

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

Träger öffentlicher Belange

Grün=keine Änderung

Orange=Nicht LMP relevant

rot=Hinweis wird geprüft/übernommen

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
52.	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Herr Bock	Mercatorstr. 9, 24106 Kiel	Temporeduzierung	<p>52.1 Temporeduzierungen auf den Hauptverbindungsstraßen können nicht nachvollzogen werden. Die Bestimmungen der StVO (§45 Abs. 9) zur Reduzierung des Verkehrslärms setzen voraus, dass die Maßnahmen zwingend geboten sind, um eine wirksame Lärminderung zu erreichen.</p>	<p>Die 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, verdickeht sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten (s. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung und Urteil des VG Düsseldorf vom 7.04.2005, Az.: 6 K 6832/03). Die Maßnahme muss zur Lösung des Problems beitragen. Die Geschwindigkeitsreduzierung muss zu einer spürbaren Lärmreduzierung führen (was bei einer Senkung von 50 km/h auf 30 km/h nach den anzuwendenden Regeln der Fall ist). Andere dürfen darunter nicht leiden. Es darf durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärminderungsplanung wäre. 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.</p>				x
			Temporeduzierung	<p>52.2 Eine pauschale verkehrsrechtliche Temporeduzierung ist nicht zulässig, da Wirksamkeit nicht nachvollziehbar</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht keine pauschale verkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen vor. Diese einfache, kostengünstige und vielfach bewährte Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastungen wird gezielt in den Bereichen vorgesehen, die hohe Lärmbetroffenheiten aufweisen. Im Übrigen werden die rechtlichen Anforderungen an eine Temporeduzierung im Einzelfall nachzuweisen sein.</p>				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Zeitliche Sperrung	<p>52.3 Bei der zeitlichen Sperrung von Straßen, auch für nur bestimmte Verkehrsarten, ist die Funktion der Straße von besonderer Bedeutung. Beschränkungen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind wegen der Verbindungsfunktion nur möglich bei zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit und dem Schutz der Straße selbst. Des Weiteren müssen dann Regelungen vorgesehen sein, die eine alternative Verkehrsführung des gesperrten Verkehrs sicherstellen. Dazu müssen die Ausweichrouten in einem für den Verkehr ausreichenden Zustand sein. Zudem ist die Bedarfsumleitung für die A 7 betroffen.</p>	<p>Die Lenkung des Lkw-Verkehrs soll in drei Stufen umgesetzt werden: In Deutschland sterben nach Aussagen des Umweltbundesamtes mittlerweile mehr Menschen an den Folgen von Straßenverkehrslärm als durch Verkehrsunfälle. Der Lkw-Verkehr trägt dazu überproportional stark bei.</p> <p>Die Lenkung des Lkw-Verkehrs auf relativ konfliktarme Trassen 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 klassifizierten Straßennetz von Norderstedt genutzt werden.</p> <p>Kurzfristig ist eine Verkehrslenkung mit einer weitgehenden Bündelung auf die vorhandenen Straßen des zukünftigen Ringes vorgesehen, die über eine stringente Wegweisung erreicht werden soll (Positivbeschilderung).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Wirkung des Lkw-Lenkungskonzeptes wird durch die Verwaltung überprüft. Verbleiben erhebliche Lkw-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. Zudem soll die Bedarfsumleitung der A 7 von Ulzburger Straße auf die Schleswig-Holstein-Straße verlegt werden. Die Beschränkung der Zufahrt für Lkw nachts gemäß § 45 (1) 3. StVO erscheint auch in Verbindung mit § 45 (9) anordnungsfähig.</p>			x	
			Verkehrslagerung	<p>52.4 Verlagerung von Verkehren vom klassifizierten Straßen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz nicht zulässig</p> <p>52.5 Die Polizeidirektion Segeberg als Anhörungsbehörde stimmt den geplanten Temporeduzierungen und nächtlichen Sperrungen des Lkw-Verkehrs, insbesondere im Vorbehaltsnetz, nicht zu.</p>	<p>Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt und geprüft.</p> <p>In Deutschland sterben nach Aussagen des Umweltbundesamtes mittlerweile mehr Menschen an den Folgen von Straßenverkehrslärm als durch Verkehrsunfälle. Der Lkw-Verkehr trägt dazu überproportional stark bei.</p> <p>Die Lenkung des Lkw-Verkehrs auf relativ konfliktarme Trassen 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. Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt ist zu überprüfen, wobei die Verbindungsqualitäten der Straßen und deren</p>		x		x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						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 und Lkw-Durchfahrverboten nicht so hoch.				
53.	Deutsche Post Real Estate Germany GmbH Regionalbereich Bremen, Kathrin Koschwitz	Überseering 30, 22297 Hamburg	Betriebsgeräusche	53.1 Es muss mit Betriebsgeräuschen gerechnet werden, die vom Gelände der Deutschen Post World Net ausgehen	Die Abstimmung mit dem Staatlichen Umweltamt Itzehoe und dem LANU hat ergeben, dass dieser Standort für die Lärminderungsplanung nicht als lärmrelevant einzustufen ist.	x			
			Lieferverkehr	53.2 Anlieferung erfolgt über Langenharmer Weg per 14 t-Lkw mit Anhänger (3 Lieferungen bereits vor 6.00 Uhr)	Im Lärmaktionsplan ist vorgesehen, dass Anliegerverkehre weiter möglich bleiben müssen. Es ist allerdings auch das Bestreben der Stadt, über Gespräche und einvernehmliche Regelungen (z. B. eine optimierte Logistik) zu Lösungen zu gelangen, die einen Schutz der Anwohner zumindest in den Nachtstunden gewährleisten.		x		
54.	Hamburger Hochbahn AG, Abteilung Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Brandschutz, Ingomar Spieß	Steinstraße 20, 20095 Hamburg	ÖPNV	54.1 Ausweitung und Förderung des ÖPNV auf hohem Standard (Fahrzeugtyp DT4 der U1 der Hochbahn liegt 8 dB(A) unter dem entsprechenden Grundwert der gültigen Berechnungsvorschriften für U-Bahn-Fahrzeuge) hat positive Auswirkungen auf den Lärm. Ab 2009 ersetzt DT5 den älteren DT3.	Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die außerordentlich hohe Bedeutung des guten Hochbahnangebots. Im Bereich der U-Bahnstrecke sind derzeit keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.	x			
			Koordinierung der Signalanlagen	54.2 Optimierung der Steuerungsstrategien hinsichtlich der Bedürfnisse der Emissionsreduzierung bei gleichzeitiger Bevorrechtigung und Beschleunigung des Busverkehrs	Die in Norderstedt eingeführte Busbeschleunigung arbeitet bereits in diese Richtung. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans stehen dem nicht entgegen.		x		
			Förderung des Umweltverbundes	54.3 Basisinformationen zur Benutzung des Nahverkehrs auf elektronischen Übertragungswegen sollen in Form von mobilen Anwendungen (Internet, w-Lan, Infrarot,	Die Bereitstellung von Basisinformationen zur Benutzung des Nahverkehrs ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Zuständig sind die Verkehrsgesellschaft Norderstedt in Zusammenarbeit mit dem HVV. Die Anregung einer Einrichtung von Multimedia-Internet-Terminals		x		

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lärmschutz	Bluetooth) von HHA verfolgt werden. Zur Stärkung des Umweltverbundes soll die Einrichtung von Multimedia-Internet-Terminals an ausgewählten Bushaltestellen in Lärmaktionsplan aufgenommen werden (wilhelm.tel GmbH als Partner).	wird für die geplanten Mobilpunkte im Lärmaktionsplan berücksichtigt.				
			Kfz-Verkehr, Verlangsamung	54.4 Fahrzeuge der Hochbahn genügen den aktuellen gültigen Umweltauflagen und entsprechende Maßnahmen zur Schallreduzierung (Schallabsorptionsmatte im Motorraum, Seitenwänden, Fahrzeugdach sowie Kapselung des Motors) wurden realisiert.	Die Einhaltung der gesetzlichen Mindestanforderungen wird nicht angezweifelt. Im Interesse eines umweltfreundlichen Betriebs sollte es dennoch das Ziel sein, Fahrzeuge mit einem höheren Standard einzusetzen.	x			
			Entschleunigung	54.5 Wirtschaftliche Belange für Busverkehr müssen abgewogen werden	Vor der Einführung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen werden die Belange des ÖPNV abgewogen. Die Kosten-Nutzen-Analyse für den Lärmaktionsplan belegt die ausgesprochen hohe Wirtschaftlichkeit der Planung.		x		
			Marommer Str.	54.6 Wie wirken sich die in Teilabschnitten beabsichtigte Entschleunigung des ÖPNV auf seine Chancen, den Modal Split wirksam in Richtung Umweltverbund zu verschieben, aus?	Es ist keine „Entschleunigung des ÖPNV“ vorgesehen. Der Lärmaktionsplan wird den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes verschieben.	x			
				54.7 Geschwindigkeitsreduzierung auf der Marommer Straße ist gerade noch akzeptabel.	Die Frage der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen ist im Lärmaktionsplan stets berücksichtigt worden.		x		
55.	SVG Südholste in Verkehrsservicegesellschaft mbH, Claudius Mozer	Ochsenszoller Str. 147, 22848 Norderstedt	Temporeduzierung	55.1 Sehr problematisch für ÖPNV, wenn das bestehende Fahrplan- und Anschlussgefüge nur durch erhöhten Aufwand (Fahrzeuge, Personal) aufrechterhalten werden kann	Ziel ist es, die Maßnahmen ohne die angesprochenen gravierenden Änderungen umzusetzen. Der Lärmaktionsplan zielt darauf ab, den Verkehr zu verstetigen, was die Fahrplantreue für den Busverkehr Szenario A und Szenario B – mit der Berücksichtigung von 2 zusätzlichen Fahrzeugen einschließlich Personal – werden aktuell nicht weiter verfolgt.		x		
			ÖPNV	55.2 Kann zu Attraktivitätsverlust und sinkender Nachfrage bei Bus und U-Bahn führen, Nachfrageverlagerung vom ÖPNV auf den MIV denkbar	Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans zielen insgesamt ausdrücklich auf eine Stärkung des ÖPNV. Der Lärmaktionsplan wird durch das Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen den Modal Split deutlich zugunsten des Umweltverbundes verschieben.	x			
			ÖPNV	55.3 Aus der Lärmreduzierung resultierende Mehrkosten im ÖPNV müssen nach dem Verursacherprinzip von der Stadt Norderstedt getragen werden	Mehrkosten sind nicht nachgewiesen und auch nicht zu erwarten. Dennoch wurde im Szenario B, das nach Beschluss des zuständigen Ausschusses nicht mehr weiter verfolgt wird, sicherheitshalber auch mit Mehrkosten kalkuliert; die Kosten-Nutzen-Analyse zeigt auf, dass der ökonomische Nutzen auch in diesem Fall weit höher ist.			x	

