

Anlage 4 zur Beschlussvorlage 15/0209

Tabellarischer Vermerk des Amtes Nachhaltiges Norderstedt vom 4.05.2015  
mit Behandlungsvorschlägen der Verwaltung zum Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit - mit anonymisierten Anregungen - gemäß § 47d  
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und § 7 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
1	Stonsdorfer Weg  Fahrgeschwin- digkeiten / bau- liche Maßnah- men	Hohe Lärm- und Verkehrsbelastung  Aktuelle Verkehrszählung durchführen, um die Lärmbe- lastung zu überprüfen. Maßnahmen einleiten, um den Verkehrsfluss zu verlangsamen, z.B. Springinseln	Gem. Lärmaktionsplan ist für den Bereich Tempo 30 nachts nach „Einzelfallprüfung“ vorgesehen. Falls im Ergebnis eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit nicht möglich ist, sind gem. LAP Maßnahmen mit gleichwertiger lärmmindernder Wirkung vorzusehen.  Unterstützend ist eine Querungssi- cherung enthalten, für die bisher ausreichende öffentliche Flächen fehlen.		√		
2	Oststraße 75  Gewerbelärm	Seit einigen Jahren betreibt die Firma REWE in der Ost- straße 75 ein großes Kühllager. Auf dessen Dach stehen die dazugehörigen Kühlaggregate. Diese imitieren ein- nen sehr hohen konstanten Lärmpegel, der insbesondere in der Nacht als sehr störend empfunden wird. Die Stadt sollte auf die Fa. REWE zugehen, um Möglich- keiten der Lärminderung zu ergreifen.	Nach Aussage vom Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländli- che Räume in Lübeck (s. Mail vom 3.05.2012) gibt es in Norderstedt keine Betriebe, die unter die Rege- lungen der Umgebungslärmrichtli- nie fallen.  Daher ist die zuständige Immissi- onsschutzbehörde (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländli- che Räume Lübeck) der richtige Ansprechpartner für das Problem. Ein Hinweisschreiben wurde am 19.12.2013 an Herrn Beyer ver- sandt.				√
3.1	allgemein	in dem Entwurf des Lärmaktionsplanes 2018 - wird der Straßenverkehr als der größte Lärmverursa- cher in Norderstedt angesehen, - sind die Ulzburger Straße und die B432 weiter mit	Die Überprüfung der Anzahl der durch Lärm betroffenen Menschen hat 2012 eine deutliche Senkung der Belastungen gegenüber 2007	√			

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>erheblichen Verkehrsmengen belastet,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird der Anteil der durch den Straßenverkehr betroffenen Bevölkerung in Norderstedt als hoch angegeben.</li> <li>- ist das von der Stadt Norderstedt am 20.06.2002 beschlossene Leitbild „Lärminderungsplanung Norderstedt“ aufgeführt. Als übergeordnete Ziel und Handlungsziele werden genannt:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schutz der Gesundheit: In Norderstedt soll kein Mensch einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung von 65 dB(A) oder mehr ausgesetzt werden.</li> <li>2. Störungsfreier Schlaf: In den Norderstedter Wohngebieten werden künftig alle Menschen vor nächtlichen Lärmbelastungen über 45 dB(A) geschützt, um ihnen einen störungsfreien Schlaf zu ermöglichen.</li> <li>3. Störungsfreie Kommunikation: Zum Schutz der Aufenthaltsqualität im Freien werden in allen Wohn- und Erholungsgebieten maximale Lärmbelastungen von 55 dB(A) angestrebt.</li> </ol> </li> </ul> <p>Irritierend für mich ist, dass nach über 6 Jahren Aktivität des 1. Lärmaktionsplanes immer noch nicht den Tausenden Norderstedtern an den Hauptverkehrsstraßen einen störungsfreien Schlaf bzw. störungsfreie Kommunikation im Außenaufenthalt ermöglicht wird.</p>	<p>aufgezeigt (s. strategische Lärmkartierung). Besonders erfreulich ist dies im Bereich der Gesundheitsgefährdung. Waren 2006 noch 4.670 Menschen Pegeln von mehr als 65 dB(A) als <math>L_{den}</math> ausgesetzt, verbleiben 2012 noch 3.100 (Rückgang um 34 %). Die Anzahl der nachts Betroffenen ist noch deutlicher gesunken, von ehemals 7.700 Einwohner/-innen sind jetzt noch 3.600 Pegeln von mehr als 55 dB(A) als <math>L_{night}</math> ausgesetzt (Rückgang um 53 %).</p> <p>Auch wenn die Ziele des Leitbildes noch nicht erreicht sind, konnten mit den bisherigen Maßnahmen wichtige Fortschritte erreicht werden. Dieser Weg soll mit dem aktuellen LAP fortgesetzt werden. Für eine vollständige Zielerreichung sind gravierende Veränderungen im Verkehr (technische u.a.) erforderlich, die mehr Zeit brauchen. Bereits durch den Bau der O.-a.-W.-Straße nach Nordosten werden sich die Verkehrsbelastungen auf der Ulzburger Straße in Teilbereichen vermutlich verändern / mindern. Perspektivisch wird auch die Verlängerung der O.-a.-W.-Str. nach Norden vermutlich weitere entlastende Wirkungen</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			auch für die Ulzburger Straße haben.				
3.2	allgemein	Ich würde mir wünschen, dass im Leitbild das Wort Wohngebiet durch Gebiete mit Wohnnutzung ausgetauscht wird.	Der Begriff „Wohngebiet“ ist ein planungsrechtlicher Begriff, der so auch in den gesetzlichen Vorschriften mit lärmrelevanten Orientierungs- oder Grenzwerten verwendet wird. Daher wird dieser Begriff auch im Norderstedter Leitbild der Lärminderungsplanung verwendet.				√
3.3	allgemein	Zum Lärm kommen an den Hauptstraßen noch die Luftverschmutzung und in Garstedt der Fluglärm mit der Umweltverschmutzung = Mehrfachbelastungen. Verkehrslärm verursacht Nervosität, Konzentrationsmängel bis hin zu Kopfschmerzen. Er beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit, die Erholung und Entspannung in der Wohnung oder im Freien und die Kommunikation. Verkehrslärm behindert darüber hinaus das Lernen und die Sprachentwicklung der Kinder. Medizinische Folgen des Flugverkehrs: chronischer Husten, Bronchienentzündungen, Herz-/Kreislaufprobleme, eine Verschlechterung der Lungenfunktionswerte (vor allem bei Kindern), Lungenkrebs und Leukämie. Der Feinstaub, der durch die Starts und Landungen der Flugzeuge entsteht, soll sich bis zu 18 km auf Norderstedter Gebiet verteilen.	Die aktuelle lufthygienische Situation in Norderstedt wurde durch das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR) untersucht. Die Ergebnisse in Norderstedt zeigen, dass bei der Feinstaubbelastung die Grenzwerte eingehalten werden und somit kein vordringlicher Handlungsbedarf besteht. Mit allen Maßnahmen, die auf eine umweltfreundlichere Verkehrsmittelwahl zielen, wird neben der lärmmentlastenden Wirkung auch eine Reduzierung der Luftbelastungen erreicht.	√			
3.4	Ohechaussee	Zum Thema Verkehrslärm auf der Ohechaussee verstehe ich (noch) nicht, warum vor der Fahrbahnsanierung auf der Ohechaussee nicht vorab die gleichen Überlegungen hinsichtlich einer Überprüfung und Realisierung von verbesserten Radverkehrsanlagen, Verringerung der Fahr-	Anders als in der Segeberger Chaussee sind in der Ohechaussee beidseitige Rad- und Fußverkehrsanlagen vorhanden. Die Einrichtung von Querungshilfen in	√			

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>bahnbreiten, Querungshilfen und weiterer geschwindigkeits- und lärmdämpfender Maßnahmen angestellt wurden wie jetzt für die Segeberger Chaussee. Selbst am Sonntag, wenn kein Berufsverkehr auf der Ohechaussee ist, sind die Fahrgeräusche der PKW (unangenehm) laut – bei Nässe noch deutlicher zu hören.</p> <p>Eine Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Ohechaussee im Bereich der Kreuzung mit der Tannenhofstraße / Rugenbarg (s. Seite 21 LAP) kann ich nach der Eröffnung des Knoten Ochsenzolls nicht feststellen.</p> <p>Dies ist auch deshalb sehr bedauerlich, weil der Bereich Ohechaussee / Übergang Tannenhofstraße als Schulweg genutzt wird (Gottfried-Keller-Straße und Lütjenmoor) und als Fuß-/Radweg Richtung Einkaufszentrum Schmuggelstieg.</p>	<p>Form von Mittelinseln ist wünschenswert, doch aufgrund von fehlenden Flächen derzeit nicht möglich.</p> <p>Mit Fertigstellung des Knotens Ochsenzoll ist nicht die Reduzierung der Verkehrsbelastung angestrebt worden, sondern die leistungsfähige Abwicklung des wachsenden Verkehrs. Nach Verkehrsübergabe haben sich die zuvor langfristigen täglichen Stauercheinungen auf der Ohechaussee – auch im Bereich der Tannenhofstraße – augenscheinlich weitgehend aufgelöst oder verkleinert. Eine genaue Untersuchung der Verkehrszustände im Abschnitt Ochsenzoller Straße bis Ulzburger Straße wird im Rahmen des Luftreinhalteplans ab Juni 2015 erfolgen.</p>				
3.5	Ringstraßen  Lärmschutz allgemein	<p>Meine Fragen sind: Warum dauert es 4 Jahre, bis auf den Ringstraßen, die durch Lkw-Lenkung zusätzlichen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, Einzelfallprüfungen vor möglichen Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden? Sind nicht auch schon aufgrund der zu erwartenden Luftverschmutzung viel eher und umfangreiche Messungen / Zählungen vorzunehmen, Maßnahmen (vor- zu-)planen, um eine schnelle Umsetzung zu garantieren zum Schutz der</p>	<p>Die Lkw-Führung über die politisch beschlossene Route wurde bereits in das Lkw-Navigationssystem des Marktführers implementiert. Die Ausweisung der Vorzugsroute über eine amtliche Beschilderung soll im Jahr 2016 erfolgen. Frühestens ab dann ist eine wahrnehmbare Veränderung der Lkw-Ströme</p>	√			

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		Gesundheit von Tausenden von Norderstedtern?	auf die Lkw-Route zu erwarten. Eine Evaluation der Wirkung ist für 2017 / 2018 vorgesehen, um ggf. ergänzende Maßnahmen zu ergreifen. Erst wenn die sogenannten „weichen“ Maßnahmen zur Lkw-Führung keine Wirkung zeigen, sollen restriktive Maßnahmen diskutiert und über eine Einzelfallprüfung angegangen werden. Das heißt, der für die Einzelfallprüfung angesetzte Zeitraum ergibt sich nicht aus der Dauer, sondern aus dem Zeitpunkt, ab dem eine relevante Wirkung / Umstellung des Lkw-Verkehrs erwartet wird. Unabhängig davon wird der Abschnitt der Ohechaussee zwischen Ochsenzoller Straße und Ulzburger Straße kontinuierlich auf den Gehalt an Stickstoffdioxid durch die Lufthygienische Überwachung S.-H. untersucht, da hier der Grenzwert der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsgesetz von 40 µg/m <sup>3</sup> überschritten wird. Im Zuge dieses Prozesses werden weitere luftschadstoffmindernde Maßnahmen für den Luftreinhalteplan geprüft.				
3.6	Ohechaussee	Wie lange dauert für die Ohechaussee (insbesondere von der Ulzburger Straße bis zum Schwarzer Weg) die	Die Konzepterstellung für die Ohechaussee (von Schwarzer Weg bis		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Aufstellung eines Konzeptes zur Homogenisierung und Verstetigung des Verkehrsflusses mittels einfacher Maßnahmen, die im Wesentlichen verkehrsbehördlich umgesetzt werden sollten? In welchem Zeitraum ist voraussichtlich mit einer Umsetzung zu rechnen zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 km/h-Zone (nicht nur nachts und wo)?</li> <li>- Versetzte Längsparkstreifen auf der Ohechaussee</li> <li>- bzw. welche anderen Maßnahmen noch?</li> </ul>	<p>Ochsenzoller Str.) zur Homogenisierung und Verstetigung des Verkehrs ist für 2016 vorgesehen. Wird in der Tabelle textlich korrigiert d.h. auf das Jahr 2016 terminiert.</p> <p>In Abhängigkeit von der Abstimmung mit den zu beteiligenden Behörden, wegen der Klassifizierung als Bundesstraße insbesondere dem LBV-SH, ist eine Umsetzung der verkehrsbehördlichen Maßnahmen nach Einschätzung der Verkehrsplanung innerhalb der kommenden 5 Jahre denkbar.</p>				
3.7	Ohechaussee	<p>Ist für die Ohechaussee eine aktuelle Echtzeitinformation zur Lärmsituation vorgesehen – bspw. anhand gefahrener Geschwindigkeiten und mittels entsprechender Anzeigetafeln (Dialogdisplay)? Wenn nein: schlage ich aktuelle Echtzeitinformationen zur Lärmsituation vor.</p>	<p>Echtzeitinformationen zur aktuellen Lärmbelastung sind nicht vorgesehen und auch nicht sinnvoll, da sie eine Momentaufnahme darstellen und keinen direkten Bezug zu den rechtlich verwendeten und medizinisch begründeten Grenz-, Richt- und Orientierungswerten herstellen, die über das gesamte Jahr gemittelte Dauerbelastungen verwenden.</p>				√
3.8	Ohechaussee	<p>Auf der Ohechaussee insbesondere nach der Fertigstellung des Knoten Ochsenzoll ist tagsüber eine fast durchgehende „Autoschlange“ Richtung Autobahn zu beobachten mit Stau verursacht durch die Ampelanlage Kreuzung Tannenhofstraße/Rugenborg und die Linksabbieger von der Ohechaussee in den Rugenborg (zusätzlich entsteht oft dadurch auf dem Kreuzungsbereich ein „Hupkon-</p>	<p>Über den Rugenborg wird ein großer Teil des Gewerbegebietes Nettelkrögen erschlossen. Die Abwicklung aller Linksabbieger allein über die Straße In de Tarpen ist auf Grund der weiten Umwegfahrten und ohne einen Ausbau der</p>	√			

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		zert“). Zur Verstetigung und Beschleunigung des abfließenden Verkehrs Richtung A7 schlage ich vor, dass ein Linksabbiegen verboten wird und stattdessen der Weg von der Ohechaussee in den Rugenbarg über das Industriegebiet In de Tarpen geleitet wird.	Ohechaussee nicht möglich (mindestens Anlage einer Linksabbiegespur, es stehen dafür keine öffentlichen Flächen zur Verfügung). Möglichkeiten einer verbesserten Verkehrsabwicklung im Knoten Rugenbarg werden im Rahmen des für 2016 vorgesehenen Konzeptes Ohechaussee (von Schwarzer Weg bis Ochsenzoller Str.) zur Homogenisierung und Verstetigung des Verkehrs geprüft werden (s. Maßnahme 2014-05 bzw. 2015-05)				
3.9	Ohechaussee	Zukünftiges Verkehrsaufkommen auf der Ohechaussee: - Wann ist nach der Fertigstellung des Knoten Ochsenzoll mit einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf der Ohechaussee zu rechnen?	Eine Verstetigung des Verkehrs im Abschnitt der Ohechaussee zwischen Ochsenzoller Straße und Ulzburger Straße wurde bereits unmittelbar nach Freigabe des Knotens Ochsenzoll festgestellt. Im Bereich der Gesamtmaßnahme werden derzeit keine relevanten Verkehrsbehinderungen bzw. längerfristige Stauerscheinungen verzeichnet. Über den Abschnitt hinaus kann auch für die gesamte Ohechaussee ein flüssigerer Verkehrsablauf bestätigt werden. Die vor und während der Baumaßnahme verzeichneten z.T. langen und lang andauernden Stauerscheinungen, insbesondere im Bereich „Meyers Mühle“ (Fahrtrich-		√		



