

**Dokumentation der Informationsveranstaltung für die Fortschreibung des
Lärmaktionsplans 2018-2023 der Stadt Norderstedt**



Öffentliche Informationsveranstaltung

Montag, 27. Januar 2020

TriBühne Norderstedt

17:30 – 19:30 Uhr

Anwesende der Organisation:

Herr Finster	Moderation
Herr Kröska	Fachbereichsleiter Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften
Frau Mau	Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften
Frau Haß	Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften
Frau Giese	Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften
Frau Stöhr	Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften
Frau Pörschke	Fachbereich Allgemeine Ordnungsaufgaben
Frau Stöß	Ingenieurbüro Spiekermann GmbH Consulting Engineers Dresden



Stadt Norderstedt
Die Oberbürgermeisterin





1. Informations-Forum

Um 17:30 Uhr öffnet das Informations-Forum. Die Interessierten Bürgerinnen und Bürger werden im Foyer der TriBühne empfangen und gebeten ihren Wohnort an einer Stadtkarte zu markieren.

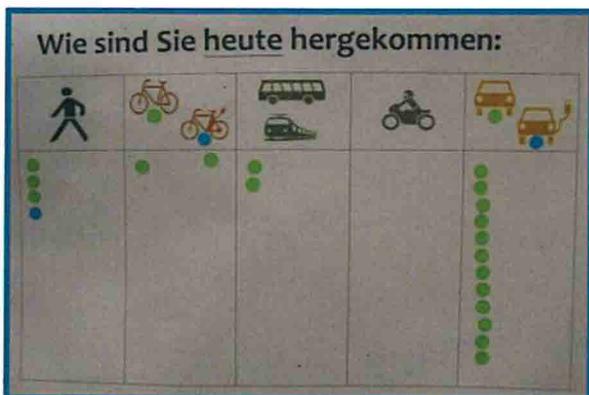
Außerdem wird um eine Rückmeldung über die Art der Fortbewegung im Alltag und zur heutigen Veranstaltung gebeten, um das Mobilitätsverhalten der Einwohner besser einschätzen zu können.

Die Wohnortabfrage zeigt, dass Interessierte aus allen Stadtteilen aus Norderstedt anwesend sind.

Die Abfrage der Fortbewegungsmittel macht deutlich, dass das Auto für die heutige Anreise die bevorzugteste Variante war.



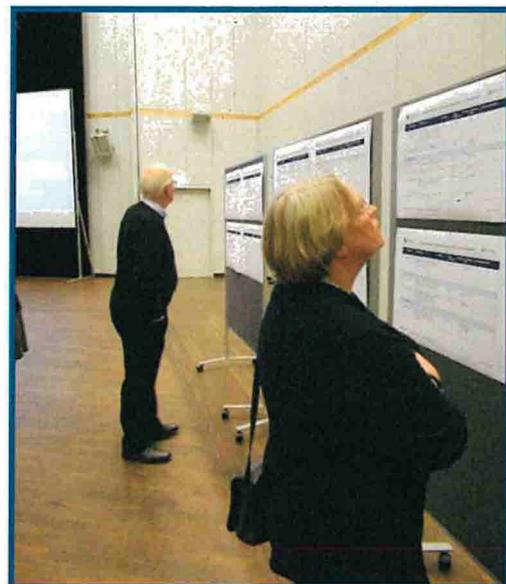
Abfrage: Wo wohnen Sie?



Abfrage: Wie sind Sie heute hergekommen?

Im Foyer hängen Informationsplakate zum Thema Umgebungslärm, um in den Abend einzustimmen. Dazu gibt es unter anderem ein Plakat für das Verständnis von Dezibel-Werten mit dazugehörigen Beispielen.

Im Saal Oadby-and-Wigston der TriBühne hängen die Maßnahmen aus dem aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans 2018-2023 aus und können eingesehen werden. Dadurch können die Bürgerinnen und Bürger sich einen Überblick verschaffen und prüfen, ob ihre Belange bereits im Maßnahmenkatalog berücksichtigt waren.



Aushang des Maßnahmenkataloges



2. Begrüßung

Kurz nach 18:00 Uhr begrüßt Herr Finster die Anwesenden herzlich, bedankt sich über die rege Teilnahme, die bei ca. 40 Personen liegt und leitet in das Thema Lärm ein. Anschließend stellt er die Fachleute, die Teil der Lärmaktionsplanung in Norderstedt sind, vor. Für einen reibungslosen Ablauf des Abends bittet er die Bürgerinnen und Bürger aufkommende Fragen zu notieren und erst im Frageteil der Veranstaltung zu stellen.

Herr Kröska beginnt mit einer kurzen Begrüßung. Er erklärt wie vielfältig Lärm sei, erläutert die Lärmarten und berichtet, dass in Bezug auf die Lärmaktionsplanung in den letzten Jahren in Norderstedt bereits einiges geschehen sei. Er informiert, dass der Lärmaktionsplan (LAP) bis zum 10.02.2020 im Rathaus innerhalb der Öffnungszeiten oder nach telefonischer Vereinbarung einsehbar sei. Er macht deutlich, dass alle Anregungen, Beschwerden oder Vorschläge in das aktuelle Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit mit aufgenommen würden. Dafür müssten die Stellungnahmen schriftlich bis zum 10. Februar 2020 eingereicht werden. Anschließend würden diese Stellungnahmen zur Abwägung herangezogen und die endgültige Fassung des Lärmaktionsplans 2018-2023 der Politik zum Beschluss vorgelegt. Im Anschluss an seine Begrüßung übergibt Herr Kröska um 18:15 Uhr das Wort an Frau Mau.

