

Bericht

Lärmaktionsplanung der Runde 4

Stadt Norderstedt



Bildquelle: Lärmkontor GmbH

11. November 2024

Ramboll Deutschland GmbH | Smart Mobility DE
(vormals LK Argus GmbH)

Bericht

Lärmaktionsplanung der Runde 4

Stadt Norderstedt

Auftraggeber

Stadt Norderstedt

Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften

Rathausallee 50

22846 Norderstedt

Auftragnehmer

Ramboll Deutschland GmbH |

Smart Mobility DE

(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Michael.Schreiber@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Ashkan Ardeshirdavani M. Sc.

Berlin, 11. November 2024

1	Einleitung	1	Stadt Norderstedt
			LAP 4. Runde
			Bericht
			11.11.2024
1.1	Untersuchungsgebiet	1	
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	2	
1.3	Auslösepegel und Grenzwerte	4	
1.4	Zuständige Behörden	4	
1.5	Methodische Vorgehensweise	5	
2	Bestandsanalyse	6	
2.1	Straßenverkehr	6	
	2.1.1 Auswertung der Lärmkarten der Runde 4	6	
	2.1.2 Verortung der Lärmbetroffenheiten	11	
2.2	Schienenverkehr	16	
	2.2.1 Auswertung der Lärmkarten der Runde 4	16	
	2.2.2 Verortung der Lärmbetroffenheiten	21	
2.3	Flugverkehr	24	
	2.3.1 Auswertung der Lärmkarten der Runde 4	24	
3	Evaluation der Maßnahmen der Runden 1 bis 3	28	
4	Vorhandene Planungen	29	
4.1	Fortschreibung Radverkehrskonzept 2019	29	
4.2	Regionaler Nahverkehrsplan 2022 - 2026	30	
4.3	Fußverkehrskonzept 2014	31	
4.4	Bebauungspläne	32	
5	Fortschreibung der Maßnahmenplanung	33	
5.1	Straßenverkehr	33	
	5.1.1 Fahrbahnoberflächen	33	
	5.1.2 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	34	
	5.1.3 Erhöhung der Qualität des Verkehrsflusses	39	
	5.1.4 Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung	40	

Stadt Norderstedt	5.1.5	Lärmschutz am Ausbreitungsweg	43
LAP 4. Runde	5.1.6	Passiver Schallschutz	43
Bericht	5.1.7	ÖPNV-Maßnahmen und langfristige Strategien	44
11.11.2024	5.2	Schienenverkehr	45
6		Wirkungsanalyse	46
7		Ruhige Gebiete	50
	7.1	Aktualisierung der ruhigen Gebiete	50
	7.2	Hinweise zum Schutz ruhiger Gebiete vor Fluglärm	52
8		Mitwirkung der Öffentlichkeit	54
		Tabellenverzeichnis	55
		Abbildungsverzeichnis	56
		Anlagenverzeichnis	56

1 Einleitung

Für die Stadt Norderstedt wird der Lärmaktionsplan der Runde 3 (LAP 3) nach EU-Umgebungslärmrichtlinie¹ fortgeschrieben. Das Ziel der Lärmaktionsplanung für die Stadt Norderstedt besteht darin, die Lebensqualität zu verbessern, indem Maßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelastung zu verringern. Konkret wird angestrebt, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, die Lärmbelästigung zu reduzieren und den Einwohnenden eine ungestörte Nachtruhe zu gewährleisten.

Der Lärmaktionsplan der Runde 4 der Stadt Norderstedt setzt die bisherigen Bearbeitungsrunden (Runden 1 bis 3) fort. Die darin enthaltenen Maßnahmen werden anhand der aktualisierten Lärmkartierung von der LÄRMKONTOR GmbH auf ihre Aktualität und weitere Umsetzbarkeit hin überprüft und gegebenenfalls ergänzt.

Der Bericht dokumentiert die rechtlichen Rahmenbedingungen und Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung der Runde 4. Der Untersuchungsraum wird dargestellt, die Vorgehensweise erläutert und die Verantwortlichkeiten der Stadt in Bezug auf die Lärmaktionsplanung Norderstedt benannt. Anschließend werden anhand der Kartierungsergebnisse die Lärmbrennpunkte ermittelt.

Auf Basis der vorliegenden Kartierungsergebnisse werden die Lärmbrennpunkte hergeleitet und darauf aufbauend die Maßnahmen des vorangegangenen Lärmaktionsplans in die Maßnahmenplanung der Runde 4 überführt und fortgeschrieben. Zum Schluss erfolgt eine Wirkungsanalyse.

Die ruhigen Gebiete werden aus der Runde 3 übernommen und mit den aktuellen Lärmkarten abgeglichen.

1.1 Untersuchungsgebiet

Norderstedt ist eine Stadt in der Metropolregion Hamburg, gelegen im Kreis Segeberg im Bundesland Schleswig-Holstein. Auf einer Fläche von etwa 5.810 Hektar² leben etwa 80.316 Einwohner*innen³ (Stichtag: 15.05.2022). Das

¹ Richtlinie 2002 / 49 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002, geändert durch: Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1226 der Kommission vom 21. Dezember 2020 Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 269/65 vom 28.07.2021.

² Statistische Informationen der Stadt Norderstedt, online verfügbar unter: <https://www.norderstedt.de/Politik-und-Rathaus/Stadtportrait/Zahlen-Daten-Fakten/>, Letzter Zugriff am 12.09.2023

³ Zensus 2022 in Schleswig-Holstein, online verfügbar unter: <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/zensus-2022-in-schleswig-holstein-65915>

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

ergibt eine Bevölkerungsdichte von 1.382 Einwohner pro km². Die Stadt Norderstedt ist in die Stadtteile, Garstedt, Harksheide, Glashütte, Friedrichsgabe und Norderstedt-Mitte gegliedert.

Die Stadt liegt verkehrsgünstig an der Autobahn A7, die eine schnelle Anbindung an Hamburg sowie andere Städte in Schleswig-Holstein und darüber hinaus gewährleistet. Die Stadt Norderstedt ist wie der gesamte Kreis Segeberg, die Nachbarkreise Pinneberg und Stormarn sowie weitere Hamburg-Umlandkreise Teil des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv). Auf der Schiene bilden die U-Bahnlinie U1 Norderstedt Mitte – HH Hbf. – Großhansdorf und die A2 Norderstedt Mitte – Kaltenkirchen – Neumünster das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Ein umfangreiches Busnetz, das die Stadt und die umliegenden Gemeinden abdeckt, ergänzt den ÖPNV auf der Straße. Der Flughafen Hamburg liegt in unmittelbarer Nähe von Norderstedt.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)⁴, das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005⁵ die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm⁶ in nationales Recht umsetzt.

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher geregelt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen zu regeln.

Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über

⁴ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) geändert worden ist.

⁵ Gesetz zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005; Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005.

⁶ Richtlinie 2002 / 49 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002, geändert durch: Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1226 der Kommission vom 21. Dezember 2020 Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 269/65 vom 28.07.2021.

die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen und spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Gemäß § 47 BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Untersuchungsraumes und der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwerte für die Zahl der Personen, die durch die Maßnahmen von einer Lärminderung profitieren.

Gemäß § 47 Abs. 6 BImSchG und § 47d Abs. 6 BImSchG sind die im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz StVG, Straßenverkehrsordnung StVO) durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Seit dem 31. Dezember 2021 ist nach der 34. BImSchV § 5 Abs. 1 ein neues Berechnungsverfahren⁷ für den Umgebungslärm anzuwenden. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der dritten Runde (besonders die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen) ist daher nicht möglich. Zusätzlich wurden die Grenzen der Pegelklassen nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 BImSchV überarbeitet. Eine neue Rundungsregelung führt zu einer Verschiebung der Klassengrenzen um 0,5 dB(A). Es wird eine deutliche Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber der vorherigen dritten Runde erwartet⁸.

Zusätzlich sind im Vergleich zur dritten Runde nach der 34. BImSchV § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 neben der Anzahl lärmbeeinträchtigter Menschen durch den Straßenver-

⁷ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), veröffentlicht am 28. Dezember 2018 im Bundesanzeiger AT 28.12.2018 B7.

⁸ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, März 2022

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

kehr auch Angaben zur geschätzten Zahl ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung aufzuführen. Diese sind nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG zu ermitteln.

1.3 Auslösepegel und Grenzwerte

Es gibt in Deutschland keine verbindlichen Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Gemäß der Lärmwirkungsforschung ist statistisch nachweisbar, dass bei Mittelungspegeln am Gesamttag über 65 dB(A) bzw. nachts über 55 dB(A) das Risiko von Herz- / Kreislauferkrankungen zunimmt.

Bei der aktuellen Lärmaktionsplanung werden daher wie in Runde 3 folgende Mittelungspegel herangezogen:

- 24-Stundenwert (L_{DEN}) ≥ 65 dB(A) und / oder
- Nachtwert (L_{Night}) ≥ 55 dB(A).

Im Leitbild „Lärminderungsplanung Norderstedt“ werden darüber hinaus als Ziele zur Sicherung der Aufenthaltsqualität im Freien mit ungestörter Kommunikation 55 dB(A) L_{DEN} bzw. zur Gewährleistung eines ungestörten Nachtschlafes 45 dB(A) L_{Night} für Wohnnutzungen angestrebt.⁹

1.4 Zuständige Behörden

Die Lärmkartierung des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs wurde im Auftrag der Stadt Norderstedt (Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr) durch die LÄRMKONTOR GmbH erarbeitet. Die Lärmaktionsplanung liegt gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG in der Verantwortung der Stadt Norderstedt. Zuständig dort ist:

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

⁹ Leitbild „Lärminderungsplanung Norderstedt“; Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr der Stadt Norderstedt vom 20.06.2002

1.5 Methodische Vorgehensweise

Der Lärmaktionsplan der Runde 4 für die Stadt Norderstedt umfasst folgende Schwerpunkte:

- Bestandsanalyse (Kapitel 2),
- Evaluation der Maßnahmen der Runden 1 bis 3 (Kapitel 3),
- Berücksichtigung der vorhandenen Planung (Kapitel 4),
- Fortschreibung der Maßnahmenplanung (Kapitel 5),
- Wirkungsanalysen (Kapitel 6),
- Ruhige Gebiete (Kapitel 7) und
- Mitwirkung der Öffentlichkeit (Kapitel 8).

Die Bestandsanalyse umfasst die Ergebnisse der aktuellen Lärmsituation und analysiert die Lärmbrennpunkte (LBP) für den Straßenverkehr. Bereits vorhandene Planungen werden hinsichtlich ihrer Wechselwirkungen zur Lärmaktionsplanung dargestellt und die umgesetzten Verkehrsvorhaben seit dem ersten Lärmaktionsplan berücksichtigt.

Die in den letzten Runden vorgeschlagenen Maßnahmen werden auf ihren Umsetzungsstand hin überprüft. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung analysiert, ob sie weiter Gültigkeit haben. Anschließend wird für die möglichen Handlungsspielräume eine Wirkungsprognose erstellt.

Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wird auch der Schutz von ruhigen Gebieten vor Lärm gefordert. Die bereits in der Runde 3 festgesetzten ruhigen Gebiete werden übernommen und anhand der aktuellen Lärmkartierung überprüft.

Die Öffentlichkeit wird über die Lärmaktionsplanung informiert und an der Planung beteiligt.

2 Bestandsanalyse

In der Bestandsanalyse wird die Lärmkartierung der Runde 4 für den Straßen-, Schienen- und Flugverkehr ausgewertet.

2.1 Straßenverkehr

2.1.1 Auswertung der Lärmkarten der Runde 4

Für Norderstedt erfolgte die Lärmkartierung der Runde 4 entsprechend den rechtlichen Vorgaben für alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Hierrunter fallen die folgenden Hauptverkehrsstraßen(-abschnitte):

- Landesstraße L 284 (Schleswig-Holstein-Straße),
- Bundesstraße B 432 (Segeberger Chaussee und Ohechaussee),
- Bundesautobahn A 7,
- Langenhorner Chaussee (zwischen Segeberger Chaussee und der Stadtgrenze),
- Tangstedter Landstraße (zwischen Poppenbütteler Straße und der Stadtgrenze) und,
- Zeppelinstraße.

Neben diesen wurden freiwillig weitere lärmrelevante Straßen in der Lärmkartierung berücksichtigt. Die verpflichtend zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen und die weiteren freiwillig kartierten Straßen ergeben das Gesamtstraßennetz (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2).

Im Vergleich zur Runde 3 sind drei Straßen neu in der Lärmkartierung enthalten:

- Lawaetzstraße,
- Horst-Embacher-Allee und
- An ´n Slagboom.

Dagegen sind folgende Straßen, die in der Runde 3 lärmkartiert waren, nicht mehr in der aktuellen Lärmkarte enthalten:

- Henstedter Weg,
- Mühlenweg,

- Friedrichsgaber Weg nördlich der Waldstraße,
- Lütjenmoor,
- Hempberg und
- Lemsahler Weg.

In Tabelle 1 ist die geschätzte Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner für das pflichtkartierte Straßennetz aufgeführt. Tabelle 2 zeigt die entsprechenden Werte für das gesamte kartierte Straßennetz. Demnach sind, bezogen auf das Gesamtstraßennetz, von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) am Gesamttag 9.000 und von $L_{Night} \geq 55$ dB(A) in der Nacht 10.600 Bewohnende betroffen. Das entspricht rund 11,2 % bzw. 13,2 % der Gesamtbevölkerung von Norderstedt.

Ein Vergleich der damaligen und der heutigen Lärmbetroffenheiten ist zum einen aufgrund der unterschiedlich kartierten Straßenabschnitte und zum anderen aufgrund des geänderten Berechnungsverfahrens (BUB) sowie Verschiebung der Klassengrenzen nicht möglich.

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm im **Hauptstraßennetz** belasteten Menschen¹⁰

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völker- ung	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völkerung
			ab 50 bis 54	2.400	3,0 %
ab 55 bis 59	3.800	4,7 %	ab 55 bis 59	1.400	1,7 %
ab 60 bis 64	1.700	2,1 %	ab 60 bis 64	1.400	1,7 %
ab 65 bis 69	1.500	1,9 %	ab 65 bis 69	100	0,1 %
ab 70 bis 74	1.100	1,4 %	ab 70	0	
ab 75	100	0,1 %			
Summe	8.200	10,2 %	Summe	5.300	6,6 %

Quelle: Lärmkontor GmbH.

¹⁰ Gesamtbevölkerung 80.316 Einwohner, Zensus 2022 in Schleswig-Holstein, online verfügbar unter: <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/zensus-2022-in-schleswig-holstein-65915>

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm im **Gesamtstraßennetz** belasteten Menschen

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung
			ab 50 bis 54	9.500	11,8 %
ab 55 bis 59	11.000	13,7 %	ab 55 bis 59	7.600	9,5 %
ab 60 bis 64	8.800	11,0 %	ab 60 bis 64	2.800	3,5 %
ab 65 bis 69	6.700	8,3 %	ab 65 bis 69	200	0,2 %
ab 70 bis 74	2.200	2,7 %	ab 70	0	
ab 75	100	0,1 %			
Summe	28.800	35,9 %	Summe	20.100	25,0 %

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Tabelle 3 und Tabelle 4 geben für die Stadt Norderstedt einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern entlang des Hauptstraßennetzes bzw. des Gesamtstraßennetzes. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln am Gesamtstraßennetz sind 4.300 Wohnungen und 17 Schulgebäude betroffen. Ein Krankenhaus gibt es in Norderstedt nicht. Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung sind in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 3: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, und Krankenhäuser im Hauptstraßennetz

L_{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
ab 55	18,5	3.820	31	0
ab 65	3,6	1.220	6	0
ab 75	0,8	30	0	0

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Tabelle 4: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, und Krankenhäuser im Gesamtstraßennetz

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
ab 55	28,7	13.720	75	0
ab 65	6,7	4.270	17	0
ab 75	1,1	30	0	0

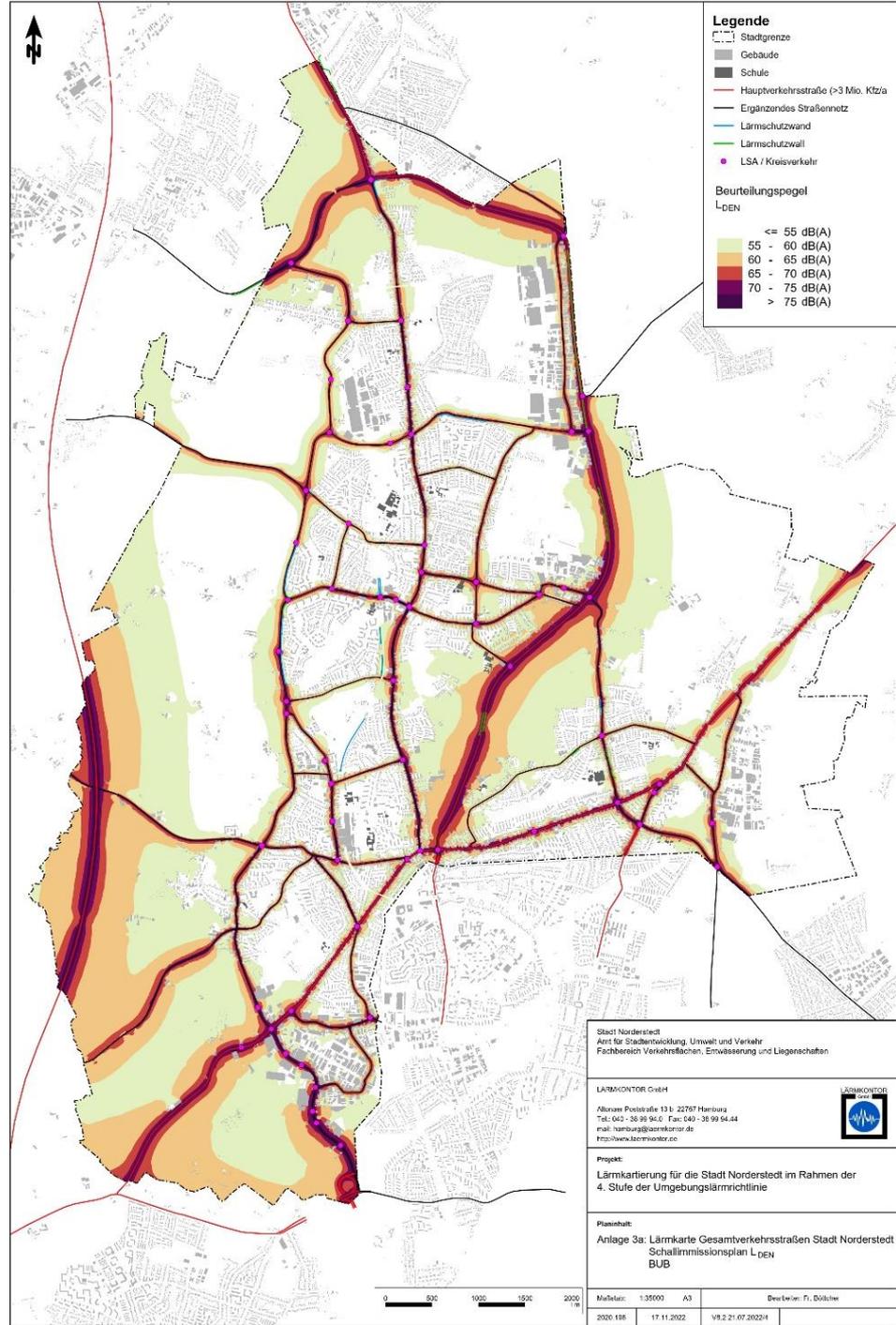
Quelle: Lärmkontor GmbH.

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Norderstedt (Straßenverkehr)

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Hauptverkehrsstraßen- netz	3	1.462	372
Gesamtstraßennetz	11	5.197	1.324

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Abbildung 1: Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde 4 für das Gesamtstraßennetz

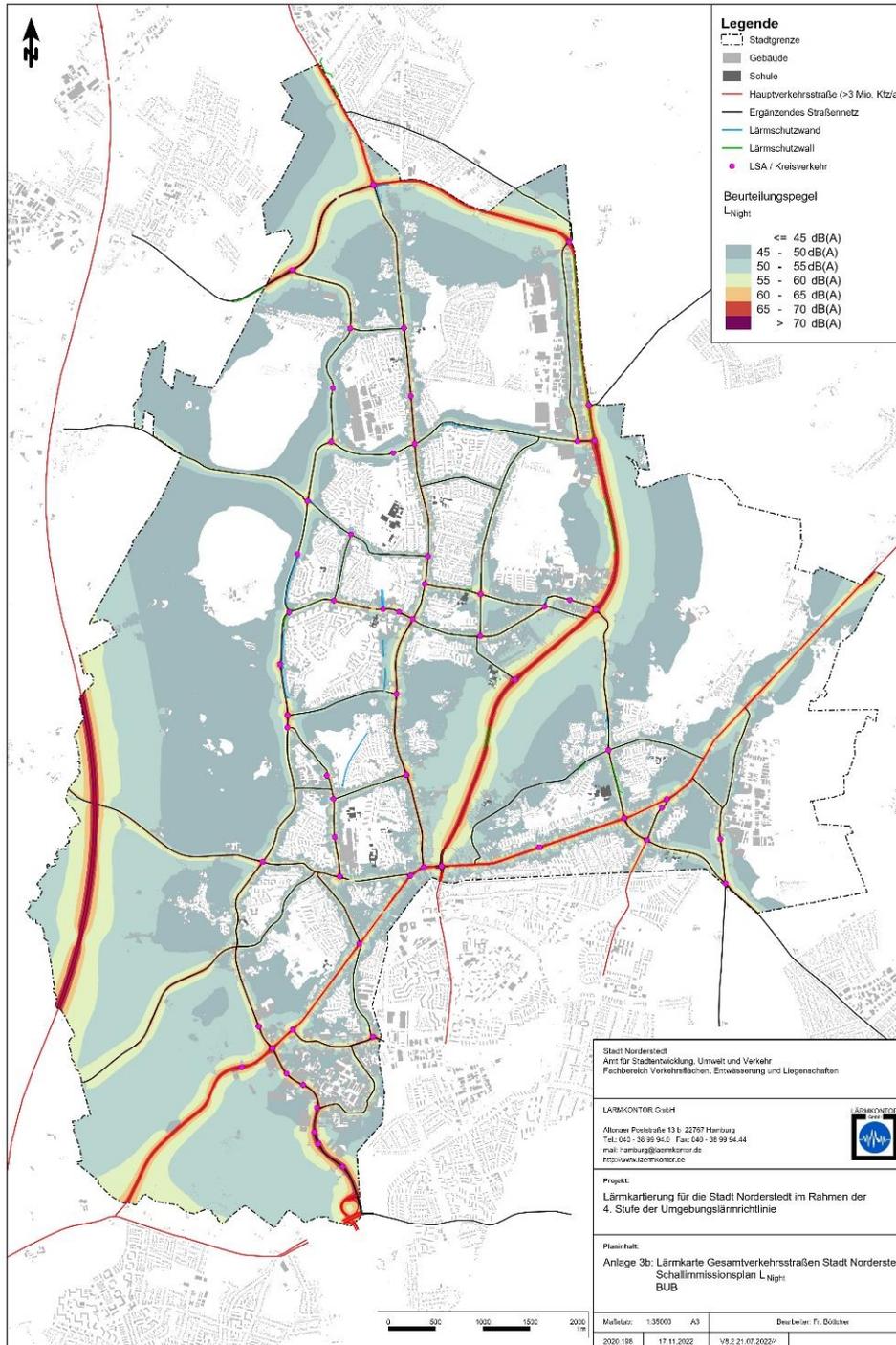


Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

Abbildung 2: Schallimmissionsplan L_{Night} der Runde 4 für das Gesamtstraßennetz

Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde

Bericht
 11.11.2024



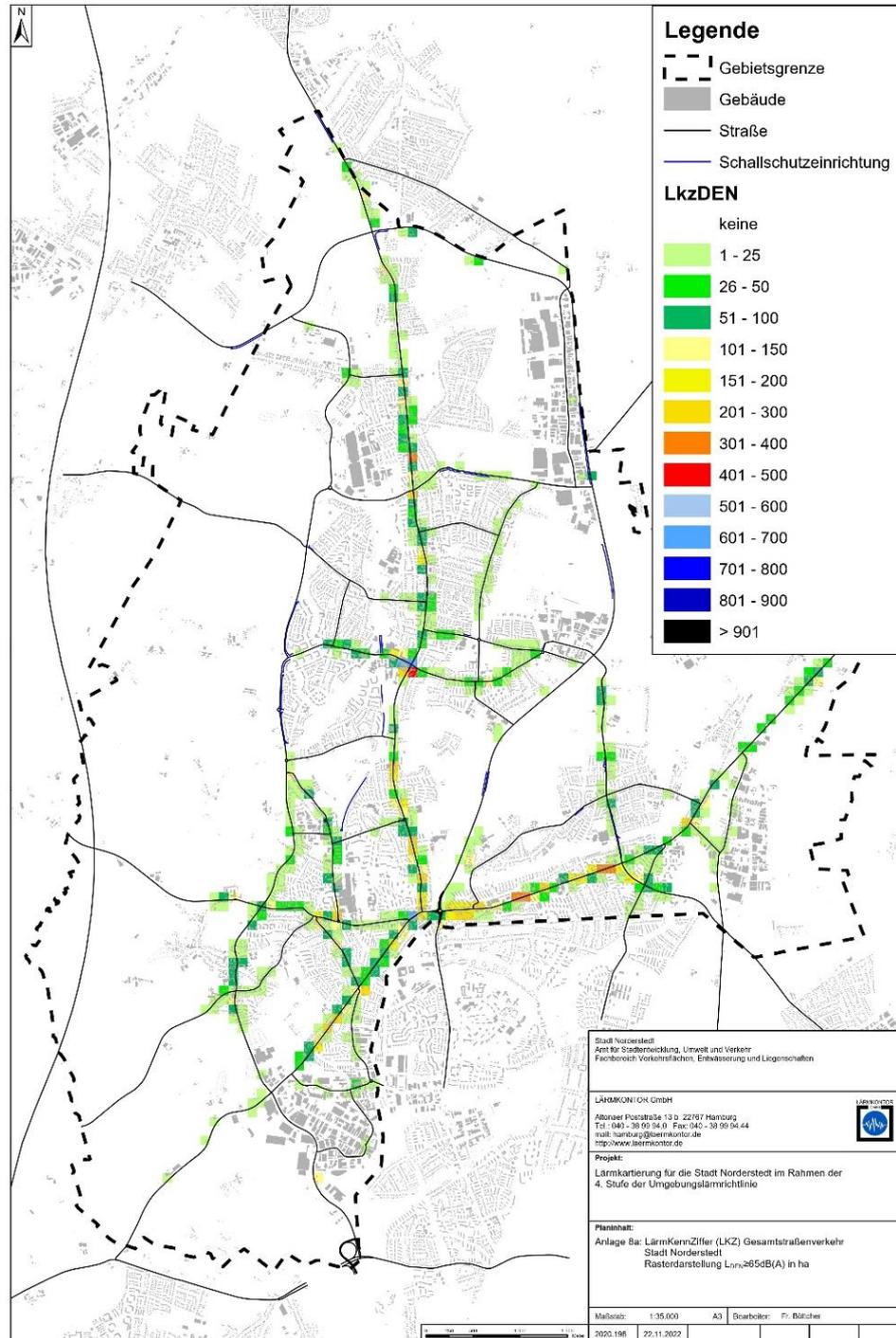
Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

2.1.2 Verortung der Lärmbetroffenen

Die Lärmbetroffenheiten werden über die Lärmkennziffer abgebildet (vgl. Abbildung 3 und Abbildung 4) Die Lärmkennziffer stellt den Zusammenhang zwischen der Anzahl der Lärmbetroffenen oberhalb der Auslösewerte

($L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ am Gesamttag und $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$ nachts) und der Höhe der Lärmpegel in einem 100 m x 100 m Raster dar.