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Verstärkung des Verkehrs zieht erfahrungsgemäß mehr Verkehr an. Wann rechnen Sie damit und mit wie vielen PKW / LKW?</li>   <li>- Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens sagen eine „konservative“ Zunahme des Verkehrsaufkom-</li> </ul>	<p>tung Knoten Ochsenzoll) sind nur noch selten zu verzeichnen.</p> <p>Die gesamte Baumaßnahme wurde unter weitgehender Aufrechterhaltung der vorhandenen Fahrbeziehungen umgesetzt, u.a. auch deswegen, weil es keine alternativen Umleitungen oder Verlagerungsstrecken in Ost-West-Richtung gibt. Demnach sollte es während der Bauzeit auf dieser Fahrbeziehung nur geringe Verkehrsverlagerungen gegeben haben, was sich wiederum auch in den Stauerscheinungen gezeigt hat. Es wird daher zur Zeit davon ausgegangen, dass es nur geringe Verkehrszunahmen in Ost-West-Richtung infolge einer Rückverlagerung von bisherigen Baustellenausweichverkehren gegeben hat. Diese Rückverlagerung dürfte nach dem jetzigen Erkenntnisstand bereits abgeschlossen sein.</p> <p>Der Verkehrsfluss wird maßgeblich durch die Ampelanlagen beeinflusst. Daher beziehen sich die prognostizierten Verkehrszunahmen allein auf eine allgemeine Verkehrszunahme in den folgenden Jahren.</p> <p>Im Vergleich der gesamten städtischen Verkehrszählungen der Jah-</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>mens voraus. Ab wann mit wie vielen PKW / LKW voraussichtlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen rechnet mit einer Verdoppelung des Straßengüterverkehrs bis 2030 und verlangt deshalb die Zulassung der 25 Meter Jumbo-Laster. Werden diese Riesenlaster auch über die Ohechaussee brausen? (Forscher einer Expertengruppe der Weltgesundheitsorganisation sehen nach Auswertung neuester Untersuchungsergebnisse einen eindeutigen Zusammenhang zwischen dem Einatmen von Dieselabgasen und Lungenkrebs)</li> <li>- Mit welcher zusätzlichen Anzahl von PKW / LKW für welchen Zeitraum ist während des Ausbaus der A7 voraussichtlich auf der Ohechaussee zu rechnen?</li> <li>- Die Bus- und LKW-Fahrschulen werden ja sicherlich</li> </ul>	<p>re 2004 und 2012 wurde innerhalb von 8 Jahren lediglich eine Zunahme der Verkehrsmengen um 0,55% festgestellt (Quelle: Grundlagendaten Verkehr für die Lärmaktionsplanung 2012). Mit einer „konservativen“ Verkehrszunahme von 1% p.a. bis 2015 wurde der regionalen und überregionalen Bedeutung der B 432 besonders Rechnung getragen. Für den Kfz-Verkehr auf dem besagten Abschnitt der B 432 wird danach eine Zunahme der Verkehrsbelastung von 24.000 Kfz / 24h (2012) auf 24.972 Kfz / 24h (2015) unterstellt. Die Frage der Zulassung von überlangen Lkw (EuroCombi oder Lang-Lkw) entscheidet sich nicht in Norderstedt. Schleswig-Holstein hat dagegen Klage eingereicht, über die noch nicht entschieden ist.</p> <p>Temporäre Maßnahmen durch z.B. baustellenbedingte Umleitungen sind nicht Gegenstand des LAP / Luftreinhalteplans. Prognosezahlen für diesen Zeitraum sind nicht bekannt.</p> <p>Von Fahrschulverkehr auf der B</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>auch weiterhin auf der B432 fahren?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ist aufgrund der Erweiterung des Herold-Centers mit einer Belastung durch zusätzliche Verkehre und Lärm / Luftverschmutzungen im Umkreis bis hin zur Ohechaussee zu rechnen? In welchem Umfang?</li> </ul> <p>Wenn Sie die zusätzlichen Verkehre zu dem bestehenden Verkehr addieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie hoch werden dann voraussichtlich die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung sein?</li> <li>- Halten Sie diese Werte dann noch für nicht gesundheitsgefährdend?</li> <li>- Wann sind die Zeitpunkte zum Planen und Handeln im Sinne des LAP und LRP zum Schutz der Gesundheit von Tausenden Norderstedtern?</li> </ul>	<p>432 ist weiterhin auszugehen.</p> <p>Für die zu ergänzende Kosten-Nutzen-Analyse wird das Verkehrsmodell für den Horizont 2018 fortgeschrieben (s. auch Mitteilungsvorlage M 15/0011 im UA am 21.01.2015 und im AfSV am 5.02.2015). Hier sind alle bis dahin geplanten regionalen und städtischen Entwicklungen enthalten – wie die in mehreren Stufen im Bereich des Herold-Centers vorgesehenen Entwicklungen, mit Auswirkung auch auf die Ohechaussee. Separate Zahlen liegen nicht vor.</p> <p>Die Verkehrsprognose 2018 enthält alle erwarteten Verkehrszuwächse; damit sind die gesundheitlichen Probleme durch Lärm und Luftschadstoffe nicht gelöst; sie werden aber niedriger liegen als derzeit – und das ist Auftrag und Ziel der Lärminderungsplanung.</p> <p>Viele wesentliche Maßnahmen in diesem Sinne sind bereits im Lärmaktionsplan 2008-2013 enthalten und abgeschlossen, weitere sind in Planung (s. Bericht des Umsetzungsstandes 28.02.2014 im UA am 19.3.2014 und AfSV am 20.3.2014). Darüber hinaus enthalten viele weitere städtische Pla-</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			nungsvorhaben Maßnahmen, die auch der Lärminderungsplanung und Luftreinhaltung zugute kommen (werden).				
3.10	allgemein	Gibt es Überlegungen für ein (Gesamt-) Konzept, dass die Gesundheitsgefährdung durch (Mehrfach-)Belastungen (Straßenlärm, evtl. auch Fluglärm, Luftverschmutzung) von Norderstedtern an den Hauptstraßen in einem festgelegten Zeitraum mindern soll?	Der Lärmaktionsplan mit seinem Bündel aus Maßnahmen zum Vermeiden, Verlangsamen, Verstetigen und Verlagern von Straßenverkehren ist ein Gesamtkonzept für das Stadtgebiet, das gleichzeitig auch der Luftreinhaltung zugute kommt. Dazu zählen insbesondere die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, mit der eine Reduzierung von Pkw-Fahrten erreicht werden soll. Die Mehrfachbelastung durch Flug- und Straßenverkehrslärm beeinträchtigt insbesondere die Anwohner/-innen der Niendorfer Straße (s. Abb. 4.5 des LAP). In dem betroffenen Abschnitt sieht der Lärmaktionsplan lärmmindernde Maßnahmen für den Straßenverkehr vor (z.B. Tempo-30 Ausweitung auf ganztags für die Niendorfer Straße). Die Reduzierung des Flugverkehrs im Nachtzeitraum hat in den letzten Jahren zu einer gewissen Entlastung geführt. Weitere Maßnahmen sind hier möglich und sollen wegen der besonderen Komplexi-		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			tät in einem gesonderten Verfahren festgelegt werden.				
3.11	B 432	Könnten Sie sich vorstellen, sich für eine Verlegung der B 432 ab der Segeberger Straße auf die Schleswig-Holstein-Straße einzusetzen? Dann wäre für die Ohechaussee doch kein Luftreinhalteplan mehr nötig und der Bereich vor der alten Post könnte als Shared Space ausgewiesen werden. Das Einkaufszentrum Schmuggelstieg würde der Vorstellung von kurzen Wegen entsprechen und attraktiver werden (gerade dann auch, wenn die Bushaltestellen in diesem Bereich zum Beispiel von der Ochsenzoller Straße verlegt werden). Für die Autofahrer würde mein Vorschlag eine Verlängerung des Fahrtweges bedeuten, was ich aufgrund der dann verbesserten Lebensbedingungen für viele Menschen für zumutbar halte (Umwege akzeptieren die Autofahrer außerhalb von Städten ohne Murren und fahren nicht über jeden Acker - nur weil der Weg kürzer ist).	Nein. Eine Verlegung der B 432 von der Ohechaussee auf die Schleswig-Holstein-Str. würde erhebliche Umwegfahrten auslösen, falls diese Routenführung überhaupt angenommen würde. Es wird bezweifelt, dass es zu einer deutlichen Entlastung der Ohechaussee käme, da die Route weiterhin als direkte Verbindung und Hauptverkehrsstraße fungiert und ausgewiesen wird (s. Navigationssysteme).				√
3.12	Lärm und Luft	Wie sehen Sie Ihre Fürsorgepflicht für die Gesundheit der Norderstedter Bewohner? Wie hoch bewerten Sie den wirtschaftlichen Schaden verursacht durch die Kosten der Gesundheitsstörungen aufgrund von Lärm und Luftverschmutzung und ist dies auch für Sie am Standort mit vielen Arbeitgebern ein Grund zum Handeln, um die Versicherungssysteme von unnötigen Kosten zu befreien?	Die Stadt Norderstedt ist seit vielen Jahren in der Lärminderungsplanung aktiv, nicht zuletzt durch die Aufstellung des nunmehr zweiten Lärmaktionsplans. Das dient auch einer Förderung von gesunden Lebensbedingungen in Norderstedt. Die Kosten-Nutzen-Analyse zeigt den wirtschaftlichen Schaden durch eine Wertminderung des Wohneigentumes aufgrund von Lärmbelastungen auf bzw. verdeutlicht den finanziellen Gewinn bei Ergreifung der geplanten lärm-		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			mindernden Maßnahmen. Sämtliche Ansätze zur Ermittlung der Kosten durch lärmbedingte Gesundheitsstörungen enthalten ein ethisch problematisches Werturteil: Wie viel Geld ist menschliche Gesundheit oder menschliches Leben wert? Diese Frage ist im Rahmen eines LAP nicht zu lösen. Deshalb reicht zur Planrechtfertigung die Erkenntnis, dass der tatsächliche Nutzen höher ist.				
4	Friedrichsgaber Weg zw. F-Ebert-Str und Stettiner Str: Flüsterasphalt, Fahrgeschwindigkeiten, Geschwindigkeitsmonitoring	Wir möchten Sie bitten in dem neuen Lärmaktionsplan den Straßenzug Friedrichsgaber Weg zu berücksichtigen. Und zwar besonders den Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert-Straße und der Stettiner Straße. In diesem Bereich ist der Straßenlärm extrem. Einmal durch den schlechten Straßenbelag, durch Ampelrückstau und nächtliche Raser. Es kam hier in den letzten Jahren immer wieder zu schweren Unfällen. Besonders in der Rechtskurve zwischen Garstedter Feldstraße und unserer Hausnummer 126. Zuletzt in der Nacht des 15.12.13. Wir haben durch Lärmschutzfenster, Schallschutzwand, demnächst noch Außenrollläden unseren Teil beigetragen. Wir brauchen sicher nicht näher zu erwähnen, dass wir auch noch durch den Fluglärm belastet werden.  Unsere Wünsche wären: Flüsterasphalt, Tempo 30 Zone, Geschwindigkeitsmonitoring. Wir wären Ihnen dankbar, wenn unsere Wünsche Berücksichtigung finden würden.	Der genannte Straßenabschnitt ist als „anlassbezogener Suchraum für städtebauliche, straßenbauliche und verkehrsbehördliche Maßnahmen“ im LAP enthalten. Er ist jedoch aufgrund der Lärmkartierung im Vergleich zu anderen Bereichen in der Stadt kein besonderer Lärmschwerpunkt. Daher konzentriert sich der LAP mit der Einzelfallprüfung für Tempo 30-Abschnitte zunächst auf stärker belastete Bereiche. Eine Überarbeitung der Fahrbahndecke durch herkömmliche Asphaltpflaster ist für die nächsten Jahre vorgesehen. Der Bund hat bislang für Geschwindigkeiten bis 60 km/h noch keinen lärmindernden Belag als Regelbauweise freigegeben. Die			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			Stadt sieht sich daher nicht in der Lage, gegenwärtig konkrete Maßnahmen zu versprechen. 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. Im genannten Bereich wurde bisher keine nennswerte Unfalllage verzeichnet.				
5	Stettiner Straße -Kohfurth  Tempo 30	<p>Ich habe bei der Arbeitsgruppe zum Lärmaktionsplan für den Bereich Garstedt mitgewirkt. Auf Seite 124 Nummer 7 Stettiner Straße ist das Problem nicht verstanden worden. Dazu möchte ich Stellung nehmen und um Übernahme in den neuen Lärminderungsplan bitten.</p> <p>Der Verkehr wird von der Stettiner Straße über Kohfurth (war bis jetzt Anliegerstraße mit Tempo 30), Horst-Embacher-Allee zum Friedrichsgaber Weg geführt. Diese Verkehrsverbindung wird nach Vollendung von mehreren Tausend PKW laut Gutachten der Stadt Norderstedt befahren, was eine erhebliche Lärmbelästigung nach sich zieht. Daher sollte der Verkehr im Einfädelungsbereich Stettiner Straße-Kohfurth ganztags auf Tempo 30 runtergeregelt werden.</p>	Die geplante Wohnbebauung entlang der Horst-Embacher-Allee wird durch Grundrissgestaltung etc. auf die künftige Verkehrsbelastung dieses Straßenabschnittes reagieren. Durch Fahrbahngestaltung, Einbau von Querungshilfen und Neubau eines Kreisverkehrsplatzes ist eine Verstetigung und damit relativ lärmarme Abwicklung des Straßenverkehrs vorgesehen. Der genannte Straßenabschnitt ist als „anlassbezogener Suchraum für städtebauliche, straßenbauliche und verkehrsbehördliche Maßnahmen“ im LAP enthalten. Er ist jedoch aufgrund der Lärmkartierung im Vergleich zu anderen Bereichen in der Stadt kein besonde-			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Zusätzlich sollte ein leiser Asphalt und auf der Horst-Embacher-Allee auch Beruhigung durch Parkstreifen und Pflanzkübel erfolgen.</p> <p>Gibt es eigentlich Lärm-/Schallschutzmaßnahmen für die vorhandenen Anwohner Kohfurth? Unsere Wohnung liegt auf der Höhe Kohfurth 40a.</p>	<p>rer Lärmschwerpunkt, der eine Einzelfallprüfung für Tempo 30 prioritär auslösen würde. Daher konzentriert sich der LAP zunächst auf stärker belastete Bereiche.</p> <p>Der Bund hat bislang für Geschwindigkeiten bis 60 km/h noch keinen lärmindernden Belag als Regelbauweise freigegeben.</p> <p>Die vorhandenen Anlieger an der Kohfurth sollen ggf. Hilfen für passiven Schallschutz erhalten. Im Rahmen des B-Planverfahrens zum B 280 wurde eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt, die den Anspruch dem Grunde nach gebäudescharf untersucht hat (Büro Anhaus vom 12.10.2010 mit Anhang). Der konkrete Anspruch und Umfang von eventuellen Maßnahmen wird derzeit ermittelt und soll in Verbindung mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Horst-Embacher-Allee abgearbeitet werden. Die sich daraus ergebenden Maßnahmen sollen bis voraussichtlich 2016 umgesetzt werden.</p>				
6.1	<p>Knoten Ochsenzoll,</p> <p>Förderung Radverkehr</p>	<p>Vorschläge zur Ergänzung des Lärmaktionsplans 2013 – 2018 (LAP) Norderstedt Knoten Ochsenzoll</p> <p>Ein Ziel der Lärminderungsplanung ist die Förderung des Radverkehrs. Die Radwege entlang der B 432 (Se-</p>	<p>Auf Grund der vergangenen Diskussionen um die Radverkehrsanlagen am Knoten Ochsenzoll wurde ein externer Gutachter mit der Durchführung eines Sicherheits-</p>		√		



