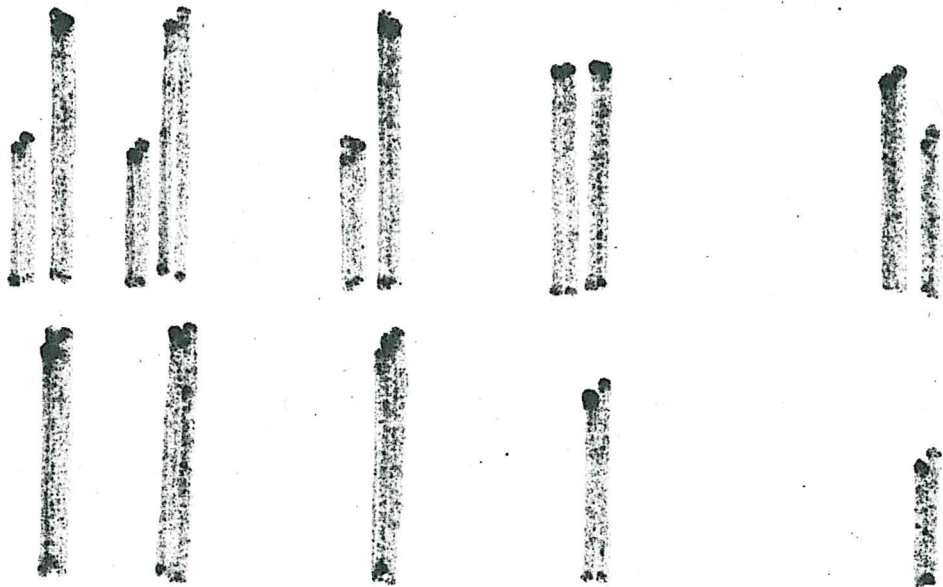


Anlage 3 zur Beschlussvorlage 15/0209

Eingegangene Stellungnahmen der Öffentlichkeit gemäß § 47d des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und § 7 der Verordnung über die Lärmkartierung (34.
BImSchV)
(anonymisiert)



Förmliches Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2013-2018 der Stadt Norderstedt
 13.11.2013 (Anregungen wurden persönlich während der Informationsveranstaltung diktiert)

Name	Adresse	Ort	Problem	Einwand / Anregung
[REDACTED]	[REDACTED]	Oststraße 75	Seit einigen Jahren betreibt die Firma REWE in der Osterstraße 75 ein großes Kühlager. Auf dessen Dach stehen die dazu gehörigen Kühlaggregate. Diese imitieren einen sehr hohen konstanten Lärmpegel, der insbesondere in der Nacht sehr störend empfunden wird.	Stadt sollte auf die Firma REWE zugehen, um Möglichkeiten der Lärmreduzierung zu ergreifen.
[REDACTED]	[REDACTED]	Stonsdorferweg	Hohe Lärm- und Verkehrsbelastung.	Aktuelle Verkehrszählung durchführen, um die Lärmbelastung zu überprüfen. Massnahmen einleiten, um den Verkehrsfluss zu verlangsamen, z.B. Springinseln
[REDACTED]	[REDACTED]	AKN Norderstedt-Mitte/Ulzburg; Waldstr., Bahnübergang	Infolge der Erhöhung der Frequenzen (heute im 5 Min. Takt (hin und zurück))	Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Waldstr., Bahnübergang und von der Waldstr. -Lärmschutzwand/-wall - Richtung Norden linksseitig
[REDACTED]	[REDACTED]	Waldstraße Bahnübergang	sehr lautes "Krachen" infolge Pkw-Verkehr beim Überfahren der Gleise	konstruktive Änderung unbedingt erforderlich
[REDACTED]	[REDACTED]	Waldstraße zwischen Ulzburger Straße und Friedrichsgaber Weg	Gefahrenstelle infolge oft zu hoher Geschwindigkeiten (Schulweg, Gymnasium, Berufsschule, Behindertenschule, Kitas im Umkreis von ca. 400m)	30 km/h Zone

2

1

14

Förmliches Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2013-2018 der Stadt Norderstedt
 13.11.2013 (Anregungen wurden persönlich während der Informationsveranstaltung diktiert)

Name	Adresse	Ort	Problem	Einwand / Anregung
[REDACTED]	[REDACTED]		Erhebliche Beeinträchtigung durch Laubpuster,	wenn mit 4-Takt Motoren ausgerüstet - Lärm reduziert sich auf akzeptable Werte (Drehzahl geringer, Drehmoment höher), Lärm um mind. 50% geringer

Stadt Norderstedt
Nachhaltiges Norderstedt
Rathausallee 50

22846 Norderstedt

Norderstedt, 16.12.2013

Betreff: Eingabe zum Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Entwurf des Lärmaktionsplanes 2018