Abbildung 3: LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$, Gesamtstraßennetz

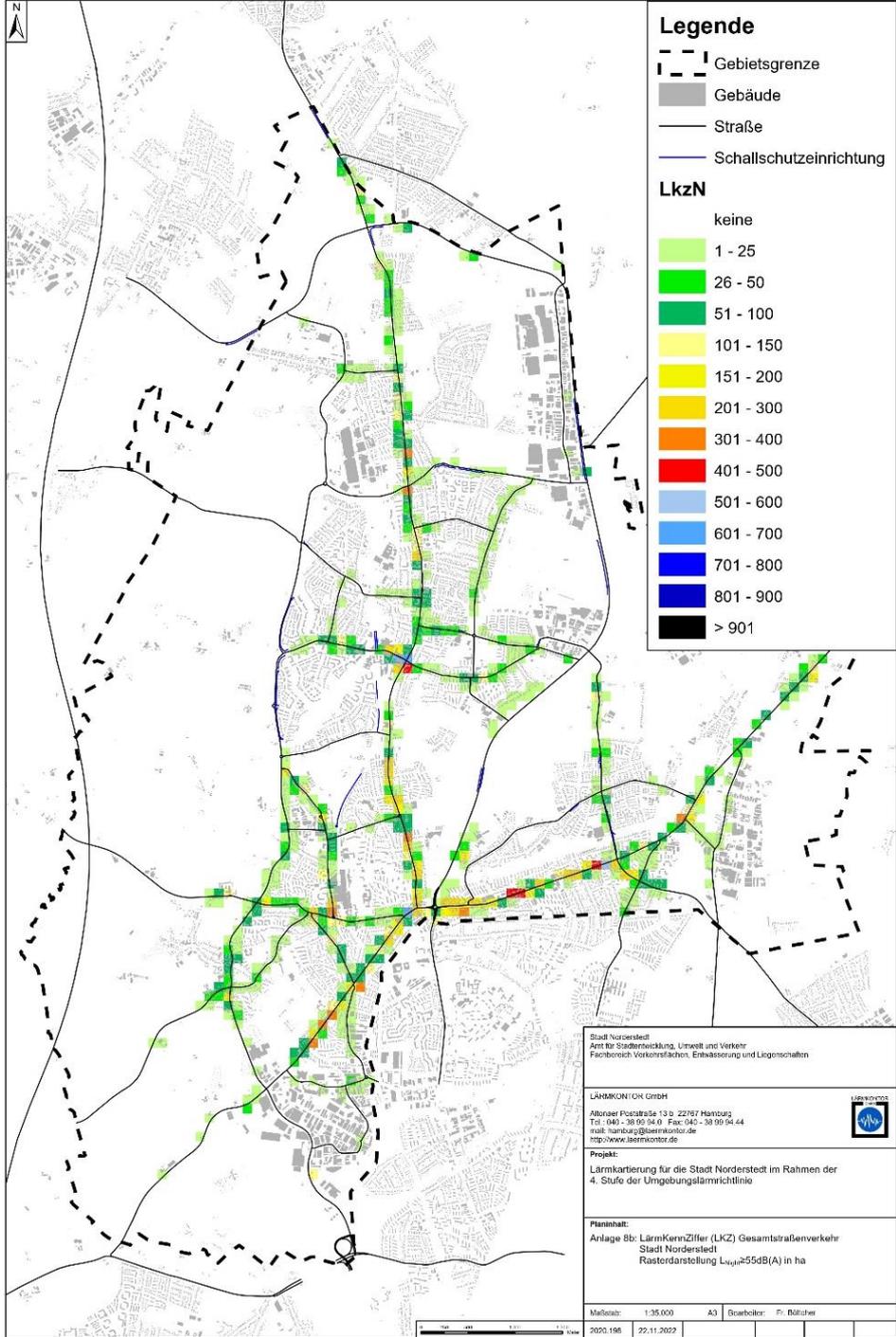


Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

Abbildung 4: LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{Night} \geq 55$ dB(A), Gesamtstraßennetz

Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde

Bericht
11.11.2024



Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

Um die akustisch besonders auffälligen Bereiche hervorzuheben, werden die Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit und einer Lärmkennziffer > 50

zu Lärmbrennpunkten zusammengefasst¹¹. Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist es, vordringlich für diese Abschnitte geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln. Eine Übersicht über die Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs geben die Tabelle 6 und die Abbildung 5.

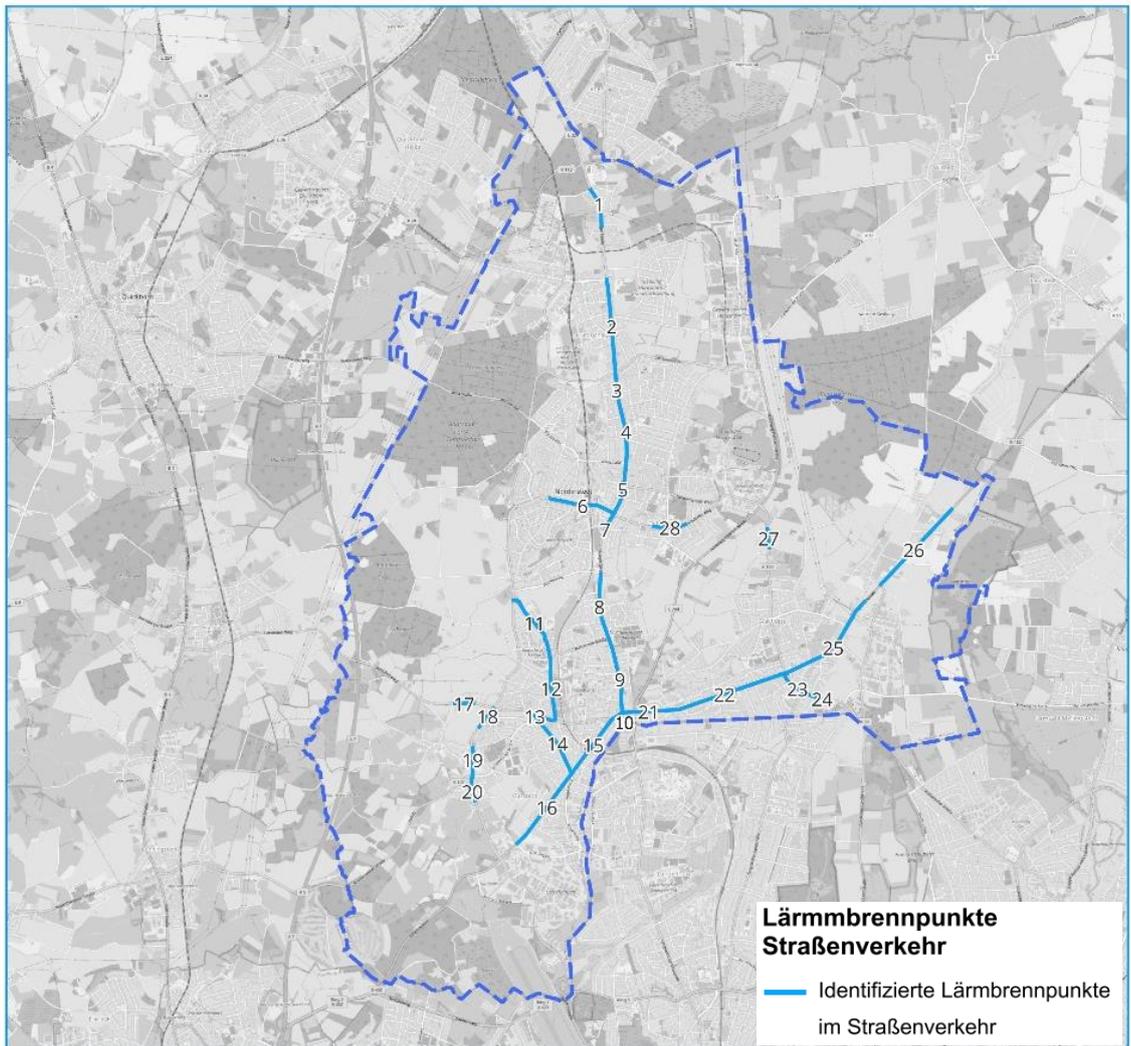
Tabelle 6: Identifizierte Lärmbrennpunkte Straßenverkehrslärm

Nr.	Straßenabschnitt	Höchste LKZ _{DEN}	Höchste LKZ _N
1	Ulzburger Straße von Schleswiger Hagen bis Flensburger Hagen	150	150
2	Ulzburger Straße von Quickborner Straße bis Friedrichsgaber Weg	400	400
3	Ulzburger Straße von Friedrichsgaber Weg bis Steindamm	300	400
4	Ulzburger Straße von Steindamm bis Waldstraße	200	300
5	Ulzburger Straße von Waldstraße bis Rathausallee	700	700
6	Rathausallee von Ulzburger Straße bis Friedrichsgaber Weg	700	700
7	Ulzburger Straße von Rathausallee bis Heidbergstraße	500	500
8	Ulzburger Straße von Buchenweg bis Marommer Straße	300	300
9	Ulzburger Straße von Marommer Straße bis Ohechaussee	300	400
10	Ohechaussee von Ochsenzoller Straße bis Schleswig-Holstein-Straße	700	700
11	Horst-Embacher-Allee – Kohfurth von Friedrichsgaber Weg bis Stettiner Straße	150	200
12	Kohfurth – Berliner Allee von Stettiner Straße bis Ochsenzoller Straße	300	400
13	Ochsenzoller Straße von Birkenweg bis Berliner Allee	300	400
14	Tannenhofstraße von Ochsenzoller Straße bis Ohechaussee	200	400
15	Ohechaussee von Ochsenzoller Straße bis Tannenhofstraße	300	400
16	Ohechaussee von Tannenhofstraße bis In de Tarpen	300	400
17	Friedrich-Ebert-Straße von Kornhoop bis Wertstoffhof Norderstedt	150	150

¹¹ Berücksichtigt werden diejenigen Abschnitte, an denen mindestens zweimal eine LKZ > 50 vorhanden ist.

Nr.	Straßenabschnitt	Höchste LKZ _{DEN}	Höchste LKZ _N
18	Friedrichsgaber Weg von Möhlenbarg bis Friedrich-Ebert-Straße	100	100
19	Niendorfer Straße von Kirchenstraße bis Ochsenzoller Straße	100	100
20	Niendorfer Straße von Ochsenzoller Straße bis Kahlenkamp	150	200
21	Segeberger Chaussee von Schleswig-Holstein-Straße bis Wilhelm-Busch-Platz	300	400
22	Segeberger Chaussee von Wilhelm-Busch-Platz bis Poppenbütteler Straße	400	600
23	Poppenbütteler Straße von Segeberger Chaussee bis Tangstedter Landstraße	200	300
24	Poppenbütteler Straße von Tangstedter Landstraße bis Poppenbütteler Straße 268	100	100
25	Segeberger Chaussee von Poppenbütteler Straße bis Segeberger Chaussee 277	300	400
26	Segeberger Chaussee von Hofweg bis Segeberger Chaussee 398	150	200
27	Poppenbütteler Straße von Poppenbütteler Straße 39 bis Poppenbütteler Straße 65	100	150
28	Alter Kirchenweg – Marktplatz – Stonsdorfer Weg ; von Alter Kirchenweg 27a bis Stonsdorfer Weg 5a	-	150

Abbildung 5: Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende

2.2 Schienenverkehr

2.2.1 Auswertung der Lärmkarten der Runde 4

Für Norderstedt erfolgte die Lärmkartierung der Runde 4 für die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahnstrecke, die durch die Linien A2 und U1 befahren wird (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 7).

In Tabelle 7 ist die geschätzte Anzahl der von Schienenverkehrslärm betroffenen Einwohner aufgeführt. Demnach sind, bezogen auf den Schienenverkehr, von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) am Gesamttag und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) in der Nacht je 100 Bewohnende betroffen.

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen¹²

Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde

Bericht
11.11.2024

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völkerung
			ab 50 bis 54	300	0,4 %
ab 55 bis 59	500	0,6 %	ab 55 bis 59	100	0,1 %
ab 60 bis 64	100	0,1 %	ab 60 bis 64	0	0,0 %
ab 65 bis 69	100	0,1 %	ab 65 bis 69	0	0,0 %
ab 70 bis 74	0	0,0 %	ab 70	0	0,0 %
ab 75	0	0,0 %			
Summe	700	0,9%	Summe	400	0,5 %

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Tabelle 8 gibt für die Stadt Norderstedt einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern entlang dem Schienennetz. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln im Schienenverkehr sind 30 Wohnungen betroffen. Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung sind in der Tabelle 9 dargestellt.

Tabelle 8: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, und Krankenhäuser im Schienenverkehr¹³

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
ab 55	0,8	350	7	0
ab 65	0,1	30	0	0
ab 75	0,0	0	0	0

Quelle: Lärmkontor GmbH.

¹² Gesamtbevölkerung 80.316 Einwohner, Zensus 2022 in Schleswig-Holstein, online verfügbar unter: <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/zensus-2022-in-schleswig-holstein-65915>

¹³ Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.

Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde

Bericht
11.11.2024

Tabelle 9: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Norderstedt (Schienenverkehr)

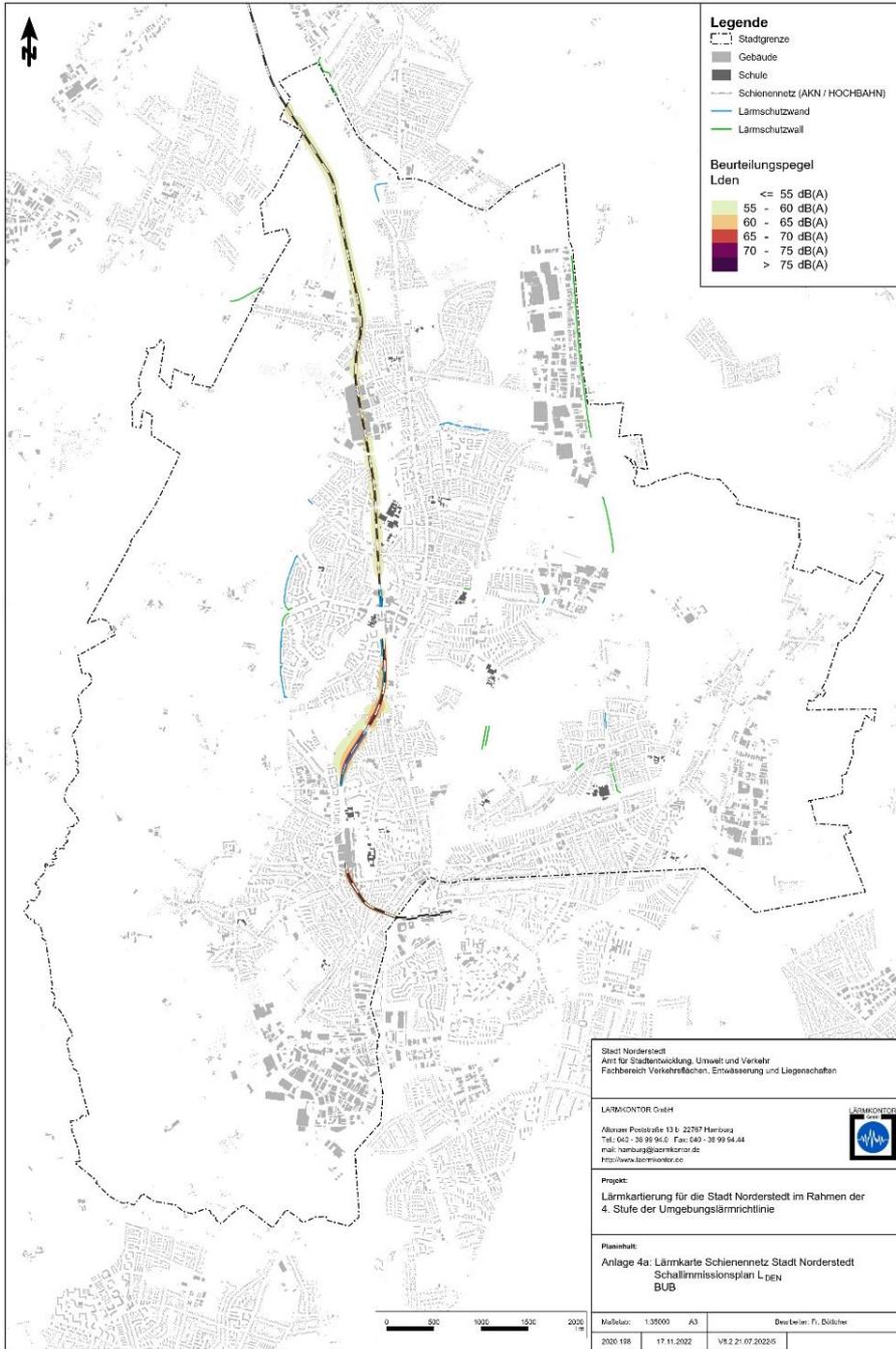
	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Schienenverkehr	-	117	36

Quelle: Lärmkontor GmbH.

Abbildung 6: Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde 4 für den Schienenverkehr

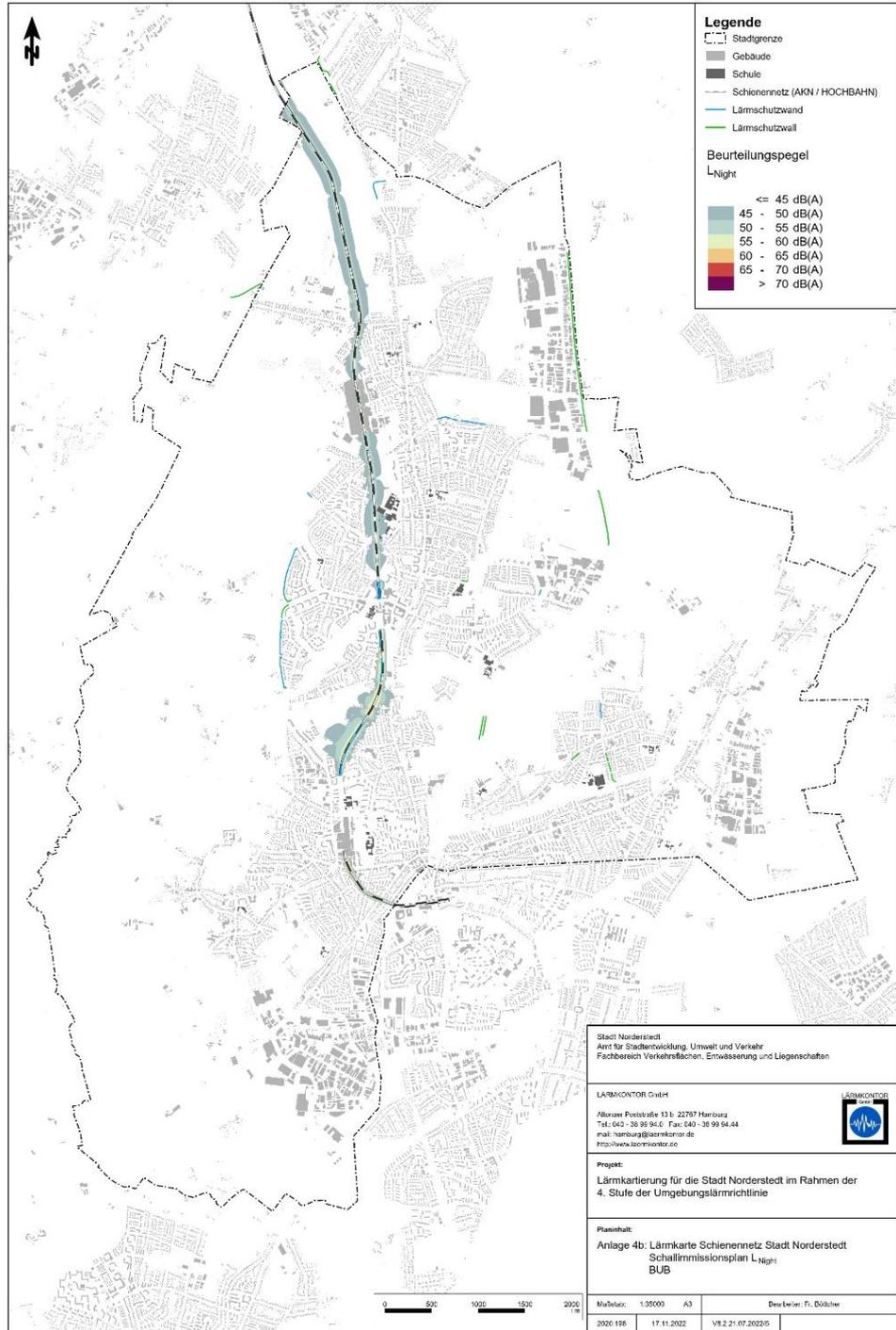
Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde

