

Gemeinsames Treffen der AGs mit den Fachplanern

Protokoll vom:	06. September 2004
Zeit:	18.00 bis 21.00 Uhr
ModeratorInnen:	Bettina Ecks, Margit Bonacker, Christian Götzke
Protokollant	Hans Jeenicke
TeilnehmerInnen:	AGs: Radverkehr und ÖPNV, Stadtverträglicher Straßenverkehr, Lärm-schutzmaßnahmen in Wohngebieten

I. Formalia

Zunächst trafen sich die drei Arbeitsgruppen getrennt voneinander, um die Fragen für die Fachgutachter vorzubereiten und um neue Termine abzustimmen.

II. Diskussion mit den Fachgutachtern

Sowohl Herr Popp (Lärmkontor GmbH) als auch Herr Richard (Planungsbüro Richter-Richard) sind die Fachgutachter für die Lärminderungsplanung in Norderstedt. Da Ziel des gemeinsamen Treffens war es, mit ihnen über mögliche Lösungsansätze zur Lärmmin-derung zu diskutieren. Ab 19 Uhr begann die gemeinsame Diskussion, bei der die Fachgut-achter ihre Einschätzungen dazu gaben, mit welchen Maßnahmen sich eine Verringerung der Lärmbelastungen erreichen lassen.

Fragen der Gruppe „Lärmschutzmaßnahmen in Wohngebieten“ mit anschließender Beantwortung:

1.) Erfahrungen aus anderen Städten

Grundsätzlich haben alle Städte ihre speziellen „Lärm-Probleme“ und auch dort ist die Lärminderungsplanung ein wichtiger Bestandteil der Stadt- und Verkehrsplanung. Be-sonders erfreulich ist die Initiative der Stadt Norderstedt, ihre Bürger an die Erarbeitung von Aktionsplänen zur Verringerung der Lärmbelastung teilnehmen zu lassen (Umsetzung EU Richtlinie 2002/49/EG).

Die Ursachen der Lärmverursachung sind vielfältig, sei es verkehrstechnischer-, sozialer-oder auch wirtschaftlicher Art. Aus den Problemanalysen sollen akzeptable Aktionen und Zielwerte erarbeitet werden, um die Anzahl von potentiell gesundheitsgefährdeten bzw.-schlafgestörten Bürgerinnen/Bürgern weitgehend zu reduzieren.

Mit dem damit verbundenen Gewinn an Lebensqualität erhöht sich die Attraktivität der Kommune erheblich, was wiederum für die wirtschaftliche Entwicklung positiv ist.

Die Probleme sind im Norden stärker ausgeprägt als im Süden.

Probleme in Norderstedt:

Aus Sicht der Arbeitsgruppenmitglieder wurden seit den 1980er Jahren sehr unterschiedliche und rasch wechselnde Verkehrspläne bzw. –konzepte erstellt, die die Situation erschweren. Hinzu kommt noch die im Bundesvergleich rekordverdächtige Verkehrsdichte (Haushalt/PKW).

2.) Grundsätzliche Maßnahmen in Wohngebieten

- **Industrieansiedlungen - alte Wohngebiete**
neue Gebiete
- **Ursachen des Lärms - bauliche Maßnahmen (Pflanzenkübel etc)**
psychologische Wirkungen

Die Qualität der Wohngebiete ist natürlich abhängig von einer akzeptablen Umgebung mit einer gut funktionierenden Infrastruktur. Hierbei sind widersprüchliche Zielvorgaben nicht auszuschließen, z.B. wird Nähe zum Stadtkern, Einkaufcenter, U-Bahn etc. gewünscht, aber dafür muss z.B. eine höhere Lärmbelastung in Kauf genommen werden.

Niedrige Preise für Grundstücke ist ein weiterer von vielen Aspekten, am Anfang verlockend, aber auf Dauer nicht gut „verkaufbar“.

Industrie-/Gewerbeansiedlungen in Wohngebieten führen zu einer Mischstruktur, die auf Dauer sich nicht positiv auswirken, auch rein wirtschaftlich nicht.

Bauliche Maßnahmen wie Begrünung und klare Kennzeichnung von Wohngebieten dienen zur Verbesserung der Lebensqualität aller. Einfach einen Bereich als Tempo-30-Zone zu kennzeichnen, reicht aber nicht aus, dazu sind flankierende Maßnahmen notwendig. Private Investitionen wie z.B. Errichtung von Schutzwällen etc. sollten vorher mit der Stadt (Planungsamt) abgestimmt werden.

Grundsätzliche Rücksichtnahme hat leider sehr nachgelassen, siehe auch Protokoll vom 1.9.2004. Deshalb sind wir alle aufgefordert, mehr Rücksicht zu nehmen, wobei allerdings auch Toleranz seine Grenzen hat.

3.) Schallschutz durch Bäume, Sträucher etc.