3. Information zur Lärmaktionsplanung 2013-2018 und 2018-2023

Um 18:15 Uhr beginnt Frau Mau mit einer PowerPoint Präsentation zur vergangenen Lärmaktionsplanung 2013-2018 und erläutert die einzelnen Folien. Die Präsentation ist dieser Mitschrift als Anlage 1 beigefügt. Frau Mau beendet den Vortrag um 18:25 Uhr mit dem Hinweis auf ihre Kontaktdaten.

Frau Stöß vom beratenden Ingenieurbüro Spiekermann übernimmt den Vortrag zu den gesetzlichen Grundlagen, dem Verfahrensablauf des LAP 2018-2023 sowie den Berechnungen für die Lärmkarten der Stadt Norderstedt. Die Präsentation ist als Anlage 2 der Mitschrift beigefügt. Um 18:45 Uhr endet der letzte Vortrag an diesem Abend.

4. Fragerunde

In Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern wird auf eine Pause verzichtet und Herr Finster leitet im Nachgang der Vorträge um 18:45 Uhr in die Fragerunde ein.

Zu Beginn gibt Herr Kröska zusätzlich Hinweise darauf, dass die Stadt Norderstedt eine fundierte Grundlage aufgrund von vielen, sich regelmäßig wiederholenden Verkehrserhebungen

besitze, auf dessen Basis die Berechnungen zum LAP erfolgt seien. Er erklärt, dass ein rechtlich definierter Verfahrensablauf zum LAP die Berechnung von Lärm vorgebe.





Die vorhandene Verkehrsstärke in Verbindung mit der Betroffenenzahl (Entfernung, Bauwerksvolumen, Verkehrsstärke und LKW-Anteil) ergebe die Lärmbelastung, die rechnerisch zu ermitteln sei.

Herr Kröska informiert, dass durch die Herstellung der Oadby-and-Wigston-Straße der Verkehrsring der LKW-Führung geschlossen worden sei, um den überregionalen Verkehr aus den Wohngebieten fernzuhalten. Er gibt jedoch auch zu bedenken, dass es durch das Konsumverhalten der Bevölkerung einen ansteigenden Lieferverkehr gebe, der wiederum dem Schutz der innerstädtischen Bereiche vor LKW-Verkehr entgegenstehe.

Dokumentation Fragerunde:

- Herr Wohlers bemängelt, dass nur Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt würden. Er befürchtet, dass sich die Verkehre in den Tempo-30-Zonen erhöhen würden, wenn immer mehr 30 km/h-Beschilderungen auf Hauptverkehrsstraßen aufgestellt würden. Laut Herrn Wohlers vernachlässige die Stadt Norderstedt das Gebiet um die Schillerstraße, da hier Fahrbahnmarkierungen und Schilder nicht mehr zu erkennen seien. Herr Wohlers fordert dort die vermehrte Geschwindigkeitsüberwachung.
 - Herr Kröska antwortet, dass der Kreis Segeberg rechtlich als einzige Behörde in den Tempo-30-Zonen blitzen könne. Er erläutert, dass die Stadt Norderstedt vom Kreis Segeberg die Erlaubnis erhalten habe, aus Gründen des Lärmschutzes selbstständig zu blitzen. Zu Fragen zu der Verkehrssicherung (veraltete Markierungen, etc.) bietet Herr Kröska an, sich dazu direkt bei der Stadtverwaltung zu melden. Dies wäre unabhängig von dem Ablauf eines LAP und die Stadtverwaltung kümmere sich selbstverständlich darum.
 - Frau Haß ergänzt, dass es in einem gesetzlichen LAP nur gefordert sei Straßen aufzunehmen, die mindestens eine Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/Tag aufweisen würden. Die angesprochenen Tempo-30-Zonen besäßen diese Voraussetzung nicht.
- Frau Hinrichsen aus Friedrichsgabe bedankt sich bei Ihrem Vorredner und erklärt, dass Sie eine passionierte Radfahrerin sei. Sie lobt das in Norderstedt eingeführte Blitzen und hat subjektiv den Eindruck, dass Sie nicht mehr so stark von Autofahrern bedrängt oder gehetzt werde. Sie schlägt vor, analog zu Schweden, mehr Sackgassen herzustellen oder einzuführen - insbesondere in Wohngebieten.
 - Frau Hinrichsen wird das Formular gereicht, damit Sie ihren Vorschlag für den LAP 2018-23 schriftlich einreichen kann.
- Herr Klühs (Kohfurth) erkundigt sich nach den Maßnahmen, die laut PowerPoint Präsentation nicht umgesetzt wurden. Außerdem müsse die Horst-Embacher-Allee und Kohfurth in den LAP mit aufgenommen werden.
 - Herr Kröska erläutert, dass sich viele Maßnahmen nicht umsetzen ließen, da sich die dafür benötigten Flächen oder Grundstücke oftmals nicht im öffentlichen Eigentum befänden. Enteignungen seien generell fast ausgeschlossen. Die Flächen, die zwingend erforderlich seien, müssten freiwillig an die öffentliche Hand verkauft werden, was nicht immer der Fall sei.



