

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 09/0336
602 - Fachbereich Umwelt			Datum: 02.07.2009
Bearb.:	Frau Anne Ganter	Tel.: 368 278	öffentlich
Az.:	602-Ganter/604-Herrn FreudeJung		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Umweltausschuss
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

15.07.2009
16.07.2009

**Betreff: Konjunkturprogramm II - Förderbereich kommunale Straßen
(Lärmschutzmaßnahmen)**
hier: beantragte Maßnahmen

Sachverhalt

Das Antragsverfahren zum Konjunkturpaket II läuft in zwei Antragsstufen ab. In der 1. Antragsstufe wurden bis zum 08.05.2009 von den Kommunen für die Förderbereiche Kommunale Straßen (Lärmschutzmaßnahmen) und Städtebau Maßnahmen für die Jahre 2009 – 2011 eingereicht. Das Land entscheidet bis Ende Juni 2009 über die Förderfähigkeit der Anträge. Die ausgewählten Maßnahmen müssen dann von den Antragstellern in der 2. Antragsstufe konkretisiert werden. Insgesamt stehen dem Land 3,16 Mio. € für den Förderbereich Kommunale Straßen (Lärmschutzmaßnahmen) zur Verfügung.

Für die 1. Antragsstufe des Konjunkturprogramms II hat die Stadt Norderstedt 4 Maßnahmenpakete aus der Lärminderungsplanung (Anhang 8 des Lärmaktionsplanes) für den Förderbereich kommunale Straße (Lärmschutzmaßnahmen) zusammengestellt und vorbehaltlich der Zustimmung des Hauptausschusses fristgerecht beantragt. Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 11.05.2009 diesem Antrag grundsätzlich zugestimmt. Die beantragten Maßnahmen entsprechen einer Investition von geschätzten 985.000 €. Unter Berücksichtigung der Regelförderquote des Konjunkturprogramms II von 75% verbliebe daraus ein Eigenanteil für die Stadt Norderstedt in Höhe von 246.250 €.

Bei den ausgewählten Paketen handelt es sich um folgende Maßnahmen und damit verbundene Kostenansätze:

1. Anlage von baulichen Querungshilfen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierungen (per verkehrsrechtlicher Anordnung) an besonderen Lärmschwerpunkten im Norderstedter Straßennetz: **400.000 €**
2. verkehrlenkende Maßnahmen: Förderung intermodaler Verkehre als Voraussetzung für Modal Split-Veränderungen: **240.000 €**
3. Ausbau der Ruhigen Achse "Tarpenbek" mit Querungsstellen: **195.000 €**
4. Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht (LOA 5D oder vergleichbar) für die Poppenbütteler Straße: **150.000 €**

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

Zu 1.:

Die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf ausgewählten, stark durch Lärm belasteten Abschnitten im Norderstedter Straßennetz (vgl. Abb. 6a des Lärmaktionsplans) soll in ihrer Wirkung durch die Anlage von baulichen Querungshilfen unterstützt werden. Ziel ist eine Verstetigung des Verkehrs, die zu einer Verringerung der Lärmbelastung in Verbindung mit einem Sicherheits- und Komfortgewinn für die schwächeren Verkehrsteilnehmer/-innen führen soll. Die Tempo-30 Bereiche sollen dabei nicht auf ganze Straßen sondern vielmehr auf kurze Abschnitte beschränkt bleiben.

Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist eine verkehrsrechtliche Einzelfallprüfung für jeden betroffenen Straßenabschnitt. Solche Maßnahmen können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) z.B. auch zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen erforderlich sein. Maßgeblich dabei ist, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführte Lärmrichtwerte überschreiten, verdichtet sich der Ermessensspielraum der Behörden zur Pflicht. Für die Einzelfallprüfung ist folgendes Vorgehen erforderlich:

Grundlage ist eine schalltechnische Untersuchung nach den Vorschriften der RLS 90 mit aktuellen Verkehrszahlen der zu untersuchenden Straßenabschnitte. Diese Untersuchungen sind vom Träger der Straßenbaulast durchzuführen (§5b Abs.5 Straßenverkehrsgesetz - StVG).

Die Einzelfallprüfung obliegt der örtlichen Verkehrsaufsicht die anhand folgender Kriterien entscheiden muss:

1. die Höhe der Lärmbelastung gemäß RLS 90,
2. die Anzahl der Betroffenen,
3. eine erforderliche Entlastungswirkung von mind. 3 dB(A) wobei die ermittelten Ergebnisse grundsätzlich aufzurunden sind,
4. die Funktion der Straße,
5. die Sensibilität des Umfeldes z.B. Gebietstyp,
6. mögliche Verkehrsverlagerungen.