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		geberger Chaussee – Ohechaussee) sind neu gestaltet worden bzw. sollen in den kommenden Jahren verbessert werden. Leider wird die Wirksamkeit der Verbesserungen der Maßnahmen durch den Knoten Ochsenzoll im jetzigen Zustand deutlich beeinträchtigt, da der Kreisverkehr für Radfahrer ein Hindernis (Unterbrechung Radweg und unsichere Verkehrsführung) ist. Im Sinne der Erreichung der Ziels „Förderung des Radverkehrs“ ist der Knoten Ochsenzoll so zu gestalten, dass auch Radfahrer ihn sicher und zügig nutzen können	audits beauftragt, welches die gesamte Verkehrsanlage hinsichtlich der Sicherheit untersuchte. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Radverkehrsanlagen am Knoten Ochsenzoll als verkehrssicher zu bewerten und nicht zu beanstanden sind. Ohne ein entsprechendes politisches Votum werden derzeit keine Umbauarbeiten geplant.				
6.2	Marommer Straße	Die Marommer Straße ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen Ulzburger Straße und Herold-Center sowie Einkaufsgebiet Kofurth. Sie ist auch Schulweg für die Horst-Embacher-Schule bzw. das Copernicus-Gymnasium. Nach Rechtslage dürfen Radfahrer auf der Fahrbahn fahren, da der bestehende Radweg nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht und nur einseitig angelegt ist. Aber nur wenige Radfahrer benutzen die Fahrbahn. Die Situation des Radverkehrs ist zu verbessern; dies kann entweder durch den Ausbau des bestehenden Radweges oder durch Anlage von Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn erreicht werden.	Der vorhandene Radweg auf der Südseite der Marommer Straße ist im Zeitraum des Lärmaktionsplanes 2008-2013 realisiert worden. Die zur Verfügung stehende Breite ist nach wie vor in großen Bereichen zu gering, um eine Freigabe für den Beidrichtungsverkehr zu ermöglichen. Dies ist auch nicht gewünscht. Im LAP ist die Marommer Straße als „anlassbezogener Suchraum für städtebauliche, straßenbaul. und verkehrsbehördliche Maßnahmen“ ausgewiesen. Dabei werden auch regelkonforme Radverkehrsanlagen angestrebt.			√	
6.3	Förderung fahrradfreundliches Klima in Norderstedt (LAP 2006, S. 28)	Die infrastrukturellen Maßnahmen sind zu ergänzen um öffentlichkeitswirksame und kostengünstige Maßnahmen, die eine besondere Bedeutung haben wie Vorbilder (Münster, Kiel) zeigen: • Stadtverwaltung als Vorbild: Benutzung von Fahrrädern auch durch den Oberbürgermeister und die De-	Flankierende Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit sind Bestandteil des aktuellen Lärmaktionsplans (s. S. 58). • Es stehen Diensträder für alle städtischen Mitarbeiter/-innen			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>zernenten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pressewirksame Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer zum Umweltverbund (Bedeutung des Radverkehrs, Benutzungspflicht von Radwegen, Ziele der Maßnahmen...)</li> <li>• Weitere Maßnahmen nennt der LAP 2006, Seite 28</li> </ul>	<p>zur Verfügung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Aktionen z.B. am autofreien Tag oder über Flyer etc. wird Aufklärungsarbeit geleistet (s. z.B. Rückseite des Mobilfalters und der Fahrradkarte).</li> <li>• Mit dem Dialogmarketing zur Förderung des Umweltverbunds wird noch 2014 begonnen.</li> </ul>				
6.4	Ulzburger Straße im Abschnitt zwischen Breslauer Str und Ohechaussee	<p>Radfahrer müssen nach Rechtslage auf der vielbefahrenen Straße fahren oder das Rad schieben, da der Radweg unterbrochen ist. Diese Lücke ist schnellstens zu schließen.</p>	<p>Die am 2.10.2014 dem AfSV vorgestellte Entwurfsplanung für den Umbau des Abschnittes zwischen Breslauer Straße und Ohechaussee wurde vom Ausschuss beschlossen und macht diese zur Grundlage der weiteren Ausführungsplanung und der Beantragung für Fördermittel. Diese Planung enthält auch die Anlage von kombinierten Geh- und Radverkehrsanlagen, da keine ausreichenden öffentlichen Flächen für die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen, ohne den Fußverkehr zu benachteiligen</p>		√		
6.5	Fluglärm	<p>Zwar ist die Stadt Norderstedt zu einer Lösung der Fluglärmproblematik allein nicht in der Lage, aber dennoch ist ein Plan zu entwickeln, in welcher Weise die Stadt Norderstedt mit anderen Betroffenen, Landespolitik und Stadt Hamburg kooperieren wird, um eine Verbesserung</p>	<p>Zwischenzeitlich hat das MELUR SH zusammen mit den in Schleswig-Holstein durch Fluglärm betroffenen drei Städten bzw. Gemeinden Quickborn, Hasloh und</p>		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		der Situation zu erreichen.	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 für den Norderstedter Lärmaktionsplan zum Fluglärm und die dafür benötigte Mitwirkung der Öffentlichkeit als Grundlage dienen. Die Prüfung der tatsächlichen Entlastung - also um wieviel Dezibel es durch die Maßnahmen leiser wird und wie viele Personen dadurch von Lärmbelastungen entlastet werden können - steht noch aus.				
7.1	allgemein	<p>Allgemein: Die Lärmbelastung durch den Verkehr ist in Norderstedt immer noch zu hoch. Gemäß Lärmaktionsplan soll die Belastung tags 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) nicht überschreiten. Bei höheren Werten ist sie auf Dauer als gesundheitsgefährdend einzustufen. Nachts sind davon immer noch ca. 3000 Anwohner betroffen.</p> <p>Grundsätzlich begrüße ich, dass die Betroffenheit gegenüber 2008 abgenommen hat. Wie mir Frau Ganter auf Nachfrage bestätigt, sind hier alle 3 Faktoren der</p>	<p>Da nicht alle Lärmbelastungen sofort beseitigt werden können (und müssen), arbeitet die Stadt an einer fortschreitenden Reduzierung. Die erreichten Erfolge sind zu sichern, weitere Fortschritte können mit dem LAP 2013-2018 erreicht werden.</p> <p>Die Stadt verfolgt in ihren städtebaulichen Planungen im Bereich der Lärmschwerpunkte das Ziel</p>			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Lärmreduzierung eingeflossen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. geringere Verkehrslärmbelastung</li> <li>2. Nutzungsänderung der Gebäude</li> <li>3. bauliche Maßnahmen (geschlossene Bebauung, Abschirmungen usw.).</li> </ol> <p>Punkt 2 und 3 sind an den Hauptverkehrsstraßen unbedingt weiter zu verfolgen. Dies kann durch entsprechende Bebauungspläne unterstützt werden. Die Errichtung von Schallschutzwänden halte ich nur in Ausnahmefällen in Stadtgebieten für sinnvoll. In erster Linie muss eine Emission an der Quelle reduziert werden (Verursacherprinzip). Die kann erreicht werden, durch weniger motorisierten Individualverkehr, sowie durch technische Maßnahmen am Fahrzeug und an der Straße.</p>	<p>einer Stärkung der Robustheit - d.h. durch die Ansiedlung von wenig empfindlichen Nutzungen und durch Grundrissgestaltung bzw. Riegelbebauung soll eine Abschirmung sensibler Nutzungen erreicht werden. Dies ist jedoch ein sehr langwieriger Prozess, der nur mit den Grundeigentümern gemeinsam erfolgen kann.</p> <p>Ein wesentliches Ziel der Lärm-minderungsplanung ist die Förderung des Umweltverbundes (Bus-, Bahn-, Rad- und Fußverkehr), um so den Pkw-Verkehr zu reduzieren. Erste Maßnahmen und Erfolge sind zu verzeichnen. Das wird in diesem und den folgenden Jahren fortgesetzt.</p> <p>Technische Maßnahmen an der Straße stehen nur begrenzt zur Verfügung. Zwei Versuchsstrecken mit lärmminderndem Asphalt wurden realisiert. Allerdings ist dessen Haltbarkeit nicht zufriedenstellend. Der Bund hat bisher noch keine lärm-mindernden Beläge als Regelbauweise freigegeben, die für den städtischen Bereich geeignet sind.</p> <p>Um technische Maßnahmen an den Fahrzeugen durchzusetzen, fehlt der Stadt die Handhabe.</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
7.2	Fahrbahnoberflächen allg.	Mit entscheidend für den Lärm: Die Oberfläche der Fahrbahn. Hier fordere ich die Stadt auf, bei Neubau und Sanierung von Straßen im Vorbehaltsnetz lärmoptimierten Asphalt einzubauen. Ebenso ist es erforderlich, die Ebenheit des Belages zu gewährleisten. Deckel von Schächten und Straßeneinläufen sind niveaugleich anzupassen und dürfen nicht klappern. Ausbesserungen der Beläge sind rechtzeitig anzuordnen, flächig vorzusehen und die Übergänge am Anfang und Ende ohne Buckel und Dellen herzustellen. Durch den optimalen Straßenbelag lässt sich einiges (2 bis 3 dB) für die Lärminderung erreichen.	Der Bund hat bisher noch keine lärmindernden Beläge als Regelbauweise freigegeben, die für den städtischen Bereich geeignet sind. Auf zwei Strecken wurde lärmindernder Asphalt in Norderstedt erprobt. Allerdings ist die Haltbarkeit dort nicht zufriedenstellend. Der LAP sieht weitere Teststrecken vor, um geeignete Beläge zu erproben. Seit 2013 hat die Stadt systematisch alle Fahrbahndecken überprüft. Die sanierungsbedürftigen Abschnitte werden je nach Dringlichkeit kontinuierlich überarbeitet. Übergänge und Deckel von Schächten und Straßeneinläufen werden dabei niveaugleich angepasst.			√	
7.3	Fahrzeuge allgemein	Eine weitere Stellschraube: Die Fahrzeuge Die Zulassungsbedingungen für Fahrzeuge obliegen nicht der Stadt Norderstedt. Hier sind andere Gesetzgeber gefordert.	Die Stadt kann die Zulassungsbedingungen tatsächlich nicht ändern, achtet bei der Anschaffung von städtischen Fahrzeugen und Geräten jedoch auf lärmarme Produkte.	√			
7.4	Schwerverkehr	Die größten Lärmverursacher: LKW Mit dem geplanten LKW Lenkkonzept wird ein erster Anfang gemacht (wenn er sich dann so einfach lenken lässt). Dies betrifft hauptsächlich den Durchgangsverkehr und den zu Gewerbegebieten. Es verbleibt der nicht zu unterschätzender Lieferverkehr zu den Geschäften und	Die Wirkungen des Lkw-Lenkkonzeptes werden überprüft, allerdings ist ein innerstädtischer Lkw-Verkehr nicht vollständig zu vermeiden bzw. zu verbieten. Auf Basis der Ergebnisse werden ggf.			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>den Betrieben in der Stadt. Hierzu verweise ich auf meine Vorschläge vom März 2010. Im Innenstadtbereich lässt sich der Lieferverkehr sicherlich durch organisatorische Maßnahmen auf unkritische Zeiten (7 bis 20 Uhr) einschränken. Bei erforderlichen Nachtanlieferungen sind leise LKW der neuesten Generation zu benutzen.</p> <p>Stellungnahme von Herrn Fuhr vom 15.03.2010 zu: Lkw-Leitsystem und -Management Allgemeines Speziell der LKW- Verkehr hat einen großen Anteil an der Lärmbelastung, denn ein LKW ist so laut wie ca. 10 PKW. Vorgesehenes Konzept Der Durchgangsverkehr und die Zufahrt zu den Gewerbegebieten soll über ein Ringstraßensystem um die Wohngebiete herumgeführt werden. (Segeberger Chaussee, Ohechaussee, SH-Straße, Niendorfer Straße, Friedrichsgaber Weg, Oadby-and-Wigston Straße, Ulzburger Str.). Nachts soll der LKW-Verkehr generell aus den Wohngebieten innerhalb des Ringstraßensystems ferngehalten werden. Dies soll durch LKW-Verbote realisiert werden. Anlieferungen für Anlieger können aber nicht ausgeschlossen werden. Diese Konzept unterstützen wir vom Grundsatz her voll. In einigen Bereichen gibt es noch Probleme.</p> <p>Einen Schwachpunkt sehen wir noch in der Einhaltung und der Überwachung. Nach einer Eingewöhnungsphase sind massive Kontrollen speziell nachts erforderlich. Die max. erlaubten Geschwindigkeiten werden schon heute</p>	<p>weitere Maßnahmen zur Senkung des Lärms durch Lkw entwickelt.</p> <p>In der am 07.11.2013 beschlossenen Lkw-Route ist nicht mehr die Niendorfer Straße, der Friedrichsgaber Weg und die Oadby-and-Wigston Straße enthalten.</p> <p>Wenn die weichen Maßnahmen wie die Implementierung der Lkw-Route in die Navigationssysteme und die Positivausschilderung zur Lkw-Führung keine Wirkung zeigen, sollen restriktive Maßnahmen geprüft werden. Zunächst wird nicht mit Lkw-Durchfahrtsverboten gearbeitet.</p> <p>Die Überwachung des fließenden Verkehrs soll als Aufgabe vom Kreis Segeberg auf die Stadt Norderstedt übergehen. Die Vorberei-</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>nur von wenigen eingehalten, wenn der Verkehrsfluß es erlaubt. Erfahrungsberichte aus anderen Städten sollten berücksichtigt werden.</p> <p>Anmerkungen zum Gutachten</p> <p>a) Die Kennzeichnung der LKW-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist in der Anlage 8 nicht immer eindeutig, Die Beschreibung im Text dazu teilweise verwirrend. Die Verbotsschilder im Straßenzug Niendorfer Str. - Friedrichsgaber Weg - Oadby-and-Wigston Straße sind auf dem Straßenzug dargestellt, sollen doch wohl für die abgehenden Straße gelten.</p> <p>b) Das Nachtfahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße. Auf Seite 38 Gutachten unter dem 4 ■ steht „Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels“. Gemeint ist hier doch wohl Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg</p> <p>Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die LKW nur umkehren. Was soll das?. Das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße. Das Gewerbegebiet Stonsdorf ist nicht betroffen, da die Zufahrt über die eigentliche Erschließung, die Stormarnstraße, möglich ist.</p> <p>c) Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstr. gelten? Auf Seite 38 Gutachten unter dem 3 ■ steht „Harkesheyde westlich Einmündung Falkenbergstr“ oder soll das westlich Einmündung Oststraße heißen?</p> <p>d) ...</p> <p>Anmerkungen zur vorhandenen Beschilderung</p> <p>a) ....</p> <p>Zulieferer Management</p> <p>Trotz GPS kommt es immer wieder vor, daß sich LKW in Norderstedt verfahren und dann hilferringend nach dem</p>	<p>tungsarbeiten dazu laufen derzeit noch..</p> <p>Der Lärmaktionsplan 2013-2018 enthält diese Anlage 8 nicht mehr. Nach der Überprüfung, welche Wirkung durch die „weichen“ Maßnahmen erreicht wird, ist neu zu entscheiden, ob und ggf. wo Lkw-Durchfahrstverbote ausgesprochen werden dürfen und müssen.</p> <p>Die Stadtverwaltung hat noch kein Konzept erarbeitet, wie die Zusam-</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Weg fragen. In der Hand haben sie dann nur einen Zettel mit der Adresse der Firma oder der Baustelle. Häufig sind dies dann noch ausländische Fahrer, die schlecht deutsch verstehen.</p> <p>Schon bei der Bestellung ist es möglich, dem Vertragspartner einen Ausschnitt aus dem Stadtplan und einer Beschreibung mit dem geeignetsten Weg zukommen zu lassen. Dieser sollte ihn dann an seine Auslieferer weitergeben. Jeder LKW, der herumirrt, verbreitet unnütz Lärm, verbraucht Sprit und kostet dem Fahrer Zeit.</p> <p>Wir schlagen vor, daß eine entsprechende Anfahranweisung für jeden Betrieb / Gewerbegebiet mit LKW- Anlieferung erstellt wird und den Betrieben zur Verfügung gestellt wird.</p> <p>Die Koordination sollte die Stadt Norderstedt, Umweltamt, Abt. Lärmmanagement übernehmen. In Zusammenarbeit mit den Standesorganisationen der Betriebe und vielleicht auch Norderstedt-Marketing sollte dies möglich sein. .</p> <p>In diesem Zusammenhang kann man die Betriebe auf die möglichen Einschränkungen für den LKW-Verkehr aus Lärmschutzgründen (in welcher Form auch immer) schon mal vorwarnen.</p> <p>Vorbehaltsnetz Für den LKW-Verkehr muß ein Vorbehaltsnetz festgelegt und ausgeschildert werden. Dieses ist dann zu erfassen und ausreichend zu dokumentieren. Ebenso sind die eingeschränkt und gar nicht zu befahrenen Straßen zu erfassen. Hier sind dann LKW spezifischen Werte (Breite, Höhe, t-Beschränkung, Wendemöglichkeit zu erfassen. Wie die ADAC-Studie zeigt gibt es sehr viel Ärger mit LKW-Fahrern, die blind den Navi-Anweisungen folgen,</p>	<p>menarbeit mit den Betrieben gestaltet werden soll. Erste Kontakte ergaben jedoch erhebliche Umsetzungshürden. Zunächst ist daher vordringlich die Aktualisierung der Wegweisung umzusetzen. Im Anschluss wird die Stadtverwaltung weiter nach einer geeigneten Lösung suchen.</p>				
			<p>Die Lkw-Führung über die am 7.11.2013 politisch beschlossene Route wurde bereits in das am weitesten verbreitete Lkw-Navigationssystem implementiert. Damit steht Norderstedt bundesweit fast alleine da, weil die Anbieter sehr hohe Hürden dafür setzen.</p>				



