Abwägungstabelle zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Norderstedt gem. § 47 d BImSchG/ 34. BImSchV

Schriftliche Bürgereingabe

Grün=keine Änderung Orange=Nicht LMPrelevant rot=Hinweis wird geprüft/übernommen

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
71.	[redacted]	[redacted]	Radverkehr	71.1 Nicht überall voll gepflasterte Radwege, z. B. in der "Feldmark" etwas rustikaler	Der Verkehrsentwicklungsplan macht hierzu konkrete Aussagen.		x		
			Radverkehr	71.2 Auf den Magistralen sollten gut ausgebaute, breite, glatte Radwege Standard sein	Der Verkehrsentwicklungsplan macht hierzu konkrete Aussagen, darüber hinaus enthält der Lärmaktionsplan zahlreiche Vorschläge zur Radverkehrsverbesserung.		x		
			Radverkehr	71.3 Nebenstraßen mangelnde Sicherheit und Fahrkomfort	Der Verkehrsentwicklungsplan macht hierzu konkrete Aussagen, darüber hinaus enthält der Lärmaktionsplan zahlreiche Vorschläge zur Radverkehrsverbesserung.		x		
			Glashütter Damm, Lkw-Verkehr	71.4 Überwachung der nächtlichen Verkehrsbeschränkung für Lkw	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Glashütter Damm, Lkw-Verbot	71.5 Auch tagsüber Sperrung des Schwerlastverkehrs "ohne Anliegen"	Dafür wird keine Notwendigkeit gesehen, da auf dem Glashütter Damm ohnehin kaum Lkw verkehren.				x
			Glashütter Damm (West), Geschwindigkeitsbeschränkung	71.6 Auf der Straße soll geparkt werden dürfen	**Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft, ob auf dem westlichen Teil so etwas möglich ist. Es muss sichergestellt sein, dass notwendige Begegnungsverkehre möglich bleiben.**			x	
			Verkehrsregelung	71.7 Vorfahrtsregelung soll über die ganze Länge der Straße aufgehoben werden	**Der Hinweis wird für den westlichen Teil in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**			x	
			Bauliche Maßnahme	71.8 Beschränkungszonen sollten durch bauliche/ gestalterische Maßnahmen deutlicher sichtbar werden, um Sicherheit zu erhöhen und Geräuschspegel zu senken	**Die Anregung wird für den westlichen Teil in den Lärmaktionsplan aufgenommen, kann aber nur mittel- bis langfristig umgesetzt werden.**			x	
			Glashütter Damm Buslinie	71.9 Buslinie durch den Glashütter Damm	**Der Vorschlag ist bereits im VEP enthalten und wird von Lärmaktionsplan unterstützt. Der mögliche Widerspruch zur gewünschten Verkehrsberuhigung muss geprüft werden.**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Laute Busse	71.10 Bedenken, dass eine solche Maßnahme der Lärmminderung dient, bei derzeit lauten Bussen	Mit der turnusmäßigen Erneuerung der Busflotte werden i.d.R. Busse mit jeder Beschaffungswelle leiser.		x		
				71.11 Busse zu breit für die Straße	Der Straßenquerschnitt kann Busse aufnehmen, Begegnungsverkehr in besonders engen Straßen können durch Ausweichstellen ermöglicht werden.				x
			Schleswig-Holstein-Straße	71.12 Lkw sind hier neben Motorrädern Hauptlärmquelle	Die SH-Str. erfüllt eine wichtige verkehrliche Funktion für Norderstedt. Sie ist eine der wenigen Straßen, die in großen Teilen keine Konflikte mit angrenzenden Wohnnutzungen aufweist. Darauf setzt auch der Lärmaktionsplan. Hier sind keine verkehrsverlagernden Maßnahmen vorgesehen, da sonst die vorgeschlagene "Ringlösung" für den Lkw-Verkehr nicht mehr funktioniert.				x
			Geschwindigkeitsbeschränkung 60 km/h	71.13 Wirkung der Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h weiter nach Norden zweifelhaft	Zum Schutz ruhiger Gebiete ist die Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen. Sie wird verwaltungsintern im Zusammenhang mit gegenteiligen Forderungen aus der Öffentlichkeit noch einmal geprüft. Ein Gutachten, das für die Planungen zur LGS erstellt wurde, sieht in diesem Bereich kein Erfordernis für Lärmschutzmaßnahmen.	x			
			Lärmschutzwall	71.14 Entlastung, wenn auf den 2 km zwischen "Am Exerzierplatz" und Ochsenzoller Kreuzung beidseitig ein Wall von rd. 1,5 m Höhe aufgeschüttet wird	**Der Lärmaktionsplan hat zum Ziel, zunächst die stärksten Lärmbelastungen in Norderstedt abzubauen. Der angesprochene Bereich zählt nicht dazu; hier gibt es keine Anwohner/-innen, die gesundheitsgefährdendem Lärm über 65 dB(A) ausgesetzt sind.** **Als Kompensation für Mehrbelastungen wird die Verwaltung auch entlang der Schleswig-Holstein-Str. prüfen, ob und ggf. mit welchen freiwilligen Maßnahmen eine freiwillige Verringerung der Lärmimmissionen erreicht werden kann. Diese Vorschläge werden der Politik vorgestellt und sind von ihr ggf. im Einzelfall zu beschließen.**			x	
72.	[redacted]	[redacted]	Lärmschutzwall	72.1 Wiederholter Antrag (Datum vom 20.6.2003 bei uNB) auf einen Lärmschutzwall (100 m lang und ca. 3 m hoch) als Maßnahme zur Abschirmung Heidelweg 40 und Zwickmoor gegen den Straßenlärm von der angrenzenden Schleswig-Holstein-Straße	**Der Lärmaktionsplan hat zum Ziel, zunächst die stärksten Lärmbelastungen in Norderstedt für möglichst viele Menschen in weiten Teilen der Stadt abzubauen. Damit liegen die höchsten Prioritäten nicht im Heidelweg. Beim ersten Aktionsplan können in Anbetracht beschränkter Mittel nicht alle Probleme in der Stadt gelöst werden.** **Als Kompensation für Mehrbelastungen wird die Verwaltung auch entlang der Schleswig-Holstein-Str. prüfen, ob und ggf. mit welchen freiwilligen Maßnahmen eine freiwillige Verringerung der Lärmimmissionen erreicht werden kann. Diese Vorschläge werden der Politik vorgestellt und sind von ihr ggf. im Einzelfall zu beschließen.**			x	
73.	[redacted]	[redacted]	Falkenbergstraße	73.1 Der Verkehr hat auf der Falkenbergstraße stark zugenommen, weil man fast ohne	Die kritischen Knotenpunkte auf der Schleswig-Holstein-Straße sollen ertüchtigt werden, so dass die Leistungsfähigkeit dieser Straße zunimmt.			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
		[redacted]		Behinderung von Ampeln durchfahren kann. Oft wird sie auch als Umgehung der Schleswig-Holstein-Straße oder der Ulzburger Straße genutzt und der Lkw-Verkehr steigt.	Der Lärmaktionsplan sieht auf der Falkenbergstraße außerdem einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Querbarkeit und einer Verringerung des Lkw-Verkehrs vor. Die Wirkung dieser Maßnahmen soll abgewartet werden.				
			Lärmschutzwand	73.2 Errichtung einer Lärmschutzwand an der Falkenbergstraße im Bereich der alten Eurobausiedlung bis zum Kreisel.	In diesem Bereich liegt die Lärmbelastung nur für die erste Bebauungsreihe an der Falkenbergstr. über 65 dB(A) – und dort im Wesentlichen auch nur für die der Straße zugewandte Fassade. Damit besteht grundsätzlich Handlungsbedarf im Rahmen der Lärmminderungsplanung. In vielen Teilen Norderstedts ist die Lärmbelastung jedoch höher als in der Falkenbergstr.. Im Vergleich zu anderen Problemen in der Stadt hat dieser Bereich angesichts beschränkter Mittel noch nicht erste Priorität. Dies wird erst in einer weiteren Stufe der Lärmminderungsplanung der Fall sein. Eine Lärmschutzwand ist aus städtebaulichen Gründen an dieser Stelle keine optimale Lösung.				x
			Geschwindigkeitsreduzierung	73.3 Geschwindigkeitsreduzierung auf der Falkenbergstraße	Der Lärmaktionsplan sieht einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Querbarkeit vor, die auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung entfalten können. Weitere Entwicklung soll abgewartet werden.			x	
74.	[redacted]	[redacted]	Kreisel	74.1 Lärmminderung in erweitertem Kreuzungsbereich O-&-W-Straße und Waldstraße durch Errichtung eines Kreisels	Die Anregung ist bereits im Rahmen der Entwurfsplanung zur O&W-Str. geprüft und nicht weiter verfolgt worden, da die verkehrstechnische Berechnung eine mangelhafte Leistungsfähigkeit nachweist.				x
			Kreisverkehr	74.2 Anbindung der Straße Meisenkamp an den neuen Kreisel	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Aufgrund des Ergebnisses der verkehrstechnischen Berechnung ist der Vorschlag nicht umsetzbar.	x			
			Buslinie 494	74.3 Buslinie 494 kann über den Kreisel dann den Haupteingang zum Friedhof direkt anfahren	Aufgrund des Ergebnisses der verkehrstechnischen Berechnung ist der Vorschlag nicht umsetzbar.	x			
			Rad-Verkehr	74.4 Rücknahme des Planungsvorschlages zur Rückstufung der Straße Syltkuhlen als Fahrradstraße, da bei verlängerter O&W-Straße und dann abgebundenem Friedrichsgaber Weg eine solche Maßnahme keinen Sinn ergibt.	**Die Eirichtung von Fahrradstraßen auch in Norderstedt wird grundsätzlich für sinnvoll gehalten. Nach einer Verlängerung der O&W-Straße wird die Straße Syltkuhlen eine gänzlich andere Funktion im Straßennetz erhalten und bei weitem nicht mehr die heutigen Verkehrsmengen aufnehmen. Deshalb wird der Anregung gefolgt und diese Maßnahme im Lärmminderungspan nicht weiter verfolgt.** **Es ist nicht ausschließen, dass der v.g. Bereich in die vorhandenen Zonenregelungen für verkehrsberuhigte Bereiche integriert werden kann. Dieses ist jedoch erst nach abgeschlossenem Aus- und Umbau prüfbar.**		x		
			Erfordernisprüfung Syltkuhlen	74.5 Erfordernisüberprüfung der vorhandenen 5 Um- und Überfahrungen als verkehrsberuhigende Maßnahmen nach Fertigstellung O-a-W-Straße	Ein Umbau der Straße ist aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen nicht sinnvoll.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Waldstraße	74.6 Rückbau und Rückstufung der Waldstraße als Wohnstraße, sowie Herausnahme als Hauptverkehrsstraße im Vorbehaltsnetz Norderstedt	**Der Hinweis wird aufgenommen. Im Lärmaktionsplan ist bereits Tempo 30 im westlichen Bereich und ein Straßenrückbau vorgesehen, wenn die O&W-Straße nach Nordosten verlängert worden ist und der kleine Ringschluss hergestellt werden konnte (für 2011 erwartet).** **Eine Überprüfung des Vorbehaltsnetzes hat sich im Vorfeld des Beteiligungsverfahrens als sinnvoll herausgestellt.**		x		
			Tempo 30-Zone	74.7 Errichtung einer Tempo 30-Zone	Tempo 30 ist auf dem westlichen Abschnitt vorgesehen.			x	
			Lkw-Fahrverbot	74.8 Lkw-Verbot ganztags	**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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.**			x	
			Abbindung	74.9 Abbindung im Verlauf der Waldstraße zwischen Ulzburger Straße und neuen Kreuzung mit der O-&-W-Straße würde zusätzlich zu einer erheblichen Lärmminderung führen	**Durch die vorgeschlagene Maßnahme kann es zu einer erheblichen Verlagerung von Verkehren in Ost-West-Richtung kommen. Deshalb wird sie erst nach Verlängerung der O&W-Straße bis an die Ulzburger Str. heran umgesetzt werden können. Die Anregung wird für den Lärmaktionsplan geprüft.**			x	
75.	[redacted]	[redacted]	Verkehrslärm	75.1 Mit dem Autobahnzubringer (K 113) hat der Verkehr auf der SH-Str. stark zugenommen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die SH-Str. zählt zu den wenigen leistungsfähigen Straßen in Norderstedt, die größere Verkehrsmengen mit relativ geringen Lärmproblemen für die Bevölkerung aufnehmen kann.	x			
			Fluglärm	75.2 Fluglärm über Rhen nimmt zu	Nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Wird im Rahmen des Lärmaktionsplans für den Flughafen für den gesamten Ballungsraum behandelt.	x			
			Verlangsam	75.3 Verlagerung des Verkehrs in Richtung Rhen	Durch die Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan werden keine	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			ung	verhindern	zusätzlichen Verkehre in Richtung Rhen gelenkt.				
			Lärmschutz wand	75.4 Lärmschutzwände an der Ulzburger Str. bzw. Schleswig-Holstein-Straße	**Der Lärmaktionsplan senkt die Lärmbelastung für viele Menschen in weiten Teilen der Stadt. Für einige wenige 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. 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.** **An der Ulzburger Str. erreicht der Lärmaktionsplan auch ohne städtebaulich problematische Lärmschutzwände eine Lärmminderung. Entlang der Schleswig-Holstein-Straße ist die vorgeschlagene Maßnahme sehr teuer; für das gleiche Geld kann in Norderstedt auf andere Weise viel mehr Lärmschutz erreicht werden.**				x
76.	[redacted]	[redacted]	Fuß-/ Radverkehr	76.1 Einrichtung einer Querungshilfe zwischen Kreuzung Tannenhofstr./ Ohechaussee und Ochsenzoller Straße/ Ohechaussee in Höhe Mozartweg	**Der Vorschlag wird in den Lärmaktionsplan als Prüfauftrag aufgenommen.**		x		
			Querungshilfe	76.2 Einrichtung einer Querungshilfe zwischen Kreuzung Berliner Allee / Ochsenzoller Straße und Ochsenzoller Straße/ Lüfjenmoor in Höhe Europaallee / Adlershorst-Haus	Die Querungssicherung ist im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
77.	[redacted]	[redacted]	Rad-Verkehr	77.1 Friedrichgaber Weg zwischen Einmündung Syltkuhlen und Kreuzung Ulzburger Straße nur schwer und gefährlich mit dem Rad zu befahren	Ein Ausbau als Teil des Hauptroutennetzes ist im VEP vorgesehen und wurde in den Lärmaktionsplan übernommen. Mit dem Bau der geplanten Verlängerung der O&W.-Str. nach Nordosten an die Ulzburger Straße wird sich die Radwegeführung in diesem Abschnitt deutlich ändern und verbessern. Dann kann auch ein Rückbau des Friedrichsgaber Wegs und dessen Abbindung für den MIV geprüft werden.		x		
78.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Straße	78.1 LAP Variante G ohne Tempo 30 Abschnitt in der Ulzburger Str.	**Szenario G ist politisch als Grundlage für den Lärmaktionsplan beschlossen.**		x		
			Alternative Fortbewegungsmittel	78.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung.		x		
			Radverkehr	78.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	78.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					verwaltungsintern weiter verfolgt.				
			Rad-Verkehr	78.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	78.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u.a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				78.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	78.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	78.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	78.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	78.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Aufklärung/ Kontrolle	78.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr Verlangsam	78.13 Einrichtung von Tempo 30-Abschnitten	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			ung						
			Öffentlichkeitsarbeit	78.14 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30, Langen-harmer Weg und Falkenbergstraße	78.15 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und auf der Falkenbergstraße im Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchenweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	78.16 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden, dadurch wird Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des alten Kirchweges bedingt	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern der parallel laufenden Beteiligungsverfahrens für den Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	78.17 Erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange unverständlich	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Querspange Glashütte	78.18 Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Lkw-Fahrverbot	78.19 Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	78.20 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Lkw-Verbot	78.21 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	78.22 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				78.23 Auf Seite 38 unter Punkt 4 steht: "Langenharmer Weg und Alter Kirchenstraße	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Theodor-Storm Str. /**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Stonsdorfer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**				
				78.24 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				78.25 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	78.26 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstr. gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**		x		
			Lkw-Lenkung	78.27 Beschilderung muss eindeutig sein	Die konkrete Ausgestaltung der Beschilderung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	78.28 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	78.29 Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Der Vorschlag ist im Lärmaktionsplan enthalten.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Zulieferer-Management	78.30 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	78.31 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	78.32 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	78.33 Im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzung	78.34 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Ruhige Gebiete	78.35 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	78.36 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Beleuchtung	78.37 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	78.38 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Lärmaktionsplan.				
			Mitwirkung der Öffentlichkeit	78.39 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	78.40 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
			Gesundheitskosten	78.41 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Mehrfach-belastung	78.42 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
			Lärm-management	78.43 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.	x			
79.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Straße	79.1 Umsetzung der Variante D mit Êinrichtung Tempo 30-Abschnitten auf der Ulzburger Str.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.**				
			Alternative Fortbewegungsmittel	79.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans		x		
			Radverkehr	79.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	79.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	79.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nord-östlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Diese Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet.		x		
			Beleuchtun	79.6 Verbesserung der Fuß- und	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			g	Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.				
				79.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	79.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	79.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.				
			Buswartehäuschen	79.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	79.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	79.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	79.13 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	79.14 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenhar	79.15 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastungen			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			mer Weg und Falkenbergstraße	zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße	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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	79.16 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Querspange Glashütte	79.17 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	79.18 Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	79.19 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	79.20 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend.	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	79.21 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				79.22 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg". Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				79.23 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				79.24 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	79.25 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstr. gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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).**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Sobald mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	79.26 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Das Nachtfahrverbot gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	79.27 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	79.28 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	79.29 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	79.30 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Wohngebiet	79.31 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	79.32 Im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.				
			Bepflanzung	79.33 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	79.34 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	79.35 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	79.36 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.			x	
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	79.37 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	79.38 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	79.39 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	79.40 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	79.41 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Beleuchtung	79.42 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	79.43 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
			Mitwirkung der Öffentlichkeit	79.44 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	79.45 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
			Gesundheitskosten	79.46 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
				79.47 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Mehrfach-belastung	79.48 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
			Lärm-management	79.49 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Erreichbar-keit des Stadtparkes	79.50 Die gute Erreichbarkeit des Stadtparkes von bzw. zu allen Stadteilen über Fuß- und Radwege ist bis zur LGS gemäß der Bewerbung zu gewährleisten.	Das ist auch Ziel der Verwaltung.		x		
80.	[redacted]	[redacted]	Niendorfer Str.	80.1 Für die Verkehrsberuhigung auf der Niendorfer Str. Festschreibung von max. 25.000 Fahrzeugbewegungen pro Werktag	Eine solche Festsetzung ist nicht möglich.				x
			Tempo 30 auf Ulzburger Straße	80.2 Lärmaktionsplan soll mit Szenario D durchgeführt werden	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärm-belastungen 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Verkehrsverdrän-gung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).				