- wird der Straßenverkehr als der größte Lärmverursacher in Norderstedt angesehen,
- sind die Ulzburger Straße und die B432 weiter mit erheblichen Verkehrsmengen belastet,
- wird der Anteil der durch den Straßenverkehr betroffenen Bevölkerung in Norderstedt als hoch angegeben.
- ist das von der Stadt Norderstedt am **20.06.2002** beschlossene Leitbild „Lärm-minderungsplanung Norderstedt“ aufgeführt. Als übergeordnete Ziel und Handlungsziele werden genannt:
 1. Schutz der Gesundheit: In Norderstedt soll kein Mensch einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung von 65 dB(A) oder mehr ausgesetzt werden.
 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.
 3. Störungsfreie Kommunikation: Zum Schutz der Aufenthaltsqualität im Freien werden in allen Wohn- und Erholungsgebieten maximale Lärmbelastungen von 55 dB(A) angestrebt.

Irritierend für mich ist, dass nach über 6 Jahren Aktivität des 1. Lärmaktionsplanes immer noch nicht den Tausenden Norderstedter an den Hauptverkehrsstraßen einen störungsfreien Schlaf bzw. störungsfreie Kommunikation im Außenaufenthalt ermöglicht wird. Ich würde mir wünschen, dass im Leitbild das Wort Wohngebiet durch Gebiete mit Wohnnutzung ausgetauscht wird.

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.

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 Fahrbahnbreiten, Querungshilfen und weiterer geschwindigkeits- und lärm-dämpfender 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.

Eine Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Ohechaussee im Bereich der Kreuzung mit der Tannenhofstraße / Rugenborg (s. Seite 21 LAP) kann ich nach der Eröffnung des Knoten Ochsenzolls nicht feststellen.

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.

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 (vorzu-)planen, um eine schnelle Umsetzung zu garantieren zum Schutz der Gesundheit von Tausenden von Norderstedtern?
- Wie lange dauert für die Ohechaussee (insbesondere von der Ulzburger Straße bis zum Schwarzer Weg) die 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:
 - 30 km/h-Zone (nicht nur nachts und wo)?
 - Versetzte Längsparkstreifen auf der Ohechaussee
 - bzw. welche anderen Maßnahmen noch?
- 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.
- 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 „Hupkonzert“). 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.

- 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 zieht erfahrungsgemäß mehr Verkehr an. Wann rechnen Sie damit und mit wie vielen PKW / LKW?
 - Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens sagen eine „konservative“ Zunahme des Verkehrsaufkommens voraus. Ab wann mit wie vielen PKW / LKW voraussichtlich?
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)
 - Mit welcher zusätzlichen Anzahl von PKW / LKW für welchen Zeitraum ist während des Ausbaus der A7 voraussichtlich auf der Ohechaussee zu rechnen?
 - Die Bus- und LKW-Fahrschulen werden ja sicherlich auch weiterhin auf der B432 fahren?
 - 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?
- Wenn Sie die zusätzlichen Verkehre zu dem bestehenden Verkehr addieren:
- Wie hoch werden dann voraussichtlich die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung sein?
 - Halten Sie diese Werte dann noch für nicht gesundheitsgefährdend?
 - Wann sind die Zeitpunkte zum Planen und Handeln im Sinne des LAP und LRP zum Schutz der Gesundheit von Tausenden Norderstedtern?
- 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?
 - Könnten Sie sich vorstellen, sich für eine Verlegung der B432 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).

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?

Bestätigen Sie mir bitte den Eingang meines Briefes.

Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich im Voraus.

Mit freundlichem Gruß



[REDACTED]

Norderstedt 17.12.2013

Stadt Norderstedt
Amt Nachhaltiges Norderstedt
z.H. Frau Anne Ganter

Stellungnahme und Einwendung zum Lärmaktionsplan 2013 – 2018

Sehr geehrte Frau Ganter,

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.

Vielen Dank und gute Festtage für Sie.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Ganter, Anne

Gesendet: Freitag, 22. November 2013 19:06
An: Ganter, Anne
Betreff: Entwurf Lärminderungsplan 2013-2018

Sehr geehrte Frau Ganter,

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.

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 Einfädungsbereich Stettiner Straße-Kohfurth ganztags auf Tempo 30 runtergeregelt werden.

Zusätzlich sollte ein leiser Asphalt und auf der Horst-Embacher-Allee auch Beruhigung durch Parkstreifen und Pflanzkübel erfolgen.

Gibt es eigentlich Lärm-/Schallschutzmaßnahmen für die vorhandenen Anwohner Kohfurth? Unsere Wohnung liegt auf der Höhe Kohfurth 40a.

Eine kurze Rückantwort wäre prima.