Bericht
 11.11.2024



Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

Abbildung 7: Schallimmissionsplan L_{Night} der Runde 4 für den Schienenverkehr

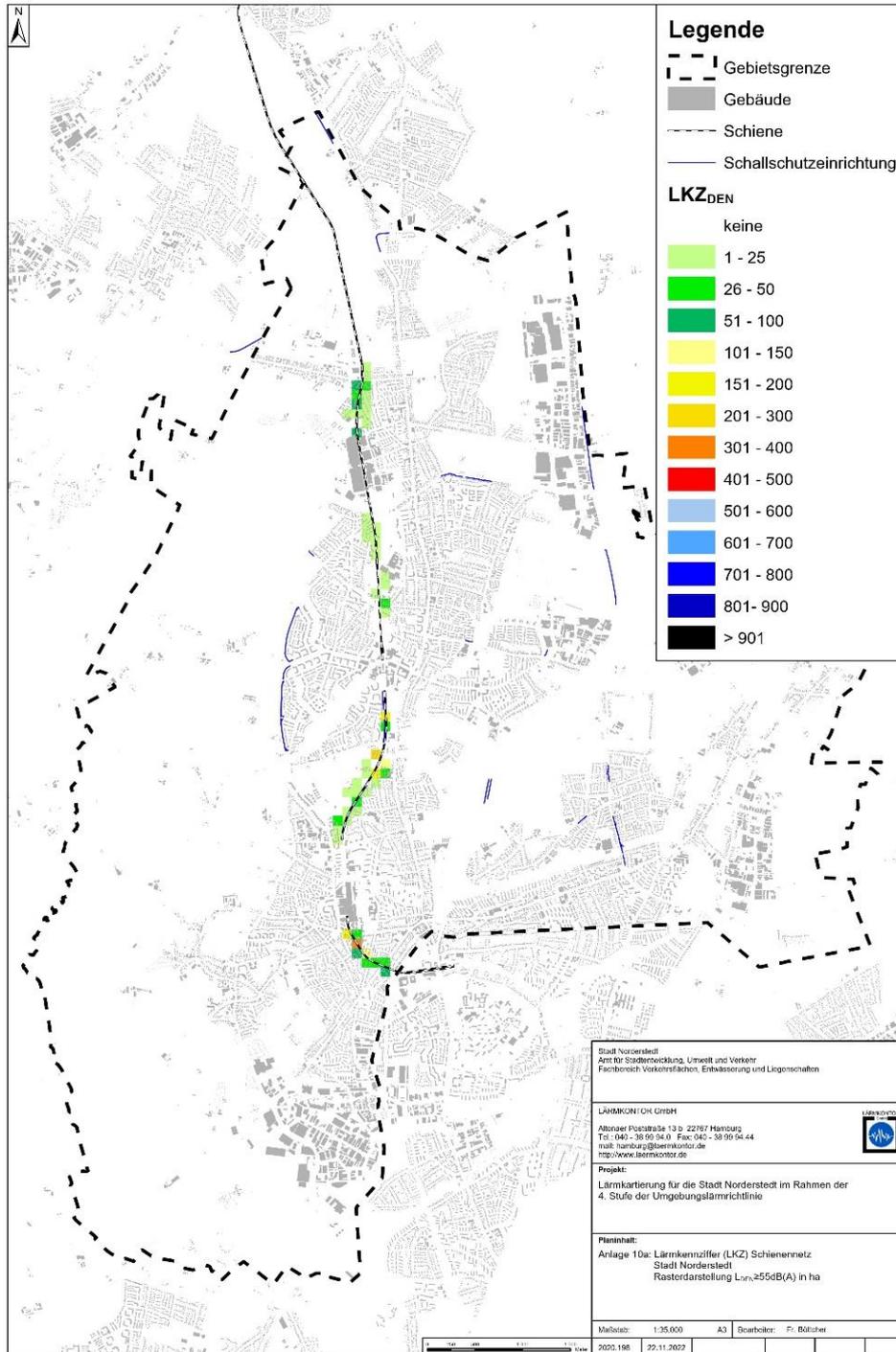


Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

2.2.2 Verortung der Lärmbetroffenheiten

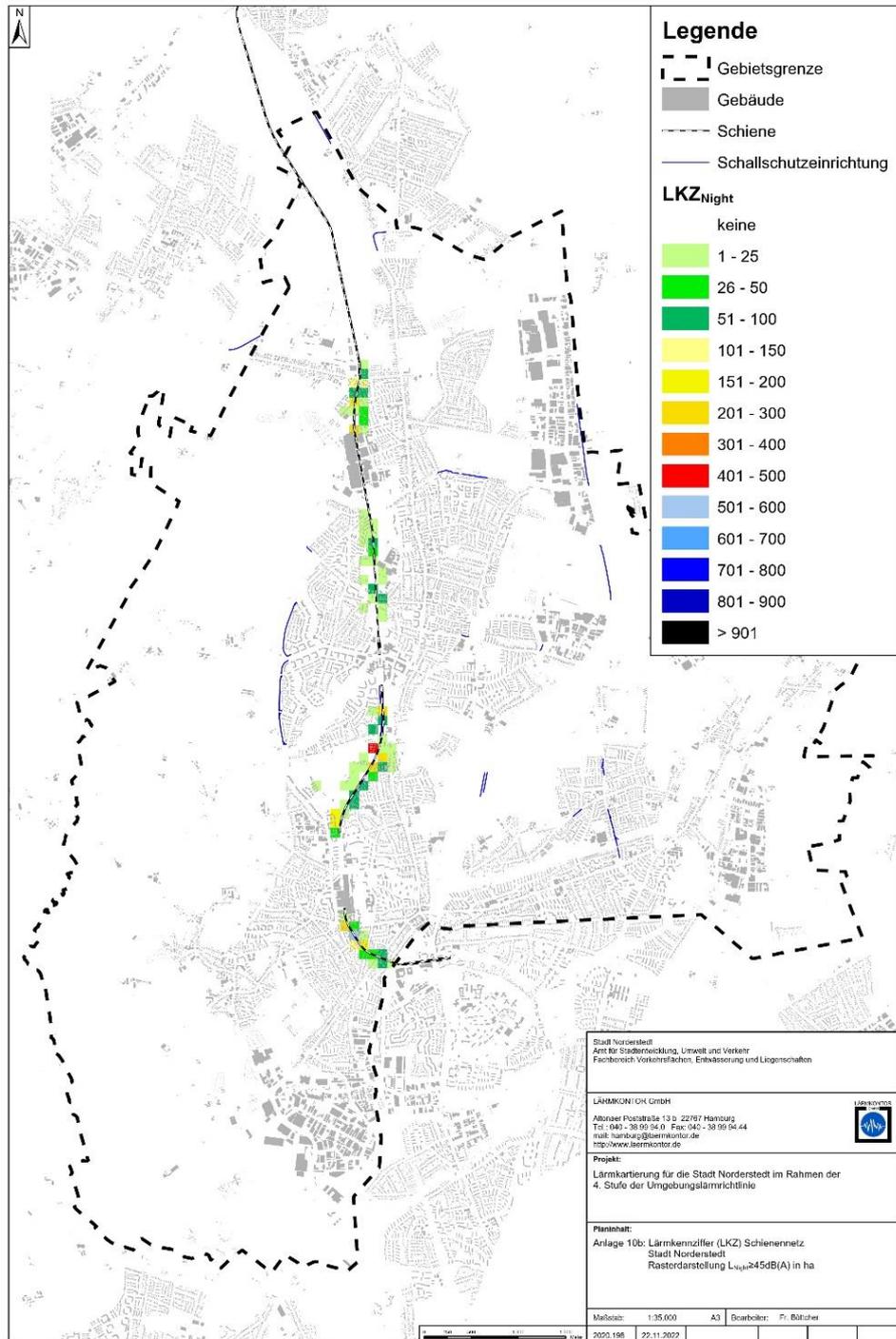
Die Betroffenheiten von Lärmpegeln oberhalb der Auslösewerte $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) sind vergleichsweise gering. Daher zeigen Abbildung 8 und Abbildung 9 die Lärmbetroffenheiten anhand der Lärmkennziffer für $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) und $L_{Night} \geq 45$ dB(A).

Abbildung 8: LärmkennZiffer in Rasterdarstellung $L_{DEN} \geq 55$ dB(A), Schienennetz



Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

Abbildung 9: LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{Night} \geq 45$ dB(A), Schienennetz



Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

Die Identifizierung der Lärmbrennpunkte erfolgt analog zum Straßenverkehrslärm für Abschnitte, die linienhafte Betroffenheiten ab einer Lärmkennziffer von 50 aufweisen. Das Ergebnis zeigen Tabelle 10 und Abbildung 10.

Tabelle 10: Lärmbrennpunkte im Schienenverkehr

Stadt Norderstedt

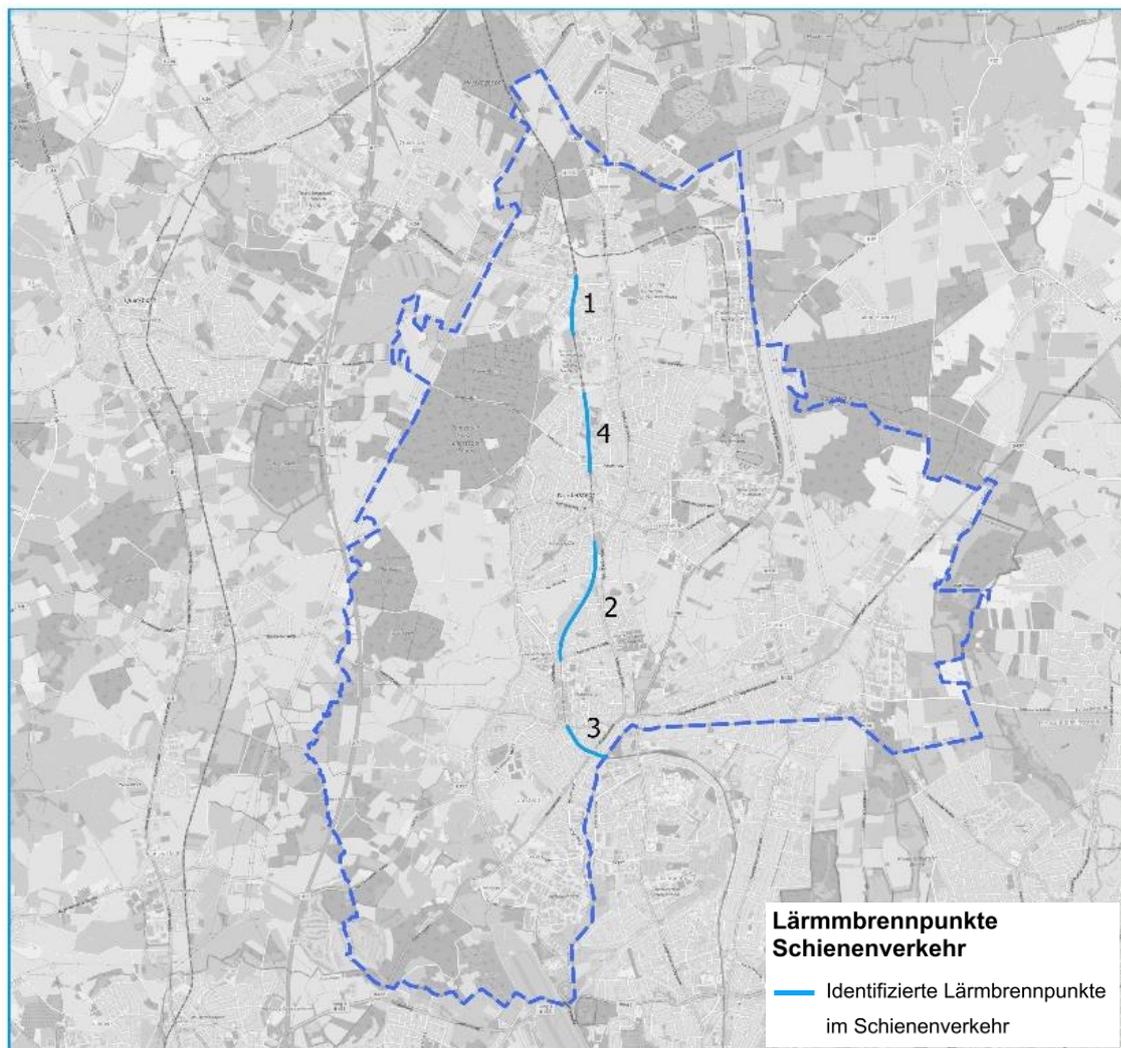
LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

Nummer	Bahnstrecke	Höchste LKZ _{DEN}	Höchste LKZ _N
1	Zwischen Station Quickborner Straße (Höhe Knud-Rasmussen-Weg) und Station Friedrichsgabe	100	300
2	Zwischen Möllner Weg und Marommer Straße	300	500
3	Zwischen Ochsenzoller Straße und der Stadtgrenze	400	600
4	Zwischen Reiherhagen und Itlisstieg	-	100

Abbildung 10: Lärmbrennpunkte im Schienenverkehr



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende

2.3 Flugverkehr

2.3.1 Auswertung der Lärmkarten der Runde 4

Der Flughafen Hamburg, der südlich von Norderstedt liegt, hat Auswirkungen auf das südwestliche Stadtgebiet von Norderstedt (vgl. Abbildung 11 und Abbildung 12). Lärmbelästigungen durch startende und landende Flugzeuge treten hauptsächlich aufgrund der Start- und Landebahn auf, die bis in den südlichen Bereich von Norderstedt reicht.

In Tabelle 11 ist die geschätzte Anzahl der von Fluglärm betroffenen Einwohnenden aufgeführt. Demnach sind, bezogen auf den Flugverkehr, von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von $L_{DEN} > 65$ dB(A) am Gesamttag und von $L_{Night} > 55$ dB(A) in der Nacht keine Bewohnende betroffen.

Tabelle 12 gibt einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern bezogen auf den Flugverkehr. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln im Flugverkehr sind 10 Wohnungen betroffen.

Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung sind in der Tabelle 13 dargestellt.

Tabelle 11: Geschätzte Zahl der von Fluglärm (Hamburg Flughafen) belasteten Menschen¹⁴

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völkerung	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völkerung
			ab 50 bis 54	100	0,1 %
ab 55 bis 59	2.400	2,9 %	ab 55 bis 59	0	0,0 %
ab 60 bis 64	700	0,8 %	ab 60 bis 64	0	
ab 65 bis 69	0	0,0 %	ab 65 bis 69	0	
ab 70 bis 74	0		ab 70	0	
ab 75	0				
Summe	3.100	3,8 %	Summe	100	0,1 %

Quelle: Lärmkontor GmbH.

¹⁴ Die Zahlen sind auf 100 gerundet. Gesamtbevölkerung 80.316 Einwohner, Zensus 2022 in Schleswig-Holstein, online verfügbar unter: <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/zensus-2022-in-schleswig-holstein-65915>.

Tabelle 12: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, und Krankenhäuser im Schienenverkehr

Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde

Bericht
11.11.2024

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
ab 55	12,0	1.440	1	0
ab 65	2,0	10	0	0
ab 75	0,0	0	0	0

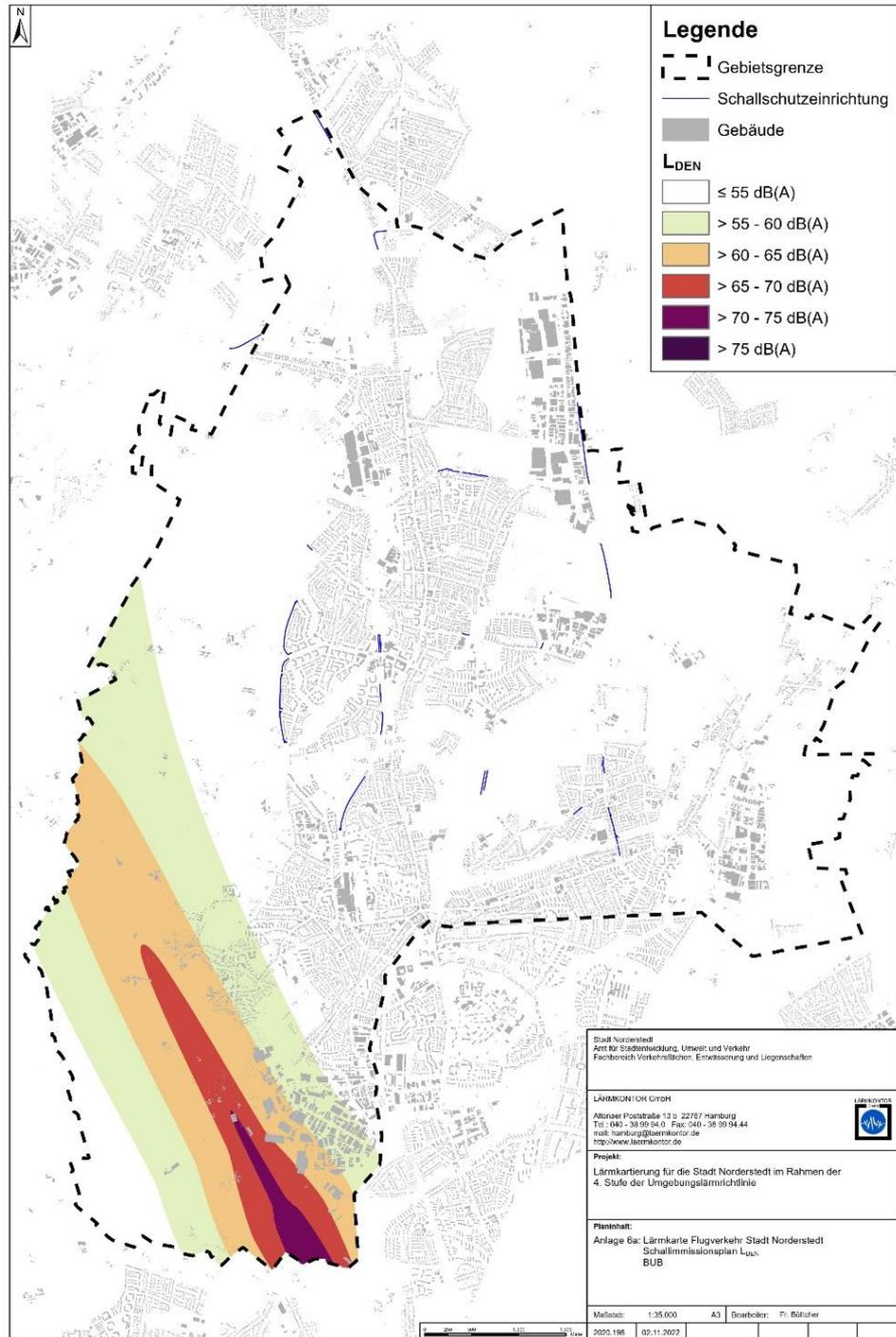
Quelle: Lärmkontor GmbH.

Tabelle 13: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Norderstedt (Flugverkehr)

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstö- rung
Flugverkehr	-	976	-

Quelle: Lärmkontor GmbH.

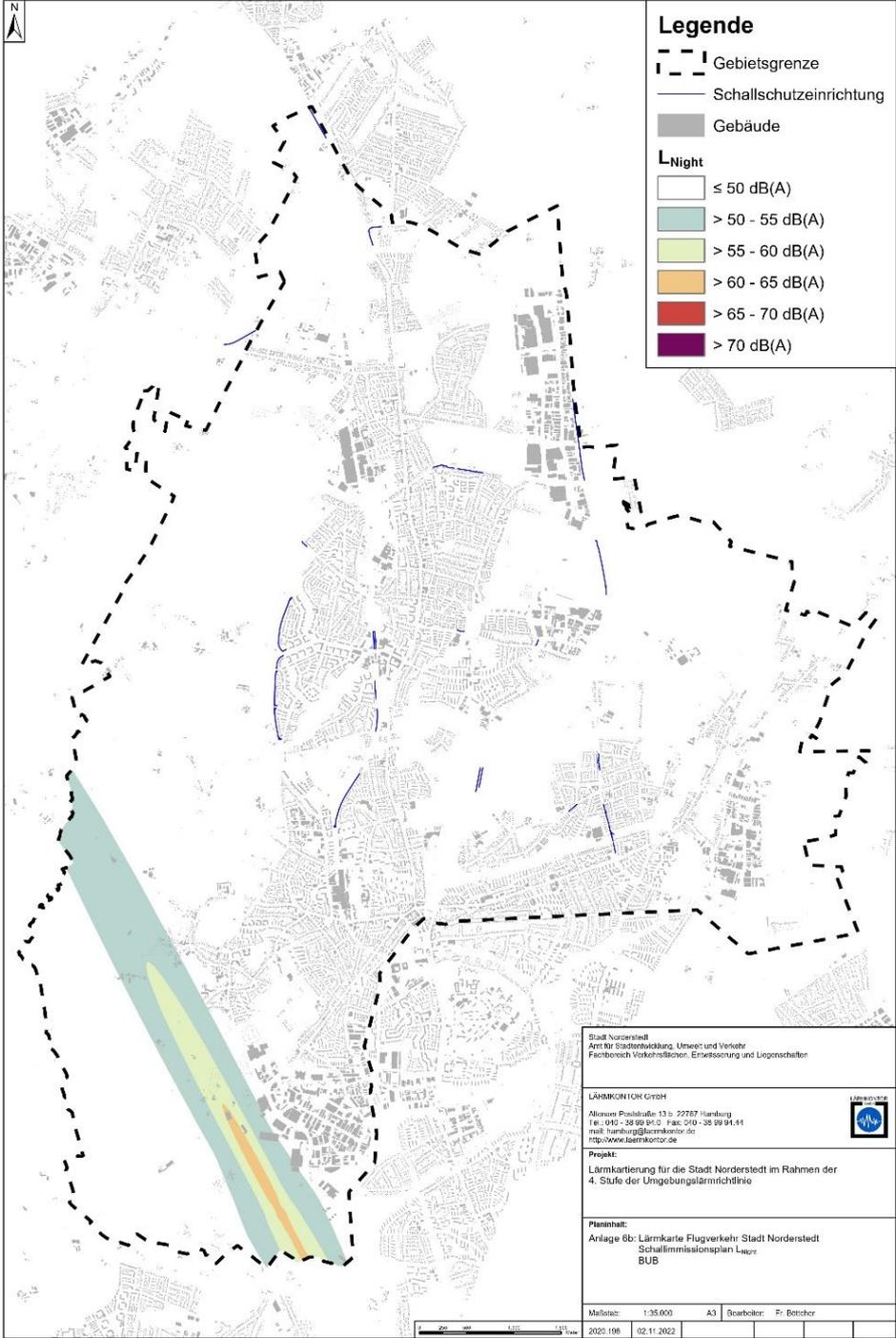
Abbildung 11: Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde 4 für den Flugverkehr



Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

Abbildung 12: Schallimmissionsplan L_{Night} der Runde 4 für den Flugverkehr

Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde
 Bericht
 11.11.2024



Quelle: Stadt Norderstedt, Lärmkontor GmbH.

3 Evaluation der Maßnahmen der Runden 1 bis 3

Eine vollständige Übersicht über Umsetzungsstände der Maßnahmen seit der ersten Runde der Lärmaktionsplanung befindet sich in der Anlage 1.

Der Knotenpunkt Berliner Allee / Ochsenzoller Straße wurde zum Kreisverkehr umgebaut. Beispielsweise am Knotenpunkt Ulzburger Straße / Rathausallee wurde die Umgestaltung ebenfalls geprüft, konnte aber aufgrund unzureichender Leistungsfähigkeit nicht umgesetzt werden.

Die Förderung des Radverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit wird u. a. schrittweise im Zuge der Veloroute 1 umgesetzt. Radverkehrsanlagen sind beispielsweise in der Ulzburger Straße zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg errichtet worden. In der Poppenbütteler Straße zwischen Glasmoorstraße und Glashütter Damm konnten Radverkehrsanlagen aufgrund fehlender Flächen nicht umgesetzt werden. Der Aufbau einer Radstation am Bahnhof Garstedt wurde z. B. aus finanziellen Gründen bisher nicht umgesetzt.

Die Anordnung der Tempo 30 ist nachts an verschiedenen Straßenabschnitten umgesetzt worden. Beispielhaft sei hier die Ohechaussee genannt. An anderen Abschnitten wie der Ulzburger Straße zwischen Alter Kirchenweg und Langenharmer Weg wurde die Anordnung zwar geprüft aber von der Straßenverkehrsbehörde aufgrund fehlender Eignung abgelehnt.

Der Einsatz von lärmminderndem Asphalt wurde in Norderstedt erprobt. Aufgrund einer geringen Haltbarkeit des gewählten Asphaltes musste dieser vorzeitig wieder ausgebaut werden. Nach dieser Erprobung kommt die Stadtverwaltung zu der Einschätzung, dass die Nachteile überwiegen. Daher kommt aktuell kein lärmmindernder Asphalt zum Einsatz.

4 Vorhandene Planungen

Im Folgenden werden die bereits vorliegenden und für die Lärmaktionsplanung relevanten Planungen dargestellt.