			Modal-Split	80.3 Modal-Split – weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis soll der Umweltverbund bis 2013 um 6 % zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden, wovon der Großteil durch die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.		x		
			Verkehrsbe schränkung	80.4 Verkehrsbeschränkung generell oder für einen Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach geltender StVO nicht zulässig.				x
			Höchstgesc hwindigkeit	80.5 Einhaltung der in der StVO angegebenen bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Allgemeines	80.6 ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
			Mitwirkung der Öffentlichkei t	80.7 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	80.8 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
			Gesund-heitskosten	80.9 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Ver-wendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Oadby-and-Wigston-Straße	80.10 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				worden					
			Querspange Glashütte	80.11 Erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des alten Kirchwegs	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Querspange Glashütte	80.12 für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Lkw-Fahrverbot	80.13 Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	80.14 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	80.15 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	80.16 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				80.17 Auf Seite 38 unter Punkt 4 steht: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Theodor-Storm Str. / Stonsdorfer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				80.18 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**""Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				80.19 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Falkenberstr.	80.20 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstr. gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**		x		
			Lkw-Lenkung	80.21 Beschilderung muss eindeutig sein	Die konkrete Ausgestaltung der Beschilderung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	80.22 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	80.23 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Management	80.24 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	80.25 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Ruhige	80.26 Schaffung von akzeptablen	Die Ausweisung der Ruhigen Gebiete soll in dem Umfang erfolgen, wie im				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Gebiete	Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				
			Stadtoase	80.27 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Beleuchtung	80.28 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Technik	80.29 Lärm sollte möglichst an der Quelle verhindert werden oder eingekapselt werden. Hier muss auch die EU ihren Teil dazu beitragen und Entwicklung lärmärmerer Fahrzeuge vorantreiben und die Zulassungsbedingungen zu verschärfen.	Der Ansatz einer Verringerung der Lärmemissionen liegt auch dem Lärmaktionsplan zugrunde. Fortschritte bei der Fahrzeugtechnik können nicht von den Kommunen erreicht werden (Ausnahmen: Beschaffung eigener Fahrzeuge und Bestellung von ÖPNV-Leistungen) und sind deshalb nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Niendorfer Straße	80.30 Für die Niendorfer Straße wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung von max. 30 km/h beantragt.	Ein Tempo-30-Abschnitt ist für die Niendorfer Straße im Bereich der Grundschule von der Einmündung Ochsenzoller Straße bis zur Kirchenstraße vorgesehen.			x	
			Mehrfach-belastung	80.31 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
			Lärm-management	80.32 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
			Alternative Fortbewegungsmittel	80.33 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans		x		
			Radverkehr	80.34 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.				

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Fuß-Radverkehr	80.35 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	80.36 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nord-östlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Diese Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet.		x		
			Beleuchtung	80.37 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				80.38 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	80.39 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	80.40 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	80.41 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	80.42 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	80.43 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	80.44 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	80.45 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	80.46 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	**Eingabe/Anregung**	**Abwägungsvorschlag**	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
81.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str.	81.1 Lärmaktionsplan soll in der Variante D mit Tempo 30 Abschnitten in der Ulzburger Str. umgesetzt werden	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).				
			Alternative Fortbewegungsmittel	81.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	81.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	81.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	81.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	81.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u.a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				81.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	81.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	81.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	81.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			ÖPNV	81.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	81.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr Verlangsamung	81.13 Einrichtung von Tempo 30 Abschnitten, Hinweise zur Ausführung	Weitere Tempo 30-Abschnitte sind Gegenstand der Lärmminderungsplanung. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.		x		
			Bepflanzung	81.14 Aufstellung von Pflanzenkübeln und "Baumtoren"	Grün bringt keine messbare akustische Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Öffentlichkeitsarbeit	81.15 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	81.16 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber und auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße und auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	81.17 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden, dadurch wird Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges bedingt	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	81.18 Erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des alten Kirchweges	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Querspange Glashütte	81.19 Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Fahrverbot	81.20 Schwachpunkt in der Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbotes	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	81.21 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	81.22 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	81.23 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				81.24 Auf Seite 38 unter Punkt 4 steht: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Theodor-Storm Str. / Stonsdorfer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				81.25 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				81.26 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenberstr.	81.27 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. Dann ist die Wegweisung auf den großen Ring umzustellen. Die Wirkung des Lkw-Lenkungskonzeptes wird durch die Verwaltung überprüft. Verbleiben erhebliche Verkehre auf innerstädtischen**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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. **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Lkw-Lenkung	81.28 Beschilderung muss eindeutig sein	Die konkrete Ausgestaltung der Beschilderung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	81.29 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	81.30 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Management	81.31 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	81.32 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	81.33 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	81.34 Im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzung	81.35 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet	81.36 Kontrollen sowie "Nachschulungen und	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Tempo 30	Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.				
			Sicherheit	81.37 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	81.38 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	81.39 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	81.40 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	81.41 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	81.42 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Beleuchtung	81.43 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	81.44 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Mitwirkung der Öffentlichkeit	81.45 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	81.46 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
			Gesund-heitskosten	81.47 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Ver-wendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Tempo 30	81.48 Tempo 30 auch tagsüber auf dem gesamten Langenharmer Weg	In weiten Bereichen des Langenharmer Wegs liegt die Lärmbelastung nur für die erste Bebauungsreihe über 65 dB(A) – und dort im Wesentlichen auch nur für die der Straße zugewandte Fassade.				x
			Tempo 40	81.49 Sollte Tempo 30 auf dem Langenharmer Weg wegen des Vorbehaltsnetzes nicht möglich sein, Tempo 40	Auch für den Alternativvorschlag reichen die Betroffenheiten nicht aus.				x
			Autobahnan schluss	81.50 Ablehnung des neuen Autobahnanschlusses für Norderstedt, da er das mühsam erstellte Lärmminderungskonzept stark gefährdet (z. B. durch den zusätzlichen Durchgangsverkehr mitten durch Norderstedt)	Die Frage eines Autobahnanschlusses für Norderstedt ist nicht Gegen-stand des Lärmaktionsplans, sondern des Flächennutzungsplans.	x			
			Ruhige Gebiete	81.51 Ablehnung der geplanten Wasserskianlage im Stadtpark zur LGS, da die damit verbundene Lärmentwicklung durch die Menschengruppen kontraproduktiv zum eingerichteten Ruhigen Gebiet ist	Die Landesgartenschau und ihre Folgenutzungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern der zugehörigen Genehmigungsverfahren.	x			
			Beleuchtun g Fuß-Radwege	81.52 Beleuchtungsverbesserung der Fuß- und Radwerge zur Vermeidung von unnötigen Pkw-Fahrten - z.B. in Falkenbergstraße, auf Abschnitten des Langenharmer Wegs und des Alten Kirchenwegs und ein Rückschnitt der	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter gegeben und geprüft	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Bäume 81.53 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
			Lärm-manageme nt	81.54 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
82.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str.	82.1 Lärmaktionsplan mit D und Tempo 30-Abschnitten auf der Ulzburger Str.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärm-belastungen 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Verkehrsverdrän-gung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärmminderungsplanung wäre.** **Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt ist zu überprüfen, wobei die Verbindungsqualitäten der Straßen und deren städtebauliche Funktionen (Aufenthaltsqualitäten) in die Beurteilung**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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. **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Alternative Fortbewegungsmittel	82.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	82.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	82.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	82.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstr. zu realisieren un den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	82.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				82.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	82.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	82.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Buswartehäuschen	82.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	82.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	82.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr Verlangsamung	82.13 Einrichtung von Tempo-30 Abschnitten	Weitere Tempo 30-Abschnitte sind Gegenstand der Lärmminderungsplanung. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.		x		
			Bepflanzung	82.14 Aufstellung von Pflanzenkübeln und "Baumtoren"	Grün bringt keine messbare akustische Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Öffentlichkeitsarbeit	82.15 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	82.16 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber und auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße und auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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)			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts) überschreiten, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	82.17 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden,	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	82.18 Erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des alten Kirchweges	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Querspange Glashütte	82.19 Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				bringen					
			Lkw-Fahrverbot	82.20 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	82.21 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	82.22 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	82.23 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**				
				82.24 Auf Seite 38 unter Punkt 4 steht: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Theodor-Storm Str. / Stonsdorfer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				82.25 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				82.26 am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenberstr.	82.27 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. Dann ist die Wegweisung auf den großen Ring umzustellen.**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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. **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Lkw-Lenkung	82.28 Beschilderung muss eindeutig sein	Die konkrete Ausgestaltung der Beschilderung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	82.29 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.				
			Lieferverkehr	82.30 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Management	82.31 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	82.32 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	82.33 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	82.34 Im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzung	82.35 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Wohngebiet Tempo 30	82.36 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	82.37 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	82.38 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str. Tempo 30	82.39 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	82.40 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	82.41 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	82.42 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Beleuchtung	82.43 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	82.44 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				82.45 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Anfangsphase	während des gesamten Prozesses.				
			Nachtlärm	82.46 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				82.47 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Lkw-Verkehr	82.48 Müssen Lkw-Fahrschulen unbedingt durch Wohngebiete fahren?	Die Routenplanung von Fahrschulen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter geleitet.	x			
			Laubblasgerät	82.49 von der Stadt eingesetzte Laubblasgeräte erzeugen erheblichen Lärm	Der Einsatz zulässiger Arbeitsgeräte ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber verwaltungsintern weiter gegeben.	x			
			ÖPNV	82.50 Busse zu laut	Mit der turnusmäßigen Erneuerung der Busflotte werden i.d.R. Busse mit jeder Beschaffungswelle leiser.		x		
			Flüsterasphalt	82.51 Minimierung der erheblichen Abrollgeräusche der Fahrzeuge durch Flüsterasphalt	Im Innerortsbereich hat Flüsterasphalt keine lärmmindernde Wirkung, da die Rollgeräusche nicht überwiegen.				x
				82.52 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				82.53 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
83.	[redacted]	[redacted]	Glashütter	83.1 Glashütter Damm wird von Pkw und Lkw als	**Ergänzende Maßnahmen werden in der Endfassung des**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
	[redacted]	[redacted]	Damm	Schleichweg zur Segeberger Chaussee genutzt	**Lärmaktionsplans gepräft.**				
			Glashütter Damm	83.2 Auf dem Glashütter Damm wird die Geschwindigkeit nicht eingehalten und überholt	**Ergänzende Maßnahmen werden in der Endfassung des Lärmaktionsplans gepräft.**		x		
			Nachtruhe	83.3 Nachtruhe durch ein benachbartes Lokal gestört	Nachbarschaftslärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Bei akuten Lärmbelästigungen kann die Polizei verständigt werden, in chronischen Fällen das Ordnungsamt der Stadt Norderstedt.	x			
			Wertverlust	83.4 Man muss mit einem Werteverlust der Immobilien rechnen. Was plant die Stadt Norderstedt dagegen zu tun?	Der Lärmaktionsplan hat das Ziel, den Lärm in Norderstedt deutlich zu vermindern und damit auch dem Wertverlust entgegenzuwirken. Die Kosten-Nutzen-Analyse zeigt die großen Potenziale auf, die sich durch den Lärmminderungsplan in Form von Wertsteigerungen für Immobilien ergeben.		x		
84.	[redacted]	[redacted]	Fluglärm	84.1 Flugbewegungen haben sich in den letzten Jahren erheblich intensiviert	Nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Wird im Rahmen des Lärmaktionsplans für den Flughafen für den gesamten Ballungsraum behandelt.	x			
				84.2 Bei startenden Flugzeugen hat es den Anschein, dass viele Flugzeuge zunächst über Garstedt nach Osten abdrehen, dann aber im Bogen nach Westen weiterfliegen und somit deutlich längerer Fluglärm entsteht, der nicht notwendig wäre.	Nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Wird im Rahmen des Lärmaktionsplans für den Flughafen für den gesamten Ballungsraum behandelt.	x			
				84.3 Zunahme an lauten Flugzeugen, dadurch Abwertung der Wohnqualität und Verminderung der Ansiedlung von Neubürgern	Nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Wird im Rahmen des Lärmaktionsplans für den Flughafen für den gesamten Ballungsraum behandelt.	x			
			A 7	84.4 Geplanter zusätzlicher Autobahnanschluss der A 7 für Norderstedt-Mitte wird erhebliche Verkehrszunahme bringen	Der geplante Autobahnanschluss ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Friedrichsgaber Weg	84.5 Straßenprofil des Friedrichsgaber Weg ist ungeeignet, um zukünftiges Verkehrsaufkommen aufzunehmen	Durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans entstehen auf dem Friedrichsgaber Weg keine zusätzlichen Belastungen, sondern je nach Szenario mehr oder weniger hohe Entlastungen.		x		
			Autobahnanschluss	84.6 Zusätzlicher Autobahnanschluss ist nicht notwendig, da der Verkehrsfluss aus dem Gewerbegebiet Nettelkrögen und Nordport über Schnelsen-Nord abgewickelt wird	Der geplante Autobahnanschluss ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Eine Planrechtfertigung hierfür muss im gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren erfolgen.	x			
			Tempo 30	84.7 Tempo 30-Abschnitt an der Schule Niendorfer Str.	Das ist Teil des Lärmaktionsplans.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Festwiese	84.8 Zunahme des Verkehrslärms durch geplante Einrichtung der Festwiese an der Friedrich-Ebert-Straße, Verlegung dieser Nutzung auf das Nordport-Gelände	Der Festplatz ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan	x			
85.	[redacted] Vertretung für 25 Wohneinheiten	[redacted]	Oadby-and-Wigston-Straße	85.1 Das Verkehrsaufkommen entlang der O-&-W-Str. ist in den letzten Jahren stetig angestiegen.	Im Zusammenhang mit dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen in Deutschland und Norderstedt ist auch die höhere Belastung auf einzelnen Straßen mit überörtlicher Funktion nicht zu vermeiden.	x			
				85.2 Verlängerung der O-&-W-Str. nach Norden und der Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte wird zur weiteren Zunahme des Verkehrs führen	Die Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es ist das Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung für Norderstedt, mit der schrittweisen Fertigstellung der Ringstraße Verkehre auf diese Straßen zu verlagern. Diese grundlegende Zielvorstellung wird auch für den Lärmaktionsplan akzeptiert.	x			
			Lärmschutzwall	85.3 Neuer Lärmschutzwall an der O&W-Str. würde wünschenswerten Effekt zur Lärmminderung erzielen	Zu dieser Frage gibt es bereits ein Gutachten aus dem November 2007, das einen rechtlichen Anspruch auf weiter gehenden Lärmschutz derzeit ausschließt. **Der LMP senkt die Lärmbelastung für viele Menschen in weiten Teilen der Stadt. Für einige wenige Menschen in Norderstedt kann allerdings damit keine Entlastung erreicht werden. 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. Hierzu wird es dann Einzelfallentscheidungen geben.**			x	
			Lärmschutzwall	85.4 Alter Wall scheint weder dem jetzigen noch dem kommenden Verkehrsaufkommen gewachsen zu sein. Daher wird Anpassung bzw. Verbesserung der Qualität des vorhandenen Lärmschutzwalls gefordert.	Die Frage, ob der bestehende Lärmschutzwall ausreichend dimensioniert ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hierzu gibt es bereits ein Gutachten aus dem November 2007, das einen rechtlichen Anspruch auf weiter gehenden Lärmschutz derzeit verneint.	x			
			Lärmschutz	85.5 Unter dem Aktenzeichen BVerwG 9C 2.06 vom 7.03.2007 wird festgehalten, dass eine Gemeinde auch über einen Zeitraum von 30 Jahren für einen angemessenen Lärmschutz ihrer Bewohner zu sorgen habe. Wie lässt sich dieses Urteil auf die Anpassung einer Lärmschutzmaßnahme an der O-&-W-Str. anwenden?	Diese Frage ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für die O&W-Str. zu prüfen. Eine derartige Prüfung hat ergeben, das es aktuell keinen rechtlichen Anspruch auf weiter gehenden Lärmschutz gibt.	x			
				85.6 Ungleichbehandlung zweier nebeneinander liegender Wohngebiete (der südlich angrenzende Lärmschutzwall ist 2 m höher) und daraus folgender Werteverlust von Immobilien	Die beanstandete Ungleichbehandlung ist nicht durch den Lärmaktionsplan verursacht; die bestehende Lärmschutzwand ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Wohnqualität	85.7 Nachhaltige Verbesserung der Wohnqualität im betroffenen Wohngebiet, wie z.B. durch Anpassung des Lärmschutzes unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastungen durch die Verlängerung der O.a. W. Str. und des Autobahnanschlusses Norderstedt	Diese Frage ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für die O&W-Str. zu prüfen.	x			
86.	[redacted]	[redacted]	Fluglärm	86.1 Erhebliche Steigerung des Fluglärms (40 % in den nächsten 10 Jahren)	Fluglärm ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Das Problem ist im Rahmen des Lärmaktionsplans für den Flughafen für den gesamten Ballungsraum Hamburg zu behandeln.	x			
			Fluglärm	86.2 Über Norderstedt werden fast 70 % aller Starts und somit die wirklich lauten Flugbewegungen abgewickelt	Fluglärm ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Das Problem wird im Rahmen des Lärmaktionsplans für den Flughafen für den gesamten Ballungsraum Hamburg behandelt.	x			
			Doppelbelastung	86.3 Doppelbelastung von Straßen- und Fluglärm	Norderstedt selbst hat nur (begrenzten) Einfluss auf die Auswirkugen des Straßenlärms. Durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans wird die Niendorfer Straße je nach Szenario mehr oder weniger stark entlastet, was auch in den Einmündungsbereich Ochenzoller Straße hineinwirkt. Die Ochsenzoller Straße erfährt durch die Maßnahmen keine oder nur eine sehr geringfügige Belastung, so dass sich insgesamt die Lärmbelastung etwas entspannt. Der Fluglärm ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Er wird im Rahmen des Lärmaktionsplans für den Flughafen für den gesamten Ballungsraum behandelt.		x		
			Tempo 30	86.4 Konsequente Reduzierung von 50 auf 30 km/h aller Straßenzüge im erwähnten Bereich des Fluglärmschutzprogramms	Generell gilt: Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärm-belastungen 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 von Norderstedt 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 für den Bau der Straße 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			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					dB(A) tags/nachts) überschreiten, verdichtet sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten (s. LAI-Hinweise zur Lärm-aktionsplanung und Urteil des VG Düsseldorf vom 7.04.2005, Az.: 6 K 6832/03). 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 Verkehrsverdrän-gung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Einige der Straßenzüge des Fluglärmschutzprogrammes sind bereits Bestandteil von Tempo 30-Zonen, andere sind so wenig von Straßenverkehrslärm belastet, dass sie der o.g. Prüfung für ein Lärmproblem gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht standhalten würden. Ein Tempo-30-Abschnitt ist für die Niendorfer Straße im Bereich der Grundschule von der Einmündung Ochsenzoller Straße bis zur Kirchenstraße vorgesehen. Mangels fehlender unsensibler Alternativen in Ost-West-Richtung sind für die Ohechaussee keine Tempo 30-Abschnitte vorgesehen, da ansonsten Verdrängungseffekte in andere lärmsensible Bereiche erwartet werden. Dies gilt auch für die Empfehlung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf der Niendorfer Straße. Der Flächennutzungsplan sieht an den Magistralen an vielen Stellen – auch an der Ohechaussee - eine Umwidmung von Wohn- in Mischgebiet vor, die eine wenig lärmempfindliche städtebauliche Umgestaltung unterstützen soll. Mit Hilfe von mehrgeschossigen Blockrandbebauungen können die dahinter liegenden Nutzungen, auch im Außenbereich, wirkungsvoll vor Lärm geschützt werden.				
