

Anlage 2 zur Beschlussvorlage 15/0209

Tabellarischer Vermerk des Amtes Nachhaltiges Norderstedt vom 28.04.2015 mit Be-handlungsvorschlägen der Verwaltung zum Ergebnis der Beteiligung der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und § 7 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Nr.	Name / Adresse / Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
1.1	Seniorenbeirat Norderstedt 16.12.2013	Allgemein	Der Lärmaktionsplan 2013 – 2018 Norderstedt ist sehr umfangreich und für Laien nicht gerade in allen Teilen nachvollziehbar. Das Kartenmaterial ist unzureichend und kaum lesbar. Es fehlen Angaben wie Straßennamen. Auch die im Internet zur Verfügung gestellten Karten sind – auch bei Vergrößerungen – nicht lesbar. Es muss doch machbar sein, die Karten in DIN A 4 Größe dazustellen.	Es handelt sich um ein Planwerk, das den gesetzlichen Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie standhalten muss und daher einen gewissen Umfang erfordert (s. Anhang V der Richtlinie). Alle Karten und Pläne sind in DIN A4 angelegt, daher kann die Anregung nicht nachvollzogen werden.				√
1.2	Seniorenbeirat Norderstedt	Fluglärm	<p>Unter 3.2 Lärmbewertung wird u.a. ausgeführt: <i>„...Fluglärm, der in Norderstedt ebenfalls zu Konflikten führt, wird in einem separaten Verfahren unter Federführung der Hansestadt Hamburg bearbeitet.“</i></p> <p>Unter 4. Örtliche Situation in Norderstedt wird u.a. ausgeführt: <i>„...Trotzdem bleibt der Straßenverkehr der größte Lärmverursacher in Norderstedt....Im Bereich des Flugverkehrs gehen die nächtlichen Belastungen zurück, dafür bleibt die Betroffenheit bei L., bleibt jedoch weiterhin deutlich gegenüber der Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm zurück.“</i></p> <p>Unter 4.3 Vergleich der Lärmbelastung 2006 zu 2012 aus dem Flugverkehr des Flughafens Hamburg wird u.a. ausgeführt, <i>„...das Norderstedt allein nicht in der Lage ist zur Lösung der Fluglärmproblematik des Flughafens Hamburg beizutragen. Deshalb wurde verabredet, dass ein Lärmaktionsplan für den Flughafen Hamburg von allen betroffenen Kommunen des Ballungsraumes Hamburg ge-</i></p>	Im Rahmen des LAP 2013-2018 werden auch die Belastungen durch Fluglärm und die sich daraus ergebenden Betroffenheiten aufgeführt (s. Seite 26). Dabei wurden die betroffenen Menschen im Rahmen der strategischen Lärmkartierung 2012 gebäudescharf berechnet – so wie für alle anderen Lärmquellen auch.			√	

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p><i>meinsam erarbeitet werden soll. ...Ein konkretes Programm im Rahmen des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum des Flughafens Hamburgs wurde bisher jedoch nicht entwickelt.“</i></p> <p>Es folgen dann „geschätzte Zahlen von Fluglärm in Norderstedt belasteten Menschen...“, die nach unserer Auffassung wesentlich zu niedrig bemessen sind und somit nicht relevant sein können.</p> <p>Unter 8.5 Luftverkehr wird erneut ausgeführt, dass „<i>Fluglärm nicht Teil dieses LAP ist und in einem gesonderten Verfahren seitens des Flughafens Hamburg und der Hansestadt abgearbeitet wird.“</i></p> <p>Trotz dieses Hinweises „<i>werden Angaben zum Flugverkehr gemacht...“</i></p> <p>Uns wird der Eindruck vermittelt, dass die Stadt Norderstedt davon ausgeht, dass sie in Sachen Fluglärm nichts zu unternehmen hat, weil dieser Lärm nicht in Norderstedt entsteht.</p> <p>Dem ist aber nicht so, denn die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) wurde mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetz am 24.06.2005 in deutsches Recht übernommen. Danach sind in Ballungsräumen und Großflughäfen die Lärmbelastungen zu ermitteln und Lärmaktionspläne zu erstellen. Da in Schleswig-Holstein keine speziellen Landesregelungen getroffen wurden, sind die beteiligten Gemeinden für die Lärmaktionsplanung - auch für den Fluglärm - zuständig. Dies ist unabhängig von der Lage der einzelnen Lärmquellen innerhalb oder außerhalb des Gemeindegebietes.</p>	<p>Der Hinweis auf „geschätzte Zahlen“ bezieht sich auf die Verteilung der Menschen in einem Gebäude (die als gleichmäßig angenommen wird), nicht auf das Berechnungsverfahren. Die Berechnungen erfolgen gemäß den rechtlichen Vorgaben der 34. BImSchV anhand der VBUF (vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Flugplätzen).</p> <p>Die Lärmbelastungen durch den Fluglärm werden als Problem erfasst und dargestellt. Die Lösung in Form von Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms ist allerdings mit einem besonders hohen Abstimmungsaufwand verbunden. Deshalb werden sie - wie im LAP dargestellt - in einem gesonderten Verfahren erarbeitet, um die Aufstellung des LAP 2013-2018 nicht insgesamt zu verzögern. Die zwischenzeitlich geführten Gespräche werden auch zu einer Modifikation des Verfahrens führen. Der Text wird im LAP angepasst.</p> <p>Der Hinweis im LAP soll genau</p>				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			Es ist schon bemerkenswert, dass im Entwurf des LAP 2013-2018 immer wieder auf den Fluglärm verwiesen wird, obwohl dieser nicht Gegenstand des LAP sein soll. Z.T. lesen sich die Kommentare zum Fluglärm „ge-	das Gegenteil des in der Einwendung angegebenen Eindrucks erreichen: Er stellt weitere Maßnahmen für den Fluglärm in Aussicht. Zwischenzeitlich hat das MELUR SH zusammen mit den in Schleswig-Holstein durch Fluglärm betroffenen drei Städten bzw. Gemeinden Quickborn, Hasloh und Norderstedt sowie der BSU HH, der BWVI HH und der Flughafen Hamburg GmbH eine gemeinsame Positionierung erarbeitet (Stand: 18.08.2014). Diese Empfehlung enthält Maßnahmen, die den Lärmbelastungen entgegen wirken können, realistisch umsetzbar sind und vom Land SH – vertreten durch das MELUR und das MWAVT – mitgetragen werden. Sie soll in den Entwurf des noch ausstehenden Norderstedter Lärmaktionsplans zum Fluglärm vom Flughafen Hamburg einfließen und insbesondere für die noch ausstehenden Mitwirkungsveranstaltungen der Öffentlichkeit als Grundlage dienen. Damit sind erste Schritte eingeleitet worden. Die Angabe der anteiligen Flugbewegungen ist eine Kurzdarstellung. Die strategische Lärmkartie-				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>schönt“, denn es ist schon ein Unterschied, von allen Flugbewegungen auszugehen oder aber diese Flugbewegungen in Starts und Landungen zu unterteilen. Dann werden nämlich aus 44 % Flugbewegungen 58 % aller Starts und 31 % aller Landungen.</p> <p>Im Vergleich zu allen Starts des Flughafens Hamburg ergibt sich folgendes Bild: Starts über Langenhorn / Lemsahl 7 %, über Alsterdorf 4 %, Niendorf / Blankenese 31%. Dass startende Flugzeuge mehr Lärm entwickeln steht wohl außer Zweifel.</p> <p>Auch die Behauptung im Entwurf des LAP unter 8.5 Luftverkehre „.... Die Flugbewegungen hätten sich verringert...“, bedarf der Richtigstellung. Es sind „<i>nämlich</i> „keine Strecken weggefallen...“, sondern richtig ist, dass „Billig-Anbieter“ wie EasyJet, Tuifly neue Strecken ab Flughafen Hamburg ins Leben gerufen haben. So bietet z. B. EasyJet 20 neue Flugziele an. Der Rückzug von Air Berlin vom Hamburger Flughafen wird dadurch mehr als kompensiert.</p> <p>Es findet sich im LAP kein Hinweis, in welcher Weise die Stadt Norderstedt in Sachen Fluglärm mit Hamburg kooperiert hat bzw. kooperieren wird. Nur die Umweltbehörden Hamburg und Schleswig-Holstein haben gewisse Vereinbarungen in Aussicht gestellt. Hier besteht dringender Informations- und Handlungsbedarf!</p>	<p>rung basiert auf der Unterteilung von Starts und Landungen. Der Text wird im LAP 2013-2018 überarbeitet und die Verteilung von Starts und Landungen ausweisen. Nach Aussage der Fluglärm-schutzbeauftragten wurden 2013 61 % der Starts und 29 % der Landungen über die nördliche Bahn abgewickelt.</p> <p>Für die Beurteilung des Fluglärms sind nicht die angebotenen, „Strecken“ ausschlaggebend, sondern u.a. die Anzahl der Lärm auslösenden „Flugbewegungen“. Und diese haben sich, wie im LAP angegeben, verringert.</p> <p>Über die gemeinsame Positionierung (s.o.) hat Herr Oberbürgermeister Grote am 7.10.2014 in der Sitzung der Stadtvertretung unter TOP 5 informiert. Über das Verfahren zur Aufstellung eines LAP zum Fluglärm wird zum geeigneten Zeitpunkt – wenn die Einzelheiten feststehen – durch die Stadt Norderstedt eigens informiert.</p>				
1.3	Seniorenbeirat Norderstedt	Maßn.-Nr. 2016-14 Niendorfer Str.-	Zur Maßnah.-Nr. 2016-14 Niendorfer Str.- Friedrichsgaber Weg bedarf es des Hinweises, dass eine Geschwindigkeitskontrolle kaum möglich sein wird. Die	Es ist zutreffend, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung für die Kraftfahrzeuge ausgeschildert ist,				√

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015)

Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
		Friedrichsgaber Weg	Fahrzeuge, die aus den Nebenstraßen in die Niendorfer Str. einbiegen, wissen - weil entsprechende Hinweisschilder fehlen - nicht, dass dort zur Nachtzeit eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet ist. Im Übrigen erscheint der ausgesuchte Straßen-Abschnitt der Niendorfer Str. zwischen Ochsenzoller Str. und Kirchenstraße wegen der dort überwiegend befindlichen Gewerbebetriebe wie Restaurants, Kfz-Betriebe und Schule wenig geeignet.	die den gesamten Abschnitt passieren. Um einen „Schilderwald“ zu vermeiden, wurde auf eine Ausschilderung an jeder einzelnen Einmündung verzichtet. Einbiegende Fahrzeuge fahren (zunächst) langsam. Bei der Einzelfallprüfung wurde eine gebäudescharfe Berechnung der Lärmbetroffenheiten nach RLS 90 vorgenommen. Diese Berechnung belegt die hohe Lärmbetroffenheit im Bereich des ausgewiesenen Straßenabschnitts. Hier sind zahlreiche Wohnhäuser und eine Schule durch Lärm belastet. Zusätzlich liegt hier noch eine Mehrfachbelastung durch den vom Seniorenbeirat thematisierten Fluglärm vor.				
1.4	Seniorenbeirat Norderstedt	Ruhige Gebiete: Friedhof Garstedt Scharpenmoorpark	Unter 10. Ruhige Gebiete werden der Friedhof Garstedt und der Scharpenmoorpark als Stadtoasen bezeichnet. Dazu ist anzumerken, dass der Scharpenmoorpark noch gar nicht existiert. Der Friedhof Garstedt (wohl Lärmschutzzone 2) leidet unter starken Fluglärm.	Die ruhigen Gebiete wurden maßgeblich durch die Öffentlichkeit im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum LAP 2008-2013 identifiziert. Sie wurden mit dem LAP 2008-2013 rechtskräftig beschlossen (s. Abb. 5). Damals wurde auch die Frage der Vorbelastung ruhiger Gebiete diskutiert und nicht nur für den Friedhof Garstedt dahingehend entschieden, dass sie im Sinne „relativ ruhiger Gebiete“ schutzwürdig sein können. Der			√	

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				Ansatz ist inzwischen bundesweit etabliert. Ein „ruhiges Gebiet“ ist vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. An der Reduzierung des Fluglärms mit Hilfe eines LAP arbeitet die Verwaltung (s.o.).				
1.5	Seniorenbeirat Norderstedt	Nachhaltigkeit	<p>Die folgenden, weiteren Stellungnahmen zum LAP sind wichtige Hinweise und Ergänzungen, die berücksichtigt werden sollten / müssen.</p> <p>1. (Seite 14 LAP): Das Leitbild sollte als Nachhaltigkeitsindikator für konkrete Zeiträume festgeschrieben werden, z.B.</p> <p>a. „kurzfristig“ = 5 Jahre, bis 2018 b. „mittelfristig“ = 7 Jahre, bis 2020 c. „langfristig“ = 10 Jahre, bis 2023</p>	Das Norderstedter Leitbild stellt eine (fachlich begründete) politische Zielbestimmung für die Lärminderungsplanung dar, die bislang nicht zeitlich konkretisiert ist. Das ist mit der Umgebungslärmrichtlinie vereinbar. Für die rechtskonforme Erfüllung der Aufgabe ist eine Änderung des Leitbildes nicht erforderlich.				√
1.6			<p>Außerdem halten wir, wie im alten LAP einen 2. Nachhaltigkeitsindikator, für sehr sinnvoll: (Modal Split = Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten)</p> <p>Modal Split mit z.B.(Wert 2004) Motorisierten Individualverkehr: 45 % (57 %) ÖPNV: 15 % (10 %) Radverkehr: 22 % (17 %) Fußverkehr: 18 % (16 %)</p> <p>Anmerkung: Dieser Nachhaltigkeitsindikator würde bewirken, dass noch mehr begleitende Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele eingesetzt würden wie z.B. Ver-</p>	Der LAP 2008-2013 gibt den modal split aus dem VEP lediglich nachrichtlich wieder, ergänzt um eine fachliche Schätzung zur Veränderung durch die Maßnahmen des LAP. Die Ermittlung des modal split ist umfangreicher und teurer als die strategische Lärmkartierung, ohne weitergehende Informationen zur Lärmbelastung zu liefern. Deshalb wird auf eine zusätzliche Ermittlung im Rahmen des LAP verzichtet.				√

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			besserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung oder zusätzliche und beleuchtete Wartehäuschen für den ÖPNV.	Der modal split ist auch kein Nachhaltigkeitsindikator, denn dafür gibt es keinen Zielwert für Nachhaltigkeit. Die Hoffnung, dass durch eine neue Erhebung des modal split mehr Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen würden, ist nicht nachvollziehbar. Mit dem umfangreichen Maßnahmenkatalog des LAP und den jährlichen Berichten über den Umsetzungsstand des Lärmaktionsplans liegen alle erforderlichen Steuerungsinformationen in einer detaillierten Form vor; eine genauere Steuerung erlaubt der relativ grobe und träge Indikator modal split nicht.				
1.7	Seniorenbeirat Norderstedt	Tempo 30-Abschnitte	2.Tempo 30- Abschnitte Für die ca. 15 Straßen- Abschnitte sind Einzelfallprüfungen vorgesehen. Für die meisten Straßen soll diese Prüfung erst 2016, für einige erst 2017/2018 erfolgen. Was sind die Gründe für diese Verspätung?	Für die meisten Straßen aus dem LAP 2008-2013 wurde die Einzelfallprüfung im wesentlichen durchgeführt. Bei der Niendorfer und der Poppenbütteler Straße ergab sich die Notwendigkeit des dringenden Handelns. Andere wie Waldstraße haben keinen aktuellen Handlungsbedarf gezeigt. Für weitere Abschnitte wurde die endgültige Entscheidung von der Verkehrsbehörde zurückgestellt, um prioritär die Abschnitte zu betrachten, die nach der Lärmkartierung 2012 besonders hoch belastet sind.	√			

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				<p>Für fünf Abschnitte wurde die Einzelfallprüfung aufgrund lokaler oder übergeordneter Planungen oder Bautätigkeiten zurückgestellt. Für die Tannenhofstraße, Ochsenzoller Straße, Glashütter Damm West und Tangstedter Landstraße begann die Einzelfallprüfung 2014 mit Verkehrszählungen und wird 2015 mit schalltechnischen Berechnungen fortgesetzt. Der Friedrichsgaber Weg (nördl. Waldstraße) kann in diesem Jahr mit der Fertigstellung der verlängerten O.-a.-W.-Straße ebenfalls betrachtet werden. Danach wird die Diskussion um Tempo 30 auf diesen Abschnitt nicht mehr lärmbegründet, sondern eher netz-/ funktionsbedingt geführt werden.</p> <p>Die Einzelfallprüfung wird nach § 45 der StVO von der unteren Verkehrsbehörde erstellt. Die notwendigen Zählungen wurden 2014 in einem großen Paket zusammen mit stadtweiten Verkehrszählungen durchgeführt. 2016 können die schalltechnischen Berechnungen - vorbehaltlich einer Bereitstellung der finanziellen Mittel - folgen.</p>				
			Was wird alles bei der Einzelfallprüfung ermittelt? – wir bitten hierbei um ergänzende Informationen.	Für die Anordnung von Tempo 30 sind alle ab 2013 neu in den LAP				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				<p>eingestellten Abschnitte bzw, die fünf zurückgestellten aus der ersten Stufe zunächst noch einer detaillierten verkehrsbehördlichen Einzelfallprüfung nach StVO zu unterziehen, um deren rechtliche Anordnungsmöglichkeit abzusichern. Die Lärmbetroffenheiten sind dafür neu, nämlich nach den Rechenvorschriften der RLS 90 zu ermitteln. Durch den LAP werden alle Abwägungsschritte der Einzelfallprüfung in ihrem Ergebnis vorbestimmt. Daneben sind insbesondere folgende Fragen zu klären:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sind Verlagerungen in weniger belastete Bereiche zu erwarten und wie können unerwünschte Effekte ggf. geändert bzw. verhindert werden? • Wie ist die Realisierung umsetzbar und wie können Hindernisse beseitigt werden? • Wird der ÖPNV beeinträchtigt und was sind ggf. geeignete Anpassungsmöglichkeiten? • Wie sind die Einflüsse auf die Verkehrssicherheit und besteht Handlungsbedarf? <p>Außerdem soll für alle angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen eine Überwachung ge-</p>				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				währleistet sein, um die Einhaltung der Geschwindigkeiten auch zu fördern. Die Überwachung des fließenden Verkehrs war bisher Aufgabe des Kreises, der dies anhand eigener Kriterien auch in Norderstedt wahrnimmt. Die Stadt Norderstedt soll diese Aufgabe in Zukunft übernehmen dürfen. Dazu laufen derzeit die Vorbereitungen.				
1.8	Seniorenbeirat Norderstedt	Lkw-Lenkungskonzept	<p>3. LKW-Lenkungskonzept</p> <p>Der LAP berücksichtigt bei der Festlegung von Vorrangrouten gemäß den Leitlinien die LKZ- Werte der betroffenen Straßen. Die Politik hat sich für den Lkw-Verkehr, der aus dem Osten kommt und zur Oststraße will, für die Route Segeberger Chaussee – Kreisel Ochsenzoll - Schleswig-Holstein-Straße entschieden.</p> <p>Diese Entscheidung bedeutet eine stärkere Belastung der Anwohner auf der Segeberger Chaussee und widerspricht dem Leitgedanken des LAP.</p> <p>Wir setzen uns für die ursprüngliche Routenplanung über die Poppenbütteler - Straße ein und erwarten zusätzliche Maßnahmen:</p> <p>I. Poppenbütteler Straße: Generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h</p> <p>II. Unverzögliche Planung und Realisierung der Glas- hütter Spange</p>	<p>Zur Führung der Lkw-Verkehre hat sich eine politische Mehrheit für die Variante entschieden, die Lkw auf der Segeberger Chaussee zu bündeln. Daran wird der LAP nichts ändern.</p> <p>Sowohl die Poppenbütteler Straße als auch die Segeberger Chaussee stellen hoch belastete Lärm- schwerpunkte (LKZ größer als 50 und L_{den} größer als 65 dB (A) / L_{night} größer als 55 db(A)) in Norderstedt dar. Die ohnehin nur teilweise mögliche Entlastung einer Bundesstraße zu Lasten einer stark von Wohnnutzungen geprägten Straße kann die Lärmprobleme nicht lösen.</p> <p>Eine abschnittsweise Anordnung von Tempo-30 ist nach der Lärm- schutzrichtlinie StVO dort möglich, wo die Lärmbelastungen besonders hoch gegenüber dem ortsüb-</p>				√