- Frau Haß erklärt ergänzend zu diesem Thema, dass die Horst-Embacher-Allee noch nicht im LAP enthalten sei, da die Berechnungsgrundlage des jetzigen LAP aus dem Jahr 2016 stamme. Zu diesem Zeitpunkt sei die Straße noch nicht eröffnet gewesen. Eine Aufnahme der Horst-Embacher-Allee würde in der Fortschreibung des LAP erfolgen.
- Herr Schacht erklärt, dass Tempo 30 km/h nachts nichts bringe. Es läge an Motorradfahrern, kaputten Straßen und Rowdies, dass es nachts zu laut zum Schlafen oder auch am Tag zu laut sei. Tempo 30 km/h würde diese Rowdies nicht aufhalten. Er spricht sich außerdem gegen den Vorschlag der Einrichtung von Sackgassen aus. Die ohnehin schon überbelasteten Hauptverkehrsstraßen würden dadurch noch stärker belastet werden.
 - Herr Kröska erklärt, dass sich aller Voraussicht nach der Status quo nicht kurzfristig ändern werde. Der Flugverkehr sowie der Güterversand würden weiterhin zunehmen. Er appelliert an die Anwesenden, dass auch jeder einzelne sich als Verursacher von Umgebungslärm zu sehen habe. Herr Kröska erklärt, eine erhebliche Lärmreduzierung entstehe schon dann, wenn Schlaglöcher beseitigt, glatte Fahrbahnoberflächen hergestellt und die Geschwindigkeitsbegrenzungen von Verkehrsteilnehmern eingehalten würden.
- Frau Tiemann (Bahnhofstraße) gibt an, dass Sie die AKN bislang nie gehört habe, jetzt aber auf dem Balkon vom Lärm belästigt sei. Sie möchte wissen, ob sich etwas an der AKN geändert habe und ob bei der Verlängerung der U-Bahn der Lärmschutz berücksichtigt wurde.
 - Herr Kröska erklärt, dass bei der Verlängerung der U-Bahn der Lärmschutz Berücksichtigung gefunden habe. Er weist darauf hin, dass die Lärmemissionen auf die Dieselmotoren der AKN zurückzuführen seien. In der Zukunft solle sich die Lärmemission der AKN jedoch verbessern. Herr Kröska sagt eine Prüfung der Sachlage zu. Seiner Kenntnis nach gebe es keine Gründe, die eine Veränderung der Lärmbelastung auf der heutigen AKN-Strecke erklären würden.
- Herr Timm (Kabels Stieg) weist darauf hin, dass die ausgewiesene Ruhige Achse und die Schleswig-Holstein-Straße, die durch eine Verbreiterung noch mehr Verkehr haben werde, nicht zusammenpassen würden. Er bittet die Ruhige Achse besser zu schützen.
- Frau Hinze (Brahmsweg) widerspricht dem Wunsch nach mehr Sackgassen. Sie kritisiert, dass Sie durch die vielen Sackgassen in Garstedt gezwungen sei zur Ohechaussee zu fahren und dort links abbiegen müsse. Das sei bei dem starken Verkehr auf der Ohechaussee kaum möglich. Sie spricht sich dafür aus, dass Anliegerstraßen nur für Anlieger zugänglich sein sollten, indem diese bspw. mit Schrankensystemen ausgestattet würden.
 - Herr Kröska bedauert dem Wunsch von Frau Hinze nach Schrankensystemen oder Ähnlichem nicht nachkommen zu können. Er erklärt, dass eine öffentliche Straße nach der Gesetzesgrundlagen der Öffentlichkeit in Gänze zur Verfügung gestellt werden müsse. Die Bevorrechtigung von Anliegern gehe nicht mit den Rechtsvorschriften konform. Ansonsten müsste die Straße verkauft werden und die Anlieger sich um alle Reparaturen kümmern.



- Frau Hinze (Brahmsweg) möchte ergänzend vorschlagen, dass Parkplätze für Elektroladestationen, die nicht durchgängig genutzt würden, auch für Pflegedienste zur Verfügung gestellt oder eigene Stellplätze für Pflegedienste geschaffen werden sollten. Sie ist der Meinung, dass die Bevorrechtigung für E-Ladestationen nicht in Ordnung sei. Außerdem plädiert sie dafür, dass noch mehr Kreisel in Knotenpunkten gebaut werden sollten. Sie erklärt weiterhin, dass die Radfahr-Piktogramme auf der Horst-Embacher-Allee nicht in Ordnung seien und sie nicht auf der Straße Rad fahren wolle. Sie spricht sich für breitere Radwege aus.
 - Herr Finster bittet die Anwesenden beim Thema Lärm zu bleiben. Das Thema der Stellplatzsituation für Pflegedienste sprengt den Rahmen dieser Veranstaltung.
 - Herr Kröska erklärt, dass die Radfahr-Piktogramme auf der Horst-Embacher-Allee lediglich zur Klarstellung der rechtlichen Situation aufgebracht sei worden, da nach der StVO in der Horst-Embacher-Allee keine Benutzungspflicht der Radwege angeordnet werden können.
- Herr Rüter (Falkenbergstraße) merkt an, dass der Lkw-Verkehr in der Falkenbergstraße, insbesondere aus der Oststraße, zu laut und zu schnell sei. Er schlägt vor, dass zweitrangige Straßen, wie die Falkenbergstraße, mit Tonnage-Begrenzungen versehen werden könnten. Das derzeitige Parken von Fahrzeugen auf der Straße von vielen seiner Nachbarn hält er im Sinne des Lärmschutzes für kontraproduktiv, weil dadurch Anfahr- und Abbremsgeräusche verursacht würden.
- Herr Höhls bemängelt, dass die Wegweisung für LKW auf der neuen Lawaetzstraße nicht in Ordnung sei, an die sich viele LKW-Fahrer hielten. Dadurch würden viele LKW nicht auf diejenigen Straßen fahren, die laut LKW-Vorrangroutennetz eigentlich vorgesehen seien. Er beanstandet, dass es nicht ausreiche die Daten nur an die Hersteller von Navigationssystemen zu übermitteln, sondern auch eine entsprechende Wegweisung zu erfolgen habe (z.B. am neu ausgebauten Knotenpunkt Langenharmer Weg / Ulzburger Straße).
 - Herr Kröska antwortet, dass die Wegweisung noch ergänzt werde.
- Herr Kühne (Poppenbütteler Straße) fragt warum die Poppenbütteler Straße nur auf einer kurzen Strecke mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ausgewiesen sei. Er empfinde den Bereich bis zum Glashütter Damm als sehr lärmbelastet. Herr Kühne merkt an, dass im Bereich des Schulzentrums Süd eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h erforderlich sei, um die Schüler zu schützen.
 - Frau Pörschke erklärt, dass für jede Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen aus Lärmschutzgründen eine aufwendige Ermessensprüfung nach den Vorgaben der Lärmschutzrichtlinie und der Verkehrslärmschutzverordnung erfolgen müsse. Die anderen Bereiche der Poppenbütteler Straße würden die geforderten Voraussetzungen nicht erfüllen.
- Herr Zimmermann (Kohfurth) erkundigt sich, ob das Verkehrskonzept Garstedt, das bis 2018 hätte Gültigkeit gehabt, fortgeschrieben werden würde. Er möchte, dass die vorgestellten Einbahnstraßen umgesetzt werden würden.
 - Herr Kröska erklärt, dass es einige Verkehrskonzepte für den Stadtteil Garstedt gebe und diese sich derzeit in politischer Beratung befänden.



