

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 07/0475
602 - Fachbereich Umwelt			Datum: 07.11.2007
Bearb.	: Frau Ganter, Anne	Tel.:	öffentlich
Az.	: 602/Ga - ti		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

15.11.2007

**Eckpunkte für die Abwägung der Einwendungen im Rahmen des förmlichen
Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des Lärmaktionsplanes gemäß § 47 d BImSchG**

1. Ein generelles Ziel des Lärmaktionsplanes liegt darin, den Verkehr in Norderstedt möglichst weitgehend auf das mit dem VEP geschaffene Ringstraßensystem zu verlagern. Auf diese Weise soll die Stadt von der bereits heute bestehenden bzw. nach den Verkehrsprognosen für den VEP künftig zu erwartenden starken Verkehrsbelastung – mit in vielen Bereichen lärmmedizinisch kritischen Lärmauswirkungen – so weit wie möglich entlastet werden.
2. Der Lärmaktionsplan setzt nach wie vor voraus, dass die im VEP vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen
 - Verlegung und Ausbau des Buchenwegs sowie
 - Verlängerung der Berliner Allee nach Norden
 bis zum Jahr 2013 realisiert sein werden. In der aktuellen Haushaltsplanung sind die dafür benötigten Finanzmittel allerdings nach hinten verschoben worden.
3. Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr dar, die zugleich einen wichtigen Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr liefern kann. Sie kann und soll auch an ausgewählten Stellen im Vorbehaltsnetz genutzt werden, wenn folgende Bedingungen in einer nach StVO erforderliche Einzelfallprüfung bestätigt werden:
 - Es muss ein (Lärm-)Problem geben. In Übereinstimmung mit § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO müssen für die dort lebenden Menschen die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sein, dass sie im Rahmen der Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden; das ist dann der Fall, wenn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte (59/49 dB(A) tags/nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten bzw. 64/54 dB(A) tags/nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten) überschritten werden. Bei Lärmpegeln, welche die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführten Lärmrichtwerte (für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts) überschreiten, verdickeht sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten (s. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung und Urteil des VG Düsseldorf vom 7.04.2005, Az.: 6 K 6832/03).

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat	Oberbürgermeister
-------------------	---------------------	---------------	--	----------	-------------------

- Die Maßnahme muss zur Lösung des Problems beitragen. Die Geschwindigkeitsreduzierung muss zu einer spürbaren Lärmreduzierung führen (was bei einer Senkung von 50 km/h auf 30 km/h nach den anzuwendenden Regeln der Fall ist).
- Andere dürfen darunter nicht leiden. Es darf durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärminderungsplanung wäre.

Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Straße wird abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen von der Verwaltung keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Straße vorgeschlagen (Szenario G).

4. Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt ist zu überprüfen, wobei die Verbindungsqualitäten der Straßen und deren städtebauliche Funktionen (Aufenthaltsqualitäten) in die Beurteilung einfließen sollen (nach RAS-N, ab 2008: RIN). Für Straßen, die nicht (mehr) im Vorbehaltsnetz enthalten sind, sind die straßenverkehrsrechtlichen Hürden zur Anordnung von Tempo 30 nicht so hoch.
5. Bei der Gelegenheit sollte auch die Umleitungsstrecke für die A 7 auf Norderstedter Stadtgebiet neu ausgewiesen werden. Anstelle der herabgestuften Ulzburger Straße sollte der Durchgangsverkehr (bis auf Weiteres) über die Schleswig-Holstein-Straße geleitet werden.
6. Die Lenkung des LKW-Verkehrs soll in drei Stufen umgesetzt werden:
 - Kurzfristig ist eine Verkehrslenkung mit einer weitgehenden Bündelung auf die vorhandenen Straßen des zukünftigen Ringes vorzusehen, die über eine stringente Wegweisung erreicht werden soll (Positivbeschilderung).
 - Sobald mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße an die Ulzburger Straße der „kleine Ring“ fertiggestellt ist, soll die Wegweisung angepasst und eine Zufahrt zu den Gewerbegebieten konsequent über die äußeren Erschließungsstraßen angestrebt werden.
 - Mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden ist der „große Ring“ um Norderstedt herum fertiggestellt. Dann ist die Wegweisung auf den großen Ring umzustellen.
 - Die Wirkung des LKW-Lenkungskonzeptes wird durch die Verwaltung überprüft. Verbleiben erhebliche Verkehre auf innerstädtischen Straßen, weil die hinweisende Wegweisung nicht ausreichend beachtet wird, werden gemäß dem Konzept des Lärmaktionsplan-Entwurfs Zufahrtbeschränkungen eingeführt, die nur noch dem berechtigten Anliegerverkehr eine Nutzung der innerstädtischen Straßen erlaubt.
7. Der Ersatz von Bedarfsampeln für Fußgänger (FLSA) durch Querungshilfen in der Fahrbahn unterbleibt überall dort, wo diese FLSA aus Gründen der Schulwegsicherung errichtet wurden – es sei denn, in diesen Bereichen wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Aufgrund der Anregungen wird der funktionale Bedarf aller im Lärmaktionsplan vorgesehenen, ebenso wie der im Beteiligungsverfahren zusätzlich vorgeschlagenen Querungshilfen noch einmal überprüft und ihre Notwendigkeit begründet.
8. Der LMP senkt die Lärmbelastung für mehrere tausend Menschen in weiten Teilen der Stadt. Für einige Menschen in Norderstedt kann allerdings damit keine Entlastung erreicht werden. Nachts sind die der Straße zugewandten Hausfassaden von 100 Menschen zusätzlich mit Straßenverkehrslärm von 65-69 dB(A) belastet. Die Zusatzbelastungen sind in allen Fällen geringer als 2 dB(A).

In den Fällen einer Mehrbelastung soll die Verwaltung prüfen und der Politik vorstellen, ob und ggf. mit welchen freiwilligen Maßnahmen Kompensation für die Zusatzbelastungen geleistet werden kann.

9. Das im LMP ursprünglich vorgesehene Linksabbiegeverbot in die Tannenhofstraße ist aufgrund der Planungen zum Knoten Ochsenzoll nicht zu realisieren.

Die dort lebenden Menschen sind allerdings stark von Lärm betroffen. Zum Schutz dieser Menschen soll der Bereich zwischen Ochsenzoller Straße / Ohechaussee / Bebauungsgrenze zum Scharpenmoorpark einer gesonderten Verkehrsuntersuchung unterzogen werden. Ziel dieser Untersuchung ist es, dort andere Möglichkeiten zur Verringerung der nachteiligen Verkehrsauswirkungen zu finden.

10. Die Ausweisung der Ruhigen Gebiete soll in dem Umfang erfolgen, wie im Lärmaktionsplan dargestellt – also die von der Bevölkerung ausgewählten und um die Friedhöfe ergänzten „Landschaftsräume“, „Stadtoasen“ und „Ruhigen Achsen“. Auf weiter gehende Vorschläge wird vorerst verzichtet.