elektromobilität ausgewiesen wie an der Müllerstr., da sie auch zur Lärminderung beitragen würden?  
Herr Brüning weist zunächst darauf hin, dass Elektromobilität vielfältig ist (O-Busse,

Schienenverkehr, E-Bikes) und schon eine sehr lange Tradition hat. Die relativ neue Diskussion um Elektro-PKW sorgt zwar für viel Aufmerksamkeit, löst jedoch keine Verkehrsprobleme, also auch nicht die Lärmbelastungen. Bei 50 km/h ist ein Elektroauto aufgrund der dominierenden Rollgeräusche gleich laut wie ein benzinbetriebener Pkw. Trotzdem wird die Entwicklung weitergehen. Er verweist auf ein Wohnprojekt im Garstedter Dreieck, bei dem den Bewohnerinnen und Bewohnern des Geschosswohnungsbaus 30 elektrisch betriebene Mietautos zur Verfügung stehen sollen, die neben dem Mobilitätsaspekt vor allem auch als Zwischenspeicher für die aus der Photovoltaikanlage gewonnene Energie dienen.

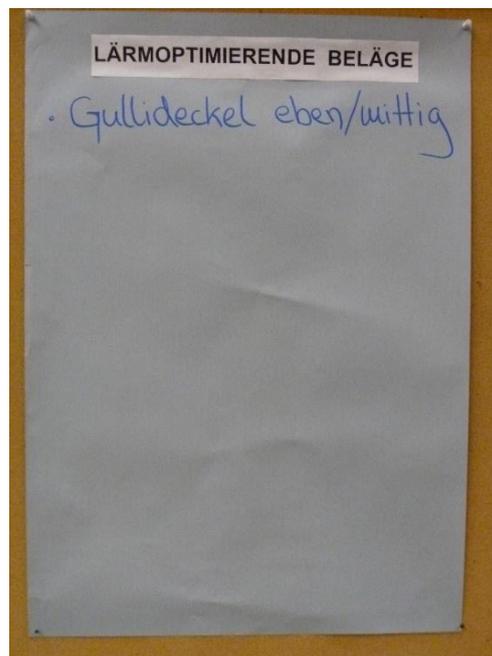
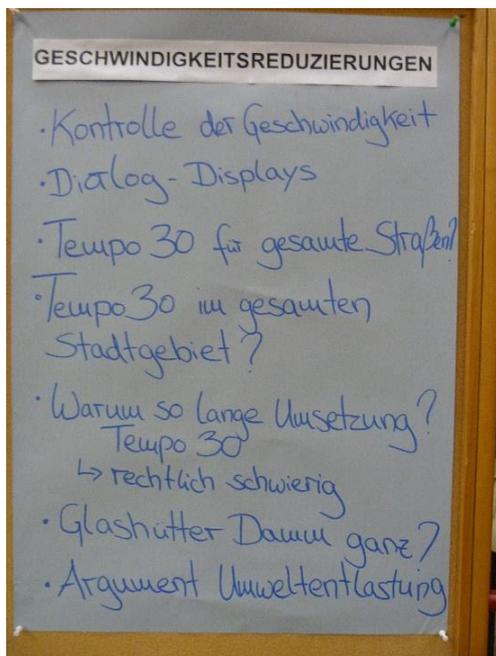
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass auch die Luftschadstoffbelastung hoch ist und die Mehrfachbelastung ggf. durch das Multiplizieren der Lärmkennziffer mit einem gewissen Faktor berücksichtigt werden könnte.