87.	[redacted]	[redacted]	Falkenbergs traße	87.1 In den letzten Jahren hat der Verkehr in der Falkenbergstraße enorm zugenommen	Im Zusammenhang mit dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen in Deutschland und Norderstedt ist auch die höhere Belastung auf einzelnen Straßen nicht überraschend. Der Lärmaktionsplan sieht einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Querbarkeit vor. Weitere Entwicklung soll abgewartet werden.	x			
			Lkw-Verkehr	87.2 Lkw nutzen die Falkenbergstraße als Umgehung für die Schleswig-Holstein-Straße und die Ulzburger Straße. Einrichtung eines	Die kritischen Knotenpunkte auf der SH-Str. sollen ertüchtigt werden, so dass die Leistungsfähigkeit der Straße zunimmt. **Die Lenkung des Lkw-Verkehrs soll in drei Stufen umgesetzt werden:**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Durchfahrverbots für schwere Lkw	**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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Das kommt auch der Falkenbergstr. Zugute.**				
			Falkenbergstraße	87.3 In der Falkenbergstraße wird sich nicht an die zulässige Geschwindigkeit gehalten	Nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Wird an Polizei zuständigkeitshalber weiter geleitet.	x			
			Lärmschutz-wand	87.4 Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich der alten Eurobau-Siedlung	In diesem Bereich liegt die Lärmbelastung nur für die erste Bebauungsreihe an der Falkenbergstr. über 65 dB(A) – und dort im Wesentlichen auch nur für die der Straße zugewandte Fassade. Damit besteht grundsätzlich Handlungsbedarf im Rahmen der Lärmminderungsplanung. In vielen Teilen Norderstedts ist die Lärmbelastung jedoch höher als in der Falkenbergstr. Im Vergleich zu anderen Problemen in der Stadt hat dieser Bereich angesichts beschränkter Mittel noch nicht erste Priorität. Dies wird erst in einer weiteren Stufe der Lärmminderungsplanung der Fall sein. Eine Lärmschutzwand ist aus städtebaulichen Gründen an dieser Stelle keine optimale Lösung.				x
88.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30	88.1 Tempo 30 an der Poppenbütteler Straße nicht nur bis Großen Born, sondern bis Glasmoorstraße fortsetzen.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Querungsst	88.2 Einrichtung einer Querungssicherung an der	**Wird für die abschließende Fassung des Lärmaktionsplans geprüft.**	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			elle	Haltestelle Glasmoorstraße					
			Glashütter Querspange	88.3 Forderung nach Ausbau der Glashütter Querspange	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
89.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str.	89.1 Lärmaktionsplan sollte in der Variante G ohne Tempo 30-Abschnitte in der Ulzburger Straße umgesetzt werden.	**Szenario G ist politisch beschlossen worden.**		x		
			Alternative Fortbewegungsmittel	89.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	89.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	89.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	89.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	89.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				89.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	89.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			ÖPNV	89.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	89.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	89.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	89.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	89.13 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	89.14 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	89.15 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße, Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	89.16 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	89.17 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-	89.18 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Fahrverbot	Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.				
			Kontrolle	89.19 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	89.20 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	89.21 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				89.22 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				89.23 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				89.24 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergs tr.	89.25 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					beachtet wird, werden gemäß dem Konzept des Lärmaktionsplan-Entwurfs Zufahrtbeschränkungen eingeführt, die nur noch dem berechtigten Anliegerverkehr eine Nutzung der innerstädtischen Straßen erlaubt. **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	89.26 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Das Nachtfahrverbot gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	89.27 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	89.28 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	89.29 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	89.30 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	89.31 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	89.32 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	89.33 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzun g	89.34 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Wohngebiet Tempo 30	89.35 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	89.36 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	89.37 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	89.38 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	89.39 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	89.40 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	89.41 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	89.42 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	89.43 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	89.44 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Lärmaktionsplan.				
				89.45 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.				
			Nachtlärm	89.46 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				89.47 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
				89.48 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				89.49 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
90.	[redacted]	[redacted]	FNP	90.1 Im überarbeiteten FNP 2020 sind noch gravierende Maßnahmen vorgesehen, die die Verkehrsmenge erheblich ansteigen lassen werden.	Der FNP ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Lärmbelastung	90.2 Durch rechtwinklig zum Langenharmer Weg stehende Gebäude wird der Lärm weit ins Wohngebiet hineingelassen. Dadurch gibt es in den Häusern am Romintener Weg keine Rückzugsmöglichkeiten, weil der gleiche Lärmpegel vorn und im hinteren Hausteil zur Belastung führt. Zeitweise addieren sich sogar	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Bauwillige bzw. Eigentümer/-innen werden von der Verwaltung zu Fragen eines baulichen Lärmschutzes beraten (z.B. Einrichtungen für das Parken der Fahrzeuge als lärmabschirmende Bauwerke).	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				zum Lärmpegel des Langenharmer Wegs die des Stonsdorfer Wegs.					
			Langenharmer Weg	90.3 Auch für den mittleren Teil des Langenharmer Wegs werden Maßnahmen zur Lärmminderung gefordert.	Neben einer Reduzierung der Lkw-Anteile am Verkehrsaufkommen sieht der Lärmaktionsplan Tempo 30 nachts vor. Aufgrund der wichtigen Funktion als Ost-West-Verbindung könnten weitere Maßnahmen zur Verdrängung des Verkehrs in andere Wohngebiete führen.			x	
			Langenharmer Weg	90.4 Rückstufung des Langenharmer Wegs von einer Hauptstraße in eine Sammelstraße	Eine Überprüfung der Straßenhierarchie ist im weiteren Verfahren vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist auch der Langenharmer Weg zu prüfen, allerdings benötigt die Stadt Norderstedt ausreichend leistungsfähige Ost-West-Verbindungen.	x			
			Geschwindigkeitsreduzierung	90.5 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Langenharmer Weg.	Der Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 nachts von der Ulzburger Straße bis zum Kreisel Falkenbergstraße vor.		x		
			Lkw-Nachtfahrverbot	90.6 Lkw-Nachtfahrverbot im Langenharmer Weg	**Eine Reduzierung der Lkw-Anzahl auf dem Langenharmer Weg ist Ziel des Lärmaktionsplans. Westlich des Kreisels mit dem Stonsdorfer Weg wird das Lkw-Lenkungskonzept zur Entlastung führen. Dessen schrittweise Einführung ist nun folgendermaßen geplant:** **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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.**			x	
91.	[redacted]	[redacted]	Passiver Lärmschutz	91.1 Passiver Lärmschutz im Bereich Ochsenzoll (Ohechaussee, Ochsenzoller Straße, Ulzburger Straße, Segeberger Chaussee) ist nicht ausreichend.	Aktiver Schallschutz ist passivem Schallschutz grundsätzlich vorzuziehen, da das Lärmproblem sonst nicht gelöst wird. Der Flächennutzungsplan sieht an den Magistralen an vielen Stellen eine Umwidmung von Wohn- in Mischgebiet vor, die eine wenig lärmempfindliche städtebauliche Umgestaltung unterstützen soll. Mit Hilfe			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					von mehrgeschossigen Blockrandbebauungen können die dahinter liegenden Nutzungen, auch im Außenbereich, wirkungsvoll vor Lärm geschützt werden. An den der Straße zugewandten Seite sollen gewerbliche Nutzungen und Nebenräume (Küche, Bad, Treppenhaus etc.) angeordnet werden. **Ist auf diese Weise kein ausreichender Lärmschutz möglich, soll die Verwaltung in den Fällen einer Mehrbelastung prüfen und der Politik vorstellen, ob und ggf. mit welchen freiwilligen Maßnahmen Kompensation für die Zusatzbelastungen geleistet werden kann. Das kann dann auch passive Schallschutzmaßnahmen einschließen.**				
			Städtebau	91.2 Umwidmung der Wohngebiete in Kerngebiete entlang Ohechaussee, Ulzburger Straße und Segeberger Chaussee gemäß F-Plan zynisch.	Maßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des F-Planes. Sie soll dazu dienen, über einen Stadtumbau an einer derart belasteten Straße den dort lebenden Menschen einen Lärmschutz mit Hilfe von Blockrandbebauungen zu verschaffen. Das ist eine altbewährte Strategie in dicht besiedelten Räumen und kann für die dort lebenden Menschen eine hohe städtebauliche Qualität erzeugen.	x			
			Umverteilung	91.3 Eine Umverteilung des Ost-West-Verkehrs ist mit Schaffung zusätzlicher Ost-West-Verbindungen innerhalb Norderstedts oder im Verbund mit angrenzenden Gemeinden zu erreichen	Der Bau zusätzlicher Ost-West-Verbindungen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Flächennutzungsplan wird das Norderstedter Straßennetz in diesem Sinne um die verlängerte OaW-Str., die Querspange Glashütte und den verlegten / ausgebauten Buchenweg ergänzt.	x			
			Klimaschutzkonzept	91.4 Einbindung in das angedachte Klimaschutzkonzept der Freien und Hansestadt Hamburg	Norderstedt ist Hamburg beim Klimaschutz in vielen Bereichen deutlich voraus. So ist die hier erreichte CO_2-Minderung größer als die in Hamburg erreichte, zum Teil sogar als die von Hamburg angestrebte. Der Lärmaktionsplan wird den Vorsprung Norderstedts weiter vergrößern, denn hiermit können die verkehrlichen CO2-Emissionen in den nächsten Jahren um 11 % sinken.				x
			Lärmminderung	91.5 In den Planfeststellungsunterlagen für die Umgestaltung des Ochsenzoll-Knotens ist das Abholzen der Baumgruppe Ecke Schleswig-Holstein-Straße / Segeberger Chaussee ebenso vorgesehen wie ein Kreisverkehr mit 50 Metern Durchmesser rd. 2,0 m über dem Terrain. Die hiervon ausgehende Lärmbelästigung wird sich auf ein weites Umfeld erstrecken und die Maßnahmen zur Lärmminderung im Bereich der südlichen Ulzburger Straße und entlang der Segeberger Chaussee bzw. Schleswig-Holstein – Straße wieder aufheben.	Die bauliche Umgestaltung des Knotens Ochsenzoll ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Maßnahmen zum gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz in Folge der Baumaßnahme sind Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll.	x			
92.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 Poppenbütt	92.1 Warum ist die Poppenbütteler Str. vom Glashütter Damm bis zum Großen Born auf 30	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
		[redacted]	eler Straße	km/h beschränkt und warum speziell nur auf dieser Teilstrecke?	Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				
				92.2 Wie hoch sind die Lärmpegelmessungen in der Poppenbütteler Straße ausgefallen und von wem wurden sie durchgeführt?	Der Lärm wurde nicht gemessen, sondern berechnet und in strategischen Lärmkarten dargestellt. Die Karten können im Rathaus beim Fachbereich Umwelt oder im Internet eingesehen werden.	x			
			Querspange Glashütte	92.3 Glashütter Tangente muss für den Schwerverkehr gebaut werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
93.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 Auf Ulzburger Straße	93.1 Der LAP sollte in der Variante D mit Tempo 30-Abschnitten in der Ulzburger Straße umgesetzt werden und in der Variante G ohne Tempo 30-Abschnitten in der Ulzburger Straße	**Beide Varianten zugleich können nicht umgesetzt werden. Der Unterschied zwischen beiden Szenarien besteht ausschließlich darin, dass Szenario D die Tempo 30-Abschnitte auf der Ulzburger Str. enthält, Szenario G nicht.** **Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärm-belastungen 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen und damit Szenario G umgesetzt.**				
			Alternative Fortbewegungsmittel	93.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	93.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	93.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	93.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	93.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				93.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Rad-Verkehr	93.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	93.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	93.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	93.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	93.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	93.13 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	93.14 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	93.15 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	93.16 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	93.17 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				wertvolle Entlastungen bringen	Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.				
			Lkw-Fahrverbot	93.18 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	93.19 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	93.20 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	93.21 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				93.22 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				93.23 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				93.24 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	93.25 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. Dann ist die**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	93.26 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	93.27 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	93.28 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	93.29 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Managemen t	93.30 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	93.31 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	93.32 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	93.33 Im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Kenntnisstand nicht.				
			Bepflanzung	93.34 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	93.35 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	93.36 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	93.37 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	93.38 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	93.39 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	93.40 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	93.41 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	93.42 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Beleuchtung	93.43 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	93.44 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				93.45 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	93.46 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				93.47 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Autobahnanschluss	93.48 A 7 Raststätte Hollmoor aus Süden soll Ausfahrt für Norderstedt + Quickborn werden A 7 Raststätte Hollmoor aus Norden soll Auffahrt für Norderstedt + Quickborn werden	Der Autobahnanschluss ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
				93.49 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				93.50 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
94.	[redacted]	[redacted]	Allgemeines	94.1 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				94.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.				
			Nachtlärm	94.3 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				94.4 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Alternative Fortbewegungsmittel	94.5 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Mietfahrradstationen	94.6 Einrichtung eines Rad-Miet-Systems als PPP (private-public-partnership). Flächendeckend alle 300 bis 600m, Hinweise zur Ausführung und Finanzierung u.a. über Parkraumbewirtschaftung.	**Die Anregung wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Radverkehr	94.7 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	94.8 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	94.9 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Beleuchtung	94.10 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				94.11 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	94.12 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	94.13 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	94.14 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	94.15 Einheitliches Tarifgebiet im gesamten Stadtgebiet zu günstigem Fahrpreis (SubCityCard)	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Frage ist mit HVV und anderen zuständiegn Verkehrsbetrieben zu klären.	x			
				94.16 passive Schallschutzmaßnahmen für den Straßenverkehrslärm analog Fluglärm insbesondere an den Magistralen und am zukümftigen Norderstedter Ring	Aktiver Schallschutz ist passivem Schallschutz grundsätzlich vorzuziehen, da das Lärmproblem sonst nicht gelöst wird. Der Flächennutzungsplan sieht an den Magistralen an vielen Stellen eine Umwidmung von Wohn- in Mischgebiet vor, die eine wenig lärmempfindliche städtebauliche Umgestaltung unterstützen soll. Mit Hilfe von mehrgeschossigen Blockrandbebauungen können die dahinter liegenden Nutzungen, auch im Außenbereich, wirkungsvoll vor Lärm geschützt werden. An den der Straße zugewandten Seite sollen gewerbliche Nutzungen und Nebenräume (Küche, Bad, Treppenhaus etc.) angeordnet werden. **Ist auf diese Weise kein ausreichender Lärmschutz möglich, soll die Verwaltung in den Fällen einer Mehrbelastung prüfen und der Politik vorstellen, ob und ggf. mit welchen freiwilligen Maßnahmen Kompensation für die Zusatzbelastungen geleistet werden kann. Das kann dann auch passive Schallschutzmaßnahmen einschließen.**			x	
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	94.17 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Verstetigung durch Ampelschaltung	94.18 Verstetigung des Verkehrs auf Magistralen durch z.B. Ampelschaltung und Grüne Welle und Hinweisen, mit welchem gefahrenen Tempo die nächste Ampel in Grünphase erreicht wird.	Die Norderstedter Ampeln sind bereits nahezu flächendeckend „intelligent“ geschaltet.		x		
			Öffentlichkeitsarbeit	94.19 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	94.20 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Passiver Schallschutz	94.21 Einrichung eines Fonds , aus dem auf Antrag Zuschüsse für passiven Lärmschutz an die besonders betroffenen Mitbürger an den Magistralen umd am Norderstedter Ring gezahlt werden.	Aktiver Schallschutz ist passivem Schallschutz grundsätzlich vorzuziehen, da das Lärmproblem sonst nicht gelöst wird. Der Flächennutzungsplan sieht an den Magistralen an vielen Stellen eine Umwidmung von Wohn- in Mischgebiet vor, die eine wenig lärmempfindliche städtebauliche Umgestaltung unterstützen soll. Mit Hilfe von mehrgeschossigen Blockrandbebauungen können die dahinter liegenden Nutzungen, auch im Außenbereich, wirkungsvoll vor Lärm geschützt werden. An den der Straße zugewandten Seite sollen gewerbliche Nutzungen und Nebenräume (Küche, Bad, Treppenhaus etc.) angeordnet werden. **Ist auf diese Weise kein ausreichender Lärmschutz möglich, soll die Verwaltung in den Fällen einer Mehrbelastung prüfen und der Politik vorstellen, ob und ggf. mit welchen freiwilligen Maßnahmen Kompensation für die Zusatzbelastungen geleistet werden kann. Das kann dann auch passive Schallschutzmaßnahmen einschließen.**			x	
			Querspange Glashütte	94.22 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges.. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Lenkung	94.23 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	94.24 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Zulieferer-Management	94.25 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt (Fachbereich Umwelt), um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Flug-Verkehr	94.26 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	94.27 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	94.28 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzun g	94.29 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Sicherheit	94.30 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Kategorien-Liste	94.31 In die Liste soll als Kategorie von Straßen nach *‚dem Anliegerverkehr‘* dienende Straßen eingefügt werden *‚Wohnsammelstraßen‘.*	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Anliegerstra ßen	94.32 Das Maß der Beteiligung in *Anliegerstraßen* soll um etwa 15 % ermäßigt und die Straßen nach Möglichkeit so ausgebaut werden, dass die Verkehrsarten Autoverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr gleichberechtigt sind.	Weder Ausbaubeiträge noch Umbaumaßnahmen an Straßen sind Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
				94.33 In reinen Wohngebieten (WR) sollten die Anliegerstraßen ohne von der Fahrstraße getrennte Fuß- und Radwegegeplant und gebaut werden. Damit würden Straßenbaukosten eingespart werden und es werden alle Verkehrsteilnehmer zu größtmöglicher Rücksichtnahme angehalten und erzogen.	Umbaumaßnahmen von Straßen in Wohngebieten sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. In den Bebauungsplänen für Wohngebiete werden bereits jetzt in Norderstedt so weit wie möglich verkehehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen	x			
			Wohnsamm elstraßen	94.34 Die Straßen wie zum Beispiel der Heidehofweg, Am Böhmerwald, der Glashütter Damm, die Tannenhofstraße, der Stonsdorfer Weg, Fadens Tannen und Forstweg, der	Die Frage von Ausbaubeiträgen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Steindamm, der Erlengang und Distelweg sind *Wohnsammelstraßen* in meiner Definition. Bei solchen Straßen halte ich einen Vorteilsausgleich in Höhe von 50% für angebracht.					
			Radwege	94.35 Abschaffung von einseitigen Radfahrwegen mit zwei Fahrtrichtungen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das Ziel wird so weit wie möglich auch von der Verwaltung verfolgt.	x			
			Tempo 30	94.36 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Ruhige Gebiete	94.37 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	94.38 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	94.39 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	94.40 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Mehrfachbelastung	94.41 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				94.42 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				94.43 Keine weiteren Kreuzungen der Ulzburger Straße in Ost-West-Richtung.	Straßenneubauten - und damit auch weitere Kreuzungen - sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes.	x			
				94.44 Im Baugenehmigungsverfahren ist darauf hinzuwirken, dass bei der Planung von randständiger Bebauung die lärmsensiblen Wohn- und Schlafräume an der Straße abgewandten Seite angeordnet werden.	Wird in der Bauleitplanung und der Beratung von Bauwiligen so weit wie möglich verfolgt.	x			
95.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str.	95.1 Umsetzung des Lärmaktionsplans mit Szenario D mit Tempo 30 auf Teilabschnitten	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).				
			Kontrollen	95.2 Kontrollen sollten (z.B. vor Schulen, in verkehrsberuhigten Gebieten, allgemeiner Umweltlärm) verstärkt werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Allgemeines	95.3 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				95.4 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	95.5 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				95.6 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Radwege O&W-Straße	95.8 Der Radweg (zwischen Waldstraße und Rathausallee) in Richtung Süden - Pflasterung ist mangelhaft und endet an der Treppe (Aufgang zur Brücke), Beschilderung ist hier ungenügend.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergegeben.	x			
			Rad-Verkehr	95.9 Transport der Fahrräder über die Brücke ist problematisch	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergegeben.	x			
			Radwege	95.10 Der Radweg Richtung Norden (ab Helgolandstraße) - Weg ist auf der Ostseite der O&W-Straße nördlich der Holzbrücke zu schmal, keine Beschilderung.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergegeben.	x			
			Beleuchtun	95.11 Keine Beleuchtung des Radweges	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			g		verwaltungsintern weitergegeben.				
			Alternative Fortbewegungsmittel	95.12 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	95.13 Einrichtung von Fahrradrouten mit ausreichender Breite, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	95.14 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Radverkehr	95.15 Die Hauptrouten sind getrennt von viel befahrenen Straßen anzulegen.	Sofern dies möglich ist, ist dies sowohl im VEP als im Lärmaktionsplan berücksichtigt.		x		
			Beschilderung	95.16 Wichtig sind eine einheitliche Kennzeichnung und Beschilderung sowie die Erstellung von Karten.	Vorschlag ist im VEP enthalten und wird von Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Unterstellplatz	95.17 Wichtig sind auch Unterstellplätze bei öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und an den Bahnstationen	Vorschlag ist im VEP enthalten und wird von Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Fuß-Radverkehr	95.18 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	95.19 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				95.20 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			ÖPNV	95.21 Die Verbesserungsmaßnahmen mit Taktverdichtung und besseren Umsteigmöglichkeiten wie im VEP 2004 empfohlen, sind schnellstens zu realisieren. Die Ausrichtung der Buslinien im Norden von Norderstedt sollte zu den Bahnstationen erfolgen,	Die Anregung ist Gegenstand von Verkehrsentwicklungsplan und Lärmaktionsplan.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				da diese das schnellere Verkehrsmittel sind. Diese sind für Busse teilweise nicht erreichbar.					