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				lichen Maß sind. Dies trifft nicht für den gesamten Abschnitt der Poppenbütteler Straße zu. Deshalb konzentriert sich der LAP auf Maßnahmen, die auch rechtlich umgesetzt werden können. Straßenneubaumaßnahmen sind nicht Teil des Lärmaktionsplanes. Sie stellen zudem recht teure Maßnahmen zum Lärmschutz dar, wie die Kosten-Nutzen-Analyse zum LAP 2008-2013 zeigt. Außerdem sind damit lediglich Verlagerungen von Lärm in andere Bereiche hinein zu erwarten. Die Querspange Glashütte hat gegenwärtig keine Priorität				
1.9	Seniorenbeirat Norderstedt	Verkehrsentwicklung Kfz-Verkehr	<p>2. Verkehrsentwicklung</p> <p>Um die Entwicklung des Norderstedter Kfz-Verkehrs quantitativ zu bewerten, wurde die Entwicklung von 2004-2008 und 2004-2012 zugrunde gelegt. In diesen Zeitspannen wurden nur leichte Anstiege von 0,75% und 0,55% ermittelt. Diese Werte kommen einer Stagnation nahe. Im betrachteten Straßenbereich ist sogar eine abnehmende Tendenz erkennbar (siehe Seite 19 LAP und Abbildung 4.1, Seite 21). Diese Tendenz kann nicht als Maßstab für die weitere Verkehrsentwicklung genommen werden. Sie steht im Widerspruch zu der</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prognose im Luftreinhalteplan (+5,5% von 2011 bis 2015) • Z.B. Prognose Schnüll Haller u. Partner, die unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Mobilitäts- 	Bei der angeführten Prognose von Schnüll, Haller und Partner handelt es sich um eine Prognose für die A7 im Siedlungsraum Norderstedt / Quickborn / Henstedt-Ulzburg vom Mai 2005, deren Datengrundlagen nicht mehr aktuell sind. Im Rahmen der Fortschreibung des LAP für den Horizont 2013-2018 wurde die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre bis 2012 genau betrachtet und in den Vergleich zur Prognose des VEP 2020 gestellt. Stellt man die tatsächliche Verkehrsbelastung der interpolierten Verkehrsbelastung des ent-				√

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>entwicklung im Großraum Hamburg von einer Jahressteigerung von >0,75% ausgeht. Es ist also von einer zukünftigen höheren Belastung auszugehen, die eine umgehende Lärminderungsplanung in diesem Bereich erfordert. Wegen der gleichzeitigen starken Luftschadstoffbelastung haben diese Maßnahmen höchste Priorität.</p> <p>Obwohl der Leitfaden des zuständigen Ministeriums die Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung fordert, ist in dem LAP- Entwurf keine weitere Prognose für die kommenden 5 Jahre zu erkennen.</p>	<p>sprechenden Jahres gegenüber, so wurde bestätigt, dass die tatsächliche Verkehrsentwicklung noch weit hinter den damals prognostizierten Verkehrszahlen zurück liegt und somit die prognostizierten jährlichen Verkehrszunahmen zu korrigieren sind. Die gesamte (!) Verkehrszunahme von 2004 bis 2008 lag bei 0,75% (p.a. 0,18%) die von 2004 bis 2012 lag sogar nur bei 0,55% (p.a. 0,07%). Gerade vor dem Hintergrund, dass die Stadt auf Grundlage von Prognosen viele kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen plant, müssen die Prognosen belastbar sein, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Die höheren Prognosezahlen aus dem Luftreinhalteplan stellen eine worst-case-Betrachtung dar: Aus Vorsorgegründen wurde dabei mit einer Zunahme von + 5,5% im Zeitraum 2011-2015 – und zwar nur im betroffenen Abschnitt der Ohechaussee - gerechnet, um auf der sicheren Seite zu sein. Die Verkehrsprognose für Norderstedt bis 2018 konnte erst nach neuen Zählungen im Bereich des Knotens Ochsenzoll und dem Beschluss der Maßnahmen des LAP</p>				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>Ergänzung des Seniorenbeirates per mail am 24.09.2014: „In unserer Antwort auf den LAP-Entwurf haben wir auf eine stärkere Verkehrsentwicklung hingewiesen und Bezug genommen u.a. auf die Prognose durch Schnüll und Partner vom Mai 2005. Sie finden diese Verkehrsuntersuchung in der Anlage. Ich weise auf die Verkehrszahlen in Abb. 24 hin und die Beschreibung unter Pkt. 5 (ab Seite 32).“ Es handelt sich um die Interdisziplinäre Verkehrsuntersuchung für die A7 im Siedlungsraum Norderstedt/Quickborn/Henstedt-Ulzburg vom Mai 2005.</p> <p>Um eine mögliche, deutliche Zunahme des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen (Segeberger- und Ohechaussee, Poppenbütteler Straße und Niendorfer Straße) bei den zu treffenden Maßnahmen besser und zeitgerechter zu berücksichtigen, wird ein sogenanntes dynamisches Kompensationsverfahren vorgeschlagen. Dieses Verfahren sieht wie folgt aus:</p> <p>I. Jährliche Verkehrszählung</p> <p>II. Bei deutlichem Anstieg (+5%), Neuberechnung der LKZ-Werte Überprüfung und Anpassung der lärmindernden Maßnahmen (ggf. Änderung der Verkehrsführung, Neufestlegung der Prioritäten)</p>	<p>erstellt werden Sie geht von einer generellen Verkehrszunahme von jährlich 0,5 % im Stadtgebiet aus. Sie wurde am 21.01.2015 im Umweltausschuss und am 5.02.2015 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vorgestellt. Eine Zusammenfassung der Verkehrsprognose 2018 wird als Teil des LAP 2013-2018 – wie im Leitfaden des MELUR SH beschrieben – in der rechtskräftigen Fassung des LAP 2013-2018 enthalten sein. Somit wird an der Verkehrsprognose für den LAP festgehalten.</p> <p>Die strategischen Lärmkarten sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und anhand aktueller Verkehrsdaten (nicht älter als drei Jahre) zu überarbeiten. Dies praktiziert die Stadt seit Beginn der Lärminderungsplanung. Bei wesentlichen Veränderungen nimmt die Stadt ohnehin weitere Zählungen vor, um eine verlässliche Planungsgrundlage zu haben. Eine höhere Berechnungsdichte der LKZ-Werte ist nicht nur teuer, zeitaufwändig und personalintensiv, sondern kann kaum wesentliche Veränderungen des Verkehrsaufkommens aufzeigen. Die Ressour-</p>				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				cen steckt die Stadt stattdessen in die Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen.				
1.10	Seniorenbeirat Norderstedt	Fußgängerüberwege und Querungshilfen	<p>3. Fuß- und Radweg- Konzepte Um den Modal Split auf die avisierten Werte zu bringen, sind folgende Maßnahmen besonders zu beachten:</p> <p>Fußgängerüberwege und Querungshilfen: Bestehende und zukünftige Überwege sind gemäß Richtlinie R-FGÜ 2001 herzustellen. Für Stoßzeiten mit starkem Fußgänger- und KFZ-Verkehr (mehr als 50 Fg/h und 600 Kfz/h) ist eine zuschaltbare Lichtzeichenanlage LZA vorzusehen. Mittelinseln müssen eine Sicherheitsbreite haben, die ein</p> <p>I. Zwischenparken von Radfahrern mit Hänger oder Personen mit Kinderwagen ermöglichen.</p>	Fußgängerüberwege etc. werden regelkonform erstellt und mit allen Beteiligten, u.a der Verkehrsbehörde abgestimmt. Dies gilt auch für LSA-geregelte Übergänge. Bedarfs-LSA führen jedoch auch immer zu einem vermehrten Stopp and Go und somit zu einer erhöhten Lärmbelastung, sind also aus Sicht des LAP kritisch zu prüfen. Mittelinseln werden standardmäßig in 2,50m Breite hergestellt. Abweichungen davon sind nur in begründeten Ausnahmefällen möglich.			√	
1.11	Seniorenbeirat Norderstedt	Fuß und Radwegbeleuchtungen an Fußgängerüberwegen und Querungshilfen	I. Fuß- und Radwegbeleuchtungen: Die Fuß- und Radwegbeleuchtung soll nach Euronorm DIN EN 13201 ausgeführt werden (z.B. schreibt die DIN die Notwendigkeit einer Gesichtserkennung vor). Die Beleuchtung von Fuß- und Radwegen soll Priorität haben gegenüber der Fahrstraßenbeleuchtung.	Eine ausreichende und Richtlinienkonforme Beleuchtung soll in jedem Fall an allen Fußgängerüberwegen und Querungshilfen sichergestellt werden. Grundsätzlich werden alle Fußgängerüberwege und Querungshilfen an Straßen beleuchtet.			√	
1.12	Seniorenbeirat Norderstedt	ÖPNV	<p>4. ÖPNV Um den ÖPNV- Anteil im Modal Split zu vergrößern, sind folgende Maßnahmen besonders zu beachten:</p> <p>I. Zusätzliche beleuchtete Wartehäuschen auch dort, wo nur stoßweise viele Personen warten. Z.B. auf der Falkenbergstraße gegenüber dem Gymnasium Harksheide</p>	Mit dem 2008 beschlossenen Lärmaktionsplan 2008-2013 und der nun folgenden Fortschreibung wird die Förderung des Umweltverbundes zur Vermeidung von Kfz-Fahrten durch diverse Maßnahmen unterstützt.			√	