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
56.	Polizeirevier Norderstedt, Herr Hädicke-Schories	Europaallee 24, 22850 Norderstedt	Temporeduzierung	<p>56.1 Keine Zustimmung zur Temporeduzierung auf dem Vorbehaltsnetz, da die Polizei eine hohe Akzeptanz der Autofahrer zur Temporeduzierung in den Wohnquartieren registriert; von daher sind lärmberuhigende Zonen schon fast flächendeckend vorhanden.</p> <p>56.2 Die verkehrliche Hauptlast soll und muss das Vorbehaltsnetz aufnehmen (§ 45 StVO und Lärmschutz-Richtlinien-StV), da die Verkehrsmengen von häufig 20-25.000 Kfz/24h sonst nicht mehr störungsfrei bewältigt werden können.</p>	<p>In Deutschland sterben nach Aussagen des Umweltbundesamtes mittlerweile mehr Menschen an den Folgen von Straßenverkehrslärm als durch Verkehrsunfälle.</p> <p>Die 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:</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>Andere dürfen darunter nicht leiden. Es darf durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärminderungsplanung wäre.</p> <p>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.</p> <p>Diese Zielsetzung ist unstrittig. Daran ändert auch der Lärmaktionsplan nichts. Die Anordnung von Tempo 30 auf ausgewählten kurzen Abschnitten mit einer besonders hohen Lärmbetroffenheit soll und wird keine erhebliche Verdrängung in das untergeordnete Straßennetz hervorrufen, wie das Verkehrsmodell für Norderstedt aufgezeigt hat. Zusätzlich ist im Zusammenhang mit der verkehrsrechtlichen Anordnung noch einmal im Einzelfall nachzuweisen, dass durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden wird. Eine solche Problemverschiebung</p>				x
						x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Schilderhäufung	56.3 Problematik der Schilderhäufung bei rechtssicherer Ausweisung	<p>würde auch der Zielsetzung der Lärminderungsplanung widersprechen. Laut der Verkehrszählung 2004 werden die aufgeführten Verkehrsmengen von 20-25.000 Kfz/24h nur an den ausgewiesenen Lärmbelastungsschwerpunkten der Ulzburger, der Niendorfer und der Poppenbütteler Straße erreicht. Alle weiteren Straßenabschnitte liegen meist deutlich unter 20.000 Kfz/24h, so dass eine wesentliche Störung des Verkehrsflusses nicht zu erwarten ist.</p> <p>Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt ist darüber hinaus 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.</p> <p>Der Lärminderungsplan soll eine Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen verringern helfen. Immerhin sterben nach Berechnungen des Umweltbundesamtes in Deutschland mehr Menschen an den Folgen von Straßenverkehrslärm als an Verkehrsunfällen.</p> <p>Das aufgeworfene Problem einer möglichen Schilderhäufung ist im Verhältnis dazu als weniger gravierend einzustufen. Wenn zusätzliche Schilder nötig werden, sollen sie auf das notwendige Minimum begrenzt werden.</p> <p>Zu diesem Zweck soll die Lenkung des Lkw-Verkehrs in drei Stufen umgesetzt werden:</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>			x	
			Überwachung	56.4 Überwachung und Sanktionierung der Verbote	<p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Diese Aufgabe ist gemäß der rechtlichen Zuständigkeit in genau der gleichen Weise wie die Überwachung aller anderen bestehenden und</p>	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Segeberger Chaussee	56.5 Beidseitige Radwege vom Knoten Ochsenzoll bis Poppenbütteler Straße vorhanden. Forderung des Radwegausbaus in Richtung Segeberg	rechtlich zulässigen Verbote von der Polizei zu leisten. Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt.		x		
			Oberfläche	56.6 Oberflächenerneuerung	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			Glashütter Damm	56.7 Kein Handlungsbedarf an der Einmündung Glashütter Damm, da nicht mehr Unfallschwerpunkt	Die vorgesehene Querungssicherung ergibt sich aus dem Radroutenkonzept und nicht aus der Unfalllage. Sie dient der Förderung und Qualitätssteigerung des Radverkehrs.				x
			Querungssicherung	56.8 Querungssicherung "Ruhige Gebiete" muss im Konsens zum Radroutennetz stehen.	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt. Konkrete Lage und Ausführung der Querungssicherungen für Ossenmoorpark, Wittmoor und Tarpenbek-Wanderweg werden bei der Ausführungsplanung mit dem Radroutenkonzept abgestimmt.		x		
			Ohechauss ee	56.9 Massive Verkehrsverlagerung durch Linksabbiegeverbot wird abgelehnt, da im Zusammenhang mit Ausbau Knoten Ochsenzoll ebenfalls ein Linksabbiegeverbot in die Ochsenzoller Straße vorgesehen ist.	Das im LMP ursprünglich vorgesehene Linksabbiegeverbot in die Tannenhofstr. ist aufgrund der Planungen zum Knoten Ochsenzoll nicht zu realisieren. Eine Verkehrsverlagerung auf andere sensible Straßenzüge widerspricht auch der Zielsetzung des Lärmaktionsplans. Die in der Tannenhofstr lebenden Menschen sind allerdings stark von Lärm betroffen. Zum Schutz dieser Menschen soll der Bereich zwischen Ochsenzoller Str. / Ohechaussee / Bebauungsgrenze zum Scharpenmoorpark einer gesonderten Verkehrsuntersuchung unterzogen werden. Ziel dieser Untersuchung ist es, dort andere Möglichkeiten zur Verringerung der nachteiligen Verkehrsauswirkungen zu finden.		x		
			Rad-Verkehr	56.10 Radverkehrsanlage ist fast auf der kompletten Ortsdurchfahrt bereits StVO-konform hergestellt	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt.		x		
			Lückenschluss	56.11 Lückenschluss ab der Einmündung "In de Tarpen" in Richtung Westen	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			Oberfläche	56.12 Oberflächenerneuerung	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			LSA-Steuerung	56.13 Hintergründe der Anpassung der LSA-Steuerung an den Knotenpunkten Ochsenzoller Str. und Hempberg sind nicht bekannt	Die Maßnahme ist aus dem Radverkehrskonzept zur Verkehrsentwicklungsplanung übernommen; sie soll die Wartezeiten für Radfahrer verkürzen. Sie ist als notwendige Maßnahme im Zusammenhang mit dem Veloroutenausbau aufgeführt. Der Lärmaktionsplan unterstützt diese Maßnahme und übernimmt sie. Er sieht dafür die konkrete Einwerbung von ergänzenden Haushaltsmitteln vor und strebt die Umsetzung bis 2013 an.	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Querungssicherung	56.14 Querungssicherung "Ruhige Gebiete" muss im Konsens zum Routennetz stehen	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt. Konkrete Lage und Ausführung der Querungssicherungen zum Ruhigen Gebiet Scharpenmoorpark, Ohemoor und Landschaftsraum Staatsforst Rantzau / Garstedter Feldmark werden bei der Ausführungsplanung mit dem Radroutenkonzept abgestimmt.	x			x
			Ulzburger Straße	56.15 Lkw-Nachfahrverbot ist ohne Ausweisung von Alternativrouten abzulehnen	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 zur weiter gehenden Entlastung von Wohnbereichen 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. Alternativrouten quer durch die Stadt werden dann nicht mehr benötigt; alle Gewerbegebiete sind verkehrlich gut erreichbar und die Belastungen der Bevölkerung und des innerstädtischen Straßennetzes werden minimiert.				x
			Ringkonzeption	56.16 Zustimmung zu der Ringkonzeption über die Straßenzüge Niendorfer Str./ O-&-W-Str. im Westen, dem Lückenschluss an die Kothla-Järve-Str. im Norden, der Schleswig-Holstein-Straße im Osten und der B 432 im Süden	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern. Das Ringkonzept schafft die Voraussetzungen für die Lkw-Lenkung über diese Straßen des Vorbehaltsnetzes.		x		
			Lkw-Verkehr	56.17 Tonnagebegrenzung auf der Ulzburger Straße: statt auf 3,5 t erscheinen 7,5 t ausreichend	Die Berechnung der strategischen Lärmkarten geht zur Berechnung des Lkw-Anteils und dem daraus resultierenden Straßenverkehrslärm von >2,8 t zur Definition von Lkw aus. Der Lärmaktionsplan orientiert sich an der in der Verkehrsplanung (und in Verkehrszählungen) üblichen Definition von 3,5 t. Nach Umsetzung des Ringstraßen-Konzepts kann die Verkehrszusammensetzung erhoben werden, um zu prüfen, ob bei einer Beschränkung auf 7,5 t eine ausreichende Lärminderung erreicht werden kann.	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Mautstellent erminal	56.18 Verlagerung der 3 Mautstellenterminals an der Ulzburger Str. erst nach Umsetzung der Lkw-Ringkonzepion	Maßnahmen, die kurzfristig zur Lärmentlastung beitragen können, sollten auch kurzfristig genutzt werden, gerade angesichts des hohen Beitrags von Lkw zur Lärmbelastung. Die innerörtlichen Maut-Terminals haben heute nicht mehr die hohe Bedeutung wie zum Zeitpunkt der Einführung.				x
			„Grüne Welle“	56.19 "Grüne Welle bei 40 km/h" unrealistisch, da schon Rückbau der Fahrbahnbreite auf 6,5 m in Verbindung mit zahlreichen Grundstückszufahrten der anliegenden Waren- und Dienstleistungsunternehmen eine Vorbeifahrt an den Abbiegeverkehren nicht zulässt und dem Vorhaben widerspricht	Die Passage wird aus dem Lärmaktionsplan gestrichen.		x		
			Temporedu zierung	56.20 Aufstauung und Verlagerung von Verkehren durch Temporeduzierung	Eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs erfolgt laut Verkehrsmodell im Wesentlichen auf die SH-Straße. Dies ist ausdrückliches Ziel des Lärmaktionsplans. Rückstaus sind deshalb, zumindest nach einer Einführungs- und Eingewöhnungsphase, nicht zu erwarten. Die vom Verkehrsmodell angezeigten geringfügigen Verlagerungen in das untergeordnete Netz konnten durch eine Optimierung der Planung (Ertüchtigung von Knotenpunkten an der SH-Str.) beseitigt werden.				x
			ÖPNV	56.21 Mit dem System der LSA-Busbeschleunigung hat der ÖPNV schon heute eine hohe Förderungsstufe erreicht, Im Abwägungsprozess zur Einrichtung von Busbuchten/ Buskaps fanden beide Varianten Berücksichtigung. Weitergehender Handlungsbedarf wird nicht gesehen.	Auch wenn die ÖPNV-Qualität bereits gut ist, kann und soll sie weiter verbessert werden. Die Einrichtung von Buskaps erlaubt neben der Beschleunigung des Busverkehrs auch eine ausreichende Ausweitung von Rad- und Fußwegeflächen gemäß StVO im Bereich der Haltestellen.				x
			LSA- Steuerung	56.22 Hintergründe zur Anpassung der LSA-Steuerung an den Knotenpunkten Buchenweg, Ochsenzoll, Harckesheyde und Quickborner Straße sind nicht bekannt	Die Maßnahme ist aus dem Radverkehrskonzept zur Verkehrsentwicklungsplanung übernommen; sie soll die Wartezeiten für Radfahrer verkürzen. Sie ist dort als notwendige Maßnahme im Zusammenhang mit dem Veloroutenausbau aufgeführt. Der Lärmaktionsplan unterstützt diese Maßnahme und übernimmt sie. Er sieht dafür die konkrete Einwerbung von ergänzenden Haushaltsmitteln vor und strebt die Umsetzung bis 2013 an.	x			
			Rad- Verkehr	56.23 Radwegausbau vom Knoten Ochsenzoll in Richtung Norden bis Rathausallee nicht notwendig, da zwischenzeitlich mit Umbau des südlichen Abschnitts der Ulzburger Straße vorhanden. Forderung des Radwegausbaus von Rathausallee in Richtung Norden insbesondere mit Blick auf das Unfalllagebild .	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt.		x		
			Furtsicheru ng	56.24 Kein Handlungsbedarf für Fuftsicherung am Knotenpunkt Langenharmer Weg, da LSA	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt.		x		