			ÖPNV	95.22 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	95.23 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	95.24 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	95.25 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	95.26 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Tempo 30	95.27 Tempo 30-Abschnitte für Bundesstraßen	Grundsätzlich ist es richtig, dass auch für Straßen in Baulast des Bundes Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet werden können. In Norderstedt gibt es mit der B 432 nur eine Bundesstraße. Hier ist wegen ihrer besonderen bedeutung als einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Zusammenhang mit dem Flächennutzungsplan eine städtebauliche Umgestaltung als Lösung vorgesehen.				x
			Ringstraßenkonzept	95.28 Wenn das Ringstraßensystem um Norderstedt fertig gestellt ist, ist der durchgehende Querverkehr durch Wohngebiete durch Sperrung zu unterbinden mit Ausnahme von ÖPNV und Rettungsfahrzeugen.	**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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt ist, soll die Wegweisung angepasst und eine Zufahrt zu den Gewerbegebieten konsequent über die äußeren Erschließungsstraßen angestrebt**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					werden. **Mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Eine weitergehende Sperrung für alle Durchgangsverkehre ist faktisch kaum möglich.**				
			BAB 7	95.29 Bei einem A 7-Anschluss in Norderstedt-Mitte ist dies eine zwingende Maßnahme.	Anschluss an die A 7 ist nicht Gegenstand des Lärmminderungsplans.	x			
			Öffentlichkeitsarbeit	95.30 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	95.31 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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).			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	95.32 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	95.33 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	95.34 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	95.35 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	95.36 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					soll (Positivbeschilderung). **Sobald mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.** **Auf eine verständliche Beschreibung wird geachtet.**				
			Lkw-Verbot	95.37 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				95.38 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				95.39 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				95.40 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	95.41 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					soll (Positivbeschilderung). **Sobald mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	95.42 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	95.43 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	95.44 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	95.45 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	95.46 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	95.47 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			BAB	95.48 BAB-Anschluss Norderstedt-Mitte wird abgelehnt	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Landesgartenschau	95.49 Die Nachhaltigkeit in Sachen Landesgartenschau scheint mit großen Unwägbarkeiten verbunden zu sein.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Ruhige Gebiete	95.50 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	95.51 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	95.52 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	95.53 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Technik	95.54 Lärm sollte möglichst an der Quelle verhindert oder eingekapselt werden. Hier muss auch die EU ihren Teil dazu beitragen, Forschung und Entwicklung lärmarmerer Fahrzeuge voranzutreiben und die Zulassungsbedingungen zu verschärfen.	Der Ansatz einer Verringerung der Lärmemissionen liegt auch dem Lärmaktionsplan zugrunde. Fortschritte bei der Fahrzeugtechnik können nicht von den Kommunen erreicht werden (Ausnahmen: Beschaffung eigener Fahrzeuge und Bestellung von ÖPNV-Leistungen) und sind deshalb nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans	x			
				95.55 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				95.56 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
			Lärmschutzwall	95.57 Im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				
			Bepflanzung	95.58 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	95.59 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	95.60 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	95.60 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	95.61 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	95.62 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	95.63 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
96.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf	96.1 Der Lärmaktionsplansoll mit Szenario G umgesetzt werden.	**Der Forderung wird durch die politische Beschlusslage Rechnung getragen. Der Lärmaktionsplan wird gemäß Szenario G – ohne**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
		[redacted]	Ulzburger Str.		**Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h auf der Ulzburger Str. – aufgestellt.**				
			Überwachung	96.2 Der Lärmaktionsplan soll überwacht werden.	Diese Forderung ist ohnehin rechtlich vorgeschrieben. Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans zum Jahr 2013 muss die Stadt Norderstedt die Wirkung der bisher ergriffenen Maßnahmen nachweisen.		x		
			Alternative Fortbewegungsmittel	96.3 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	96.4 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	96.5 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	96.6 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	96.7 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				96.8 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	96.9 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	96.10 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	96.11 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.				
			ÖPNV	96.12 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	96.13 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	96.14 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	96.15 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	96.16 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). Die Maßnahme muss zur Lösung des Problems beitragen. Die Geschwindigkeitsreduzierung muss zu einer spürbaren Lärmreduzierung			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	96.17 bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	96.18 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	96.19 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	96.20 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	96.21 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Verbot	96.22 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				96.23 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				96.24 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				96.25 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergs tr.	96.26 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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. Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**			x	
			Harckeshey	96.27 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			de		Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.				
			Lkw-Lenkung	96.28 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	96.29 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	96.30 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Management	96.31 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	96.32 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	96.33 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	96.34 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzung	96.35 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	96.36 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	96.37 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Tempo 30	96.38 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	96.39 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	96.40 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	96.41 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O&W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	96.42 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	96.43 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	96.44 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	96.45 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				96.46 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	96.47 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.				
				96.48 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
				96.49 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				96.50 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
				96.51 Ausrichtung der Buslinien im Norden zu den Bahnstationen, da diese das schnellere Verkehrsmittel sind.	Eine Umstrukturierung des Buslinienntzes im Norden ist bereits im VEP vorgesehen; der Lärmaktionsplan hat diese Maßnahmen übernommen.		x		
				96,52 Jegliche Verkehrsüberwachung fehlt im Bereich Falkemkamp, Habichtweg zur Kontrolle Tempo-30-Zone und Parken von Lkw > 3,5 to.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter geleitet.	x			
				96.53 Einführen von Anliegerparkscheinen bzw. Parkverboten auf den schmalen Stichstraßen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Radverkehr	95.54 Die Hauptrouten sind getrennt von viel befahrenen Straßen anzulegen.	Sofern dies möglich ist, ist dies sowohl im VEP als im Lärmaktionsplan berücksichtigt.		x		
			Beschilderung	95.55 Wichtig sind eine einheitliche Kennzeichnung und Beschilderung sowie die Erstellung von Karten.	Vorschlag ist im VEP enthalten und wird von Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Unterstellpl	95.56 Wichtig sind auch Unterstellplätze bei	Vorschlag ist im VEP enthalten und wird von Lärmaktionsplan unterstützt.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			atz	öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und an den Bahnstationen					
97.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 Auf Ulzburger Straße	97.1 Der Lärmaktionsplan soll in Variante D mit Tempo 30-Abschnitten auf der Ulzburger Straße umgesetzt werden	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.**				x
			Alternative Fortbewegungsmittel	97.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	97.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Fuß-Radverkehr	97.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	97.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	97.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
				97.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	97.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	97.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	97.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	97.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	97.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	97.13 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	97.14 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	97.15 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	97.16 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	97.17 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	97.18 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	97.19 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	97.20 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	97.21 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				97.22 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				97.23 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				97.24 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	97.25 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**			x	
			Harckeshey de	97.26 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	97.27 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	97.28 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	97.29 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Zulieferer-Management	97.30 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	97.31 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	97.32 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	97.33 Im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzung	97.34 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	97.35 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	97.36 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	97.37 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	97.38 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Marommer Str.	97.39 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	97.40 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O&W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	97.41 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	97.42 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	97.43 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	97.44 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				97.45 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	97.46 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				97.47 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				
				97.48 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				97.49 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
98.	[redacted]	[redacted]	Lkw-Verkehr; Harckesheyde	98.1 Weshalb wird die Harckesheyde nicht grundsätzlich für den Lkw-Verkehr gesperrt?	**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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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. Von dieser Lösung profitiert u.a. die Harckesheyde.**			x	
			Tempo 30; Ulzburger Straße	98.2 Weshalb wird auf der Ulzburger Straße nicht durchgehend Tempo 30 eingeführt?	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G). Damit kann auch die Anregung nach weiteren Tempo 30-Abschnitten auf der Ulzburger Str. nicht umgesetzt werden.**				
			Ohechaussee	98.3 Wenn ein Abbiegeverbot in der Ohechaussee nach links in die Tannenhofstraße verhängt werden soll, warum dann nicht auch für die Ost-West-Richtung in den Rugenbarg?	**Das Linksabbiegeverbot in die Tannenhofstraße wird nicht weiter verfolgt, da sonst – nach dem Ausbau des Knotens Ochsenzoll – zu große Umwege und die damit verbundenden Umweltbelastungen dem Grundgedanken der Lärmminderungsplanung zuwiderlaufen würden.** Der Rugenbarg stellt im Vergleich zu den Problemschwerpunkten kein vorrangiges Handlungsfeld für den LMP dar				x
99.	[redacted]	[redacted]	Shared Space	99.1 Hinweis auf Shared Space- Konzept in Drachten (Ampeln und Verkehrsschilder abschaffen, im Stadtbereich durchweg Tempo 30 einrichten)	Der Hinweis ist interessant. Er wird verwaltungsintern bei passender Gelegenheit weiterverfolgt.	x			
			Last- und	99.2 Den Last- und Durchgangsverkehr kann man	Der Ring um Norderstedt ist Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung und			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Durchgangs verkehr	auf einen Ring um Norderstedt und zwei Hauptachsen durch die Stadt verweisen	wurde als Grundlage in den Lärmaktionsplan übernommen. Entsprechend leistungsfähige Achsen in Ost-West-Richtung fehlen. **Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Tempo 30	99.3 Alle übrigen Straßen werden durchgehend auf Tempo 30-Zonen umgestellt.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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. Das wird allerdings nicht in dem Umfang möglich sein, wie gefordert.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Ringstraßen	99.4 Voraussetzung ist ein echter Ring, d.h. nicht nur die Umgehung in Garstedt, sondern auch die Spange Glashütte	Diese Voraussetzung ist innerhalb des Planungshorizonts für den Lärmaktionsplan nicht zu schaffen. Der Bau der Querspange Glashütte ist somit auch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung jedoch eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Nachtfahrverbot	99.5 Neben den Tempo 30-Zonen auch Lkw-Nachtfahrverbote	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. Dann ist die**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	**Eingabe/Anregung**	**Abwägungsvorschlag**	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
100.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 Steindamm	100.1 Warum soll der Steindam nicht als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden?	**Der Steindamm zählt zum Vorbehaltsnetz in Norderstedt. 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.** **Der Hinweis geht in die Überarbeitung des LMP ein.**		x		
101.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 Ulzburger Straße	101.1 LAP sollte in der Variante D mit Tempo 30-Abschnitten in der Ulzburger Straße umgesetzt werden	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Verkehrsverdrän-**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					gung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärmminderungsplanung wäre. **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Alternative Fortbewegungsmittel	101.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	101.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	101.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	101.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	101.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				101.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	101.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			ÖPNV	101.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	101.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	101.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	101.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	101.13 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	101.14 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	101.15 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	101.16 bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	101.17 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-	101.18 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Fahrverbot	Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.				
			Kontrolle	101.19 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	101.20 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	101.21 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				101.22 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				101.23 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				101.24 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergs tr.	101.25 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					beachtet wird, werden gemäß dem Konzept des Lärmaktionsplan-Entwurfs Zufahrtbeschränkungen eingeführt, die nur noch dem berechtigten Anliegerverkehr eine Nutzung der innerstädtischen Straßen erlaubt. **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	101.26 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	101.27 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	101.28 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	101.29 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	101.30 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	101.31 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	101.32 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	101.33 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzun g	101.34 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Wohngebiet Tempo 30	101.35 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	101.36 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	101.37 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	101.38 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	101.39 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	101.40 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O&W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	101.41 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	101.42 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	101.43 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	101.44 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Lärmaktionsplan.				
				101.45 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	101.46 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				101.47 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Lärmaktions plan	101.48 Die oberste Zielsetzung für die Stadt Norderstedt muss es werden, die EU-Richtlinie zur Lärmminderung ohne Wenn und Aber umzusetzen.	Das ist das inhaltliche wie politische Ziel des Lärmaktionsplans und dieses Beteiligungsverfahrens.		x		
				101.49 Dazu gehört, dass die Lärm-Ausgangslage in all ihren Mehrfachbelastungen flächendeckend, eigenständig kritisch und nachvollziehbar erfasst wird.	Norderstedt hat bei der Lärmkartierung nach einem Weg gesucht, die physikalisch und rechtlich nicht zulässige Verrechnung von Lärm aus allen zu betrachtenden Quellen durch eine farbliche Überlagerung zu veranschaulichen. Die strategischen Lärmkarten sind Grundlage des Lärmaktionsplans. Sie wurden im Mitwirkungsverfahren verwendet und stehen im Internet der Allgemeinheit zur Verfügung.		x		
				101.50 Darauf müssten die Maßnahmen aufbauen und in definierten Zeitintervallen auf ihre Zielerreichung kontrolliert werden.	Gemäß den gesetzlichen Anforderungen ist der Erfolg der Lärmaktionsplanung alle 5 Jahre und damit spätestens im Jahr 2013 zu überpürfen.	x			
			Fluglärm	101.51 Thema Fluglärm findet in dieser Dimension keine Beachtung	Auch die Lärmbelastung von Fluglärm des Hamburger Flughafens ist in den Strategischen Lärmkarten gesondert als Lden und Lnight und in den Karten zur Mehrfachbelastung dargestellt. Die Lösung des Problems findet in einem eigenen Verfahren für den gesamten Ballungsraum Hamburg statt.	x			
				101.52 Die bloße Feststellung der Verantwortung des Flughafens Hamburg für die beständig steigenden Lärm-Emissionen durch den	Fluglärm ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Die im Lärmaktionsplan enthaltenen Aussagen müssen auch umsetzbar sein und bei Bedarf rechtlich durchgesetzt werden (können). Das geht bei der	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Flughafen, die unkritische Übernahme der Kartierung, Kommentare und Prognosen des Lärmverursachers und dementsprechend ein erwogener Rückzug in der Wohnbebauung führt zur Problemverdrängung bzw. Offenbarung einer Inkompetenz für Problemlösungen.	Verringerung des emittierten Fluglärms kurz- und mittelfristig nur in Kooperation mit dem Flughafen, der durch die Umgebungslärmrichtlinie hierzu eine Handlungsverantwortung hat.				
				101.53 In den Fluglärmkarten und Kommentaren fehlt die Berücksichtigung der stark gestiegenen Anzahl der Hubschrauber und ein- und zweimotorigen Flugzeuge auf ihrer Nordroute.	Fluglärm ist nicht nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Für die Strategischen Lärmkarten sind laut dem Umweltbeauftragten der Flughafen GmbH aufgrund der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen alle Flugzeuge, auch ein- und zweimotorige Flugzeuge, und auch Hubschrauber berücksichtigt.	x			
			Lkw-Nachtfahrverbot Glashütter Damm	101.54 Befürwortet wird das Lkw-Nachtfahrverbot im Glashütter Damm zwischen Poppenbütteler Straße und Segeberger Chaussee	Maßnahme ist Teil des Lärmaktionsplans		x		
			Tempo 30	101.55 Befürwortet wird Tempo 30 auf dem Glashütter Damm zwischen Bargweg und Segeberger Chaussee	Vorschlag ist im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Glashütter Damm	101.56 Befürwortet wird die Buslinie durch den Glashütter Damm	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Mobilpunkt	101.57 Befürwortet wird die Einrichtung eines Mobilpunktes am Einkaufszentrum Immenhof	Mobilpunkt ist Gegenstand des Lärmaktionsplans.		x		
			Stadtoase	101.58 Befürwortet wird die Einrichtung von Stadtoasen	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.		x		
			Tempo 30	101.59 Gefordert wird für den gesamten Glashütter Damm durchgehend Tempo 30	**Aufgrund der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens werden verschiedene ergänzende Maßnahmen auf dem Glashütter Damm geprüft.** **Der Galshütter Damm zählt noch zum Vorbehaltsnetz. 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.**			x	
			Schleswig-Holstein-	101.60 Sperrung der Schleswig-Holstein-Straße für den Durchgangsverkehr ab 12 t	Die Schleswig-Holstein-Straße ist Teil der zukünftigen Ringstraße um Norderstadt und darüber hinaus eine wesentliche Funktion zur Aufnahme				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Straße		des Nord-Süd-verkehrs zur Entlastung der Ulzburger Straße. Eine Beschränkung des Lkw-Verkehrs ist mangels alternativer verträglicher Routenführung nicht möglich. Das wäre auch nicht wünschenswert, denn bei allen anderen Nord-Süd-Verbindungen auf dem Stadtgebiet würde höhere Lärmbetroffenheiten entstehen.				
			Tempo 60	101.61 Tempo 60 für die Schleswig-Holstein-Straße zwischen Poppenbütteler Straße und Segeberger Chaussee	Der Ausbauquerschnitt der Schleswig-Holstein-Str. ist auf höhere Geschwindigkeiten angelegt. Die Wirkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen wird mit gezielt gesetzten kürzeren Abschnitten erhöht. Die Lärmbelastung reicht hier nicht aus, den Baulastträger zu veranlassen, eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit im vorgeschlagenen Bereich anzuordnen.Deshalb bleibt es bei der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Regelung.				x
			Lärmschutz wand	101.62 Beidseitige Lärmschutzwände für die Schleswig-Holstein-Straße zwischen Nähe Kreuzweg und Segeberger Chaussee	**Der LMP senkt die Lärmbelastung für viele Menschen in weiten Teilen der Stadt. Für einige wenige 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. 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. Dafür, dass in diesem Bereich etwa 10 Gebäude mit rund 65 dB(A) belastet werden, ist die vorgeschlagene Maßnahme sehr teuer.**				x
			Glashütter Damm	101.63 Außer für Bushaltepunkte keine Baumfällungen am Glashütter Damm	Nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung.	x			
			Rad-Verkehr	101.64 Ausbau des Fahrradnetzes in Norderstedt	Das ist ein wesentliches Ziel sowohl der Verkehrsentwicklungsplanung wie auch des Lärmaktionsplans.		x		
			Landesgart enschau	101.65 Entgegen der Ausgangsplanung steht der aktuell auf Dauer geplante Erlebnis- und Aktionspark im Anschluss an die Landesgartenschau mit dem entsprechenden Erlebnis- und Aktionstourismus in krassem Widerspruch zur Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus. Die Chance der Schaffung einer Parkanlage im Innenstadtbereich als Ruhe- und Entspannungsort für die Stadtbewohner wird damit vertan.	Die Landesgartenschau und eine Folgenutzung sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung.	x			
				101.66 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				101.67 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
102.	[redacted]		Tempo 30 auf Ulzburger Straße	102.1 LAP sollte in der Variante D mit Tempo 30-Abschnitten in der Ulzburger Straße umgesetzt werden	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärm-belastungen 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Verkehrsverdrän-gung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).				