Vielen Dank vorab.

Mit freundlichen Grüßen

--
Diese Mail wurde von Dataport maschinell auf Viren und gefährliche Inhalte untersucht.

6

Norderstedt, den 17. Dezember 2013

eing. 17.12.2013

Ge

an PJA

Vorschläge zur Ergänzung des Lärmaktionsplans 2013 – 2018 (LAP) Norderstedt

Knoten Ochsenzoll

Ein Ziele der Lärminderungsplanung ist die Förderung des Radverkehrs. Die Radwege entlang der B432 (Segeberger 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.

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 bestehende Radweges oder durch Anlage von Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn erreicht werden.

Förderung des fahrradfreundlichen Klimas in Norderstedt (LAP 2006, Seite 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 Dezernenten
- Pressewirksame Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer zum Umweltverbund (Bedeutung des Radverkehrs, Benutzungspflicht von Radwegen, Ziele der Maßnahmen, ...)
- Weitere Maßnahmen nennt der LAP 2006, Seite 28.

Ulzburger Strasse Abschnitt zwischen Breslauer Strasse und Ohechaussee

Radfahrer müssen nach Rechtslage auf der vielbefahrenen Straße fahren oder das Rad schieben, da der Radweg unterbrochen ist. Diese Lücke ist schnellstens zu schließen.

Fluglärm

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 der Stadt Hamburg kooperieren wird, um eine Verbesserung der Situation zu erreichen.

[REDACTED]

[REDACTED]

An die
Stadt Norderstedt
zu Hd. Frau Ganter
Rathausallee 50

22846 Norderstedt

Norderstedt, den 17.12.2013

Betrifft: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Frau Ganter,

meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2013-2018

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.

Grundsätzlich begrüße ich, dass die Betroffenheit gegenüber 2008 abgenommen hat. Wir mir Frau Ganter auf Nachfrage bestätigt, sind hier alle 3 Faktoren der Lärmreduzierung eingeflossen.

1. geringere Verkehrslärmbelastung
2. Nutzungsänderung der Gebäude
3. bauliche Maßnahmen (geschlossene Bebauung, Abschirmungen usw.).

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.

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.

Eine weitere Stellschraube: Die Fahrzeuge

Die Zulassungsbedingungen für Fahrzeuge obliegen nicht der Stadt Norderstedt. Hier sind andere Gesetzgeber gefordert.

Die größten Lärmverursacher: LKW

Mit dem geplanten LKW Lenkungskonzept wird ein erster Anfang gemacht (wenn er sich dann so einfach lenken lässt). Dies betrifft hauptsächlich den Durchgangsverkehr und den zu den Gewerbegebieten. Es verbleibt der nicht zu unterschätzender Lieferverkehr zu den Geschäften und 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.

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. Diese müssen weiter entwickelt und auch umgesetzt werden.

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.

Dem Radverkehr kommt eine besondere Bedeutung zu, da es für Kurzstrecken auch das schnellste Verkehrsmittel 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 Umsteigehaltstellen 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.

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 „Blechboxen“ rumstehen. Hier sind andere planerische Lösungen gefragt.

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.

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 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 öffentlich zugänglich zu machen. Wenn man weiß, an welchen Punkten die Verwaltung gerade arbeitet, haben wir es leichter, vermehrt die Schwachpunkte in diesem Teilbereich herauszuarbeiten 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,
mit freundlichen Grüßen

6. Fuß- und Radweg- Konzepte

Um den Modal Split auf die avisierten Werte zu bringen 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.
- II. **Fußgängerüberwege und Querungshilfen:** Bestehende und zukünftige Überwege sind gemäß Richtlinie R-FGÜ 2001 herzustellen. Für Stoßzeiten mit starkem Fußgänger- und KFZ-Verkehr (mehr als 50 Fg/h und 600 Kfz/h) ist eine zuschaltbare Lichtzeichenanlage LZA vorzusehen:- Mittelinseln müssen eine Sicherheitsbreite haben, die ein Zwischenparken von Radfahrern mit Hänger oder Personen mit Kinderwagen ermöglichen.
- 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 Fahrstraße. Dunkelzonenbereiche wie z.B. auf der Falkenbergstraße nicht länger akzeptiert werden (Schulwegsicherung).

7. ÖPNV

Um den ÖPNV- Anteil im Modal Split zu vergrößern, sind folgende Maßnahmen besonders zu beachten:

- I. Zusätzliche beleuchtete Wartehäuschen auch dort wo nur stoßweise viele Personen warten. Z.B. auf der Falkenbergstraße gegenüber dem Gymnasium Harksheide.
- II. Barrierefreie Einstiegsmöglichkeit

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).

9. Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz

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.

Ein Abwarten auf die jährliche Bestandsaufnahme reicht für eine aktive Begleitung und Mitgestaltung des LAP nicht aus.