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
				vorhanden.					
			Querungssicherung	56.25 Querungssicherung "Ruhige Gebiete" muss im Konsens zum Routennetz stehen	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt.		x		
			Alter Kirchweg / Stonsdorfer Weg	56.26 Beide Straßen münden am Knotenpunkt Ulzburger Str. in die Rathausallee und bilden gemeinsam mit dem Langenharmer Weg die Verkehrsmittelachse der Stadt. Eine nächtliche Temporeduzierung ist aufgrund der Verkehrsmenge und der Schilderhäufung gem. § 45 StVO und Lärmschutz-Richtlinie-StV abzulehnen und nicht polizeilich zu überwachen.	Aus Lärmschutzgründen ist diese Maßnahme in Anbetracht der hohen Belastungen und Betroffenheiten unverzichtbar.				x
			Furtsicherung	56.27 Keine Notwendigkeit für eine Furtsicherung erkennbar, da Alter Kirchweg / Stonsdorfer Weg über den lichtsignalisierten Knotenpunkt "Marktplatz" verlaufen und so keine direkte Verbindung zur Falkenbergstr. haben	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt. Vorschlag ist durch die zwischenzeitliche Umgestaltung des Harksheider Marktplatzes und Umgestaltung der lichtsignalgesteuerten Querungen nicht mehr notwendig.		x		
			Rad-Verkehr	56.28 Zustimmung zu Radroutenplanung/-ausbau	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			stadtgestalterischer Umbau	56.29 Stadtgestalterische Umbaumaßnahmen mit Querungsstellen sind aufgrund fehlenden Bedarfs entbehrlich	Die Maßnahme ist aus dem Radverkehrskonzept zur Verkehrsentwicklungsplanung übernommen. Sie ist dort als notwendige Maßnahme im Zusammenhang mit dem Veloroutenausbau aufgeführt. Da dies auch den Zielen des Lärmaktionsplans entspricht, unterstützt dieser den Ausbau der beidseitigen Radwege insbesondere im Bereich westlichen des Alten Kirchenweges. Eine Querungsstelle am Alten Kirchenweg im Bereich der Bushaltestelle Uhlenkamp ist bereits vorhanden. Gesicherte Querungshilfen für den zentralen und verstärkt genutzten Tarpenbek-Wanderweg und die Bushaltestelle Romintener Weg fehlen nach wie vor.			x	
			<u>Langenharmer Weg</u>	56.30 Straße bildet mit den Straßenzügen Alter Kirchweg und Stonsdorfer Str. Verkehrsmittelachse der Stadt. Eine nächtliche Temporeduzierung ist aufgrund der Verkehrsmenge und der Schilderhäufung gem. §45 StVO abzulehnen und nicht polizeilich zu überwachen	Aus Lärmschutzgründen ist diese Maßnahme in Anbetracht der hohen Belastungen und Betroffenheiten unverzichtbar.				x
			Furtsicherung	56.31 Furtsicherung an der Falkenbergstr. erfolgt mittels Kreisverkehrsplatz in Verbindung mit Fußgängerüberwegen an allen vier Straßeneinmündungen, daher kein weiterer Handlungsbedarf	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung berücksichtigt.		x		

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Rad-Verkehr	56.32 Zustimmung zu Radroutenplanung/-ausbau	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.	x			
			Langenharmer Weg	56.33 Auf dem Abschnitt Langenharmer Weg von der Schleswig-Holstein-Straße bis zur Ulzberger Str. sind zwei Kreisverkehrsplätze und bereits 2 FLSA vorhanden, daher kein weiterer Handlungsbedarf	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung teilweise berücksichtigt. Allerdings wird der Bedarf für eine gesicherte Querungshilfe in Höhe der Bushaltestelle - im westlichen Bereich des Langenharmer Wegs bei der Einmündung Langenharmer Ring (West) - weiterhin gesehen. Die nächste LSA befindet sich für Fußgänger/-innen in relativ weiter Entfernung. Die genaue Lage und Ausführung ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären.			x	
			Harckesheyde	56.34 Die Straße Harckesheyde verbindet das Gewerbegebiet Oststraße mit der Ulzburger Str. Eine nächtliche Temporeduzierung ist aufgrund der Verkehrsmenge und der Schilderhäufung gem. § 45 StVO abzulehnen und nicht polizeilich zu überwachen	Aus Lärmschutzgründen ist diese Maßnahme in Anbetracht der hohen Belastungen und Betroffenheiten unverzichtbar.				x
			Lkw-Verbot	56.35 Lkw-Nachfahrverbot ist ohne Ausweisung von Alternativrouten abzulehnen	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 zur weiter gehenden Entlastung von Wohnbereichen 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. Alternativrouten quer durch die Stadt werden dann nicht mehr benötigt; alle Gewerbegebiete sind verkehrlich gut erreichbar und die Belastungen der Bevölkerung und des innerstädtischen Straßennetzes werden minimiert.				x
			Ringkonzeption	56.36 Zustimmung zu der Ringkonzeption über die Straßenzüge Niendorfer Str./ O-&W-Str. im Westen, dem Lückenschluss an die Kothla-Järve-Str. im Norden, der Schleswig-Holstein-Straße im	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern. Das Ringkonzept schafft die Voraussetzungen für die Lkw-Lenkung über diese Straßen des Vorbehaltsnetzes.		x		

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Verkehr	Osten und der B 432 im Süden 56.37 Tonnagebegrenzung auf der Ulzburger Straße: statt auf 3,5 t erscheinen 7,5 t ausreichend	Die Berechnung der strategischen Lärmkarten geht zur Berechnung des Lkw-Anteils und dem daraus resultierenden Straßenverkehrslärm von >2,8 t zur Definition von Lkw aus. Der Lärmaktionsplan orientiert sich an der in der Verkehrsplanung (und in Verkehrszählungen) üblichen Definition von 3,5 t. Nach Umsetzung des Ringstraßen-Konzepts kann die Verkehrszusammensetzung erhoben werden, um zu prüfen, ob bei einer Beschränkung auf 7,5 t eine ausreichende Lärminderung erreicht werden kann.	x			
			Friedrichsgeber Weg	56.38 Temporeduzierung führt zu Aufstauung und Verlagerung von Verkehren	Im Lärmaktionsplan ist hier nur ein kurzer, besonders stark von Lärm belasteter Abschnitt, für Tempo 30 vorgesehen. Negative Auswirkungen konnten im Verkehrsmodell nicht nachgewiesen werden.				x
				56.39 Die O&W-Str. wird mit einer nordöstlichen Bogentrassierung an den Friedrichsgaber Weg und die Ulzburger Str. angebunden, so dass eine deutliche verkehrliche Entlastung zu erwarten ist, daher besteht kein weiterer Handlungsbedarf	Hinweis wird aufgenommen. Um Übergangslösungen zu vermeiden, kann angesichts der absehbaren nächsten Stufe des Ausbaus der Ringstraße und der damit verbundenen Entlastung dieses Bereichs auf die Maßnahme verzichtet werden.		x		
			Furtsicherung	56.40 Furtsicherungen sind durch LSA-Regelungen bereits vorhanden, deshalb besteht kein weiterer Handlungsbedarf	Der Hinweis wird aufgenommen. Mit der Realisierung der verlängerten O&W.-Straße und der damit voraussichtlich verbundenen wesentlich geringeren verkehrlichen Belastung auf dem Friedrichsgaber Weg zwischen Rathausallee und AKN ist die verkehrsberuhigende Ausgestaltung dieses Abschnittes zu überprüfen.		x		
			Rad-Verkehr	56.41 Zustimmung zum Ausbau/Erweiterung der Radroutenplanung	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			stadtgestalterischer Umbau	56.42 Stadtgestalterische Umbaumaßnahmen mit Querungsstellen sind aufgrund fehlenden Bedarfs entbehrlich	Hinweis wird aufgenommen. Mit der Realisierung der verlängerten O&W.-Straße und der damit verbundenen wesentlich geringeren erwarteten verkehrlichen Belastung auf dem Friedrichsgaber Weg zwischen Rathausallee und AKN ist die verkehrsberuhigende Ausgestaltung dieses Abschnittes zu überprüfen.		x		
			<u>Waldstr.</u>	56.43 Temporeduzierung führt zu Aufstauung und Verlagerung von Verkehren	Im Lärmaktionsplan ist hier nur ein kurzer, besonders stark von Lärm belasteter Abschnitt, für Tempo 30 vorgesehen. Negative Auswirkungen konnten im Verkehrsmodell nicht nachgewiesen werden.				x
				56.44 Die O&W-Str. wird mit einer nordöstlichen Bogentrassierung an den Friedrichsgaber Weg und die Ulzburger Str. angebunden, so dass eine deutliche verkehrliche Entlastung zu erwarten ist, daher besteht kein weiterer Handlungsbedarf	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans geprüft.	x			
			Furtsicherung	56.45 Furtsicherungen sind durch LSA-Regelun-	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. An der Kreuzung			x	