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>die größtenteils für PKW entwickelt wurden. Günstige Navis für LKW gibt es bereits, weitere sind in der Entwicklung. Damit diese richtige arbeiten, muß das Kartenmaterial ergänzt, bzw. aktualisiert werden. Hier sind die Kartenhersteller auf die Hilfe der Kommunen und Kreise angewiesen. Hat Norderstedt schon seine Schularbeiten gemacht???. Es gibt nur zwei Kartenhersteller. Bei entsprechendem Nohow müßte dies kurzfristig machbar sein. Der Städtetag hat sich mit diesen Problem auch schon beschäftigt. Ausreichend???</p> <p>Das Fuhrgewerbe hat dies schon erkannt und will den Unternehmen Hilfestellung anbieten.</p> <p>EU-Zuständigkeit Jeder in einem EU-Mitgliedsland zugelassene LKW darf EU weit fahren. Thema freier Wettbewerb. Wie ist das mit den Zulassungsvorschriften?? Warum wird nicht mehr auf die Lärmentwicklung eingegangen Reifen, Luftwiderstand. Wie ist es mit der Zuordnung der Kosten für die einzelnen Verkehrsträger?? Weiterentwicklung Schiene Wasserwege Weiter Transport von alltäglichen Massengütern auf weite Entfernungen.</p>	<p>Die Ausweisung der Vorzugsroute über eine amtliche Beschilderung soll im Jahr 2016 erfolgen.</p> <p>Diese Restriktionen können nicht über eine Kommune festgelegt werden und sind daher nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes.</p>				
7.5	Bus- und Bahnanbindung allgemein	<p>Verminderung des motorisierter Individualverkehrs: Da die Stadt weiter wachsen will/wird, ist mit mit einem erhöhtem Individualverkehr zu rechnen. Um diesen Weg vom PKW auf den ÖPNV und Fahrradverkehr umzulenken, sind erhebliche Anstrengungen erforderlich. Die Agenda 21 Gruppe hat schon 2002 viele Vorschläge zur Verminderung des motorisierter Individualverkehr gemacht. Für den Flächennutzungsplan 2020 wurden Gutachten erstellt, die viele Möglichkeiten aufgezeigt haben.</p>	<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. Eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wurde kontinuierlich forciert</p>			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Diese müssen weiter entwickelt und auch umgesetzt werden.</p> <p>Der ÖPNV muss in der Taktdichte und in der Bedienung der Fläche ausgeweitet, sowie der Komfort erhöht werden. Der Umstieg zwischen den einzelnen Mobilitätsträgern muss erleichtert werden. Der Anschluss des Nordostens der Stadt an die AKN (Quickborner Straße) ist zu verbessern. Vielen dauert die Busfahrt nach Norderstedt Mitte zu lange. Neue Bebauungsgebiete müssen mit der Fertigstellung der ersten Gebäude an den ÖPNV angeschlossen werden.</p>	<p>(z.B. Taktverdichtungen auf den Bahnlinien U1 und A2, Neueinrichtung der Buslinie 295, Direktanbindung des Stadtparks über die Buslinien 293 und 393) und wird ihm Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel weiter als Ziel verfolgt (Angebotsverbesserungen ab 2015 sind schon beschlossen). Das führt zum gewünschten Erfolg, wie der Anstieg der ÖPNV-Nutzerzahlen belegt.</p> <p>Mit dem Angebot von Dialogmarketing wird ab 2014 an einer wirkungsvollen Information über bestehende Angebote gearbeitet. Das wird ab 2015 mit der Einrichtung von Mobilsternen ergänzt.</p> <p>Es gibt für Norderstedt ein flächendeckendes ÖPNV-Netz, das große Teile des Stadtgebiets mit einer guten Erschließung abdeckt.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung der B-Pläne wird auch die Versorgung durch den ÖPNV betrachtet und Raum für die Infrastruktur freigehalten, soweit das im Einzelfall möglich ist. Bei Bedarf wird auch das ÖPNV-Angebot angepasst. Dies ist jedoch nicht bei jedem Vorhaben möglich.</p>				
7.6	Radverkehr	Dem Radverkehr kommt eine besondere Bedeutung zu, da es für Kurzstrecken auch das schnellste Verkehrsmittel	Auch die Radverkehrsinfrastruktur in Norderstedt wird weiter verbes-		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		tel ist. Es ist ein beschleunigtes Ausbauprogramm mit Hauptmagistralen abseits der Straßen sowie ausreichend breiter Radfahrwege beidseitig an den Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Die Abstellflächen für die Fahrräder an den Einkaufszentren und den Umsteigehaltestellen müssen erweitert werden. Diese sollten überdacht sein bzw. als Fahrradparkhäuser mit Service errichtet werden. Die Arge Radverkehr hat diverse Vorschläge gemacht, die Umsetzung muss beschleunigt werden.	sert. Die Verfestigung eines Haupt- und Nebenroutensystems innerhalb der Stadt wird angestrebt. Der beschleunigte Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist im rechtskräftigen Doppelhaushalt 2014 / 2015 durch eine starke Erhöhung der Finanzmittel auf jeweils 900.000 € bereits eingeleitet. Die Realisierung des Fahrradparkhauses steht bevor; ein Betreiber konnte gefunden werden, mit den Bauarbeiten wurde 2015 begonnen. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes im Sinne einer fahrradfreundlichen Stadt soll 2015 ebenfalls erfolgen.				
7.7	Fußgängerverkehr	Die Fußgängerverkehre werden nur dann zunehmen, wenn die Entfernungen kurz sind. Nahversorgung ist hier gefragt, bei der älteren Generation immer mehr erforderlich. Der Super-SB auf der grünen Wiese erzeugt nur zusätzlichen Verkehr. Wohnen und Arbeiten im Nahbereich ist bei der heute erwarteten Flexibilität nicht immer zu erreichen, aber anzustreben. Die Attraktivität des Straßenverkehrsraumes und auch die Verkehrssicherheit wird erheblich gesteigert, wenn nicht beidseitig der Fahrbahnen gerade nicht benötigte „Blechkisten“ rumstehen. Hier sind andere planerische Lösungen gefragt.	Das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ ist u.a. im LAP enthalten (S. 60). Dieses wurde und wird u.a. im Frederikspark umgesetzt. So findet es z.B. im Bebauungsplan 300 Berücksichtigung. Ein Fußverkehrskonzept als Grundlage für weitere Planungen und Maßnahmen wurde 2014 beschlossen. Nach Einwerbung entsprechender Haushaltsmittel kann 2016 mit der Umsetzung begonnen werden. Die Stärkung der Nahversorgungszentren bzw. deren Revitali-		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			sierung ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtplanung, und wird derzeit z.B. an der Ulzburger Straße konkret.				
7.8	Tempo 30 bei betreffenden Abschnitten	Verminderung der Fahrzeuggeschwindigkeit: Wenn mit vorgenannten Maßnahmen keine Lärmbelastung ohne Gesundheitsgefährdung für die Anwohner erreicht werden kann, bleibt nur die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Diese fordere ich für die betreffenden Abschnitte. Sie ist bei den Autofahren nicht beliebt und wird zu wenig eingehalten. Bei den Tempo 30-Abschnitten würde es schon helfen, Geschwindigkeitsanzeiger aufzustellen. Hier unterstütze ich die Stadt in ihrem Bemühen, die Überwachung vom Kreis übertragen zu bekommen.	Niedrigere Geschwindigkeiten führen in der Regel zu weniger Lärm. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann eine Lärmentlastung bewirken, die einer Halbierung des Verkehrsaufkommens entspricht. Mit einem relativ geringen Eingriff in das Verkehrsgeschehen lässt sich eine deutliche Verminderung des Verkehrslärms erreichen. Auch aus Sicht der Luftreinhalteplanung kann eine Geschwindigkeitssenkung positiv zur Entlastung beitragen. (Maßnahmenübersicht s. S. 49 ff) Daher sieht der LAP 2013–2018 zur Lärmentlastung weitere Tempo-30-Bereiche vor. Diese sind zunächst noch einer detaillierten verkehrsbehördlichen Einzelfallprüfung nach StVO zu unterziehen, um deren rechtliche Anordnungsmöglichkeit abzusichern. Alle aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen zur Sicherstellung ihrer Wirkung auf deren Einhaltung hin überwacht werden.		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			Zwei Dialogdisplays wurden zwischenzeitlich erworben und bereits erfolgreich an der Poppenbütteler Straße und Niendorfer Straße eingesetzt.. Die Frage der Übernahme der Verkehrsüberwachung z.B. durch Radarkontrollen vom Kreis ist mittlerweile grundsätzlich geklärt. Derzeit laufen die vertraglichen Verhandlungen mit dem Kreis.				
7.9	allgemein	Resümee: Insgesamt muss sich die Einstellung zum „Verkehrsraum Straße“ verändern. Das Miteinander ist wichtig. Hier werden noch mehrere Werbekampagnen und viel Überzeugungsarbeit erforderlich sein, um das in die Köpfe der „Autofahrergeneration“ hineinzubringen.	Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wird in Norderstedt seit Jahren auf verschiedenen Wegen auf lärmarmes Verhalten hingewiesen. Die bestehende Öffentlichkeitsarbeit aus öffentlicher Information, Pressearbeit, Herausgabe von Kartenmaterial und Aktionen wie dem autofreien Tag (Straßenfest auf der Ulzburger Straße) soll weiterentwickelt und vertieft werden. Eine Intensivierung der Maßnahmen ist vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>aktuelle Echtzeitinformationen zur Lärmsituation – bspw. anhand gefahrener Geschwindigkeiten und mittels entsprechender Anzeigetafeln (Dialogdisplay) – sollen mit dem Hinweis kommuniziert werden, dass eine lärmarme Fahrweise zu einer deutlichen Lärment-</li> </ul>		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			lastung der Anwohnerinnen und Anwohner führen kann. <ul style="list-style-type: none"> <li>Das Mobilitätsmarketing soll im Rahmen der Lärmminde- rungsplanung fortgesetzt wer- den, um das bestehende Mobi- litätsangebot in so attraktiver Form an potenzielle und be- stehende Kunden und Kundin- nen heranzutragen, dass sie umweltfreundliche Verkehrs- mittel stärker und in besser geeigneter Form als bisher für ihre persönliche Mobilität nut- zen können.</li> </ul>				
7.10	Mitwirkung der Öffentlichkeit	Im LAP wird die kontinuierliche Begleitung des LAP- Prozesses durch die ILN gewürdigt. Außerdem ist ver- merkt, dass die bestehende Öffentlichkeitsarbeit weiter entwickelt und vertieft werden soll. Ich als Einzelperson, aber auch die Mitglieder der ILN wünschen sich bei den kommenden LAP-Abläufen mehr Transparenz. So wün- sche ich mir nach Fertigstellung der einzelnen Konzepte einen Einblick in diese bzw. eine öffentlich zugänglich zu machen. Wenn man weiß, an welchen Punkten die Ver- waltung gerade arbeitet, haben wir es leichter, vermehrt die Schwachpunkte in diesem Teilbereich herauszuarbei- ten und Verbesserungen vorzuschlagen. Ein Abwarten auf die jährliche Bestandsaufnahme reicht für eine aktive Begleitung und Mitgestaltung des LAP nicht aus.  In Erwartung, dass auch die Politik die nötigen Gelder bewilligt	Die Mitwirkung der Öffentlichkeit besitzt einen hohen Stellenwert im Rahmen der Aufstellung des LAP Norderstedt. Die Transparenz des Verfahrens wird immer wieder als beispielhaft gewürdigt und z.B. vom Land SH zur Nachahmung empfohlen. Mit einem jährlichen Rechenschaftsbericht zum Umset- zungsstand von Konzepten und Maßnahmen gibt es regelmäßige Informationen, die öffentlich zu- gänglich sind. Zwischenzeitlich wird über Planungen und Konzep- te in den Ausschüssen und oft auch in den Medien berichtet (das kann aber nicht von der Verwaltung ge- währleistet werden). Weitergehen-			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			de Informationswünsche werden als Holschuld angesehen und nach Möglichkeit gerne erfüllt.				
8	Glashütter Damm Ost  Fahrgeschwindigkeiten / bauliche Maßnahmen	Bitte nehmen sie in die Maßnahmeübersicht noch den Glashütter Damm (Ost) als Belastungsschwerpunkt auf.  Begründung: 1. Es wird immer von Dauerbelastung ausgegangen. Jedoch dieser Straßenabschnitt ist stark befahren zu den Zeiten 7 -9 Uhr sowie ab 16 Uhr und dann je nach Jahreszeit. 2. Die Strecke wird benutzt als Parallel-Strecke zur Seegeberger Chaussee im Berufsverkehr sowie nachts als Rennstrecke mit entsprechendem Booster-Geräusch.  In jede Richtung eine zusätzliche "Schikane" an übersichtlicher Stelle würde zu einer Verlangsamung und Geräuschminderung führen. Wobei keine zusätzlichen Start-Stopp Geräusche entstehen sollten.	Ergänzend zu den Strategischen Lärmkarten belegt auch das schalltechnische Gutachten des Büros Anhaus vom 18.12.2013, dass dieser Straßenabschnitt nicht zu den Belastungsschwerpunkten gehört, an denen Gesundheitsgefährdungen für die Anwohnerinnen und Anwohner bestehen und damit dringliche Abhilfe erforderlich wird. Auch andernorts sind die Verkehrsbelastungen zu den Hauptverkehrszeiten überdurchschnittlich hoch. Einbauten würden zu erheblichen Störungen der Feuerwehreinsätze führen. Eine ausführliche Analyse der Situation und geplanter Maßnahmen wurden mit der Mitteilungsvorlage M 14/0261 im AfSV am 19.6.2014 übermittelt.		√		
9.1	Fuß- und Radverkehr	Wie nachstehend aufgeführt, möchte ich im Rahmen des förmlichen Beteiligungsverfahrens zum LAP 2013-2018 noch einige Vorschläge und Ergänzungen einbringen. Soweit es einzelne Punkte erforderlich machen, gilt dieses Schreiben auch als Einwand zum derzeitigen LAP – Entwurf des vorgenannten Beteiligungsverfahrens.  1.: Förderung Fuß- und Radverkehr:	Es ist nicht eindeutig, welche Straße gemeint ist. Falls hier der Abschnitt der Waldstraße zwischen Syltkuhlen und O.-a.-W.-Straße gemeint ist, besteht folgender Sachverhalt: Der vorhandene Gehweg hat eine durchschnittliche Breite von ca.		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		1.1. Der nördliche. Bürgersteig im Abschnitt Syltkuhlen bis zur neuen Kreuzung ist unzulässig schmal ausgebaut. Im Zuge der laufenden Arbeiten wäre eine Verbreiterung erforderlich.	2,00m. Zum Kreuzungsbereich hin wird der Gehweg auf 3,00 m erweitert. Engstellen (an der Einmündung Friedrichsgaber Weg) können ohne Eingriff in den erhaltenswerten Baumbestand nicht beseitigt werden.				
9.2	Fuß- und Radverkehr	1.2. Auf der südlichen Seite dieses Bereiches fehlt ein dringend erforderlicher Bürgersteig.  Falls hier umfangreiche Planungen erforderlich sind, sollte zunächst zwischen Knick und Waldstück ein unbefestigter Grandweg vorgesehen werden, als Weiterführung des bereits östlich vorhandenen Bürgersteiges.	Die Anlage eines weiteren Gehweges auf der Südseite der Waldstraße zwischen Syltkuhlen und O.-a.-W.-Straße ist hier aufgrund fehlender Anlieger/-innen entbehrlich. Ein Ausbau dieses Abschnittes ist nicht vorgesehen. Der Vorschlag ist im Übrigen nicht umsetzbar, da es sich bei besagtem Grünstreifen um eine Entwässerungsmulde handelt.				√
9.3	Fuß- und Radverkehr	1.3. Die ruhige Achse AKN (A2) zwischen Herold-Center und Haslohfurth sollte nach Norden ausgebaut weitergeführt werden bis zum Bahnhof Meeschensee. --> Ruhiges Naherholungsgebiet in der Gemarkung Quickborn Heide / Norderstedt.	Der Lärmaktionsplan 2013-2018 sieht einen Aus- bzw. Neubau des straßenunabhängigen Rad- und Fußweges von Haslohfurth bis nach Meeschensee vor (s. Abb. 9.2). Die genaue Trassenführung hängt von den verfügbaren Flächen ab. Die favorisierte Route durch das Gehege Meeschensee/ Kampmoor benötigt noch die Zustimmung der Unteren Forstbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Segeberg.		√		



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
9.4	Fuß- und Rad- verkehr	1.4. Dieser Fuß-/Radweg verläuft leider nicht durchgängig an der AKN (A2)-Trasse. Ab Querung der verlängerten OaW-Straße bieten sich künftig zwei Routen an: a) Industriestraße - Glockenheide und b) Lawaetzstraße - Waldbühnenweg / Frederikspark, wo jeweils von der separaten Routenführung abgewichen werden muß wegen der Industriegebiete. (Dieses nur als Hinweis für Ihre Unterlagen, u.a. künftige Veröffentlichungen.)	Das Radverkehrskonzept der Stadt Norderstedt ist Teil des VEP und sieht die Routenführung über Industriestraße – Glockenheide vor. Dort soll eine Fahrradstraße nach Einzelfallprüfung eingerichtet werden.		√		
9.5	Waldstraße  Lärmmindern- der Asphalt	2.: Maßnahmenprogramm zur Lärminderung 2013 - 2018; hier Lärmschwerpunkt Waldstraße :  2.1. Eine Deckenerneuerung ist für die Waldstraße lt. Vorentwurf in 2014 vorgesehen. - Gilt dieses für den gesamten Bereich zwischen Ulzburger Straße und Stadtgrenze? - Ist für den Wohnbereich der Waldstraße ein lärmindernder Asphalt vorgesehen? Beachten Sie bitte, daß ein sehr großer Teil der Anlieger ihren Außenwohnbereich zur Waldstraße ausgerichtet haben und auch für alle weiteren, durch einen geeigneten Straßenbelag, eine Reduzierung des Verkehrslärms dringend erforderlich ist.	Zunächst wurde 2014 eine Deckensanierung der Waldstraße vom Ortseingang bis zum neu angelegten Knoten O.-a.-W.-Str. durchgeführt. Die Sanierung weiterer Abschnitte ist noch nicht geplant.  Der Bund hat bislang für Geschwindigkeiten < 60 km/h noch keinen lärmindernden Belag als Regelbauweise freigegeben. Die Stadt sieht sich daher nicht in der Lage, gegenwärtig derartige Maßnahmen zu versprechen.				√
9.6	Einmündungs- bereich Zwjind- rechtring zur Waldstraße	2.2. Der höhergelegte Einmündungsbereich Zwjindrechtring zur Waldstraße ist, seit Einrichtung dieser Zuwegung zur Eurobau 1987, als geräuschintensive Einfahrt der Verwaltung bekannt und eine Änderung dieser Fehlplanung prioritär	Der genannte Bererich ist kein Lärmschwerpunkt im Sinne der Lärminderungsplanung. Ein Handlungsbedarf für einen Umbau aus anderen Gründen be-		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>seit langem geplant.</p> <p>Neben der Tieferlegung des Einmündungsbereiches, müsste dieser zur Waldstraße hin verbreitert und die Entwässerungssiele aus dem Spurbereich nach außen verlegt werden.</p> <p>Wird dieser Lärmschwerpunkt, verursacht durch die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge, nun im Zuge der Deckenerneuerung beseitigt, wo man schon mal dabei ist?</p>	steht bisher nicht.				
9.7	Waldstraße Radverkehr	2.3. Wenn eine fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs in der Waldstraße zugelassen ist, kann man es nicht verantworten, gleichzeitig für den PKW/LKW-Verkehr eine max. Geschwindigkeit von 50 km/h zuzulassen. Auch aus diesem Grunde sollte im ganzen Wohnbereich der Waldstraße Tempo 30 gelten und sehr zeitnah umgesetzt werden! → Schulweg etc.! (Siehe auch 2.4 und 5!)	Die Waldstraße ist ein „anlassbezogener Suchraum für städtebauliche, straßenbauliche. und verkehrsbehördliche Maßnahmen“, der allerdings aus o.g. Gründen nicht prioritär behandelt wird.. Es gibt keinen Zusammenhang, der 30 km/h bei Radverkehrsführung im Straßenraum zwingend vorschreibt. Die Entscheidung, ob Radfahren auf der Straße zugelassen werden kann, wird auf Grundlage der StVO unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien wie z.B. dem Geschwindigkeitsniveau, der allgemeinen KfZ-Verkehrsbelastung, dem Schwerverkehrsanteil oder der Breiten der vorhandenen Verkehrsflächen getroffen.				√
9.8	Waldstraße Tempo-30 Zone	2.4. Eine durchgehende Km-30-Zone würde sich lückenlos in die seit Jahren verfolgte Zielsetzung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung einfügen. Dieses gilt auch für den nördlichen Ab-	Die Waldstraße und der nördliche Abschnitt des Friedrichsgaber Weges ab Rathausallee sind keine besonders hoch belasteten Lärm-				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		schnitt des Friedrichsgaber Weg ab Rathausallee.	schwerpunkte, die prioritär eine Einzelfallprüfung für Tempo 30 auslösen. Mit der der neuen Verkehrsführung auf der O.-a.-W.-Str. und dem Abhängen des Bahnüberganges am Friedrichsgaber Weg (Sackgassenbildung) werden die Verkehrsmengen und damit auch die Lärmbelastungen vermutlich abnehmen Nach Fertigstellung der O.-a.-W.-Str. und einer „Eingewöhnungsphase“ ist zu prüfen, ob eine Ausdehnung der Tempo-30-Zone aus anderen Gründen sinnvoll ist. Dabei gibt es verschiedene Ansprüche zu berücksichtigen. Z.B. könnte eine solche Regelung möglicherweise unerwünschte Fahrzeitverluste für den ÖPNV auslösen.				
9.9	Waldstraße	2.5. Was verbirgt sich, die Waldstraße betreffend, hinter der Bezeichnung "Anlaßbezogener Suchraum für städtebaulich und verkehrsbehördliche Maßnahmen"? - Welche lärmindernden Maßnahmen sind für die Waldstraße geplant, die im LAP 2018 nicht weiter benannt sind? - So wurde bereits in Ihrem Schreiben vom 10.06.2008 zum LAP bis 2013 hingewiesen: Waldstraße ... Tempo 30 im westlichen Bereich und ein Straßenrückbau vorgesehen, wenn OaW- Straße nach Nordosten verlängert worden ist.	Wenn es einen konkreten Anlass für personal- und kostenintensive Planungen für die Waldstraße gibt, dann sind hier städtebauliche und verkehrsbehördliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorzunehmen. Wie oben bereits geschildert, zählt die Waldstraße nicht zu den vordringlichen Lärmschwerpunkten. Grundsätzlich sind alle Maßnahmen möglich, die dem Vermeiden, Verlagern, Verlangsamen und Ver-	√			

