

Hinweis:

K: Kenntnisnahme, b: berücksichtigt, tb: teilweise berücksichtigt, nb: nicht berücksichtigt.

Abwägungstabelle Träger öffentlicher Belange:

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmenvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
1	AZV	Keine Bedenken, Hinweise oder Bemerkungen.		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Landesamt für Umwelt des Landes Schleswig-Holstein	Hinweis auf die vorgeschriebene Berichterstattung über das Geoportale Umgebungslärm.		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus und dem Standort Itzehoe des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein	Keine Bedenken.		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport Schleswig-Holstein	Die Landesplanungsbehörde nimmt die übersandten Unterlagen zur Kenntnis. Hingewiesen wird in diesem Zusammenhang auf im Landesentwicklungsplan hervorgehobene Bedeutung der Räume entlang der Landesentwicklungsachsen, der Ober- und Mittelzentren und ihres jeweiligen Umlands und des Hamburger Umlands in Bezug auf die Wachstumschancen und die Weiterentwicklung vorhandener Potenziale.		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmenvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
		Insofern gehen wir davon aus, dass deren Raumfunktionen nicht beeinträchtigt werden.					
5	Gemeinde Henstedt-Ulzburg	Keine Bedenken, Hinweise oder Bemerkungen.		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	<p>Die unter 4.2 (S.31 ff.) angeführten Maßnahmen im Busbereich sind zusammen mit SVG und HVV abzustimmen.</p> <p>Die jetzt für eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Diskussion stehenden Straßenabschnitten werden alle bis auf einen von mindestens einer Buslinie befahren und einige Linien sind mehrfach oder auf längeren Abschnitten betroffen sind (vgl. Tabelle 15, Seite 39):</p> <p>Linie 178: LBP-Nr. 09 (ca. 1000m und 1,5 Minuten Mehrfahrzeit pro Fahrt)</p> <p>Linie 193: LBP-Nr. 06, 07, 08, 09 und 20 (ca.2640m und 3-4 Minuten Mehrfahrzeit pro Fahrt)</p> <p>Linien 293 und 393: LBP-Nr. 06 und 28 (ca. 1060m und 1,5 Minuten Mehrfahrzeit pro Fahrt)</p> <p>Linie 194: LBP-Nr. 02, 03 und 06 (ca. 1840m und 2 Minuten Mehrfahrzeit pro Fahrt)</p> <p>Linie 494: LBP-Nr. 06 und 27 (ca. 600m und bis zu einer Minute Mehrfahrzeit pro Fahrt).</p> <p>Allein der LBP 06 als Hauptzufahrt zum Verknüpfungspunkt U/A Norderstedt Mitte trifft die Linien 278, 378, 193, 293, 393, 493, 194, 394, 494 und 594; der LBP 13 als</p>	Die konkrete Abstimmung der einzelnen Maßnahmen mit SVG und HVV erfolgt im Rahmen der Maßnahmenumsetzung.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmenvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
		<p>Hauptzufahrt zum Verknüpfungspunkt U Garstedt trifft die Linien 278, 191, 193, 295 und 395.</p> <p>Auch die LBPs mit einer Länge bis etwa 300m werden fahrzeitrelevant, da bereits vor Beginn der Strecke abgebremst werden muss und erst nach Verlassen wieder beschleunigt werden kann. Das verlängert jede Strecke nochmal um bis zu 100m. Die hier verlorengehenden Sekunden addieren sich auf, so dass die Abfahrtszeiten im weiteren Verlauf dann in die Folgeminute kippen können.</p> <p>Ein Kompensationspotential (siehe Seite 37, vorletzter Absatz) ist nicht erkennbar, da die Stadt Norderstedt bereits über eine flächendeckende Lichtsignalanlagenbeeinflussung für Busse verfügt. Es ist also davon auszugehen, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit unmittelbar auf die Reisedauer durchschlagen wird. Die Gefahr und Wahrscheinlichkeit von Anschlussverlusten zur Schnellbahn und weiteren Buslinien mit daraus resultierenden Reisezeitverlängerungen durch entstehende Wartezeiten wurde in der Vergangenheit mehrfach dargelegt und wird als bekannt vorausgesetzt. Diese Folgen sind nicht im Sinne der Förderung der Mobilitätswende.</p> <p>Hinzu kommt, dass Busse als Lärmemittenten voraussichtlich zunehmend weniger in Erscheinung treten werden. Damit und auch durch den steigenden Anteil an E-Autos wird sich die Lärmbelastung spürbar (und nicht gerechnet) reduzieren.</p> <p>Von daher stellen wir die Sinnhaftigkeit einer Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit in Frage.</p>					