- Herr Stempel (Harksheide) erklärt, dass normale Fahrgeräusche nicht das Problem seien, sondern die Einzelgeräusche, die durch Rowdies verursacht würden. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h bringe in dieser Hinsicht keine Besserung, da Rowdies sich nicht daran hielten.
- Herr Andresen (Poppenbütteler Straße) merkt an, dass er nicht verstehe warum an der Schule (Schulzentrum Süd) keine 30 km/h-Beschilderung aufgestellt werde. Er mache sich insbesondere um die Schüler Sorgen.
 - Frau Pörschke erklärt, dass eine 30 km/h Anordnung für die Schule nicht möglich sei, da die Schule keinen direkten Zugang zu der Straße besitze. Sie teilt mit, dass eine Ortsbesichtigung der Verkehrsaufsicht zusammen mit der Polizei stattgefunden habe. Dadurch habe sich herausgestellt, dass es keinen Handlungsbedarf gebe.
- Herr Duscheck (Ulzburger Straße) bemängelt, dass die Lärmpegel im Lärmaktionsplan rechnerisch ermittelt würden. Er schlägt vor, dass die Stadt Norderstedt Lärm-Blitzer installieren könne, die bei Überschreitung bestimmter Lärmemissionen auslösen würden. Diese Lärm-Blitzer befänden sich in einigen europäischen Ländern bereits in der Test-Phase. Laut Herrn Duscheck könne man dadurch die Einzelgeräusche der Rowdies verhindern.
 - Herr Kröska verweist darauf, dass in der Bundesrepublik Deutschland die StVO Gültigkeit besitze, diese etwas Derartiges nicht hergebe und wir in keinem Überwachungsstaat leben würden.
- Frau Duscheck (Ulzburger Straße) sagt aus, dass Ihrer Meinung nach die Ulzburger Straße die meistbefahrenste Straße Norderstedts sei, die viel mehr Berücksichtigung im Lärmaktionsplan erhalten solle. Die Verkehre auf der Ulzburger Straße seien nicht mehr hinnehmbar.
 - Herr Kröska erläutert, dass für jede Hauptverkehrsstraße und jeden Knotenpunkt der Stadt Norderstedt mehrere Verkehrszählungen vorlägen, aus denen die Verkehrsstärken der Stadt Norderstedt sehr realitätsnah ermittelt würden. Die Ulzburger Straße gehöre zu den vielbefahrenen, aber nicht den meistbefahrenen Straßen Norderstedts. Herr Kröska führt aus, dass auf der Ulzburger Straße, auch auf Basis des Lärmaktionsplans, umfassende Umbaumaßnahmen durchgeführt worden seien. Der Meilenstein mit der Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h sei dafür ein gutes Beispiel. Herr Kröska erklärt, dass es sich bei der Ulzburger Straße um die ehemalige Bundesstraße B433 handele, die inzwischen zu einer Gemeindestraße abgestuft worden sei. Diese Maßnahme habe unter anderem zur Reduktion, bzw. zur Beständigkeit des Kfz-Verkehrs beigetragen.
- Herr Duscheck (Ulzburger Straße) weist darauf hin, dass seiner Meinung nach generell zu selten Geschwindigkeitskontrollen auf der Ulzburger Straße stattfänden und äußert seinen Wunsch nach mehr Polizeikontrollen und Blitzern.
 - Herr Finster erläutert das Zusammenspiel zwischen der Stadtverwaltung, dem Kreis Segeberg und der Polizei. Er erklärt, dass die Zuständigkeit dieser Maßnahmen beim Kreis Segeberg lägen und der Kreis sich der Polizei als ausführendes Organ bediene. Daher dürfe die Stadt Norderstedt, außer aus nachgewiesenen Lärmschutzgründen, keine (Geschwindigkeits-)Kontrollen durchführen.



- Frau Schmid (Seniorenbeirat) regt an, dass die Altenheime generell in der Lärminderungsplanung Berücksichtigung fänden. Sie erläutert, dass bei neu geplanten Altenheimen der Lärmschutz durch die Dreifachverglasung o. Ä. zwar in Ordnung sei, jedoch bei alten Bestandsgebäuden, die nicht über gewisse bauliche Standards verfügen würden, eine hohe Lärmbelastung vom Straßenverkehr vorliege.
- Frau Hintze erkundigt sich nach den errechneten Lärmpegeln. Sie stellt fest, dass die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h nicht unbedingt zielführend sei, wenn Abbrems- und Anfahrgeräusche innerhalb der Bereiche von 30 km/h hinzukämen.
 - Herr Kröska erklärt, dass die Geschwindigkeitsreduzierung ein anerkanntes Mittel des Lärmschutzes sei, das durchaus einen Wirkungsgrad (von ca. 2 dB(A)) besitze. Die Empfindung eines jeden einzelnen, eine Lärminderung von 2 dB(A) wahrzunehmen, sei allerdings sehr subjektiv.
- Herr Timm fragt nach, wie der Verfahrensablauf nun weiter gehe.
 - Herr Kröska erläutert, dass der Lärmaktionsplan noch zwei Wochen, bis zum 10.02.2020, bei Frau Mau im Büro ausliege. Anschließend würden die vorgeschlagenen Maßnahmen und Änderungswünsche ausgewertet und zur Abwägung herangezogen werden. Die finale Fassung des Lärmaktionsplans werde dann der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt.
- Herr Klüver spricht sich für Flüsterasphalt aus.
 - Herr Kröska erklärt, dass eine unbeschädigte, glatte Asphaltoberfläche als Lärmschutz ausreiche. Dieses Mittel der Schadensbehebung werde in der Diskussion um Flüsterasphalt immer vergessen. Die Sicherung einer kontinuierlichen Straßeninstandhaltung sei eine laufende, städtische Unterhaltungsmaßnahme und nicht nur als Teil der Lärminderungsplanung zu betrachten. Herr Kröska verweist außerdem auf die erheblichen Nachteile von Flüsterasphalt (schlechte Haltbarkeit und hohe Unterhaltungskosten).
 - Frau Haß ergänzt, dass die Priorisierung der Maßnahmen nach dem Grad der Betroffenheit erfolge.