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>II. Barrierefreie Einstiegsmöglichkeit III. Zeitgemäße, bezahlbare Stadt-Tickets</p> <p>Wir bedanken uns bei der Stadt Norderstedt für die konstruktive Lärminderungsplanung und für das uns entgegengebrachte Vertrauen als Träger öffentlicher Belange. Der LAP soll zu einer Verbesserung der Lebensqualität in Norderstedt führen.</p>	<p>Eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wurde kontinuierlich forciert (z.B. über Taktverdichtungen auf den Bahnlinien U1 und A2, der Neueinrichtung der Buslinie 295, einer Direktanbindung des Stadtparks über die Buslinien 293 und 393) und wird ihm Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel weiter als Ziel verfolgt (Angebotsverbesserungen in Garstedt und Glashütte ab Sommer 2015 sind schon beschlossen). Das führt zum gewünschten Erfolg, wie der Anstieg der ÖPNV-Nutzerzahlen belegt.</p> <p>Mit der Durchführung von Dialogmarketing - zunächst für Neuzuziehende und Senioren - wird seit 2014 an einer wirkungsvollen Information über bestehende Angebote gearbeitet.</p> <p>Eine Überprüfung der vorhandenen Haltestellen und eine daraus abgeleitete Mängelanalyse liegen bei der Stadt Norderstedt vor. Eine sukzessive Verbesserung soll ab 2016 - vorbehaltlich der Bereitstellung von finanziellen Mittel - im Zuge der Aktualisierung des Haltestellenprogramms umgesetzt werden.</p> <p><u>Barrierefreier Einsteig:</u> In Nor-</p>				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				<p>derstedt verkehren ausschließlich Niederflurbusse, die um 8 cm abgesenkt werden können (sogenanntes kneeling) und damit eine Einstiegshilfe in Verbindung mit einer Bordsteinkantenhöhe von 16 cm gewährleisten. Damit wird die Barriere auf ein Maß reduziert, das für die meisten Fälle ausreicht. Für Sonderfälle steht eine mobile Rampe in den Bussen zur Verfügung. Daher besteht bauseitig kein Bedarf.</p> <p><u>Beleuchtung:</u> Alle neuen - seit ca. 15 Jahren errichteten - Wartehäuschen verfügen standartmäßig über eine Beleuchtung.</p> <p><u>Stadtticket:</u> Am 15.08.2013 hat die Stadtverwaltung im AfSV den organisatorischen und finanziellen Aufwand für die Einführung eines sogenannten Stadttickets in Form eines stadtweit einheitlichen Tarifes dargestellt. Für die Stadt Norderstedt würde das mindestens jährlich rund 1,2 Mio. € zusätzlich kosten. Grund dafür ist insbesondere die Einbindung in das Tarif- und Liniennetz des HVV, der so eine Abkoppelung bisher nicht vorsieht. Aufgrund dieses hohen finanziellen Aufwandes hat die</p>				

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015)

Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				Politik diese Thematik nicht weiter verfolgt. Der höchste Einzelfahrtspreis beträgt in Norderstedt 2,95 € und wird als bezahlbar angesehen.				
2	J. Bohnenkamp, Bauernverband 7.01.2014	„Ruhige Gebiete“	Ich möchte anmerken, dass wir Landwirte mit unseren Nutzflächen vielfach in den sogenannten „Ruhigen Gebieten“ wirtschaften. Durch die Bestell- und Erntearbeiten entstehen unter Umständen Lärmbelastungen, zum Teil auch nachts. Durch den Einsatz von neuer und schlagkäftiger Technik wird die Belästigung aber so gering wie möglich gehalten.	Durch die Festlegung als „ruhiges Gebiet“ soll eine zukünftige Zunahme durch Dauerlärmbelastungen in diesem Bereich vermieden werden. Die zum Einsatz kommenden Geräte für die landwirtschaftliche Nutzung gehören nicht zu den Dauerlärmquellen.	√			
3.1	Helmut Trappe, LBV-SH, Landeseisenbahnverwaltung 21.11.2013	Allgemein	Mit Schreiben vom 07.11.2013 legten Sie den o. g. Entwurf des Lärmaktionsplanes 2013-2018 dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg / Schwerin, mit der Bitte um schriftliche Stellungnahme bis zum 19.12.2013 vor. Da Belange des Eisenbahn-Bundesamtes nicht berührt werden, wurde Ihre Vorlage zuständigkeitshalber an mich weiter geleitet. Das Plangebiet beinhaltet die öffentliche Eisenbahninfrastruktur Strecke Norderstedt Mitte – Ulzburg Süd des nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur-Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH sowie die öffentliche Eisenbahninfrastruktur Norderstedter Industriebahn des nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens Stadt Norderstedt. Ferner befinden sich mehrere nichtöffentliche Gleisanschlüsse im Stadtgebiet. Daher werden Belange des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als zuständiger Eisenbahnaufsichts- und Genehmigungsbehörde berührt. Bei zukünftigen Vorlagen bitte ich im Interesse einer zügigen Bearbeitung zu berücksichtigen, dass die eisenbahnaufsichtsrechtliche Zuständigkeit für nichtbundesei-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	√			

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015)

Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			gene Eisenbahnen in Schleswig-Holstein, so auch für die o. g. Unternehmen, bei der Landeseisenbahnverwaltung im LBV-SH und nicht beim Eisenbahn-Bundesamt liegt. Somit bitte ich, derartige Vorlage mir direkt zuzuleiten. In dem o. g. mir zur Stellungnahme vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes 2013-2018 habe ich in eisenbahntechnischer Hinsicht Einsicht genommen. Im Ergebnis meiner Einsichtnahme erhebe ich aus eisenbahntechnischer Sicht gegen die Inhalte des Entwurfs keine Bedenken. Es sind bei mir keine aktuellen Planungen der Verkehrsgesellschaft Norderstedt bzw. der Stadt Norderstedt sowie der Betreiber der nichtöffentlichen Gleisanschlüsse hinsichtlich Bau- und Veränderungsmaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur bekannt, die dem Entwurf des Lärmaktionsplanes entgegenstehen könnten.					
3.2	Helmut Trappe, LBV-SH, Landeseisenbahnverwaltung	Programm ÖPNV	Über Ergebnisse des für 2014 zur Erarbeitung geplante Programm zur Aufwertung von Haltestellen im ÖPNV bitte ich mich zu informieren, sofern hiervon Haltestellen auf der Eisenbahninfrastruktur der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH betroffen sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	√			
3.3	Helmut Trappe, LBV-SH, Landeseisenbahnverwaltung	Bahnübergänge „Waldstraße“ und „Quickborner Straße“	Ebenso bitte ich, mich über das Ergebnis der für 2014 vorgesehenen Überprüfung, ob die Bahnübergangsbeläge an den Bahnübergängen "Waldstraße" und "Quickborner Straße" lärmindernd zu verbessern sind, und daraus sich ggf. ergebende Veränderungsmaßnahmen zu unterrichten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	√			
3.4	Helmut Trappe, LBV-SH, Landeseisenbahnverwaltung	Veränderungen an Schienenwegen	Abschließend weise ich darauf hin, dass Veränderungsmaßnahmen an den nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen, sofern es sich nicht um reine Instandhaltungsmaßnahmen handelt, einer planrechtlichen Genehmigung bedürftig sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	√			

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015)

Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
	senbahn- verwaltung		nehmung gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bedürfen. Zuständige Planfeststellungsbehörde ist hier das Dezernat 40 im Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr.					
4.1	Axel Schmidt, Hamburg Airport 19.12.2013	Fluglärm	<p>Nach Durchsicht des Entwurfes des obigen Lärmaktionsplanes können wir der unter Punkt 8.5 gesetzten Aussage, dass die Federführung der länderübergreifenden Bearbeitung des Fluglärms bei der Hamburger Behörde liegen sollte, nicht zustimmen.</p> <p>Wir bitten darum, diese Federführung klarer festzuschreiben, dass diese bei der Hamburger Behörde auch liegt (somit nicht „sollte“ sondern „liegt“) Norderstedter Wohngebiete sind, im Vergleich zu Hamburger Wohngebieten, nur zu einem wesentlich geringeren Bevölkerungsteil vom Fluglärm betroffen. Dies betrifft auch die tatsächliche Lärmbelastung. Wir gehen davon aus, dass die bisherige politisch, behördlich vereinbarte Verabredung zwischen den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg zur Lärmaktionsplanung Fluglärm auch weiterhin Bestand hat.</p>	<p>Durch die Weigerung der Stadt Hamburg, (weitere) Maßnahmen zur Minderung von Fluglärm für einen Lärmaktionsplan zu entwickeln, musste das Verfahren zwischenzeitlich geändert werden.</p> <p>Unter Mitwirkung des MELUR SH, des Wirtschaftsministeriums S.H., der BSU Hamburg und der Wirtschaftsbehörde HH sind „Empfehlung für eine gemeinsame Positionierung zum Fluglärm in den Lärmaktionsplänen von Norderstedt, Quickborn und Hasloh“ entstanden, deren lärmmindernde Wirkung allerdings noch nicht ermittelt werden kann.</p> <p>Zuständig für die Aufstellung des LAP und die Festlegung der darin enthaltenen Maßnahmen bleiben nach § 47e BImSchG jedoch weiterhin die einzelnen Kommunen.</p>		√		

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015) Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse / Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
4.2	Axel Schmidt, Hamburg Airport	Fluglärm	<p>Gleichfalls möchten wir darauf hinweisen, dass das Finden von Lärminderungsmaßnahmen nur im Rahmen der bestehenden Betriebsgenehmigungen für den Flughafen Hamburg möglich ist. Auf die bestehende Betriebsgenehmigung wird die Stadt Norderstedt, auch über die jetzt erhoffte Lärminderungsplanung, keinen Einfluss haben.</p> <p>Somit kommen wir zu dem Schluss, dass Sie in Ihren Entwurf den Fluglärmteil informativ aufnehmen und auf die Hamburger Federführung diesbezüglich verweisen sollten. Ein weitergehendes Verwaltungshandeln der Stadt Norderstedt in Bezug auf Fluglärm würde sich damit erledigen und für Sie zur Vereinfachung beitragen.</p>	<p>Nach aktueller Rechtslage reicht es nicht aus, auf den Hamburger Lärmaktionsplan zu verweisen, der überdies keine konkreten Minderungsmaßnahmen enthält, die auch den in Norderstedt ermittelten Betroffenen zugute kommen.</p> <p>Die Stadt ist aufgrund der EG-Umgebungslärmrichtlinie und des BImSchG gehalten, auch die Lärmbelastungen durch Fluglärm dauerhaft zu mindern. Dazu muss sie einen LAP aufstellen, der diese Vorgabe erreicht.</p> <p>Selbstverständlich sind die rechtlichen Anforderungen dabei nicht nur für Zuständigkeit und Verfahren, sondern auch für die verbindlich festzulegenden Maßnahmen zu beachten.</p>				√
5	Nils Dahmen, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (für SVG +VHH) 17.12.2013	8.1.1 Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h	<p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2013-18 nehmen SVG und VHH hiermit gemeinsam wie folgt Stellung:</p> <p>Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik konnte durch mannigfaltige Maßnahmen (Verstetigung z.B. Busbeeinflussung an Lichtsignalanlagen) eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs in Norderstedt erreicht werden. Diesen Erfolg gilt es dauerhaft zu stützen und auszuweiten. Im hier vorliegenden Entwurf werden unter dem Punkt „8.1.1 Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten“ Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h dargelegt. Grundsätzlich möchten wir ausführen, dass die</p>	<p>Eine hohe Attraktivität des ÖPNV ist eines der Ziele des LAP.</p> <p>Die behaupteten Auswirkungen von abschnittswisen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Busbetrieb treten in der pauschal behaupteten Form gar nicht auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei stärkeren Verkehrsbelastungen ist auch derzeit auf den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet eine Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeiten oft unmöglich, sodass der aktuelle 			√	