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
		Zu den konkreten Auswirkungen auf einzelne Linien und deren Anschlüsse zu den Schnellbahnen und weiteren Buslinien werden wir Stellung nehmen, wenn die Straßenverkehrsbehörde/Verkehrsaufsicht uns zu Anträgen aufbauend auf die 4. Stufe der Lärmaktionsplanung beteiligen wird.					
7	Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH	<p>Auf Seite 2 (pdf-Seite 5) ist ganz oben die Rede davon, dass die Stadt „(...) verkehrsgünstig an den Autobahnen A7 und A21 (...)“ liegt. Die A21 liegt jedoch aus unserer Sicht in weiter Entfernung und hat mit dem Lärmaktionsplan somit keinerlei Bewandnis. Dafür fehlt die chronisch überlastete, das Stadtgebiet von West nach Ost querende B432 in der Prosa. Auf Seite 6 (pdf-Seite 9) ist sie erwähnt.</p> <p>Zum originären VGN-Bereich gehört der Schienenverkehr ab Seite 16 (pdf-Seite 19) bis Seite 22 (pdf-Seite 25). Hierzu haben wir keine Anmerkungen, geben weisen jedoch darauf hin, dass beim Ausbau der Eisenbahnstrecke zur U-Bahn zwischen Garstedt und Norderstedt Mitte insbesondere in nördlicher Richtung bis Richtweg Lärmschutzwände zur Bestandsbebauung hin errichtet wurden. Ferner wurden im Bereich Buchenweg einige Schallschutzfenster verbaut. Im weiteren Verlauf bis Norderstedt Mitte haben Anwohnende durch Carports und Palisaden selbst ein Art Lärmschutz errichtet, der bereits vorm U-Bahn-Bau vorhanden war. Entlang der Eisenbahnstrecke ist dies jedoch nicht der Fall, allerdings ist der überwiegende Teil der Bebauung erst nach 1953 mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke errichtet worden.</p>	<p>Die Aussage zur A 21 bezieht sich auf die Anbindung Norderstedts über die B 432/B 75. Da dies durchaus missverständlich sein kann, wird der Hinweis auf die A 21 aus dem Bericht herausgenommen.</p> <p>Die Taktung der A2 wird im Bericht angepasst.</p> <p>Die Dopplung zur Linie 194 wird entfernt.</p> <p>Die Teilabschnitte der Ulzburger Straße werden in Harckesheyde bis Quickborner Straße und Glashütter Weg bis Harckesheyde abgeändert.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
		<p>Auf Seite 32 (pdf-Seite 35) ist die Taktung der Linie A2 mit 10/20/40 abweichend von der Praxis mit 10/20/30 dargestellt.</p> <p>Auf den Seiten 32/33 (pdf-Seiten 35/36) ist die Linie 194 zweimal nahezu identisch gelistet.</p> <p>Im Bereich der „allgemeinen Straßengestaltung“ auf Seite 43 (pdf-Seite 46) überschneiden sich die Bereiche der Ulzburger Straße. So schließt der Bereich „Ulzburger Straße von Glashütter Weg bis Quickborner Straße“ den darüber aufgeführten Abschnitt „Ulzburger Straße Nord von Harckesheyde bis Quickborner Straße“ mit ein.</p> <p>In Tabelle 17 liegt die „Umrüstung der Güterwagen im Bestand auf leisere Bremsbauarten“ außerhalb des städtischen Wirkungsspektrums.</p>					

Abwägungstabelle Beiräte:

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmenvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
1	Seniorenbeirat	<p><u>Schienerverkehr</u> Seit dem 20.8.2023 werden auf der AKN Linie A2 die neuen Triebwagen des Typs Lint54 anstelle der älteren VTE-Triebwagen eingesetzt. Sind die geänderten Lärmwerte in den Planungen berücksichtigt worden? Der Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde 4 (Abb. 6) für den Schienenverkehr weist das Datum 17.11.2022 aus. Ggf. ergeben sich weniger Lärmbrennpunkte.</p> <p><u>Bahnverkehr</u> Mit der Veröffentlichung des fünften regionalen Nahverkehrsplans 2022-2026 sind neue verkehrspolitische Ziele für die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg vereinbart worden. Nach dem neuen Nahverkehrsplan soll der ÖV-Anteil am Modal Split auf 15 % bis 2026 erhöht werden und der ÖPNV bis 2032 vollständig emissionsfrei werden. Die AKN hat auf der Linie A2 ab 15.3.2024 Samstag den 20 Minuten Takt auf 30 Minuten verlängert. Außerdem entfallen die Nachtverkehre von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag in der Zeit zwischen 01.30 und 4.00 Uhr ersatzlos. Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen hat angekündigt, dass weniger Züge in Schleswig-Holstein fahren werden. Grund ist laut Ministerium, dass der Bund kein zusätzliches Geld für den regionalen Schienenverkehr gibt. Damit sind weitere Einschränkungen beim Eisenbahnverkehr zu befürchten. Die Einführung eines Regionalexpresses nach Neumünster erscheint zumindest fraglich.</p>	<p><u>Schienerverkehr:</u> Die Lärmkartierung beruht entsprechend der rechtlichen Vorgaben auf Daten des Jahres 2021.</p> <p><u>Busverkehr:</u> Der tatsächliche Zeitverlust durch Tempo 30 für den Busverkehr kann nicht allgemein abgeschätzt werden, sondern muss für jeden Abschnitt individuell geprüft werden. Die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Umlaufzeiten, Anschlüsse, etc. und mögliche Kompensationsmaßnahmen müssen im Rahmen der Maßnahmenumsetzung geprüft und mit den Verkehrsträgern abgestimmt werden.</p> <p><u>Erhöhung der Qualität des Verkehrsflusses:</u> Der Grund dafür, dass keine weiteren Potentiale für Lichtsignalanlagen identifiziert werden, liegt an den nicht vorhandenen Lichtsignalanlagen an den Lärmbrennpunkten. Das</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
		<p>Wie soll so eine Reduzierung des Individualverkehrs und damit des Verkehrslärms erreicht werden? Wie soll die AKN emissionsfrei (Seiten 31/32) und damit leiser werden, wenn gerade vor 10 Jahren neue Dieseltreibwagen angeschafft wurden? CO2-Zertifikate lösen die Lärmproblematik nicht.</p> <p><u>Busverkehr</u> Vorgesehen ist eine verbesserte Flächenerschließung im Stadtverkehr Norderstedt. Umgesetzt wird eine Erschließung durch E-Klein-/ Midibusse im Glashütter Damm. Warum ist eine Kleinbusbedienung für das Gebiet Harkshörn nicht vorgesehen? Auch hier ist eine Bebauung geplant, aber ebenfalls noch nicht in der Umsetzung.</p> <p>Auf mehreren Hauptverkehrsstraßen, die gerade von Bussen genutzt werden, ist Tempo 30 geplant. Die Geschwindigkeit der Busse wird sich zwangsläufig deutlich reduzieren. Die Fahrzeiten werden sich verlängern. Die Attraktivität des ÖPNV wird schwinden. Um die Taktung beizubehalten, müssten mehr Busse unterwegs sein. Anderenfalls würden tagsüber, wenn die Taktung bereits geringer als zu den Hauptverkehrszeiten ist und überwiegend Seniorinnen und Senioren unterwegs sind, weniger Fahrten angeboten werden.</p> <p><u>Bebauungspläne</u> In den letzten Runden wurde die anlassbezogene Überarbeitung bzw. Neuaufstellung von B-Plänen entlang der Straßenzüge Ulzburger Straße, Segeberger Chaussee, Ohechaussee und Ochsenzoller Straße empfohlen, der zur Gewährleistung eines städtebaulich verträglichen</p>	<p>Glasfasernetz hat hier keinen Einfluss.</p> <p><u>Fahrbahnoberflächen:</u></p> <p>Derzeit überwiegen für die Stadt Norderstedt die Nachteile beim Einbau von lärmarmem Asphalt innerorts. Diese sind u.a. hohe Kosten, geringe Haltbarkeit durch die Geschwindigkeiten innerorts und erhöhter Aufwand beim Winterdienst. Die Entwicklung wird allerdings weiterverfolgt.</p>				