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			ng	gen bereits vorhanden, deshalb besteht kein weiterer Handlungsbedarf	Friedrichsgaber Weg ist eine LSA vorhanden. Dies gilt nicht unmittelbar für den stark genutzten, zentralen kombinierten Geh- und Radweg entlang der Bahn.				
			Rad-Verkehr	56.46 Zustimmung zum Ausbau / Erweiterung der Radroutenplanung	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			stadtgestalterischer Umbau	56.47 Stadtgestalterische Umbaumaßnahmen mit Querungsstellen sind aufgrund fehlenden Bedarfs entbehrlich	Mit der Realisierung der verlängerten O&W.-Straße und der damit verbundenen erwarteten verkehrlichen Entlastung auf der Waldstr. ergibt sich die Chance, diese Straße städtebaulich aufzuwerten und für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten. Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt soll ohnehin überprüft werden, wobei die Verbindungsqualitäten der Straßen und deren städtebauliche Funktionen (Aufenthaltsqualitäten) in die Beurteilung einfließen sollen (nach RAS-N, ab 2008: RIN). Für die Waldstr. ist eine Abstufung frühestens ab Inbetriebnahme der verlängerten O&W-Str. denkbar.				x
			<u>Rathaus-allee</u>	56.48 Temporeduzierung führt zu Aufstauung und Verlagerung von Verkehren	Die Befürchtung ist unbegründet. Das Verkehrsmodell zeigt keine erheblichen Verkehrsverlagerungen. Das ist auch plausibel, weil der Lärmaktionsplan mit einem aufeinander abgestimmten Maßnahmenbündel gerade gegen solche unerwünschten Effekte ausgerichtet ist.				x
			ÖPNV	56.49 Die ÖPNV-Beschleunigung ist anzupassen, die Verluste der Taktzeitfrequenz mit der dadurch steigenden Anzahl der einzusetzenden Fahrzeuge abzuwägen	Die Busbeschleunigung ist auch durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht gefährdet. Das für den Lärmaktionsplan jetzt nicht mehr vorgesehene Szenario B hatte vorsichtshalber mit zwei zusätzliche Fahrzeuge für den Fall gerechnet, das auf der Ulzburger Str. abschnittsweise Tempo 30 vorgesehen würde.				x
			Rad-Verkehr	56.50 Nicht benutzungspflichtige Radwege sind auf beiden Seiten vorhanden. Radfahrstreifen nur bei einer DTV <10.000 Kfz/h ausweisen	Nicht benutzungspflichtige Radwege entsprechen nicht dem Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt, die eine spürbare Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund ermöglicht. Die Aussage zu Radfahrstreifen entspricht nicht dem Stand der Technik.				x
			Parkraummanagement	56.51 Parkraummanagement und Beteiligung der Wohnungswirtschaft sind genauer zu erläutern	Die Hintergründe und Ziele für diese Maßnahmen sind im Lärmaktionsplan erläutert. Die Parkraumbewirtschaftung soll dabei auch das vorhandene private Parkraumangebot berücksichtigen, um den Bau von zusätzlichen teuren öffentlichen Parkplätzen gegenüber leerstehenden Parkangeboten zu vermeiden. Die dort vorgesehene Machbarkeitsstudie soll die Details präzisieren.			x	
			Berliner Allee	56.52 An der Berliner Allee befindet sich eine P&R-Anlage, der ZOB/ U-Bahnhof Garstedt, ein Einkaufszentrum und dadurch viel Zulieferverkehr. Es entstehen zusätzliche Belastungen und ein logistisches Problem bei nächtlichem Lkw-Fahrverbot ab 3,5 t	Entlang der Berliner Allee sind sehr viele Menschen von Lärm betroffen. Dadurch werden hier Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Auf der Berliner Allee sieht der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vor, die die Erreichbarkeit einschränken würden. Das nächtliche Lkw-Fahrverbot ab 3,5 t stellt allenfalls logistische Anforderungen an die Belieferung des Einkaufszentrums. Diese sind grundsätzlich lösbar. Für				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Ochsenzoller Str.	56.53 An der Ochsenzoller Str. befindet sich eine P&R-Anlage, der ZOB/ U-Bahnhof Garstedt, ein Einkaufszentrum und dadurch viel Zulieferverkehr. Es entstehen zusätzliche Belastungen und ein logistisches Problem bei nächtlichem Lkw-Fahrverbot ab 3,5 t	unverzichtbare nächtliche Transporte gilt ohnehin die Ausnahmeregelung für den Anliegerverkehr. Entlang der Ochsenzoller Str. sind sehr viele Menschen von Lärm betroffen. Dadurch werden hier Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Auf der Ochsenzoller Str. sieht der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vor, die die Erreichbarkeit einschränken würden. Das nächtliche Lkw-Fahrverbot ab 3,5 t stellt allenfalls logistische Anforderungen an die Belieferung des Einkaufszentrums. Diese sind grundsätzlich lösbar. Für unverzichtbare nächtliche Transporte gilt ohnehin die Ausnahmeregelung für den Anliegerverkehr.				
			Tannenhofstraße	56.54 Verkehrsverlagerung durch Linksabbiegeverbot (von der Ohechaussee)	Das im LMP ursprünglich vorgesehene Linksabbiegeverbot in die Tannenhofstr. ist aufgrund der Planungen zum Knoten Ochsenzoll nicht zu realisieren. Eine großräumige Verkehrsverlagerung widerspricht auch der Zielsetzung des Lärmaktionsplans. Die in der Tannenhofstr lebenden Menschen sind allerdings stark von Lärm betroffen. Zum Schutz dieser Menschen soll der Bereich zwischen Ochsenzoller Str./ Ohechaussee/ Bebauungsgrenze zum Scharpenmoorpark einer gesonderten Verkehrsuntersuchung unterzogen werden. Ziel dieser Untersuchung ist es, dort andere Möglichkeiten zur Verringerung der nachteiligen Verkehrsauswirkungen zu finden.		x		
				56.55 Inhaltsgleich zu vorherigen Aussagen	Eine genaue Zuordnung ist angesichts der unpräzisen Anregung nicht möglich. Siehe daher die vorherigen Abwägungsvorschläge.				
			Friedrichsgraber Weg	56.56 Inhaltsgleich zu vorherigen Aussagen	Eine genaue Zuordnung ist angesichts der unpräzisen Anregung nicht möglich. Siehe daher die vorherigen Abwägungsvorschläge.				
			Marommer Str.	56.57 Erfüllt als Zubringer zur P&R-Anlage, ZOB und Einkaufszentrum eine bedeutende Verkehrsfunktion	Auf der Marommer Str. sieht der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vor, die die Zubringerfunktion einschränken würde. Der Tempo 30-Abschnitt wird vom ÖPNV akzeptiert. Auch die angestrebte Reduzierung der Anzahl der Lkw würde den Anliegerverkehr nicht betreffen.				x
				56.58 Inhaltsgleich zu vorherigen Aussagen	Eine genaue Zuordnung ist angesichts der unpräzisen Anregung nicht möglich. Siehe daher die vorherigen Abwägungsvorschläge.				
			Poppenbütteleer Str. Nord	56.59 Erfüllt wichtige Funktion im Vorbehaltsnetz noch vor Rathausallee, Ulzburger Straße, Friedrichsgaber Weg und Niendorfer Straße, deshalb keine Zustimmung zu Tempo 30	Die 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.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Ausbau Querspange Glashütte	56.60 Querspange Glashütte als entlastende Alternativroute wird nicht oder erst langfristig realisiert, daher erst recht keine Zustimmung zu Tempo 30	<p>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).</p> <p>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).</p> <p>Andere dürfen darunter nicht leiden. Es darf durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärminderungsplanung wäre.</p> <p>Die 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:</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>Andere dürfen darunter nicht leiden. Es darf durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärminderungsplanung wäre.</p> <p>Der Bau der Querspange Glashütte schafft die Voraussetzungen für eine</p>				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			<u>Poppenbütteler Str. Süd</u>	56.61 Zustimmung zum Ausbau/Erweiterung der Radroutenplanung	starke Entlastung der Poppenbütteler Str.; diese wird daher von der Verwaltung mit einer hohen Priorität versehen. Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			<u>Tangstedter Landstr.</u> Radverkehr	56.62 Zustimmung zum Ausbau/Erweiterung der Radroutenplanung	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			Querungshilfe	56.63 Keine weitere Querungshilfen, da sich an Einmündung Am Ochsenzoll in südlicher Richtung in etwa 200 Metern Abstand und in nördlicher Richtung in ca. 100 Meter Entfernung ein FLSA Übergang befinden	Die Maßnahme ist aus dem Radverkehrskonzept zur Verkehrsentwicklungsplanung übernommen, da hier die überörtlich wichtige Hauptradroute Am Ochsenzoll die Tangstedter Landstraße quert. Sie ist dort als notwendige Maßnahme im Zusammenhang mit dem Veloroutenausbau aufgeführt und dient der Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur. Dies entspricht auch den Zielen des Lärmaktionsplans.				x
			Syltkuhlen Ausweisung als Fahrradstraße	56.64 Die Radnutzerfrequenz tendiert gegen Null. Die O&W-Str. wird mit einer nordöstlichen Bogentrassierung an den Friedrichsgaber Weg und die Ulzburger Str. angebunden, so dass eine deutliche verkehrliche Entlastung zu erwarten ist. Weiterer Handlungsbedarf wird nicht gesehen.	Die Straße Syltkuhlen ist Teil des im Verkehrsentwicklungsplan dargestellten Haupttrouennetzes für den Radverkehr. Um Übergangslösungen zu vermeiden, kann angesichts der absehbaren nächsten Stufe des Ausbaus der Ringstraße und der damit verbundenen Entlastung dieses Bereichs auf die Maßnahme verzichtet werden.		x		
			Glashütter Damm	56.65 Hier lassen die bisher erhobenen Zahlenwerte erwarten, diesen Streckenabschnitt aufgrund geringer Verkehrsbelastung ersatzlos aus dem Vorbehaltsnetz der Stadt herauszunehmen und damit die vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzen zu können.	Das relativ dichte Vorbehaltsnetz in Norderstedt soll überprüft werden, wobei die Verbindungsqualitäten der Straßen und deren städtebauliche Funktionen (Aufenthaltsqualitäten) in die Beurteilung einfließen sollen (nach RAS-N, ab 2008: RIN). Die Unterstützung der Polizei für diese Straße wird zur Kenntnis genommen.		x		
			Rad-Verkehr	56.66 Zustimmung zum Ausbau/Erweiterung der Radroutenplanung	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
			<u>Quickborner Str.</u>	56.67 Zustimmung zum Ausbau/Erweiterung der Radroutenplanung	Die Unterstützung dieser Maßnahme durch die Polizei wird ihre Umsetzung erleichtern.		x		
57.	Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, Martin Krause	Fackenburger Allee 2, 23554 Lübeck	Regionale Wirtschaft	57.1 Gefahr der mangelnden Abwägung für die Belange der regionalen Wirtschaft	Das umfassende Verfahren, das die Stadt Norderstedt in Anlehnung an die vielfach erprobten Regelungen des BauGB durchführt, sichert eine ausreichende Abwägung aller Belange. Genau aus diesem Grund wird der Aufwand betrieben. Seit der Auftaktveranstaltung im Juni 2004 war auch die IHK eingeladen, in der intensiven Mitwirkungsphase für die Öffentlichkeit am Lärmaktionsplan mitzuwirken, was sie teilweise auch getan hat.				x
			Verlagerungseffekt	57.2 Eine unausgewogene Verteilung der Lasten im Lärmschutz durch überzogene	Lärmschutz ist dringend notwendig. Nach Angaben des Umweltbundesamtes sterben jedes Jahr an den Folgen von Straßenlärm				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
				<p>Schutzmaßnahmen der Bevölkerung kann dazu führen, dass die Erreichbarkeit der Unternehmen gefährdet wird und es zu Verlagerungseffekten kommt.</p>	<p>mehr Menschen als durch Verkehrsunfälle. Die Lastenverteilung besteht daher aktuell zum massiven Nachteil der betroffenen Bevölkerung. Die Erreichbarkeit der Unternehmen in Norderstedt wird durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sichergestellt. Die Untersuchungen mit dem Verkehrsmodell haben gezeigt, dass die Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen führen. Durch die Überprüfung und Anpassung des Lkw-Lenkungssystems und der von den Bürgerinnen und Bürgern gewünschten verstärkten Zusammenarbeit mit den Betrieben für die Ausarbeitung von Anfahrhinweisen könnte sogar eine bessere Erreichbarkeit erlangt werden.</p>				
				<p>57.3 Ziel der EU-Kommission sollte es sein, die Umweltbelastung in den Städten zu verringern und sie zugleich als Wirtschaftstandort zu stärken. Mit schadstoffarmen Fahrzeugen, Telematiksystemen und einem attraktiven ÖPNV gibt es hierfür zahlreiche Ansatzpunkte.</p>	<p>Die Verringerung der Luftschadstoffe ist nicht Bestandteil der Lärminderungsplanung. Das ist jedoch ein Nebeneffekt des Lärmaktionsplanes, indem Anteile des Kfz-Verkehrs über die gezielte Unterstützung der ÖPNV-Förderung und des Rad- und Fußwegenetzes auf den Umweltverbund verlagert werden. Intelligente Ampelsteuerungen sind bereits im Stadtgebiet vorhanden.</p>	x			
				<p>57.4 Bei Vorschlägen zu konkreten Maßnahmen sollten die seit 2003 vorliegenden Ergebnisse des Forschungsverbundes „Leiser Verkehr“ einbezogen werden.</p>	<p>Der Forschungsverbund "Leiser Verkehr" bezieht sich auf die Verminderung der von Fahrzeugen ausgehenden Emissionen. Dies ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Zuständig hierfür ist der Gesetzgeber.</p>	x			
			Fahrbahnoberfläche	<p>57.5 Optimierte Fahrbahnoberfläche zur Geräuschkürzung</p>	<p>Optimierte Fahrbahnoberflächen wirken in der Regel erst ab 50 km/h aufwärts. Für Straßen, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden soll, wird dieser Hinweis ergänzend in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>			x	
				<p>57.6 Die EU-Kommission sollte auch prüfen, welche Vorschriften wie z.B. die „Feinstaub“-EU-Luftqualitätsrichtlinie im Sinne des Better-Regulation-Ansatzes am technisch Machbaren angepasst werden können.</p>	<p>Die Verringerung der Luftschadstoffe ist nicht Bestandteil der Lärminderungsplanung. Das ist jedoch ein Nebeneffekt des Lärmaktionsplanes, indem Anteile des Kfz-Verkehrs über die gezielte Unterstützung der ÖPNV-Förderung und des Rad- und Fußwegenetzes auf den Umweltverbund verlagert werden. Intelligente Ampelsteuerungen sind bereits im Stadtgebiet vorhanden.</p>	x			
			Verflüssigung	<p>57.7 Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs (Schaffung eines Stadtringes, weitere Umgehungsmöglichkeiten, Autobahnanschlussstellen im Raum Norderstedt an der A 7) sind vorzuziehen, bevor versucht wird, den Verkehr durch Lärmschutzmaßnahmen zu beschränken.</p>	<p>Die genannten Maßnahmen stehen nicht im Gegensatz zueinander, sondern ergänzen sich im besten Fall. Ein wesentlicher Unterschied besteht jedoch darin, dass die Maßnahmen des Lärmaktionsplans kurz- bis mittelfristig die Bevölkerung von Lärm entlasten, während die angesprochenen Baumaßnahmen erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden können und deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans sind. Außerdem sind sie weitaus teurer und damit vergleichsweise unwirtschaftlich, wie die Kosten-Nutzen-Analyse für Szenario E belegt.</p>	x			
			Güterverkehr	<p>57.8 Positive Beurteilung der Realisierung von Güterverkehrs-Lenkung bei Einsatz moderner EDV (Zentralrechner)</p>	<p>Dies ist Aufgabe der Unternehmen, ggf. auch der Baulastträger der klassifizierten Straßen und nicht des kommunalen Lärmaktionsplans. Wenn die IHK zu entsprechenden Maßnahmen bereit ist, kann das gerne</p>	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Schleswig-Holstein-Straße	57.9 Sperrung der Schleswig-Holstein-Straße für den Durchgangsverkehr nicht akzeptabel	ergänzend berücksichtigt werden. Der Einwand ist unverständlich. Eine solche Maßnahme ist im Lärmaktionsplan überhaupt nicht vorgesehen.				x
			Nachfahrverbot	57.10 Nachfahrverbot für Teile von Norderstedt nicht akzeptabel, da Entflechtungseffekte von leistungsfähigen Straßen konterkariert und Verkehr verdrängt wird.	Die Lenkung des Lkw-Verkehrs als Teil einer modernen Entflechtungsstrategie für den Straßenverkehr 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. Alle Gewerbegebiete sind auch mit diesem Konzept verkehrlich gut erreichbar und die Belastungen der Bevölkerung und des innerstädtischen Straßennetzes werden minimiert.				x
			Autobahn A7	57.11 Notwendigkeit einer weiteren Autobahnanschlussstelle im Raum Norderstedt im Zuge der A 7 zur Verkehrsentflechtung	Diese Forderung ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.	x			
			Logistik	57.12 Die Ansätze zum Aufbau der City-Logistik sind positiv zu bewerten. Modelle sind in Deutschland lediglich auf privater Basis in der Praxis umgesetzt. Die detaillierten Pläne zur Umsetzung des Konzeptes sind bisher nicht bekannt. Die IHK ist jederzeit bereit, die Weiterentwicklung zu unterstützen	Der Lärmaktionsplan sieht bisher zunächst nur die Erstellung eines Konzeptes für eine mögliche City-Logistik in Norderstedt vor. Die Unterstützung der IHK für diese Maßnahme des Lärmaktionsplans kann dazu beitragen, die Entwicklung und ggf. Umsetzung zu beschleunigen.		x		
			Lkw-Verkehr	57.13 Nachfahrverbot für Lkw über 3,5 t für Teile von Norderstedt nicht dienlich	Die gravierenden gesundheitlichen Auswirkungen von Umgebungslärm und die damit verbundenen erheblichen wirtschaftlichen Schäden machen einen effektiven Lärmschutz dringend erforderlich. Die Lenkung des Lkw-Verkehrs ist ein kostengünstiger und besonders wirkungsvoller Beitrag				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungs- ergebnis			
						k	b	tb	nb
				57.14 Norderstedt ist dann von Ost nach West in der Nacht nicht oder nur unter Inkaufnahme großer Umwege zu durchfahren	dazu. Die Zufahrt zu allen Gewerbegebieten ist auch in der Nacht gewährleistet. Die zuvor geforderte Entflechtung des Verkehrs und eine Konzentration auf leistungsfähige Straßen werden mit dem Konzept zur Lenkung des Lkw-Verkehrs konsequent umgesetzt. Es gewährleistet eine Querung in Ost-West-Richtung und die Zufahrt zu allen Gewerbegebieten auch in der Nacht.				x
			„Anlieger frei“	57.15 Anliegern muss das Anliefern ermöglicht werden	Anlieferverkehre sollen durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht behindert werden.		x		
			Zulieferer	57.16 Externe Zulieferer müssen mit Just-in-time-Konzept Gewerbebetriebe zu jeder Zeit ungehindert erreichen können	Die notwendigen Lieferverkehre sind mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht gefährdet. Alle Gewerbegebiete sind künftig von dem Ringstraßensystem aus auf kürzesten Wegen erreichbar.		x		
			Verlangsamung auf Hauptverkehrsstraßen	57.17 Verlangsamung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen ist zu weitgehend. Ein stetiger Verkehrsfluss mit geringerer Lärmentwicklung kann auch durch ein großzügiges Tempolimit (50 km/h) erreicht werden, da hier oft das Anfahren und Abbremsen der Lkw und der Busse durch entstehenden zähflüssigen Verkehr entfällt.	In Deutschland sterben nach Aussagen des Umweltbundesamtes mittlerweile mehr Menschen an den Folgen von Straßenverkehrslärm als durch Verkehrsunfälle. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der immensen 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 Vorbehaltssystem von Norderstedt genutzt werden, wo die Lärmbetroffenheiten besonders groß sind. Dazu müssen 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 Lärminderungsplanung wäre.			x	