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>Fahrzeiten der auf den durch die hier vorgestellten Maßnahmen betroffenen Straßenzügen verkehrenden Buslinien unter Zugrundelegung einer dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bemessen wurden. Eine Herabsetzung auf nunmehr maximal 30 km/h auf diesen Straßenzügen hat deutliche Auswirkungen auf den Busbetrieb. Es wird erforderlich, die Fahrzeiten aller betroffenen Buslinien auf Grund der niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen. Dies ist gleichbedeutend mit einem Absinken der Reisegeschwindigkeit und der Verlängerung von Reisezeiten und daraus resultierendem Attraktivitätsverlust. Hinzu kommt, dass einige Buslinien mehrfach betroffen sind und somit davon auszugehen ist, dass sich die Effekte der Einzelmaßnahmen aufsummieren können bzw. werden.</p> <p>Die hieraus resultierenden Folgen sind mannigfaltig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhter Zeitbedarf, damit voraussichtlich erhöhter Personal- und Fahrzeugbedarf <p>(Folge: Mehrkosten trotz Qualitätseinbußen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deutlicher Attraktivitätsverlust des ÖPNV durch längere Reisezeiten <p>(Folge: Fahrgast- und damit Einnahmenverlust)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gefährdung der Anschlusssicherheit von Bus zu Bus sowie zwischen Bus und Bahn nicht nur in Norderstedt sondern auch z.B. in HH-Ochsenzoll, HH-Langenhorn, Henstedt-Ulzburg und Pinneberg <p>(Folge: Attraktivitätsverlust und im Ergebnis Fahrgast- und damit Einnahmenverlust)</p> <p>Es ist ersichtlich, dass durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nicht nur steigende Kosten durch den erhöhten Zeitbedarf zu erwarten sind um das heutige Angebot aufrecht zu erhalten. Eine geringere</p>	<p>Fahrplan darauf bereits abgestellt sein müsste.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kurze Tempo-30-Abschnitte an besonderen Lärmschwerpunkten führen rein rechnerisch zu einem maximalen Fahrzeitverlust von wenigen Sekunden, wie Berechnungen für den LAP 2008-2013 gezeigt haben. - Durch die verstetigende Wirkung der Tempo-30-Abschnitte kann der Verkehrsfluss begünstigt werden, sodass auch der Busverkehr insgesamt zügiger und zuverlässiger abgewickelt wird. - Relevante Auswirkungen wären allenfalls in Zeiten schwächerer Verkehrsbelastungen zu erwarten, bei denen jedoch in der Regel - Regel größere Puffer für Verzögerungen bestehen, da die Bedienzeiten meist nicht so eng getaktet sind. <p>Auf den beiden bereits für die Nachtzeit angeordneten Streckenabschnitten mit Tempo-30 für die Niendorfer und Poppenbütteler Straße verkehren ebenfalls Busse. Eine Verzögerung mit Auswirkungen auf den Fahrplan konnte bisher nicht festgestellt werden.</p>				

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015)

Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>Reisegeschwindigkeit bedeutet auch einen Qualitätsverlust. Hierdurch fortbleibende Fahrgäste führen zu geringeren Fahrgeldeinnahmen. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir weiterhin dringend von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Strecken des Busverkehrs Abstand zu nehmen.</p> <p>Bei der noch zu erfolgenden verkehrsbehördlichen Einzelfallprüfung der Einzelmaßnahmen wird zu gegebener Zeit eine entsprechende Ermittlung und Bewertung des zu erwartenden Fahrzeitmehrbedarfs durchgeführt.</p>	<p>Regel größere Puffer für Verzögerungen bestehen, da die Bedienzeiten meist nicht so eng getaktet sind.</p> <p>Es ist richtig, dass bei der für die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen notwendigen Einzelfallprüfung auch die Belange des ÖPNV berücksichtigt werden.</p>				
6.1	Holger Hansen LBV-SH, Mercatorstr. 9 24106 Kiel 17.12.2013	B 432 Bauliche Maßnahmen	<p>In Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie und der Niederlassung Itzehoe nehme ich nachfolgend Stellung zum Entwurf des o.a. Lärmaktionsplans. Sie erhalten vom Ministerium und von der Niederlassung keine gesonderte Antwort. Die angedachten baulichen Änderungen im Zuge der B 432 sind weiterhin in enger Abstimmung mit der Niederlassung Itzehoe zu planen. Dabei ist insbesondere auf die Funktion der Bundesstraße und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu achten.</p>	<p>In Abstimmung mit den LBV-Kiel und Itzehoe wird die Stadt Norderstedt verabredungsgemäß ein Konzept für die Segeberger Chaussee im Abschnitt Glashütter Damm bis Knoten Ochsenzoll mit reduzierten Fahrbahnbreiten, durchgängigen Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sowie Querungshilfen erarbeiten, in dem auch die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten für alle Verkehrsteilnehmer nachgewiesen wird. Die Abstimmung hat 2014 begonnen und wird 2015 fortgesetzt.</p>		√		
6.2	Holger Hansen LBV-SH, Mercatorstr. 9 24106 Kiel	Verkehrsbehördliche Anordnungen von Geschwindigkeitsreduzierungen:	<p>Zu den verkehrsrechtlichen Anordnungen von Geschwindigkeitsreduzierungen erklärt die Obere Verkehrsbehörde Folgendes: Der Lärmaktionsplan der Stadt Norderstedt enthält eine Vielzahl von verkehrsrechtlichen Maßnahmen. Diese beinhalten Geschwindigkeitsreduzierungen unter dem Vor-</p>	<p>Der Einwand verkennt die Tatsache, dass ein Lärmaktionsplan auf der rechtlichen Grundlage von §§ 47a-f BImSchG aufgestellt und umgesetzt werden muss. In einem gemeinsamen, stadtin-</p>			√	

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>behalt der Einzelfallprüfung. Die obere Straßenverkehrsbehörde des Landes Schleswig-Holstein verweist in diesem Zusammenhang auf den Erlass der obersten Verkehrsbehörde vom 15. Mai 2007, wonach es als nicht sinnvoll angesehen werden kann, im Entwurf eines Lärmaktionsplanes einen umfangreichen Katalog an allenfalls theoretisch denkbaren verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, deren Realisierbarkeit aufgrund der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen in Frage gestellt werden müsste. Des Weiteren ist zu beachten, dass nach dem Erlass in Zweifelsfällen vor Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme zur Lärminderung eine fachaufsichtliche Bewertung durch den LBV-SH in die Wege zu leiten ist.</p>	<p>tern abgestimmten Verfahren wurden für Geschwindigkeitsbeschränkungen diejenigen Bereiche ausgewählt, die eine besonders hohe Lärmbelastung aufweisen: 1. Das sind einerseits Bereiche, in denen Lärmbelastungen über 65 dB(A) als L_{night} oder über 75 dB(A) als L_{den} vorliegen. 2. Außerdem zählen dazu Bereiche in denen Lärmbelastungen über 60 dB(A) als L_{night} oder über 70 dB(A) als L_{den} vorliegen, wenn dort die LKZ größer 50 ist Es sind also ausschließlich solche Bereiche für Tempo 30 vorgesehen, in denen Lärmbelastungen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung besonders stark überschreiten und bei denen daher ein kurzfristiger Handlungsbedarf besteht. Das deckt sich im übrigen mit den Richtwerten in Ziffer 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StVO und erlaubt der Straßenverkehrsbehörde somit eine rechtssichere Umsetzung. Die Problematik der damit verbundenen Rechtsfragen wurde in einem Rechtsgutachten für die Stadt Norderstedt durch den Bundesverwaltungsrichter a.D. Prof. Dr. Ber-</p>				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				kemann aufgearbeitet und mittlereile auch veröffentlicht (BERKEMANN, J. – 2012 – Straßenverkehrslärm im Rahmen eines (unionsrechtlichen) Lärmaktionsplanes – Zur Handhabung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO. - in: Natur und Recht, 34. Jahrgang, S. 517 - 531, Berlin). Demnach bindet ein rechtskräftiger Lärmaktionsplan die Verkehrsbehörden in der Ausübung ihres Ermessens. Er kommt zum Ergebnis: „An die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen sind die „nachgeordneten“ Behörden rechtlich gebunden. [...] Ihre Regelungskompetenz ist auf die fachliche Durchführung eingeschränkt. [...] Eine Prüfung der Zweckmäßigkeit der festgelegten verkehrlichen Maßnahme steht ihr nicht zu. [...] Sind die Grundsätze erfüllt, trifft die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Norderstedt die nach dem LAP umsetzende Anordnung nach Maßgabe des § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 Satz 1 BIm-SchG in Verbindung mit den sich aus der StVO ergebenden Befugnissen. [...] Ein Zustimmungserfordernis der obersten Landesbehörde, soweit darunter				

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015)

Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
				eine Möglichkeit der Verhinderung der Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen verstanden werden sollte, besteht nicht. Die Verwaltungsvorschriften sind im Sinne eines Anzeigeverfahrens zu verstehen.“				
7.1	Dr. Pieroh-Joußen, Freie und Hansestadt Hamburg (Stadtentwicklung und Umwelt) 18.12.2013	Fluglärmverfahren allgemein	Mit Schreiben vom 7.11.2013 haben Sie um eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Norderstedt gebeten. Die Themen Lärmaktionsplanung und Fluglärmschutz hatten wir bereits am 21. Oktober 2013 in einem Gespräch diskutiert. Das Thema Fluglärmschutz hat bei der Zusammenarbeit zwischen Norderstedt und Hamburg eine besondere Bedeutung, weil über dem weiteren Gebiet der Kommune Norderstedt Flugbewegungen ausgehend vom Flughafen Hamburg stattfinden. Sowohl der Strategische Lärmaktionsplan der Stadt Hamburg aus dem Jahr 2008 als auch der Lärmaktionsplan 2013 (Stufe 2) betrachten den Fluglärm für den gesamten Ballungsraum. Es gab eine Veranstaltung zur Mitwirkung der Öffentlichkeit am 30.10.2008 im Norderstedter Rathaus, bei der der Entwurf des Strategischen Lärmaktionsplans – Kapitel Fluglärm – diskutiert wurde. Der Hamburger Senat hat in seiner Sitzung am 2.12.2008 diesen Strategischen Lärmaktionsplan zur Kenntnis genommen und einer Weiterleitung an die EU-Kommission zugestimmt. Die Inhalte zum Fluglärm im Hamburger Aktionsplan 2013 (Stufe 2) sind eine Verfeinerung und Konkretisierung der 2008 vorgestellten Konzepte. Der Lärmaktionsplan 2013 ist vom Senat der Hansestadt Hamburg am 09.07.2013 und von der Bürgerschaft am 27.11.2013 zur Kenntnis genommen wor-	In der Mitwirkungsveranstaltung am 30.10.2008 für den Lärmaktionsplan des Flughafen Hamburg wurde gar nicht der Entwurf eines LAP vorgestellt, sondern lediglich 2 Maßnahmen. Zum Ende der Veranstaltung wurde sehr deutlich auf das Erfordernis einer Fortführung der Mitwirkung hingewiesen. Im Abstimmungsgespräch vom 27.2.2009 mit Vertretern der BSU HH, des MLUR SH, dem Flughafen HH und der Städte und Gemeinden Quickborn, Hasloh und Norderstedt wurde abgestimmt: <ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt Norderstedt unterbreitet einen Vorschlag für die weitere geeignete Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes für den Flughafen HH. • Auf der Basis dieses Vorschlags prüft die BSU die weitere Mitwirkung an der Lärminderungsplanung am Flughafen HH und schlägt hierzu 				√

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
 Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015) Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			den. Auch dieser Lärmaktionsplan ist an die EU-Kommission weitergeleitet worden. Damit ist die formale Lärmaktionsplanung zum Thema Fluglärm ausgehend vom Flughafen Hamburg vorerst abgeschlossen.	ein Konzept vor, das in Abstimmung und Mitwirkung des Landes SH und der betroffenen Kommunen umgesetzt werden soll. Der deutsche Gesetzgeber hat in § 47e BImSchG die Zuständigkeit für die Lärminderung bei den einzelnen Kommunen zugewiesen. Daher kann weder der Hamburger Senat noch die Hamburger Bürgerschaft diese Aufgabe für Norderstedt übernehmen. Überdies ist im Hamburger LAP keine einzige Maßnahme erkennbar, um den Fluglärm über Norderstedt effektiv zu verringern.				
7.2	Dr. Pieroh-Joußen, Freie und Hansestadt Hamburg (Stadtentwicklung und Umwelt)	Textpassagen Fluglärm S, 13, 27 und 64	Bei unserem Gespräch am 21.10.2013 hatte ich angeboten mich mit konstruktiven und machbaren Vorschlägen zum Schutz vor Fluglärm - unabhängig vom Lärmaktionsplan - aufgeschlossen auseinanderzusetzen. Die Aussage im Entwurf des Lärmaktionsplans Norderstedt, „Hamburgs Umweltbehörde und das Schleswig-Holsteinische Umweltministerium haben sich vor dem Hintergrund dieser Situation und in Abstimmung mit der Norderstedter Verwaltung darauf verständigt, für den Ballungsraum Hamburg einen gemeinsamen (Lärm-) Aktionsplan zur Verringerung des Fluglärms unter Beteiligung aller betroffenen Kommunen, der Öffentlichkeit und des Hamburger Flughafens, zu entwickeln“ hat mich verwundert. Der Entwurf des Lärmaktionsplans 2013-2018 der Stadt Norderstedt kann so interpretiert werden, dass ein sepa-	Zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein wurde nicht zuletzt auf Initiative von Norderstedt vereinbart, gemeinsam nach geeigneten Maßnahmen zu suchen, die den Fluglärm des Hamburger Flughafens (für alle betroffenen Kommunen) senkt. Ergebnis dieser Gespräche ist die „Empfehlung für eine gemeinsame Positionierung zum Fluglärm in den Lärmaktionsplänen von Norderstedt, Quickborn und Hasloh“, für die jedoch immer noch die notwendige Aussage fehlt, in welcher Größenordnung durch die dort		√		

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>rater Lärmaktionsplan nur für den Hamburger Flughafen unter Federführung der BSU geplant ist. Dies ist definitiv nicht der Fall.</p> <p>Auf der Veranstaltung „Erfahrungsaustausch 2. Stufe Lärmaktionsplanung“ am 12. November 2013 in Hamburg hat Frau Ganter aus Ihrem Haus einen sehr interessanten Vortrag gehalten. In diesem Vortrag sagte Frau Ganter aber auch, dass die Stadt Norderstedt einen separaten Lärmaktionsplan zum Thema Fluglärm plant. Diese Aussage hat mich auch verwundert und deckt sich nicht mit den Inhalten zum Thema Fluglärm des Entwurfs der Lärmaktionsplans Norderstedt.</p> <p>Die Textpassagen im Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Norderstedt, die aussagen, dass weitere Lärmaktionsplanung zum Thema Fluglärm geplant ist, bitte ich zu streichen, insbesondere die entsprechenden Texte auf den Seiten 13, 27 und 64. Vielmehr sollte man auf die Inhalte des Strategischen Lärmaktionsplans 2008 und des Lärmaktionsplans 2013 (Stufe 2) hinweisen und ausführen, dass diese eine Vielzahl von Maßnahmen zum Fluglärmsschutz der Bevölkerung im Ballungsraum Hamburg enthalten.</p>	<p>aufgeführten Maßnahmen der Fluglärm in den einzelnen Kommunen bis 2018 zurückgehen wird. Zuständig für die Aufstellung des LAP und die Festlegung der darin enthaltenen Maßnahmen bleiben nach § 47e BImSchG jedoch weiterhin die einzelnen Kommunen. Daher wird Norderstedt den Fluglärm auf dem Stadtgebiet durch einen eigenen LAP regeln (müssen). Der LAP aus Hamburg kann diese Funktion nach geltender Rechtslage weder inhaltlich noch formalrechtlich erfüllen.</p> <p>Die angesprochenen Textpassagen auf den S. 13, 27 und 64 des LAP werden zur Vermeidung von Missverständnissen überarbeitet.</p>				
7.3	Dr. Pieroh-Joußen, Freie und Hansestadt Hamburg (Stadtentwicklung und Umwelt)	Ruhige Gebiete	<p>Zum Thema „Ruhige Gebiete“ auf den Seiten 97 ff. habe ich eine weitere Anregung: Bei den ruhigen Gebieten sind auch Teile des Ohemoors genannt, obwohl die Fluglärmpegel dort weit über den als Definition ausgewiesenen 55 dB(A) liegen. Auf Seite 97 schreibt der Gutachter: „zum Schutz der Aufenthaltsqualität im Freien und der Erholungsfunktion dieser Gebiete ist hier eine durchschnittliche Lärmbelastung (L_{den}) von maximal 55 dB(A) einzuhalten.“</p> <p>Die Benennung eines Landschaftsraumes in einer</p>	<p>Die Ruhigen Gebiete wurden im rechtskräftig beschlossenen Lärmaktionsplan 2008-2013 festgelegt. Sie basieren auf den Ergebnissen der damaligen intensiven Mitwirkungsphase für die Öffentlichkeit und sind in Übereinstimmung mit dem Konzept der relativ ruhigen Gebiete auch sachgerecht ermittelt worden.</p>				√

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			der Abflugschneisen des Hamburger Flughafens als „Ruhiges Gebiet“ ist nicht sachgerecht. Daher bitte ich Sie dieses Gebiet bei den „Ruhigen Gebieten“ zu streichen.	Im LAP 2013-2018 erfolgt lediglich eine nachrichtliche Darstellung. Daher besteht kein Anlass für eine Reduzierung oder Streichung. Im Übrigen fehlt eine gesetzliche Grundlage, um Ruhige Gebiete zu streichen.				
7.4	Dr. Pieroh-Joußen, Freie und Hansestadt Hamburg (Stadtent- wicklung und Um- welt)	Fluglärm allge- mein	Bis auf die genannten Punkte finde ich den Lärmaktionsplan der Stadt Norderstedt ausgesprochen ambitioniert und wünsche Ihnen gutes Gelingen bei der Umsetzung der formulierten Ziele. Bei unserem Gespräch und der Durchsicht des Entwurfs Ihres Lärmaktionsplans habe ich wahrgenommen, dass das Thema Fluglärm für die Stadt Norderstedt einen besonderen Stellenwert hat. Daher rege ich künftige Gespräche unter Einbindung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein zum Thema Fluglärm an.	Es wäre im Interesse der Stadt Norderstedt, dass Hamburg ein ähnlich stringentes Vorgehen beim Lärmschutz anstrebt. Daher wird die Anregung zu künftigen Gesprächen gerne und zustimmend zur Kenntnis genommen.	√			
8	Landesamt für Land- wirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig- Holstein (LLUR), Technischer Umwelt- schutz, Hr. Gliesmann	Entwurf LAP	Der Entwurf des Lärmaktionsplans entspricht den formalen Anforderungen des Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG. Im Übrigen ist das LLUR gehalten, nur im Rahmen seiner Aufgaben und Zuständigkeiten zu Lärmaktionsplänen wie auch zu anderen Plänen z.B. der Bauleitplanung Stellung zu nehmen. Im Bereich des Verkehrslärms obliegen dem LLUR keine Aufgaben und Zuständigkeiten. Daher erfolgt keine detaillierte Stellungnahme zu Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm. Als ergänzende Information möchte ich mitteilen, dass hinsichtlich des Aktionsplans für den Flughafen Fuhlsbüttel vom MELUR ein Gespräch mit den Bürgermeistern der betroffenen Kommunen vorbereitet wird. Ich bitte, nach Beschlussfassung durch die Stadtvertre-	Der Gesetzgeber hat bei der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie die Frage offen gelassen, in welcher Funktion er die Kommunen in § 47e BImSchG zur zuständigen Behörde erklärt. Ist die Stadt Norderstedt als Fachbehörde zuständig, dann ist die zur Verfügung gestellte Fassung des Lärmaktionsplanes vom 12.9.2013 das Dokument, was zur Berichterstattung an die Europäische Kommission benötigt wird. Dieser Stand wurde fristgerecht am 23.10.2013 im gewünschten	√			