			Modal-Split	102.2 Veränderung Modal-Split, weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis wird der Umweltverbund bis 2013 um 6% zugunsten des Umweltverbundes verschoben, wovon der Großteil durch die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.		x		
			Verkehrsbe schränkung	102.3 Verkehrsbeschränkungen generell oder für ein Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach deutscher Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.				x
			Höchstgesc hwindigkeit	102.4 Einhaltung der in der StVO angegebenen bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Allgemeines	102.5 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				102.6 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	102.7 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				102.8 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
				102.9 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Alternative Fortbewegu	102.10 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			ngsmittel						
			Radverkehr	102.11 Einrichtung von Fahrradrouten mit ausreichender Breite, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	102.12 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				102.13 Die Hauptrouten sind getrennt von viel befahrenen Straßen anzulegen.	Soweit dies möglich ist, sind entsprechende Routen in der Verkehrsentwicklungsplanung enthalten und in den Lärmaktionsplan übernommen worden.		x		
			Beschilderung	102.14 Wichtig sind eine einheitliche Kennzeichnung und Beschilderung sowie die Erstellung von Karten. Je attraktiver die Wege, desto mehr werden sie benutzen.	Der Vorschlag ist im VEP enthalten und wird vom Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Unterstellplatz	102.15 Wichtig sind auch Unterstellplätze bei öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und an den Bahnstationen	Der Vorschlag ist im VEP enthalten und wird vom Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Fuß-Radverkehr	102.16 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	102.17 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				102.18 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			ÖPNV	102.19 Die Verbesserungsmaßnahmen mit Taktverdichtung und besseren Umsteigmöglichkeiten wie im VEP 2004 empfohlen, sind schnellstens zu realisieren. Die Ausrichtung der Buslinien im Norden von Norderstedt sollte zu den Bahnstationen erfolgen, da diese das schnellere Verkehrsmittel sind. Diese sind für Busse teilweise nicht erreichbar.	Die Anregung ist Gegenstand von Verkehrsentwicklungsplan und Lärmaktionsplan.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			ÖPNV	102.20 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	102.21 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	102.22 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	102.23 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Tempo 30	102.24 Tempo 30-Abschnitte auch für Bundesstraßen möglich	Grundsätzlich ist es richtig, dass auch für Straßen in Baulast des Bundes Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet werden können. In Norderstedt gibt es mit der B 432 nur eine Bundesstraße. Hier ist wegen ihrer besonderen bedeutung als einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Zusammenhang mit dem Flächennutzungsplan eine städtebauliche Umgestaltung als Lösung vorgesehen.				x
			Ringstraßenkonzept	102.25 Wenn das Ringstraßensystem um Norderstedt fertig gestellt ist, ist der durchgehende Querverkehr durch Wohngebiete durch Sperrung zu unterbinden mit Ausnahme von ÖPNV und Rettungsfahrzeugen.	**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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					beachtet wird, werden gemäß dem Konzept des Lärmaktionsplan-Entwurfs Zufahrtbeschränkungen eingeführt, die nur noch dem berechtigten Anliegerverkehr eine Nutzung der innerstädtischen Straßen erlaubt. **Eine weitergehende Sperrung für alle Durchgangsverkehre ist faktisch kaum möglich.**				
			BAB 7	102.26 Bei einem A 7-Anschluss in Norderstedt-Mitte ist dies eine zwingende Maßnahme.	Anschluss an die A 7 ist nicht Gegenstand des Lärmminderungsplans.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	102.27 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	102.28 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	102.29 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße (Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche)	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	102.30 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	102.31 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	102.32 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	102.33 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	102.34 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	102.35 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.				
				102.36 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				102.37 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				102.38 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergs tr.	102.39 Soll das Nachtfahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**			x	
			Harckeshey de	102.40 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	102.41 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			GPS	102.42 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.				
			Lieferverkehr	102.43 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Management	102.44 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	102.45 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Landesgartenschau	102.46 Die Nachhaltigkeit in Sachen Landesgartenschau scheint mit großen Unwägbarkeiten verbunden zu sein.	Die Landesgartenschau ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Ruhige Gebiete	102.47 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Ringstraßen	102.48 Für die Anwohner der vorhandenen und vorgesehenen Umfahrungsstraßen sind Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, z.B. Umbau des Lärmschutzwalles an O. a. W. Str. zwischen Helgolandstraße und Rantzauer Forstweg.	**Der LMP senkt die Lärmbelastung für viele Menschen in weiten Teilen der Stadt. Für einige wenige 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. 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.**			x	
			Stadtoase	102.49 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	102.50 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Beleuchtung	102.51 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Technik	102.52 Lärm sollte möglichst an der Quelle verhindert oder eingekapselt werden. Hier muss auch die EU ihren Teil dazu beitragen, Forschung und Entwicklung lärmarmerer Fahrzeuge voranzutreiben und die Zulassungsbedingungen zu verschärfen.	Der Ansatz einer Verringerung der Lärmemissionen liegt auch dem Lärmaktionsplan zugrunde. Fortschritte bei der Fahrzeugtechnik können nicht von den Kommunen erreicht werden (Ausnahmen: Beschaffung eigener Fahrzeuge und Bestellung von ÖPNV-Leistungen) und sind deshalb nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans	x			
			Mehrfachbelastung	102.53 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
			Bepflanzung	102.54 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	102.55 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	102.56 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	102.57 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	102.58 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	102.59 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.				
			Ruhige Gebiete	102.60 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter	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				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O&W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	„Ruhigen Achsen“. Auf weiter gehende Vorschläge wird vorerst verzichtet. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				
103.	[redacted]		Tempo 30 auf Ulzburger Str.	LAP sollte in der Variante D mit Tempo 30-Abschnitten in der Ulzburger Straße umgesetzt werden	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.**				x
			Modal-Split	103.2 Änderung Modal-Split, weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis wird der Umweltverbund bis 2013 um 6% zugunsten des Umweltverbundes verschoben, wovon der Großteil durch		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.				
			Verkehrsbeschränkung	103.3 Verkehrsbeschränkungen generell oder für ein Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach deutscher Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.				x
			Höchstgeschwindigkeit	103.4 Einhaltung der in der StVO angegebenen bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Allgemeines	103.5 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				103.6 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	103.7 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				103.8 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
				103.9 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
			Alternative Fortbewegungsmittel	103.10 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	103.11 Einrichtung von Fahrradrouten mit ausreichender Breite, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Fuß-/ Radverkehr	103.12 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				103.13 Die Hauptrouten sind getrennt von viel befahrenen Straßen anzulegen	Soweit dies möglich ist, sind entsprechende Routen in der Verkehrsentwicklungsplanung enthalten und in den Lärmaktionsplan übernommen worden.			x	
			Beschilderung	103.14 Wichtig sind eine einheitliche Kennzeichnung und Beschilderung sowie die Erstellung von Karten	Der Vorschlag ist im VEP enthalten und wird vom Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Unterstellplatz	103.15 Wichtig sind auch Unterstellplätze bei öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und an den Bahnstationen	Der Vorschlag ist im VEP enthalten und wird vom Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Fuß-Radverkehr	103.16 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	103.17 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				103.18 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			ÖPNV	103.19 Die Verbesserungsmaßnahmen mit Taktverdichtung und besseren Umsteigmöglichkeiten wie im VEP 2004 empfohlen, sind schnellstens zu realisieren. Die Ausrichtung der Buslinien im Norden von Norderstedt sollte zu den Bahnstationen erfolgen, da diese das schnellere Verkehrsmittel sind. Diese sind für Busse teilweise nicht erreichbar.	Diese Anregung ist Gegenstand von Verkehrsentwicklungsplan und Lärmaktionsplan.		x		
			ÖPNV	103.20 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Buswartehäuschen	103.21 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	103.22 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	103.23 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Tempo 30	103.24 Tempo 30-Abschnitte für Bundesstraßen möglich	Grundsätzlich ist es richtig, dass auch für Straßen in Baulast des Bundes Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet werden können. In Norderstedt gibt es mit der B 432 nur eine Bundesstraße. Hier ist wegen ihrer besonderen bedeutung als einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Zusammenhang mit dem Flächennutzungsplan eine städtebauliche Umgestaltung als Lösung vorgesehen.				x
			Ringstraßenkonzept	103.25 Wenn das Ringstraßensystem um Norderstedt fertig gestellt ist, ist der durchgehende Querverkehr durch Wohngebiete durch Sperrung zu unterbinden mit Ausnahme von ÖPNV und Rettungsfahrzeugen.	**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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Eine weitergehende Sperrung für alle Durchgangsverkehre ist faktisch kaum möglich.**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			BAB 7	103.26 Bei einem A 7 Anschluss in Norderstedt-Mitte ist dies eine zwingende Maßnahme.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	103.27 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte wird begrüßt, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	103.28 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	103.29 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße, Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchenweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg über Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					straßenverkehrsrechtlichen Hürden zur Anordnung von Tempo 30 nicht so hoch. Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Waldstraße, Tempo 30	103.30 Tempo 30 in der Waldstraße zwischen Ulzburger Straße und Friedrichsgaber Weg, da hier stark frequentierter Schulweg und Weg zu umliegenden Kindergärten, dicht bewohnte, sehr schmale Straßen mit schmalen Fußwegen	Die Maßnahme ist zum Teil – von Syltkuhlen bis Norderstraße - Bestandteil der Lärmminderungsplanung. Ob aus Verkehrssicherheitsgründen eine Anordnung möglich ist, wird von der Stadtverwaltung geprüft. Die Chancen darauf steigen nach einer Verlängerung der O. a. W. Str. nach Nordosten an die Ulzburger Straße heran.			x	
			Oadby-and-Wigston-Straße	103.31 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	103.32 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	103.33 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	103.34 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	103.35 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	103.36 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.				
				103.37 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				103.38 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				103.39 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergs tr.	103.40 Soll das Nachtfahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**			x	
			Harckeshey de	103.41 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	103.42 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			GPS	103.43 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	103.44 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Management	103.45 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb / Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern (Verbreitung über Prese, Funk und Fernsehen)	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Allerdings können Presse, Funk und Fernsehen nicht zur Verbreitung solcher Informationen gezwungen werden.**			x	
			Flug-Verkehr	103.46 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	103.47 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	103.48 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Stadt-planung	103.49 Am Vorbehaltsnetz ist eine geschlossene Bebauung mit weniger lärmempfindlicher Nutzung zu bevorzugen. Dahinter kann dann Wohnbebauung in zweiter Reihe erfolgen.	Der Flächennutzungsplan sieht eine solche Riegelbebauung aus Lärmschutzgründen an einigen stark befahrenen Straßen vor – etwa für die nördliche Ulzburger Straße, Ohechaussee und Segeberger Chaussee.			x	
			Bepflanzung	103.50 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	103.51 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	103.52 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Tempo 30	103.53 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	103.54 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	103.55 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	103.56 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	103.57 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	103.58 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	103.59 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern, da diese regelmäßig durch randalierende Jugendliche zerstört wird	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Technik	103.60 Lärm sollte möglichst an der Quelle verhindert oder eingekapselt werden. Hier muss auch die EU ihren Teil dazu beitragen, Forschung und Entwicklung lärmarmerer Fahrzeuge voranzutreiben und die Zulassungsbedingungen zu verschärfen.	Der Ansatz einer Verringerung der Lärmemissionen liegt auch dem Lärmaktionsplan zugrunde. Fortschritte bei der Fahrzeugtechnik können nicht von den Kommunen erreicht werden (Ausnahmen: Beschaffung eigener Fahrzeuge und Bestellung von ÖPNV-Leistungen) und sind deshalb nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans	x			
			Schienen-fahrzeuge	103.61 Lärm der ANB bzw. AKN, die jetzt mit halbiertem Fahrzyklus und höherer	**Der Einwand wird im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Im Zuge von Lärmminderungsmaßnahmen an der AKN-Strecke wird auch die**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Geschwindigkeit über die Gleise rattert. Die ANB/AKN-Züge sind überaltert, sie werden mit unzeitgemäßen Dieselaggregaten angetrieben, sie verursachen erheblichen Lärm und eine hohe CO_2 Belastung der Umwelt.	**Neubeschaffung von lärmarmen Fahrzeugen geprüft. Der Hinweis wird an die VGN weiter gegeben.**				
			Mehrfach-belastung	103.62 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.		x		
104.	[redacted]	[redacted]	Konflikt Ruhige Gebiete und Ortsumfahrung Garstedt	104.1 Die von der Ortsumfahrung Garstedt betroffene Garstedter Feldmark zählt zu den wertvollsten zusammenhängenden Landschaftsbestandteilen der Stadt. Die vorgesehene Umgehungsstraße mit Anschluss zur Autobahn sowie die zusätzlich geplante Bahntrasse und die darüber hinaus geplante Schaffung neuer Wohn- und Gewerbeflächen in diesem Bereich führen dazu, dass dieses hohe „Grün-Potenzial“ zu großen Teilen für zukünftige Generationen unwiederbringlich verloren geht.	Die Ortsumfahrung Garstedt, die zusätzliche Bahntrasse, sowie neue Wohn- und Gewerbeflächen sind nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
				104.2 Da der Friedrichsgaber Weg nördlich Dorf Garstedt an der Westseite weitgehend anbaufrei ist, wäre als Alternative zu prüfen, ob eine geringfügige Verlagerung/ Verbreiterung der Trasse Niendorfer Str./ Friedrichsgaber Weg nach Westen möglich ist, um an der bebauten Ostseite Raum für Lärmschutzmaßnahmen zu gewinnen.	Eine Verlagerung/ Verbreiterung der Trasse Niendorfer Str./ Friedrichsgaber Weg nach Westen ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans	x			
			Lärmschutz wand	104.3 Ggf. könnte – getrennt durch eine begrünte Lärmschutzwand – direkt angrenzend eine parallele neue Trasse eingeplant werden und die alte Trasse als (lärm-)geschützte Wohnstraße verbleiben.	Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Verlagerung	104.4 Da diese Lösung im beidseitig bebauten Ortskern von Garstedt nicht durchführbar ist, wäre insbesondere hinsichtlich des dortigen Schulbetriebs zu überlegen, die Schule an günstigerer Stelle neu zu bauen und das alte Gebäude in Anpassung an den Standort anderweitig zu nutzen.	Die Verlegung der Schule ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Für den Straßenbereich der Schule sieht der Lämaktionsplan einen Tempo 30-Abschnitt vor, sowie Querungshilfen.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				104.5 Die Argumentation, das Dorf Garstedt verkehrlich entlasten zu wollen, wird zudem unglaubwürdig, wenn im Bereich Ohechausee / Niendorfer Straße immer mehr Gewerbe, u.a. Logistikunternehmen, angesiedelt und die verkehrliche Belastung dadurch bewusst weiter erhöht wird. Der Entlastungseffekt der Umgehungsstraße dürfte damit weitgehend durch die Mehrbelastung aufgehoben werden, zumal weitere Ansiedlungen von Gewerbe pp. entlang einer neuen Umgehungsstraße aufgrund der Standortverhältnisse wahrscheinlich sind und entsprechende Wünsche aus dem Bereich „Norderstedt Marketing“ bereits geäußert wurden.“	Die Gewerbeansiedlung ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte	104.6 Bereits unter verkehrlichen Gesichtspunkten wurde in 2001 vom Büro Schnüll/ Haller vorgeschlagen, diese Planung nicht weiter zu verfolgen, da die Entlastungswirkung relativ gering ist und anderweitig unerwünschte Mehrbelastungen (insbes. Buchenweg / Ulzburger Str. sowie Friedrich-Ebert-Str. / Ochsenzoller Str.) bewirkt werden.	Der Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
				104.7 Zu verweisen ist ferner auf die zutreffenden Ausführungen des Büros TGP zum „Landschaftsplan 2020 – Landschaftsplanerische Beurteilung von Trassenvarianten für den Straßenverkehr“ vom 20.8.2001, wonach dieser Vorschlag der Mehrheitsfraktion aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht „nicht weiter verfolgt werden sollte“.	Der Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Ruhiges Gebiet Staatsfordt Rantzau und O&W-Straße	104.8 Auch diese Planung, die aufgrund der früheren Einsichten längere Zeit „als nicht weiter zu verfolgen“ bewertet wurde, ist mit Entschiedenheit zu widersprechen. Problematisch war bereits die damalige Verinselung eines Teils des Staatsforstes Rantzau durch den Durchstich der Oadby-and-Wigston-Str. zur Waldstrasse. U.E. erfolgte die Genehmigung des Forstamtes seinerzeit mit dem Vorbehalt, dass eine weitere Verlängerung Richtung Norden ausgeschlossen ist.	Die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
				104.9 Durch die jetzt erneut geplante	Die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. ist nicht Gegenstand des	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. nach Norden auf der Trasse des Wanderweges zwischen Waldrand und Waldfriedhof Friedrichsgabe verliert nicht nur der Waldfriedhof seinen typischen Charakter (Lärm, Abgas, Trennung vom Wald durch verkehrsreiche Strasse) vielmehr wird auch dem Wald eine gewachsene schützende Übergangs- und Pufferzone willkürlich genommen und das „Waldbiotop“ Friedhof verinselt.	kommunalen Lärmaktionsplans.				
			Ruhiges Gebiet Glasmoor und Querspange Glashütte	104.10 Diese Planung ist aus gleichen Gründen ebenfalls abzulehnen. Zutreffend wurde bereits seinerzeit vom Büro TGP auf die Belastung der Grünzäsur, der reg. Grünverbindung Ochsenzoll – Glasmoor -Tangstedter Forst – Oberalsterniederung, die Beeinträchtigungen aufgrund der hohen Erholungseignung, den problematischen Eingriff in den ausgewiesenen Gewässer- u. Erholungsschutzstreifen (vgl. LRPL), die hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers sowie den damit verbundenen Eingriff in einen Bereich mit hoher Landschaftsbildqualität hingewiesen	Die Querspange Glashütte ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung jedoch eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
				104.11 Auch aus verkehrlicher Sicht ist diese Planung nicht sinnvoll. Zwar wird die Poppenbütteler Straße entlastet. Erkauft wird dieser Vorteil jedoch neben den oben genannten Auswirkungen mit einer erheblichen zusätzlichen Belastung des Langenharmer Weges und der weiterführenden Straßen Stonsdorfer Weg, Alter Kirchenweg, Rathausallee pp.	Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
				104.12 Da aus räumlichen Gründen ein Schallschutz für die angrenzenden Reihenhausgärten am Langenharmer Weg nicht möglich ist, wird die Freizeitnutzung der Gärten erheblich beeinträchtigt.	Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Ruhiges Gebiet Stadtpark Harksheide	104.13 Veranstaltungen können zwar während einer 6-monatigen Landesgartenschau tolerierbar sein, auf Dauer sind derartige lärmintensiven Events und die mit erheblichen Verkehrsbelastungen verbundenen künstlich erzeugten Großveranstaltungen jedoch für ein ausgewiesenes „Ruhige Gebiet“ indiskutabel.	Die Landesgartenschau und die daran anschließenden dauerhaften Nutzungen sind cht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Ruhige Gebiete	104.14 Das im „Leitbild der Lärmminderungsplanung“ benannte Ziel der Verringerung bestehender Lärmkonflikte als auch der „Vermeidung neuer Lärmkonflikte“ wird bei den vorgenannten Planungen völlig verfehlt. Diese Planungen bedürfen deshalb einer intensiven Überprüfung unter Zugrundelegung der Kriterien der Lärmminderungsplanung.	Die Abwägung der verschiedenen Belange muss in den Zulassungsverfahren für die geannten Vorhaben erfolgen.	x			
				104.15 Die kritisierten Verkehrsplanungen in „Ruhigen Gebieten“ sind keine echte Problemlösungen, da die bestehende Verkehrsbelastungen und damit der jeweilige Lärm lediglich umverteilt und in andere besonders schützenswerte Bereiche verlagert wird.	Diese Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
				104.16 Auf die geplante dauerhafte Kommerzialisierung des Stadtparks Harksheide und die damit verbundenen lärmintensiven Veranstaltungen muss verzichtet werden, da diese Planung in krassem Widerspruch zur Lärmminderungsplanung steht. Eine Ausnahme kann lediglich hinsichtlich der üblichen Veranstaltungen während der Dauer der Landegartenschau gelten.	Die künftige Nutzung des Stadtparks ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Tempo 30 auf Ulzburger Straße	104.17 Die Ulzburger Straße sollte zumindest in den Bereichen der diversen Ladenzeilen auf 30 km/h beruhigt werden.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärm-belastungen 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).** **Damit kann der Anregung nicht gefolgt werden.**				
			Ulzburger Straße, Querungshilfen	104.18 Einrichtung von Querungshilfen auf der Ulzburger Straße in den Bereichen der diversen Ladenzeilen.	**Auf dem bereits ausgebauten südlichen Abschnitt sind zahlreiche Querungshilfen realisiert, für den noch umzugestaltenden nördlichen Abschnitt wird dieser Hinweis aufgenommen.**		x		
			Tempo 30/Tempo 40	104.19 Der Wechsel von Abschnitten mit 30 und 40 km/h wird dort nicht befürwortet, da die Gefahr besteht, dass die Änderung an den Schnittstellen 40 / 30 nicht beachtet wird. Eine einheitliche Regelung 30 km/h wäre „übersichtlicher“. Da sich die Gesamt-Reisezeit bei 30 km/h bezogen auf den gesamten Bereich wenig ändert, wäre der Gewinn ohnehin unerheblich.	**Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr auf der Ulzburger Str. keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen (Szenario G).**				x
			Falkenbergstraße, Tempo 30	104.20 Einbeziehung der Falkenbergstraße in die 30 km-Regelung (Tag u. Nacht) besonders im Bereich Behindertenheim bis Bushaltestelle Grootkoppel	**Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt – zu dem auch die Falkenbergstr. zählt - wird überprüft, 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.**	x			
			Falkenbergstraße, Querungssi	104.21 Einrichtung einer zusätzlichen Querungssicherungeauf der Falkenbergstraße für Bushaltestelle Grootkoppel	**Bisher ist nur eine Querungssicherung in Höhe Bushaltestelle Stüberg Teil des Lärmaktionsplans, die Anregung wird geprüft.**	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			cherungen						
			Überwachung	104.22 Die Einhaltung der Geschwindigkeit sollte in allen Bereichen so häufig überwacht werden, dass das Risiko des Erwischtwerdens relativ hoch ist.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Tempo 30 auf Ulzburger Str.	104.23 Der Lärmaktionsplan soll mit Szenario D, also Tempo 30-Abschnitten, durchgeführt werden.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).				