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis					
						k	b	tb	nb		
					Die derzeitige Verkehrssituation auf vielen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen zeigt - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten -, dass es bei der derzeit möglichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bereits zu Aufstauungen kommt. Durch die abschnittsweise Ausweisung der Temporeduzierungen und begleitender Maßnahmen wird ein stetiger Verkehrsfluss auf geringerem Geschwindigkeitsniveau erwartet. Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wurde beschlossen, dass auf der Ulzburger Str. keine Anordnung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen erfolgen soll (Szenario G). 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. Dieser Passus wird aus dem Lärmaktionsplan herausgenommen, da bei dem derzeitigen Straßennetz eine Verdrängung des Verkehrs in sensible Bereiche nicht ausgeschlossen werden kann.						
			Pförtnerampel	57.18 Idee der Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch Pförtnerampeln erscheint aufgrund der hohen Verkehrsdichte in Norderstedt unausgegoren, da es zu Rückstaus kommen wird						x	
			Verkehrsvorlagerung	57.19 Durch Verstetigung werden Pkw in das untergeordnete Straßennetz drängen	Die Verstetigung des Verkehrs dient vor allem dazu, die Geschwindigkeitsspitzen, i.d.R. oberhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, zu brechen. Sie erhöht zudem den Fahrkomfort, da dauerndes Verzögern und Beschleunigen entfällt. Verdrängungseffekte sind durch Verstetigung nicht zu erwarten und wurden auch im Verkehrsmodell nicht nachgewiesen.						x
				57.20 Verweis auf die geplante hohe Regelungsdichte z.B. auf der Ulzburger Straße. Es wird zu kaum überschaubaren, sich abwechselnden Tempobeschränkungen kommen in Verbindung mit einer steigenden Zahl von Buskaps.	Ziel der Lärminderungsplanung ist es, bei örtlichen Belastungsspitzen zu angemessenen Lösungen zu kommen. Dafür bildet der Verkehrsentwicklungsplan den verkehrlichen Rahmen. Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wurde beschlossen, dass auf der Ulzburger Str. keine Anordnung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen erfolgen soll (Szenario G). Die formulierte Vermutung wird daher nicht geteilt.				x		
			Verstetigung	57.21 Die Entwicklung des Stop-and-go-Verkehrs ist hier vorprogrammiert und steht im krassen Gegensatz zur Verstetigungsabsicht	Die angestrebte Verstetigung ist das Gegenteil von Stop-and-go-Verkehr. Die durchgeführten Begleituntersuchungen zeigen, dass die vermuteten Auswirkungen nicht eintreten.						x
			Verlagerung von Verkehrsströmen	57.20 Empfehlung: Maßnahmen, wie BAB-Anschlussstelle in Verbindung mit weiteren Umgehungsmöglichkeiten und Stadtring, zeitlich vorzuziehen und die positive Wirkung auf die Lärmentwicklung zu evaluieren.	Die genannten Straßenbaumaßnahmen stehen nicht im Gegensatz zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans, sondern ergänzen sich im besten Fall. Ein wesentlicher Unterschied besteht jedoch darin, dass die Maßnahmen des Lärmaktionsplans kurz- bis mittelfristig die Bevölkerung von Lärm entlasten, während die angesprochenen Baumaßnahmen des BAB-Anschlusses und weiterer Umgehungsmöglichkeiten erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden können und deshalb nicht Gegenstand des				x		