Psychologisch effektiv, aber wenig wirksam in der eigentlichen Lärmpegelreduzierung, trotzdem eine wichtige Maßnahme.

Grundsätzlich ist die Addition einer Vielzahl kleinerer Lärmschutzmaßnahmen sehr effektiv.

4.) Rechtzeitige Informationen für Anwohner bei baulichen Maßnahmen

Die anwesenden Bürger sind der Meinung, dass zwar für Wohngebiete (laut Baugesetzbuch) eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Pflicht ist, aber nicht für die Verkehrsplanung bzw. Verkehrsmaßnahmen. Da das eine vom anderen nicht zu trennen ist, macht es Sinn, bei entsprechenden Maßnahmen grundsätzlich die davon betroffenen Bürgerinnen/Bürger zu informieren. Seitens der Verwaltung wird richtig gestellt, dass auch für den

wesentlichen Umbau von Straßen oder den Straßenneubau ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Dies beinhaltet eine Bürgerbeteiligung s. z.B. für den geplanten Umbau des Knotenpunktes Ochsenzoll.

5.) Wieviel bringt Flüster Asphalt ?

Leider für den innerstädtischen Verkehr keine echte Entlastung, da sich die Wirkung nicht unter 50-60 km/h bemerkbar macht – also für Norderstedt nicht relevant.

6.) Berücksichtigung von Lärmschutz bei neuen Planungen:

Was ist, wenn der Verkehr später zunimmt (vorausschauende Planung)

Hier trägt die Verkehrs- und Wohngebietplanung der Stadt eine hohe Verantwortung. „Ausbau der Ulzburger-Straße“, Informationen und Beteiligungen für die Anwohner.

7.) Schleichwege

-z.B. LKWs durch Wohngebiete

Nicht relevant, da es bereits gesetzlich geregelt ist (EU). Unabhängig davon wäre eine Überprüfung von Alternativen zu überlegen, z.B. Tempo-30 km/h Zone.

Schleichwege und Nebenstrecken sind für die Verkehrsteilnehmer nicht relevant, wenn die Hauptstraßen/Durchgangsstraßen einen flüssigen Verkehrsablauf gewährleisten.

Fragen der Arbeitsgruppe „Stadtverträglicher Straßenverkehr“

- Was kostet Lärminderung?
- Welche Maßnahmen gibt es an der Quelle?
- Akustische Wirkungen:
 - Fahrzeugtypen (Lkw)
 - Geschwindigkeit
 - Motorräder, Mopeds
 - Radio
- Lkw-Maut: Verkehr auf Nebenstrecken
- Veränderungen der Verkehrszahlen 2002 zu 2004?
- Was bringt „Flüsterasphalt“?
- Kontrolle
- Kreisverkehr vs. Grüne Welle
- Subjektive Lärmempfindlichkeit?
- Bauliche Maßnahmen für private Eigentümer (Wälle, Mauern usw.)
- Umstrukturierung / Widmungen für bestehende Verkehrsarten

- Nordspange / Querspange
- Nachfahrverbot
- Lkw-Leitsystem
- Rolle des Fluglärms bei der Aktionsplanung

Frage der Arbeitsgruppe „Radverkehr und ÖPNV“

- Um wie viel mehr muss Rad gefahren werden, um spürbare Lärminderungen zu erzielen?
- Welche Erfahrungen bestehen mit der Umsattelung / Verbesserung des ÖPNV/Radwegenetzes im Bezug auf die Lärminderungsplanung? Welche Maßnahmen sind Erfolg versprechend?
- Ist die Stadtstruktur Norderstedts Radverkehr-/ÖPNV-geeignet? Ist sie benachteiligt?

Die Siedlungsstruktur ist gut geeignet für den Radverkehr im Vergleich zu alten Städten wie Lübeck oder Lüneburg, da viele Wege in Grünflächen vorhanden sind.

Fazit:

Grundsätzlich müssen wir alle rücksichtsvoller und vorbildlicher miteinander umgehen. Damit sind nicht nur die Bürger, sondern auch die Kommunen (Verkehrsplanung + LMP) gemeint. Ein gutes Kriterium für die Qualität einer Kommune (im Sinne von Lebensqualität für ihre Bewohner) könnte z.B. sein, wie lärmarm eine Stadt ist.

Dazu ist es erforderlich viele kleine Lärmursachen zu analysieren und evtl. abzustellen bzw. nach akzeptablen Alternativen zu suchen, um eine Lärminderung zu erreichen. Die Summe der kleinen, reduzierten Lärminderungen kann erheblich sein und sich spürbar bemerkbar machen.

III. Ausblick

Die nächsten Treffen der AGs sind:

- „Lärmschutzmaßnahmen in Wohngebieten“ und „Stadtverträglicher Straßenverkehr“ am 29.9. 2004, 18.30 Uhr, Gast: Herr Kröska, Stadt Norderstedt, Verkehrsplaner
- „Radverkehr und ÖPNV“: 21.10.2004 um 19 Uhr