Laut der telefonischen Auskunft von Herrn Germann vom Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr am 24.6.2009 ist es sinnvoll, auch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, als Fachaufsicht für die verkehrsrechtlichen Entscheidungen (§ 8 Abs. 1 StrVRZustVO) in die Prüfung einzubinden, da die Problematik komplex und neuartig sei.

Derzeit werden für die Einzelfalluntersuchungen die schalltechnischen Berechnungen vorgenommen.

Nach den Berechnungsmethoden der RLS 90 führt die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu einer Lärminderung von 2,4 dB(A). Das entspricht in seiner lärmindernden Wirkung annähernd einer Halbierung des Verkehrsaufkommens. Die Maßnahme ist damit hoch wirksam. Allerdings sprechen die Erfahrungen dafür, dass die angeordneten Geschwindigkeiten (seien es 50 km/h oder 30 km/h) von vielen Verkehrsteilnehmern überschritten werden, wenn das möglich ist. Deshalb hilft eine bauliche Unterstützung der verkehrsrechtlichen Anordnung mit Hilfe von Querungshilfen für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen dabei, die Anordnungen im täglichen Verkehrsgeschehen wirksam umzusetzen.

Die genaue räumliche Einordnung der Querungshilfen hängt von diversen Faktoren ab, u.a. auch von der zur Verfügung stehenden Fläche. Die Lage und Ausgestaltung wird erst im Zuge der Entwurfsplanung für jede einzelne Querung in der Detailschärfe geprüft und festgelegt.

Im Antrag für das Konjunkturprogramm II sind folgende Straßenabschnitte berücksichtigt worden:

1. Niendorfer Straße (Höckertwiete)
2. Niendorfer Straße (Buschweg)
3. Stonsdorfer Weg
4. Waldstraße (2 Querungshilfen)
5. Glashütter Damm
6. Ohechaussee
7. Poppenbütteler Straße (nördlich der Segeberger Chaussee)

Die Kostenschätzung beruht zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf der Annahme, dass die 8 Querungshilfen zu einem Durchschnittspreis von jeweils ca. 50.000 € zu errichten sind.

Zu 2.:

Zur Erweiterung des Mobilitätsangebotes und zur besseren Auslastung des ÖPNV sollen vorhandene und für die städtische Infrastruktur bedeutende Umsteigepunkte (Bus- und Bahnhaltestelle) zu Verknüpfungs- / Mobilpunkten ausgebaut werden. Dabei soll das vorhandene Angebot der Umsteigepunkte ergänzt und qualitativ verbessert werden. Das kann z.B. durch eine Koppelung mit P+R bzw. B+R-Anlagen, ggf. der Einrichtung von Taxihalteplätzen und einem Car-Sharing-Standort, über ein einheitliches Informationssystem für alle Mobilitätsangebote mit Stadtplan, Telefonzelle etc. erreicht werden. Die inhaltlichen Details müssen noch festgelegt werden.

Zur Zeit werden folgende Standorte favorisiert (vgl. auch Abb. 6b des LAP):

- Meeschensee,
- Friedrichsgabe Nord / Quickborner Straße,
- ZOB Norderstedt Mitte,
- ZOB Garstedt,
- Glashütter Markt

Der Kostenansatz geht zunächst von 5 Mobilpunkten zu je ca. 30.000 € aus. Die endgültige Auswahl ist abhängig von der in 2009 zu entwickelnden Konzeption.

Sämtliche Standorte für "Mobilpunkte" werden derzeit schon als Verknüpfungspunkte von mindestens 3 Verkehrsträgern genutzt.

Ergänzend dazu, aber über das Konjunkturprogramm II nicht förderfähig, sieht der Lärmaktionsplan weitere Maßnahmen zur verstärkten Nutzung des ÖPNV-Angebotes vor. Dazu zählen zielgerichtete Informationen über Umfang und Qualität der Infrastrukturangebote wie die Herausgabe einer Umweltverbundkarte (Kostenansatz: 15.000 €) und ein individuelles Marketing für den ÖPNV (persönliche Kontaktaufnahme und -beratung, Schnuppertickets etc. zur Verhaltensänderung, Kostenansatz: 75.000 €). Beide Instrumente haben sich andernorts als sehr erfolgreich erwiesen.

Zu 3.:

Die Ruhige Achse Tarpenbek genießt in der Norderstedter Bevölkerung einen hohen Stellenwert, wie das Mitwirkungsverfahren zur Lärminderungsplanung gezeigt hat. Sie stellt einen Baustein zur Verlagerung von vorwiegend innerstädtischem Verkehr auf den Umweltverbund dar – hier das zu Fuß gehen und Radfahren. Die Ruhige Achse Tarpenbek kann und soll in ihrer Funktion gestärkt werden, indem sie baulich aufgewertet wird. Dazu sind u.a. die Straßenquerungen von Alter Kirchenweg und Langenharmer Weg zu erleichtern, was durch die Anlage baulicher Querungshilfen vorgesehen ist. Die ergänzenden Querungen dienen dabei der Geschwindigkeitsdämpfung zum Zwecke einer Lärminderung in Verbindung mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen im Bereich der z.T. stark frequentierten Straßen. Verbunden damit ist zugleich eine Steigerung der stadträumlichen Qualität dieser zentralen Route (ist auch eine ausgewiesene Route des landesweiten Freizeitnetzes für den Radverkehr).