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis				
						k	b	tb	nb	
			Wirtschaftsverkehr	57.21 Ulzburger Str., Langenharmer Weg (als Zuführung zum Gewerbegebiet Stonsdorf), Harckesheyde und Friedrichsgaber Weg (als Zuführung zum Gewerbegebiet Kohfurth) müssen zu jeder Zeit den reibungslosen Wirtschaftsverkehr ermöglichen.	Lärmaktionsplans sind. Zumindest für die Ortsumfahrungen Garstedt-West und Querspange Glashütte, bei denen eine lärmindernde Wirkung unterstellt werden darf, ist eine vergleichende Betrachtung hinsichtlich ihrer Wirkung und deren Kosten durchgeführt worden (Szenario E) Die Lenkung des Lkw-Verkehrs soll nach einem optimierten Konzept den reibungslosen Wirtschaftsverkehr in Norderstedt ermöglichen. Dieses wird in den bereits benannten drei Stufen umgesetzt werden. Damit ist die Erreichbarkeit aller Gewerbegebiete vom Ringstraßensystem aus gewährleistet.					x
			Kontrolle	57.22 Da beschränkende Maßnahmen für den Durchgangsverkehr nicht ohne enormen Kontrollaufwand möglich sind, wird von der Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen abgeraten, um die Entwicklung des Gewerbes nicht zu erschweren.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Unabhängig davon stellt sich die Frage allerdings auch bei den derzeitigen Regelungen (z.B. Parken von Lkw in Wohngebieten, Einhaltung von Tempo 50).	x				
58.	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Sandy Zitzow	Postfach 7128, 24171 Kiel	A 7	58.1 Im gültigen Bundesverkehrswegeplan ist Ausbau der Autobahn A 7 als Maßnahme im „vordringlichen Bedarf“ enthalten.	Der Ausbau der A 7 ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x				
			Ausbau Knotenpunkt Ochsenzoll	58.2 In der Planung befindet sich der Ausbau des Knotenpunktes Ochsenzoll B 432 (Segeberger Chaussee)/ L 284 (Schleswig-Holstein-Straße)/ L 284 (Langenhorner Chaussee) zu einem Kreisverkehr. Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.	Der Ausbau des Knotenpunktes Ochsenzoll ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Dieser wird im Verkehrsmodell vorausgesetzt.	x				
			Ulzburger Str.	58.3 Durch die Entlastung der Ulzburger Str. wird der Verkehr auf der außerhalb der Ortsdurchfahrt liegenden L 248 (es muss die L 284 Schleswig-Holstein-Straße gemeint sein) deutlich ansteigen. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten, müssten Ausbaumaßnahmen in Betracht gezogen werden. 58.4 Das Fachreferat Straßenrecht, Straßenverkehrsrecht und Verkehrssicherheitsarbeit schließt sich der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) vom 24.9.2007 an.	Das Verkehrsmodell zeigt, dass das Netz leistungsfähig bleibt. Eine Erhöhung von Knotenpunkten auf der SH-Str. ist ohnehin vorgesehen. Es sollte auch die Umleitungsstrecke für die A 7 auf Norderstedter Stadtgebiet neu ausgewiesen werden. Anstelle der herabgestuften Ulzburger Str. sollte der Durchgangsverkehr (bis auf weiteres) über die Schleswig-Holstein-Str. geleitet werden. Die Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und die entsprechenden Abwägungsvorschläge sind unter Nr. 52 dieser Tabelle zu finden.	x				

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
59.	Vattenfall Europe Hamburg AG Tschigor, Hans-Joachim	Überseering 12, 22297 Hamburg	Lärmkonflikt	59.1 Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 255 wurde ein Lärmgutachten (liegt der Stadt Norderstedt vor) erstellt, dass sowohl für das bestehende als auch für den geplanten Ausbau des Hauptabspannwerkes „Beim Umspannwerk“ keine lärmtechnischen Konflikte für die B-Planflächen als auch für die bestehende Bebauung an der „Quickborner Straße“ ergeben hat.	Die geplante Erweiterung des Umspannwerkes ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Abstimmung mit dem Staatlichen Umweltamt Itzehoe und dem LANU hat ergeben, dass dieser Standort für die Lärminderungsplanung nicht als lärmrelevant einzustufen ist.		x		
			Grüngürtel	59.2 Zur Vermeidung von Lärmkonflikten mit der geplanten Bebauung wird im Flächennutzungsplan östlich der AKN-Trasse und dem Wohngebiet ein Grüngürtel ausgewiesen.	Das ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern des parallel laufenden Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan.	x			
				59.3 Weiterhin gibt es in Norderstedt zahlreiche 380/110-kV-Freileitungen, die bei geplanten Maßnahmen zu berücksichtigen sind (Abstände, Bauhöhen, Immissionswerte etc.).	Die Freileitungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
60.	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG	Curslacke Neuer Deich 37, 21029 Hamburg	Geschwindigkeitsreduzierung	60.1 Die Vielzahl der geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf Strecken mit Busverkehr erweist sich als äußerst problematisch. Aus den vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen (ca. 17 auf Busstrecken; im Allgemeinen sind die Buslinien auf mehreren Streckenabschnitten betroffen, im Extremfall auf 5 Strecken) resultieren praktisch für alle unsere Buslinien Fahrzeitverlängerungen, die die inzwischen erreichte Attraktivität des Busverkehrs spürbar unterhöheln.	Der Nachweis für die Behauptung, dass die Fahrzeitverlängerungen die Attraktivität des Busverkehrs spürbar mindern, steht bisher aus. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten für alle Verkehrsteilnehmer, so dass sich für den ÖPNV kein Nachteil ergibt. Die Fördermittelgeber für die Busbeschleunigung (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Kiel und Innenministerium) haben bestätigt, dass durch diese Maßnahmen und ihre Folgen die Busbeschleunigung nicht gefährdet ist. Ziel des Lärmaktionsplanes ist es, die Maßnahmen ohne die angesprochenen gravierenden Nachteile umzusetzen. Wegen der zentralen Nord-Süd-Erschließungsfunktion der Ulzburger Str. wurde beschlossen, dass auf der Ulzburger Str. keine Anordnung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen erfolgen soll (Szenario G).			x	
			Reisezeitverlängerung	60.2 In einem nicht unerheblichen Teil der Fälle können bestehende Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sowie zwischen den Bussen untereinander nicht mehr eingehalten werden. Daraus resultiert für die betroffenen Fahrgäste neben der Fahrzeitverlängerung zusätzlich auch eine Reisezeitverlängerung (Verlängerung der Umsteigezeit).	Der Nachweis für diese Behauptung steht bisher aus. Fahrzeitverlängerungen stehen allenfalls im Sekundenbereich zur Diskussion. Dabei ist der Zeitgewinn durch eine Entlastung gerade innerstädtischer Straßen noch nicht berücksichtigt, so dass insbesondere in den Hauptverkehrszeiten sogar kürzere Fahrtzeiten aus dem Maßnahmenpaket resultieren können. Falls es tatsächlich zu spürbaren Verzögerungen kommen sollte, steht mit der Anpassung der Fahrpläne ein erfolgversprechendes Mittel zur Verfügung, das sich schon in der Vergangenheit bewährt hat. Ergebnis des Lärmaktionsplans ist jedenfalls eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes in Norderstedt, nicht dessen Benachteiligung.				x
				60.3 Der Einsatz zusätzlicher Omnibusse und Personals ist erforderlich. Es wäre allenfalls	Auch diese Behauptung ist weder belegt noch im Hinblick auf die aktuelle Planung plausibel.			x	

