

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 08/0406</b>
<b>602 - Fachbereich Umwelt</b>			<b>Datum: 29.09.2008</b>
<b>Bearb.:</b>	Frau Ellen Unger	<b>Tel.:</b> 255/368	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	604/602-Unger/Ganter/Jung		

**Beratungsfolge**

**Sitzungstermin**

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr**

**02.11.2008**

**Einrichtung von Tempo-30-Strecken auf der Ulzburger Straße nördlich der Waldstraße  
hier: Beschluss über einen Prüfauftrag in der Sitzung des AfSUV am 03.07.2008**

Herr Lange stellt einen Antrag für einen Prüfauftrag an die Verwaltung, dass geprüft werden soll, ob eine Tempo-30-Strecke auf der Ulzburger Straße nördlich der Waldstraße eingerichtet werden kann. Das Ergebnis ist dem Ausschuss vorzustellen.

Mit 7 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen mehrheitlich beschlossen.

**Sachverhalt**

Die Ulzburger Straße ist mit ca. 20.000 Kfz / 24 h eine hochfrequentierte Hauptverkehrsstraße und stellt eine zentrale Achse für die Nord-Süd-Verbindung der Stadt Norderstedt dar. Auch bei Verlagerung von Verkehren auf einen geplanten äußeren Ring verbleiben nicht unerhebliche Verkehre durch den starken Anteil an Quell- und Zielverkehren auf der Ulzburger Straße. Somit ergeben sich restriktive Ansätze für die Voraussetzung von Tempo 30-Abschnitten, die im Wesentlichen durch den § 45 Abs. 9 StVO beschrieben werden:

*Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände **zwingend geboten** ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend vom Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nr. 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.*

*Demnach kommt Tempo 30 in Frage:*

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	----------	-------------------

### **1. In Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen (Tempo 30 Zonen)**

Die Ulzburger Straße wird gemäß FNP 2020 auch in Zukunft eine Hauptverkehrsstraße im Vorbehaltsnetz bleiben.

### **2. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion)**

Theoretisch ist gemäß StVO eine Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen im Kontext einer verkehrlichen / städtebaulichen Umgestaltung denkbar, wenn eine Aufenthaltsfunktion besteht. Dabei sollte die Reduzierung von Geschwindigkeiten auf definierte Streckenabschnitte beschränkt bleiben, in denen die angrenzende Bebauung eine gute Durchmischung der Nutzungen und Verkehrsarten möglich macht. Die Straßenverkehrsordnung hält dafür Instrumente wie beispielsweise den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich vor, darüber hinaus gibt es auch in Deutschland zunehmend innovative Ansätze wie Shared Space oder Begegnungszonen (aus der Schweiz), die als Pilotprojekte realisiert werden und eine Anpassung der Geschwindigkeit auch im Zuge von Hauptverkehrsstraßen zur Folge haben. Shared Space basiert auf dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme unter weitgehendem Verzicht von Verkehrszeichen, es wird keine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet, durch die Gestaltung des Straßenraumes und das Fehlen von Verkehrsregelungen (nach dem Prinzip: „Unsicherheit schafft Sicherheit“) stellt sich aber erfahrungsgemäß eine Temporeduzierung ein. Hier wäre eine gezielte verkehrliche und städtebauliche Planung nötig, um Möglichkeiten und Zielsetzungen auszuloten.

### **3. Bei entsprechendem Unfalllagebild, in dem ein Zusammenhang zwischen Unfällen und Geschwindigkeit besteht**

Die Ulzburger Straße weist eine Unfallstatistik auf, die ursächlich nicht mit erhöhten Geschwindigkeiten in Verbindung gebracht werden kann. Auffällig sind in der Ulzburger Straße die hohe Anzahl an Radverkehrsunfällen, wobei sich das Fahren auf den links verlaufenden Radwegen in Kreuzungen und Einmündungen als äußerst gefahrenträchtig erweist. Ein weiterer Gefahrenpunkt besteht in den Grundstückszufahrten, häufig findet ein ausfahrender Kraftfahrer erst dann ein ausreichendes Sichtfeld, wenn sich ein Teil des Fahrzeuges schon auf dem Radweg befindet. Eine Reduzierung auf Tempo 30 würde diese Gefahrenlage nicht entschärfen, da bei den vorhandenen Verkehrsstärken von rd. 20.000 Kfz täglich und Beibehaltung des vorhandenen Ausbaus die Beschilderung der benutzungspflichtigen „Radwege“ nicht aufgehoben würde.

### **4. Bei Luftverunreinigungen**

An der Ulzburger Straße wurde in orientierenden Messungen der Lufthygienischen Überwachung S.-H. nördlich der Waldstraße (in Höhe Hausnummer 425) im Jahr 2005 im Jahresmittel  $30\mu\text{g}/\text{m}^3$  Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) gemessen. Dies ist ein erhöhter Wert für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid, der jedoch noch deutlich unter dem Grenzwert gemäß der 22. BImSchV von  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  im Jahresmittel liegt (ab 2010 gültig).

