

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 15/0647
15 - Nachhaltiges Norderstedt			Datum: 17.12.2015
Bearb.:	Ganter, Anne	Tel.: -368	öffentlich
Az.:	15- Frau Ganter/Ja		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Umweltausschuss	20.01.2016	Anhörung

Antwort auf die Anfrage von Herrn Eberhart Stelzer, Habichtweg 26, 22846 Norderstedt zum Lärmaktionsplan hier: Verkehrsberuhigung in der Sitzung des Umweltausschusses am 20.05.2015 (Punkt 3.1)

Anfrage:

Herr Stelzer stellt folgende Anfrage zu den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan:

„Meine Frage bezieht sich auf den Lärm-Aktionsplan und hier insbesondere auf den Punkt Verkehrsberuhigung.

Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr wurde am 5.2.2015 unter Top 10.6 M15/0026 der Jährliche Bericht zum Umsetzungsstand - Stand 31.12.2014 - des LAP 2008-2013 veröffentlicht. Es fällt auf, dass viele geplante Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (30er Zonen) durch fehlende Einzelfallprüfungen nicht in Angriff genommen wurden. Die Prüfungen sollten schon 2008 und 2009 stattfinden.

Nun meine Frage:

Wodurch entstanden und entstehen diese Verzögerungen und wann werden nun die geplanten Einzelfallprüfungen durchgeführt?

In der Anlage sind diese offenen Punkte tabellarisch zusammengefasst.“

Herr Stelzer bittet um eine schriftliche Beantwortung seiner Frage.

Antwort:

Die in der Anfrage von Herrn Stelzer erwähnten Einzelfallprüfungen wurden 2009 begonnen. In einem ersten Schritt wurden die erforderlichen schalltechnischen Berechnungen nach der RLS 90 für den überwiegenden Teil der in der Anfrage genannten Straßenabschnitte durchgeführt. Diese betrafen ausgewählte Straßenabschnitte auf

- der Harckesheyde,
- der Rathausallee,
- der Waldstraße,
- dem Langenharmer Weg,
- dem Alten Kirchenweg / Stonsdorfer Weg,

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

- der Marommer Straße,
- der Niendorfer Straße / Friedrichsgaber Weg und
- der Poppenbütteler Straße.

und stellen die Grundlage für eine detaillierte und abschließende straßenverkehrsbehördliche Bewertung dar.

Andere Einzelfallprüfungen wurden damals noch nicht eingeleitet, da durch den seinerzeitigen Umbau des Knotens Ochsenzoll sowie die Sanierung der Glashütter Landstraße erhebliche Verkehrsverlagerungen zu erwarten waren und dadurch die zugrunde zu legenden Verkehrsbelastungszahlen nicht repräsentativ gewesen wären.

Ein erstes Ergebnis war die Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes auf der Niendorfer Straße / Friedrichsgaber Weg und der Poppenbütteler Straße. Diese wurden von der Verkehrsaufsicht auf den Nachtzeitraum beschränkt und prioritär behandelt, da hier die Lärmbelastung mit mindestens 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags besonders hoch ist, woraus sich Gesundheitsschäden durch Lärm ergeben können.

Zwei Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2008-2013, die eine Geschwindigkeitsreduzierung vorsehen, wurden aus dem Verkehrsentwicklungsplan übernommen und sollen der Förderung des Radverkehrs dienen. Dies sind die ausgewählten Abschnitte der Waldstraße und des Glashütter Dammes. Zwischenzeitlich wurde die Radwegebenutzungspflicht für die zu schmalen separaten Radverkehrsanlagen auf beiden Straßenabschnitten aufgehoben, sodass der Radverkehr die Fahrbahn benutzen kann. Somit wurde das Ziel auf eine andere Weise erreicht; diese beiden Maßnahmen gelten damit als abgeschlossen.

Nach Beendigung der Bauarbeiten rund um den Knoten Ochsenzoll sowie der Sanierung der Glashütter Landstraße wurden 2014 weitere Verkehrszählungen durchgeführt. Erfasst wurden dabei auch die Abschnitte der Tangstedter Landstraße und der Ochsenzoller Straße, sodass hier ebenfalls wichtige Grundlagen für die Einzelfallprüfungen vorliegen. Diese sind noch nicht abgeschlossen.