			Lkw-Nachtfahrverbot	104.24 Soll auch für den Langenharmer Weg ein Lkw-Nachtfahrverbot eingeführt werden?	**Eine Reduzierung der Lkw-Anzahl auf dem Langenharmer Weg ist Ziel des Lärmaktionsplans. Westlich des Kreisels mit dem Stonsdorfer Weg wird das Lkw-Lenkungskonzept zur Entlastung führen. Dessen schrittweise Einführung ist nun folgendermaßen geplant:** **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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.**			x	
			Lkw-Nachtfahrverbot	104.25 Auch die Falkenbergstr. soll mit einem Nachtfahrverbot belegt und dieses auf den Steindamm ausgedehnt werden.	**Von den Regelungen zur Lenkung des Lkw-Verkehrs werden auch die Falkenbergstr. und der Steindamm profitieren.**			x	
			Szenario A und C	104.26 Da es bei der Bündelung der Szenarien A bis C u.a zu einer erheblichen Verkehrsverlagerung auf die Schleswig-Holstein-Str. kommt, ist der Einfluß der zusätzlichen Lärm-Belastungen auf den als „Erholungswald“ genutzten „Tangstedter Forst“ und das „FFH-Gebiet Glasmoor“ einschließlich Randbereich (Pufferzone / extensive Beweidung / Gebiet der Stiftung Naturschutz SH) zu prüfen.	Szenario A ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern durch Szenario F ersetzt. Auch damit werden Verkehrsverlagerungen auf die Schleswig-Holstein-Str. erreicht, die angesichts der dort heute schon verkehrenden Kfz-Mengen allerdings nur zu geringfügigen Veränderungen führen werden. Im fraglichen Abschnitt liegen sie bei rund 10% des gesamten Verkehrsaufkommens oder weniger.	x			
				104.27 Weitere – bisher unberücksichtigte – Verkehre würden sich bei Aufrechterhaltung der „Nachnutzungsplanung“ aufgrund der genannten großen Stadtpark-Event-Veranstaltungen ergeben.	Die Landesgartenschau und eine Nachnutzung dieses Geländes sind nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				104.28 Außerdem käme es aufgrund der geplanten hohen Schallschutzwand Stadtpark / Schleswig-Holstein-Str. zu zusätzlichen Reflektionen des gesteigerten Verkehrslärms in das „FFH-Gebiet Glasmoor“, was – soweit ersichtlich – in der LMP noch nicht abgearbeitet wurde. 104.29 Fast alle beanstandeten Straßenbauplanungen stehen im Widerspruch zu den Ergebnissen der 4 AGs. 104.30 Die Bedürfnisse der älteren Bevölkerung, die auf wohnungsnahe, leicht erreichbare Naherholungsgebiete angewiesen sind, bleiben völlig unberücksichtigt.	Die Landesgartenschau ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans, sondern der separaten Zulassungsverfahren. Im Übrigen lassen sich Schallschutzwände so gestalten, dass deren Lärmreflektionen minimiert werden. Die Straßenbauplanungen sind auch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Lärmaktionsplan hat nicht den Schutz von Naherholungsgebieten zur Aufgabe. Dennoch werden eine ganze Reihe von Ruhigen Gebieten in Norderstedt identifiziert und ausgewiesen, die auch Aufgaben der Naherholung erfüllen.	x x			
105.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str.	105.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario D, also mit 30 km/h-Abschnitten auf der Ulzburger Straße, umzusetzen.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt ist zu überprüfen, wobei die Verbindungsqualitäten der Straßen und deren**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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. **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Modal-Split	105.2 Änderung Modal-Split, weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis wird der Umweltverbund bis 2013 um 6% zugunsten des Umweltverbundes verschoben, wovon der Großteil durch die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.		x		
			Verkehrsbeschränkung	105.3 Verkehrsbeschränkungen generell oder für ein Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach deutscher Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.				x
			Höchstgeschwindigkeit	105.4 Einhaltung der in der StVO angegebenen bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Alternative Fortbewegungsmittel	105.5 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklich Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	105.6 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	105.7 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	105.8 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	105.9 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				105.10 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh-		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.				
			Rad-Verkehr	105.11 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	105.12 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	105.13 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	105.14 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	105.15 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	105.16 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	105.17 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	105.18 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße (Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche)	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt genutzt werden, wenn folgende Bedingungen in einer nach StVO erforderliche Einzelfallprüfung bestätigt werden:			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	105.19 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	105.20 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Kirchweges.. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.				
			Lkw-Fahrverbot	105.21 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	105.22 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	105.23 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	105.24 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				105.25 Auf Seite 38 des Gutachtens steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg". Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				105.26 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				105.27 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	105.28 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt ist, soll die Wegweisung angepasst und eine Zufahrt zu den Gewerbegebieten konsequent über die äußeren Erschließungsstraßen angestrebt**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					werden. **Mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	105.29 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	105.30 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	105.31 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	105.32 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	105.33 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	105.34 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	105.35 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	105.36 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Ochsenzoll gefährdet. **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				
			Bepflanzung	105.37 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	105.38 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Lkw-Verkehr	105.39 Beschränkung für Lkw nur bis 7,5 t in engen Straßen, wie z.B. Garstedter Feldstraße, Hökertwiete, Lohe/Eckernkamp	In den genannten Straßen liegt keine besondere Handlungsnotwendigkeit vor, da es hier keine Schwerpunkte der Lärmbelastung gibt. **Für Norderstedt ist eine gesamtstädtisches Konzept zur Lenkung des Lkw-Verkehrs vorgesehen, das in drei Stufen umgesetzt werden soll:** **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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.**			x	
			Sicherheit	105.40 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	105.41 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	105.42 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				
			Marommer Str.	105.43 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	105.44 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Garstedter Feldmark	105.45 Die vorgesehene Umgehungsstraße Garstedter Feldmark sollte direkt neben der A 7 verlaufen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Stadtoase	105.46 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	105.47 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	105.48 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	105.49 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				105.50 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	105.51 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				105.52 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
				105.53 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				105.54 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
106.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Straße	106.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario D, also 30 km/h-Abschnitten, umzusetzen.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Modal-Split	106.2 Änderung Modal-Split, weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis wird der Umweltverbund bis 2013 um 6% zugunsten des Umweltverbundes verschoben, wovon der Großteil durch die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.		x		
			Verkehrsbeschränkung	106.3 Verkehrsbeschränkungen generell oder für ein Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach deutscher Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.				x
			Höchstgeschwindigkeit	106.4 Einhaltung der in der StVO angegebenen bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Allgemeines	106.5 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				106.6 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	106.7 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				106.8 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				
			Alternative Fortbewegungsmittel	106.9 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	106.10 Einrichtung von Fahrradrouten mit ausreichender Breite, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	106.11 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				106.12 Die Hauptrouten sind getrennt von viel befahrenen Straßen anzulegen.	Sofern dies möglich ist, ist dies sowohl im VEP als im Lärmaktionsplan berücksichtigt.		x		
			Beschilderung	106.13 Wichtig sind eine einheitliche Kennzeichnung und Beschilderung sowie die Erstellung von Karten. Je attraktiver die Wege, desto mehr werden sie benutzen.	Der Vorschlag ist im VEP enthalten und wird vom Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Unterstellplatz	106.14 Wichtig sind auch Unterstellplätze bei öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und an den Bahnstationen	Der Vorschlag ist im VEP enthalten und wird vom Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Fuß-Radverkehr	106.15 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	106.16 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				106.17 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh-		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.				
			ÖPNV	106.18 Die Verbesserungsmaßnahmen mit Taktverdichtung und besseren Umsteigmöglichkeiten wie im VEP 2004 empfohlen, sind schnellstens zu realisieren. Die Ausrichtung der Buslinien im Norden von Norderstedt sollte zu den Bahnstationen erfolgen, da diese das schnellere Verkehrsmittel sind. Diese sind für Busse teilweise nicht erreichbar.	Die Anregung ist Gegenstand von Verkehrsentwiclungsplan und Lärmaktionsplan.		x		
			ÖPNV	106.19 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	106.20 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	106.21 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	106.22 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Tempo 30	106.23 Tempo 30-Abschnitte für Bundesstraßen	Grundsätzlich ist es richtig, dass auch für Straßen in Baulast des Bundes Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet werden können. In Norderstedt gibt es mit der B 432 nur eine Bundesstraße. Hier ist wegen ihrer besonderen bedeutung als einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Zusammenhang mit dem Flächennutzungsplan eine städtebauliche Umgestaltung als Lösung vorgesehen.				x
			Ringstraßenkonzept	106.24 Wenn das Ringstraßensystem um Norderstedt fertig gestellt ist, ist der durchgehende Querverkehr durch Wohngebiete durch Sperrung zu unterbinden mit Ausnahme von ÖPNV und Rettungsfahrzeugen.	**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).**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Sobald mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Eine weitergehende Sperrung für alle Durchgangsverkehre ist faktisch kaum möglich.**				
			BAB 7	106.25 Bei einem A 7 Anschluss in Norderstedt-Mitte ist dies eine zwingende Maßnahme.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	106.26 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	106.27 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	106.28 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplana noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	106.29 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	106.30 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	106.31 Zustimmung zum Konzept, Schwachpunkt die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Lkw-Fahrverbots.					
			Kontrolle	106.32 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	106.33 Kennzeichnung der Lkw-Nachtfahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Wird in der endgültigen Fassung verbessert.**		x		
			Lkw-Verbot	106.34 Nachtfahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				106.35 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				106.36 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				106.37 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergs tr.	106.38 Soll das Nachtfahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					beachtet wird, werden gemäß dem Konzept des Lärmaktionsplan-Entwurfs Zufahrtbeschränkungen eingeführt, die nur noch dem berechtigten Anliegerverkehr eine Nutzung der innerstädtischen Straßen erlaubt. **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	106.39 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	106.40 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	106.41 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	106.42 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	106.43 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	106.44 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	106.45 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	106.46 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzun g	106.47 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Wohngebiet Tempo 30	106.48 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	106.49 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	106.50 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	106.51 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	106.52 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	106.53 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	106.54 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	106.55 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	106.56 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern, da diese regelmäßig durch randalierende Jugendliche zerstört wird	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Technik	106.57 Lärm sollte möglichst an der Quelle verhindert oder eingekapselt werden. Hier muß	Der Ansatz einer Verringerung der Lärmemissionen liegt auch dem Lärmaktionsplan zugrunde. Fortschritte bei der Fahrzeugtechnik können	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				auch die EU ihren Teil dazu beitragen, Forschung und Entwicklung lärmarmerer Fahrzeuge voranzutreiben und die Zulassungsbedingungen zu verschärfen. 106.58 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel. 106.59 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werde	nicht von den Kommunen erreicht werden (Ausnahmen: Beschaffung eigener Fahrzeuge und Bestellung von ÖPNV-Leistungen) und sind deshalb nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		x
107.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str	107.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario D, also 30 km/h-Abschnitten, umzusetzen.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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. **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Modal-Split	107.2 Änderungen Modal-Split, weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklich Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis wird der Umweltverbund bis 2013 um 6% zugunsten des Umweltverbundes verschoben, wovon der Großteil durch die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.		x		
			Verkehrsbe schränkung	107.3 Verkehrsbeschränkungen generell oder für ein Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach deutscher Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.				x
			Höchstgesc hwindigkeit	107.4 Einhaltung der in der StVO angegebenen bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Allgemeines	107.5 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				107.6 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	107.7 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				107.8 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				
			Alternative Fortbewegungsmittel	107.9 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	107.10 Einrichtung von Fahrradrouten mit ausreichender Breite, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	107.11 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				107.12 Die Hauptrouten sind getrennt von viel befahrenen Straßen anzulegen.	Sofern dies möglich ist, ist dies sowohl im VEP als im Lärmaktionsplan berücksichtigt.		x		
			Beschilderung	107.13 Wichtig sind eine einheitliche Kennzeichnung und Beschilderung sowie die Erstellung von Karten. Je attraktiver die Wege, desto mehr werden sie benutzen.	Der Vorschlag ist im VEP enthalten und wird vom Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Unterstellplatz	107.14 Wichtig sind auch Unterstellplätze bei öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und an den Bahnstationen	Der Vorschlag ist im VEP enthalten und wird vom Lärmaktionsplan unterstützt.		x		
			Fuß-Radverkehr	107.15 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt – Harksheide - Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nord-östlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	107.16 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				107.17 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			ÖPNV	107.18 Die Verbesserungsmaßnahmen mit Taktverdichtung und besseren Umsteigmöglichkeiten wie im VEP 2004 empfohlen, sind schnellstens zu realisieren. Die Ausrichtung der Buslinien im Norden von	Die Anregung ist Gegenstand von Verkehrsentwicklungsplan und Lärmaktionsplan.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Norderstedt sollte zu den Bahnstationen erfolgen, da diese das schnellere Verkehrsmittel sind. Diese sind für Busse teilweise nicht erreichbar.					
			ÖPNV	107.19 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	107.20 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	107.21 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	107.22 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Tempo 30	107.23 Tempo 30-Abschnitte für Bundesstraßen	Grundsätzlich ist es richtig, dass auch für Straßen in Baulast des Bundes Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet werden können. In Norderstedt gibt es mit der B 432 nur eine Bundesstraße. Hier ist wegen ihrer besonderen bedeutung als einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Zusammenhang mit dem Flächennutzungsplan eine städtebauliche Umgestaltung als Lösung vorgesehen.				x
			Ringstraßenkonzept	107.24 Wenn das Ringstraßensystem um Norderstedt fertig gestellt ist, ist der durchgehende Querverkehr durch Wohngebiete durch Sperrung zu unterbinden mit Ausnahme von ÖPNV und Rettungsfahrzeugen.	**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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. Dann ist die Wegweisung auf den großen Ring umzustellen.**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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. **Eine weitergehende Sperrung für alle Durchgangsverkehre ist faktisch kaum möglich.**				
			BAB 7	107.25 Bei einem A 7-Anschluss in Norderstedt-Mitte ist dies eine zwingende Maßnahme.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	107.26 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	107.27 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	107.28 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	107.29 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	107.30 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	107.31 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	107.32 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	107.33 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Verbot	107.34 Nachtfahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				107.35 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				107.36 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				107.37 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergs tr.	107.38 Soll das Nachtfahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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. Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**			x	
			Harckeshey	107.39 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			de		Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.				
			Lkw-Lenkung	107.40 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	107.41 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	107.42 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Management	107.43 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt (Fachbereich Umwelt), um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	107.44 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	107.45 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	107.46 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzung	107.47 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	107.48 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	107.49 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Tempo 30	107.50 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	107.51 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	107.52 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	107.53 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	107.54 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	107.55 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	107.56 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern, da diese regelmäßig durch randalierende Jugendliche zerstört wird	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Technik	107.57 Lärm sollte möglichst an der Quelle verhindert oder eingekapselt werden. Hier muß auch die EU ihren Teil dazu beitragen, Forschung und Entwicklung lärmarmerer Fahrzeuge voranzutreiben und die Zulassungsbedingungen zu verschärfen.	Der Ansatz einer Verringerung der Lärmemissionen liegt auch dem Lärmaktionsplan zugrunde. Fortschritte bei der Fahrzeugtechnik können nicht von den Kommunen erreicht werden (Ausnahmen: Beschaffung eigener Fahrzeuge und Bestellung von ÖPNV-Leistungen) und sind deshalb nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans	x			
				107.58 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel. 107.59 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
108.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str.	108.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario D, also 30 km/h-Abschnitten, umzusetzen.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).				
			Modal-Split	108.2 Änderung Modal-Split, weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis wird der Umweltverbund bis 2013 um 6% zugunsten des Umweltverbundes verschoben, wovon der Großteil durch die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.		x		
			Verkehrsbe schränkung	108.3 Verkehrsbeschränkungen generell oder für ein Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach deutscher Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.				x
			Höchstgesc hwindigkeit	108.4 Einhaltung der in der StVO angegebenen bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Alternative Fortbewegu ngsmittel	108.5 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	108.6 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	108.7 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	108.8 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt – Harksheide - Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtun g	108.9 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				108.10 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter-Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	108.11 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					vorgeschlagen.				
			ÖPNV	108.12 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	108.13 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	108.14 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	108.15 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	108.16 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	108.17 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	108.18 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auch auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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)			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	108.19 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	108.20 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Fahrverbot	108.21 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	108.22 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	108.23 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	108.24 Nachtfahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				108.25 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				108.26 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				108.27 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	108.28 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. Dann ist die Wegweisung auf den großen Ring umzustellen. Die Wirkung des Lkw-Lenkungskonzeptes wird durch die Verwaltung überprüft. Verbleiben erhebliche Verkehre auf innerstädtischen**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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. **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	108.29 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	108.30 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	108.31 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	108.32 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	108.33 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	108.34 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	108.35 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	108.36 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzun g	108.37 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					kann.				
			Wohngebiet Tempo 30	108.38 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	108.39 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	108.40 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	108.41 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	108.42 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	108.43 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	108.44 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	108.45 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	108.46 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Allgemeines	108.47 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				108.48 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	108.49 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				108.50 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
				108.51 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				108.52 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
				108.53 Bei Verlängerung der O-&-W-Straße würde der erste Teil durch ausgewiesenes ruhiges Gebiet, das auch ein Erholungs- und Wasserschutzgebiet ist, führen. Dieses ist nach dem Gesetz nicht zulässig.	Die Straßenbaumaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des Zulassungsverfahrens. Hier muss die Abwägung getroffen werden.	x			
109.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str	109.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario D, also 30 km/h-Abschnitten, umzusetzen.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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.**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
		[redacted]			**Sie kann und soll auch an ausgewählten Stellen im Vorbehaltsnetz von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Modal-Split	109.2 Änderung des Modal-Split, weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis wird der Umweltverbund bis 2013 um 6% zugunsten des Umweltverbundes verschoben, wovon der Großteil durch die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.		x		
			Verkehrsbeschränkung	109.3 Verkehrsbeschränkungen generell oder für ein Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach deutscher Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.				x
			Höchstgesc	109.4 Einhaltung der in der StVO angegebenen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			hwindigkeit	bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	weitergegeben.				
			Alternative Fortbewegungsmittel	109.5 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	109.6 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	109.7 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	109.8 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt – Harksheide - Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	109.9 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				109.10 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcente - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	109.11Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	109.12 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	109.13 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	109.14 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.				