4.1 Fortschreibung Radverkehrskonzept 2019¹⁵

In der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2019 werden drei Elemente für die Optimierung des Radverkehrsnetz vorgeschlagen. Das erste Element sind Velorouten, die als Vorrangrouten für den Radverkehr dienen. Diese Velorouten entsprechen der regionalen Verbindungsfunktion und verbinden Grundzentren zu Mittelzentren und Mittelzentren zu Mittelzentren. Das Konzept empfiehlt zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs für die vier Velorouten:

- Veloroute 1: Friedrichsgabe – Norderstedt Mitte – Garstedt – Hamburg-Langenhorn
- Veloroute 2: Harksheide – Hamburg-Langenhorn
- Veloroute 3: Norderstedt Mitte – Glashütte
- Veloroute 4: Garstedt – Glashütte

Von den Velorouten sind folgende Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr betroffen (vgl. Tabelle 6):

- Lärmbrennpunkt 6: Rathausallee von Ulzburger Straße bis Bahnhof Norderstedt Mitte (betroffener Teilabschnitt)
- Lärmbrennpunkt 8: Ulzburger Straße von Forstweg bis Marommer Straße (betroffener Teilabschnitt)
- Lärmbrennpunkt 9: Ulzburger Straße von Marommer Straße bis Ohechaussee
- Lärmbrennpunkt 10: Ohechaussee von Ochsenzoller Straße bis Schleswig-Holstein-Straße
- Lärmbrennpunkt 21: Segeberger Chaussee; von Schleswig-Holstein-Straße bis Wilhelm-Busch-Platz
- Lärmbrennpunkt 22: Segeberger Chaussee; von Wilhelm-Busch-Platz bis Poppenbütteler Straße

¹⁵ Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Norderstedt, erarbeitet von team red Deutschland GmbH, Stand 19.02.2019

- Lärmbrennpunkt 25: Poppenbütteler Straße bis Müllerstraße (betroffener Teilabschnitt)

Das zweite berücksichtigte Element sind Haupttrouten, die die nahräumigen Verbindungsfunktion abdecken und die Velorouten ergänzen. Diese sollen ebenfalls gute Qualität ausweisen und gut befahrbar sein.

Das letzte Element in diesem Konzept ist der Grüne Ring, der hauptsächlich in der Freizeit benutzt wird und nicht zielorientiert ist. Dieser grüne Weg verläuft um die Stadt möglichst im Grünen und in den Bereichen, wo er von wenig Lärm betroffen ist. Die Radwege sollen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden. Der Radverkehrsnetzplan 2021 ist in Anlage 5 auf Seite 1 abgebildet.

4.2 Regionaler Nahverkehrsplan 2022 - 2026¹⁶

Mit der Veröffentlichung des fünften regionalen Nahverkehrsplans 2022-2026 sind neue verkehrspolitische Ziele für die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg vereinbart. 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. Im Folgenden werden die relevanten Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die SPNV-Strecken für Norderstedt im Kreis Segeberg erläutert:

Tabelle 14: SPNV und Takt

VU Linie	Verkehrsunternehmen Verlauf	Takt Mo-Fr	Kreis(e)
A1	AKN Eisenbahn GmbH (Kaltenkirchen) – Ulzburg Süd – Quickborn – Burgwedel – Eidelstedt	20	Segeberg, Hamburg
A2	AKN Eisenbahn GmbH Kaltenkirchen – Henstedt-Ulzburg - Norderstedt Mitte	10/20/30	Segeberg
U1	Hamburger Hochbahn AG, Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH Norderstedt Mitte – Garstedt – Hamburg Hbf. – Ahrensburg – Großhansdorf/Ohlstadt	5/10/20	Segeberg, Hamburg, Stormarn

¹⁶ Fünfter Regionaler Nahverkehrsplan 2022 – 2026 der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg, Verfassung von SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg.

Nach den Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen sollen die Linien A1¹⁷ und A2 ab 2025 bei Einführung zusätzlicher Regionalbahnen zwischen Norderstedt und Neumünster verschmolzen werden. Dadurch wird zwischen Norderstedt und Neumünster die Fahrzeit um ca. 16 Minuten reduziert. Darüber hinaus sind für Norderstedt vor allem folgende Maßnahmen relevant:

- Prüfung einer XpressBus-Linie X94 (Wedel -) Pinneberg – Quickborn – Norderstedt; alternativ Stärkung der RegionalBus-Linie 594,
- Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden z. B. für die Linie 594 Pinneberg – Quickborn – Norderstedt.
- Verbesserte Flächenerschließung im Stadtverkehr Norderstedt: Umsetzung eines Erschließungskonzepts durch (Klein-) Busbedienung für Glashütter Damm und Grüne Heyde zwischen Harckesheyde und Mühlenweg.
- Verbesserung grenzüberschreitender Busverbindungen SE/HH („Hamburg-Takt“) StadtBus-Linie 493 UA-Norderstedt Mitte – Glashütte - S Poppenbüttel (ab Glashütter Markt alternierend mit Linie 178).
- Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume im Grundnetz Linie 378 Norderstedt Mitte - Tangstedt - Glashütte: Taktverdichtung zu ganztägigem 30-Min-Takt Mo-Sa von/nach Eichholzkoppel bzw. Glashütte innerhalb des GN-B-Standards (OD initiativ).
- Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienungszeiträume in Stadtverkehren Linie 194 A-Quickborn – UA-Norderstedt Mitte: Taktverdichtung zu 30-Min.-Takt Mo-Sa bis ca. 22 Uhr, So 60-Min.-Takt.
- Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden für Linien 278, 378, 493 Stadtverkehr Norderstedt: Wochenendnachtverkehr in Abstimmung auf U1/A2.

4.3 Fußverkehrskonzept 2014¹⁸

In Norderstedt wurde ein umfassendes Fußverkehrskonzept für die gesamte Stadt und ihre Stadtteile entwickelt. Das Konzept basiert auf Grundsätzen, Leitlinien und Standards, die sowohl für die Mängelanalyse als auch für die Maßnahmenkonzeption und Qualitätssicherung des Fußverkehrsnetzes dienen. Die Standards beziehen sich auf verschiedene Aspekte wie Fußwege im Längs- und Querverkehr, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und den Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz. Es wird betont, dass diese Qualitätsstandards nicht nur

¹⁷ Linienvverlauf Neumünster – Bad Bramstedt – Kaltenkirchen - Henstedt-Ulzburg – Quickborn – HH-Eidelstedt.

¹⁸ Fußverkehrskonzept Stadt Norderstedt, bearbeitet von Plan und Rat, Stand Februar 2014

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

für die Umsetzung des Fußverkehrskonzepts, sondern auch allgemein für Neuplanungen und Umbaumaßnahmen gelten sollen. Das Fußverkehrsnetz ist hierarchisch gestuft und umfasst Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) und 2. Ordnung (Hauptfußwege) mit einer Gesamtlänge von 125 km. Die Fußwege 1. Ordnung, mit einer Länge von 34 km, wurden einer Mängelanalyse unterzogen, inklusive entsprechender Maßnahmenvorschläge. Kleine, kostengünstige Schritte, wie die Einrichtung von wichtigen Querungsstellen oder die Optimierung von Lichtsignalanlagen, können die Identifikation der Bevölkerung mit einer fußgängerfreundlichen Stadt fördern. Die Gleichbehandlung aller fünf Stadtteile steht dabei im Fokus, um ein einheitliches Konzept umzusetzen. Es wird empfohlen, eine fußgängerfreundliche Gestaltung im Umfeld von Haupt- und Nahversorgungszentren in Norderstedt umzusetzen, insbesondere für Fußwege 1. Ordnung. Konkrete Vorschläge erstrecken sich auf zentrale Bereiche wie die Rathausallee und das Herold-Center, mit entsprechenden Kostenschätzungen. Des Weiteren sollten Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung für Fußgänger in drei weiteren Nahversorgungszentren durchgeführt werden. Hierzu gehören die Verbesserung der Querungssituation in Friedrichsgabe, die Aufwertung des ZOB-Umfelds in Glashütte und die Optimierung der Zugangsbedingungen zum Harksheider Markt. Das Fußverkehrsnetz ist in Anlage 5 auf Seite 2 abgebildet.

4.4 Bebauungspläne

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 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 werden jeweils bei Baumaßnahmen berücksichtigt.

5 Fortschreibung der Maßnahmenplanung

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

5.1 Straßenverkehr

Bericht

11.11.2024

Die Fortschreibung der Maßnahmenplanung konzentriert sich auf den vom Kfz-Verkehr verursachten Lärm im Untersuchungsstraßennetz und hierbei konkret auf die identifizierten Lärmbrennpunkte. Hierzu erfolgen Prüfungen und Empfehlungen zu folgenden Lärminderungsansätzen:

- Fahrbahnoberflächen (Kapitel 5.1.1),
- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Kapitel 5.1.2),
- Erhöhung der Qualität des Verkehrsflusses (Kapitel 5.1.3),
- Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung (Kapitel 5.1.4),
- Lärmschutz am Ausbreitungsweg (Kapitel 5.1.5),
- Passiver Schallschutz (Kapitel 5.1.6).

Die folgenden Ausführungen stellen dar, welche der genannten Maßnahmenarten in den jeweiligen Lärmbrennpunkten geeignet sind.

5.1.1 Fahrbahnoberflächen

Ebene, glatte und lärmarme Fahrbahnoberflächen sind für die Lärminderung von hoher Bedeutung. Daher wurden die Lärmbrennpunkte auf Ihrem Fahrbahnzustand hin überprüft.

Eine Fahrbahnsanierung empfiehlt sich aus akustischer Sicht an Straßenabschnitten mit schweren, akustisch relevanten Fahrbahnschäden, wie tiefen Ausbrüchen oder flächenhaften tiefen Rissen. Dies ist an dem Lärmbrennpunkt 8 auf Höhe Ulzburger Straße 128 (zwischen Nelkenstieg und Aurikelstieg) der Fall. Demnach wird hier eine Fahrbahnsanierung empfohlen.

Bei Sanierungs- und Neubaumaßnahmen kommt der Einbau neuartiger, besonders lärmarmen und bei innerstädtischen Geschwindigkeiten wirksamer Deckschichten in Betracht. Nach der Erprobung eines solchen Asphalttes in Norderstedt überwiegen nach Einschätzung der Stadtverwaltung allerdings die Nachteile. Daher wird der Einbau besonders lärmindernder Beläge nicht weiterverfolgt.

5.1.2 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A). Geschwindigkeitsreduzierungen sind eine wirksame und kurzfristig realisierbare Maßnahme. Für eine etwaige Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen sind jedoch die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten.

Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Ihnen dient hierbei die Lärmschutz-Richtlinien-StV als Orientierungshilfe für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm nach § 45 StVO auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Hauptverkehrsstraßen.

Darin heißt es, dass Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere in Betracht kommen, wenn der vom Kfz-Verkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in den Nachtstunden überschreitet. Für Mischgebiete und Gewerbegebiete sind Orientierungswerte von 72 bzw. 75 dB(A) am Tage und 62 bzw. 65 dB(A) in den Nachtstunden angegeben. Dabei soll durch die Geschwindigkeitsreduzierung der Pegel unter den Richtwert gesenkt werden, mindestens ist jedoch eine Pegelminderung um 2,1 dB(A) zu erzielen.

Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Das heißt, die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, der Aufwand für die Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.

Die Berechnung der Beurteilungspegel soll nach RLS-90 erfolgen. Dies entspricht allerdings nicht der Berechnungsmethode bei der Erstellung der Lärmkarten. Die Werte sind daher nur für eine vorläufige Beurteilung der Machbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen geeignet.

Die „Richtwerte“ der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind keine Grenzwerte. Vielmehr sollen sie als „Orientierungshilfe“ dienen, so dass die Straßenverkehrsbehörden auch bei Unterschreitung der Richtwerte Spielräume für die Anordnungen besitzen. In der Fachöffentlichkeit werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kritisch diskutiert, da sie die allgemein als gesundheitsrelevant anerkannten Schwellenwerte erheblich übersteigen, nämlich um rund 5 bis 7 dB(A).

Die Ergebnisse der folgenden Abwägung dienen als Grundlage für die verkehrsbehördliche Anordnung. Zuständig für die Anordnung ist die Straßenverkehrsbehörde. Sie erarbeitet die erforderliche Einzelfallabwägung und ordnet

die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Basis der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien an.

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

Vorgehen in Norderstedt

Die Prüfung von Tempo 30 erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren.

Zunächst werden die Lärmbrennpunkte auf drei Ausschlusskriterien hin überprüft. Das erste Ausschlusskriterium bildet die akustischen Härtefälle ab. Dabei werden alle Lärmbrennpunkte mit $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ identifiziert. Bei der Untersuchung werden ausschließlich Straßenabschnitte berücksichtigt, auf denen Lärmpegelüberschreitungen durchgängig im gesamten Abschnitt auftreten. Die so identifizierten Straßenabschnitte werden auf mögliche Verkehrsverlagerungseffekte durch Tempo 30 (zweites Ausschlusskriterium) geprüft. Daraufhin wird die dichte Bebauung als drittes Ausschlusskriterium überprüft, um sicherzustellen, dass nicht nur einzelne Gebäude bzw. Bewohnende betroffen sind.

Nach der Überprüfung der Ausschlusskriterien werden auch Prüfkriterien berücksichtigt. Diese betreffen den ÖPNV und vorhandene Lichtsignalkoordinierungen. Sind auf den Lärmbrennpunkten eine oder mehrere Buslinien von einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung betroffen, besteht weitergehender Prüfbedarf, um negative Auswirkungen auf den Busverkehr möglichst zu vermeiden. Dabei sollten auch Maßnahmen geprüft werden, die einer Verlängerung der Fahrzeiten entgegenwirken. Dies kann direkt in dem betreffenden Abschnitt oder an anderer Stelle des Linienvverlaufs erfolgen. Auch bei bestehenden Lichtsignalkoordinierungen besteht weiterer Prüfbedarf, ob eine Grüne Welle auch mit Tempo 30 in vergleichbarer Qualität möglich ist.

Empfehlungen

Die Tabelle 15 zeigt das Abwägungsergebnis für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Abschnitten mit Lärmpegelüberschreitung tagsüber über 70 dB(A) und nachts über 60 dB(A).

Aktuell ist auf Ohechaussee zwischen In de Tarpen und Ochsenzoller Straße und auf Segeberger Chaussee 242 bis 258 Tempo 30 nachts (22-6 Uhr) für alle Fahrzeuge angeordnet. Hier sollte die Ausweitung auf den Gesamttag geprüft werden.

An den Straßenabschnitten Ochsenzoller Straße zwischen Berliner Allee und Tannenhof Straße (LBP 13) und Alter Kirchenweg zwischen Ulzburger Straße und Am Exerzierplatz (LBP 28) sind nur im Bereich von Knotenpunkten vereinzelt von Lärmpegelüberschreitung tagsüber über 70 dB(A) und nachts über 60 dB(A) in der Lärmkartierung erkennbar. Jedoch werden diese zwei Abschnitte nach der Abstimmung mit der Stadt für Tempo 30 mitberücksichtigt.

Auf dem Straßenabschnitt Ohechaussee zwischen Ochsenzoller Straße und Schleswig-Holstein-Straße (LBP 10) kommt nach Bewertung der Ausschlusskriterien Tempo 30 in Betracht. Da dort aber drei Knotenpunkte dicht aneinander liegen, ist davon auszugehen, dass eine Tempo 30-Anordnung keine wesentlichen Vorteile mit sich bringt. Daher wird Tempo 30 hier nicht empfohlen.

Nicht empfohlen wird Tempo 30 außerdem an den Abschnitten der Segeberger Chaussee zwischen der Schleswig-Holstein-Straße und der Segeberger Chaussee 277 (LBP 21, 22 und 25) sowie zwischen der Segeberger Chaussee 362 und 398 (Teilabschnitt von LBP 26). Diese erfüllen zwar die Kriterien für Tempo 30, allerdings bestehen bereits Planungen zum Umbau. Hier ist zunächst abzuwarten, wie sich die geplanten Maßnahmen auf die Lärmsituation auswirken werden.

Tabelle 15: Abwägungsergebnis für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Lärmbrennpunkten mit $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{Night} > 60$ dB(A)

Lärmbrennpunktnummer	Im Abschnitt [von Straße bis Straße]	Ausschlusskriterium				Prüfkriterium			Hinweis-kriterium		Tempo 30 tags (6 – 22 Uhr)	Tempo 30 nachts (22 – 6 Uhr)
		akustischer Härtefall tags	akustischer Härtefall nachts	relevante Verkehrsverlagerungen vorhanden	keine dichte Bebauung	ÖPNV tags vorhanden (6 – 22 Uhr)	ÖPNV nachts vorhanden (22 – 6 Uhr)	LSA-Koordinierung vorhanden	sensible Nutzung vorhanden	weitere Konkrete Maßnahmen		
2	Ulzburger Str. [von Quickborner Straße bis Friedrichsgaber Weg]	■	■	□	□	■	■	■	■ ¹⁹	□	■	■
3	Ulzburger Str. [von Friedrichsgaber Weg bis Poolstieg]	■	■	□	□	■	■	■	□	□	■	■
6	Rathausallee [von Ulzburger Straße bis Friedrichsgaber Weg]	■	■	□	□	■	■	■	□	□	■	■

¹⁹ Seniorenheim auf Höhe Hausummer 533.

Lärbrennpunktnummer	Im Abschnitt [von Straße bis Straße]	Ausschlusskriterium				Prüfkriterium			Hinweis-kriterium		Tempo 30 tags (6 – 22 Uhr)	Tempo 30 nachts (22 – 6 Uhr)
		akustischer Härtefall tags	akustischer Härtefall nachts	relevante Verkehrsverlagerungen vorhanden	keine dichte Bebauung	ÖPNV tags vorhanden (6 – 22 Uhr)	ÖPNV nachts vorhanden (22 – 6 Uhr)	LSA-Koordinierung vorhanden	sensible Nutzung vorhanden	weitere Konkrete Maßnahmen		
7	Ulzburger Str. [von Rathaus- alle bis Rudolf- Schülke- Straße]	■	■	□	□	■	□	■	■ ²⁰	□	■	■
8	Ulzburger Str. [von Buchenweg bis Marommer Straße]	■	■	□	□	■	□	■	□	■	■	■
9	Ulzburger Str. [von Marommer Straße bis Ohehaussee]	■	■	□	□	■	■	■	□	□	■	■
13	Ochsenzoller Straße [Von Berliner Allee bis Tan- nenhofstraße]	■	■	□	□	■	■	□	□	□	■	■
15	Ohehaussee [von Ochsen- zoller Straße bis Tannen- hofstraße]	■	■	□	□	■	■	□	□	□	■	■ ²¹
16	Ohehaussee [von Tannen- hofstraße bis Oheschaus- see 212]	■	■	□	□	■	■	□	□	□	■	■ ²¹
17	Friedrich- Ebert-Straße [von Kornhoop bis Wertstoff- hof Nor- derstedt]	■	■	□	□	■	■	□	□	□	■	■

²⁰ Kardiologische Versorgungszentrum.

²¹ Nachts bereits angeordnet; von In de Tarpen bis westlich Am Tarpenufer (Höhe Meyer's Mühle)

Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde

Bericht
11.11.2024

Lärmbrennpunktnummer	Im Abschnitt [von Straße bis Straße]	Ausschlusskriterium				Prüfkriterium			Hinweis-kriterium		Tempo 30 tags (6 – 22 Uhr)	Tempo 30 nachts (22 – 6 Uhr)
		akustischer Härtefall tags	akustischer Härtefall nachts	relevante Verkehrsverlagerungen vorhanden	keine dichte Bebauung	ÖPNV tags vorhanden (6 – 22 Uhr)	ÖPNV nachts vorhanden (22 – 6 Uhr)	LSA-Koordinierung vorhanden	sensible Nutzung vorhanden	weitere Konkrete Maßnahmen		
20	Niendorfer Straße [von Ochsenzoller Straße bis Kahlenkamp]	■	■	□	□	■	■	□	□	□	■	■
27	Poppenbütteler Straße [von Poppenbütteler Straße 39 bis Poppenbütteler Straße 65]	■	■	□	□	■	■	□	■	□	■	■
28	Alter Kirchenweg [von Ulzburger Straße bis Am Exerzierplatz]	■	■	□	□	■	■	■	■ ²²	□	■	■

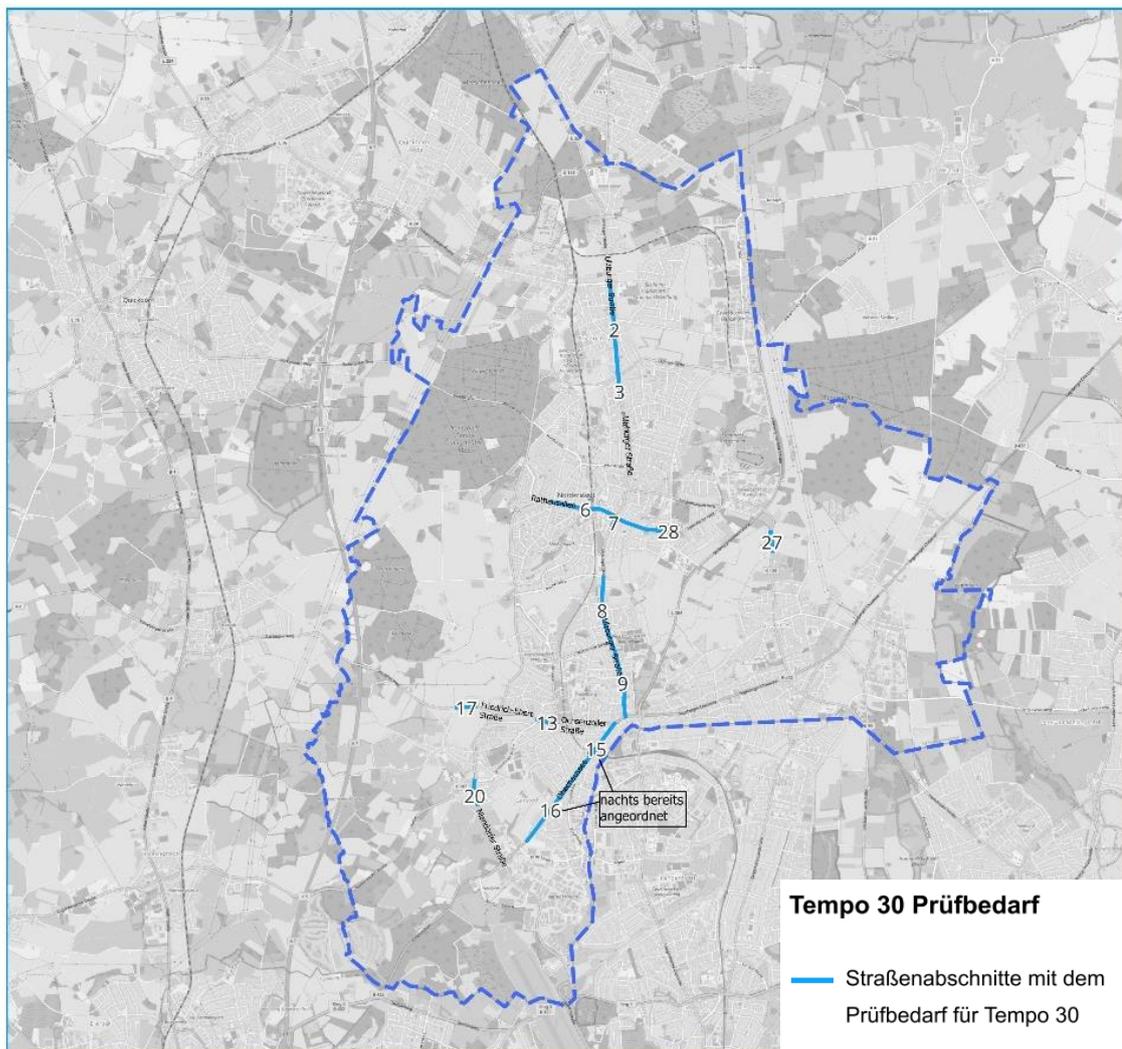
²² Kindertagesstädte.

Die Abbildung 13 zeigt die Straßenabschnitte, in denen Tempo 30 empfohlen wird.

Stadt Norderstedt
LAP 4. Runde

Abbildung 13: Tempo 30 Prüfbedarf

Bericht
 11.11.2024



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende

5.1.3 Erhöhung der Qualität des Verkehrsflusses

Die Reduzierung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen verspricht eine Reduzierung der Lärmbelastung um 1 bis 3 dB(A). Einer Verstärkung dienlich sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wie z. B. die Lichtsignalkoordinierung oder Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen (LSA).

Die Lichtsignalanlagen an 16 Lärmbrennpunkten sind bereits koordiniert. Weitere Abschnitte zur Einrichtung einer Lichtsignalkoordinierung konnten nicht identifiziert werden.

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

Das nächtliche Abschalten von Lichtsignalanlagen verringert die Lärmbelastung der Anwohner, da Anfahrvorgänge am Knotenpunkt reduziert werden. Außerdem können dadurch die Betriebskosten gesenkt werden. Es ist jedoch einzelfallabhängig zu prüfen bzw. sicherzustellen, dass sich keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ergeben. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (§37 Absatz 2/VI) gibt dazu vor: „Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist.“²³ Das Abschalten von LSA in der Nacht ist daher eine Maßnahme, die nur in Einzelfällen zur Anwendung kommen kann.