Um 19:30 Uhr beendet Herr Finster die Fragerunde, verweist abschließend auf die Kontaktdaten von Frau Mau und entlässt die Teilnehmer mit dankenden Worten.

In überwiegend guter Stimmung und unter Beifall verabschieden sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und treten Ihren Heimweg an.



5. Impressum

Auftraggeberin:

Stadt Norderstedt
Amt für Stadtentwicklung und Verkehr
Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften
Rathausallee 50
22846 Norderstedt

Ansprechpartnerin:
Femke Mau
Tel.: 040-53595-298
E-Mail: femke.mau@norderstedt.de

Fachplanung:

Spiekermann GmbH Consulting Engineers Dresden
Turnerweg 8
01097 Dresden

Ansprechpartner:
Markus Zahn
Tel.: 0351-82822-23

Moderation und Dokumentation:

Stadt Norderstedt

Mitschrift erstellt am 29.01.2020
Stöhr / Giese / Mau

6. Anlagenübersicht

Anlage 1: Lärminderungsplanung 2013-2018

Anlage 2: Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG 2013-2018

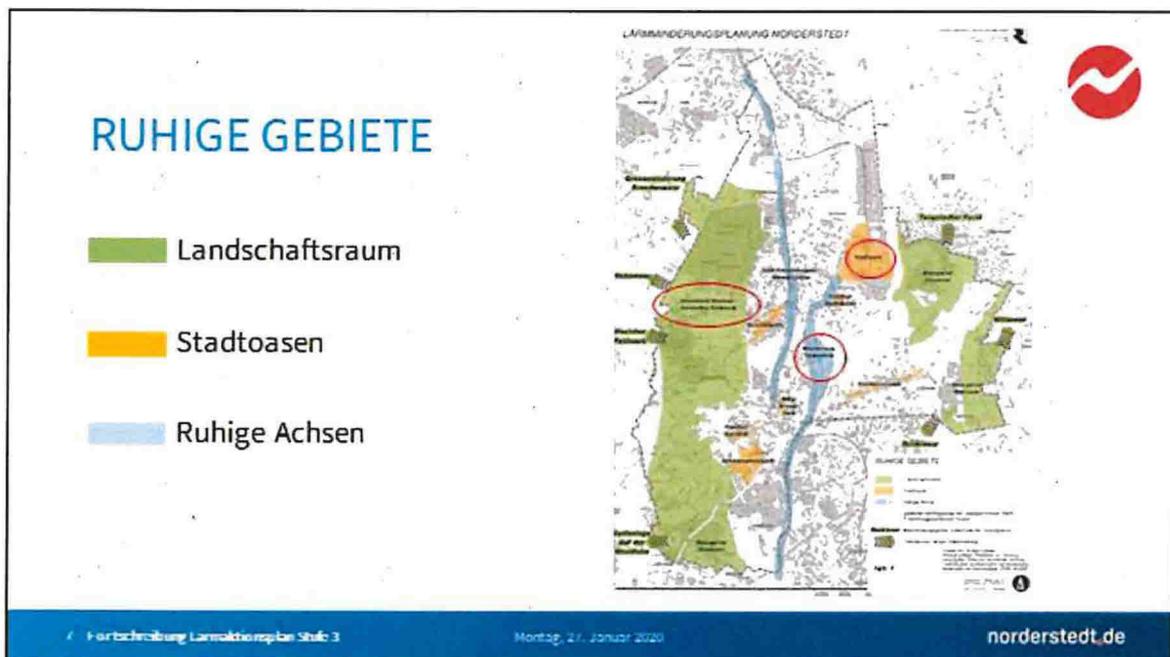
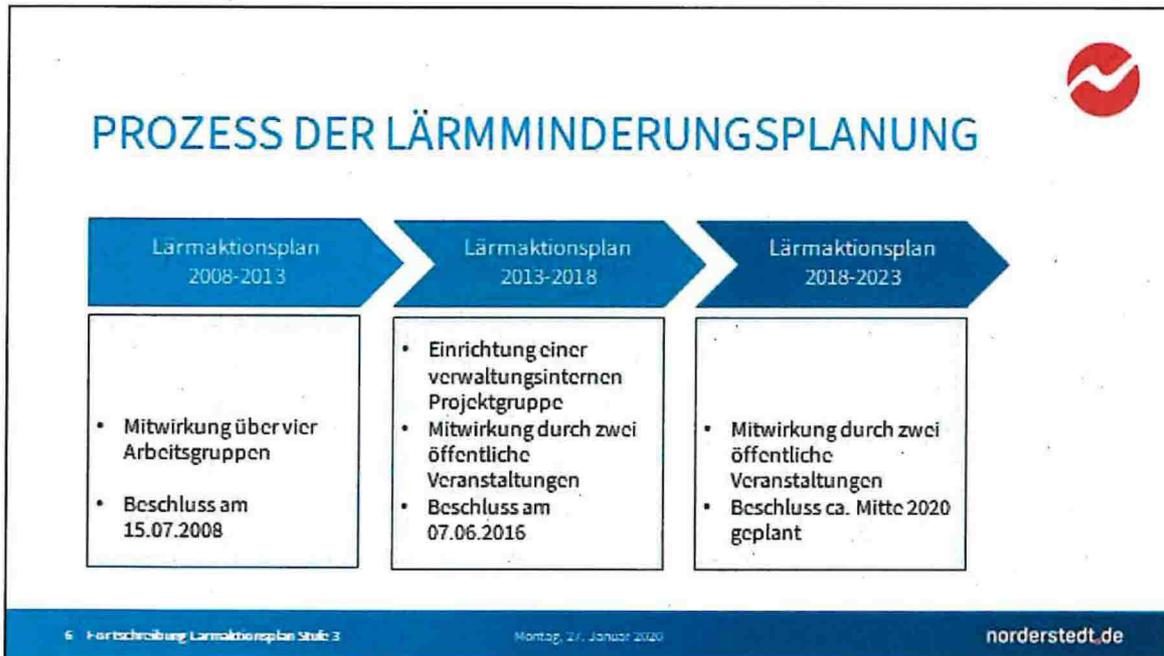
Montag, 27. Januar 2020