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
61.	Der Landrat des Kreises Segeberg Untere Denkmalschutzbehörde Fehrenz, Beate	Hamburger Straße 30, 23759 Bad Segeberg	Geschwindigkeitsreduzierung	vorstellbar, auf einzelnen unkritischen Strecken Tempo 30-Regelungen einzuführen.	Im Szenario B des Lärmaktionsplanentwurfs ist der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge wegen der Fahrzeitverlängerung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ulzburger Str. berechnet worden. Dieses Szenario wird nicht weiter verfolgt.				
				60.4 Hinweis auf Verbesserungen in der Linienführung (Linie 193 in Gewerbegebiet Nordport) und verdichtetes Fahrtenangebot (Linien 195, 493 und Nachtbus 616)	Die Hinweise werden aufgenommen.		x		
				60.5 Eine Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf Busstrecken setzt voraus, dass alle vorgesehenen Maßnahmen zu einem Termin in Kraft treten. Eine „scheibchenweise“ Umsetzung der Maßnahmen würde zu kontinuierlichen Änderungen im Busnetz führen, die jeweils eine völlige Neugestaltung des Fahrplans der betroffenen Linie(n) sowie der Fahrzeug- und Personaleinsatzpläne aller Linien des Netzes Norderstedt erfordert.	Der Hinweis ist wichtig für die Umsetzung; die Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung sind dann zu beachten.		x		
				60.6 Anhang 8 ist zu entnehmen, dass eine Vielzahl von Geschwindigkeitsreduzierungen bereits in 2008 umgesetzt werden soll. Dieses ist nur zum jeweiligen Fahrplanwechsel möglich. Der nächste in Frage kommende Fahrplanwechsel ist der Beginn des Jahresfahrplans 2008/09 am 14. Dezember 2008. Abgestimmtes Konzept ist bis spätestens Ende April 2008 erforderlich.	Der Hinweis wird beachtet.			x	
				60.7 Bitte um Einbeziehung bei baulichen Umgestaltungsmaßnahmen an Straßen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Selbstverständlich werden die ÖPNV-Betriebe aber - wie bisher auch - bei der Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen angehört.			x	
			Denkmalschutz	61.1 Der Lärmaktionsplanentwurf berührt denkmalrechtliche und denkmalpflegerische Belange. Hinweis auf bauliche Kulturdenkmale. Die Erfassung der Kirchen, Friedhöfe, Alleen und Gärten läuft noch. Geplante Veränderungen an den Objekten sind im Vorwege einvernehmlich mit der unteren Denkmalschutzbehörde des Kreises Segeberg abzustimmen. Nicht nur das Kulturdenkmal selbst, sondern auch dessen Umgebung ist schutzwürdig, damit der Eindruck nicht beeinträchtigt wird.	Es sind keine Belange des Denkmalschutzes zu erkennen, die durch den Lärmaktionsplan betroffen wären. Veränderungen an Objekten, die unter Denkmalschutz stehen, z.B. im Rahmen des städteplanerischen Umbaus an den Magistralen, sind Maßnahmen des parallel laufenden Verfahrens zum Flächennutzungsplan und werden im konkreten Fall mit der Denkmalschutzbehörde geprüft und abgestimmt.				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
62.	BUND, Landesverband Schleswig-Holstein Niehusen, Dr. H.		Ruhige Gebiete	<p>62.1 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.</p>	<p>Die Ortsumfahrung Garstedt, die zusätzliche Bahntrasse, sowie neue Wohn- und Gewerbeflächen sind nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
			Lärmschutzwand	<p>62.2 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.</p>	<p>Eine Verlagerung/ Verbreiterung der Trasse Niendorfer Str./ Friedrichsgaber Weg nach Westen ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans</p>	x			
			Verlagerung	<p>62.3 Ggf. könnte – getrennt durch eine begrünte Lärmschutzwand – direkt angrenzend eine parallele neue Trasse eingeplant werden und die alte Trasse als (lärm-)geschützte Wohnstraße verbleiben.</p>	<p>Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
				<p>62.4 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.</p>	<p>Die Verlegung der Schule ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Für den Straßenbereich der Schule sieht der Lärmaktionsplan einen Tempo 30-Abschnitt vor, sowie Querungshilfen.</p>	x			
				<p>62.5 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</p>	<p>Die Gewerbeansiedlung ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
				„Norderstedt Marketing“ bereits geäußert wurden.“					
			Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte	62.6 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. 62.7 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 „ <u>nicht weiter verfolgt werden sollte</u> “.	Der Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Ruhiges Gebiet Staatsforst Rantzaue und O&W-Straße	62.8 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 Rantzaue 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.	Der Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
				62.9 Durch die jetzt erneut geplante 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.	Die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Ruhiges Gebiet Glasmoor und Querspange	62.10 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 –	Die Querspange Glasmoor ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Glashütte	<p>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</p> <p>62.11 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.</p> <p>62.12 Da aus räumlichen Gründen ein Schallschutz für die angrenzenden Reihenhäusergärten am Langenharmer Weg nicht möglich ist, wird die Freizeitnutzung der Gärten erheblich beeinträchtigt.</p>	<p>Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
			Ruhiges Gebiet Stadtpark Harksheide	<p>62.13 Veranstaltungen können zwar während einer 6-monatigen Landesgartenschau tolerierbar sein, auf Dauer sind derartige lärmintensive Events und die mit erheblichen Verkehrsbelastungen verbundenen künstlich erzeugten Großveranstaltungen jedoch für ein ausgewiesenes „Ruhige Gebiet“ indiskutabel.</p>	<p>Die Landesgartenschau und die daran anschließenden dauerhaften Nutzungen sind nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
			Ruhige Gebiete	<p>62.14 Das im „Leitbild der Lärminderungsplanung“ 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 Lärminderungsplanung.</p>	<p>Die genannten Planungen sind nicht Gegenstand des Abwägung der Lärmaktionsplans. Die verschiedenen Belange müssen in den Zulassungsverfahren für die genannten Vorhaben abgewogen werden.</p>	x			
				<p>62.15 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.</p>	<p>Diese Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
				<p>62.16 Auf die geplante dauerhafte Kommerzialisierung des Stadtparks Harksheide und die damit verbundenen lärmintensiven Veranstaltungen muss verzichtet werden, da diese Planung in krassem Widerspruch zur Lärminderungsplanung steht. Eine Ausnahme kann lediglich hinsichtlich der üblichen Veranstaltungen während der Dauer der Landegartenschau gelten.</p>	<p>Die künftige Nutzung des Stadtparks ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
			Tempo 30 auf Ulzburger Straße	<p>62.17 Die Ulzburger Straße sollte zumindest in den Bereichen der diversen Ladenzeilen auf 30 km/h beruhigt werden.</p>	<p>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 Lärminderungsplanung 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</p>				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Ulzburger Straße, Querungshilfen	62.18 Einrichtung von Querungshilfen auf der Ulzburger Straße in den Bereichen der diversen Ladenzeilen.	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.		x		
			Tempo 30/Tempo 40	62.19 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	62.20 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, Querungssicherungen	62.21 Einrichtung einer zusätzlichen Querungssicherungen auf der Falkenbergstraße für Bushaltestelle Grootkoppel	Bisher ist nur eine Querungssicherung in Höhe Bushaltestelle Stüberg Teil des Lärmaktionsplans, die Anregung wird geprüft.	x			
			Überwachung	62.22 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.	62.23 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				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Nachfahrverbot	62.24 Soll auch für den Langenharmer Weg ein Lkw-Nachfahrverbot eingeführt werden?	<p>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).</p> <p>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).</p> <p>Andere dürfen darunter nicht leiden. Es darf durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärminderungsplanung wäre.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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:</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Wirkung des Lkw-Lenkungskonzeptes wird durch die Verwaltung</p>				x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Lkw-Nachfahrverbot	62.25 Auch die Falkenbergstr. soll mit einem Nachfahrverbot belegt und dieses auf den Steindamm ausgedehnt werden.	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.				
			Szenario A und C	62.26 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.	Von den Regelungen zur Lenkung des Lkw-Verkehrs werden auch die Falkenbergstr. und der Steindamm profitieren. 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		x
				62.27 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			
				62.28 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.	Die Landesgartenschau ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans, sondern der separaten Zulassungsverfahren. Im Übrigen lassen sich Schallschutzwände so gestalten, dass deren Lärmreflektionen minimiert werden.	x			
				62.29 Fast alle beanstandeten Straßenbauplanungen stehen im Widerspruch zu den Ergebnissen der 4 AGs.	Die Straßenbauplanungen sind auch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	x			
				62.30 Die Bedürfnisse der älteren Bevölkerung, die auf wohnungsnah, leicht erreichbare Naherholungsgebiete angewiesen sind, bleiben völlig unberücksichtigt.	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		
63.	Abwasser - Zweckverband Pinneberg	Hetlingen		Keine Anregungen		x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
	Ens, Rosa								
64.	AKN Eisenbahn AG, Moje, Karl-Heinz	Rudolf-Diesel-Straße 2, 24568 Kaltenkirchen	ÖPNV	Keine Bedenken. Hinweis auf Eisenbahnbetrieb der A2 im Auftrag des Eigentümers der Verkehrsgesellschaft Norderstedt GmbH.	Der Hinweis wird berücksichtigt.		x		
65.	Amt für ländliche Räume Lübeck, Edler Kerstin	Meesenring 9, 23566 Lübeck		Keine Anregungen und Bedenken		x			
66.	Archäologisches Landesamt S.-H. Schiller, Gabriele	Brockdorff-Rantzau-Str. 70, 24837 Schleswig		Keine Betroffenheit festgestellt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	x			
67.	Kreisnaturschutzbeauftragter, Sager, Hans-Peter	Dorfstraße 15, 23815 Strukdorf		Zustimmung zu Vorschlägen der Lärminderungsplanung. Naturnahe Gebiete im Westen und Osten sowie Grünschnitten sollen in ihrer Qualität erhalten bleiben und vielleicht hier und da auch eine Qualitätsverbesserung erfahren.	Schutz der ausgewählten ruhigen Gebiete gemäß den gesetzlichen Vorgaben der Lärminderungsplanung ist Ziel des Lärmaktionsplanes	x			
68.	Gebäudemanagement S.-H. Zweigniederlassung Süd Gerdes, Hans-Theodor	Bergstraße 6, 25524 Itzehoe		Keine Bedenken und Anregungen auch im Namen des Finanzministeriums des Landes	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.				
69.	Amt für Katastrophenschutz, Kampfmittelräumdienst Bock,	Düsternbrooker Weg 104, 24105 Kiel		Sieht seine Belange nicht berührt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
	Alan								
70.	Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft S.-H., Coordes, Petra	Raiffeisenstraße 1, 24103 Kiel	ÖPNV	Der Schienenpersonennahverkehr wird durch die Vorhaben des Lärmaktionsplanes nicht beeinträchtigt. Daher bestehen keine Einwände.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das entspricht dem Ziel des Lärmaktionsplans.		x		
119.	Naturschutzbeauftragte Niehusen, Ingrid	Falkenbergstraße 160, 22844 Norderstedt		119.1 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			
			Lärmschutzwand	119.2 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. 119.3 Ggf. könnte – getrennt durch eine begrünte Lärmschutzwand – direkt angrenzend eine parallele neue Trasse eingeplant werden und die alte Trasse als (lärm-)geschützte Wohnstraße verbleiben.	Eine Verlagerung/ Verbreiterung der Trasse Niendorfer Str./ Friedrichsgaber Weg nach Westen ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
			Verlagerung	119.4 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. 119.5 Die Argumentation, das Dorf Garstedt verkehrlich entlasten zu wollen, wird zudem	Die Verlegung der Schule ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans. Für den Straßenbereich der Schule sieht der Lärmaktionsplan einen Tempo 30-Abschnitt vor, sowie Querungshilfen. Die Gewerbeansiedlung ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.	x			
						x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
				<p>unglaublich, 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.“</p>					
			Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte	<p>119.6 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.</p> <p>119.7 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“.</p>	<p>Der Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
			Ruhiges Gebiet Staatsforst Rantzau und O&W-Straße	<p>119.8 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.</p> <p>119.9 Durch die jetzt erneut geplante Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. nach Norden auf der Trasse des Wanderweges zwischen Waldrand und Waldfriedhof Fried-</p>	<p>Der Autobahnanschluss Norderstedt-Mitte ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
					<p>Die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
				<p>richsgabe 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.</p>					
			Ruhiges Gebiet Glasmoor und Querspange Glashütte	<p>119.10 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</p>	<p>Die Querspange Glashütte ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
				<p>119.11 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.</p>	<p>Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
				<p>119.12 Da aus räumlichen Gründen ein Schallschutz für die angrenzenden Reihenhausgärten am Langenharmer Weg nicht möglich ist, wird die Freizeitnutzung der Gärten erheblich beeinträchtigt.</p>	<p>Die Maßnahme ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
			Ruhiges Gebiet Stadtpark Harksheide	<p>119.13 Veranstaltungen können zwar während einer 6-monatigen Landesgartenschau tolerierbar sein, auf Dauer sind derartige lärmintensive Events und die mit erheblichen Verkehrsbelastungen verbundenen künstlich erzeugten Großveranstaltungen jedoch für ein ausgewiesenes „Ruhige Gebiet“ indiskutabel.</p>	<p>Die Landesgartenschau und die daran anschließenden dauerhaften Nutzungen sind cht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p>	x			
			Ruhige Gebiete	<p>119.14 Das im „Leitbild der Lärminderungsplanung“ benannte Ziel der Verringerung bestehender Lärmkonflikte als auch</p>	<p>Die genannten Planungen sind nicht Gegenstand des Abwägung der Lärmaktionsplans. Die verschiedenen Belange müssen in den Zulassungsverfahren für die geannten Vorhaben abgewogen werden.</p>	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
				<p>der „Vermeidung neuer Lärmkonflikte“ wird bei den vorgenannten Planungen völlig verfehlt. Diese Planungen bedürfen deshalb einer intensiven Überprüfung unter Zugrundelegung der Kriterien der Lärminderungsplanung.</p> <p>119.15 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.</p> <p>119.16 Auf die geplante dauerhafte Kommerzialisierung des Stadtparks Harksheide und die damit verbundenen lärmintensiven Veranstaltungen muss verzichtet werden, da diese Planung in krassem Widerspruch zur Lärminderungsplanung steht. Eine Ausnahme kann lediglich hinsichtlich der üblichen Veranstaltungen während der Dauer der Landegartenschau gelten.</p> <p>119.17 Die Ulzburger Straße sollte zumindest in den Bereichen der diversen Ladenzeilen auf 30 km/h beruhigt werden.</p>	<p>Diese Straßenbaumaßnahmen sind nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p> <p>Die künftige Nutzung des Stadtparks ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans.</p> <p>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).</p>	x			
			Tempo 30 auf Ulzburger Straße						x