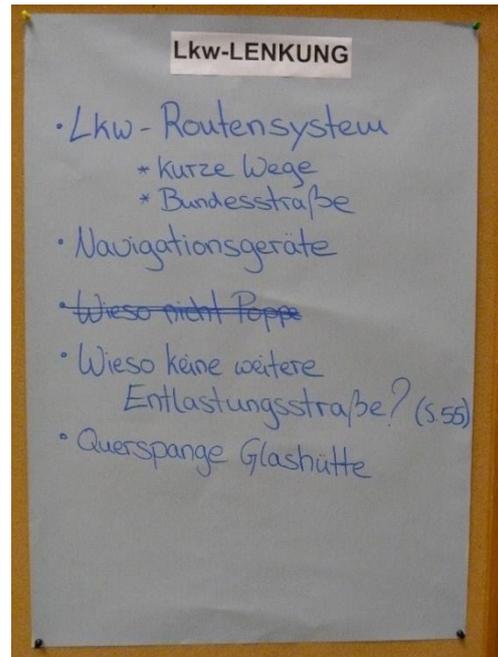
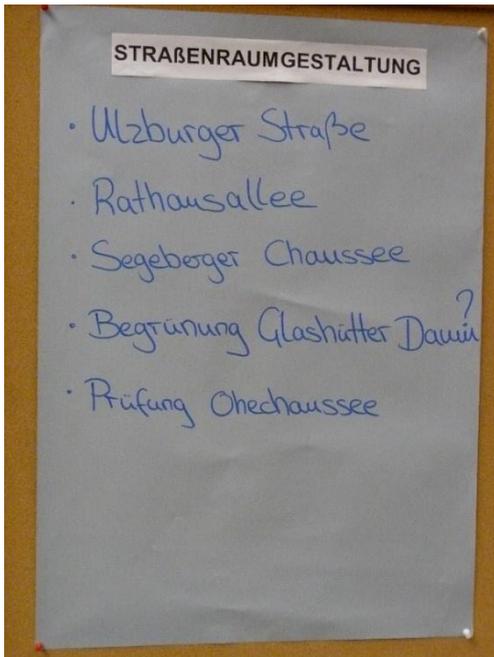
Herr Brüning erklärt, dass die in Norderstedt verfolgte Strategie der Lärminderung durch eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes zugleich die Luftschadstoffbelastung senken hilft.

- Ein Teilnehmer regt an, anstelle von Lärmschutzwänden Bäume als Lärmschutz zu pflanzen.

Herr Mazur erläutert, dass eine vergleichbare lärmindernde Wirkung durch Pflanzungen in einem sehr großen Ausmaß erfolgen müsste (mind. 100m Tiefe). Dies ist im städtischen Raum an den Belastungsschwerpunkten aus Platzgründen nicht möglich.