Datum: 10.12.2013

Ganter, Anne

Gesendet: Montag, 23. Dezember 2013 15:33
An: Ganter, Anne; Brüning, Herbert
Betreff: WG: Lärmaktionsplan Norderstedt

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [REDACTED]
Gesendet: Samstag, 14. Dezember 2013 14:53
An: Stadt Norderstedt - Umwelt
Betreff: Lärmaktionsplan Norderstedt

Sehr geehrte Damen und Herren,

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.

[REDACTED]

Diese Mail wurde von Dataport maschinell auf Viren und gefährliche Inhalte untersucht.

Ganter, Anne

Von: [REDACTED]
 Gesendet: Mittwoch, 4. Dezember 2013 11:26
 An: Ganter, Anne
 Betreff: Fortschreibung des LAP 2018

[REDACTED]

Sehr geehrte Frau Ganter,

zunächst vielen Dank für die Übersendung der gewünschten Unterlagen zum Entwurf LAP 2013 - 2018.

Unter **Bezugnahme auf mein Schreiben vom 13.02.2013** möchten ich zu folgenden Themen noch einige Anmerkungen machen:

1.: Förderung Fuß- und Radverkehr:

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.

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.

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.

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.)

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 **lärmmindernder 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.

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 seit langem geplant.

Neben der Tieferlegung des Einmündungsbereiches, müßte dieser zur Waldstraße hin verbreitert und die Entwässerungssiele aus dem Spurbereich nach außen verlegt werden.

Wird dieser Lärmschwerpunkt, verursacht durch die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge, nun im Zuge der Deckenerneuerung beseitigt, wo man schon mal dabei ist?

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! (Siehe auch 2.4 und 5!)

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 Abschnitt des Friedrichsgaber Weg ab Rathausallee.

2.5.: Was verbirgt sich, die Waldstraße betreffend, hinter der Bezeichnung "Anlaßbezogener Suchraum für städtebaulich und verkehrsbehördliche Maßnahmen"?

- Welche lärm mindernden 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.
Umsetzung zeitnah und/oder Fortschreibung im LAP 2018 ?
(Vorbehaltsstraße geht auch mit Tempo 30 - Regelung und Straßenrückbau!)

- 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 Stufe 1 - 3 im Internet veröffentlicht , oder ist eine Kopie verfügbar?

- Was versteht man unter intelligente Ampelführung des neuen Kreuzungsbereiches OaW-Straße, speziell die Waldstraße betreffend? (Diese Frage ergibt sich aus einem Pressebericht.)

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!

Ich erwarte gern Ihre Rückäußerung und verbleibe

mit freundlichem Gruß

PS: Zur Zeit erleben wir hier in der Waldstraße "die Hölle pur" durch die Umleitungsregelung!

--
Diese Mail wurde von Dataport maschinell auf Viren und gefährliche Inhalte untersucht.

Ganter, Anne

Gesendet: Montag, 2. Dezember 2013 14:20
An: Ganter, Anne
Cc: [REDACTED]
Betreff: LAP Norderstedt

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

Sehr geehrte Frau Ganter,

aus gesundheitlichen Gründen ist mir eine Teilnahme an der Veranstaltung der ILN am 05. Dezember 2013 nicht möglich.

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 finanziertes Hallenbad und der ehemaligen Straßenführungen, dürfte Ihnen nicht unbekannt sein.

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 Schulschwimmbeckens hat gefühlte 150 zusätzliche KFZ-Bewegungen/Tag gebracht.

Probleme: nicht einhalten der Geschwindigkeit, vor dem Schulschwimmbecken:
Laufenlassen der Motoren in der kalten Jahreszeit, bedingt durch die Unterrichtsstunden erhöhter Lärm durch Türenschiagen und Anlassen von Motoren (Die Bewohner des Hauses direkt gegenüber der Schulschwimmbeckens kommen seitdem nicht mehr zur Ruhe)
Zum Betriebsschluss erhöhter Lärmpegel in der Straße Am Hallenbad (nicht Beachtung der Geschwindigkeit).

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.

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 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.

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 Schulschwimmbeckens vorgeschlagen.

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.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

--
Diese Mail wurde von Dataport maschinell
auf Viren und gefährliche Inhalte untersucht.