OBERZIELE

vom 20.06.2002

Lärminderungsplan Norderstedt







UMSETZUNGSSTAND LAP 2013-2018

Jahr	Maßnahme	Umsetzungsstand
2013	2013-01-01: Einführung von Verkehrsleitsystemen in der Parkstraße	74 Maßnahmen wurden beschlossen
2014	2014-01-01: Einführung von Verkehrsleitsystemen in der Parkstraße	29 Maßnahmen vollständig umgesetzt
2015	2015-01-01: Einführung von Verkehrsleitsystemen in der Parkstraße	15 Maßnahmen teilweise umgesetzt
2016	2016-01-01: Einführung von Verkehrsleitsystemen in der Parkstraße	22 Maßnahmen zusätzlich

74 Maßnahmen wurden beschlossen

29 Maßnahmen vollständig umgesetzt

15 Maßnahmen teilweise umgesetzt

22 Maßnahmen zusätzlich

8 Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3
Montag, 27. Januar 2020
norderstedt.de

MAßNAHMENÜBERBLICK

- Verkehrsrechtliche Maßnahmen
- Radverkehrsförderung
- Fußverkehrsförderung
- Verkehrsbauliche Maßnahmen
- Städtebauliche Maßnahmen
- ÖPNV-Förderung
- Sonstige Maßnahmen

9 Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3
Montag, 27. Januar 2020
norderstedt.de



VERKEHRSRECHTLICHE MAßNAHMEN

- Tempo 30-Abschnitte
- Tempo 50-Anordnung außerorts
- Geschwindigkeitsüberwachung



RADVERKEHRSFÖRDERUNG

- Beschluss Fortschreibung Radverkehrskonzept
- Erweiterung des Fahrradverleihsystems
- Aufwertung von Fahrradabstellanlagen





FUßVERKEHRSFÖRDERUNG

- Beschluss Fußverkehrskonzept
- Entwicklung eines Fußwegenetzes
- Bau von Querungshilfen



12 Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3

Montag, 27. Januar 2020

norderstedt.de

VERKEHRSSBAULICHE MAßNAHMEN

- Umgestaltung Meilenstein Ulzburger Straße
- Schmuggelstieg



13 Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3

Montag, 27. Januar 2020

norderstedt.de



ÖPNV-FÖRDERUNG

- Aufwertung von ÖPNV-Haltestellen
- Taktverdichtung



SONSTIGES

- Initiierung von Car-Sharing
- Einrichtung von Mobilsternen





FÜR RÜCKFRAGEN

Ansprechpartnerin:

Femke Mau

Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften

Rathausallee 50

22846 Norderstedt

Telefon: 040 535 95-298

E-Mail: femke.mau@norderstedt.de



Stadt Norderstedt Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3

Informationsveranstaltung am 27.01.2020



Grundlagen der Lärminderungsplanung

Anlass

- o **EG-Umgebungslärmrichtlinie**
Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments
vom 25. Juni 2002
über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- o **BImSchG**
§§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Gesetz
zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie
vom 24. Juni 2005





Grundlagen der Lärminderungsplanung

Rechtsrahmen

o Rechtsgrundlagen

- EG-Umgebungslärmrichtlinie
- Bundesimmissionsschutzgesetz
- Hinweise der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
- Hinweise der Landesverwaltungen - Umweltministerium Schleswig-Holstein:
Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

o Rechtsverbindlichkeit

- LAP hat keine gesetzliche Bindungswirkung
- LAP ist informelles Instrument, das der kommunalen Selbstbindung dient,
d. h. interne Bindungswirkung für alle Träger der öffentlichen Verwaltung
- LAP ist abwägungsrelevant,
d. h. zuständige Behörden haben Festlegungen des LAP in ihre Fachplanungen einzubeziehen und
soweit wie möglich zu berücksichtigen
- Einfluss auf übergeordnete Verkehrswege nur begrenzt (BAB, Bundes- und Landesstraßen,
Bundesschienenwege)

20



Grundlagen der Lärminderungsplanung

Umsetzungsstufen

1. Stufe 2008

Erstellung strategischer Lärmkarten und Lärmaktionspläne für

- o Hauptverkehrsstraßen mit mehr als **6 Mio. Kfz** pro Jahr
- o Haupteisenbahnstrecken mit mehr als **60.000 Zügen** pro Jahr