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		Umsetzung zeitnah und/oder Fortschreibung im LAP 2018 ? (Vorbehaltsstraße geht auch mit Tempo 30 - Regelung und Straßenrückbau!)	stetigen von Straßenverkehr dienen oder die Robustheit stärken (s. LAP Abb. 5.2). Eine Evaluation der verkehrlichen Situation an der Waldstraße ist nach der Inbetriebnahme der O.-a.-W.-Straße und einer „Eingewöhnungsphase“ vorgesehen, um zu prüfen, ob und welche Maßnahmen ggf. noch erforderlich sind.				
9.10	OaW-Straße	Kann man davon ausgehen, dass nach Verlängerung der OaW-Straße die Lenkung des Lkw-Verkehrs ab Stufe 2 nicht mehr durch die Waldstraße vorgesehen ist? LKW-Verbot dann künftig durchgehend zwischen Ulzburger Straße und neuer Kreuzung OaW-Straße?  Wird das Routenkonzept Stufen 1-3 im Internet veröffentlicht oder ist eine Kopie verfügbar?	Die Waldstraße ist nicht in der beschlossenen Lkw-Führungsrouten enthalten, wird also vom Lkw-Durchgangsverkehr freigehalten.. Lkw-Durchfahrverbote sollen erst ausgesprochen werden, wenn die Evaluation zeigt, dass die gewünschte Wirkung anders nicht erreicht wird. Die gegenwärtig vorhandene Gewichtsbeschränkung für Lkw auf der Waldstraße von Friedrichsger Weg bis Ulzburger Straße ist dem Straßenunterbau geschuldet und hat keine verkehrslenkende Funktion. Eine eigene Veröffentlichung des Lkw-Routenkonzeptes ist nicht vorgesehen, eine Kopie ist jedoch auf Wunsch im Rathaus erhältlich.		√		
9.11.	OaW-Straße / Waldstraße	Was versteht man unter „intelligenter Ampelführung“ des neuen Kreuzungsbereiches OaW-Straße, speziell die Waldstraße betreffend? (Diese Frage ergibt sich aus ei-	Es ist nicht klar, welcher Pressebericht und was genau hier gemeint ist. Das Signalprogramm an der		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		nem Pressebericht)	Kreuzung O.-a.-W.-Straße reagiert verkehrabhängig wie die meisten Signalsteuerungen in Norderstedt. Über den Tag werden die Kreuzungen ganz unterschiedlich bzw. ausgelastet. So kann auch das Signalprogramm innerhalb bestimmter Rahmenbedingungen flexibler auf das Verkehrsaufkommen reagieren und die Freigabezeiten entsprechend des Verkehrsaufkommens variieren.				
9.12	Waldstraße	Sicher wird man viele Maßnahmen erst nach Inbetriebnahme der verlängerten OaW-Straße 2014/15 umsetzen können, die jedoch jetzt schon dringend erforderlich wären, denn bei der Waldstraße handelt es sich nach wie vor um eine verkehrlich sehr stark belastete Wohnstraße!	Dieser Straßenabschnitt gehört nicht zu den Belastungsschwerpunkten, an denen Gesundheitsgefährdungen für die Anwohnerinnen und Anwohner bestehen, die vordringlich bearbeitet werden sollen. Bei der Waldstraße handelt es sich verkehrsfunktional nicht um eine Wohnstraße, sondern um eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße des Vorbehaltsnetzes der Stadt Norderstedt.				√
10.1	Wiesenstraße	Der veröffentlichte Lärmaktionsplan ist sehr umfangreich, ob die gesamte Problematik hiermit erfasst ist, vermag ich nicht zu sagen. Als Anrainer am ARRIBA Erlebnisbad habe ich gerne zur Kenntnis genommen, dass die Problematik im LAP aufgenommen wurde. Die Historie des ARRIBA, entstanden aus einem von den Harksheidern Bürgern finanzierten Hallenbad und der	Dieser Straßenabschnitt gehört nicht zu den Belastungsschwerpunkten, an denen Gesundheitsgefährdungen für die Anwohnerinnen und Anwohner bestehen, die vordringlich bearbeitet werden sollen. Die Verkehrsproblematik im Be-				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>ehemaligen Straßenführungen, dürfte Ihnen nicht unbekannt sein.</p> <p>Auf einen einfachen Nenner gebracht: ehemals ruhige reine Anliegerstraßen – speziell die Wiesenstraße – wurden zu An- und Abfahrtstraßen eines großen Gewerbetriebs, der nach heutigen städtebaulichen Richtlinien in dieser Lage nicht genehmigt würde. Der zuletzt vorgenommene Erweiterungsbau des Schulschwimmbekens hat gefühlte 150 zusätzliche KFZ-Bewegungen / Tag gebracht.</p> <p>Probleme: nicht einhalten der Geschwindigkeit, vor dem Schulschwimmbekens:</p> <p>Laufenlassen der Motoren in der kalten Jahreszeit, bedingt durch die Unterrichtsstunden</p> <p>erhöhter Lärm durch Türeenschlagen und Anlassen von Motoren (Die Bewohner des Hauses direkt gegenüber der Schulschwimmbekens kommen seitdem nicht mehr zur Ruhe)</p> <p>Zum Betriebsschluss erhöhter Lärmpegel in der Straße Am Hallenbad (nicht Beachtung der Geschwindigkeit).</p> <p>Da keine Geschwindigkeitskontrollen stattfinden – seitens der Polizei wird aus verkehrlicher Sicht dieses nicht für nötig befunden / Gespräch mit dem Dienststellenleiter der Polizei Norderstedt – wird der Lärmpegel durch überhöhte Geschwindigkeit nicht minimiert. Bitte als Lösung mit aufnehmen: Geschwindigkeitskontrollen aus Lärmschutzgründen wie in den 30kmh-Zonen in der Niendorfer und Poppenbütteler Straße angedacht.</p>	<p>reich ARRIBA Wiesenstraße / Am Hallenbad wurde zuletzt und voll umfänglich in Gegenwart des Einwenders auf der Sitzung des AStV am 01.11.2012 behandelt. Nach den bei der Stadt vorliegenden Daten gibt es nachweislich weder überhöhte Verkehrsbelastungen noch überhöhte Geschwindigkeiten</p> <p>Die genannten Lärmbelastigungen wie Türen schlagen, Laufenlassen der Motoren etc. gehören nicht zu den Dauerlärmbelastungen, die durch einen Lärmaktionsplan bekämpft werden sollen und können.</p> <p>Außerhalb des Verfahrens zur Lärminderungsplanung wurde dem Wunsch des Einwenders nachgekommen und ein Impact-Dialogdisplay in der Wiesenstraße dauerhaft installiert und nunmehr auf eine permanente Spannungsvorsorgung umgestellt.</p>				
10.2	Anbindung ARRIBA	Entgegen des Kommentars der Verwaltung wird eine Anbindung der Parkplätze an die Schleswig-Holstein-Straße bei gleichzeitiger Sperrung der Zu- und Abfahrt über bestehende Straßen eine wesentliche Lärmreduzierung in	Die Wiesenstraße gehört nicht zu den Lärmschwerpunkten im Sinne der Lärminderungsplanung. Daher ist der Lärmaktionsplan für die				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		dem Bereich ergeben. Aus einem Gespräch mit dem Straßenbauamt in Itzehoe ist uns Anrainern die Ablehnung einer solchen Anbindung bekannt. Unabhängig davon, sollte aber in dem LAP als Lösungsvorschlag eine andere Anbindung an die Parkplätze aufgenommen werden.	beschriebene Maßnahme auch nicht das geeignete Instrument.				
10.3	Ausschilderung ARRIBA	Positiv habe ich zur Kenntnis genommen, dass die Ausschilderung zu dem Sommerparkplatz vorgenommen werden soll, dem Leiter des ARRIBA hatten wir diesen Vorschlag vor Beginn der Baumaßnahme des Schwimmbadbeckens vorgeschlagen	Für die beschriebene Maßnahme ist der Lärmaktionsplan nicht das geeignete Instrument (s.o.).	√			
10.4	alle Tempo-30- Zonen	In dem Workshop vom 22.02.2013 erwähnte ich, dass alle 30 kmh Zonen als Gemeinschaftsstraßen eingerichtet werden sollten, in den alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Bei der Durchsicht des LAP-Entwurfs ist hierüber nichts erwähnt, zumindest habe ich Entsprechendes nicht finden können. Nicht überall würde eine solche Einrichtung Sinn machen, aber es sollte darüber nachgedacht werden, dass in reinen Wohngebieten, wo die Straßen keine „Durchgangsfunktion“ haben, Gemeinschaftsstraßen eingerichtet werden. In Bezug auf die Straßen ums ARRIBA würde dieses mit Sicherheit eine Lärminderung nach sich ziehen.  Ich würde es begrüßen, wenn diese Punkte noch Berücksichtigung in der endgültigen Fassung des LAP finden.	Die bestehenden Tempo-30-Zonen stellen wegen ihrer geringen Verkehrsbelastung keine Lärmschwerpunkte im Sinne der Lärmminde- rungsplanung dar. Der Lärmaktionsplan setzt vor allem in den Bereichen an, die im Vergleich aller auftretenden Dauerlärmbelastungen besonders hoch belastet und daher vordringlich vor Lärm zu schützen sind.				√
11.1	Am Sood / Krummer Weg	Die Stadt will mehr Tempo-30 Zonen. Das dadurch die Lärmsituation eine andere wird, ist ja wohl nicht zu erwarten. Schon jetzt mißachten viele Fahrer diese Zonen. Um die Ampel zu umfahren wird ständig „Am Sood“ eingefahren mit oft höherer Geschwindigkeit. Bei den von vielen Löchern durchsetzten Straße, hat man es als Radfahrer	Der Lärmaktionsplan verfolgt nicht die Anlage von Tempo-30-Zonen, sondern die Anordnung von Tempo 30 an besonders hoch belasteten Straßenabschnitten mit besonders vielen betroffenen Menschen.				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		schwer auszuweichen. Auch am „Krummer Weg“ den jeder 2. Abbieger der Tannenhofstr. nutzt, ist es so. Das dort die Anwohner nicht ständig protestieren, wundert mich.	Zur Unterstützung wurden Dialogdisplays aufgestellt. Die erste Probephase an der Poppenbütteler Straße zeigt, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten im Mittel deutlich zurückgegangen sind. Die beiden benannten Straßenzüge „Am Sood“ und „Krummer Weg“ gehören nicht zu den Lärmschwerpunkten, weswegen dort auch keine Anordnungen von Tempo 30 vorgesehen sind.				
11.2	Tannenhofstr.	Geplanter Kreisverkehr Ochsenzoller Straße / Tannenhofstraße wäre wirklich sinnvoll und - Einbahnstraße Krummer Weg. Von Tannenhofstraße keine Zufahrt und vom „Sood“ keine Zufahrt von der Ohechaussee.  Dort auch, um die kleinen Kinder zu schützen, die seit kurzer Zeit dort wohnen und die Schulkinder. Dann müssen die Autofahrer eben einmal an der Ampel warten.	Der geplante Kreisverkehr an der Kreuzung Ochsenzoller Straße / Tannenhofstraße ist für 2016 vorgesehen. Er gehört nicht zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplanes, wird jedoch ebenfalls eine lärmmindernde Wirkung durch die Verstärkung des Verkehrsflusses entfalten. Die Straßenzüge „Krummer Weg“ und „Am Sood“ sind keine Lärmschwerpunkte und bedürfen daher aus Sicht der Lärmminde-rungsplanung keiner lärm-mindernden Maßnahmen.				√
11.3	Radverkehr	Übrigens, Radwege auf der Straße ist ja wohl das Gefährlichste, was man sich denken kann. Der Alte Kirchenweg ist geradezu lebensgefährlich. Wenn sich 2 Wagen begegnen und der Radfahrer zur selben Zeit auf gleicher Höhe fährt. Auf dem eventuell schmalen Radweg kann man absteigen, wenn eine größere Menschen-gruppe oder Kinderwagen entgegenkommen. Und was	Die fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen etc. sind „Stand der Technik“ und eine sichere und regelkonforme Maßnahme. Zahlreiche Untersuchungen belegen die – mindestens – gleiche Sicherheit eines				√



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		passiert bei plötzlichem Unwohlsein, was bei Jung und Alt vorkommen kann.- Dann liegt man am AK auf der Straße. Toll!	Schutzstreifens gegenüber separaten Radwegen. Die Begegnung mit dem Pkw-Verkehr findet ja auch bei separaten Radwegen an Straßenübergängen und –einfahrten statt. Hier ist die Situation meist besonders gefährlich, da diese Einmündungen oft schwer einsehbar sind und Radfahrer/-innen „plötzlich“ im Sichtfeld der Pkw-Führer/-innen erscheinen. Bei einem Schutzstreifen wird der Radverkehr ständig im Sichtfeld des Pkw-Verkehrs gehalten. Der Pkw-Verkehr darf den Schutzstreifen nicht überfahren, wenn sich dort ein Radfahrer befindet.				
11.4	Kreisel Ochsenzoll	Das Getöse um Kreisel Ochsenzoll ist ebenfalls albern. Als Radfahrer kann man das kurze Stück absteigen und die Fußgängerüberwege nutzen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	√			
11.5	Fluglärm	In unserer Straße „genießen“ wir den Fluglärm, oft im 5-Minuten-Takt !	Auch Fluglärm ist im Rahmen der Lärminderungsplanung zu reduzieren. Dazu wird es ein eigenes Verfahren geben, das derzeit vorbereitet wird.	√			
12	Gewerbegebiet Friedrichsgabe	Extreme Lärmbelästigung aus dem Gewerbegebiet Friedrichsgabe für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes Ich wohne seit etwa 20 Jahren in Norderstedt im Eschenkamp .... In den letzten 4 Jahren ist es zu erhöhter Lärmbelästigung aus dem angrenzenden Industriegebiet gekommen. Ein lauter Piepton, der über 1,5 Jahren, Tag und Nacht in unregelmäßigen Abständen zu hören war, ist seit kurzer Zeit verschwunden.	Das geschilderte Lärmproblem ist nicht über den Lärmaktionsplan zu lösen. Es liegt in der Zuständigkeit des LLUR Lübeck. Die Weiterleitung an das LLUR durch die Stadt ist am 10.12.2013 erfolgt.				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Ich habe mitbekommen, dass aufgrund des Pieptones diverse Lärmbelästigungen bereits bei der Polizei angezeigt worden waren.</p> <p>Seit etwa zwei Jahren ist außerdem ein lautes Geräusch aus Richtung des Gewerbegebietes in unregelmäßigen Abständen Tag und Nacht zu hören. Das Geräusch ist so extrem laut, sodass die nächtliche Ruhe erheblich gestört ist. Teilweise stört das Geräusch durchgehend in der Nacht mehrere Tage hintereinander den Schlaf, teilweise ist das Geräusch einige Tage und Nächte hintereinander nicht zu hören. Der Lärm lässt kein Schlafen mit offenem Fenster zu. Auch bei geschlossenem Fenster ist das Geräusch zu hören. Das Geräusch hört sich nach einer extrem lauten Lüftung an. Meine Vermutung ist, dass der „Lüftungslärm“ von der Firma GRACE stammt.</p> <p>Ich habe bereits mit Nachbarn gesprochen, die sich ebenfalls durch das extrem laute Geräusch stark gestört fühlen.</p> <p>Ich bitte Sie, dieses Anliegen in Ihrem Lärmaktionsplan mit einfließen zu lassen bzw. es an die zuständige Stelle weiterzuleiten.</p>					
13.1	<p>Glashütter Damm (östliches Ende)</p> <p>Lärmschwerpunkt</p>	<p>Zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans habe ich noch nachfolgende Anmerkungen bzw. Einsprüche:</p> <p>Glashütter Damm (östliches Ende: von Poppenbütteler Straße über Glasmoorstraße, Grüner Weg bis Segeberger Chaussee)</p> <p>1. Workshop vom 22.02.2013 – Anhang Seite 114/115</p> <p>In der Zusammenfassung der Forderungen aus der Arbeitsgruppe Süd – Glashütte hat die Verwaltung den oben genannten Bereich des Glashütter Damms als „kein</p>	<p>Die strategische Lärmkartierung 2012 weist den Glashütter Damm nicht als besonders hoch belasteten Lärmschwerpunkt aus. Es gibt zahlreiche Straßen in Norderstedt, die eine deutlich höhere Verkehrs- und Lärmbelastung aufweisen und daher prioritär im Lärmaktionsplan behandelt werden müssen.</p> <p>Das wird durch dass schalltechnische Gutachten des Büros Anhaus vom 18.12.2013 noch einmal be-</p>				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Lärmschwerpunkt“ kommentiert. Eine privat durchgeführte Zählung für den Bereich Glashütter Damm 202 – 236 (die detaillierte Aufstellung hierzu liegt Herrn Bosse mit Schreiben vom 17.06.2013 von Herrn Dunst vor) ergibt eine tägliche Belastung von aktuell rund 5.800 Fahrzeuge, inklusive LKW. Durch Nachverdichtung im östlichen Bereich des Glashütter Damms wird die Anzahl der betroffenen Anlieger bereits im Jahr 2014 steigen und damit die LKZ. Vor allem durch die Erweiterung des Baumarktes an der Segeberger Chaussee (B-Plan Nr. 275) wird sich die bereits bestehende Verkehrsbelastung des Glashütter Damms noch erhöhen. Nach einer Analyse durch das Ingenieurbüro SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung ist mit zusätzlich 1.100 Kfz täglich zu rechnen, sodass das Verkehrsaufkommen dann bei 6.700 Fahrzeugen täglich liegt. Daher kann ich nicht nachvollziehen, dass der Glashütter Damm kein Lärmschwerpunkt sein soll.</p>	<p>stätigt. Auch die Verkehrsprognose 2018, am 21.01.2015 im Umweltausschuss und am 5.02.2015 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vorgestellt, lässt keine so starke Verkehrszunahme auf dem östlichen Glashütter Damm erwarten, dass sich dieser Bereich zu einem besonderen Lärmschwerpunkt in Norderstedt entwickeln würde. Nach dem aktuellen Kenntnisstand sind auch dann keine Gesundheitsgefährdungen für die Anwohnerinnen und Anwohner durch Lärm zu erwarten wären.</p>				
13.2	Glashütter Damm Ost Tempo 30	<p>2. Maßnahmen 2013-2018 (Abbildung 9.1 des Entwurfs)</p> <p>In dieser Darstellung ist der östliche Teil des Glashütter Damms für Maßnahmen markiert (städtebauliche, straßenbauliche, verkehrsbehördliche Maßnahmen und Tempo 30). Die Arbeitskarte für den Workshop enthielt ebenfalls die Markierung mit Tempo 30 für den genannten Bereich ohne Einschränkung. In der Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Lärminderung taucht der östliche Teil des Glashütter Damms jedoch nicht mehr auf. Ist dieser Punkt „unter den Tisch gefallen“? Ich bitte Sie um Aufnahme der Maßnahme „Tempo 30 durchgehend“ für den östlichen Teil des Glashütter Damms in</p>	<p>Solange die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Glashütter Damm dazu führen würde, dass Verkehre auf deutlich stärker von potenziell gesundheitsgefährdendem Lärm belastete Bereiche verdrängt wird - in diesem Fall auf die Segeberger Chaussee und die Poppenbütteler Straße -, trägt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht zur Lösung der gesamtstädtischen Lärmproblematik bei.</p>				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		den Katalog.					
13.3	Tempo 30 all- gemein	Allgemein ist die Verlangsamung des Verkehrs eine günstige Möglichkeit, die Lärmbelastung zu reduzieren. Daher ist mir unverständlich, dass etliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung erst in den Jahren 2017/2018 vorgesehen sind. Die frühzeitige Einführung von Tempo-30-Bereichen in ganz Norderstedt würde viele Anwohner entlasten und gleichzeitig den Fahrrad- und Fußverkehr aufwerten bzw. unterstützen.	Für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in ganz Norderstedt wird keine Durchsetzungsmöglichkeit gesehen. Alle noch offenen Maßnahmen aus dem LAP 2008-2013, die eine Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen vorsehen, werden in den LAP 2013-2018 übertragen. Sie sollen 2016 umgesetzt werden. Der Text des LAP wird entsprechend geändert. Hinzugekommen sind weitere Abschnitte, für die anhand der Lärmkartierung 2012 mit Hilfe der Lärmkennziffer-Methode ebenfalls eine hohe Lärmbetroffenheit gegeben ist (Auswertung aller Abschnitte mit LKZ >50 für Lärmbelastungen größer 55 dB(A) berechnet als L <sub>night</sub> und größer 65 dB(A) berechnet als L <sub>den</sub> ). Alle im LAP 2013-2018 neu in das Maßnahmenkonzept aufgenommen Tempo-30-Bereiche sind zunächst noch einer detaillierten verkehrsbehördlichen Einzelfallprüfung nach StVO zu unterziehen, um deren rechtliche Anordnungsmöglichkeit abzusichern.		√		
13.4	Lärmoptimierte Fahrbahnbelä-	Zu 8.1.2 Lärmoptimierte Fahrbahnbeläge	Hier liegt anscheinend ein Missverständnis vor. Im Entwurf des LAP			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
	ge	Dort wird beschrieben, dass der Bund keine Beläge für Geschwindigkeiten > 60 km/h freigegeben hat. Im Stadtbereich von Norderstedt besteht jedoch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Daher sollte der Bund die besonders belasteten Strecken der Segeberger Chaussee und Ohechaussee sehr wohl mit lärmmindernden Belägen versehen können. Es ist den Anwohnern nicht zuzumuten, 15 oder 20 Jahre auf Testergebnisse zu warten. Durch die Ratifizierung der Lärminderungsplanung muss auch der Bund seinen Anteil zur Minderung von Verkehrslärm leisten und kann diese Aufgabe nicht allein den Kommunen überlassen. Hier wünsche ich mir, dass die Stadt Norderstedt das Land bzw. den Bund verstärkt in die Pflicht nimmt.	steht auf Seite 52: „Der Bund hat bislang für Geschwindigkeiten < 60 km/h noch keinen lärmmindernden Belag als Regelbauweise freigegeben. Der Baulastträger des klassifizierten Straßennetzes sieht sich daher nicht in der Lage, gegenwärtig konkrete Maßnahmen zu versprechen.“ Die Stadt Norderstedt hat in zwei Straßenabschnitten lärmmindernde Fahrbahnbeläge testweise verbaut (LOA 5D). Die Ergebnisse sind aus akustischer Sicht hervorragend. Die CPX-Messungen zur Überprüfung der Rollgeräusche nach Einbau des lärmmindernden Belages ermitteln eine Minderung von 4 bis 6 dB(A) für den Pkw- und 2 bis 3 dB(A) für den Lkw-Reifen. Auch die Anwohner/-innen haben mehrfach positiv auf die besonders lärmmindernde Wirkung des Belags hingewiesen. Allerdings scheinen die Beläge viel schneller reparaturanfällig zu werden. Nach zufriedenstellenden Lösungen wird derzeit noch geforscht. Im Rahmen von Vorüberlegungen zur Deckensanierung der B 432 vom Glashütter Damm Ost bis zum Knoten Ochsenzoll engagiert sich die Stadt Norderstedt in den Ge-				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			sprächen mit den Verkehrsbehörden des Landes (LBV-SH) für ein Gestaltungskonzept, das z.B. durch Temporeduzierungen, Abbiege- und Querungshilfen, Radverkehrsanlagen, Verringerung der Fahrbahnbreiten u.a. über eine Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs ebenfalls lärmmin-dernd wirkt. Die Sanierung wurde durch die LBV-SH in den nächsten fünf Jahren in Aussicht gestellt. Da die Fahrbahndecke der Ohechaussee in den letzten Jahren saniert wurde, stehen hier in den nächsten Jahren keine Bau-maßnahmen an. Deshalb spre-chen neben den technischen Pro-blemen dort auch wirtschaftliche Aspekte gegen den Einbau einer lärm-mindernden Asphaltdecke.				
14.1	AKN Nor-derstedt-Mitte/Ulzburg; Waldstraße, Bahnübergang	Infolge der Erhöhung der Frequenzen (heute 5-Minuten-Takt hin und zurück) Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Waldstraße, Bahn-übergang und von der Waldstraße Lärmschutzwand / -wall Richtung Norden linksseitig	Lärm-mindernde Maßnahmen im Schienenverkehr sind in Teilberei-chen entlang der U 1 sowie der A 2 zu erwägen, da hier nachts noch einige Anwohner/-innen von poten-ziell gesundheitsgefährdenden Lärm-belastungen betroffen sind. Die Norderstedter Verkehrsgesell-schaft hat eine schalltechnische Untersuchung beauftragt, die 2015 fertig gestellt wurde und Belas-tungsschwerpunkte aufzeigt. Da-	√			