Am Knotenpunkt Rathausallee/Buckhörner Moor (LBP 6) kann nach einer ersten Vorprüfung eine LSA-Nachtabstaltung möglich sein. Hier wird eine tiefergehende Prüfung empfohlen.

5.1.4 Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung

Bei Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung wird angeschaut, ob in den Lärmbrennpunkten Handlungsbedarf und Handlungsspielräume für eine Umgestaltung mit lärmindernden Wirkungen vorhanden sind. Die untersuchten Varianten sind:

Allgemeine Straßenraumgestaltung

In der letzten Runde der Lärmaktionsplanung wurde für diese Abschnitte an aktuellen Lärmbrennpunkten ein integriertes städtebauliches und verkehrliches Konzept zum stadtgestalterischen Umbau empfohlen, welche noch nicht oder nur teilweise umgesetzt sind und aktuelle Lärmbrennpunkte betreffen:

- Ulzburger Straße Nord von Harckesheyde bis Quickborner Straße,
- Ulzburger Straße von Glashütter Weg bis Harckesheyde,
- Ulzburger Straße von Breslauer Straße bis Ohechaussee
- Kohfurth-Berliner Allee,,

²³ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26.01.2001, zuletzt geändert am 17.07.2009.

Segeberger Chaussee Ferner wurde in den letzten Runden die Umgestaltung des Verkehrsraumes im Bereich des Knotenpunktes Waldstraße/Friedrichsgaber Weg (Waldstraße und südl. Friedrichsgaber Weg) empfohlen.

Einrichtung von Fuß- und Radverkehrsanlagen

Die Einrichtung von Fuß- und Radverkehrsanlagen hat das Ziel, die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen und die Attraktivität zu steigern. Damit trägt sie langfristig zur Erhöhung der Verkehrsanteile des Fuß- und Radverkehrs im Modalsplit und dadurch die Reduzierung der Lärmbelastung durch den MIV-Verkehr bei. Kann gleichzeitig eine Vergrößerung des Abstandes vom fließenden Kfz-Verkehr zu den Gebäudefassaden erreicht werden, ist auch eine direkte Lärminderung möglich. Die Anlage von Querungshilfen beispielsweise in Form von Mittelinseln kann außerdem zu einer Unterbrechung eines geradlinigen Straßenverlaufs und damit zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen.

Für die Anlage von zusätzlichen Querungshilfen wird geprüft, wo aufgrund der anliegenden Nutzungen oder der Lage im Netz voraussichtlich ein erhöhter Querungsbedarf besteht. Nach dieser Untersuchung wird die Einrichtung von Querungshilfen in den in Tabelle 16 aufgeführten Bereichen empfohlen.

Tabelle 16: Empfehlung für die Einrichtung von Querungshilfen

LBP	Lage
2	Einmündung Ulzburger Straße / Pestalozzistraße
8	Einmündung Ulzburger Straße / Aurikelstieg
15	Einmündung Ohechaussee / Am Tarpenufer
22	Einmündung Segeberger Chaussee / Ligusterweg
22	Höhe Segeberger Chaussee 138

Für zwei aktuelle Lärmbrennpunkte wurde in den vorherigen Runden der Lärmaktionsplanung die Einrichtung von Radverkehrsanlagen empfohlen:

- Ulzburger Straße von Glashütter Weg bis Am Gehölz,
- Segeberger Chaussee.

Diese in den letzten Runden empfohlenen Maßnahmen für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen befinden sich außerhalb der aktuellen Lärmbrennpunkte:

- Ausbau der Radverkehrsanlagen auf der Poppenbütteler Straße zwischen Glasmoorstraße und Glashütter Damm und
- Prüfung Einrichtung Radverkehrsanlagen Rugenbarg.

Weitere Lärmbrennpunkte, an denen die Anlage von Radverkehrsanlagen in Frage kommt, wurden nicht identifiziert.

Einrichtung von Kreisverkehren (Knotenpunktumgestaltung)

Die Umgestaltung von Knotenpunkten hat das Ziel, den Verkehrsfluss zu verstetigen und Anfahrvorgänge zu minimieren. Sind die Verkehrsmengen in allen Knotenzufahrten etwa gleichverteilt, nur wenige Linksabbieger und ausreichend Platz vorhanden, so kommt, sofern diese Lösung mit den Fußgänger- und Radverkehr verträglich ist, die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes infrage.

Kreisverkehre sind vor allem dann gut geeignet, wenn auch die Geschwindigkeit am Knotenpunkt reduziert werden soll und eine differenzierte Dosierung der Verkehrsströme in einzelne Richtungen nicht notwendig ist. Ein weiterer positiver Effekt ist die Einsparung von Betriebskosten bei bisher lichtsignalgeregelten Knotenpunkten.

Die Sinnhaftigkeit der Umgestaltung eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz ist stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Daher sollten im Einzelfall die folgenden Kriterien in Anlehnung an das FGSV-Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren²⁴ geprüft werden:

- Unfallgeschehen,
- Kreisverkehrstyp,
- Verkehrsbelastung,
- Öffentlicher Personennahverkehr (Straßenbahn),
- Anzahl der Knotenpunktarme und Knotenpunktgeometrie,
- Verkehrsbedeutung und –verteilung,
- Flächenverhältnisse,
- Fuß- und Radverkehr,
- städtebauliche Aspekte,
- Einsparung einer Lichtsignalanlage.

Bei der Untersuchung für mögliche Knotenpunktumgestaltung wurden gezielt diese Ausschlusskriterien für die Einrichtung eines kleinen Kreisverkehrs berücksichtigt (basierend auf FGSV-Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren):

²⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006.

- Die Summe der DTV an jedem Knotenpunkt bis circa. 25.000 Kfz/tag
- Die Flächen sind für die Einrichtung eines kleinen Kreisverkehrs vorhanden (Minstdurchmesser 26 m plus mindestens 2 m Breite für Gehweg)
- Die Verkehrsstärke ist in einer Richtung nicht viel stärker als andere Richtung (pauschal niedriger als 2-fach angenommen; gleichmäßige Verteilung der Verkehrsmengen).

Die Prüfung hat gezeigt, dass voraussichtlich keiner der Knotenpunkte an den Lärmbrennpunkten für eine Umgestaltung zum Kreisverkehr in Frage kommt.

In der letzten Runde der Lärmaktionsplanung wurde für den Knotenpunkt Poppenbütteler Straße / Tangstedter Landstraße die Prüfung für die Einrichtung des Kreisverkehrs empfohlen. Die Prüfung ist noch nicht erfolgt. Dieser Knotenpunkt überschreitet in der aktuellen Betrachtung die maximale DTV für die Einrichtung eines kleinen Kreisverkehrs. Ferner wurde die Prüfung für die Einrichtung des Kreisverkehrs für den Knotenpunkt Quickborner Str./ Lawaetzstraße empfohlen, welche jedoch keine aktuellen Lärmbrennpunkte betrifft.

5.1.5 Lärmschutz am Ausbreitungsweg

Schallschutzwände oder Schallschutzwälle dienen dem aktiven Schallschutz am Ausbreitungsweg. Sie kommen nur an Straßen in Betracht, die keine direkte Erschließungsfunktion aufweisen. Deswegen kommen Schallschutzwände oder Schallschutzwälle vorzugsweise an Autobahnen oder Straßen im Außerortsbereich zum Einsatz.

In den letzten Runden der Lärmaktionsplanung wurde die Herstellung einer Lärmschutzanlage entlang der Poppenbütteler Straße empfohlen, um die Festsetzungen der Bebauungspläne zu erfüllen. Die Renaturierung und Aufstockung des Lärmschutzwalls wurde im Jahr 2023 abgeschlossen. Der Lückenschluss des Walls auf Höhe der Hausnummer 177 ist im Zuge des Fuß- und Radwegebaus in Planung.

Die übrigen identifizierten Lärmbrennpunkte weisen alle eine Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke auf. Daher kommen Lärmschutzwände oder -wälle hier nicht in Betracht.

5.1.6 Passiver Schallschutz

Passive Schallschutzmaßnahmen kommen in Betracht, wenn keine ausreichende Lärminderung durch andere Maßnahmen erreicht werden kann. Das betrifft folgende Lärmbrennpunkte:

- Horst-Embacher-Allee - Kohfurth; von Friedrichsgaber Weg bis Stettiner Straße (LBP 11),

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

- Tannenhofstraße; von Ochsenzoller Straße bis Ohechaussee (LBP 14),
- Friedrichsgaber Weg von Möhlenberg bis Friedrich-Ebert-Straße (LBP 18),
- Niendorfer Straße; von Kirchenstraße bis Ochsenzoller Straße (LBP 19),
- Poppenbütteler Straße von Tangstedter Landstraße bis Poppenbütteler Straße 268 (LBP 24).

5.1.7 ÖPNV-Maßnahmen und langfristige Strategien

Über die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen hinaus, werden folgende Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV als Alternative zu lärmintensiven Kfz-Fahrten aus dem vorherigen Lärmaktionsplan übernommen:

- Einrichtung einer Buslinie im Glashütter Damm
- Verbesserte ÖPNV-Anbindung der Wohngebiete östlich der Ulzburger Straße an die U-Bahn für die Wohngebiete Zwickmoor, Harkshörner Weg.

Für diese Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV ist der Landkreis zuständig.

Darüber hinaus gibt es umfangreiche städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen, die als langfristige Strategie zu berücksichtigen sind:

- Ergänzung des überregionalen Straßennetzes durch den Bau von Umgehungsstraßen zur Verlagerung und Bündelung von Verkehrsströmen sowie zur Reduzierung des innerörtlichen Schwerverkehrs,
- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes durch Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Rad- und Fußverkehrs,
- Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge im Bus- und Schienenpersonennahverkehr,
- Lärmschutzgerechte, verkehrsvermeidende Flächennutzungs- und Bauleitplanung.

Die Verantwortung für die Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen liegt nicht bei der Stadt.

5.2 Schienenverkehr

Die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen im Schienenverkehr liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt. Die Stadtverwaltung sieht in absehbarer Zeit keine realistische Chance für eine Umsetzung. Daher werden die Maßnahmen nicht mehr weiterverfolgt.

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

6 Wirkungsanalyse

Die folgende Tabelle 17 fasst die vorgeschlagenen Maßnahmen zusammen. Für diese werden die voraussichtlichen Lärminderungspotentiale abgeschätzt.

Tabelle 17: Abschätzung der Lärminderungspotentiale der vorgeschlagenen Maßnahmen in der aktuellen Runde

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	voraussichtliche Wirkung
Fahrbahnsanierung	Ulzburger Straße [von Nelkenstieg bis Aurikelstieg]	-1 dB(A)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h – ganztags	Ulzburger Str. [von Quickborner Straße bis Friedrichsgaber Weg]	-2 bis -3 dB(A)
	Ulzburger Str. [von Friedrichsgaber Weg bis Poolstieg]	
	Rathausallee [von Ulzburger Straße bis Friedrichsgaber Weg]	
	Ulzburger Str. [von Rathausallee bis Rudolf-Schülke-Straße]	
	Ulzburger Str. [von Buchenweg bis Marommer Straße]	
	Ulzburger Str. [von Marommer Straße bis Ohechaussee]	
	Ochsenzoller Straße [Von Berliner Allee bis Tannenhofstraße]	
	Ohechaussee [von Ochsenzoller Straße bis Tannenhofstraße]	
	Ohechaussee [von Tannenhofstraße bis Ohechaussee 212]	
	Friedrich-Ebert-Straße [von Kornhoop bis Wertstoffhof Norderstedt]	
Niendorfer Straße [von Ochsenzoller Straße bis Kahlenkamp]		
Poppenbütteler Straße [von Poppenbütteler Straße 39 bis Poppenbütteler Straße 65]		

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	voraussichtliche Wirkung
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h – ganztags	Alter Kirchenweg [von Ulzburger Straße bis Am Exerzierplatz	-2 bis -3 dB(A)
LSA-Nachtabstaltung	Rathausallee/Buckhörner Moor	-1 dB(A)
Einrichtung Kreisverkehr	An dem Knotenpunkt Poppenbütteler Straße / Tangstedter Landstraße	-1 dB(A)

Für anlassbezogene Überarbeitung bzw. Neuaufstellung von B-Plänen zur Gewährleistung eines städtebaulich verträglichen Lärmschutzes, Lkw-Lenkung, bessere ÖPNV-Anbindung und gestalterischer Umbau (Beispielweise Einrichtung von Rad- und Fußverkehrsanlagen) kann keine genaue Wirkung abgeschätzt werden.

Laut Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie müssen Lärmaktionspläne die Anzahl der durch die Maßnahmen entlasteten Personen angeben. Die folgenden Tabellen (Tabelle 18 bis Tabelle 21) zeigen, wie viele belästigte Personen von den vorgeschlagenen Maßnahmen profitieren.

Tabelle 18: Anzahl der durch die Fahrbahnsanierung entlasteten Personen

Straßenabschnitt [von Straße bis Straße]	Anzahl der durch die Fahrbahnsanierung entlasteten Personen					
	Ganztags (L _{DEN}) [dB(A)]			Nachts (L _{Night}) [dB(A)]		
	≥ 70	65-69	55-64	≥ 60	55-59	45-54
Ulzburger Straße von Nelkenstieg bis Auri- kelstieg)	34	61	131	44	61	154

Tabelle 19: Anzahl der durch die LSA-Nachtabstaltung entlasteten Personen

Knotenpunkt	Anzahl der durch die LSA-Nachtabstaltung entlasteten Personen					
	Ganztags (L _{DEN}) [dB(A)]			Nachts (L _{Night}) [dB(A)]		
	≥ 70	65-69	55-64	≥ 60	55-59	45-54
Rathausallee/Buckhörner Moor	1	74	197	11	118	159

Tabelle 20: Anzahl der durch die Knotenpunktumgestaltung entlasteten Personen

Knotenpunkt	Anzahl der durch die Knotenpunktumgestaltung entlasteten Personen					
	Ganztags (L _{DEN}) [dB(A)]			Nachts (L _{Night}) [dB(A)]		
	≥ 70	65-69	55-64	≥ 60	55-59	45-54
An dem Knotenpunkt Poppenbütteler Straße / Tangstedter Landstraße	125	49	41	44	97	34

Tabelle 21: Anzahl der durch Tempo 30 entlasteten Personen

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

Straßenabschnitt [von Straße bis Straße]	Anzahl der durch die Tempo 30-Planung entlasteten Personen					
	Ganztags (L _{DEN}) [dB(A)]			Nachts (L _{Night}) [dB(A)]		
	≥ 70	65-69	55-64	≥ 60	55-59	45-54
Ulzburger Str. [von Quickborner Straße bis Friedrichsgaber Weg]	112	266	287	141	252	313
Ulzburger Str. [von Friedrichsgaber Weg bis Poolstieg]	22	71	37	38	62	55
Rathausallee [von Ulzburger Straße bis Friedrichsgaber Weg]	132	204	420	167	276	328
Ulzburger Str. [von Rathausallee bis Rudolf-Schülke-Straße]	131	17	12	128	20	9
Ulzburger Str. [von Buchenweg bis Marommer Straße]	126	154	318	153	146	404
Ulzburger Str. [von Marommer Straße bis Ohechaussee]	113	301	591	142	305	608
Ochsenzoller Straße [Von Berliner Allee bis Tannenhofstraße]	25	86	67	36	106	77
Ohechaussee [von Ochsenzoller Straße bis Tannenhofstraße]	110	173	426	Nachts bereits angeordnet		
Ohechaussee [von Tannenhofstraße bis Ohechaussee 212]	139	236	270	Nachts bereits angeordnet		
Friedrich-Ebert-Straße [von Kornhoop bis Wertstoffhof Norderstedt]	23	26	5	26	25	4
Niendorfer Straße [von Ochsenzoller Straße bis Kahlenkamp]	28	46	73	31	52	71
Poppenbütteler Straße [von Poppenbütteler Straße 39 bis Poppenbütteler Straße 65]	7	50	45	14	53	36
Alter Kirchenweg [von Ulzburger Straße bis Exerzierplatz]	68	80	223	82	69	243

7 Ruhige Gebiete

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie fordert nicht nur die Sanierung von hoch belasteten Gebieten, sondern auch den vorbeugenden Schutz „ruhiger Gebiete“ vor Lärm. Als ruhiges Gebiet auf dem Land gilt laut Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.“ Die EU hat mit dieser Formulierung keine konkrete Definition von ruhigen Gebieten vorgegeben.

7.1 Aktualisierung der ruhigen Gebiete

Der Lärmaktionsplan Runde 3 der Stadt Norderstedt setzt sich bereits mit den ruhigen Gebieten auseinander. Die Gebietskulisse wird auf Basis der aktuellen Lärmkartierung und der bisher verwendeten Auswahlkriterien aktualisiert und ergänzt.

In der letzten Runde wurde für die Stadt Norderstedt zur Identifizierung ruhiger Gebiete Kategorien festgelegt. Dazu gehören Landschaftsräume, die großflächige, weitgehend naturbelassene Gebiete mit land- oder forstwirtschaftlicher Prägung umfassen, wobei eine maximale Lärmbelastung von 55 dB(A) angestrebt wird. Stadtoasen, auch als "Bürgeroasen" bezeichnet, sind über das Stadtgebiet verteilte Ruheräume mit einer Lärmbelastung von höchstens 55 dB(A). Ruhige Achsen sind abseits von lauten Straßen verlaufende Wege, die schnelle Geh- und Radwegverbindungen in naturnaher Umgebung bieten und eine Lärmbelastung von 55–60 dB(A) aufweisen.

Die von der letzten Runde festgelegten Gebiete wurden mit der aktuellen Lärmkarte abgeglichen, um zu prüfen, ob diese Gebiete die festgelegte Lärmbelastung, 55 dB(A) für Landschaftsräume und Stadtoasen und 60 dB(A) für ruhige Achsen, überschreiten.

Es zeigt sich, dass alle ruhigen Gebiete in Teilen oder komplett von einer Lärmbelastung von über 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) betroffen sind. Es ist davon auszugehen, dass sich diese im Vergleich zur Runde 3 zusätzlichen Verlärmungen vor allem aus dem neuen Berechnungsverfahren für die Lärmkarten ergeben und nicht auf einer tatsächlichen Verschlechterung der Lärmsituation zurückzuführen sind. Daher bleiben die ursprünglichen ruhigen Gebietsgrenzen aus der Runde 3 bestehen, jedoch werden die verlärmten Bereiche dargestellt.

Alle bereits in der letzten Runde festgelegten Landschaftsräume sind in der aktuellen Runde verlärmert:

- Staatsforst Rantzau,
- Forst Styhagen und Syltkuhlen,
- Moorgürtel Glasmoor und
- Moorgürtel Wittmoor.

Von den Stadtoasen ist der Friedhof Harksheide vollständig von Lärmbelastungen über 55 dB(A) betroffen und wird daher als vollständig verlärmert angesehen. Die anderen Stadtoasen sind teilweise von Lärmbelastungen betroffen:

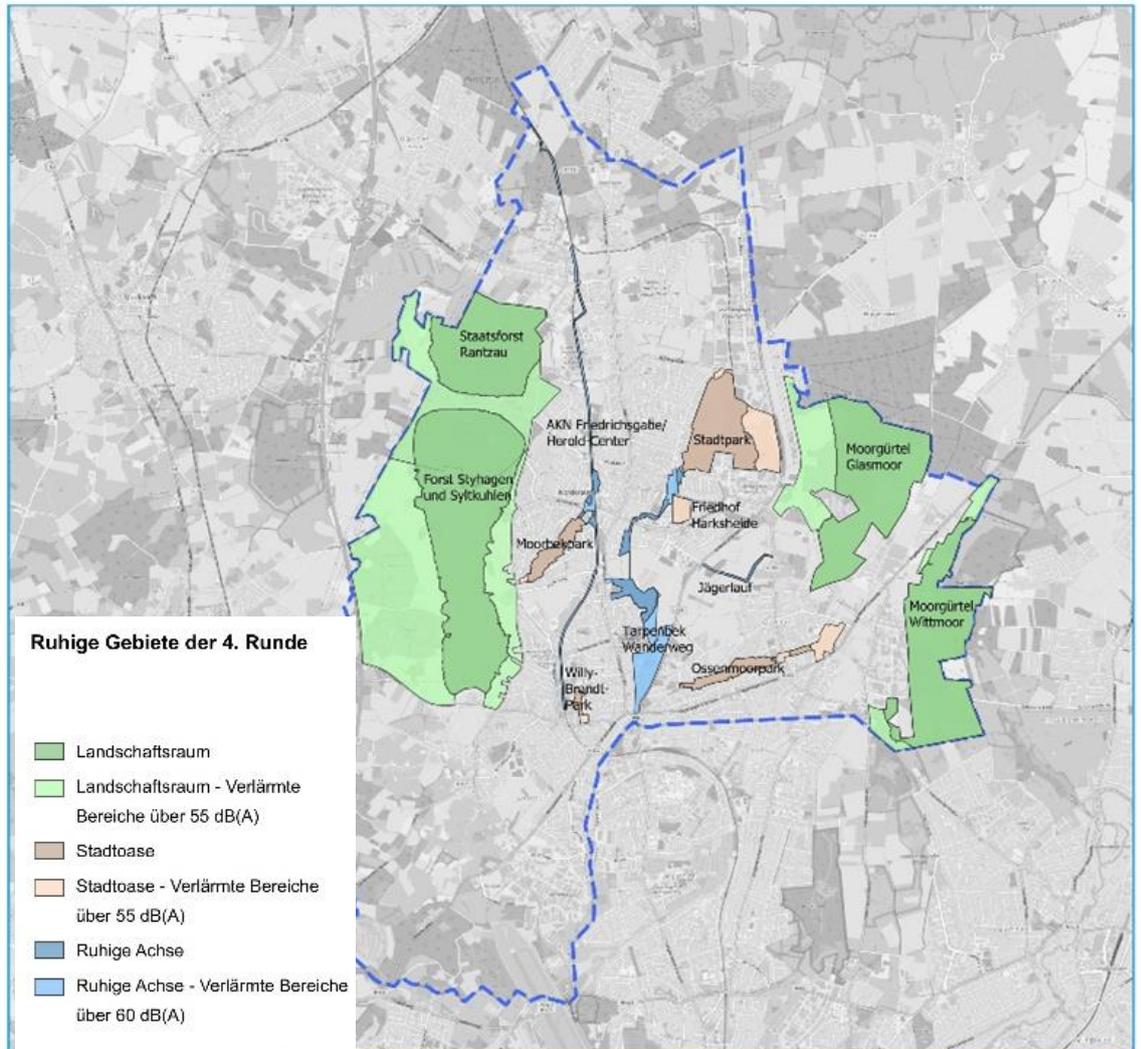
- Stadtpark,
- Moorbekpark,
- Willy-Brandt-Park und
- Ossenmoorpark.

Die Flächen der ruhigen Achsen werden aufgrund der Lärmbelastung von über 60 dB(A) größtenteils verlärmert angesehen:

- AKN Friedrichsgabe/Herold-Center
- Tarpenbek Wanderweg
- Jägerlauf

Die Abbildung 14 stellt ruhigen Gebiete mit den verlärmerten Teilbereichen dar.

Abbildung 14: Ruhige Gebiete der 4. Runde mit der Darstellung der verlärmten Bereiche



Quelle: eigene Darstellung. Kartengrundlage: ©OpenStreetMap-Mitwirkende

7.2 Hinweise zum Schutz ruhiger Gebiete vor Fluglärm²⁵

Die Prüfung der Ausweitung der Schutzzonen zur Berechtigung von Schallschutzmaßnahmen gegen Fluglärm hat ergeben, dass die Planungen für ruhige Gebiete gut begründet sein sollten. Es gibt jedoch rechtliche Unsicherheiten und Lücken, da keine klare Definition basierend auf EU-Richtlinien vorliegt. Zudem steht noch keine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zu den Mindestanforderungen von Artikel 8 der Umgebungslärmrichtlinie zum Schutz

²⁵ Rechtsgutachten zu den Möglichkeiten der Stadt Norderstedt zur Festsetzung von Maßnahmen zum Schutz vor und zur Minderung von Fluglärm im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Jahre 2024 – 2029, bearbeitet von Baumann Rechtsanwälte, Stand November 2021

ruhiger Gebiete aus. Daher ist auch eine möglicherweise erforderliche unionsrechtskonforme Auslegung der nationalen Regelungen noch nicht abschließend geklärt. Ob die festgelegten Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete von der Gemeinde gegenüber einer Verschlechterung der Lärmbelastungssituation geltend gemacht werden können, ist bislang rechtlich nicht geklärt. Eine klare Zielsetzung im Lärmaktionsplan ist daher ratsam, um ruhige Gebiete vor Fluglärm zu schützen und geeignete Maßnahmen festzulegen. Die Möglichkeit einer gerichtlichen Geltendmachung gegen eine Verschlechterung der Lärmbelastungssituation sollte offengehalten werden, wofür eine Vielzahl differenzierter Festsetzungen und genaue Messdaten zur Situation zum Zeitpunkt der Festsetzung erforderlich sind.