2. Stufe - Fortschreibung 2013

Erstellung strategischer Lärmkarten und Lärmaktionspläne für

- o Hauptverkehrsstraßen mit mehr als **3 Mio. Kfz** pro Jahr
- o Haupteisenbahnstrecken mit mehr als **30.000 Zügen** pro Jahr

3. Stufe - Fortschreibung 2018

Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne sind alle **5 Jahre**
zu überprüfen und ggf. anzupassen

- o Hauptverkehrsstraßen mit mehr als **3 Mio. Kfz** pro Jahr
- o Für NE-Bahn-Strecken
- o Für Haupteisenbahnstrecken des Bundes ab 2015 EBA zuständig

21





Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Verfahrensablauf

Entwurf

- Lärmkartierung 2017
- Prüfung und Bewertung der Lärmbelastung
- Workshop – Mitwirkung der Öffentlichkeit
- Fortschreibung Maßnahmenkonzept
- Aufstellung Vorentwurf Lärmaktionsplan 2018 - 2023

Beschluss zur Eröffnung des förmlichen Beteiligungsverfahrens

- Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung
- Auswertung und Abwägung der Stellungnahmen

Beschluss zum Ergebnis des förmlichen Beteiligungsverfahrens

- Überarbeitung Maßnahmenkonzept
- Aufstellung Entwurf Lärmaktionsplan 2018 - 2023

Beschluss zur Bestätigung des Lärmaktionsplanentwurfes 2018 - 2023

Lärmaktionsplan 2018 - 2023

- Aufstellung Lärmaktionsplan 2018 - 2023
- Berichterstattung an Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung

22 ermann
g engineers

Lärmkartierung Straßen-, Schienen- und Luftverkehr

Ergebnisse 2017:

- Rasterlärmkarte Isophonendarstellung
- Pegelklassen der Lärmimmissionen L_{DEN}

Straßenverkehr

Schienenverkehr

Luftverkehr

Überlagerung

23 speikermann
consulting engineers



Analyse Lärmbelastung Straßenverkehr

Ergebnisse 2016 – Anzahl betroffener Personen

L _{DEN} dB[A]	Belastete Menschen – Straßenverkehrslärm Gesamttag	
	2012	2016
über 55 bis 60	7.210	7.420
über 60 bis 65	4.990	4.930
über 65 bis 70	2.690	2.270
über 70 bis 75	370	310
über 75	0	0

24


 speikermann
consulting engineers

Analyse Lärmbelastung Straßenverkehr

Ergebnisse 2016 – Anzahl betroffener Personen

L _{Night} dB[A]	Belastete Menschen – Straßenverkehrslärm Nacht	
	2012	2016
über 45 bis 50	8.920	8.880
über 50 bis 55	5.320	5.450
über 55 bis 60	2.980	2.610
über 60 bis 65	620	470
über 65 bis 70	0	10
über 70	0	0

25


 speikermann
consulting engineers



Analyse Lärmbelastung Schienenverkehr

Ergebnisse 2017 – Anzahl betroffener Personen

L _{DEN} dB[A]	Belastete Menschen – Schienenverkehrslärm Gesamttag	
	2012	2017
über 55 bis 60	300	320
über 60 bis 65	80	90
über 65 bis 70	0	0
über 70 bis 75	0	0
über 75	0	0

26

 spiekermann
consulting engineers

Analyse Lärmbelastung Schienenverkehr

Ergebnisse 2017 – Anzahl betroffener Personen

L _{Night} dB[A]	Belastete Menschen – Schienenverkehrslärm Nacht	
	2012	2017
über 45 bis 50	400	430
über 50 bis 55	200	230
über 55 bis 60	40	50
über 60 bis 65	0	0
über 65 bis 70	0	0
über 70	0	0

27

 spiekermann
consulting engineers



Analyse Lärmbelastung Luftverkehr

Ergebnisse 2017 – Anzahl betroffener Personen

L _{DEN} dB[A]	Belastete Menschen – Luftverkehrslärm Gesamttag	
	2012	2017
über 55 bis 60	2.400	2.590
über 60 bis 65	500	680
über 65 bis 70	100	90
über 70 bis 75	0	0
über 75	0	0

28

Analyse Lärmbelastung Luftverkehr

Ergebnisse 2017 – Anzahl betroffener Personen

L _{Night} dB[A]	Belastete Menschen – Luftverkehrslärm Nacht	
	2012	2017
über 45 bis 50	700	-
über 50 bis 55	100	200
über 55 bis 60	0	40
über 60 bis 65	0	0
über 65 bis 70	0	0
über 70	0	0

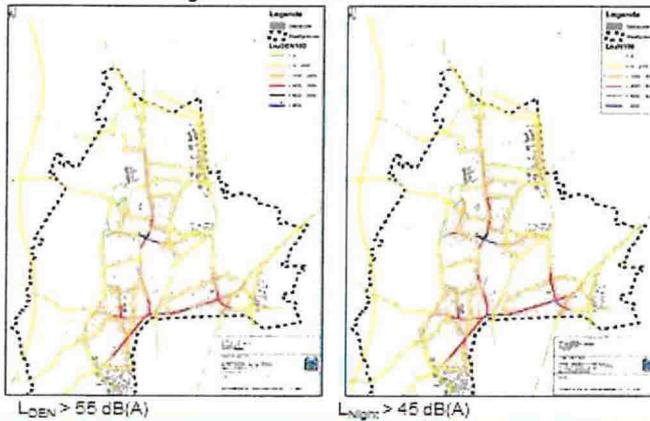
29



Analyse Lärmbelastung Straßenverkehr

Schwerpunkte der Lärmbelastung

Abschnittsbezogene Lärmkennziffer:



Abschnitte folgender Straßen:

- o Ulzburger Straße
- o Rathausallee
- o Alter Kirchenweg
- o Berliner Allee
- o Segeberger Chaussee (B 432)
- o Ohechaussee (B 432)
- o Poppenbütteler Straße
- o Ochsenzoller Straße
- o Friedrichsgaber Weg

30

 speikermann
consulting engineers

Ergebnis der Vorprüfung

Auswertung

- o Im Stadtgebiet von Norderstedt liegen Lärmbetroffenheiten vor bzw. es sind erhebliche Schallimmissionen mit deutlichen Belastungswirkungen für eine Vielzahl Betroffener festzustellen.
- o Die festgestellten Betroffenheiten durch Straßenverkehrslärm erfordern Lärminderungsmaßnahmen und deren Festschreibung in einem Lärmaktionsplan gemäß § 47 BImSchG.