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			rauf aufbauend werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen entwickelt.				
14.2	Waldstraße Bahnübergang	Sehr lautes „Krachen“ infolge Pkw-Verkehr beim Überfahren der Gleise Konstruktive Änderung unbedingt erforderlich	Die bauliche Ausführung des Bahnübergangs wurde 2014 überprüft. 2015 sollen Umbaumaßnahmen durch den Einbau von „Bodan“ erfolgen (wie bei den Übergängen Friedrichsgaber Weg und Quickborner Straße).		√		
14.3	Waldstraße zwischen Ulzburger Straße und Friedrichsgaber Weg; Fahrgeschwindigkeiten	Gefahrenstelle infolge oft zu hoher Geschwindigkeiten (Schulweg, Gymnasium, Berufsschule, Behindertenschule, Kitas im Umkreis von ca. 400 m) 30 km/h-Zone	Die Reduzierung auf 30 km/h in der Waldstraße von Syltkuhlen bis Birkhahnkamp ist bereits im LAP 2008-2013 (s. 2009-04) enthalten und stammt aus dem VEP (s. Abb. 35). Sie dient vorrangig dazu, den Radverkehr in der Stadt zu fördern. Dieser Zweck kann auch durch eine Maßnahme mit gleichwertiger Wirkung zur Förderung des Radverkehrs ersetzt werden, falls eine Tempo-30-Zone tatsächlich nicht möglich sein sollte. Dieser Straßenabschnitt gehört nicht zu den vordringlichen Belastungsschwerpunkten, an denen Gesundheitsgefährdungen für die Anwohnerinnen und Anwohner bestehen. Daher ist hier eine Ausweitung bis zur Ulzburger Straße für eine Temporeduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen nicht geboten. Eine erhöhte Gefahren-			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			lage liegt hier ebenfalls nicht vor. Der Abschnitt ist noch als anlass- bezogener Suchraum für städte- bauliche, straßenbauliche und ver- kehrsbehördliche Maßnahmen im LAP enthalten.				
14.4	allgemein	Erhebliche Beeinträchtigungen durch Laubpuster Wenn mit 4-Takt-Motoren ausgerüstet, reduziert sich Lärm auf akzeptable Werte (Drehzahl geringer, Dreh- moment höher), Lärm um mind. 50 % geringer	Der Betrieb von Laubbläsern etc. gehört nicht zu den Dauerlärm- quellen, also auch nicht zum Re- gelungsgegenstand eines Lärmak- tionsplans. Die bundesweit gültige Maschinen- und Gerätelärmschutz (32. BIm- SchV) regelt die Betriebsbedin- gungen von vielen Geräten, die auf Baustellen und in der Grünpflege zum Einsatz kommen. Ziel ist es, den Einsatz von lärmarmen Gerä- ten zu fördern. Auch die Stadt Norderstedt ver- wendet mittlerweile vorwiegend leise akkubetriebe Geräte als so- genannte „Laub-Puster“.			√	
15	Glashütter Damm	Hiermit beantragen wir mit sofortiger Wirkung am Glas- hütter-Damm 202 – 336 zwischen der Segeberger Chaussee und der Poppenbüttlerstr. ein Durchfahrtsver- bot für LKW's und Zugmaschinen und Tempo 30 km für Tag u. Nacht und Aufhebung des Parkverbotes. Außerdem die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch bauliche Maßnahmen sowie Geschwindigkeitskon- trollen, Radarüberwachung, feststehender Blitzer höhe Travestr. Von den LKW's klappern in den Schränken die Gläser und man hört das laute Heulen der Reifen und	Die strategische Lärmkartierung 2012 weist den Glashütter Damm nicht als besonders hoch belasten- ten Lärmschwerpunkt aus. Das wird durch dass schalltechnische Gutachten des Büros Anhaus vom 18.12.2013 noch einmal bestätigt. Hier liegen keine Gesundheitsge- fährdungen für die Anwohner/- innen durch Lärm vor, die eine			√	



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>das klappern der Siedendeckel u. Straßenschäden. Der Glashütter-Damm wird erheblich zum Fernverkehr genutzt mit viel zu hohen Geschwindigkeiten wird auch nachts als Rennstrecke um ca. 100 km. Zum Berufsverkehr ist die Strecke Poppenbüttlerstr. bis Segebergerstr. die Abkürzung für PKW und LKW in Richtung Bad Segeberg sowie über Glashütter Landstraße. Hier sollten übersichtliche Verlangsamungen genutzt werden. Auch am wochenenden hat der Verkehr hier von LKW, Sprinter und PKW's deutlich zugenommen. Auch tragen Sie Verantwortung dafür, daß sich der Gesundheitszustand einiger Bürger zunehmend verschlechtert. Das Wohlbefinden aller Anwohner leidet stark unter den jetzigen Bedingungen. Ein Zustand, den man nicht hinnehmen und auch nicht akzeptieren kann. Es gibt keine Erholungsphasen mehr man steht nur noch unter Stress vom Lärm und der macht krank!!! Das ist gesundheitsschädlicher Lärm der auf die Psyche, Ohren und dem gesamten Körper geht. Lärmpegel um 50 Dezibel bewirken Konzentrationsstörungen. 50 – 55 Dezibel gehen auf die Psyche und man bekommt herzprobleme. Von meiner Neurologin bin ich deshalb wegen diesen Straßenlärm in einer Tinnitus u. Pyosomatischen Klinik 6 Wochen lang im Mai 2009 und Juni 2011 in Behandlung gewesen und 2014 schickt meine Neurologin mich wieder in diese Klinik. Deshalb werden immer mehr Menschen durch Lärm krank. Unsere Terrasse ist nur 12 m von der Straße entfernt dort kann man sich nicht hinsetzen. Man kommt sich vor wie in einem Gefängnis, vor allem im Sommer wenn die Leute bei tollen Wetter woanders in ruhigen Straßen erholen können.</p>	<p>vordringliche Behandlung rechtfertigen würde. Solange die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Glashütter Damm dazu führen würde, dass Verkehre auf deutlich stärker von potenziell gesundheitsgefährdendem Lärm belastete Bereiche verdrängt wird - in diesem Fall auf die Segeberger Chaussee und die Poppenbütteler Straße -, trägt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht zur Lösung der gesamtstädtischen Lärmproblematik bei. Einbauten würden zu erheblichen Störungen des Radverkehrs und der Feuerwehreinsätze führen. Andere Maßnahmen aus dem LAP zur Verbesserung der Situation im Glashütter Damm werden weiter verfolgt wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht ist für den Glashütter Damm West sowie für den Abschnitt Ost erfolgt; für separate Radwege stehen hier teilweise keine oder nicht ausreichende Flächen zur Verfügung;</li> <li>• die Einrichtung einer Buslinie auf dem Glashütter Damm wird geprüft, um über eine An-</li> </ul>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Die 2 Messungen beim Glashütter-Damm 202 – 336 wurden ja 5 Tage lang gemessen dadurch liegt ja keine Langzeitstudie vor auch jeder Monat ist anders, es wird alles nur schön geredet.</p> <p>In der Müllerstr. ist ein neuer Wohnkomplex entstanden sowie beim Kreuzweg in Planung. Ebenso soll ein Kindergarten in der Müllerstr. gebaut werden, dadurch entsteht noch mehr Verkehr und Lärm und belastet die Anwohner am Glashütter-Damm zusätzlich erheblich.</p> <p>Die Forderung der IGD sowie deren sofortige Umsetzung nochmals zusammengefaßt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h</li> <li>• Absolutes Durchfahrverbot zur Tag/Nachtzeit für LKW</li> <li>• Aufhebung Parkverbot</li> <li>• Geschwindigkeitstafeln</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> <li>• Radarüberwachung feststehend</li> <li>• Flächenmarkierungen Tempo 30 auf Fahrbahnen</li> <li>• Linksabbiegeverbot in den GD aus beiden Richtungen</li> <li>• Versatz durch wechselseitige Einengungen mit Baumbepflanzung</li> <li>• Vorschläge zu baulichen Maßnahmen wie z. B.</li> <li>• Anlegen von Querrillen</li> </ul> <p>Aufgepflasterte Kreuzungsfläche oder Inseln</p>	<p>gebotsverbesserung mehr Verkehr vom Pkw auf den ÖPNV zu verlagern;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Einbau von Querungssicherungen in der Fahrbahn, die mehrere Funktionen zugleich erfüllen, wird ebenfalls geprüft; sie stellen einen Komfortgewinn für den Fuß- und Radverkehr dar und können die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs dämpfen.</li> </ul> <p>Eine ausführliche Analyse der Situation und geplanter Maßnahmen wurde mit der Mitteilungsvorlage M 14/0261 im AfSV am 19.6.2014 übermittelt.</p> <p>Ein Dialogdisplay ist seit 11.2014 auf dem östlichen Glashütter Damm in Betrieb.</p>				
16.1	Lärm in der Ohechaussee	<p>Lärm-Betroffenheit in der Ohechaussee (Hot Spot!) Die Auswertung des LAP-Entwurfs für den Abschnitt Ulzburger Straße bis Anfang Ochsenzoller Straße ergibt folgendes Bild:</p> <p>Derzeitige hohe Betroffenheit mit LKZ (LärmKennZiffer) &gt;50 und Lärmbelastungen größer 55 dB(A) Lnight und</p>	<p>Mit der Konzepterstellung soll 2016 – vorbehaltlich einer Bereitstellung der finanziellen Mittel – begonnen werden. Daher können auch noch keine konkreten Maßnahmen vorliegen.</p>			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>größer 65 dB(A) Lden. Davon sind 14 (?) Personen Lärmpegeln Lden &gt;75 dB(A) und Lnight &gt;65 dB(A) ausgesetzt.</p> <p>Um diese Situation zu verbessern, wird im Entwurf die Aufstellung eines Konzepts zur Verstärkung des Verkehrs mit einfachen Mitteln vorgeschlagen (siehe einige Details auf Seite 54). Ein konkreter Plan liegt noch nicht vor.</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 und Abbildung 4.1, Seite 21).</p> <p>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"> <li>• Prognose im Luftreinhalteplan (+5,5% von 2011 bis 2015)</li> <li>• Z.B. Prognose Schnüll Haller u.Partner, die unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung im Großraum Hamburg von einer Jahressteigerung von &gt;0,75% ausgeht.</li> </ul>	<p>In Abhängigkeit von der Abstimmung mit den zu beteiligenden Behörden, insbesondere dem LBV-SH, ist eine Umsetzung von Maßnahmen innerhalb der kommenden 5 Jahre denkbar.</p> <p>Die höheren Prognosezahlen aus dem Luftreinhalteplan stellen eine worst-case-Betrachtung dar: Aus Vorsorgegründen wurde dabei mit einer Zunahme von +5,5% von 2011 bis 2015 im betroffenen Abschnitt der Ohechaussee gerechnet, um auf der sicheren Seite zu sein.</p> <p>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</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>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>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 Prognose des entsprechenden Jahres gegenüber, so wurde bestätigt, dass die tatsächliche Verkehrsentwicklung noch weit hinter den damals prognostizierten Verkehrszahlen zurück liegt. Damit sind die prognostizierten jährlichen Verkehrszunahmen zu korrigieren.</p> <p>Die gesamte Verkehrszunahme im Zeitraum 2004 bis 2008 lag bei 0,75% (p.a. 0,18%) die von 2004 bis 2012 lag sogar nur bei 0,55% (jährlich 0,07%). Gerade vor dem Hintergrund, dass die Stadt auf Grundlage von Prognosen viele kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen plant, müssen diese Prognosen belastbar sein, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.</p> <p>Die Verkehrsprognose für Norderstedt bis 2018 konnte erst nach neuen Zählungen im Bereich des Knotens Ochsenzoll und dem Beschluss der Maßnahmen des LAP erstellt werden Sie geht von einer generellen Verkehrszunahme von</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Anmerkung: Rein subjektiv habe ich nicht den Eindruck, dass auf der Ulzburger und der Ohechaussee der Verkehr abgenommen hat.</p>	<p>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>Da es sich bei der Ohechaussee um eine Bundesstraße handelt, für die wirksame Maßnahmen vom Land zu ergreifen sind, ist der Planungs- und Abstimmungsaufwand höher als bei städtischen Maßnahmen; das schlägt sich auch in der realistischerweise anzusetzenden Umsetzungszeit nieder.</p> <p>Ein wesentlicher Faktor zur Senkung der Luftschadstoffe ist die Verstärkung des Verkehrsflusses. Seit der Inbetriebnahme des Knoten Ochsenzolls ist augenscheinlich eine Reduzierung des Aufstaubereiches festzustellen. Eine konkrete Analyse der Verkehrszustände wird 2015 im Rahmen des Luftreinhalteplanes für den Abschnitt Ohechaussee von der Och-</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			senzoller Straße bis zur Ulzburger Straße erfolgen.				
16.2	Leitbild (S. 14)	<p>Dieses ist zusätzlich zu meiner Eingabe vom 13.11.2013 eine weitere schriftliche Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2013-2018 der Stadt Norderstedt:</p> <p>1. Leitbild (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>	<p>Das Norderstedter Leitbild stellt eine politische Zielbestimmung für die Lärminderungsplanung dar, die fachlich begründet, aber bislang nicht zeitlich konkretisiert ist. Das ist mit der Umgebungslärmrichtlinie vereinbar. Für die rechtskonforme Erfüllung der Aufgabe ist eine Änderung des Leitbildes nicht erforderlich.</p> <p>Die strategische Lärmkartierung liefert alle 5 Jahre aktuelle Zahlen, die den Zielerreichungsgrad des Leitbildes aufzeigen und somit als Indikatorwerte dienen.</p>				√
16.3	Nachhaltigkeitsindikator	<p>Außerdem wünsche ich, wie im alten LAP einen 2. Nachhaltigkeitsindikator, nämlich</p> <p>Modal Split mit z.B. (Wert 2004)</p> <p>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. Verbesserung der Fuß- und Radwegkonzepte, Verbesserung der Beleuchtung von Fuß- und Radwegen, oder zusätzliche und beleuchtete Wartehäuschen für den ÖPNV (s. Situation Falkenbergstraße).</p>	<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.</p> <p>Der modal split ist auch kein Nachhaltigkeitsindikator, denn dafür gibt es keinen Zielwert für Nachhaltig-</p>				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			keit. Die Erwartung, dass durch eine neue Erhebung des modal split mehr Maßnahmen zur Lärmminde- rung ergriffen würden, ist nicht nachvollziehbar. Mit dem umfang- reichen 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.				
16.4	Mehrfachbelas- tung (4.4, Seite 28 LAP)	2. Mehrfachbelastung (4.4, Seite 28 LAP) Eine hohe Schadstoffbelastung (Ohechaussee, Sege- berger Chaussee) ist als Wichtungsfaktor bei der Ermitt- lung der LKZ-Werte zu berücksichtigen. Vorschläge hier- zu sind in der Literatur bekannt (siehe auch Kühling: Mehrfachbelastungen durch verschiedenartige Umwelt- einwirkungen).	Die bestehenden Probleme ent- lang der B 432 durch Lärm und Luftschadstoffe sind erkannt. Hier ist nicht die fehlende Gewichtung Ursache für den unverändert ho- hen Handlungsbedarf, sondern die bestehenden Einschränkungen für Gegenmaßnahmen auf einer Bun- desstraße.	√			
16.5	Tempo-30- Abschnitte	3. Tempo 30-Abschnitte Für die ca. 15 Straßenabschnitte 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? Was wird alles bei der Einzelfallprüfung ermittelt? Ich bitte um Aushändigung des Einzelfallprüfungs- Katalogs.	Für die meisten Straßen aus dem LAP 2008-2013 wurde die Einzel- fallprüfung weitgehend durchge- führt. Der größte Handlungsbedarf ergab sich bei der Niendorfer und der Poppenbütteler Straße. Für die Tannenhofstraße, Ochsen- zoller Straße, Glashütter Damm West und Tangstedter Landstraße		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			<p>begann die Einzelfallprüfung 2014 mit Verkehrszählungen und wird 2015 mit schalltechnischen Berechnungen fortgesetzt. Der Friedrichsgaber Weg (nördl. Waldstraße) kann in diesem Jahr nach Fertigstellung der verlängerten O.-a.-W.-Straße ebenfalls betrachtet werden. Danach wird die Diskussion um Tempo 30 auf diesen Abschnitt nicht mehr lärmbelegt, sondern eher netz- / funktionsbedingt geführt werden.</p> <p>Für fünf Abschnitte mit lokalen oder übergeordneten Planungen bzw. Bautätigkeiten wurde die endgültige Entscheidung von der Verkehrsbehörde zurückgestellt, um prioritär die Abschnitte zu betrachten, die nach der Lärmkartierung 2012 besonders hoch belastet sind..</p> <p>Nach § 45 StVO wird die Einzelfallprüfung von der unteren Verkehrsbehörde erstellt. Sie muss dabei die Lärmbetroffenheiten neu, nämlich nach den Rechenvorschriften der RLS 90 ermitteln. Hierfür sind aktuelle Verkehrszählungen nötig, die 2014 zusammen mit stadtweiten Zählungen durchgeführt wurden. 2016 sollen die schalltechnischen Berechnungen</p>				