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
 Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015) Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
	16.12.2013		<p>tung, die Zusammenfassung des Aktionsplanes von nicht mehr als 10 Seiten über die Internetseite www.laerm.schleswig-holstein.de dem LLUR zur Berichterstattung an die Europäische Kommission gemäß § 47d Abs. 7 BImSchG bereit zu stellen, siehe Erlass des MELUR vom 25.06.2013. Der nächste Bericht wird voraussichtlich im April 2014 erstellt.</p>	<p>Format im Internet auf den dafür vorgesehenen Seiten hochgeladen. Ergänzend erarbeitet die Stadt Norderstedt eine Version für den Fall, dass die Stadt aufgrund von Selbstverwaltungsaufgaben nach Art. 28(2) GG zuständig ist. Diese Version wird nachgereicht.</p>				
9	Petra Fischer, Bundesnetzagentur 22.11.2013	Lärmaktionsplan 2013-2018	<p>Ihr o.g. Schreiben bezieht sich auf das Verfahren der Bauleit- oder Flächennutzungsplanung bzw. auf das Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG. Die von Ihnen hiermit veranlasste Beteiligung der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) steht auch im Zusammenhang mit der Frage, ob durch die Planungen der Betrieb von Richtfunkstrecken beeinflusst wird. Dazu, wie auch zu dem o.g. Bebauungsplan, teile ich Ihnen Folgendes mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die BNetzA teilt u.a. gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 22.06.2004 die Frequenzen für das Betreiben von zivilen Richtfunkanlagen zu. Die BNetzA kann daher z.B. in Planungs- und Genehmigungsverfahren im Rahmen des Baurechts bzw. zum Schutz vor Immissionen einen Beitrag zur Störungsvorsorge leisten, indem sie Namen und Anschriften der für das Baugebiet in Frage kommenden Richtfunkbetreiber identifiziert und diese den anfragenden Stellen mitteilt. Somit werden die regionalen Planungsträger in die Lage versetzt, die evtl. betroffenen Richtfunkbetreiber frühzeitig über die vorgesehenen Baumaßnahmen bzw. Flächennutzungen zu informieren. Zu den von Ihnen aufgezeigten Planungen teile ich 	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	√			

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>Ihnen mit, dass Beeinflussungen von Richtfunkstrecken durch neue Bauwerke unter einer Bauhöhe von ca. 20 m allgemein nicht sehr wahrscheinlich sind. Den mir zur Verfügung gestellten Unterlagen kann ich nicht entnehmen, dass diese Höhe bei der neu geplanten Raumnutzung überschritten werden soll. Auf entsprechende Untersuchungen zum vorsorglichen Ausschließen von Richtfunkstörungen durch neue Bauwerke kann daher im vorliegenden Fall verzichtet werden.</p> <p>Bitte beachten Sie diesen Sachverhalt bei zukünftigen Planungen. Das Einholen von Stellungnahmen der BNetzA zu Planverfahren mit geringer Bauhöhe ist nicht erforderlich. Bei dennoch eingehenden Anfragen zu Bauplanungen mit niedrigem Höhenniveau wird in der Regel durch die BNetzA nicht Stellung genommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Messeinrichtungen des Prüf- und Messdienstes der BNetzA werden durch die Planungen nicht beeinträchtigt. <p>Falls sich Ihre Bitte um Stellungnahme ggf. auch auf die im Plangebiet zu berücksichtigenden Leitungssysteme bezieht, möchte ich darauf hinweisen, dass die BNetzA selbst über keine eigenen Leitungsnetze verfügt. Sie kann auch nicht über alle regional vorhandenen Kabeltrassen Auskunft erteilen, da das Führen entsprechender Datenbestände nicht zu ihren behördlichen Aufgaben gehört. Angaben über Kabelsysteme im Planbereich (z.B. Kabellinien für die Kommunikation, Energieleitungen u.ä.) können daher nur direkt bei den jeweiligen Betreibern oder den Planungs- bzw. Baubehörden vor Ort eingeholt werden.</p> <p>Meine weitere Beteiligung an dem Planverfahren ist nicht</p>					

Lärmaktionsplan 2013-2018: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des förmlichen
Beteiligungsverfahrens (Stand: 28.04.2015)

Stadt Norderstedt

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			erforderlich.					
10.1	Prenzer: VERO Der Bau- stoffverband 17.12.2013	Lärmaktionsplan 2013-2018	Gerne möchten wir die Gelegenheit nutzen, um aus Sicht der rohstoffgewinnenden Kies- und Sandindustrie auf einen wesentlichen Punkt aufmerksam zu machen. Durch den Lärmaktionsplan darf es zu keinen Einschränkungen des Lkw-Verkehrs für die Kies- und Sandunternehmen im Gebiet der Stadt Norderstedt kommen. Für den Lärmschutz während der Gewinnung der oberflächennahen Rohstoffe sind die Anforderungen der jeweiligen Abbaugenehmigung relevant.	Die Belange des Lkw-Verkehrs sind im vorliegenden Lkw-Führungskonzept berücksichtigt. Der Sand- und Kieabbau in Norderstedt gehört laut dem LLUR Lübeck nicht zu den maßgeblichen Lärmquellen, die in einem LAP zu betrachten sind.		√		
10.2	Prenzer: VERO Der Bau- stoffverband	Ruhige Gebiete	Die geplanten Maßnahmen für den Schutzzweck „Erhaltung als ruhiges Gebiet“ und die in diesem Zusammenhang geplante Entwicklung eines Landschaftsschutzgebietes „Umland des Wittmoores“ müssen mit der Rahmenbetriebszulassung des durch das LBEG genehmigten Quarzsandtagebaus Norderstedt-Hopfenweg der Firma Norderstedter Rohstoffzentrum GmbH abgestimmt werden.	Die Ausweisung als ruhiges Gebiet dient entsprechend den Zielsetzungen der Umgebungslärmrichtlinie zur Vorsorge gegen (weiteren) Umgebungslärm. Bei zukünftigen Planungen bzw. Zulassungen ist dies entsprechend in die Abwägung einzubeziehen: Die Vorhaben sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete zu überprüfen und der Aspekt des Lärmschutzes ist zu berücksichtigen.		√		
11	Kris Heitmann: Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg- West/Südho lstein 12.12.2013	Waldfriedhof	Unmittelbar betroffen ist die Johannis-Kirchengemeinde Norderstedt-Friedrichsgabe nicht, dennoch halten wir die für die kirchliche Arbeit notwendigen Voraussetzungen für nicht ausreichend berücksichtigt (kirchlich genutzter Waldfriedhof). Siehe hierzu auch die Äußerungen von Eckhard Wallmann, Pastor der Johannis-Kirchengemeinde Friedrichsgabe-Norderstedt. "Ich weiß nicht, ob an den zukünftigen Lärm auf dem	Gemäß dem LAP ist der Friedhof Friedrichsgabe Teil des "ruhigen Gebietes" Staatsforst Rantzau / Garstedter Feldmark. Dieser ist daher gegen eine Zunahme von Lärm zu schützen, worunter im Sinne der EG-Umgebungslärmrichtlinie langfristige Belastungen zu verstehen sind.		√		

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>Waldfriedhof gedacht wird. Dort entlang wird ja die neue Straße gebaut. Bei Beerdigungen ist der Baulärm schon ziemlich schwierig und es wird ja nicht unbedingt ruhiger durch die Straße. Vielleicht ist es noch leiser als im Vergleich zum Friedhof Garstedt, wenn dort die Flugzeuge im Landeanflug sind. Sind in Friedrichsgabe eigentlich Lärmschutzwände geplant? Die Toten haben es sicher ruhig unter der Erde oder sogar im Himmel, aber bei Trauerfeiern am Grab ist Lärm schon sehr störend. Friedhöfe sind ja doch sehr lebendige Orte mit vielen Besuchern, auch die würde Lärm sicher stören."</p> <p>Wir bitten um Einbindung in das Verfahren und um Berücksichtigung oben genannter Interessen. Bitte informieren Sie uns über die Fortführung des Verfahrens.</p>	<p>Für die Verlängerung der O.-a.-W.-Str. sind auch Lärmschutzeinrichtungen (begrünte, freiwillige Lärmschutzwand auf der Ostseite (Friedhof), Schallschutzwand auf der Westseite) errichtet worden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben die Pläne für jeden zur Kenntnis und Stellungnahme mehrfach öffentlich ausgelegt.</p> <p>Während der Bauphase wurde versucht, auf Trauerfeiern Rücksicht zu nehmen. Dies konnte jedoch nicht immer garantiert werden.</p>				
12.1	<p>I. Spieß: Hamburger Hochbahn AG</p> <p>16.12.2013</p>	<p>Busverkehr/ Tempo-30</p>	<p>Gerne möchten wir die Gelegenheit wahrnehmen und zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2013-2018 der Stadt Norderstedt Stellung nehmen.</p> <p>Wie in der Unterlage vielfach zum Ausdruck kommt, sehen auch wir den ÖPNV sowie dessen Ausbau, als eine wesentliche Maßnahme zur Reduzierung von Lärm in Ballungsräumen. Wir unterstützen daher Ihre Bemühungen ausdrücklich.</p> <p>Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass wir einige wenige Maßnahmen auch kritisch sehen, da sich diese möglicherweise negativ auf den Busverkehr auswirken.</p> <p>Es handelt sich um folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nächtlicher Tempo-30-Abschnitt auf der „Tangstedter Landstraße“ zwischen „Am Ochsenzoll“ und „Segeberger Chaussee“ (Maßnahmennummer 2015-16) <p>Folgende HOCHBAHN-Buslinien sind durch diese ge-</p>	<p>Die vorliegenden Erfahrungen mit den beiden bereits für die Nachtzeit angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen (Niendorfer und Poppenbütteler Straße), sprechen dafür, dass die Befürchtungen faktisch nicht relevant sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei stärkeren Verkehrsbelastungen sind auch derzeit auf Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet die Höchstgeschwindigkeiten nur selten erreichbar, so dass der aktuelle Fahrplan darauf bereits abgestellt sein müsste. - Kurze Tempo-30-Abschnitte an besonderen Lärmschwerpunk- 			√	