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

8 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Für die Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit laut EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht nur klar und verständlich informiert (Artikel 9), sondern auch beteiligt werden. Hierzu sagt die Richtlinie in Artikel 8 (7), dass die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird“ und dass sie rechtzeitig und effektiv“ die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken.

Öffentlichkeit, so die Richtlinie, können Verbände, Organisationen und Einzelpersonen sein. Die Behörden sind gehalten, die Ergebnisse der Mitwirkung zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit auch entsprechend über die Entscheidungen zu informieren. Auch fordert die Richtlinie „angemessene Fristen“ und eine „ausreichende Zeitspanne“ für jede Phase der Mitwirkung. Das gesamte Verfahren muss ausreichend transparent gemacht werden.

Die Beteiligung erfolgt durch eine öffentliche Auslegung des Planentwurfs im Rathaus und über die Website der Stadt im Zeitraum vom 06.05. bis zum 07.06.2024. Die Bürgerinnen und Bürger hatten in diesem Zeitraum die Möglichkeit, Fragen, Hinweise und Anmerkungen einzureichen. Am 21.05.2024 fand zusätzlich eine Bürgerveranstaltung in der Tribühne Norderstedt statt. Hier wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Darüber hinaus erfolgte eine schriftliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

Die Abwägungstabellen der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit, der Träger öffentlicher Belange und der Beiräte befinden sich im Anhang des Berichtes.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm im Hauptstraßennetz belasteten Menschen	7	Bericht
Tabelle 2:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm im Gesamtstraßennetz belasteten Menschen	8	11.11.2024
Tabelle 3:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, und Krankenhäuser im Hauptstraßennetz	8	
Tabelle 4:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, und Krankenhäuser im Gesamtstraßennetz	9	
Tabelle 5:	Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Norderstedt (Straßenverkehr)	9	
Tabelle 6:	Identifizierte Lärmbrennpunkte Straßenverkehrslärm	14	
Tabelle 7:	Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen	17	
Tabelle 8:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, und Krankenhäuser im Schienenverkehr	17	
Tabelle 9:	Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Norderstedt (Schienenverkehr)	18	
Tabelle 10:	Lärmbrennpunkte im Schienenverkehr	23	
Tabelle 11:	Geschätzte Zahl der von Fluglärm (Hamburg Flughafen) belasteten Menschen	24	
Tabelle 12:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, und Krankenhäuser im Schienenverkehr	25	
Tabelle 13:	Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Norderstedt (Flugverkehr)	25	
Tabelle 14:	SPNV und Takt	30	
Tabelle 15:	Abwägungsergebnis für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Lärmbrennpunkten mit $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{Night} > 60$ dB(A)	36	
Tabelle 16:	Empfehlung für die Einrichtung von Querungshilfen	41	
Tabelle 17:	Abschätzung der Lärminderungspotentiale der vorgeschlagenen Maßnahmen in der aktuellen Runde	46	
Tabelle 18:	Anzahl der durch die Fahrbahnsanierung entlasteten Personen	48	
Tabelle 19:	Anzahl der durch die LSA-Nachtabstaltung entlasteten Personen	48	

Tabelle 20:	Anzahl der durch die Knotenpunktumgestaltung entlasteten Personen	48
Tabelle 21:	Anzahl der durch Tempo 30 entlasteten Personen	49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde 4 für das Gesamtstraßennetz	10
Abbildung 2:	Schallimmissionsplan L_{Night} der Runde 4 für das Gesamtstraßennetz	11
Abbildung 3:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), Gesamtstraßennetz	12
Abbildung 4:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{Night} \geq 55$ dB(A), Gesamtstraßennetz	13
Abbildung 5:	Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr	16
Abbildung 6:	Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde 4 für den Schienenverkehr	19
Abbildung 7:	Schallimmissionsplan L_{Night} der Runde 4 für den Schienenverkehr	20
Abbildung 8:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{DEN} \geq 55$ dB(A), Schienennetz	21
Abbildung 9:	LärmKennZiffer in Rasterdarstellung $L_{Night} \geq 45$ dB(A), Schienennetz	22
Abbildung 10:	Lärmbrennpunkte im Schienenverkehr	23
Abbildung 11:	Schallimmissionsplan L_{DEN} der Runde 4 für den Flugverkehr	26
Abbildung 12:	Schallimmissionsplan L_{Night} der Runde 4 für den Flugverkehr	27
Abbildung 13:	Tempo 30 Prüfbedarf	39
Abbildung 14:	Ruhige Gebiete der 4. Runde mit der Darstellung der verlärmten Bereiche	52

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Umsetzungsstand der Maßnahmen
Anlage 2:	Fortschreibung der Maßnahmen

Anlage 3: Abwägungstabelle: Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Anlage 4: Abwägungstabelle: Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
und Beiräte

Anlage 5: Abbildungen aus dem Textteil

Stadt Norderstedt

LAP 4. Runde

Bericht

11.11.2024

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
1 Übertragene Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Runde 1							
1.1	Belastungsschwerpunkt Alter Kirchenweg/ Stonsdorfer Weg	Einrichtung einer Teststrecke für lärmindernden Asphalt mit gleicher Wirkung wie die nächtliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h	400.000 € für lärmindernden Asphalt	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die Nachteile von lärminderndem Asphalt (innerorts) überwiegen, weshalb diese Maßnahme nicht mit in die nächste Runde übertragen werden soll.
1.2	Belastungsschwerpunkt Langenharmer Weg	Einrichtung einer Teststrecke für lärmindernden Asphalt mit gleicher Wirkung wie die nächtliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h	500.000 € für lärmindernden Asphalt	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die Nachteile von lärminderndem Asphalt (innerorts) überwiegen, weshalb diese Maßnahme nicht mit in die nächste Runde übertragen werden soll.
1.3	Belastungsschwerpunkt Poppenbütteler Straße Nord	Umsetzung nach Einzelfallprüfung: Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im Abschnitt Großer Born Glashütter Damm ganztägig	keine	kurzfristig	1	Straßenverkehrsbehörde	Teilweise umgesetzt; Die Geschwindigkeitsreduzierung wurde 2017 angeordnet. Die Anordnung für den Zeitraum 6 bis 22 Uhr wurde aufgrund von Staubbildungen 2018 wieder zurückgenommen. Die Geschwindigkeitsreduzierung von 22:00-06:00 Uhr besteht. Diese Maßnahme soll nicht mit in die nächste Runde übertragen werden.
1.4	Belastungsschwerpunkt Rathausallee	Gespräche mit der Wohnungswirtschaft zum Angebot von Mobilitätsdienstleistungen für Mieter/innen	keine	langfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die Stadt Norderstedt berücksichtigt im öffentlichen Bereich, insbesondere bei Neubauprojekten (Änderungen oder Neuaufstellungen von B-Plänen), die Mobilitätsdienstleistungen (unter anderem: CarSharing, BikeSharing, ÖPNV-Anbindungen). Im privaten Bereich ist die Stadt Norderstedt nicht zuständig. Diese Maßnahme soll entfallen.
1.5	Stadtgebiet gesamt	Optimierung der Taxihalteplätze (Gesprächsrunden, Konzeption)	10.000 €	langfristig	3	Stadtverwaltung	Umgesetzt; Der Umbau des ZOB Glashütte (und damit die optimierten Taxihalteplätze) wurde fertiggestellt. Die Taxihalteplätze am ZOB Norderstedt Mitte wurden durch eine entsprechende Anordnung optimiert. In der Rathausallee wurde eine seitliche Parkbuch für Taxen gekennzeichnet. Die Zählungen an der Berliner Allee und am Harksheider Marktplatz ergaben eine hohe Auslastung (nur am Marktplatz könnte ein Halteplatz entfallen). Diese Maßnahme gilt als umgesetzt und kann somit in der nächsten Runde entfallen.
1.6	Stadtgebiet gesamt	Konzept zur CityLogistik (Gutachten)	70.000 €	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Es wurde bisher kein Gutachten zur CityLogistik erarbeitet. kein Geld für 2023 eingeworben. Stand 2024: Aktuell nicht in Planung/Bearbeitung.
1.7	Belastungsschwerpunkt Ulzburger Straße Nord (Rathausallee bis Langenharmer Weg und Glashütter Weg bis Quickborner Str.)	Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplan für integriertes städtebauliches und verkehrliches Konzept zum stadtgestalterischen Umbau sowie Umsetzung der Planung	keine durch den LAP, da im FNP vorgesehen	langfristig	2	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Der Rahmenplan für den Abschnitt Rathausallee bis Langenharmer Weg ist mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet und politisch beschlossen worden. Die weiteren Planungen für den stadtgestalterischen Umbau zum Lärmschutz sind noch nicht erfolgt. Der Umbau des Abschnittes Rathausallee bis Glashütter Weg ist erfolgt. Die Ausschreibung der Planungsleistung für den Abschnitt Glashütter Weg bis Harksheyde ist für 2025 geplant. Ein durchgängiges Konzept für den Abschnitt Harksheyde bis Quickborner Straße steht noch aus. Stand 2024: Planung wurde ins Jahr 2027 verschoben..

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
1.8	Belastungsschwerpunkt Berliner Allee Kohfurth	Aufbau einer Radstation am Bahnhof Garstedt	Keine durch den LAP, da im VEP Vorgesehen 15.000 € für Potentialanalyse	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Die Politik hat diese Maßnahme aus Kostengründen abgelehnt. Es wird nach einer Alternativen geschaut. Stand 2024: Diese Maßnahme ruht. Im Zuge der Europaallee und des Bildungshauses werden zusätzliche Abstellanlagen hergestellt.
1.9	Magistralen Ulzburger Straße / Segeberger Chaussee / Ohechaussee / Ochsenzoller Straße	Anlassbezogene Überarbeitung bzw. Neuaufstellung von B-Plänen entlang der Straßenzüge (d. h. soweit Planungserfordernis gem. § 1 (3) BauGB vorliegt), die aus den FNP-Darstellungen entwickelt sind, zur Gewährleistung eines städtebaulich vertraglichen Lärmschutzes (Planungsziel u. a.: lärmabschirmende Bauweise bzw. Baukörper, Anordnung lärmunempfindlicher Nutzungen zur Straße)	Keine durch den LAP	laufend	2	Stadt Norderstedt	Laufend umgesetzt; Grundsätzlich reagiert die Stadt anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer/innen mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen im Sinne der Lärminderungsplanung. Wird jeweils bei anlassbezogenen Baumaßnahmen berücksichtigt.
1.10	Stadtgebiet gesamt	Umsetzung der Konzeption für den Fußverkehr	100.000 € (2016/2018) für Maßnahmen der höchsten Priorität	laufend	3	Stadt Norderstedt	Umgesetzt; Diese Maßnahme wurde 2021 fertiggestellt, gilt somit als umgesetzt und wird nicht in die nächste Runde mit übertragen.
1.11	Belastungsschwerpunkt Berliner Allee Kohfurth	Herstellen einer Radverkehrsanlage in ausreichender Qualität (StVO)	1.300.000 Mio. €	mittelfristig	3	Stadt Norderstedt	Nicht umgesetzt; Die Vorplanung und die Bürgerbeteiligung für die Anlage eines Radfahrstreifens auf der Westseite der Berliner Allee / Kohfurth bis zum geplanten Kreisverkehr an der Ochsenzoller Straße sind abgeschlossen. Die Herstellung der Radverkehrsanlage wird abschnittsweise 2024 beginnen. Geld wird für 2024/2025 eingeworben. Stand 2024: Die Herstellung einer Radverkehrsanlage soll 2024 mit einem ersten Abschnitt beginnen.
1.12	Glashütter Damm	Einrichten einer Buslinie (alternativ schmale Busse)	Keine durch den LAP, da im VEP vorgesehen (ca. 60.000 € angesetzt)	kurzfristig	4	SVG	Nicht umgesetzt; Der Einsatz von Kleinbussen und die Einrichtung einer neuen Buslinie auf dem Glashütter Damm beginnt Ende 2024. In 2025 werden die ersten Bushaltestellen gebaut.
1.13	Belastungsschwerpunkt Alter Kirchenweg – Stonsdorfer Weg	Anlegen einer Querungssicherung für Fußgänger und Radfahrer als geschwindigkeitsdämpfendes Element auf dem Stonsdorfer Weg / Höhe Bushaltestelle Romintener Weg	100.000 € (Ansatz kalkuliert für eine Mittelinsel)	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	Umgesetzt
1.14	Ruhige Gebiete	Verlängerung der Ruhigen Achse AKN Friedrichsgabe Herold-Center nach Norden von der AKN Haltestelle Haslofurth bis Meeschensee	1.100.000 Mio. € für Bauausführung	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Flächenerwerb wurde getätigt. Die Entwurfsplanung ist abgeschlossen. Fertigstellung ist bis Ende August 2024 geplant.
1.15	Belastungsschwerpunkt Waldstraße	Überprüfung des Bedarfs von geschwindigkeitsdämpfenden Elementen: Einbau von einer weiteren Mittelinsel als geschwindigkeitsdämpfendes Element oder Umsetzung anderer Maßnahmen mit vergleichbarer Wirkung	100.000 € für eine Mittelinsel	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	Umgesetzt; Diese Maßnahme wurde 2020 fertiggestellt, gilt somit als umgesetzt und wird nicht in die nächste Runde mit übertragen.
1.16	Belastungsschwerpunkt Poppenbütteler Straße Nord	Prüfung des Einbaus von 3 Mittelinseln als geschwindigkeitsdämpfende Elemente in Höhe Störkamp und im Abschnitt Glashütter Damm – Segeberger Chaussee	300.000 € für drei Mittelinseln	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Die Entwurfsplanung für eine Mittelinsel in Höhe der Einmündung Störkamp liegt vor. Aufgrund des notwendigen Grunderwerbs kann die Maßnahme derzeit nicht umgesetzt werden. Im Abschnitt Glashütter Damm – Segeberger Chaussee steht der erforderliche öffentliche Raum für die beiden übrigen Mittelinseln nicht zur Verfügung. Die Maßnahmen soll entfallen.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
1.17	Belastungsschwerpunkt Ohechaussee	Querungshilfe in Höhe Mozartweg / Am Tarpenufer	100.000 € (Ansatz kalkuliert für eine Mittelinsel)	mittelfristig	2	Stadtverwaltung mit Landesbetrieb Verkehr	Teilweise umgesetzt; Es liegt eine Vorplanung für eine Querungshilfe vor. Zur Umsetzung notwendige Flurstücke befinden sich jedoch in Privatbesitz, stehen der Stadt demnach nicht zur Verfügung. Zudem sieht der Landesbetrieb Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), als Eigentümer der Straße, die rechtlichen Voraussetzungen für eine Querungshilfe oder eine Fußgängerlichtsignalanlage als nicht gegeben an. Diese Maßnahme soll entfallen.
1.19	Ruhiges Gebiet „Stadtoase Ossenmoorpark“	Verlängerung des Parks in östlicher Richtung bis Glashütter Damm	Keine durch den LAP, da im LP vorgesehen (Ansatz 189.000 €)	langfristig	3	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Eine Fortsetzung der Grünanlage bis zum neuen Regenrückhaltebecken ist erfolgt. (s. B 236 Müllerstraße Süd). Die Entwurfsplanung für den Lückenschluss der Wegeverbindung zwischen dem Regenrückhaltebecken Müllerstraße und der Lindenallee liegt vor. Da die Belange des gesetzlichen Biotopschutzes, insbesondere der Schutz der ortsbildprägenden Lindenallee, zu berücksichtigen sind, ist teilweise noch Grunderwerb erforderlich. Bis dahin ist die Erweiterung nicht vollständig möglich.
1.20	Belastungsschwerpunkt Berliner Allee – Kohfurth	Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zum stadtgestalterischen Umbau für den Abschnitt Ochsenzoller Straße bis Marommer Straße	400.000 €	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Der Kreisverkehr Berliner Allee / Ochsenzoller Straße ist fertiggestellt. Die Planung für die Umgestaltung des Abschnittes Kreisverkehrs Ochsenzoller Straße / Berliner Allee bis zum Parkdeck ist beschlossen. Mit dem Neubau des Kabs-Geländes wurde auch der stadtgestalterische Umbau zum Lärmschutz begonnen, dass lärmtechnische Festsetzungen getroffen wurden. Stand 2024: Dieser Straßenzug befindet sich im Vorplanungsstadium. Finale Umsetzung aller Abschnitte erfolgt erst 2026. Grundsätzlich reagiert die Stadt anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer/innen mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen im Sinne der Lärminderungsplanung.
1.21	Stadtgebiet gesamt	Zentraler Stellplatz für Lkw und Wohnmobile	Keine, da Umsetzung durch private Initiative	langfristig	4	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die verwaltungsinterne Abstimmung ist erfolgt. Kostenpflichtige Stellplätze für Wohnmobile werden bereits privatwirtschaftlich angeboten. Für den Bedarf an LkwStellplätzen sollen Stichproben in den Gewerbegebieten erhoben werden. Abhängig von der Bedarfsermittlung soll eine Umsetzung im Rahmen des CityLogistikkonzepts erfolgen (vgl. Maßnahme Nr. 1.6). Diese Maßnahme soll nicht mit in die nächste Runde übertragen werden.
1.22	Belastungsschwerpunkt Segeberger Chaussee	Integrierte städtebauliche und verkehrliche Konzeption für Radfahrer und Fußgänger: Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zum stadtgestalterischen Umbau	Keine durch den LAP, da im FNP vorgesehen 135.000 € für Grobkonzept Verkehrsanlagen und 25.000 € für Gestaltungskonzept	kurzfristig	1	Stadtverwaltung mit Landesbetrieb Verkehr	Teilweise umgesetzt; Der Ausbau der Segeberger Chaussee wird mit baulich angelegten Radwegen sowie Gehwegen hergestellt. Die Planungen für den stadtgestalterischen Umbau zum Lärmschutz sind noch nicht erfolgt. Grundsätzlich reagiert die Stadt anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer/innen mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen im Sinne der Lärminderungsplanung. Derzeit wird die Straßenbausträgerschaft geklärt, da Norderstedt über 80.000 Einwohner gemäß Zensus hat.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
1.23	Belastungsschwerpunkt Ohechaussee	Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zum stadtgestalterischen Umbau	Keine durch den LAP, da im FNP vorgesehen (100.000 € angesetzt)	langfristig	2	Stadtverwaltung mit Landesbetrieb Verkehr	Teilweise umgesetzt; Konzept kann nicht weiter verfolgt werden, da es keinen Planungsspielraum gibt. Die Umgestaltung des Knotenpunktes mit dem Rugenbarg wäre wünschenswert, scheitert aber an den Flächen. Grundsätzlich wird weiterhin anlassbezogen reagiert. Zum Beispiel nun im Rahmen des Bebauungsplanes 322, wo der Seitenraum in den Bereichen erweitert wird.
1.25	Belastungsschwerpunkt Ulzburger Straße Nord (Rathausallee bis Langenharmer Weg und Glashütter Weg bis „Am Gehölz“)	Herstellen einer durchgängigen, einheitlichen Radverkehrsanlage	5.000.000 €	langfristig	3	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Die einheitliche, durchgängige Radverkehrsanlage zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg ist hergestellt. Die Vorplanung für den Umbau des Straßenraums vom Glashütter Weg bis zur Harckesheyde liegt vor. Dieser sieht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor. In Teilabschnitten ist eine Vorplanung in Arbeit (Harckesheyde bis Pestalozzistraße). Stand 2024: Derzeit keine konkreten Planungen.
1.26	Belastungsschwerpunkt Waldstraße und südl. Friedrichsgaber Weg	Nach Bedarfsüberprüfung ggf. Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zur Umgestaltung des Verkehrsraumes	(Die Berechnung nach RLS 90 ist bereits erfolgt)	langfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die letzten Verkehrszählungen am Knoten Waldstraße/Friedrichsgaber Weg erfolgten 2023. Anschließend könnte die Bedarfsprüfung erfolgen. Zu beachten ist dabei, dass die bisherigen Berechnung nach RLS90 keine Lärmschwerpunkte in der Waldstraße ergeben hat. Die Planungen zum Umbau werden wieder aufgenommen.
1.27	Belastungsschwerpunkt Tangstedter Landstraße	Anlage eines Schutzstreifens auf der Westseite im Abschnitt Poppenbütteler Straße bis zur Segeberger Chaussee	10.000 €	kurzfristig	3	Stadtverwaltung	Umgesetzt; Der Radfahrstreifen anstatt des Schutzstreifens wurde mit Umbau des ZOB Glashütte fertiggestellt. Diese Maßnahme gilt als umgesetzt und soll demnach nicht in die nächste Runde übertragen werden.
1.28	Belastungsschwerpunkt Marommer Straße	Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zum stadtgestalterischen Umbau im Abschnitt Langer Kamp bis Ulzburger Straße	(Kosten ergeben sich erst aus Planungskonzept)	langfristig	4	Stadtverwaltung	Umgesetzt; Marommer Straße wurde fertiggestellt.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
1.29	Belastungsschwerpunkt Poppenbütteler Straße Nord	Ausbau der Radverkehrsanlagen zwischen Glasmoorstraße und Glashütter Damm	Für den Radwegeausbau keine durch den LAP, da im VEP vorgesehen ca. 70.000 € für Grunderwerb und ca. 300.000 € für Radwegeausbau	kurzfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Auf der Westseite des Straßenabschnitts von Glasmoorstraße bis Glashütter Damm stehen keine Flächen für einen separaten Radweg zur Verfügung. Die Überprüfung hat 2014 ergeben, dass die Einrichtung eines Schutzstreifens bzw. Radfahrstreifens wegen der hohen Verkehrsstärke in Verbindung mit einem relativ hohen Schwerverkehrsanteil angesichts der sehr schmalen Straßenprofile keine sachgerechte Lösung darstellt. Daher sind zunächst die erforderlichen Flächen zu erwerben, um eine sichere Radverkehrsanlage errichten zu können. Grunderwerbsverhandlungen sind noch nicht getätigt worden.
1.30	Ringstraßen	Einzelfallprüfung von möglichen Lärmschutzmaßnahmen für diejenigen, die durch Lkw-Lenkung zusätzlichen Lärmbelastungen ausgesetzt sein werden.	Kosten derzeit nicht zu bestimmen	langfristig	2	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die Einzelfallprüfung ist erst nach einer Unterstützung der Lkw-Führung durch eine Positivbeschilderung (vgl. Maßnahme Nr. 2.1) sinnvoll.
1.31	Belastungsschwerpunkt Poppenbütteler Straße Nord	Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zum stadtgestalterischen Umbau (Rückbaukonzept)	50.000 € angesetzt	langfristig	4	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Diese Maßnahme soll entfallen, da der Bau der Querspange Glashütte politisch mehrheitlich abgelehnt wurde (Öffentliche Niederschrift AFSV 05.08.2021 TOP 6)
1.32	Stadtgebiet gesamt	Evaluation der Wirksamkeit des Lkw-Leitsystems	25.000 €	langfristig	2	Stadtverwaltung und Straßenverkehrsbehörde	Nicht umgesetzt; Eine Evaluation ist noch nicht möglich, da die Lkw-Führung durch eine zusätzliche Positivbeschilderung (vgl. Maßnahme 2.1) noch nicht umgesetzt wurde.
1.33	Belastungsschwerpunkt Poppenbütteler Straße Nord	Rückbau der Ortsdurchfahrt Poppenbütteler Straße, sobald die Querspange Glashütte gebaut wurde	400.000 € angesetzt	langfristig	4	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Diese Maßnahme soll entfallen, da der Bau der Querspange Glashütte politisch mehrheitlich abgelehnt wurde (Öffentliche Niederschrift AFSV 05.08.2021 TOP 6)