Mit dem neuen Instrument Lärmaktionsplan ist es bundesweit zu Diskussionen gekommen, welche Verbindlichkeit Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan für Straßenverkehrsbehörden haben. Die Stadt Norderstedt hat daher speziell zur strittigen Frage der Bindungswirkung, die ein Lärmaktionsplan für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die Verkehrsbehörden entwickelt, 2011 ein Rechtsgutachten beim Bundesverfassungsrichter a.D. Prof. Dr. Dr. Berkemann in Auftrag gegeben. In seiner Stellungnahme vom 17.10.2011 kommt Prof. Dr. Dr. Berkemann zum Ergebnis,

- „dass der Lärmaktionsplan nicht in der Umsetzungsphase zur Disposition gestellt werden darf, und zwar weder vom Träger des Lärmaktionsplanes selbst noch von den zur Umsetzung aufgerufenen Behörden“ (S. 6),
- „eine Lärminderung (Minderung des Umgebungslärms) kann offensichtlich durch Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht werden. Eine entsprechende Maßnahme ist im rechtlichen Sinne eine geeignete Maßnahme. Hier sind die Lärminderungspotenziale besonders hoch. ... Bei der Minderung des Umgebungslärms geht es nicht um die Umsetzung der weit höheren Lärmsanierungswerte.“ (S. 9)
- dass „die Rechtslage ... vorliegend indes für § 47d BImSchG eine andere [ist]. Die hinreichende gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für weiträumige Maßnahmen liegt nicht in der StVO, sondern in § 47d BImSchG selbst, und zwar in Verbindung mit der Zielset-

zung der Umgebungslärmrichtlinie selbst. ... Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ermöglicht und gewährt § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.“ (S. 20)

- „§ 45 StVO relativiert nicht den Anwendungsbefehl des § 47d Abs. 6 in Verb. mit § 47 Abs. 6 BImSchG. Es ist umgekehrt. § 45 StVO wird – soweit überhaupt erforderlich – durch das System des § 47d Abs. 6 in Verb. mit § 47 Abs. 6 BImSchG relativiert.“ (S. 21)
- „an die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen sind die „nachgeordneten“ Behörden rechtlich gebunden. Es steht nicht zu ihrer (ermessensbezogenen) Wahl, ob sie die festgelegten Maßnahmen vollziehen wollen. Eine sich insoweit autonom verstehende, abwehrende Entscheidungskompetenz der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Norderstedt besteht nicht. Ihre Regelungskompetenz ist auf die fachliche Durchführung eingeschränkt.“ (S. 27)

Die Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie ist durch Beschluss der Stadtvertretung vom 20.6.2002 für Norderstedt konkretisiert worden. Demnach soll in Norderstedt

- kein Mensch einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung von 65 dB(A) oder mehr ausgesetzt sein,
- in den Wohngebieten alle Menschen vor nächtlichen Lärmbelastungen über 45 dB(A) geschützt werden, um ihnen einen störungsfreien Schlaf zu ermöglichen,
- zum Schutz der Aufenthaltsqualität im Freien in allen Wohn- und Erholungsgebieten maximale Lärmbelastungen von 55 dB(A) angestrebt werden.

Damit besteht für den Lärmschutz ein konkreter Maßstab, was als ortsübliche Belastung oder Belästigung gelten kann und welche darüber liegenden Beeinträchtigungen mit dem Instrument des Lärmaktionsplans zu mindern sind.

Nach langen Überlegungen bei der Straßenverkehrsbehörde, die allerdings die oben dargelegte Argumentationslinie nicht widerlegen konnten, sollen nun im 2. Halbjahr 2016 so viele Geschwindigkeitsbeschränkungen wie möglich umgesetzt werden. Ab diesem Zeitpunkt können voraussichtlich auch die Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Stadt durchgeführt werden. Für eine Anordnung von Tempo 30 müssen noch folgende Fragen geklärt werden:

- In welchem jeweils konkret definierten Abschnitt kann aus verkehrstechnischer Sicht eine Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt werden?
- Sind ggf. Kompensationsmaßnahmen z.B. für den Busverkehr erforderlich?

Die Umsetzung obliegt der Verkehrsaufsicht.

Zwischenzeitlich hat die Stadt Norderstedt darauf gedrungen, dass alle Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes auch wirkungsvoll überwacht werden. Damit die Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeiten gewährleistet wird, ist diese Aufgabe vom Kreis inzwischen auf die Stadt übertragen worden; die Verhandlungen zur vertraglichen Vereinbarung sind abgeschlossen und die konkreten Maßnahmen zur Umsetzung werden nach Genehmigung des Haushaltes beauftragt.