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmenvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
		<p>Lärmschutzes führt. Als Planungsziele wurden eine lärmabschirmende Bauweise bzw. Baukörper und die Anordnung lärmunempfindlicher Nutzungen zur Straße formuliert. Die Stadt reagiert anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen im Sinne der Lärmaktionsplanung. Die Empfehlungen sollten jeweils bei Baumaßnahmen berücksichtigt werden.</p> <p>Warum wird beispielsweise an der Ulzburger Straße oder Ochsenzoller Straße nach wie vor bei den zahlreichen Neubauten keine lärmabschirmende geschlossene Blockbebauung durchgesetzt? Vielmehr werden Wohnbauten mit ungeschützten (unverglasten) Balkonen zur Hauptstraße hin zugelassen. Gerade Senioren und Seniorinnen verbringen mehr Zeit in ihrer Wohnung als Berufstätige und sind so auf ruhige Orte im zuhause angewiesen.</p> <p><u>Fahrbahnoberflächen</u> „Ebene, glatte und lärmarme Fahrbahnoberflächen sind für die Lärminderung von hoher Bedeutung. Daher wurden die Lärmbrennpunkte auf Ihren Fahrbahnzustand hin überprüft.“ Dabei wurden nur zwei Brennpunkte identifiziert. Da die Lärmaktionsplanung einen Zeitraum von mehreren Jahren umfasst, stellt sich die Frage, weshalb nicht auch die zurzeit nur notdürftig reparierten Fahrbahnen mitaufgeführt werden. Die Verwendung von lärm mindernden Belägen wird mit einem Satz abgetan. Auf der BAB A7 sind stellenweise derartige Beläge verwendet worden. Die geringeren Laufgeräusche sind deutlich wahrnehmbar. Warum wird</p>					

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
		<p>nicht wenigstens einmal (wieder) an lärmbelasteten Stellen wie zum Beispiel am Seniorenhaus Hog'n Dor (Ecke Ulzburger Straße / Alter Kirchenweg), ein Versuch mit neuen lärmindernden Belägen unternommen? Es fehlt im Bericht die Auseinandersetzung mit dem Thema.</p> <p><u>Erhöhung der Qualität des Verkehrsflusses</u> „Die Reduzierung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen verspricht eine Reduzierung der Lärmbelastung um 1 bis 3 dB(A). Einer Verstetigung dienlich sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wie z. B. die Lichtsignalkoordinierung oder Nachtabstimmung von Lichtsignalanlagen (LSA). Die Lichtsignalanlagen an 16 Lärmbrennpunkten sind bereits koordiniert. Weitere Abschnitte zur Einrichtung einer Lichtsignalkoordinierung konnten nicht identifiziert werden.“ Um den Verkehrsfluss insgesamt zu verstetigen, stellt sich die Frage, ob das vorhandene Glasfasernetz von wilhelm.tel die kostengünstige Möglichkeit bietet, alle Lichtsignalanlagen in der Stadt zu koordinieren. Kann eine optische Lenkung beispielsweise durch Geschwindigkeitsanzeigen für eine „grüne Welle“ sorgen?</p> <p><u>Lärminderung bei besonderen Einrichtungen</u> Grundlage der Lärminderungsplanung ist die Richtlinie 2002/49/EG. Dort steht im Artikel 2 Geltungsbereich: „(1) Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten ..., in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.“</p>					

Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
		Lärmsensible Einrichtungen wie beispielsweise Kindergärten, Schulen und Senioreneinrichtungen sollten im Fokus der zukünftigen Lärminderungsplanung stehen. Dabei sollten verkehrliche aber gerade auch bauliche Maßnahmen betrachtet werden.					