14.11.13

Sehr geehrte Frau Ganta.
 Die Stadt will mehr 30 Tempo Zonen.
 Das dadurch die Lärm-situation eine
 andere wird, ist ja wohl nicht zu erwarten.
 Schon jetzt mitpachten viele Fahrer
 diese Zonen. Um die Ampeln zu umfahren
 wird ständig „im Sood“ eingefahren
 mit oft höherer Geschwindigkeit. Bei der
 von vielen Lärmern durchzogenen Straße,
 hat man es als Radfahrer schwer auszu-
 weichen. Auch ein „Krummer Weg“ den
 jeder 2. „Abbieger“ der Tannen Hofstr.
 nutzt ist es so. Das dort die Anwohner
 nicht ständig protestieren, wundert mich.
 Geplanter Kreisverkehr Odenstr./Tannenhofstr.
 wäre wirklich sinnvoll und - angebracht.
 Krummer Weg. Von Tannenhofstr. keine Zufahrt
 u. vom Sood keine Zufahrt v. d.
 Ohedhausersee. Dort auch, um die kleinen
 Kinder zu schützen, die seit kurzer Zeit
 dort wohnen u. die Schulleinder. Dann
 müssen die Autofahrer eben einmal
 an der Ampel warten. Übrigens, Radwege
 auf der Straße ist ja wohl das ge-
 →

fährlichste was man sich denken kann.
Der Alte Kirchenweg ist geradezu Lebens-
gefährlich - Wenn sich 2 Wagen begegnen u.
der Radfahrer zur selben Zeit auf gleicher
Höhe fährt. Auf dem erst. schmalen Radweg
kann man absteigen, wenn eine größere
Menschengruppe oder Kinderwagen entgegen-
kommen. Und was passiert bei plötzlichem
Lenkohlsein, was bei jung u. alt vorkommen
kann. — Dann liegt man am A/c auf der
Straße. Toll!

Das Geräusch um Kreisel Ohrenschall
ist eben falls albern. Als Radfahrer kann
man das kurze Stück absteigen u. die
Fußgänger überholen.

Mit freundlichem Gruß

[Redacted]

[Redacted]

In unserer Straße
„genießen“ wir den
Fluglärm, oft um
5 Min. Täglich!

Norderstedt, 05.12.13

[Redacted]

Stadt Norderstedt
z.Hd. Frau Anne Ganter
Nachhaltiges Norderstedt –NaNo-
Rathausallee 50
22846 Norderstedt

Stadtverwaltung
Norderstedt

06. DEZ. 2013

AS [] [] []

Extreme Lärmbelästigung aus dem Gewerbegebiet Friedrichsgabe für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes

Sehr geehrte Frau Ganter,

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.

Ich habe mitbekommen, dass aufgrund des Pieptones diverse Lärmbelästigungen bereits bei der Polizei angezeigt worden waren.

Seit etwa zwei Jahr 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 Mächte 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 lauter Lüftung an. Meine Vermutung ist, dass der „Lüftungslärm“ von der Firma GRACE stammt.

Ich habe bereits mit Nachbarn gesprochen, die sich ebenfalls durch das extrem laute Geräusch stark gestört fühlen.

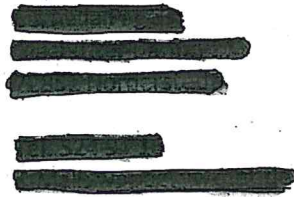
Ich bitte Sie, dieses Anliegen in Ihrem Lärmaktionsplan mit einfließen zu lassen bzw. es an die zuständige Stelle weiterzuleiten.

Vielen Dank im Voraus!

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted]

am 10.12. am Reichelt
Penshorn
→ 22 UR Lüftung



Stadt Norderstedt
Amt NaNo
z.Hd. Frau A. Ganter
Rathausallee 50

22846 Norderstedt

Norderstedt, 18.12.2013

Entwurf des Lärmaktionsplans 2013-2018

Sehr geehrte Frau Ganter,

zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans habe ich noch nachfolgende Anmerkungen bzw. Einsprüche:

Glashütter Damm (östliches Ende: von Poppenbütteler Straße über Glasmoorstraße, Grüner Weg bis Segeberger Chaussee)

1. Workshop vom 22.02.2013 – Anhang Seite 114/115

In der Zusammenfassung der Forderungen aus der Arbeitsgruppe Süd – Glashütte hat die Verwaltung den oben genannten Bereich des Glashütter Damms als "kein 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 Fahrzeugen, 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.

2. Maßnahmen 2013-2018 (Abbildung 9.1 des Entwurfs)

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 den Katalog.

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.

Zu 8.1.2 Lärmoptimierte Fahrbahnbeläge

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 lärmindernden 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.

Mit freundlichen Grüßen



Stadt Worderstedt
2. Hd. Frau Gantner
Zimmer Nr. 375
Rathausallee 50
22 846 Worderstedt

Worderstedt, den 12.12.13



Tele. 04015292361

Dr. am 16.12.13
Ergänzung Gc

Schriftliche Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2013-20

Sehr geehrte Damen u. Herren!