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Ulzburger Straße, Querungshilfen	119.18 Einrichtung von Querungshilfen auf der Ulzburger Straße in den Bereichen der diversen Ladenzeilen.	<p>Andere dürfen darunter nicht leiden. Es darf durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärminderungsplanung wäre.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Damit kann der Anregung nicht gefolgt werden.</p> <p>Auf dem bereits ausgebauten südlichen Abschnitt sind zahlreiche Querungshilfen realisiert, für den noch umzugestaltenden nördlichen Abschnitt wird dieser Hinweis aufgenommen.</p>		x		
			Tempo 30/Tempo 40	119.19 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.	<p>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).</p>				x
			Falkenbergsstraße, Tempo 30	119.20 Einbeziehung der Falkenbergstraße in die 30 km-Regelung (Tag u. Nacht) besonders im Bereich Behindertenheim bis Bushaltestelle Grootkoppel	<p>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.</p>			x	
			Falkenbergsstraße, Querungssicherungen	119.21 Einrichtung einer zusätzlichen Querungssicherung auf der Falkenbergstraße für Bushaltestelle Grootkoppel	<p>Bisher ist nur eine Querungssicherung in Höhe Bushaltestelle Stüberg Teil des Lärmaktionsplans, die Anregung wird geprüft.</p>	x			
			Überwachung	119.22 Die Einhaltung der Geschwindigkeit sollte in allen Bereichen so häufig überwacht werden, dass das Risiko des Erwischtwerdens relativ hoch	<p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Der Hinweis wird zuständigkeitshalber an die Polizei weitergegeben.</p>	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
			Tempo 30 auf Ulzburger Str.	<p>ist.</p> <p>119.23 Der Lärmaktionsplan soll mit Szenario D, also Tempo 30-Abschnitten, durchgeführt werden.</p>	<p>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:</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>Andere dürfen darunter nicht leiden. Es darf durch die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung keine erhebliche Verkehrsverdrängung in ruhigere Bereiche stattfinden, was ohnehin gegen die Zielsetzung der Lärminderungsplanung wäre.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>				x
			Lkw-Nachtfahrverbot	<p>119.24 Soll auch für den Langenharmer Weg ein Lkw-Nachtfahrverbot eingeführt werden?</p>	<p>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</p>		x		

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
					<p>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.</p>				
			Lkw-Nachfahrverbot	119.25 Auch die Falkenbergstr. soll mit einem Nachfahrverbot 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	119.26 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
				119.27 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			
				119.28 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.	Die Landesgartenschau ist nicht Gegenstand des kommunalen Lärmaktionsplans, sondern der separaten Zulassungsverfahren. Im Übrigen lassen sich Schallschutzwände so gestalten, dass deren Lärmreflektionen minimiert werden.	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
				<p>119.29 Fast alle beanstandeten Straßenbauplanungen stehen im Widerspruch zu den Ergebnissen der 4 AGs.</p> <p>119.30 Die Bedürfnisse der älteren Bevölkerung, die auf wohnungsnaher, leicht erreichbarer Naherholungsgebiete angewiesen sind, bleiben völlig unberücksichtigt.</p>	<p>Die Straßenbauplanungen sind auch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>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.</p>	x			
120.	Bundesnetzagentur Hübner,	Fehrbelliner Platz 3, 10707 Berlin		Betrieb der Richtfunkstrecken nicht beeinflusst. Daher ist eine Stellungnahme nicht erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	x			
121.	Staatliches Umweltamt Itzehoe Gutzler, Volker	Oelixdorfer Straße 2, 25524 Itzehoe		<p>121.1 Lärmaktionsplan wird zur Kenntnis genommen. Die im Leitbild auf S. 3, 16 und 17 festgelegten Richtwerte werden begrüßt.</p> <p>121.2 Wie auf S. 15 beschrieben, ist eine vernachlässigbare Anzahl von Personen durch Gewerbelärm betroffen. Dieses wird auch durch eine strikte Anwendung der TA-Lärm auf Gewerbebetriebe und der Berücksichtigung von GE- und GI-Gebieten in der Bauleitplanung gesehen.</p> <p>121.3 Maßnahmen in GI- und GE-Gebieten werden auch nicht für erforderlich gehalten.</p> <p>121.4 Die Einhaltung von < 45 dB(A) als Immissionswert in der Nacht an bestehenden Wohnhäusern in der Nähe von GI- und GE-Gebieten werden sehr beachtet, damit ein ungestörter Schlaf sicher gestellt ist.</p> <p>121.5 Weitere Anregungen sind nicht erforderlich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	x			
122.	Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH Meinken, A.	Heidbergstraße 101-111, 22846 Norderstedt		Keine Planungen beabsichtigt oder bereits eingeleitet, die für die Umsetzung der vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen von Bedeutung sein könnten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	x			

Nr.	Name	Anschrift	Thema	Eingabe/Anregung	Abwägungsvorschlag	Abwägungsergebnis			
						k	b	tb	nb
123.	Wasserverband Pinnau-Bilsbek-Gronau, Hachmann-Thießen H.	Mühlenweg 2, 25494 Borstel-Hohenraden		Belange des Wasserverbandes werden nicht berührt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	x			