### Ergebnisse der Diskussion nach Themenblöcken





## Ergebnisse der Diskussion nach Themenblöcken

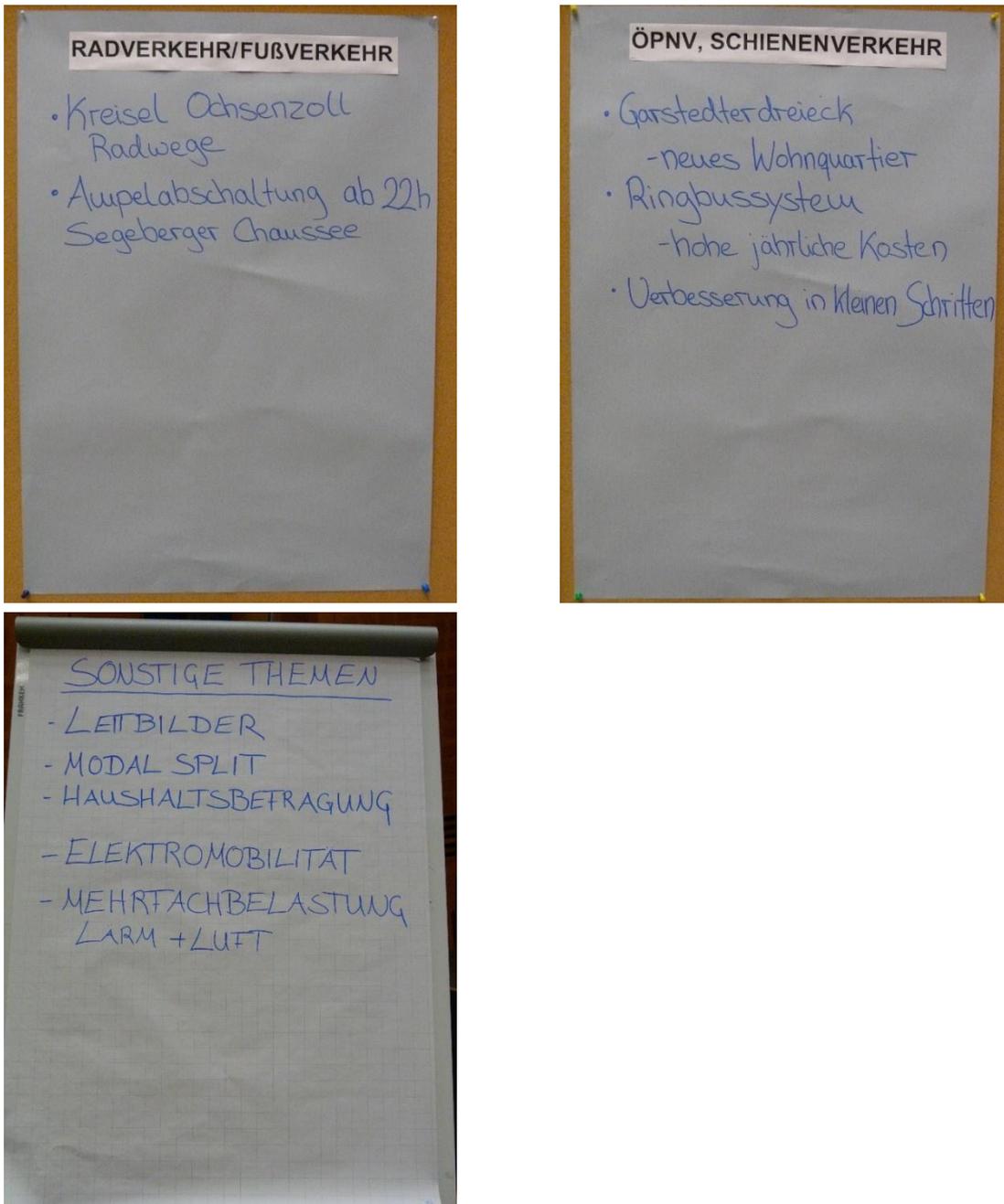


Abbildung 1 Themenblöcke

## 6 Fazit und Ausblick

**Herbert Brüning** bedankt sich bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für das Interesse und die Anregungen. Er weist darauf hin, dass der Lärmaktionsplanentwurf im Amt Nachhaltiges Norderstedt öffentlich ausliegt und auch im Internet einsehbar ist. Er erinnert noch einmal daran, dass sofern jemand persönlich betroffen ist, die Möglichkeit besteht bis Mittwoch, 18. Dezember 2013, schriftlich Einwände einzubringen. Die eingereichten Einwände werden rechtlich geprüft und auf ihre Machbarkeit kontrolliert. Je nachdem wie viele Einwände zu bearbeiten sind, kann der Lärmaktionsplan zügig überarbeitet werden und von der Politik beschlossen werden. Im Anschluss daran wird der Lärmaktionsplan veröffentlicht und über das Land an die EU-Kommission gemeldet. Herr Brüning erläutert, dass es aufgrund der schwierigen Gesetzeslage notwendig ist, ein förmliches Beteiligungsverfahren durchzuführen. Dieser zeitliche und arbeitstechnische Mehraufwand dient der rechtlichen Absicherung und gewährleistet, dass der Lärmaktionsplan rechtsicher und unangreifbar ist.

Ende der Veranstaltung 20.30 Uhr

Informationen finden Sie auch auf <http://www.norderstedt-lebenswert-leise.de/>

*Protokoll: Marlene Mellauner, konsalt GmbH*



Quelle: konsalt