Hiermit beantragen wir mit sofortiger Wirkung am
Glashütter-Damm 202- 336 zwischen der Segeberger
Chaussee und der Poppenbüttenstr. ein Durchfahrts-
verbot für LKW's und Zugmaschinen und Tempo 30km
für Tag u. Nacht und Aufhebung des Parkverbotes.
Außerdem die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch
sonstige Maßnahmen sowie Geschwindigkeitskontrollen,
Radarüberwachung, feststehender Blitzer hohe Traversen.
Von den LKW's klappern in den Schwänken die Gläser
und man hört das laute Heulen der Reifen und das
klappern der LKW-Deckel u. Straßenrinnen.
Der Glashütter-Damm wird erheblich zum Fernverkehr
genutzt mit viel zu hohen Geschwindigkeiten wird
auch nachts als Fernstrecke um ca. 100km.
Zum Berufsverkehr ist die Strecke Poppenbüttenstr. bis
Segebergerstr. die Abkürzung für PKW u. LKW in Richtung
Bad Segeberg sowie über Glashütter Landstraße.
Hier sollten übersichtliche Verlangsamungen gebaut 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 gesundheitschädlicher Lärm der auf die Psyche, Ohren und den gesamten Körper geht.

Lärmpegel um 50 Dezibel bewirken Konzentrationsstörungen. 50 - 55 Dezibel gehen auf die Psyche und man bekommt Herprobleme.

Von meiner Neurologin bin ich deshalb wegen diesem Straßenlärm in einer Terminus u. Psycho-matischen 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.

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.

In der Müllest. ist ein neuer Wohnkomplex
entstanden sowie beim Kreuzweg in Planung.

Ebenso soll ein Kindergarten in der Müllest.
gebaut werden, dadurch entsteht noch mehr Verkehr
und Lärm und belastet die Anwohner am
Glashütter-Damm zusätzlich erheblich.

Die Forderung der IGD sowie deren sofortige
Umsetzung nochmals zusammengefasst:

Durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
Absolutes Durchfahrverbot zur Tag- und Nachtzeit für LKW

Aufhebung Parkverbot

Geschwindigkeitstafeln

Geschwindigkeitskontrollen

Radarüberwachung feststehend

Flächenmarkierungen Tempo 30 auf Fahrbahnen

Linksabköhigerverbot in den GD aus beiden Richtungen

Versatz durch wechselreihige Einengungen mit Baumkappflay

Vorschläge zu baulichen Maßnahmen wie z.B.

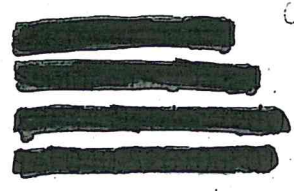
Anlegen von Querwällen

Kopfgeplante Kreuzungsfläche oder Inseln

mit freundlicher Geste

 Interessengemeinschaft Glashütter Damm

(16)
Pöschel
16.12.2013
Lubjahn



Stadt Norderstedt
z.Hd. Frau Anne Ganter
Rathausallee 50
22846 Norderstedt

Betreff: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Frau Ganter, dieses ist zusätzlich zu meiner Eingabe vom 13.11.2013 eine weitere schriftliche Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2013-2018 der Stadt Norderstedt:

- 1. **Leitbild (Seite 14 LAP):** Das Leitbild sollte als Nachhaltigkeitsindikator für konkrete Zeiträume festgeschrieben werden, z.B.
 - a. „kurzfristig“ = 5 Jahre, bis 2018.
 - b. „mittelfristig“ = 7 Jahre, bis 2020
 - c. „langfristig“ = 10 Jahre, bis 2023.

Außerdem wünsche ich, wie im alten LAP einen 2. **Nachhaltigkeitsindikator**, nämlich

Modal Split mit z.B.	(Wert 2004)
Motorisierten Individualverkehr:	45 % (57 %)
ÖPNV:	15 % (10 %)
Radverkehr:	22 % (17 %)
Fußverkehr:	18 % (16 %)

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).



2. Mehrfachbelastung (4.4 Seite 28 LAP)

Eine hohe Schadstoffbelastung (Ohechaussee, Segeberger Chaussee) ist als Wichtungsfaktor bei der Ermittlung der LKZ-Werte zu berücksichtigen. Vorschläge hierzu sind in der Literatur bekannt (siehe auch Kühling: Mehrfachbelastungen durch verschiedenartige Umwelteinwirkungen).

3. Tempo 30- Abschnitte

Für die ca. 15 Straßen- Abschnitte sind Einzelfallprüfungen vorgesehen. Für die meisten Straßen soll diese Prüfung erst 2016, für einige erst 2017/2018 erfolgen. Was sind die Gründe für diese Verspätung? Was wird alles bei der Einzelfallprüfung ermittelt? Ich bitte um Aushändigung des Einzelfallprüfungs- Katalogs.