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
2 Übertragene Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Runde 2							
2.1	Stadtgebiet gesamt	Umsetzung des Beschilderungskonzeptes für die Lkw-Führung	200.000 €	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die Umsetzung des Beschilderungskonzeptes soll aus finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt werden.
2.2	Ulzburger Straße (zwischen Breslauer Straße und Ohechaussee)	Umbau der öffentlichen Verkehrsfläche (durchgängige beidseitige Geh und Radverkehrsanlagen, Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes, Einbau von Querungshilfen, Integration von ÖPNV-Anlagen)	ca. 550.000 € einschl. Planungskosten	mittelfristig	2	Entwicklungsgesellschaft Norderstedt und Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die Entwicklung der sogenannten Europcar-Fläche ist wieder aktuell. Dazu werden die Flächen für Radverkehr (Veloroute) und Fußverkehr jeweils in einem Rahmenplan berücksichtigt.
2.3	Rathausallee (von Ulzburger Straße bis Oadby and WigstonStr.)	Anlage eines Radfahr bzw. Schutzstreifens in jeder Fahrtrichtung	Keine durch den LAP, da im VEP vorgesehen ca. 100.000 € für Markierungen und Anpassungen	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Umbau Rathausallee wurde seitens der Politik gestrichen.
2.4	B 432 / Ohechaussee von Schwarzer Weg bis Ochsenzoller Straße	Konzept zur Umgestaltung der öffentlichen Verkehrsfläche mit dem Ziel einer Verringerung der Lärmbelastungen mittels kostengünstiger Maßnahmen	ca. 25.000 €	mittelfristig	2	Stadtverwaltung und Landesbetrieb für Verkehr	Nicht umgesetzt; Konzept kann nicht weiter verfolgt werden, da es keinen Planungsspielraum gibt. Die Umgestaltung des Knotenpunktes mit dem Rugenbarg wäre wünschenswert, scheitert aber an den Flächen. Grundsätzlich wird weiterhin anlassbezogen reagiert. Zum Beispiel nun im Rahmen des Bebauungsplanes 322, wo der Seitenraum in den Bereichen erweitert wird. Grundsätzlich sind jegliche Umgestaltungsmaßnahmen auf der B432 immer schwer zu planen / umzusetzen, da die Straße dem Bund gehört und nicht der Stadt Norderstedt.
2.5	Stadtgebiet gesamt	Umsetzung von einer Maßnahme aus dem Abstellanlagenkonzept mit der Priorität 3 zur Verbesserung der Infrastruktur: Schulzentrum Nord	rd. 70.000 €	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	B+R Anlage Moorbekhalle ist in Bearbeitung.
2.6	Stadtgebiet gesamt	Aufwertung je einer Haltestelle jährlich im ÖPNV der Priorität 8 gemäß Mängelanalyse	rd. 15.000 € pro Jahr	laufend	3	Stadtverwaltung und Verkehrsgesellschaft Norderstedt	Laufend umgesetzt; Neuer Fahrgastunterstand an den Bushaltestellen Syltkuhlen, Stormarnstraße, Ulzburger Straße und Tannenhofstraße. Darüber hinaus Schaffung von zusätzlichen ÖPNV-Linien mit Haltestellen und Fahrgastunterständen in der Lawaetzstr., Tycho Brahe Kehre und Waldstr. Umbau der Haltestellen Niendorfer Straße (Altes Dorf) und Poppenbütteler Straße (Schulzentrum Süd).
2.7	Drei Modellgebiete für ein typisches Maßnahmenrepertoire „Lärmrobustheit erhöhen“	Modellstudie mit dem Ziel, ein beispielhaftes Maßnahmenbündel für kombinierte lärmmentlastend wirkende Maßnahmen im öffentlichen und privaten Raum in Zusammenarbeit mit den Eigentümern zu entwickeln.	ca. 50.000 €	langfristig	2	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Im öffentlichen Raum werden Lärminderungsmaßnahmen ohnehin durch die Stadt Norderstedt umgesetzt. Auf privatem Grund liegt die Verantwortung bei den jeweiligen Eigentümern. Stand 2024: Maßnahme soll entfallen.
2.8	Poppenbütteler Straße	Bestandsanalyse des Lärmschutzwalls. Behebung vorhandener Defizite Herstellung einer Lärmschutzanlage, die die Festsetzungen der Bebauungspläne erfüllt.	Gesamtmaßnahme ca. 1.000.000 € für Abbau des Walls und Neubau einer Wand (Kosten würden ohnehin entstehen, da der Wall stark sanierungsbedürftig ist und über den B-Plan 145 festgesetzt wurde)	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Renaturierung und Aufstockung des Lärmschutzwalls wurde 2023 abgeschlossen. Die Einmessung (Nachweis für die erforderliche Höhe) fehlt noch. Der Lückenschluss des Walls auf Höhe Hausnummer 177 soll im Zuge des Fuß- und Radwegebaus vorgenommen werden. Stand 09.2024: Vorplanung ist begonnen, Baubeginn ist für 2025 geplant

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
3 Übertragene Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Runde 3							
Straßenverkehr Verkehrsorganisation							
3.1	Ohechaussee	Einzelfallprüfung zur Anordnung 30 km/h 22:00 06:00 Uhr für Lkw	gering	kurzfristig	1	Straßenverkehrsbehörde	Umgesetzt; Für die RLS-90-Berechnungen wurde Lärmkontor beauftragt – Ergebnisse liegen vor. Die Verkehrsaufsicht hat die Umsetzung geprüft und ein Stellungnahmeverfahren durchgeführt. Als Ergebnis wird auf Abschnitten der Ohechaussee Tempo 30km/h angeordnet (22:00-06:00 uhr).
3.2	Segeberger Chaussee	Einzelfallprüfung zur Anordnung 30 km/h nachts von 22:00 Uhr 06:00 Uhr für alle Fahrzeuge im Bereich von Nr. 242 bis 258	gering	kurzfristig	1	Straßenverkehrsbehörde	Umgesetzt; Für die RLS-90-Berechnungen wurde Lärmkontor beauftragt – Ergebnisse liegen vor. Die Verkehrsaufsicht hat die Umsetzung geprüft und ein Stellungnahmeverfahren durchgeführt. Als Ergebnis wird auf Abschnitten der Segeberger Chaussee Tempo 30km/h angeordnet (22:00-06:00 uhr).
3.3	Ochsenzoller Str. ab Kreisverkehr Achternfelde Friedrich Ebert Str. bis Friedrichgaber Weg	Einzelfallprüfung zur Anordnung 30 km/h nachts von 22:00 Uhr 06:00 Uhr für alle Fahrzeuge	gering	kurzfristig	1	Straßenverkehrsbehörde	Umgesetzt; Für die RLS-90-Berechnungen wurde Lärmkontor beauftragt – Ergebnisse liegen vor. Die Verkehrsaufsicht hat die Umsetzung geprüft und ein Stellungnahmeverfahren durchgeführt. Als Ergebnis kann kein Tempo 30 km/h angeordnet werden.
3.4	Rugenbarg	Einzelfallprüfung zur Anordnung 30 km/h nachts von 22:00 Uhr 06:00 Uhr für alle Fahrzeuge	gering	kurzfristig	1	Straßenverkehrsbehörde	Umgesetzt; Für die RLS-90-Berechnungen wurde Lärmkontor beauftragt – Ergebnisse liegen vor. Die Verkehrsaufsicht hat die Umsetzung geprüft und ein Stellungnahmeverfahren durchgeführt. Als Ergebnis kann kein Tempo 30 km/h angeordnet werden.
3.5	Falkenbergstraße zwischen Harckesheyde und Falkenhorst	Prüfung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung: Einzelfallprüfung zur Anordnung 30 km/h, nachts von 22:00 Uhr 06:00 Uhr für alle Fahrzeuge Prüfung Querungshilfen – Mittelinsel	mittel	langfristig	1	Straßenverkehrsbehörde und Stadtverwaltung	Umgesetzt; Für die RLS-90-Berechnungen wurde Lärmkontor beauftragt – Ergebnisse liegen vor. Die Verkehrsaufsicht hat die Umsetzung geprüft und ein Stellungnahmeverfahren durchgeführt. Als Ergebnis kann kein Tempo 30 km/h angeordnet werden. Im Zuge des B-Plans 329 ist eine Querungshilfe im Norden als sinnvoll angemerkt worden.
3.6	Ulzburger Straße	Durchfahrt der Innenstadt durch Verkehrslenkung entlasten	gering	kurzfristig	1	Straßenverkehrsbehörde und Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Es wurden alle Varianten durchgeprüft und alle sind durchgefallen. Maßnahme wird in der nächsten Runde rausgenommen.
3.7	Gewerbegebiet Friedrichsgabe	Verkehrslenkung für Lkw zur Entlastung der angrenzenden Wohngebiete	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Entlastung würde durch das neue Wegweisungskonzept erfolgen. Dieses ist bereits von Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Eine Umsetzung ist seitens des Straßenbaulassträgers unterblieben. Maßnahme soll entfallen, da diese Maßnahme im Lkw-Wegweisungskonzept enthalten ist und somit doppelt wäre
3.8	Stadtgebiet gesamt	Einsatz mobiler Messeinrichtungen zur Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten	gering	laufend	1	Stadtverwaltung	laufend umgesetzt; Die Stadt Norderstedt hat vom Kreis Segeberg bis Ende 2023 die Befugnis bekommen, aus lärmschutztechnischen Gründen die Geschwindigkeiten mit Blitzern zu überwachen. Dafür gibt es festinstallierte Blitzersäulen und mobile Blitzeranhänger, die im Stadtgebiet zum Einsatz kommen.
3.9	Ohechaussee/ Ochsenzoller Straße	Überprüfung der vorhandenen Lichtsignalanlage und Anpassung zur Verringerung des Rückstaus	gering	kurzfristig	2	Straßenverkehrsbehörde	Umgesetzt

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
3.10	Stadtgebiet gesamt	Prüfung: Koordinierungsgeschwindigkeit 30 km/h für „Grüne Wellen“	gering	kurzfristig	2	Straßenverkehrsbehörde	Laufend umgesetzt; Maßnahme soll als laufend umgesetzt entfallen. Wenn Tempo 30 km/h angeordnet wird, werden die LSA sowieso überprüft und angepasst.
3.11	Am Exerzierplatz	Einzelfallprüfung zur Anordnung 30 km/h nachts von 22:00 Uhr 06:00 Uhr für alle Fahrzeuge	gering	kurzfristig	2	Straßenverkehrsbehörde	Umgesetzt; Für die RLS-90-Berechnungen wurde Lärmkontor beauftragt – Ergebnisse liegen vor. Die Verkehrsaufsicht hat die Umsetzung geprüft und ein Stellungnahmeverfahren durchgeführt. Als Ergebnis kann kein Tempo 30 km/h angeordnet werden.
3.12	Poppenbütteler Straße	Einzelfallprüfung zur Anordnung 30 km/h nachts von 22:00 Uhr 06:00 Uhr für alle Fahrzeuge	gering	kurzfristig	1	Straßenverkehrsbehörde	Umgesetzt; Für die RLS-90-Berechnungen wurde Lärmkontor beauftragt – Ergebnisse liegen vor. Die Verkehrsaufsicht hat die Umsetzung geprüft und ein Stellungnahmeverfahren durchgeführt. Als Ergebnis kann Tempo 30 km/h aufgrund des ÖPNV nur auf bestimmten Abschnitten angeordnet werden (Glashütter Damm - Segeberger Chaussee und im Bereich Lemsahler Weg).
3.13	Rathausallee	Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch die Stadt Norderstedt in den Nachtstunden	gering	laufend	1	Stadtverwaltung	Laufend umgesetzt; Die Stadt Norderstedt darf aus Lärmschutzgründen Geschwindigkeiten überwachen / Blitzen. Neben stationären Blitzern verfügt die Stadt Norderstedt seit Ende 2021 über einen mobilen Blitzer, der im gesamten Stadtgebiet im Sinne der Lärmprävention (insbesondere in der Nacht) eingesetzt wird. Die Stadt Norderstedt hat nur aus lärmschutztechnischen Gründen die Erlaubnis vom Kreis Segeberg zur Geschwindigkeitsüberwachung. Das ist in der Rathausallee nicht der Fall. Nur der Kreis Segeberg darf dort die Geschwindigkeiten überwachen. Diese Maßnahme wird demnach als fortlaufend umgesetzte Maßnahme entfallen.
3.14	Ulzburger Straße zwischen Alter Kirchenweg und Langenharmer Weg	Einzelfallprüfung zur Anordnung 30 km/h nachts von 22:00 Uhr 06:00 Uhr für alle Fahrzeuge	gering	kurzfristig	1	Straßenverkehrsbehörde	Umgesetzt; Für die RLS-90-Berechnungen wurde Lärmkontor beauftragt – Ergebnisse liegen vor. Die Verkehrsaufsicht hat die Umsetzung geprüft und ein Stellungnahmeverfahren durchgeführt. Als Ergebnis kann kein Tempo 30 km/h angeordnet werden.
3.15	Ulzburger Straße zwischen Alter Kirchenweg und Langenharmer Weg	Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch die Stadt Norderstedt	gering	laufend	1	Stadtverwaltung	Laufend umgesetzt; Die Stadt Norderstedt darf aus Lärmschutzgründen Geschwindigkeiten überwachen / Blitzen. Neben stationären Blitzern verfügt die Stadt Norderstedt seit Ende 2021 über einen mobilen Blitzer, der im gesamten Stadtgebiet im Sinne der Lärmprävention (insbesondere in der Nacht) eingesetzt wird. Die Stadt Norderstedt hat nur aus lärmschutztechnischen Gründen die Erlaubnis vom Kreis Segeberg zur Geschwindigkeitsüberwachung. Das ist in der Rathausallee nicht der Fall. Nur der Kreis Segeberg darf dort die Geschwindigkeiten überwachen. Diese Maßnahme wird demnach als fortlaufend umgesetzte Maßnahme entfallen.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
Straßenverkehr Verkehrsba							
3.16	Quickborner Str./ Lawaetzstraße	Prüfung Einrichtung Kreisverkehrsplatz	sehr hoch	langfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt
3.17	Poppenbütteler Straße/ Tangstedter Landstraße	Prüfung Einrichtung Kreisverkehrsplatz	sehr hoch	langfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt
3.18	Ulzburger Straße Süd	Schutz vor Verkehrslärm der SchleswigHolsteinerStraße: Prüfung der Betroffenheiten am Kabels Stieg um ggf. lärmindernde Maßnahmen zu ergreifen	sehr hoch	langfristig	2	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt
3.19	Ulzburger Straße / Rathausallee	Prüfung Einrichtung Kreisverkehrsplatz	sehr hoch	langfristig	3	Stadtverwaltung	Umgesetzt; Diese Kreuzung wurde bereits hinsichtlich der Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes geprüft. Aufgrund der vorhandenen Kfz-Verkehrsmengen sowie deren Verteilung würde ein Kreisverkehr keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen.
Städtebau							
3.20	Gesamtes Stadtgebiet	Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen von Gewerbeeinrichtungen im Rahmen der Flächennutzungsplanung sowie bei der Erstellung von Bebauungsplänen	keine	laufend	1	Stadtverwaltung	Umgesetzt; Die auf Grundlage des wirksamen FNP 2020 zu erstellenden Bebauungspläne werden grundsätzlich unter verkehrlichen Aspekten betrachtet. Gegebenenfalls werden entsprechende Maßnahmen festgesetzt bzw. umgesetzt. Bei Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes wird der Verkehrsentwicklungsplan ebenfalls neu aufgestellt.
3.21	Stadtgebiet gesamt	Keine Darstellung von neuen Wohnbauflächen an Hauptverkehrswegen bzw. Einhaltung von Pufferzonen durch Mischbauflächendarstellung im Rahmen der Flächennutzungsplanung	keine	laufend		Stadtverwaltung	Umgesetzt; Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Norderstedt FNP 2020 berücksichtigt diesen Ansatz bereits. So sind entlang der Magistralen (Hauptverkehrsstraßen Ulzburger Straße, Ohechaussee / Segeberger Chaussee bereits gemischte Bauflächen dargestellt. Bei der Überarbeitung, bzw. Neuaufstellung, von B-Plänen im Stadtgebiet werden ohnehin immer die Stellungnahmen für die Umwelteinflüsse (u. a. Lärm) eingeholt. In diesen Stellungnahmen wird die aktuelle Lärmsituation und die Verträglichkeit mit dem Bauvorhaben abgeglichen, sowie Vorschläge zur Anordnung von Gebäuden und/oder Räumen gegeben. Da diese Stellungnahmen bezogen auf den Umgebungslärm ohnehin eingeholt werden, kann diese Maßnahme hier als (laufend) umgesetzt entfallen. Im Fließtext des LAP soll dies in einem kleinen Kapitel festgehalten und erläutert werden.
3.22	Stadtgebiet gesamt	Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Ausrüstung von Wohngebäuden mit Schallschutzfenstern	keine	laufend		Stadtverwaltung	Umgesetzt; In Bebauungsplanverfahren werden kontinuierlich, sobald erforderlich, lärmtechnische Untersuchungen erstellt. Wenn erforderlich, werden dann Festsetzungen zum Immissionschutz getroffen, dieses kann auch die Fenster beinhalten. Bei der Überarbeitung, bzw. Neuaufstellung, von B-Plänen im Stadtgebiet werden ohnehin immer die Stellungnahmen für die Umwelteinflüsse (u. a. Lärm) eingeholt. In diesen Stellungnahmen wird die aktuelle Lärmsituation und die Verträglichkeit mit dem Bauvorhaben abgeglichen, sowie Vorschläge zur Anordnung von Gebäuden und/oder Räumen gegeben. Da diese Stellungnahmen bezogen auf den Umgebungslärm ohnehin eingeholt werden, kann diese Maßnahme hier als (laufend) umgesetzt entfallen. Im Fließtext des LAP soll dies in einem kleinen Kapitel festgehalten und erläutert werden.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
3.23	Stadtgebiet gesamt	Prüfung einer verpflichtenden Einführung schallmindernder Bauweisen	keine	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	Umgesetzt; Bei der Überarbeitung, bzw. Neuaufstellung, von B-Plänen im Stadtgebiet werden ohnehin immer die Stellungnahmen für die Umwelteinflüsse (u. a. Lärm) eingeholt. In diesen Stellungnahmen wird die aktuelle Lärmsituation und die Verträglichkeit mit dem Bauvorhaben abgeglichen, sowie Vorschläge zur Anordnung von Gebäuden und/oder Räumen gegeben. Da diese Stellungnahmen bezogen auf den Umgebungslärm ohnehin eingeholt werden, kann diese Maßnahme hier als (laufend) umgesetzt entfallen. Im Fließtext des LAP soll dies in einem kleinen Kapitel festgehalten und erläutert werden.
Öffentlicher Personennahverkehr							
Busverkehr							
3.24	Wohngebiete Zwickmoor, Harkshörner Weg	Verbesserte ÖPNV-Anbindung der Wohngebiete östlich der Ulzburger Straße an die U-Bahn	hoch	mittelfristig	3	SVG	In Bearbeitung
3.25	Wohngebiete z. B. Waldstraße und Steindamm	Prüfung eines Testbetriebes für autonomes Fahren, Bus-Shuttle zur U-Bahn	hoch	langfristig	4	SVG/Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Wurde geprüft, wird aber von der Stadt aktuell nicht weiterverfolgt. Maßnahme soll entfallen.
3.26	Relation Flughafen	Prüfung der Einrichtung einer direkten Busverbindung Norderstedt Mitte – Flughafen Hamburg Airport	hoch	mittelfristig	3	SVG/FHH/HVV	Nicht umgesetzt; Das Potenzial einer solchen Busverbindung wurde mehrfach geprüft und als zu gering erachtet. Diese Maßnahme soll demnach nicht mit in die nächste Runde übertragen werden.
3.27	Gesamtes Stadtgebiet	Schrittweise Beschaffung und Einsatz von Bussen mit geringeren Schallemissionen	sehr hoch	laufend	1	SVG/HVV	Umgesetzt; Der Kreis Segeberg hat mit dem Einsatz zehn emissionsfreier Elektro-Busse ab 2021 im Teilnetz SE1/2 (umfasst auch Norderstedt) den Einstieg in den emissionsfreien ÖPNV beschlossen. Da diese Umstellung ein schrittweiser Prozess ist, der in der heutigen Zeit (Stichpunkt Umwelt/Nachhaltigkeit) als unumgänglich scheint, wird diese Maßnahme als laufend umgesetzt entfernt.
Schienerverkehr							
3.28	Eisenbahntrasse in Friedrichsgabe und Garstedt	Prüfung der Errichtung von Schallschutzwänden in Friedrichsgabe und Garstedt	hoch	mittelfristig	1	Hamburger Hochbahn AG	nicht umgesetzt Die Stadtverwaltung sieht keine realistische Umsetzungschance. Die Maßnahme wird daher nicht weiterverfolgt.
3.29	Eisenbahntrasse in Friedrichsgabe und Garstedt	Schwingungsdämpfung an Gleisanlagen durch Einsatz von Schienenstegdämpfern und elastischen Schienenbefestigungen	hoch	mittelfristig	1	Hamburger Hochbahn AG	nicht umgesetzt Die Stadtverwaltung sieht keine realistische Umsetzungschance. Die Maßnahme wird daher nicht weiterverfolgt.
3.30	Eisenbahntrasse in Friedrichsgabe und Garstedt	Regelmäßige Überprüfung und Wartung der Schienenoberflächen (Schienenschleifen)	gering	laufend	1	AKN	Laufend umgesetzt; Maßnahme soll entfallen.
3.31	Eisenbahntrasse in Friedrichsgabe und Garstedt	Regelmäßige Prüfung und Wartung der Radlaufflächen von Schienenfahrzeugen	gering	laufend	2	Eisenbahnverkehrs-unternehmen	Laufend umgesetzt; Maßnahme soll entfallen.
3.32	Eisenbahntrasse in Friedrichsgabe und Garstedt	Einflussnahme auf Qualitätsstandards hinsichtlich geräuscharmer Triebfahrzeuge im Zusammenhang mit der Bestellung von SPNV-Leistungen durch den Aufgabenträger	keine	laufend	2	Land SH, HVV	Umgesetzt; Die Ausmusterung alter Triebfahrzeuge des Typs DT3 ist nahezu abgeschlossen. Eine Reserve dieser Fahrzeuge (zehn Stck.) wird lediglich für Großveranstaltungen vorgehalten. Dazu finden ab 19:00 Uhr keine Fahrten mehr mit diesen Fahrzeugtypen statt. Diese Maßnahme kann demnach laufende Maßnahme entfernt werden.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
3.33	Eisenbahntrasse in Friedrichsgabe (Norderstedter Industrietammgleis)	Umrüstung der Güterwagen im Bestand auf leisere Bremsbauarten	hoch	mittelfristig	3	Eisenbahnverkehrsunternehmen	nicht umgesetzt Die Stadtverwaltung sieht keine realistische Umsetzungschance. Die Maßnahme wird daher nicht weiterverfolgt.
Radverkehr							
3.34	Rugenbarg	Prüfung, ob eine durchgängige Radverkehrsanlage in ausreichender Qualität durch Umgestaltung des Straßenraumes hergestellt werden kann	mittel	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Planung ist für 2024/2025 vorgesehen.
3.35	Stadtverwaltung	Förderung des Radverkehrs durch Angebot von Umkleidemöglichkeiten, Duschen etc. in Einrichtungen der Stadtverwaltung	gering	kurzfristig	3	Stadtverwaltung	Umgesetzt; Im Untergeschoss des rathauses befinden sich Umkleiden und Duschen für alle Beschäftigten des Rathauses.
3.36	Gesamtes Stadtgebiet	Einrichtung einer öffentlichen Pilotla-destation für E-Bikes an geeigneter Stelle	mittel	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	In Bearbeitung; befindet sich in der Vergabephase. Geplant ist ca. Mai 2024.
3.37	Buchenweg/ Bahntrasse, Kohfurt/ Marommer Straße/ HorstEmbacherAllee, Ulzburger Straße/ Breslauer Straße	Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort für Radfahrer an diesen Straßenzügen	mittel	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	In Bearbeitung; Stand 2024: Marommer Straße befindet sich in Fertigstellung. Der Buchenweg ist fertiggestellt.
3.38	Gesamtes Stadtgebiet	Prüfung von geeigneten Straßenabschnitten zur Einrichtung von Fahrradstraßen	gering	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	Laufend umgesetzt; Maßnahme soll entfallen.
Luftverkehr							
3.39	Garstedt	Prüfung der Ausweitung der Schutzzonen zur Berechtigung von Schallschutzmaßnahmen gegen Fluglärm	keine	mittelfristig	1	Stadtverwaltung/ Hamburg Airport	Umgesetzt; Gutachten Baumann Fluglärm
Ruhige Gebiete							
3.40	Ruhige Gebiete	Berücksichtigung der ruhigen Gebiete durch die Stadt Norderstedt im Rahmen der Flächennutzungsplanung	keine	laufend	3	Stadtverwaltung	In Bearbeitung; Im Rahmen von Flächennutzungsplanaufstellungs- und Änderungsverfahren werden die Belange der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.
3.41	Ruhige Gebiete	Berücksichtigung des Schutzes der ruhigen Gebiete im Rahmen von Bebauungsplanverfahren durch Vermeidung zusätzlicher verkehrlicher Belastung und lärmintensiver Nutzung	keine	laufend	3	Stadtverwaltung	In Bearbeitung; Grundsätzlich reagiert die Stadt anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer*innen mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen und berücksichtigt hierbei die Belange der Lärmaktionsplanung.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
1 Übertragene Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Runde 1							
1.6	Stadtgebiet gesamt	Konzept zur CityLogistik (Gutachten)	70.000 €	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Es wurde bisher kein Gutachten zur CityLogistik erarbeitet. kein Geld für 2023 eingeworben. Stand 2024: Aktuell nicht in Planung/Bearbeitung.
1.7	Belastungsschwerpunkt Ulzburger Straße Nord (Rathausallee bis Langenharmer Weg und Glashütter Weg bis Quickborner Str.)	Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplan für integriertes städtebauliches und verkehrliches Konzept zum stadtgestalterischen Umbau sowie Umsetzung der Planung	keine durch den LAP, da im FNP vorgesehen	langfristig	2	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Der Rahmenplan für den Abschnitt Rathausallee bis Langenharmer Weg ist mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet und politisch beschlossen worden. Die weiteren Planungen für den stadtgestalterischen Umbau zum Lärmschutz sind noch nicht erfolgt. Der Umbau des Abschnittes Rathausallee bis Glashütter Weg ist erfolgt. Die Ausschreibung der Planungsleistung für den Abschnitt Glashütter Weg bis Harckesheyde ist für 2025 geplant. Ein durchgängiges Konzept für den Abschnitt Harckesheyde bis Quickborner Straße steht noch aus. Stand 2024: Planung wurde ins Jahr 2027 verschoben..
1.9	Magistralen Ulzburger Straße / Segeberger Chaussee / Ohechaussee / Ochsenzoller Straße	Anlassbezogene Überarbeitung bzw. Neuaufstellung von B-Plänen entlang der Straßenzüge (d. h. soweit Planungserfordernis gem. § 1 (3) BauGB vorliegt), die aus den FNP-Darstellungen entwickelt sind, zur Gewährleistung eines städtebaulich verträglichen Lärmschutzes (Planungsziel u. a.: lärmabschirmende Bauweise bzw. Baukörper, Anordnung lärmunempfindlicher Nutzungen zur Straße)	Keine durch den LAP	laufend	2	Stadt Norderstedt	Laufend umgesetzt; Grundsätzlich reagiert die Stadt anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer/innen mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen im Sinne der Lärminderungsplanung. Wird jeweils bei anlassbezogenen Baumaßnahmen berücksichtigt.
1.11	Belastungsschwerpunkt Berliner Allee Kohfurth	Herstellen einer Radverkehrsanlage in ausreichender Qualität (StVO)	1.300.000 Mio. €	mittelfristig	3	Stadt Norderstedt	Nicht umgesetzt; Die Vorplanung und die Bürgerbeteiligung für die Anlage eines Radfahrstreifens auf der Westseite der Berliner Allee / Kohfurth bis zum geplanten Kreisverkehr an der Ochsenzoller Straße sind abgeschlossen. Die Herstellung der Radverkehrsanlage wird abschnittsweise 2025 beginnen.
1.12	Glashütter Damm	Einrichten einer Buslinie (alternativ schmale Busse)	Keine durch den LAP, da im VEP vorgesehen (ca. 60.000 € angesetzt)	langfristig	4	SVG	Nicht umgesetzt; Der Einsatz von Kleinbussen und die Einrichtung einer neuen Buslinie auf dem Glashütter Damm beginnt Ende 2024. In 2025 werden die ersten Bushaltestellen gebaut.
1.14	Ruhige Gebiete	Verlängerung der Ruhigen Achse AKN Friedrichsgabe Herold-Center nach Norden von der AKN Haltestelle Haslohfurth bis Meeschensee	1.100.000 Mio. € für Bauausführung	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Flächenerwerb wurde getätigt. Die Entwurfsplanung ist abgeschlossen. Fertigstellung ist bis Ende August 2024 geplant.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
1.19	Ruhiges Gebiet „Stadtoase Ossenmoorpark“	Verlängerung des Parks in östlicher Richtung bis Glashütter Damm	Keine durch den LAP, da im LP vorgesehen (Ansatz 189.000 €)	langfristig	3	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Eine Fortsetzung der Grünanlage bis zum neuen Regenrückhaltebecken ist erfolgt. (s. B 236 Müllerstraße Süd). Die Entwurfsplanung für den Lückenschluss der Wegeverbindung zwischen dem Regenrückhaltebecken Müllerstraße und der Lindenallee liegt vor. Da die Belange des gesetzlichen Biotopschutzes, insbesondere der Schutz der ortsbildprägenden Lindenallee, zu berücksichtigen sind, ist teilweise noch Grunderwerb erforderlich. Bis dahin ist die Erweiterung nicht vollständig möglich.
1.20	Belastungsschwerpunkt Berliner Allee – Kohfurth	Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zum stadtgestalterischen Umbau für den Abschnitt Ochsenzoller Straße bis Marommer Straße	400.000 €	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Der Kreisverkehr Berliner Allee / Ochsenzoller Straße ist fertiggestellt. Die Planung für die Umgestaltung des Abschnittes Kreisverkehrs Ochsenzoller Straße / Berliner Allee bis zum Parkdeck ist beschlossen. Mit dem Neubau des Kabs-Geländes wurde auch der stadtgestalterische Umbau zum Lärmschutz begonnen, dass lärmtechnische Festsetzungen getroffen wurden. Stand 2024: Dieser Straßenzug befindet sich im Vorplanungsstadium. Finale Umsetzung aller Abschnitte erfolgt erst 2026. Grundsätzlich reagiert die Stadt anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer/innen mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen im Sinne der Lärminderungsplanung
1.22	Belastungsschwerpunkt Segeberger Chaussee	Integrierte städtebauliche und verkehrliche Konzeption für Radfahrer und Fußgänger: Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zum stadtgestalterischen Umbau	Keine durch den LAP, da im FNP vorgesehen 135.000 € für Grobkonzept Verkehrsanlagen und 25.000 € für Gestaltungskonzept	kurzfristig	1	Stadtverwaltung mit Landesbetrieb Verkehr	Teilweise umgesetzt; Der Ausbau der Segeberger Chaussee wird mit baulich angelegten Radwegen sowie Gehwegen hergestellt. Die Planungen für den stadtgestalterischen Umbau zum Lärmschutz sind noch nicht erfolgt. Grundsätzlich reagiert die Stadt anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer/innen mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen im Sinne der Lärminderungsplanung. Derzeit wird die Straßenbaulastträgerschaft geklärt, da Norderstedt über 80.000 Einwohner gemäß Zensus hat.
1.23	Belastungsschwerpunkt Ohechaussee	Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zum stadtgestalterischen Umbau	Keine durch den LAP, da im FNP vorgesehen (100.000 € angesetzt)	langfristig	2	Stadtverwaltung mit Landesbetrieb Verkehr	Teilweise umgesetzt; Konzept kann nicht weiter verfolgt werden, da es keinen Planungsspielraum gibt. Die Umgestaltung des Knotenpunktes mit dem Rugenbarg wäre wünschenswert, scheitert aber an den Flächen. Grundsätzlich wird weiterhin anlassbezogen reagiert. Zum Beispiel nun im Rahmen des Bebauungsplanes 322, wo der Seitenraum in den Bereichen erweitert wird.
1.25	Belastungsschwerpunkt Ulzburger Straße Nord (Rathausallee bis Langenharmer Weg und Glashütter Weg bis „Am Gehölz“)	Herstellen einer durchgängigen, einheitlichen Radverkehrsanlage	5.000.000 €	langfristig	3	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Die einheitliche, durchgängige Radverkehrsanlage zwischen Rathausallee und Langenharmer Weg ist hergestellt. Die Vorplanung für den Umbau des Straßenraums vom Glashütter Weg bis zur Harckesheyde liegt vor. Dieser sieht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor. In Teilabschnitten ist eine Vorplanung in Arbeit (Harckesheyde bis Pestalozzistraße). Stand 2024: Derzeit keine konkreten Planungen