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			<p>folgen - vorbehaltlich einer Bereitstellung der finanziellen Mittel. 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"> <li>• Sind Verlagerungen in weniger belastete Bereiche zu erwarten und wie können unerwünschte Effekte ggf. geändert bzw. verhindert werden?</li> <li>• Wie ist die Realisierung umsetzbar und wie können Hindernisse beseitigt werden?</li> <li>• Wird der ÖPNV beeinträchtigt und was sind ggf. geeignete Anpassungsmöglichkeiten?</li> <li>• Wie sind die Einflüsse auf die Verkehrssicherheit und besteht Handlungsbedarf?</li> </ul> <p>Außerdem soll für alle angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen eine Überwachung gewährleistet sein, um die Einhaltung der Geschwindigkeiten 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.</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
16.6	Lkw-Lenkungs- konzept	<p>4. LKW-Lenkungskonzept</p> <p>Der LAP berücksichtigt bei der Festlegung von Vorrangrouten gemäß den Leitlinien der LKZ-Werte der betroffenen Straßen. Wie aus der Presse zu entnehmen (NZ vom 22.11.2013), hat die Politik für den Lkw-Verkehr, der aus dem Osten kommt und zur Oststraße will, sich für die Route Segeberger Chaussee – Kreisel Ochsenzoll-Schleswig-Holstein-Straße entschieden. Diese Entscheidung bedeutet eine stärkere Belastung der Anwohner auf der Segeberger Chaussee und widerspricht dem Leitgedanken des LAP.</p> <p>Ich setze mich für die ursprüngliche Routenplanung über die Poppenbütteler Straße ein und erwarte zusätzliche Maßnahmen:</p> <p>I. Poppenbütteler Straße: generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h</p> <p>II. Unverzögliche Planung und Realisierung der Glashütter Spange</p>	<p>Mit der schriftlichen Antwort wird § 45 der StVO und die Lärmschutz-Richtlinien-StV beigefügt.</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 Lärmschwerpunkte in Norderstedt dar (LKZ größer als 50 und <math>L_{den}</math> größer als 65 dB (A) / <math>L_{night}</math> größer als 55 db(A)). Die Entlastung einer Bundesstraße ist ohnehin nur teilweise möglich, kann die dort bestehenden Lärmprobleme nicht lösen und würde zu Lasten einer stark von Wohnnutzungen geprägten Straße gehen.</p> <p>Eine abschnittsweise Anordnung von Tempo-30 ist nach der Lärmschutzrichtlinie StVO dort möglich, wo die Lärmbelastungen gegenüber dem ortsüblichen Maß besonders hoch sind. Dies trifft nicht für den gesamten Abschnitt der Poppenbütteler Straße zu. Deshalb konzentriert sich der LAP auf die Lärmschwerpunkte.</p> <p>Straßenneubaumaßnahmen sind</p>				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			nicht Teil des Lärmaktionsplanes. Sie stellen zudem recht teure Maßnahmen zum Lärmschutz dar, wie eine Kosten-Nutzen-Analyse zeigt. Außerdem sind damit lediglich Verlagerungen von Lärm in andere Bereiche hinein zu erwarten. Die Querspange Glashütte hat gegenwärtig keine Priorität				
16.7	Verkehrsentwicklung	<p>5. 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).</p> <p>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"> <li>• Prognose im Luftreinhalteplan (+5,5% von 2011 bis 2015)</li> <li>• Z.B. Prognose Schnüll Haller u.Partner, die unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung im Großraum Hamburg von einer Jahrresseigerung von &gt;0,75% ausgeht.</li> </ul> <p>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</p>	Vgl. die Antwort zur Stellungnahme vom 13.11.2013 (Punkt 16.1 dieser Tabelle)			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung fordert, ist in dem LAP- Entwurf keine weitere Prognose für die kommenden 5 Jahre zu erkennen.					
16.8	Dynamisches Kompensationsverfahren	Um eine mögliche deutliche Zunahme des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen (Segeberger- und Ohechaussee, Poppenbüttler 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: I. Jährliche Verkehrszählung II. Bei deutlichem Anstieg (+5%), Neuberechnung der LKZ- Werte III. Überprüfung und Anpassung der lärmmindernenden Maßnahmen (ggf. Änderung der Verkehrsführung, Neufestlegung der Prioritäten)	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 ist nicht nur teuer, zeitaufwändig und personalintensiv, sondern kann kaum wesentliche Veränderungen des Verkehrsaufkommens aufzeigen. Die Ressourcen steckt die Stadt stattdessen in die Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen.				√
16.9	Ohechaussee	Was die Ohechaussee angeht, wird zur Zeit (nach Fertigstellung des Ochsenzollkreises) beobachtet, dass der in Richtung A7 fließende Verkehr sich häufig ab Höhe Rugenborg Richtung Meyers Mühle staut. Es wird vorgeschlagen, umgehend vor dem Rugenborg eine separate Linksabbiege-Spur einzurichten, um eine Verstetigung des Verkehrs in diesem Bereich zu erreichen.	In dem - vorbehaltlich der finanziellen Mittel – für 2016 vorgesehenen Konzept zur Homogenisierung und Verstetigung des Verkehrsflusses auf der Ohechaussee kann eine Variante für eine separate Linksabbiegespur auf ihre Auswirkungen hin überprüft werden.	√			
16.10	Fußverkehrskonzept „Stadt	6. Fuß- und Radweg-Konzepte Um den Modal Split auf die avisierten Werte zu bringen	Das Fußverkehrskonzept ist fertiggestellt und beschlossen. Eine			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
	der kurzen Wege“	sind folgende Maßnahmen besonders zu beachten: I. Das neue Fußverkehrskonzept wirbt für „Stadt der kurzen Wege“. Ich möchte, dass das Konzept um tituliert wird in „Stadt der kurzen und leisen Wege“ und man das Konzept verfolgt, die Fußwege aus Lärmgründen nach Möglichkeit entfernt von den Hauptverkehrsstraßen zu führen (Entflechtung von Fuß- und Kfz- Verkehrswegen). Ich schlage z.B. vor, mittels eines Durchstichs vom Sanddornweg zur Ulzburger Straße einen kürzeren und leisen Fußweg von Norderstedt Mitte Richtung Langenharmer Weg Ost zu schaffen. Weitere Beispiele wurden dem Gremium FV Konzept mitgeteilt.	nachträgliche Namensänderung ist weder sinnvoll noch Gegenstand eines LAP. Mit dem Konzept des „grünen Leit-systems“ der Stadt Norderstedt wird seit den 1980iger Jahren die Anlage von Grünzonen und die Vernetzung der darin verlaufenden Wege mit Anbindung an Wohn- und Aufenthaltsbereiche kontinuierlich verfolgt, um ein attraktives Angebot abseits der stark befahrenen Straßen zu schaffen. Trotzdem müssen weiterhin Fußwege entlang der Straßen angelegt und erhalten werden, um die Erschließung der Wohn-, Geschäfts- und Gewerbegebiete zu gewährleisten. Der vorgeschlagene Durchstich vom Sanddornweg zur Ulzburger Straße hat untergeordnete Bedeutung, da er keine innerstädtisch bedeutende Fußwegeverbindung für ein größeres Einzugsgebiet bedienen würde. Da hier alle Flächen in Privateigentum sind, wäre ein Grunderwerb erforderlich, der die Maßnahme unverhältnismäßig teuer werden ließe.				
16.11	Fußgängerüberwege und Querungshilfen	II. Fußgängerüberwege und Querungshilfen: Bestehende und zukünftige Überwege sind gemäß Richtlinie R-FGÜ 2001 herzustellen.	Das beschlossene Fußverkehrskonzept enthält diverse Maßnahmen insbesondere für die Wege			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		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 Zwischenparken von Radfahrern mit Hänger oder Personen mit Kinderwagen ermöglichen.	und Übergänge, die erste Priorität haben. Als Qualitätsstandards für die Maßnahmenvorschläge wurden die entsprechenden Richtlinien herangezogen (z.B. R-FGÜ 2001, EFA und ERA). Die Breiten werden in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit hergestellt. Grundsätzlich stellen zusätzliche Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet einen Lärmkonflikt dar, da dadurch mehr lärmsteigernde Anfahr- und Abbremsvorgänge ausgelöst werden. Daher strebt die Lärmminde-rungsplanung den Abbau von Lichtsignalanlagen an, soweit dies aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich ist. Mittelinseln können den Verkehrsfluss verstetigen und werden standardmäßig in 2,50m Breite hergestellt. Abweichungen davon sind nur in begründeten Ausnahmefällen möglich.				
16.12	Fuß- und Rad- wegebeleuch- tung	III. 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. Dunkelzonenbereiche wie z.B. auf der Falkenbergstraße können nicht länger akzeptiert werden (Schulwegsicherung).	Grundsätzlich werden alle Haupt-routen des Radwegenetzes be-leuchtet. Dies gilt nicht für Freizeit-routen, die häufig durch ökologisch sensible Bereiche führen, in denen auf zusätzliche Lichtquellen zu verzichten ist. Alle Neuanlagen oder sanierten Beleuchtungsanlagen werden ge-			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			mäß der DIN EN 13201 errichtet. Bei der Errichtung der Beleuchtung an der Falkenbergstraße galt diese noch nicht. Allerdings wurden alle Lampenköpfe vom Kreisel Langenharmer Weg bis zur Harkesheyde erneuert. Ein Problem ist hier der alte Baumbestand, der im Sommer bei vollständiger Belaubung zu punktuellen Verdunkelungen führen kann. Bei konkreten Hinweisen erfolgen entsprechende Kontrollen und ein angepasster Baumschnitt. Bei besonderen Gefahrenstellen z.B. in Bereich von Fahrbahnübergängen wird in der Regel die Beleuchtung darüber hinaus verbessert. Z.B. wurde die Beleuchtung rund um den Kreisel Langenharmer Weg / Falkenbergstraße erneuert und verdichtet.				
16.13	ÖPNV	<p>7. 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. Falkenbergstraße gegenüber dem Gymnasium Harksheide).</p> <p>II. Barrierefreie Einstiegsmöglichkeit</p>	<p>Der 2008 beschlossene Lärmaktionsplan 2008-2013 und die nun folgenden Fortschreibung unterstützen die Förderung des Umweltverbundes zur Vermeidung von Kfz-Fahrten durch diverse Maßnahmen.</p> <p>Eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wurde im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel kontinuierlich betrieben (z.B. mit Taktverdichtungen auf den Bahnlinien U1</p>	√			

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			<p>und A2, der Neueinrichtung der Buslinie 295, einer Direktanbindung des Stadtparks über die Buslinien 293 und 393) und wird 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 im Zuge der Aktualisierung des Haltestellenprogramms umgesetzt werden.</p> <p><u>Barrierefreier Einsteig:</u> In Norderstedt verkehren ausschließlich Niederflrbusse, 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</p>				



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			für die meisten Fälle ausreicht. Für Sonderfälle steht eine mobile Rampe in den Bussen zur Verfügung. Daher besteht bauseitig kein Bedarf. <u>Beleuchtung:</u> Alle in den letzten ca. 15 Jahren neu errichteten Wartehäuschen verfügen standardmäßig über eine Beleuchtung.				
16.14	Dialogdisplays	8. Dialogdisplays Zur Sensibilisierung der Bürger ist an zentraler Stelle, z.B. Norderstedt Mitte, eine große Digitalanzeige des durchschnittlichen Lärmpegels (6-Stunden Tag-Wert) einzurichten (Beispiel aus Wien).	Echtzeitinformationen zur aktuellen Lärmbelastung sind im LAP nicht vorgesehen. Sie selbst haben keine lärmmindernde Wirkung und sind in diesem Zusammenhang auch nicht sinnvoll, da sie eine Momentaufnahme darstellen und ohne Bezug zu den rechtlich verwendeten und medizinisch begründeten Grenz-, Richt- und Orientierungswerten eher Verwirrung stiften. Die Stadt setzt stattdessen auf den Einsatz von Dialogdisplays, die die gefahrende Geschwindigkeit messen, vor Ort anzeigen und darüber gleichzeitig eine Rückmeldung an die Kfz-Fahrer/-innen geben. Zwei Dialogdisplays werden seit 2014 erfolgreich an den Tempo-30-Abschnitten Poppenbütteler Straße und Niendorfer Straße im Wechsel eingesetzt.				√

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
16.15	Mitwirkung der Öffentlichkeit	<p>9. Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz</p> <p>Im LAP wird die kontinuierliche Begleitung des LAP-Prozesses durch die ILN gewürdigt. Außerdem ist vermerkt, dass die bestehende Öffentlichkeitsarbeit weiter entwickelt und vertieft werden soll. Ich als Einzelperson, aber auch die Mitglieder der ILN wünschen sich bei den kommenden LAP-Abläufen mehr Transparenz. So wünsche ich mir nach Fertigstellung der einzelnen Konzepte einen Einblick in diese bzw. eine öffentliche Präsentation. Zu diesen Konzepten gehören das LKW-Routennetz, Umbau der Ulzburger Straße Mitte und Nord, Konzepte für die Homogenisierung und Verstetigung des Verkehrs auf der Segeberger Chaussee und Ohechaussee, das Mobilitätsmanagement, Radverkehrskonzept, ÖPNV- Aktivitäten usw.</p> <p>Ein Abwarten auf die jährliche Bestandsaufnahme reicht für eine aktive Begleitung und Mitgestaltung des LAP nicht aus.</p>	<p>Die Mitwirkung der Öffentlichkeit besitzt einen hohen Stellenwert im Rahmen der Aufstellung des LAP Norderstedt. Die Transparenz des Verfahrens wird immer wieder als beispielhaft gewürdigt und z.B. vom Land SH zur Nachahmung empfohlen. Mit einem jährlichen Rechenschaftsbericht zum Umsetzungsstand von Konzepten und Maßnahmen gibt es regelmäßige Informationen, die öffentlich zugänglich sind. Zwischenzeitlich wird über Planungen und Konzepte in den Ausschüssen und nahezu immer (das kann aber nicht von der Verwaltung gewährleistet werden) auch in den Medien berichtet. Das Konzept zur Lkw-Route, die Planungen zum Umbau der Ulzburger Straße (südlicher Meilenstein), das Sanierungskonzept zur Segeberger Chaussee und Fördermaßnahmen im ÖPNV wurden in den Fachausschüssen diskutiert bzw. beschlossen. Die anderen Planungen sind noch nicht so weit fortgeschritten, um sie in den Fachausschüssen vorstellen zu können. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ist eine intensive Mitwirkung der Öffentlichkeit für 2015 vorgesehen. Weitergehende</p>			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			Informationswünsche werden als Holschuld angesehen und nach Möglichkeit gerne unterstützt.				
17	Radverkehrs- anlagen für Ulzburger Str. von Quickbor- ner Str. bis Harckesheyde	<p>Einwand zum LAP 2013-2018, Maßnahme 2015-12</p> <p>Die Maßnahme sieht auf der Ulzburger Straße von Quickborner Straße bis Harckesheyde die Markierung von Radschutzstreifen einseitig, in Teilbereichen beidseitig vor. Ich nutze die Straße als Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer und halte einen einseitig geführten Schutzstreifen für problematisch. Die Kosten sind mit 20.000 € zu gering angesetzt.</p> <p>1. Ausgangslage Die Fahrbahn ist überwiegend 6,50 m breit. Sie ist durch Abbiegespuren an folgenden Stellen verbreitert: Kreuzung Harckesheyde/Friedrichsgaber Weg, Einmündung Erlengang, Lidl-Einfahrt, Einmündung Quickborner Straße. Die Gehwege sind auf beiden Seiten in der Regel 2 Meter breit, nur an wenigen Stellen breiter. Im südlichen Teil des Abschnitts hat der Gehweg auf der Westseite den Charakter eines Radwegs, denn er ist größtenteils asphaltiert und zur Fahrbahn hin durch einen schmalen Pflasterstreifen getrennt. Radfahrer nutzen auf beiden Seiten der Straße die Gehwege. Erlaubt und geboten ist die Nutzung – durch das Verkehrszeichen 240 – in beiden Fahrtrichtungen nur auf der Westseite. Im gesamten Abschnitt gibt es eine Mischung zwischen Wohnbauten und gewerblich genutzten Bauten, letztere insbesondere genutzt für Läden. Etliche Häuser stehen in größerer Entfernung von der Fahrbahn. Allerdings ist die Kapelle des Bestattungsinstituts Pohlmann dicht an der Harckesheyde und dicht an</p>	<p>Die im Entwurf des LAP 2013-2018 vorgesehenen Schutz- oder Fahrradstreifen auf insgesamt fünf Straßenabschnitten wurden 2014 einer Machbarkeitsprüfung unterzogen. Die Prüfung hat für die Ulzburger Straße im Abschnitt zwischen Friedrichsgaber Weg und Quickborner Straße bezogen auf die jetzige Situation folgendes Ergebnis aufgezeigt: Die Kfz-Belastung lag 2007 bzw. 2008 (Angaben in normaler Schrift nördlich Harckesheyde, bzw. <i>kursiv gesetzt</i> südlich Mühlenweg) bei 1.482 bzw. 1.316 Kfz in beiden Richtungen in der morgendlichen Spitzenstunde, bei 1.776 bzw. 1.544 Kfz am Nachmittag. Die Kfz-Belastung nördlich des Mühlenwegs liegt geringfügig niedriger als südlich davon. Es besteht eine niedrige bis mittlere Schwerverkehrsbelastung (211 Kfz des Schwerverkehrs in 4 h morgens am Mühlenweg). Die Fahrbahnbreite von meist 7,50 m, in einem Abschnitt mit Aufstellbereich für linksabbiegende Kfz 9,45 m, lassen die Anlage eines</p>		√		