4. LKW- Lenkungskonzept

Der LAP berücksichtigt bei der Festlegung von Vorrangrouten gemäß den Leitlinien die 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.

Ich setze mich für die ursprüngliche Routenplanung über die Poppenbüttler Straße ein und erwarte zusätzliche Maßnahmen:

- I. Poppenbüttler Straße: Generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
- II. Unverzögliche Planung und Realisierung der Glashütter Spange

5. Verkehrsentwicklung

Um die Entwicklung des Norderstedter Kfz-Verkehrs quantitativ zu bewerten, wurde die Entwicklung von 2004- 2008 und 2004- 2012 zugrunde gelegt. In diesen Zeitspannen wurden nur leichte Anstiege von 0,75% und 0,55% ermittelt. Diese Werte kommen einer Stagnation nahe.

Im betrachteten Straßenbereich ist sogar eine abnehmende Tendenz erkennbar (siehe Seite 19 LAP und Abbildung 4.1, Seite 21).

Diese Tendenz kann nicht als Maßstab für die weitere Verkehrsentwicklung genommen werden. Sie steht im Widerspruch zu der

- Prognose im Luftreinhalteplan (+5,5% von 2011 bis 2015)
- Z.B. Prognose Schnüll Haller u.Partner, die unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung im Großraum Hamburg von einer Jahressteigerung von >0,75% ausgeht.

Es ist also von einer zukünftigen höheren Belastung auszugehen, die eine umgehende Lärminderungsplanung in diesem Bereich erfordert. Wegen der gleichzeitigen starken Luftschadstoffbelastung haben diese Maßnahmen höchste Priorität.

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.



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 lärmindernden Maßnahmen (ggf. Änderung der Verkehrsführung, Neufestlegung der Prioritäten)

Was die Ohechaussee angeht, wird zur Zeit (nach Fertigstellung des Ochsenzollkreises) beobachtet, dass der in Richtung A7 fließende Verkehr sich häufig ab Höhe Rugenbarg Richtung Meyers Mühle staut. Es wird vorgeschlagen, umgehend vor dem Rugenbarg eine separate Linksabbieger- Spur einzurichten, um eine Verstetigung des Verkehrs in diesem Bereich zu erreichen.

6. Fuß- und Radweg- Konzepte

Um den Modal Split auf die avisierten Werte zu bringen sind folgende Maßnahmen besonders zu beachten:

- I. **Das neue Fußverkehrskonzept wirbt für „Stadt der kurzen Wege“.**
Ich möchte, dass das Konzept umtituliert 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.
- II. **Fußgängerüberwege und Querungshilfen:** Bestehende und zukünftige Überwege sind gemäß Richtlinie R-FGÜ 2001 herzustellen. Für Stoßzeiten mit starkem Fußgänger- und Kfz-Verkehr (mehr als 50 Fg/h und 600 Kfz/h) ist eine zuschaltbare Lichtzeichenanlage LZA vorzusehen.- Mittelinseln müssen eine Sicherheitsbreite haben, die ein Zwischenparken von Radfahrern mit Hänger oder Personen mit Kinderwagen ermöglichen.
- 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 Fahrstraße 
Dunkelzonenbereiche wie z.B. auf der Falkenbergstraße  nicht länger akzeptiert werden (Schulwegsicherung).

7. ÖPNV

Um den ÖPNV- Anteil im Modal Split zu vergrößern, sind folgende Maßnahmen besonders zu beachten:

- I. Zusätzliche beleuchtete Wartehäuschen auch dort wo nur stoßweise viele Personen warten. Z.B. auf der Falkenbergstraße gegenüber dem Gymnasium Harksheide.
- II. Barrierefreie Einstiegsmöglichkeit

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).

9. Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz

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.

Ein Abwarten auf die jährliche Bestandsaufnahme reicht für eine aktive Begleitung und Mitgestaltung des LAP nicht aus.


Erich Schröder, Mitglied der ILN

Datum: 10.12.2013

am 13.11.2013
Ulzburger
Ge

Lärm- Betroffenheit in der Ohechaussee (Hot Spot!)

Die Auswertung des LAP- Entwurfs für den Abschnitt Ulzburger Straße bis Anfang Ochsenzoller Straße ergibt folgendes Bild:

Derzeitige hohe Betroffenheit mit LKZ (LärmKennZiffer) >50 und Lärmbelastungen größer 55 dB(A) L_{night} und größer 65 dB(A) L_{den} . Davon sind 14 (?) Personen Lärmpegeln L_{den} >75 dB(A) und L_{night} >65 dB(A) ausgesetzt.

Um diese Situation zu verbessern, wird im Entwurf die Aufstellung eines Konzepts zur Verstetigung des Verkehrs mit einfachen Mitteln vorgeschlagen (siehe einige Details auf Seite 54). Ein konkreter Plan liegt noch nicht vor.