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
1.26	Belastungsschwerpunkt Waldstraße und südl. Friedrichsgaber Weg	Nach Bedarfsüberprüfung ggf. Vorentwurf, Entwurf und Ausführungsplanung zur Umgestaltung des Verkehrsraumes	(Die Berechnung nach RLS 90 ist bereits erfolgt)	langfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die letzten Verkehrszählungen am Knoten Waldstraße/Friedrichsgaber Weg erfolgten 2023. Anschließend könnte die Bedarfsprüfung erfolgen. Zu beachten ist dabei, dass die bisherigen Berechnung nach RLS90 keine Lärmschwerpunkte in der Waldstraße ergeben hat. Die Planungen zum Umbau werden wieder aufgenommen.
1.29	Belastungsschwerpunkt Poppenbütteler Straße Nord	Ausbau der Radverkehrsanlagen zwischen Glasmoorstraße und Glashütter Damm	Für den Radwegeausbau keine durch den LAP, da im VEP vorgesehen ca. 70.000 € für Grunderwerb und ca. 300.000 € für Radwegeausbau	kurzfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Auf der Westseite des Straßenabschnitts von Glasmoorstraße bis Glashütter Damm stehen keine Flächen für einen separaten Radweg zur Verfügung. Die Überprüfung hat 2014 ergeben, dass die Einrichtung eines Schutzstreifens bzw. Radfahrstreifens wegen der hohen Verkehrsstärke in Verbindung mit einem relativ hohen Schwerverkehrsanteil angesichts der sehr schmalen Straßenprofile keine sachgerechte Lösung darstellt. Daher sind zunächst die erforderlichen Flächen zu erwerben, um eine sichere Radverkehrsanlage errichten zu können. Grunderwerbsverhandlungen sind noch nicht getätigt worden.
1.30	Ringstraßen	Einzelfallprüfung von möglichen Lärmschutzmaßnahmen für diejenigen, die durch Lkw-Lenkung zusätzlichen Lärmbelastungen ausgesetzt sein werden.	Kosten derzeit nicht zu bestimmen	langfristig	2	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die Einzelfallprüfung ist erst nach einer Unterstützung der Lkw-Führung durch eine Positivbeschilderung (vgl. Maßnahme Nr. 2.1) sinnvoll.
1.32	Stadtgebiet gesamt	Evaluation der Wirksamkeit des Lkw-Leitsystems	25.000 €	langfristig	2	Stadtverwaltung und Straßenverkehrsbehörde	Nicht umgesetzt; Eine Evaluation ist noch nicht möglich, da die Lkw-Führung durch eine zusätzliche Positivbeschilderung (vgl. Maßnahme 2.1) noch nicht umgesetzt wurde.
2 Übertragene Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Runde 2							
2.2	Ulzburger Straße (zwischen Breslauer Straße und Ohechaussee)	Umbau der öffentlichen Verkehrsfläche (durchgängige beidseitige Geh und Radverkehrsanlagen, Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes, Einbau von Querungshilfen, Integration von ÖPNV-Anlagen)	ca. 550.000 € einschl. Planungskosten	mittelfristig	2	Entwicklungsgesellschaft Norderstedt und Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Die Entwicklung der sogenannten Europcar-Fläche ist wieder aktuell. Dazu werden die Flächen für Radverkehr (Veloroute) und Fußverkehr jeweils in einem Rahmenplan berücksichtigt.

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
2.6	Stadtgebiet gesamt	Aufwertung je einer Haltestelle jährlich im ÖPNV der Priorität 8 gemäß Mängelanalyse	rd. 15.000 € pro Jahr	laufend	3	Stadtverwaltung und Verkehrsgesellschaft Norderstedt	Laufend umgesetzt; Neuer Fahrgastunterstand an den Bushaltestellen Syltkühen, Stormarnstraße, Ulzburger Straße und Tannenhofstraße. Darüber hinaus Schaffung von zusätzlichen ÖPNV-Linien mit Haltestellen und Fahrgastunterständen in der Lawaetzstr., Tycho Brahe Kehre und Waldstr. Umbau der Haltestellen Niendorfer Straße (Altes Dorf) und Poppenbütteler Straße (Schulzentrum Süd).
2.8	Poppenbütteler Straße	Bestandsanalyse des Lärmschutzwalls. Behebung vorhandener Defizite Herstellung einer Lärmschutzanlage, die die Festsetzungen der Bebauungspläne erfüllt.	Gesamtmaßnahme ca. 1.000.000 € für Abbau des Walls und Neubau einer Wand (Kosten würden ohnehin entstehen, da der Wall stark sanierungsbedürftig ist und über den B-Plan 145 festgesetzt wurde)	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt; Renaturierung und Aufstockung des Lärmschutzwalls wurde 2023 abgeschlossen. Die Einmessung (Nachweis für die erforderliche Höhe) fehlt noch. Der Lückenschluss des Walls auf Höhe Hausnummer 177 soll im Zuge des Fuß- und Radwegebaus vorgenommen werden. Stand 09.2024: Vorplanung ist begonnen, Baubeginn ist für 2025 geplant
3 Übertragene Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Runde 3							
Straßenverkehr Verkehrsbau							
3.16	Quickborner Str./ Lawaetzstraße	Prüfung Einrichtung Kreisverkehrsplatz	sehr hoch	langfristig	3	Stadtverwaltung	nicht umgesetzt
3.17	Poppenbütteler Straße/ Tangstedter Landstraße	Prüfung Einrichtung Kreisverkehrsplatz	sehr hoch	langfristig	3	Stadtverwaltung	nicht umgesetzt
Öffentlicher Personennahverkehr							
Busverkehr							
3.24	Wohngebiete Zwickmoor, Harkshörner Weg	Verbesserte ÖPNV-Anbindung der Wohngebiete östlich der Ulzburger Straße an die U-Bahn	hoch	mittelfristig	3	SVG	In Bearbeitung
Radverkehr							
3.34	Rugenbarg	Prüfung, ob eine durchgängige Radverkehrsanlage in ausreichender Qualität durch Umgestaltung des Straßenraumes hergestellt werden kann	mittel	mittelfristig	3	Stadtverwaltung	Nicht umgesetzt; Planung ist für 2024/2025 vorgesehen.
Ruhige Gebiete							
3.40	Ruhige Gebiete	Berücksichtigung der ruhigen Gebiete durch die Stadt Norderstedt im Rahmen der Flächennutzungsplanung	keine	laufend	3	Stadtverwaltung	In Bearbeitung; Im Rahmen von Flächennutzungsplanaufstellungs- und Änderungsverfahren werden die Belange der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.
3.41	Ruhige Gebiete	Berücksichtigung des Schutzes der ruhigen Gebiete im Rahmen von Bebauungsplanverfahren durch Vermeidung zusätzlicher verkehrlicher Belastung und lärmintensiver Nutzung	keine	laufend	3	Stadtverwaltung	In Bearbeitung; Grundsätzlich reagiert die Stadt anlassbezogen auf Veränderungswünsche der Eigentümer*innen mit der Neuaufstellung von Bebauungsplänen und berücksichtigt hierbei die Belange der Lärmaktionsplanung.
4 Neue Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Runde 4							
Straßenverkehr Fahrbahnsanierung							
4.1	Ulzburger Straße zwischen Nelkenstieg und Aurikelstieg	Fahrbahnsanierung	mittel	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	
Straßenverkehr Verkehrsorganisation							

Nr.	Ortsangabe	Maßnahme	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit	Umsetzungsstand; Hinweise/Anmerkungen
4.2	Ulzburger Straße; von Quickborner Straße bis Friedrichsgaber Weg	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.3	Ulzburger Straße; von Friedrichsgaber Weg bis Poolstieg	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.4	Rathausallee; von Ulzburger Straße bis Friedrichsgaber Weg	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.5	Ulzburger Straße; von Rathausallee bis Rudolf-Schülke-Straße	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.6	Ulzburger Straße; von Buchenweg bis Marommer Straße	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.7	Ochsenzoller Straße; Von Berliner Allee bis Tannenhofstraße	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.8	Ulzburger Straße; von Marommer Straße bis Ohechaussee	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.9	Ohechaussee; von Ochsenzoller Straße bis Tannenhofstraße	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht (bereits in Teilbereich angeordnet)
4.10	Ohechaussee; von Tannenhofstraße bis Ohechaussee 212	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht (bereits in Teilbereich angeordnet)
4.11	Friedrich-Ebert-Straße; von Kornhoop bis Wertstoffhof Norderstedt	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.12	Niendorfer Straße; von Ochsenzoller Straße bis Kahlenkamp	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.13	Poppenbütteler Straße; von Poppenbütteler Straße 39 bis Poppenbütteler Straße 65	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.14	Alter Kirchenweg; von Ulzburger Straße bis Am Exerzierplatz	Prüfbedarf zur Anordnung 30 km/h nachts	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	aufgrund des politischen Beschlusses Empfehlung nur für die Nacht
4.15	Rathausallee/Buckhörner Moor	LSA-Nachtabstaltung	gering	kurzfristig	1	Stadtverwaltung	
Straßenverkehr Umgestaltung							
4.16	An der Einmündung Ulzburger Straße / Pestalozzistraße	Empfehlung für die Einrichtung einer Querungshilfe	mittel	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	
4.17	An der Einmündung Ulzburger Straße / Aurikelistieg	Empfehlung für die Einrichtung einer Querungshilfe	mittel	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	
4.18	An der Einmündung Ohechaussee / Am Tarpenufer	Empfehlung für die Einrichtung einer Querungshilfe	mittel	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	
4.19	An der Einmündung Segeberger Chaussee / Ligusterweg	Empfehlung für die Einrichtung einer Querungshilfe	mittel	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	
4.20	Auf Höhe Segeberger Chaussee 138	Empfehlung für die Einrichtung einer Querungshilfe	mittel	mittelfristig	2	Stadtverwaltung	

Hinweis:

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

Nr.	Ortsangabe	Stellungnahme / Maßnahmenvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll/Stadtverwaltung Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	nb
1	Glashütter Damm	<ul style="list-style-type: none"> In der nächsten Runde den Glashütter Damm in Hinsicht auf Geschwindigkeitsreduzierungen / Lkw-Verkehr berücksichtigen 	Wird in der nächsten Runde je nach Ergebnissen der strategischen Lärmkartierung überprüft.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Ohechaussee (Abschnitt Kreisverkehr Ochsenszoll – Meyers Mühle)	<ul style="list-style-type: none"> Einbau von Flüsterasphalt 	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.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<ul style="list-style-type: none"> Rennstrecke 	Die Stadt Norderstedt hat keinen Einfluss auf das individuelle Fahrverhalten.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Ulzburger Str. (Abschnitt Ohechaussee – Kreisverkehr Marommer Str.)	<ul style="list-style-type: none"> Einbau von Flüsterasphalt 	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.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		<ul style="list-style-type: none"> Belastung durch hohes Verkehrsaufkommen durch Rettungswagen und Polizei 	Der Verkehr durch Polizei und Krankenwagen sollte als selbstverständlich und notwendig erachtet und dementsprechend toleriert werden. Die Lärmaktionsplanung hat darauf keinen Einfluss.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<ul style="list-style-type: none"> Immense Belastung durch Fluglärm 	Der Fluglärm liegt laut aktueller strategischer Lärmkartierung unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Ortsangabe	Stellungnahme / Maßnahmenvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll/Stadtverwaltung Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	nb
4	Harckesheyde	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung der Straße Harckesheyde 	Wurde bereits ausgebaut. Durch fehlende Grundstücke war kein durchgehend B-Plan-konformer Ausbau möglich. Alle Grundstücke wurden bei Lärmtechnischer Untersuchung berücksichtigt und betroffene Gebäude bezuschusst.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der Wertstoffinsel außerhalb der Nutzungszeiten 	Die Stadt Norderstedt hat keinen Einfluss auf das individuelle Verhalten.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<ul style="list-style-type: none"> • Immense Fluglärmbelastung 	Der Fluglärm liegt laut aktueller strategischer Lärmkartierung unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Stadtgebiet gesamt	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung von Altenheimen und Seniorenwohneinrichtungen, Geschwindigkeitsreduzierungen aus Sicherheitsgründen 	Altenheime und Seniorenwohneinrichtungen werden im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Inwiefern die Verkehrssicherheit als Anordnungsgrund für die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen dienen kann, ist im Rahmen der Maßnahmenumsetzung zu prüfen.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Falkenbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Viel (Liefer-)Verkehr. Keine Geschwindigkeitsmessung, kein Lkw-Verbot ab 7,5t 	In der Falkenbergstraße sind Lärmbetroffenheiten vorhanden. Die Lärmkennziffer liegt allerdings unter 50, weshalb sie nicht als Lärmbrennpunkt identifiziert wurde.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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 / Maßnahmvorschlag	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:

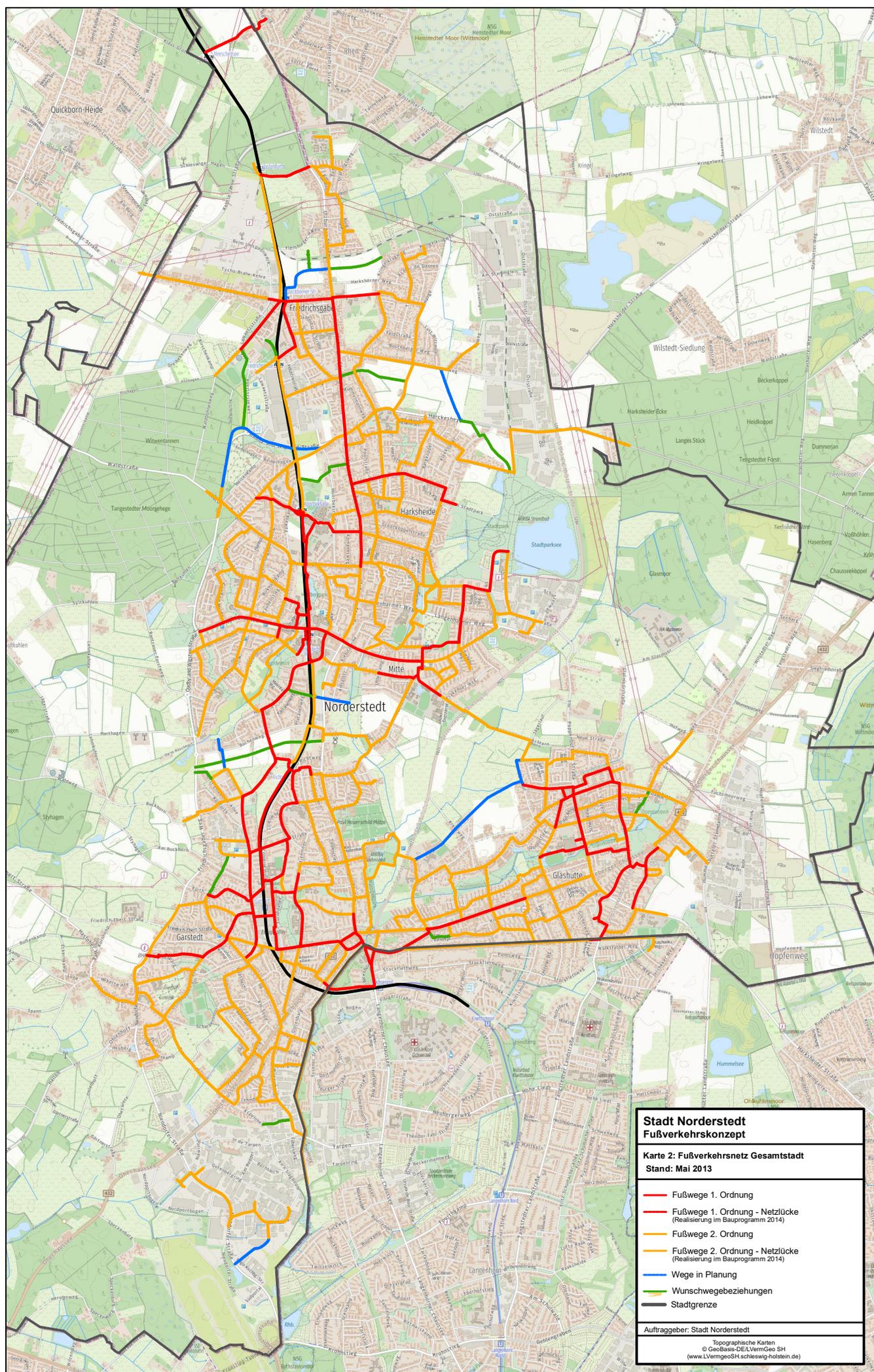
Nr.	Name	Stellungnahme / Maßnahmenvorschlag	Abwägungsvorschlag Ramboll und Stadt Norderstedt	Abwägung			
				K	b	tb	Nb
1	Seniorenbeirat	<p><u>Schienerverkehr</u> Seit dem 20.8.2023 werden auf der AKN Linie A2 die neuen Triebwagen des Typs Lint54 anstelle der älteren VTE-Triebwagen eingesetzt. Sind die 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 / Maßnahmenvorschlag	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 / Maßnahmvorschlag	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 lärmmindernden 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 lärm mindernden 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 Nachtabstaltung 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.					





Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE
(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D
13407 Berlin
T +49 30 302020-0