			Verkehr	109.15 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	109.16 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	109.17 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	109.18 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	109.19 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	109.20 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	109.21 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	109.22 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	109.23 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	109.24 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				gezeigt wird.	**Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**				
				109.25 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				109.26 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				109.27 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	109.28 Soll das Nachtfahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**			x	
			Harckeshede	109.29 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Lenkung	109.30 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	109.31 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	109.32 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Management	109.33 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	109.34 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	109.35 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	109.36 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzung	109.37 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	109.38 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	109.39 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	109.40 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	109.41 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	109.42 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	109.43 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	109.44 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	109.45 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	109.46Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	109.47 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				109.48 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	109.49 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				109.50 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Ver-				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	wendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				
				109.51 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				109.52 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
				109.53 Bei Verlängerung der O&W-Straße würde der erste Teil durch ausgewiesenes ruhiges Gebiet, das auch ein Erholungs- und Wasserschutzgebiet ist, führen. Dieses ist nach dem Gesetz nicht zulässig.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern der parallel laufenden Beteiligungsverfahrens für den Flächennutzungsplan.	x			
110.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 auf Ulzburger Str.,	110.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario D, also 30 km/h-Abschnitten, umzusetzen.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Lärm-belastungen 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 von Norderstedt 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**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts) überschreiten, verdichtet 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). **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Modal-Split	110.2 Änderung Modal-Split, weg vom Individualverkehr	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand des Lärmaktionsplans. Im Ergebnis wird der Umweltverbund bis 2013 um 6% zugunsten des Umweltverbundes verschoben, wovon der Großteil durch die erheblichen Potenziale des Radverkehrs gewonnen werden kann.		x		
			Verkehrsbeschränkung	110.3 Verkehrsbeschränkungen generell oder für ein Teil der Fahrzeuge und zu bestimmten Zeiten	Nach deutscher Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.				x
			Höchstgeschwindigkeit	110.4 Einhaltung der in der StVO angegebenen bzw. durch Verkehrszeichen geregelte Höchstgeschwindigkeit	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Alternative Fortbewegungsmittel	110.5 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	110.6 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	110.7 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.				
			Fuß-Radverkehr	110.8 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt – Harksheide - Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	110.9 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				110.10 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	110.11 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	110.12 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	110.13 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	110.14 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	110.15 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsam	110.16 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			ung		vorbehalten.				
			Öffentlichkeitsarbeit	110.17 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	110.18 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße auf dem Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft..				
			Oadby-and-Wigston-Straße	110.19 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	110.20 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	110.21 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	110.22 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	110.23 Kennzeichnung der Lkw-Nachtfahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Wird in der endgültigen Fassung des Lärmaktionsplans geprüft.**		x		
			Lkw-Verbot	110.24 Nachtfahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				110.25 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				110.26 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				110.27 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet,**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				
			Falkenbergs tr.	110.28 Soll das Nachtfahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**			x	
			Harckeshey de	110.29 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Die Regelung gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	110.30 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	110.31 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	110.32 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	110.33 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Flug-Verkehr	110.34 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	110.35 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	110.36 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzun g	110.37 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	110.38 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	110.39 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	110.40 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	110.41 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	110.42 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	110.43 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im	Die Ausweisung der Ruhigen Gebiete soll in dem Umfang erfolgen, wie im Lärmaktionsplan dargestellt – also die von der Bevölkerung ausgewählten				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	und um die Friedhöfe ergänzten „Landschaftsräume“, „Stadtoasen“ und „Ruhigen Achsen“. Auf weiter gehende Vorschläge wird vorerst verzichtet. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				
			Stadtoase	110.44 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	110.45 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	110.46 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	110.47Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				110.48 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	110.49 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				110.50 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
				110.51 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				
				110.52 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
				110.53 Bei Verlängerung der O&W-Straße würde der erste Teil durch ausgewiesenes Ruhiges Gebiet, das auch ein Erholungs- und Wasserschutzgebiet ist, führen. Dieses ist nach dem Gesetz nicht zulässig.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern der parallel laufenden Beteiligungsverfahrens für den Flächennutzungsplan.	x			
111.	[redacted] für 34 Einwenderinnen und Einwender am Trakehner Weg		Lkw-Verkehr	111.1 Das erklärte Ziel des LMP ist, die „vorhandenen Lärmkonflikte zu beseitigen“. In allen 7 Varianten des LMP ist die Belastung der Schleswig-Holstein-Straße mit 7.500 zusätzlichen Kfz/Tag aufgeführt. Der Anteil des Lkw-Verkehrs wird als „nicht vorhersehbar“ nicht berücksichtigt. Das ist allerdings dringend erforderlich.	Der Hinweis zum nicht vorhersehbaren Anteil des Lkw-Verkehrs kann nicht nachvollzogen werden. In den strategischen Lärmkarten ist der Lkw-Anteil benannt – und zwar sowohl für den Istzustand als auch für das Prognosejahr 2013.				x
			BAB 7	111.2 Die Fertigstellung der Anbindung an die A 7 Quickborn hat eine Umleitung des gesamten Verkehrs von der Ulzburger Straße auf die SH-Str. zur Folge.	Die hergestellte Autobahnanbindung (K 113) ist Bestand und nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Auf der Ulzburger Str. verbleiben trotz geplanter Lärmminderungsmaßnahmen erhebliche Verkehre.	x			
			Lkw-Verkehr	111.3 Lkw-Verkehr muss wegen Rückbau der Ulzburger Straße, Kreisel an der Kreuzung Ulzburger Straße/ Marommer Straße auf die S-H-Str. ausweichen	Eine Verlagerung von Verkehr auf die Schleswig-Holstein-Str. ist Ziel des Lärmaktionsplans. Damit kann für viele Menschen die Lärmbelastung deutlich gesenkt werden, während entlang der Schleswig-Holstein-Str. nur wenige Menschen in geringem Umfang zusätzlich belastet werden. **Zur Vermeidung von möglichen Ungerechtigkeiten soll die Verwaltung IN den Fällen einer Mehrbelastung prüfen und der Politik vorstellen, ob und ggf. mit welchen freiwilligen Maßnahmen Kompensation für die Zusatzbelastungen geleistet werden kann.**			x	
			Lkw-Verkehr	111.4 Lkw-Verkehr weicht wegen der Maut-Gebühr vom Norden nach Berlin vor allen Dingen nachts über die S-H-Str. und den Ring 3 in HH	Aktuellen Zählungen des Bundesverkehrsministeriums bestätigen diese Vermutung nicht.				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				aus.					
			Kontrollen	111.5 Durch noch nie stattgefundene Radarkontrollen ist die SH-Str. zur gefährlichen und lauten Rennstrecke mutiert, Lkw-Fahrer und Motorradfahrer halten sich nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit.	Radarkontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			Geschwindigkeit	111.6 Zu hohe Geschwindigkeit (80 km/h) an der Einmündung „Am Exerzierplatz“ führt zu Lärmbelästigung durch Hupen von Fahrzeugen und Gefahr für Fußgänger auf der SH-Straße	Hupen von Fahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis zur Gefährdung von Fußgängern wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			REWE-Verteilungszentrale	111.7 REWE-Verteilungszentrale Oststraße führt zu Lkw-Aufkommen auch sonntags und nachts.	Zulässiger gewerblicher Verkehr auf öffentlichen Straßen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.			x	
			Kieskuhle Tangstedt	111.8 Kieskuhle Tangstedt hat hohes Lkw-Verkehrsaufkommen.	Zulässiger gewerblicher Verkehr auf öffentlichen Straßen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Straßenführung	111.9 Gerade Straßenführung der S.- H. Straße führt zu Überholmanövern mit erhöhter Geschwindigkeit.	Die Einhaltung der StVO ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Rückstau	111.10 SH-Straße als Haupteinfallstraße nach Hamburg führt zu starken Verkehrsaufkommen und Rückstau in Rush Hour bis „Am Exerzierplatz“	Der Umbau des Knotens Ochsenzoll wird den gegenwärtig bestehenden Engpass beheben helfen.	x			
			Landesgartenschau	111.11 Zukünftige Baustelle Landesgartenschau wird erhöhten Schwer-Lkw-Verkehr verursachen.	Die Landesgartenschau ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
				111.12 Landesgartenschau wird erhöhten Besucherverkehr verursachen.	Die Landesgartenschau ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Freizeitpark	111.13 Freizeitpark (Wasserski) wird erhöhten Besucherverkehr verursachen.	Die Nachnutzung der Landesgartenschau ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Pkw-Autobahnmaut	111.14 Pkw-Autobahnmaut wird zu höherem Verkehrsaufkommen auf Nebenstrecken führen.	Eine eventuelle Autobahnmaut ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Segeberger Straße/S-H-Straße	111.15 Ausbau der Kreuzung Segeberger Chaussee/ S-H-Straße wird zu höherem Verkehrsaufkommen führen.	Der geplante Ausbau des Knotens Ochsenzoll ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das veränderte Verkehrsgeschehen geht allerdings in die Verkehrsmodellierung und Prognose des VEP ein.	x			
			Tempo 60	111.16 Kurzfristige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h auf der SH-Straße	**Die Anregung wird verwaltungsintern im Zusammenhang mit gegenteiligen Forderungen geprüft.**	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Leitplanke	111.17 Leitplanke zwischen Radweg und SH-Straße	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die AG Radverkehr weitergeleitet.	X			
			Kontrollen	111.18 Geschwindigkeitskontrollen auf der SH-Straße	Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.	x			
			„Am Exerzierplatz“	111.19 Einrichtung von Kreisverkehr oder Ampel an der Einmündung „Am Exerzierplatz“	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Lärmschutzwand, -wall	111.20 Langfristig Lärmschutzwall oder Lärmschutzwand an der SH-Straße	**Der LMP senkt die Lärmbelastung für viele Menschen in weiten Teilen der Stadt. Für einige wenige 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. 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.** **Dafür dass in diesem Bereich etwa 10 Gebäude mit rund 65 dB(A) belastet werden, ist die vorgeschlagene Maßnahme sehr teuer.**				x
112.	[redacted]	[redacted]	Ulzburger Str.	112.1 Durch bauliche Veränderungen in der Ulzburger Str. (Geschwindigkeitsbegrenzung und Straßenveränderung) wird sich die Lärmbelästigung auf der Falkenbergstr. durch noch mehr Pkw bzw. Lkw vergrößern	Zunächst sind nur geringfügige Straßenveränderung in Lärmaktionsplan vorgesehen (eine Querungshilfe im Norden). Eine Verkehrsverlagerung soll auf den Ring und damit die S.-H.-Str. erfolgen, nicht auf die Falkenbergstraße. Die kritischen Knotenpunkte auf der SH-Str. sollen ertüchtigt werden, so dass die Leistungsfähigkeit der Straße zunimmt. Der Lärmaktionsplan sieht auf der Falkenbergstraße einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Querbarkeit und einer Reduzierung des Lkw-Verkehrs vor. Die Wirkung dieser Maßnahmen soll abgewartet werden.			x	
			Falkenbergstr.	112.2 Sind für die Falkenbergstr. lärmberuhigende Maßnahmen vorgesehen?	Ja, einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Querbarkeit und einer Reduzierung des Lkw-Verkehrs.		x		
			Schleswig-Holstein-Str.	112.3 Warum wird nicht mehr Verkehr auf die Schleswig-Holstein-Str. abgeleitet?	Eine weitere Verlagerung von Kfz-Verkehr auf die Schleswig-Holstein-Straße wäre nur über erhebliche Eingriffe in das innere Straßennetz der Stadt möglich , die die Erreichbarkeit wesentlich einschränken würde.			x	
113.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30, Ulzburger Straße	113.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario G, also ohne 30 km/h-Abschnitten, umzusetzen.	Szenario G ist politisch beschlossen worden.		x		
			Alternative Fortbewegungsmittel	113.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Radverkehr	113.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	113.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	113.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	113.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				113.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	113.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	113.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	113.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	113.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	113.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.				
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	113.13 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.		x		
			Öffentlichkeitsarbeit	113.14 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	113.15 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße, Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					straßenverkehrsrechtlichen Hürden zur Anordnung von Tempo 30 nicht so hoch. Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	113.16 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	113.17 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	113.18 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	113.19 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	113.20 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	113.21 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				113.22 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Kreisels am Stonsdorfer Weg					
				113.23 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				113.24 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	113.25 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**			x	
			Harckeshey de	113.26 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Das Nachtfahrverbot gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	113.27 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	113.28 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkehr	113.29 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				optimiert werden					
			Zulieferer-Management	113.30 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	113.31 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	113.32 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutzwall	113.33 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzung	113.34 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	113.35 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	113.36 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	113.37 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	113.38 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				
			Marommer Str.	113.39 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	113.40 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	113.41 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	113.42 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	113.43 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	113.44 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				113.45 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	113.46 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				113.47 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				
				113.48 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				113.49 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
114.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30, Ulzburger Straße	114.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario D, also mit 30 km/h-Abschnitten, umzusetzen.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet 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).** **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt ist zu überprüfen,**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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. **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Alternative Fortbewegungsmittel	114.2 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	114.3 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	114.4 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	114.5 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	114.6 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				114.7 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh- und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.		x		
			Rad-Verkehr	114.8 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	114.9 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B.		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Informationen über Fahrpläne.				
			Buswartehäuschen	114.10 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	114.11 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	114.12 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	114.13 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	114.14 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	114.15 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße, Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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, verdichtet sich das Ermessen der Behörden			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					zur Pflicht einzuschreiten (s. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung und Urteil des VG Düsseldorf vom 7.04.2005, Az.: 6 K 6832/03). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	114.16 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	114.17 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann. Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.	x			
			Lkw-Fahrverbot	114.18 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	114.19 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Verbot	114.20 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	114.21 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				114.22 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				114.23 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				114.24 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergs tr.	114.25 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt 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-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.				
			Harckeshey de	114.26 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Das Nachtfahrverbot gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	114.27 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	114.28 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	114.29 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	114.30 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	114.31 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	114.32 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	114.33 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten Ochsenzoll gefährdet.** **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				x
			Bepflanzun g	114.34 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	114.35 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
			Sicherheit	114.36 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	114.37 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	114.38 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	114.39 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	114.40 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	114.41 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	114.42 LGS-Konzept mit Wasserskianlage gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Beleuchtung	114.43 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	114.44 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				114.45 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				der Anfangsphase	während des gesamten Prozesses.				
			Nachtlärm	114.46 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				114.47 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
				114.48 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				114.49 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
115.	[redacted]	[redacted]	Fluglärm	115.1 Auch wenn es bei der Infoverantaltung in Friedrichsgabe nur um Straßenlärm ging und zum Fluglärm keine Angaben gemacht werden konnten, bitte ich auch den Lärm aus der Luft zu berücksichtigen.	Die Belastungen des Fluglärms sind in den strategischen Lärmkarten enthalten. Das Problem ist im Rahmen des Lärmaktionsplans für den Flughafen für den gesamten Ballungsraum Hamburg zu behandeln.			x	
116.	[redacted]	[redacted]	Tempo 30 Ulzburger Straße	116.1 Der Lärmaktionsplan ist mit Szenario D, also mit 30 km/h-Abschnitten, umzusetzen.	**Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt 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**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). **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 Lärmminderungsplanung wäre.** **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.** **Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wird nach einem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr abweichend von dem zuvor dargelegten Vorgehen keine Anordnung von 30 km/h auf der Ulzburger Str. vorgesehen (Szenario G).**				
			Tempo 30 Falkenbergstraße	116.2 Tempo 30 auf der gesamten Falkenbergstraße und dem Steindamm als Ergänzung zum Bau der neuen Hauptveloroute Wilstedt-Harksheide-Süd über die Falkenbergstraße	**Beide Straßen sind derzeit im Vorbehaltsnetz der Stadt enthalten. 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.** Der Lärmaktionsplan sieht auf der Falkenbergstraße Maßnahmen zur Verbesserung der Querbarkeit und einer Verringerung des Lkw-Verkehrs vor. Die Wirkung dieser Maßnahmen soll abgewartet werden.			x	
				116.3 Bau von Minikreiseln z.B. an der	Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Einmündung des Steindamms in die Falkenbergstraße auf Höhe Sonnentauweg / Weg am Denkmal	Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergegeben und geprüft.				
			Ruhiges Gebiet Stadtpark Harksheide	116.4 Weiterer Ausbau und Lückenschluss des vorhandenen Erdwalls an der S.-H.-Str. im Rahmen der LGS zum Schutz der Anwohner westlich des Stadtparks und für die Qualität des Stadtparks als ruhiges Gebiet	Die LGS ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
			Industrielärm	116.5 Auch vorhandener Industrie- und Gewerbelärm führt zu erheblichen Belästigungen vieler Anwohner. Die Lärmbelästigung aus dem gewerbegebiet Stonsdorf insbesondere ausgehend von der Fa. Saint-Gobain ist deutlich zu reduzieren.	Im Vergleich zu anderen Lärmquellen spielt der Gewerbelärm eine stark untergeordnete Rolle. Zunächst sollen die Hauptprobleme angegangen werden.				x
			Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet	116.6 Gesamtes Stadt Gebiet – vielleicht mit Ausnahme einiger wichtiger Umgehungs- und Zufahrtsstraßen zur Tempo-30 Zone erklären (kostengünstig und Imagegewinn durch Lärmreduzierung, Sicherheiit und Umweltschutz)	Für die Anordnung von Tempo 30 gelten hohe Anforderungen, für die der Nachweis nur für ausgewählte Straßen gelingen wird.			x	
			Alternative Fortbewegungsmittel	116.7 Alternative Fortbewegungsmittel müssen stärker fokussiert werden	Die Förderung des Umweltverbundes ist ausdrücklicher Gegenstand der Lärmminderungsplanung		x		
			Radverkehr	116.8 Einrichtung von Fahrradrouten, die die verschiedenen Stadtteile verbinden	Die Fahrradrouten sind Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurden.		x		
			Fuß-Radverkehr	116.9 Keine kombinierten Fuß- und Radwege auf stark frequentierten Radstrecken	Die konkrete bauliche Ausgestaltung einer Einzelmaßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Anregung wird grundsätzlich befürwortet, ist aber nicht immer möglich. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			Fuß-Radverkehr	116.10 Auf neuer Hauptveloroute Wilstedt - Harksheide-Süd (über Falkenbergstraße) Ausbau von Fuß- und Radweg auf nordöstlicher Seite der Falkenbergstraße, um Fahrradwege auf beiden Seiten der Falkenbergstraße zu realisieren und den Schulweg zu sichern	Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird bei der Ausbauplanung beachtet. Ein Teilstück wird derzeit gerade realisiert.		x		
			Beleuchtung	116.11 Verbesserung der Fuß- und Radwegbeleuchtung, um u. a. Schulweg zu sichern	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
				116.12 Weg entlang der U-Bahn gemäß seiner Rolle als Hauptverbindung Heroldcenter - Rathaus	Der Ausbau ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und wurdein den Lärmaktionsplan übernommen. 2007 ist der kombinierte Geh-		x		

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				ausbauen, damit eine bessere Nutzung ermöglicht wird	und Radweg von der Heidbergstraße bis zur Marommer Straße in der gesamten Breite gepflastert worden.				