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).

Diese Tendenz kann nicht als Maßstab für die weitere Verkehrsentwicklung genommen werden. Sie steht im Widerspruch zu der

- Prognose im Luftreinhalteplan (+5,5% von 2011 bis 2015)
- Z.B. Prognose Schnüll Haller u.Partner, die unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung im Großraum Hamburg von einer Jahressteigerung von >0,75% ausgeht.

Es ist also von einer zukünftigen höheren Belastung auszugehen, die eine umgehende Lärmminderungsplanung in diesem Bereich erfordert. Wegen der gleichzeitigen starken Luftschadstoffbelastung haben diese Maßnahmen höchste Priorität.

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.

Anmerkung: Rein subjektiv habe ich nicht den Eindruck, dass auf der Ulzburger und der Ohechaussee der Verkehr abgenommen hat.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Norderstedt, den 13.12.2013

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Stadt Norderstedt
Amt Nachhaltiges Norderstedt
Rathausallee 50
22846 Norderstedt

Einwand zum LAP 2013-2018, Maßnahme 2015-12

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.

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 großenteils 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 Fahrrichtungen nur auf der Westseite.



Gehweg/Radweg Westseite vor Penny

Im gesamten Abschnitt gibt es eine Mischung zwischen Wohnbauten und gewerblich genutzten Bauten, letztere insbesondere genutzt für Läden.

Etlche Häuser stehen in größerer Entfernung von der Fahrbahn. Allerdings ist die Kapelle des Bestattungsinstituts Pohlmann dicht an der Harckesheyde und dicht an der Ulzburger Straße errichtet worden, siehe Foto:



Kapelle Pohlmann an der Ecke Ulzburger Straße/Harckesheyde

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:



Gehweg/Radweg vor dem Pflegeheim Casa Reha

Beide Gebäude sind zu einer Zeit entstanden, als die Erfordernisse des Lärmschützes 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.



Vor Ulzburger Straße 460

Auf der Westseite kurz vor der Quickborner Straße verhindern Bäume die Verbreiterung des Straßenraums, siehe Foto:



Vor Ulzburger Straße 589

Auch im nördlichen Teil nutzen Radfahrer beide Gehwege.

2 Allgemeines zu Arten der Radwegführung

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.

2.1 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. Verkehrszeichen 241 ordnet an, daß Radfahrer den Radweg, Fußgänger den Gehweg nutzen müssen. Ist im südlichen Teil der Ulzburger Straße beidseitig vorhanden.

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. Allgemein werden mindestens 1,5 m gefordert.

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.

3 Einschätzungen

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 (<http://www.argus.or.at/sites/default/files/ReferatDeutschland.pdf>) als 5 Prozent. Der Anteil des Schwerverkehrs auf der Ulzburger Straße ist mir nicht bekannt.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2020 (http://www.norderstedt-2020.de/documents/vep/vep_2020_fortschreibung_2007_06_07.pdf) 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.

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.

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.

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 nur einseitig geführt werden soll, muß er auf der Ostseite verlaufen. Radfahrer müssen auf der Westseite weiterhin den Gehweg benutzen.

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 (<http://www.rhein-erft-kreis.de/stepone/data/downloads/46/86/00/standardsradverkehr.pdf>): „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.“

Als besonders gefährlich werden allgemein Bushaltestellen genannt, weil Fahrgäste evtl. unachtsam aussteigen oder schnell den Bus erreichen wollen.

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“.

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 Sicherheitsbedürfnissen 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.

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 RAS 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

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 geschmälert werden, weil auf der Straße Linienbusse und Lkws bis hin zu Sattelschleppern fahren. Zwar wird die im Hinblick auf den Lärmschutz anzustrebende Anbindung der Lawaetzstraße an die Oadby-and-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.

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:

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

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.

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.

Der Schutzstreifen muß an Straßen-Einmündungen besonders auffällig geführt werden, um die Unfallgefahr gering zu halten.

Auf der Westseite sollte der gemeinsam genutzte Gehweg an Einmündungen in einen Schutzstreifen überführt werden, um die Unfallgefahr gering zu halten,

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.

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.



[Redacted]

[Redacted]

Norderstedt, den 16/12/2013

[Redacted]

Stadt Norderstedt
Rathausallee 50

Stadtverwaltung
Norderstedt

22846 Norderstedt

17. DEZ. 2013

[Redacted]

**Betr. : Entwurf des Lärmaktionsplanes 2013 – 2018
Widerspruch**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Entwurf Ihres o.a. Lärmaktionsplanes möchten wir fristgemäß Einspruch einlegen.

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 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 subjektive 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.

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.

[Redacted]