Eine Ermittlung des Feinstaubgehaltes erfolgte in diesem Straßenabschnitt nicht. Allerdings ist aufgrund der Verkehrsbelastung und der Straßenraumgestaltung ein Überschreiten der Grenzwerte für den Feinstaub nicht zu erwarten. Diese Annahme stützen die kontinuierlichen Messungen der Lufthygienischen Überwachung an der Ohechaussee in Höhe der Hausnummer 7, dem mit über 32.000 Kfz/d verkehrlich am höchsten belasteten Straßenabschnitt in Norderstedt. 2007 wurde dort ein gleitender Jahresmittelwert von  $25\mu\text{g}/\text{m}^3$  für Schwebstaub ( $\text{PM}_{10}$ ) ermittelt (Grenzwert der 22. BImSchV:  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Daneben wurden im Jahr 2007 10 Überschreitungen der Schwelle von  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  als 24-h-Mittelwert festgestellt; gemäß der 22. BImSchV dürfen  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  maximal an 35 Tagen im Jahr überschritten werden.

Das im Rahmen der strategischen Umweltplanung zum FNP, VEP und LP erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts gemäß 22. BImSchV vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist einen möglicherweise kritischen Straßenabschnitt an der Ulzburger Straße nördlich der Waldstraße aufgrund der dort relativ geschlossenen Straßenrandbebauung und des schmalen Straßenraumprofil aus (25.900 Kfz/d). Hier wird jedoch auch in Zukunft ein maximaler NO<sub>2</sub>-Gehalt von etwa 27 µg/m<sup>3</sup> und Feinstaub-Gehalt von 22 µg/m<sup>3</sup> (PM10) bis 2020 prognostiziert, so dass ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV auch in Zukunft hier und damit auch an dem gesamten Straßenabschnitt bis zur Quickborner Straße nicht zu erwarten ist.

## 5. Bei Lärmbelastungen

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes wird ausführlich erläutert, wann aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden kann. Die strategischen Lärmkarten der Lärminderungsplanung haben den Abschnitt der nördlichen Ulzburger Straße (von Rathausallee bis Quickborner Straße) als Belastungsschwerpunkt mit einem generellen Handlungsbedarf aufgrund einer hohen Lärmbelastung und einer hohen Betroffenheit (mehr als 200 Betroffene pro 100m Straße) identifiziert.

*Das gilt in gleicher Weise für den Handlungsbedarf, der sich speziell aus der besonders problematischen nächtlichen Lärmbelastung ergibt. Überwiegend sind die Gebäudefronten entlang der Ulzburger Straße einer Lärmbelastung von über 70 dB(A) ganztags – ermittelt als  $L_{DEN}$  – und einer nächtlichen Lärmbelastung über 60 dB(A) – ermittelt als  $L_N$  – ausgesetzt. Die Betroffenheit wurde für die Anwohner/-innen ermittelt, die von einem Beurteilungspegel  $L_{DEN} > 55$  dB(A) betroffen sind, also Lärm jenseits der Belästigungsschwelle. Für die nächtliche Betroffenheit wurde eine Beurteilungspegel  $L_N > 45$  dB(A) zugrunde gelegt, die für einen ruhigen Schlaf maßgebliche Belastung. (Stand: Verkehrszählungen und -modell 2003 / 2004) Aufgrund von unterschiedlichen Berechnungsverfahren sind diese Werte nicht vollständig vergleichbar mit den Werten, die sich bei einer Berechnung anhand der mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) in Deutschland eingeführten Verfahren ergeben. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen müssten zunächst noch Lärmberechnungen anhand einer Einzelfallprüfung nach RLS-90 durchgeführt werden. Dabei kann es erfahrungsgemäß zu Abweichungen von  $\pm 1$  dB(A) kommen.*

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zur Verstetigung und Verminderung der Verkehrsgeschwindigkeit ist ein anerkanntermaßen kostengünstiges und kurzfristig einsetzbares Instrument der Lärminderungsplanung. Sie führt zu einer spürbaren Reduzierung der Lärmbelastung um in der Regel 2,4 dB(A) (das entspricht im Sinne der StVO 3 dB(A)). Sie bietet sich gerade dort an, wo aufgrund der innerstädtischen Lage keine anderen Maßnahmen mit vergleichbarer Wirkung in Frage kommen (z. B. Lärmschutzwand, lärmindernder Fahrbahnbelag).

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung können die Straßenverkehrsbehörden u.a. Geschwindigkeitsbeschränkungen anordnen, um die Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen. Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 sollen dabei als Orientierungshilfe für die Einzelfallprüfung dienen, sind jedoch nicht alleinige Entscheidungsgrundlage. Danach können sich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für Ballungsgebiete und Hauptverkehrsstraßen auch aus Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG ergeben. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ulzburger Straße ist in der Lärminderungsplanung zwar thematisiert worden (Gutachternvorschlag, Szenario A und B), jedoch nicht für den Bereich (direkt) nördlich der Waldstraße. Hier hatte der Gutachter

die Einführung einer „grünen Welle“ bei 40 km/h in Verbindung mit entsprechenden Hinweisen vorgeschlagen. Der Lärmaktionsplan in der am 15.7.2008 beschlossenen Version sieht auf der Ulzburger Str. jedoch keinerlei Geschwindigkeitsbeschränkung vor. Stattdessen wird ein stadtgestalterischer Umbau für den Abschnitt der Ulzburger Straße von der Rathausallee bis zur Schleswig-Holstein-Straße vorgeschlagen, der 2009 mit einem integrierten städtebaulichen und verkehrlichen Konzept planerisch eingeleitet werden soll.