			Rad-Verkehr	116.13 Fahrradstraßen sollte als zusätzliche Alternative überdacht werden	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
			ÖPNV	116.14 Neue Verknüpfungspunkte im Busverkehr, Taxen, Mobilpunkte, Informationen über Fahrpläne, Fahrradständer etc. mit besonderer Priorität in Schulnähe	Mobilpunkte sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie stellen Verknüpfungspunkte für alle Verkehrsmittel dar und bieten eine ÖPNV-Anbindung (Busverkehr, ggf. U-Bahn bzw. AKN), Taxen, ggf. CarSharing-Stellplätze, Fahrradständer und zusätzliche Infrastruktur wie z.B. Informationen über Fahrpläne.		x		
			Buswartehäuschen	116.15 Anlage von beleuchteten Buswartehäuschen generell und besonders in Schulnähe	Die konkrete Ausgestaltung von Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Das ist nur im Zusammmenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbetrieben umzusetzen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiterverfolgt.	x			
			ÖPNV	116.16 Gratisfahrten im ÖPNV (Beispiel Stadt Hasselt)	Die Stadt Hasselt hat mit ihrem kostenlosen ÖPNV-Angebot Erfolge und viel Aufmerksamkeit erzielen können. Aber die Finanzierung des ÖPNV in Hasselt (Belgien) ist mit der Finanzierung des ÖPNV in Norderstedt nicht vergleichbar. Dennoch bietet die Stadt Norderstedt zumindest zum autofreien Tag (22.9. eines jeden Jahres) kostenlose Fahrten mit Bussen und Bahnen an. Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft.			x	
			Verkehr	116.17 Aufklärungsaktionen und Kontrolle der lärmmindernden Maßnahmen sorgen bei den Verkehrsteilnehmern für besseres Verständnis	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt und an die Polizei weitergegeben.	x			
			Pkw-Verkehr, Verlangsamung	116.18 Einrichtung weiterer Tempo 30-Abschnitte, Hinweise auf Ausführung	Eine Reihe von Tempo 30-Abschnitten sind Gegenstand des Lärmaktionsplans. Ihre Wirkung soll abgewartet werden. Die Art und Weise der baulichen Umsetzung ist weiteren Planungsschritten vorbehalten.			x	
			Öffentlichkeitsarbeit	116.19 Begleitung der individuellen Maßnahmen durch Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	Das Verfahren ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon gilt: Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ist in Norderstedt modellhaft und sehr konstruktiv erprobt worden. Daran wird festgehalten, zumal die EG-Umgebungslärmrichtlinie weitere Schritte in diese Richtung vorsieht.	x			
			Tempo 30 Langenharmer Weg und Falkenbergstraße	116.20 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tagsüber auf dem Langenharmer Weg zwischen den Kreiseln und Falkenbergstraße, Abschnitt zwischen Langenharmer Weg und Alter Kirchweg, da hier Wohngebiet, Fußquerung ohne Ampel, Zuweg für Kindergarten und Kirche	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 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 von Norderstedt genutzt werden, wenn folgende Bedingungen in einer nach StVO erforderliche Einzelfallprüfung bestätigt werden:			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					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, verdichtet 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). 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 Lärmminderungsplanung wäre. **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.** Auf dem Langenharmer Weg sieht der Lärmaktionsplan nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot westlich des Kreisels vor. Das ist ein Einstieg zur Minderung der Lärmbelastungen. Eine ganztägige Beschränkung würde unerwünschte Verkehrsverlagerungen und damit zusätzliche Lärmbelastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet zur Folge haben. Auf der Falkenbergstr. wird die Anregung angesichts der großen Anzahl von Betroffenen bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal geprüft.				
			Oadby-and-Wigston-Straße	116.21 Bei der geplanten Verlängerung der O&W-Straße ist eine tatsächliche Alternativstraßenplanung nicht berücksichtigt worden	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
			Querspange Glashütte	116.22 Die erst für später vorgesehene Fertigstellung der Glashütter Spange ist unverständlich, dadurch bedingte Mehrbelastung des Langenharmer Weges und des Alten	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Querspange Glashütte hat aus Sicht der Verwaltung eine hohe Priorität. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass eine wirksame Entlastung der Poppenbütteler Str. erreicht werden kann.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				Kirchweges. Für den Ausbau der Ochsenzollkreuzung und als Zufahrt für die Landesgartenschau könnte die Glashütter Spange wertvolle Entlastungen bringen	Allerdings braucht sie, wie jede Straßenneubaumaßnahme, einen relativ langen Vorlauf, u.a. bedingt durch Planungszeiträume, Genehmigungsverfahren, ggf. Gerichtsverfahren, die Bereitstellung der Finanzmittel, Grundstücksverhandlungen, Ausschreibungen und die Bauzeit.				
			Lkw-Fahrverbot	116.23 Ein Schwachpunkt ist die Einhaltung und Überwachung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Kontrolle	116.24 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, daher sind Kontrollen nötig.	Überwachungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weiter gegeben.	x			
			Lkw-Verbot	116.25 Kennzeichnung der Lkw-Nacht-Fahrverbotsstrecken ist nicht eindeutig; Beschreibung im Text verwirrend	**Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.**		x		
			Lkw-Verbot	116.26 Nacht-Fahrverbot im Langenharmer Weg beginnt am Kreisel Stonsdorfer Weg und endet an der Ulzburger Straße, was auf Abbildung 7c nicht gezeigt wird.	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Von der Schleswig-Holstein-Str. aus müssen alle Gewerbebetriebe über Stormarnstr. und Langenharmer Weg erreichbar bleiben. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft.**		x		
				116.27 Auf Seite 38 steht unter Punkt 4.: "Langenharmer Weg und Alte Kirchenstraße westlich des Kreisels", gemeint ist hier wohl: Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg westlich des Kreisels am Stonsdorfer Weg	**Es muss richtig heißen: "Langenharmer Weg und Stonsdorfer Weg/ Alter Kirchenweg westlich des Kreisels Langenharmer Weg. Wird in der Überarbeitung berücksichtigt.**		x		
				116.28 Im Text Seite 84 ist nur von Langenharmer Weg ohne Einschränkung die Rede	**"Westlich des Kreisels" wird ergänzt.**		x		
				116.29 Am Kreisel Stonsdorfer Weg können die Lkw nur umkehren; das Verbotsschild gehört an die Einmündung in die SH-Straße	**Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden so eingerichtet, dass der Kreisel Stonsdorfer Weg LKW-frei bleibt. Die genaue Darstellung wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans noch einmal überprüft. Dabei ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für Lkw sichergestellt sein muss.**				x
			Falkenbergstr.	116.30 Soll das Nacht-Fahrverbot nicht für die Falkenbergstraße gelten?	**Abweichend vom ursprünglichen Vorschlag soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs jetzt 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-Str. an die Ulzburger Straße der "kleine Ring" fertig gestellt ist, soll die Wegweisung angepasst und eine Zufahrt zu den Gewerbegebieten konsequent über die äußeren Erschließungsstraßen angestrebt**			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					werden. **Mit der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. nach Norden ist der "große Ring" um Norderstedt herum fertig gestellt. 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.** **Wie im Plan 8e dargestellt wird durch die Zufahrtsbeschränkungen auch die Falkenbergstr. nachts von Lkw-Verkehr freigehalten.**				
			Harckeshey de	116.31 Nachtfahrverbot für Lkw ab Oststraße?	Das Nachtfahrverbot gilt ab Falkenbergstraße (ausschließlich). Ob eine Rückverlegung zur Oststraße sinnvoll ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.			x	
			Lkw-Lenkung	116.32 Beschilderung muss für Auswärtige eindeutig sein	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird verwaltungsintern weiter verfolgt.	x			
			GPS	116.33 Vorbehaltsnetz einschließlich der Einschränkungen für die anderen Straßen muss in die Routenplaner (GPS) eingearbeitet werden	Inhalte von Routenplanern sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sie können von der Stadt Norderstedt auch nicht beeinflusst werden.	x			
			Lieferverkeh r	116.34 Der Lieferverkehr innerhalb der Stadt sollte durch eine Logistikzentrale gestrafft und optimiert werden	Vorschlag im Lärmaktionsplan enthalten.		x		
			Zulieferer-Manageme nt	116.35 Erstellung einer entsprechenden Anfahranweisung für jeden Betrieb/ Gewerbegebiet mit Lkw-Anlieferung von der Stadt Norderstedt, um "Verfahren" zu verhindern	**Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.**		x		
			Flug-Verkehr	116.36 Wann erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung des gemeinsamen Lärmaktionsplanes für das Flughafengebiet zwischen Hamburg und Norderstedt?	Die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung für den Flughafen Hamburg ist unbestritten. Trotz kontinuierlicher Nachfragen liegen der Norderstedter Verwaltung keine Informationen darüber vor, wann die Mitwirkungsphase eingeleitet werden soll.	x			
			Wohngebiet	116.37 Lebensqualität in Wohngebieten schützen und verbessern	Der Lärmaktionsplan dient grundsätzlich diesem Ziel.		x		
			Lärmschutz wall	116.38 im Rahmen der Bauarbeiten für den Knotenpunkt Ochsenzoll sollte der Wohnbereich Ebereschenweg durch einen Erdwall geschützt werden	**Die Anregung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Knoten Ochsenzoll abgearbeitet worden. Die Entscheidung darüber im Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.** **Allerdings ist schon bekannt, dass der Vorschlag aus der AG „Lärmschutz in Wohngebieten“ zu Konflikten mit den Belangen des Artenschutzes führt und den notwendigen Ausgleich für den Knoten**				x

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					Ochsenzoll gefährdet. **Ein Anspruch auf Lärmminderung besteht hier nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht.**				
			Bepflanzung	116.39 Einsatz von Bäumen und Hecken als Lärmschutz	Grün bringt keine akustisch messbare Lärmminderung. Es hat nur psychologisch den Vorteil, dass man die Lärmquelle nicht mehr sehen kann.				x
			Wohngebiet Tempo 30	116.40 Kontrollen sowie "Nachschulungen und Erläuterungen" der Verkehrsregeln	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	x			
			Sicherheit	116.41 Ein signifikanter Umstieg vom Auto zum Fahrrad ist nur mit sicheren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.	Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, die in den Lärmaktionsplan übernommen wurde.		x		
			Tempo 30	116.42 Bei längeren Tempo 30-Abschnitten sollten Fußgängerübergänge eingerichtet werden, um die Schulkinder und Senioren zu schützen	Hinweis wurde in wesentlichen Teilen im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen sind in der weiteren Umsetzung zu prüfen.		x		
			Poppenbütteler Str., Tempo 30	116.43 Verkehr, vor allem Lkw-Verkehr, hat immens zugenommen, deshalb nächtliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Poppenbütteler Str., Abschnitt Glashütter Damm bis zur S-H-Str.	Die Poppenbütteler Straße weist eine derart hohe Lärmbelastung auf, dass hier grundsätzlich Handlungsbedarf besteht. Dieser ist südlich des Lindenwegs allerdings höher als im nördlichen Abschnitt, weil hier viel Betroffene leben. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen auf kurzen Abschnitten wirksamer sind, wird auf eine Ausweitung nach Norden derzeit verzichtet. Erst der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine spürbare Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen.				x
			Marommer Str.	116.44 kurzfristig eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Lärmaktionsplan sieht Tempo 30 auf der Marommer Str. vor.		x		
			Ruhige Gebiete	116.45 Schaffung von akzeptablen Ausgleichsflächen, um Ruhige Gebiete im Landschaftsraum Staatsforst Rantzau, Garstedter Feldmark und Moorgürtel Glasmoor durch die Entstehung von Durchgangsverkehr durch die vorgesehenen Umgehungsstraße (Garstedt, Querspange Glashütte, Verlängerung O-&-W-Straße) und den geplanten Autobahnanschluss zu schützen	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. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.				x
			Stadtoase	116.46 Minderung bzw. Reduzierung der Stadtoase Rantzauer Forst durch einen Straßenbau (Flächennutzungsplan 2020)	Im Flächennutzungsplan vorgesehene Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Über den Ausgleich von Eingriffen ist im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren von Straßen zu entscheiden.	x			
			Stadtpark	116.47 LGS-Konzept mit Wasserskianlage	Das LGS-Konzept ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				gefährdet Ausweisung als Ruhiges Gebiet					
			Beleuchtung	116.48 Bessere Beleuchtung Moorbekpark, um Sicherheit zu verbessern	Fragen der Ausgestaltung der Beleuchtung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird aber aufgenommen verwaltungsintern geprüft.	x			
			Allgemeines	116.49 Ausreichende Bürgerbeteiligung nicht klar genug dokumentiert	Die Mitwirkungs- wie auch die Beteiligungsphase sind auf vielfache Weise und äußerst umfangreich dokumentiert – sowohl im Internet als auch im Lärmaktionsplan.		x		
				116.50 Mitwirkung der Öffentlichkeit nicht nur in der Anfangsphase	Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte kontinuierlich während des gesamten Prozesses.		x		
			Nachtlärm	116.51 Erste Priorität sollte die Reduzierung des Nachtlärms sein	Der Lärmaktionsplan zielt vor allem auf eine Reduzierung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen für erhebliche Teilde der Norderstedter Bevölkerung. Die nächtlichen Lärmbelastungen sind hierin als Teilmenge enthalten.			x	
				116.52 Abschätzung zu den Gesundheitskosten in der Kosten-Nutzen-Rechnung fehlt	Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich ganz bewusst auf die Verwendung von gut abgesicherten Daten aus der Immobilienwirtschaft, die am Wohungsmarkt erhoben wurden. Für die Berechnung von Kosten für lärmbedingte Krankheiten, Todesfälle und das damit verbundene menschliche Leid liegen nicht annähernd so gute Daten vor, soweit eine Bewertung in Geld nicht ohnehin zynisch ist. Eine Einbeziehung dieser Lärmwirkungen würde die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse, die bereits so eine hohe Wirtschaftlichkeit des Lärmaktionsplans attestieren, nicht grundlegend verändern. Damit ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr vorsichtige Abschätzung der geldwerten Vorteile. Unter Einbeziehung aller Nutzenkomponenten würde sich der Plan noch schneller amortisieren.				x
				116.53 Durch die Mehrfachbelastung Flug- und Straßenverkehr müssen die Richtwerte für den Straßenverkehr angepasst werden. Die jetzige separate Ausweisung ist nicht akzeptabel.	Die Darstellungen des Lärmaktionsplanes entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Die gewünschte Änderung wäre nicht gesetzeskonform. Mehrfachbelastungen sind im Lärmminderungsplan jedoch für das ganze Stadtgebiet ausgewiesen und können bei der Umsetzung des Plans, z.B. bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen, eine wichtige Rolle spielen.				x
				116.54 Anstatt des vorgeschlagenen Lärmbeschwerdemanagements soll ein Lärmmanagement mit einem Lärmschutzbeauftragten und eigenem Budget auch für Werbebroschüren für Fuß- und Radwege (s. Kiel) eingerichet werden.	Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt mit der Lärmminderungsplanung bereits einen für deutsches Recht ungewohnten Mangementansatz. Auch Kiel hat keinen Lärmschutzbeauftragten, sondern einen Radverkehrsbeauftragen, der sich für die Belange der Radfahrer/-innen einsetzt.		x		
117.	[redacted]	[redacted]	Poppenbütteler Straße	117.1 Verkehr auf der Poppenbütteler Straße erzeugt Risse in der Fassade, ab morgens 4.00 Uhr Lärmbelastungen durch hohe und rücksichtslose Geschwindigkeit, Verkehrsführung	Das ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergegeben.	x			

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
				durch Wohngebiet, Verschmutzung durch Aufwirbelung von Dreck					
				117.2 Überqueren der Straße nur an der Pferdeampel (Bade) möglich	Der Lärmaktionsplan sieht Maßnahmen zur Sicherung von Furten vor.		x		
				117.3 Aufgrabungslücken in der Fahrbahn und auf dem Fußweg seit ½ Jahr	Das ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergegeben.	x			
118.	[redacted]	[redacted]		118.1 Stärkung der Rolle des Fahrrads als Verkehrsmittel um innerstädtischen Verkehr zu reduzieren zu wenig beachtet.	Das ist ein Ziel des Lärmaktionsplanes.		x		
				118.2 Positiv aufgefallen ist weit verzweigtes Netz an Rad- und Fußwegen, abseits vom Kfz-Verkehr, ruhig und grün (z.B. Nord-Süd-Achse entlang der Bahnlinie, Erschließung diverser Wohngebiete z.B. Schinkelring, Zwijndrechtring), aber Ost-West-Verbindungen in ähnlicher Qualität fehlen.	Der Ausbau der Haupt-Fahrradrouten – auch in Ost-West-Richtung- ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, der von dem Lärmaktionsplan unterstützt und übernommen wurde. Der Lärmaktionsplan sieht dafür die konkrete Einwerbung von ergänzenden Haushaltsmitteln vor und strebt die Umsetzung bis 2013 an.		x		
				118.3 In den meisten Abschnitten kann nur mit verminderter Geschwindigkeit gefahren werden. Hauptrouten ergänzen mit möglichst vielen Stellen, an denen der Radverkehr hat Vorrang z.B. an Heidbergstraße und Waldstraße hat kreunzemnder Radverkehr Vorfahrt. Auf diesen Routen Trennung vom Fußgängerverkehr.	Der Ausbau der Haupt-Fahrradrouten ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, der von dem Lärmaktionsplan unterstützt und übernommen wurde. Dazu gehört auch die Einrichtung von Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr. Die genannten Querungsstellen an der Waldstraße und der Heidbergstraße sind im Verkehrsentwicklungsplan als Maßnahme zur Sicherung der Furt bzw. Einrichtung einer Überquerungsstelle aufgeführt (s. auch Abb. 7b des Lärmaktionsplanes). Die konkrete Ausführung ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Die Anregung wird verwaltungsintern weitergegeben.			x	
				118.4 Sperren sind zum Teil zu eng und können nicht mit Fahrradhängern passiert werden z.B. südl. Waldstraße am Bahnübergang, Querung Apmannsweg bzw. Hirschkamp auf dem Weg vom SZ Nord zur Ulzburger Straße.	Der Ausbau der Haupt-Fahrradrouten ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, der von der Lärmaktionsplan unterstützt und übernommen wurde. Die konkrete Ausführung ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Die Anregung wird verwaltungsintern weitergegeben.			x	
				118.5 Fahrlässig entgegen der Fahrtrichtung aus Nebenstraßen kommende Radfahrer führen zu Beinahe-Zusammenstößen.	Das Verkehrsverhalten ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
				118.6 An Einmündungen und Hofausfahten große Gefahr, übersehen zu werden insbesondere bei Radweg für beide Richtungen (z.B. Friedrichsgebr Weg/ Ecke Stetiner Straße, Ulzburger Straße/ Waldstraße).	Der Ausbau der Haupt-Fahrradrouten ist Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung, der von dem Lärmaktionsplan unterstützt und übernommen wurde. Grundsätzlich sollen Radwege, die in beide Richtungen führen baut werden bzw. die Anlage eines weiteren Radweges erfolgen. Dies ist aber Platzgründen nicht immer möglich. Die konkrete Ausführung ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Die Anregung wird verwaltungsintern			x	

Nr.	[redacted]	[redacted]	Thema	**Eingabe/Anregung**	**Abwägungsvorschlag**	Abwägungs-ergebnis			
						k	b	tb	nb
					weitergegeben				
				118.7 Fahrradweg auf Rathausallee im Bereich der Arkaden keine Sichtverbindung mit Fußgängern.	Die konkrete Ausführung ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Die Anregung wird verwaltungsintern weitergegeben	x			
				118.9 Hinweise zu mangelden Ausführungen der Radwege (abgesenkter Bordstein bei Hofeinfahrten, Wurzeln drücken Pflastersteine hoch, Schlenker bei Querung von Seitenstraßen, Engpässe an Bushaltestellen)	Die konkrete Ausführung ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Die Anregung wird verwaltungsintern weitergegeben	x			
				118.9 Anlegen von Radfahrstreifen im innerstädtischen Bereich.	Fahrradstraßen werden grundsätzlich für ein sinnvolles Angebot gehalten und für einen Teilabschnitt des Netzes im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.		x		
				118.10 Zu wenig Fahrradabstellanlagen am Herold-Center zu bestimmten Zeiten.	Der Verkehrsentwicklungsplan hat einen Mangel an ausreichenden Abstellanlagen im Bereich des Herold-Centers ermittelt. Der Lärmaktionsplan empfiehlt im Rahmen der Prüfung für eine Erweiterung eine Marktanalyse, ob die Einrichtung einer Fahrradstation in Kombintion mt anderen Dienstleistungen umsetzbar wäre.		x		