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>plante Maßnahme betroffen: StadtBus-Linie 192: U Langenhorn Markt - Glashütte, Hans-Böckler-Ring, NachtBus-Linie 606: U Langenhorn Markt – über Rat- hausmarkt – U Langenhorn Markt Gerade die im benannten Bereich verkehrende Nacht- Buslinie 606 reagiert sehr empfindlich auf Änderungen der Fahrzeiten. Jede Verzögerung kann zu Störungen im engmaschigen Hamburger NachtBus-Netz (Anschluss- bindungen am Rathausmarkt) führen. Daher stehen wir einer Ausweisung auf Tempo 30 km/h im benannten Ab- schnitt kritisch gegenüber.</p>	<p>ten führen rein rechnerisch zu einem maximalen Fahrzeitver- lust von wenigen Sekunden, wie Berechnungen für den LAP 2008-2013 gezeigt haben. - In Zeiten schwächerer Ver- kehrsbelastungen bestehen größere Puffer im Betriebsab- lauf, die Verzögerungen leichter kompensieren können als zu verkehrsstärkeren Zeiten. Die Belange des Busverkehrs werden im Rahmen der vorgese- henen Einzelfallprüfungen berück- sichtigt.</p>				
12.2	I. Spieß: Hamburger Hochbahn AG	Busverkehr/ Tempo-30	<p>Grundsätzlich sollte die Grundsatzaussage des HVV aus dem Jahr 2009 zur Ausweitung von Tempo-30-Zonen in Hamburg auch in Norderstedt Berücksichtigung finden (Schreiben in der Anlage). Demnach ist Tempo 30 km/h auf Busverkehrsstrecken nur möglich mit Vorfahrt auf der Linienstrecke (Aus- schluss von Rechts-vor-links-Regelungen) und Aus- schluss von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, die den Busverkehr erschweren. Schreiben vom 24.08.2009: HVV Bereich Busverkehr/Angebot Wolfgang Scharf Steindamm 94 20099 Hamburg vom 24.08.2009 Ausweitung der Tempo-30-Zonen</p>	<p>Das Schreiben vom 24.08.2009 bezieht sich offensichtlich auf die Ausweisung von Tempo-30-Zonen in Hamburg. Dies ist im LAP für Norderstedt gar nicht vorgesehen. Eine Ausweisung von Tempo 30 auf relativ kurzen Abschnitten im vorfahrtberechtigten Hauptver- kehrstraßennetz soll und kann den Verkehrsfluss verstetigen. Das führt rechnerisch maximal zu Ver- zögerungen im Sekundenbereich, Faktisch sind in der Regel keine relevanten Verzögerungen fest- stellbar. Auf den beiden bereits für die Nachtzeit angeordneten Ge- schwindigkeitsbeschränkungen</p>				√

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>„Sehr geehrter Herr Klein, mit diesem Schreiben erhalten Sie eine gemeinsame Stellungnahme des HVV, sowie der Verkehrsunterneh- men HOCHBAHN; VHHPVG und KVG zur Ausweitung der Tempo-30-Zonen in Hamburg. Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass eine Aus- weitung der Zonengeschwindigkeitsbegrenzungen auf Buslinien sowohl zu einer Minderung der Attraktivität als auch zu negativen Auswirkungen auf die Wirtschaftlich- keit des ÖPNV führen und stehen von daher diesen Maßnahmen kritisch gegenüber. Dabei sehen wir nicht nur die betrieblichen und verkehrlichen Auswirkungen durch die zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen, son- dern auch die Situationen insbesondere für die stehen- den Fahrgäste bei einer Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“. Die Bewertung von Tempo-30-Zonen liegt federführend bei den im jeweiligen Straßenabschnitt tätigen Busver- kehrsunternehmen, da nur diese die Auswirkungen einer Zonengeschwindigkeitsbegrenzung und einer Verkehrs- regelung „Rechts vor Links“ auf den Betriebsablauf und damit auf die wirtschaftlichen Auswirkungen (Stichwort: Fahrzeug- und Personalbedarf), auf die verkehrlichen Konsequenzen (beispielsweise Anschlussbindungen an weiterführende Verkehrsmittel) und die Auswirkungen auf die Beförderungsqualität durch vermehrte Anfahr- und Bremsvorgänge einer geänderten Vorfahrtregelung ermitteln und bewerten können. Von Seiten des HVV ist eine Beurteilung der Maßnahmen erst dann möglich, wenn die zu erwartenden Auswirkungen einer Erweite- rung der Tempo-30-Zonen durch die Busverkehrsunter- nehmen ermittelt wurden. Mit Ihrem Schreiben vom 23.7.2009 haben Sie uns eine</p>	<p>(Niendorfer und Poppenbütteler Straße) verkehren ebenfalls Bus- se. Eine Verzögerung mit Auswir- kungen auf den Fahrplan konnten bisher nicht festgestellt werden. Die Belange des Busverkehrs werden im Rahmen der vorgese- henen Einzelfallprüfungen berück- sichtigt.</p>				

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
			<p>tabellarische Übersicht über die Einrichtung weiterer Zonengeschwindigkeitsbegrenzungen zugeleitet. Diese Tabelle haben wir im Hinblick auf die in den genannten Straßenzügen verkehrenden Buslinien aktualisiert (roter Eintrag). Darüber hinaus haben wir einen Hinweis in der Spalte „Buslinie“ gesetzt, wenn nach dem derzeitigen Planungsstand mit einer zukünftigen Aufnahme eines Buslinienverkehrs gerechnet werden muss (Eintrag: Buslinie gepl.)</p> <p>In der Spalte „Verk.-Untern.“ haben wir anhand des von Ihnen vorgegebenen Bewertungsschemas eine erste Einschätzung der Verkehrsunternehmen zu den vorgestellten Maßnahmen eingetragen. Diese Bewertung ist als erste, grobe Abschätzung der Auswirkungen auf den Busverkehr zu verstehen und muss im Rahmen einer weiteren Bearbeitung noch weiter differenziert werden. Zu dieser Einschätzung zählt auch, dass wir die Einrichtung weiterer Tempo-30-Zonen auf unseren MetroBus-Linien grundsätzlich ablehnen. Das MetroBus-Liniennetz stellt das Kernnetz der Buslinien dar und soll den Fahrgästen möglichst zügige und zeitgünstige Verbindungen anbieten.</p> <p>Die Eintragungen in der Spalte „Verk.-Untern.“ geben entsprechend den oben gemachten Erläuterungen auch die Bewertung des HVV wieder. Unter der Spalte „Anmerkungen / Verkehrsbetriebe“ finden Sie ggf. weitere Erläuterungen.“</p> <p><i>Die genannten Anlagen sind nicht beigefügt.</i></p>					
12.3	I. Spieß: Hamburger Hochbahn AG	Schienenverkehr/ Fahrzeugtypus	<p>Ergänzend möchten wir darum bitten, folgende Änderungen/Korrekturen vorzunehmen:</p> <p><u>Kap. 4.2/Seite 26/1. Absatz:</u></p>	Wird im Text des LAP korrigiert.		√		

Nr.	Name / Adresse/ Datum	Straßenname / Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
					K	b	tb	nb
		"Die zwischenzeitlich erfolgte <u>nahezu</u> komplette Ausstattung der U-Bahn mit neueren Fahrzeugen des Fahrzeugtyps DT4 konnte die Taktverdichtung auf der U 1 in Bezug auf die Lärmbelastungen kompensieren.					
12.4	I. Spieß: Hamburger Hochbahn AG	Schienerverkehr/ Fahrzeugtypus	<u>Kap. 9.2.2/Seite 96/2. Absatz:</u> Auf der gesamten Strecke der Linie U1 werden Fahrzeuge der Klasse DT4 eingesetzt. Lediglich <u>für einen geringen Anteil de Fahrten werden für eine Übergangsfrist vor allem in den Tagesstunden</u> noch Fahrzeuge der älteren Klasse DT3 genutzt. Damit hat Norderstedt davon profitiert, dass der modernere DT4 im Unterschied zu anderen U-Bahn-Linien im HVV sozusagen nahezu „sortenrein“ auf der U1 eingesetzt wird.“....	Wird im Text des LAP korrigiert.		√		
12.5	I. Spieß: Hamburger Hochbahn AG	Schienerverkehr/ Fahrzeugtypus	Kap. 9.2.2/Seite 96/3. Absatz: ...“Eine weitere (Zwischentext streichen) Lärminderung wird in den kommenden Jahren durch den von der HOCHBAHN geplanten Austausch der alten DT3-Fahrzeuge durch den moderneren DT5 erreicht werden“.	Wird im Text des LAP korrigiert.		√		
12.6	I. Spieß: Hamburger Hochbahn AG	Schienerverkehr/ Fahrzeugtypus	Wir möchten an dieser Stelle ergänzend betonen, dass – wie in Kapitel 8.1.7 Verkehrsvermeidung / ÖPNV-Förderung beschrieben, auch die HOCHBAHN von weiter steigenden Fahrgastzahlen im HVV-Gebiet ausgeht. Daher sind zusätzliche und ergänzende Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung oder Taktverdichtung im HVV zu erwarten. Dies hat allerdings Einfluss auf die Verfügbarkeit von Fahrzeugen, insbesondere bei der U-Bahn. Ein vollständiger Ersatz der älteren DT3-Fahrzeuge durch den DT45 wird sich daher zeitlich etwas verzögern.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	√			