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>der Ulzburger Straße errichtet worden.                      Sie schränkt den Platz ein, der nach Umgestaltung der Ulzburger Straße im Teil zwischen Harckesheyde und Langenharmer Weg gemäß dem Rahmenkonzept vom 1.8.2011 für einen evtl. zu bauenden Kreisell sowie für einen durchgehenden Radweg zur Verfügung steht. Der Gehweg an der Ulzburger Straße würde nach Verbreiterung des Straßenraums durch einen Radweg dicht an der Kapelle entlang führen.                      Auf der Westseite steht im südlichen Teil das Pflegeheim „Casa Reha“ dicht an der Straße. Es ist 2011 fertiggestellt worden, aber nicht gemäß der aus Lärmschutzgründen empfohlenen Riegel-Bauweise. Es läßt zur Fahrbahn hin keinen Platz für eine Lärmschutzwand. Der Gehweg würde nach Verbreiterung des Straßenraums durch einen Radweg dicht an der vor dem Haus befindlichen niedrigen Mauer entlang führen, siehe Foto:                      Beide Gebäude sind zu einer Zeit entstanden, als die Erfordernisse des Lärmschutzes und die angestrebten Änderungen der Ulzburger Straße im Abschnitt südlich der Harckesheyde bekannt waren.                      Im nördlichen Teil des Abschnitts reicht die Bebauung in Form von Mauern oder Grundstücksbefestigungen teils dicht an die Fahrbahn heran. Vor dem Edeka-Markt (im Bild unten am oberen Rand) gibt es Kundenparkplätze, die einer Verbreiterung des Straßenraums entgegenstehen.                      Auf der Westseite kurz vor der Quickborner Straße verhindern Bäume die Verbreiterung des Straßenraums, siehe Foto:                      Auch im nördlichen Teil nutzen Radfahrer beide Gehwege.</p>	<p>einseitigen Schutzstreifens von 1,50 m Breite zu. Die Kfz-Belastung bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt im Übergangsbereich von Belastungsbereich III zu IV „„Demnach sind, soweit dies möglich ist, Radfahrstreifen oder Radwege zu bevorzugen. Unter den gegebenen Umständen sind diese beiden Arten der Radverkehrsführung jedoch absehbar nicht anforderungsgerecht zu realisieren. Anforderungsgerecht bedeutet in einer derart stark belasteten Straße mit zahlreichen Knotenpunkten und Grundstückszufahrten, dass richtungstreu geführte Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite neben ausreichend breiten Gehwegen angelegt werden müssen.“                      Die AG Radverkehr hat daher empfohlen:                      „Die Ulzburger Str. wird im Bestand - einseitiger benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg und in der Planung - Schutzstreifen - für Radfahrer als gefährlich eingestuft.                      Der einseitige benutzungspflichtige Radweg auf der Westseite zwingt Radfahrer, diesen zu nutzen. Die</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>2. Allgemeines zu Arten der Radwegführung</p> <p>2.1. Gemeinsam von Fußgängern und Radfahrern genutzter Weg Ist von der Kfz-Fahrbahn durch Bordstein getrennt und auf höherem Niveau angelegt. Das Verkehrszeichen 240 gebietet die gemeinsame Nutzung. Ist im nördlichen Teil der Ulzburger Straße auf der Westseite vorhanden.</p> <p>2.2. Getrennter Radweg auf Gehweg-Niveau Ist von der Kfz-Fahrbahn durch Bordstein getrennt. Ist durch Trennlinie und andersfarbigen Belag vom Gehweg getrennt. Ist in der Regel 2 Meter breit, mindestens aber 1,50 m. Linienführung eindeutig, stetig. Verzeichen 241 ordnet an, daß Radfahrer den Radweg, Fußgänger den Gehweg nutzen müssen. Ist im südlichen Teil der Ulzburger Straße beidseitig vorhanden.</p> <p>2.3. Radfahrstreifen Ist auf Fahrbahnniveau angelegt und Teil der Fahrbahn. Ist laut RASt 06 (Richtlinien zur Anlage von Stadtstraße, Ausgabe 2006) mindestens 1,60 m breit und durch einen 25 cm bis 30 cm breiten durchgehenden Strich, den „Breitstrich“ (Zeichen 295), vom Rest der Fahrbahn getrennt. Fahrzeuge dürfen den Trennstrich nicht überfahren. Das Verkehrszeichen 237 ordnet an, daß Radfahrer den Radfahrstreifen benutzen müssen. Sie dürfen es nur in Fahrtrichtung des benachbarten Kfz-Fahrstreifens tun. Überholt ein Kfz einen Radfahrer, muß es laut StVO § 5 einen „ausreichenden“ Seitenabstand einhalten.</p>	<p>Unfallstatistiken zeigen aber, dass linkseitig fahrende Radfahrer stark unfallgefährdet sind. Im Gegenzug dazu, wird aufgrund der hohen Verkehrsdichte und den fehlenden Breiten für einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen, deren Einrichtung abgelehnt. Im Vergleich zwischen einseitigem Zweirichtungsradweg und Schutzstreifen, wird der Radweg als sicherer eingestuft, d.h. der Bestand bleibt bestehen. Ein Flächenzukauf wird angestrebt.“ Der Text des LAP wird entsprechend dieser Empfehlung angepasst.</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Allgemein werden mindestens 1,5 m gefordert.</p> <p>2.4. Schutzstreifen Ist auf Fahrbahnniveau angelegt und Teil der Fahrbahn. Ist in der Regel 1,50 Meter breit, mindestens 1,25 m. Er wird durch einen unterbrochenen 10 cm bis 15 cm breiten „Schmalstrich“ (Zeichen 237) vom Rest der Fahrbahn getrennt. Kfz und Radfahrer dürfen den Schmalstrich überfahren. Das Verkehrszeichen 237 ordnet an, daß Radfahrer den Radfahrstreifen benutzen müssen. Sie dürfen es nur in Fahrtrichtung des benachbarten Kfz-Fahrstreifens tun. Überholt ein Kfz einen Radfahrer, muß es laut StVO § 5 einen „ausreichenden“ Seitenabstand einhalten. Allgemein werden mindestens 1,5 m gefordert.</p> <p>3. Einschätzungen</p> <p>3.1. Schutzstreifen oder Radfahrstreifen oder getrennter Radweg? Das Vorhaben, Schutzstreifen anzulegen, widerspricht der auf Seite 57 des LAP-Entwurfs genannten Voraussetzung, wonach der breitere Radfahrstreifen dem Schutzstreifen vorzuziehen ist, wenn das Verkehrsaufkommen mehr als 1000 Kfz pro Spitzenstunde oder mehr als 1800 Kfz pro Spitzenstunde bei geringem Schwerverkehr beträgt. Anmerkung: „Geringen Schwerverkehr“ definiert das Planungsbüro VIA eG in der Ausarbeitung „Radverkehrsanlagen in Deutschland“ von Peter Gwiasda (<a href="http://www.argus.or.at/sites/default/files/ReferatDeutschland.pdf">http://www.argus.or.at/sites/default/files/ReferatDeutschland.pdf</a>) als 5 Prozent. Der Anteil des Schwerverkehrs auf der Ulzburger Straße ist mir nicht be-</p>					

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>kannt. Der Verkehrsentwicklungsplan 2020 (<a href="http://www.norderstedt-2020.de/documents/vep/vep_2020_fortschreibung_2007_06_07.pdf">http://www.norderstedt-2020.de/documents/vep/vep_2020_fortschreibung_2007_06_07.pdf</a>) nennt eine Tagesbelastung von 25000 Kfz. Daraus ergibt sich, daß in den morgendlichen Spitzenstunden die Zahl von 2000 Kfz pro Stunde überschritten wird. Zur selben Zeit herrscht zu den Schulen ein starker Fahrradverkehr.</p> <p>Das „Rahmenkonzept Ulzburger Straße“, das für den Abschnitt südlich der Harckesheyde gilt, sieht sogar vor: „Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Ulzburger Straße wird die Ausführung in Form von baulich getrennten Radwegen bevorzugt.“ Das Verkehrsaufkommen ist nördlich der Harckesheyde annähernd gleich.</p> <p>Auch die RAS 06 mit Stand vom 15.12.2009 empfiehlt in Punkt 5.1.2: „Bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 1000 Kfz/h werden vorwiegend Radfahrstreifen oder Radwege eingesetzt.“ Die hohe Zahl von Kfz in den Spitzenstunden spricht für baulich getrennte Radwege.</p> <p>3.2. Einseitiger oder beidseitiger Schutzstreifen? Im Abschnitt südlich der Harckesheyde ist ein beidseitiger Radweg geplant. Um keine zusätzliche Unfallgefahr zu erzeugen, muß im Übergang zum nördlichen Abschnitt vermieden werden, daß Radfahrer die Straßenseite wechseln. Ideal ist eine beidseitige Weiterführung des baulich getrennten Radweges, weniger ideal ein beidseitiger Radfahrstreifen, noch weniger ideal ein beidseitiger Schutzstreifen. Wenn, wie im LAP-Entwurf genannt, der Schutzstreifen</p>					

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>fen nur einseitig geführt werden soll, muß er auf der Ostseite verlaufen. Radfahrer müssen auf der Westseite weiterhin den Gehweg benutzen.</p> <p>Die gemeinsame Nutzung hat Nachteile. Eine Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern entsteht durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten beider Verkehrsteilnehmer. Zitat aus den „Standards für die Radverkehrsplanung“ des Rhein-Erft-Kreises (<a href="http://www.rhein-erft-kreis.de/stepone/data/downloads/46/86/00/standards_radverkehr.pfd">http://www.rhein-erft-kreis.de/stepone/data/downloads/46/86/00/standards_radverkehr.pfd</a>): „Vergleicht man die Geschwindigkeitsdifferenzen des Kraftfahrzeugverkehrs innerorts, die des Radverkehrs sowie die des Fußgängerverkehrs, so stellt man fest, dass die Kraftfahrzeuge ca. 2,5 Mal so schnell wie die Radfahrer; ein Radfahrer aber ca. 5 Mal so schnell fährt wie ein Fußgänger geht.“</p> <p>Als besonders gefährlich werden allgemein Bushaltestellen genannt, weil Fahrgäste evtl. unachtsam aussteigen oder schnell den Bus erreichen wollen.</p> <p>Die oben unter 3.1 erwähnte Ausarbeitung „Radverkehrsanlagen in Deutschland“ nennt als Vorteile von Radfahrstreifen und Schutzstreifen gegenüber der gemeinsamen Nutzung eines Weges durch Radfahrer und Fußgänger: „weniger Konflikte mit Fußgängern, klarere, direktere Führung im Knoten, bessere Sichtbarkeit, geringere Unfallgefahr an Einmündungen und Knoten“.</p> <p>Um Fußgänger und Radfahrer bei Platzmangel voneinander zu trennen, wäre es eine Alternative, Radfahrer auf der Westseite statt auf dem Gehweg gemischt mit den Kfz auf der Fahrbahn fahren zu lassen. Das widerspräche aber nicht nur den Sicher-</p>					



Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>heits-bedürfnissen der Radfahrer, sondern auch den Anforderungen des LAP, denn Überholvorgänge würden zu erhöhtem Lärm führen. Auch würde der Schadstoffausstoß steigen, nicht nur aufgrund der Überholvorgänge, sondern weil insbesondere in den Spitzenstunden mit noch längeren Kfz-Staus zu rechnen wäre.</p> <p>3.3. Platzbedarf Eine dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und der Vorschriften entsprechende Umsetzung würde eine Breite des Straßenraums von 15,20 m erfordern. Gemäß RASSt 06 mit Stand vom 15.12.2009, Abschnitt 5.1.2 würde sie sich wie folgt zusammensetzen: 2,50 m Gehweg Westseite 1,60 m Radfahrstreifen Westseite 0,25 m Breitstrich als Trennung zur Kfz-Fahrbahn 3,25 m Fahrspur Westseite 3,25 m Fahrspur Ostseite 0,25 m Breitstrich als Trennung zur Kfz-Fahrbahn 1,60 m Radfahrstreifen Ostseite 2,50 m Gehweg Ostseite</p> <p>3.4. Fazit Zur Verfügung steht auf weiten Strecken nur eine Breite von 10,50 m. Sie läßt keinen Raum für eine zusätzliche Fahrradspur. Denn die vorhandene Gehwegbreite unterschreitet sogar den empfohlenen Wert von 2,50 m, und die Fahrbahn kann nicht geschmäälert werden, weil auf der Straße Linienbusse und Lkws bis hin zu Sattelschleppern fahren. Zwar wird die im Hinblick auf den Lärmschutz anzustre-</p>					

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>bende Anbindung der Lawaetzstraße an die Oadbyand-Wigston-Straße eine Entlastung bewirken, aber Lkw-Verkehr wird weiterhin stattfinden, z. B. um die Betriebe am Erlengang und der Industriestraße zu beliefern. Daher muß der Straßenraum verbreitert werden.</p> <p>Um unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer einerseits und einer Kostenbegrenzung andererseits eine Verbesserung zu erreichen, sollte er auf mindestens 12,65 m erweitert werden, die sich wie folgt errechnen:</p> <p>2,00 m Gehweg Westseite, von Fußgängern und Radfahrern genutzt                      3,25 m Fahrspur Westseite                      3,25 m Fahrspur Ostseite                      0,15 m Unterbrochener Schmalstrich als Trennung zur Kfz-Fahrbahn Ostseite                      1,50 m Schutzstreifen Ostseite                      2,50 m Gehweg Ostseite</p> <p>Auf der Westseite ist vor dem Penny-Markt ausreichend Platz vorhanden, um den nördlich davon gemeinsam genutzten Gehweg in Radweg und Gehweg zu trennen. Der Übergang zum geplanten Radweg südlich der Kreuzung kann dann eindeutig geführt werden.</p> <p>Mit dem Schutzstreifen ist gemäß RAS 7.1.7.3 ein Halteverbot anzuordnen. Parkbuchten brauchen nicht vorgesehen zu werden, weil alle Läden und Restaurants Parkflächen auf ihren Grundstücken anbieten.</p> <p>Der Schutzstreifen muß an Straßen-Einmündungen besonders auffällig geführt werden, um die Unfallgefahr gering zu halten.</p>					

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>Auf der Westseite sollte der gemeinsam genutzte Gehweg an Einmündungen in einen Schutzstreifen überführt werden, um die Unfallgefahr gering zu halten,</p> <p>Die schon begonnene Sicherung von Anrainer-Grundstücksflächen sollte in größerem Maßstab und unter Bereitstellung mehr öffentlicher Mittel als den im LAP genannten 20.000 € durchgeführt werden.</p> <p>Nach Fertigstellung sollten Radfahrer durch Hinweise und Kontrollen auf die neue Verkehrsführung aufmerksam gemacht werden. Denn die Untersuchung „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern“, veröffentlicht im Juni 2009 in Heft V 184 der „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen“ hat ergeben, daß auf Radwegen 20 % der Radfahrer in falscher Richtung fahren, auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen 10 %. Auf der Ulzburger Straße wird der Anteil wegen langjähriger Gewohnheit höher sein, weil die Radfahrer derzeit nur die Wahl zwischen zwei Übeln haben: Geboten ist das Radfahren auf dem westlichen Gehweg. Einige fahren trotzdem auf dem östlichen Gehweg, vielleicht weil Ihre Ziele auf der Ostseite liegen, vielleicht weil ihnen das Fahren entgegen der Fahrtrichtung widerstrebt. Andere benutzen in Fahrtrichtung Norden den westlichen Gehweg, obwohl es an Grundstückseinfahrten und Straßeneinmündungen nicht ungefährlich ist.</p>	<p>Der Kostenansatz von 20.000 € im Entwurf des LAP 2013-2018 bezog sich auf die Anlage eines Schutzstreifens, nicht auf einen Flächenankauf.</p>				
18.	Glashütter Damm Ost	<p>Gegen den Entwurf Ihres o.a. Lärmaktionsplanes möchten wir fristgemäß Einspruch einlegen.</p> <p>Wir zählen zu den betroffenen Anwohnern des Bereiches Glashütter Damm Ost und können die Verkehrssituation sehr gut beurteilen, da wir unser Haus bereits 1979 bezogen haben. Sowohl der Pkw- als auch der Lkw-Verkehr</p>	<p>Die strategische Lärmkartierung 2012 weist den Glashütter Damm nicht als besonders hoch belasteten Lärmschwerpunkt aus. Es gibt zahlreiche Straßen, die eine deutlich höhere Verkehrs- und Lärmbe-</p>			√	

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
		<p>haben in den vergangenen Jahren kontinuierlich, speziell in den letzten 2-3 Jahren stark zugenommen. Unsere Argumente der Zunahme des Lkw-Anteils (auch Gigaliner) sowie des Schleichwegeproblems sind voll zutreffend. Auf Seite 114 des Entwurfs kommentiert ihre Verwaltung unter Ziffer 7, dass der Glashütter Damm in unserem Streckenbereich keinen Lärmschwerpunkt darstellt. Verglichen mit der Segeberger Chaussee oder der Poppenbütteler Str. mag das zutreffen, aber der Glashütter Damm wurde irgendwann durch Sie in eine Hauptverkehrsstr. hochgestuft, wodurch gleichzeitig unsere Wohnqualität herabgestuft wurde. Ihre <b>subjektive</b> Beurteilung, dass der Glashütter Damm kein Lärmschwerpunkt ist, kann nur durch Experten vorgenommen worden sein, die ihre Entscheidung vom Schreibtisch aus getroffen haben. Objektiv betrachtet ist der Lärmpegel so hoch, dass wir in den Sommermonaten unsere Terrasse kaum noch nutzen können.</p> <p>Wir sind der Meinung, auch im Namen der anderen Betroffenen der Interessengemeinschaft Glashütter Damm (IGD) Widerspruch eingelegt zu haben, und bitten Sie, geeignete Maßnahmen vorzulegen, damit sich die Verkehrssituation verbessert.</p>	<p>lastung aufweisen und daher prioritär im Lärmaktionsplan behandelt werden müssen.</p> <p>Das wird durch dass schalltechnische Gutachten des Büros Anhaus vom 18.12.2013 noch einmal bestätigt. Hier liegen keine Gesundheitsgefährdungen für die Anwohnerinnen und Anwohner durch Lärm vor, die eine vordringliche Behandlung rechtfertigen würden. Die geschilderte Art der Belästigung durch Lärm bei der Benutzung der Terrasse ist sicherlich ärgerlich, gehört aber nicht zu den vordringlichen Prioritäten, die durch lärmindernde Maßnahmen zuerst gemindert werden sollen.</p> <p>Solange die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Glashütter Damm dazu führen würde, dass Verkehre auf deutlich stärker von potenziell gesundheitsgefährdendem Lärm belastete Bereiche verdrängt wird - in diesem Fall auf die Segeberger Chaussee und die Poppenbütteler Straße -, trägt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht zur Lösung der gesamtstädtischen Lärmproblematik bei.</p> <p>Andere Maßnahmen aus dem LAP zur Verbesserung der Situation im</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			<p>Glashütter Damm werden weiter verfolgt wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht (für den Glashütter Damm West bereits geschehen, für den Abschnitt Ost vorgesehen); für separate Radwege stehen hier teilweise keine oder nicht ausreichende Flächen zur Verfügung</li> <li>• die Einrichtung einer Buslinie auf dem Glashütter Damm wird geprüft, um über eine Angebotsverbesserung mehr Verkehr vom Pkw auf den ÖPNV zu verlagern;</li> <li>• der Einbau von Querungssicherungen in der Fahrbahn wurde ebenfalls geprüft, die mehrere Funktionen zugleich erfüllen: sie stellen einen Komfortgewinn für den Fuß- und Radverkehr dar und können die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs dämpfen.</li> </ul> <p>Eine ausführliche Analyse der Situation und geplanter Maßnahmen wurde mit der Mitteilungsvorlage M 14/0261 im AfSV am 19.6.2014 übermittelt.</p> <p>Ein Dialogdisplay ist seit 11.2014 zusätzlich auf dem östlichen Glashütter Damm in Betrieb, um dem</p>				

Nr.	Straßenname Ortsangabe / Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis / Berücksichtigung LAP			
				K	b	tb	nb
			Einhalt der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu unterstützen..				