31

 speikermann
consulting engineers



Maßnahmenkonzept

Zusammenstellung Maßnahmenkatalog

- o **Maßnahmen aus bisherigen Lärmaktionsplänen**
 - noch nicht oder noch nicht vollständig umgesetzte Maßnahmen aus LAP 2013 - 2018
 - Überprüfung und ggf. Anpassung dieser Maßnahmen
 - Vorschläge des Gutachters
- o **Vorschläge aus Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger**
 - Durchführung eines öffentlichen Workshops am 31.07.2019 zum Thema Verkehrslärm
 - 74 Anregungen und Hinweise aus dem Workshop
 - 19 schriftlichen Stellungnahmen mit Anregungen und Hinweisen
- o **Maßnahmenkatalog**
 - Zusammenstellung, Bewertung und verwaltungsinterne Abstimmung der Maßnahmen
 - Beschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung



32

 spiekermann
consulting engineers

Maßnahmenkonzept

Lärminderungspotenziale

- o **Stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen**
 - Vermeidung von Kfz-Verkehren
 - Verlagerung von Kfz-Verkehren auf andere Verkehrsmittel
 - Verlagerung von Kfz-Verkehren in weniger sensible Bereiche
 - o **Verkehrsregelnde Maßnahmen**
 - Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit
 - Verstetigung des Fahrverlaufs
 - o **Verkehrsbauliche Maßnahmen**
 - lärmindernder Fahrbahnbelag
 - Straßenraumgestaltung
 - aktiver Schallschutz
 - passiver Schallschutz
- kurz-, mittel- und langfristige Strategien

33

 spiekermann
consulting engineers



Maßnahmenkonzept

Planungsansatz: Reduzierung der Verkehrsmenge

- o Die Vermeidung von Kfz-Verkehren ist der nachhaltigste Ansatz, da der Verkehrslärm gar nicht erst entsteht.
- o **Lärmschutzgerechte Bauleitplanung**
 - verkehrsvermeidende Flächennutzungsplanung
 - Sicherung der Nahversorgung
 - nutzungsverträgliche Mischformen von Wohnen und Arbeiten
→ Stadt der kurzen Wege
- o **Verlagerung von Kfz-Verkehren in weniger sensible Bereiche**
 - Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem innerstädtischen Bereich durch Verkehrslenkung und Umgehungsstraßen
 - insbesondere Verlagerung des Schwerverkehrs durch Umsetzung des Lkw-Leitsystems



34

 **speikermann**
consulting engineers

Maßnahmenkonzept

Planungsansatz: Reduzierung der Verkehrsmenge

- o **Verlagerung von Kfz-Verkehren auf andere Verkehrsträger**
 - Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs
 - verbesserte Anbindung der Wohngebiete östl. und westl. der Ulzburger Str. an die U-Bahn
 - barrierefreier Ausbau der Haltestellen
 - Förderung der Radverkehrs
 - Herstellung durchgehender, attraktiver Radverkehrsanlagen
 - stadtgestalterischer Umbau des Straßenraumes, z. B. an der Ulzburger Str., Poppenbütteler Str., Berliner Str. vorgesehen
 - Einrichtung einer öffentlichen Pilotladestation für E-Bikes an geeigneter Stelle
 - Förderung der Fußverkehrs
 - Schaffung durchgehender, barrierefreier Gehwege in nutzerfreundlicher Qualität
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den Einbau weiterer Querungshilfen, z. B. an der Poppenbütteler Str. geplant



35

 **speikermann**
consulting engineers



Maßnahmenkonzept

Planungsansatz: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit

- o Durch die Absenkung der Fahrgeschwindigkeiten werden sowohl die Lärmemissionen verringert als auch die Verkehrssicherheit erhöht
- o Einzelfallprüfung der Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Abschnitten der
 - Ohechaussee
 - Segeberger Chaussee
 - Ochsenzoller Str.
 - Falkenbergstr.
 - Rugenbarg
- o Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist zu überwachen, u. a. mit
 - mobilen Messeinrichtungen
 - Dialogdisplays



36

 spiekermann
consulting engineers

Maßnahmenkonzept

Planungsansatz: Verstetigung des Fahrtverlaufes

- o Die Homogenität des Verkehrsflusses verringert durch weniger Anfahrts- und Bremsvorgänge die besonders störenden Pegelspitzen
- o Koordinierung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen → „Grüne Welle“
- o Schaltung von speziellen Nachtprogrammen an Lichtsignalanlagen in den Nachtstunden
- o Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen. Prüfung weiterer Kreisverkehre für die Knotenpunkte
 - Quickborner Str./Lawaetzstr.
 - Poppenbütteler Str./Tangstedter Str.
 - Poppenbütteler Str./Segeberger Chaussee



37

 spiekermann
consulting engineers



Maßnahmenkonzept

Planungsansatz: Aktiver Schallschutz

- o Lärm kann durch Hindernisse im Ausbreitungsweg wirksam verringert werden
→ aber innerstädtisch sind die Möglichkeiten für aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände und -wälle sehr begrenzt
- o Prüfung von Schallschutzwänden für die Schienenstrecken im Stadtgebiet,
u. a. an der
 - U-Bahntrasse in Garstedt
 - AKN-Trasse in Friedrichsgabe



38

 speikermann
consulting engineers