Die genaue Ausgestaltung der Querungsstellen bleibt der noch vorzunehmenden Entwurfssplanung vorbehalten. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h an diesen Stellen würde sich unterstützend auf den angestrebten Gewinn an Querungssicherheit und Komfort auswirken. Eine solche Anordnung ist jedoch abhängig vom Ergebnis der Einzelfallprüfung.

Zu 4.:

Auf der Poppenbütteler Straße ist im Abschnitt zwischen Segeberger Chaussee und Tangstedter Landstraße auf ca. 325 m der Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht (LOA 5D oder vergleichbare Qualität) vorgesehen. Der Abschnitt wird durch 2 durch Lichtsignalanlagen gesteuerte Kreuzungen begrenzt.

Diese Maßnahme geht über den Maßnahmenkatalog in Anhang 8 des LAP hinaus, da sie eine neue Entwicklung darstellt. Bislang waren nur sogenannte offenporige Asphalte mit einer deutlich lärmindernden Wirkung bekannt, die sich insbesondere auf Autobahnen und Bundesstraßen bewährt haben. Sie setzen jedoch höhere Fahrgeschwindigkeiten zum Erhalt der lärmindernden Wirkung voraus und sind damit nicht für den innerstädtischen Bereich geeignet. Außerdem ist deren Einbau und Pflege sehr kostenintensiv.

Die Stadt Düsseldorf hat in Zusammenarbeit mit der Uni Bochum eine sogenannte lärmoptimierte Asphalt-Deckschicht (LOA 5 D) entwickelt und baut diese seit 3 Jahren erfolgreich ein. Es handelt sich dabei um eine "dichte" Deckschicht, die nur in den oberen 4 cm der Straßenoberfläche eingebaut wird - also auch für eine Deckschichtsanie rung geeignet ist. Die Kosten liegen geringfügig über den normal Üblichen, da z.B. keine aufwendige Entwässerung erforderlich wird wie beim offenporigen Asphalt (z.B. 2 OPA). Messtechnisch nachgewiesen wurde eine Lärminderung gegenüber den alten Belägen von > 4 dB(A) für Pkw und > 2 dB(A) für Lkw bei Fahrgeschwindigkeiten im innerstädtischen Bereich von 50 km/h.

Damit käme es beim Einbau dieses Belages nicht nur zu einer Erneuerung der Deckschicht, sondern auch zu einer wirksamen Aufwertung der Fahrbahndecke im Sinne der Lärminderungsplanung. Mehrere andere Städte in Deutschland wollen in diesem Jahr ebenfalls dieses Material einbauen.

Aktueller Zwischenstand:

Am 25.06.2009 informierte das Umweltministerium die Stadtverwaltung vorab per mail, dass die Anträge unter Vorbehalt in das Förderprogramm zum Konjunkturpaket II Lärmsanierung an kommunalen Straßen mit einer Investitionssumme von 300.000 € aufgenommen sind (s. auch Pressemitteilung des Umweltministers als Anlage 1 und Liste der zur Förderung ausgewählten Projekte als Anlage 2). Der Antrag ist neu unter der Bezeichnung "bauliche Lärminderungsmaßnahmen mit Ausbau der ruhigen Achse "Tarpenbek", Geschwindigkeitsreduzierungen und lärmindernden Decken" zu konzipieren, um den Förderbedingungen zu entsprechen. Weitere Details zur Vervollständigung des Antrags mit den Nachweisen der Fördervoraussetzungen müssen noch mit dem Umweltministerium, dem Innenministerium und der I-Bank abgestimmt werden.

Weiteres Verfahren:

Das Verfahren des Innenministeriums zur Vergabe der Fördermittel im Rahmen des Konjunkturprogramms II sieht nun eine zweite Antragsstufe vor, in der u.a. auch verbindliche Zusagen über die Finanzierung der ausgewählten Maßnahmen durch die Stadt Norderstedt erforderlich sind. Hierfür bereiten die Fachbereiche Verkehrsflächen und Entwässerung und Umwelt einen modifizierten Förderantrag unter der neuen Überschrift "bauliche Lärminderungsmaßnahmen mit Ausbau der ruhigen Achse "Tarpenbek", Geschwindigkeitsreduzierungen und lärmindernden Decken" vor. Darin werden Maßnahmen aus den bisherigen Maßnahmenpaketen 1, 3 und 4 enthalten sein. Das Maßnahmenpaket 2. „verkehrslenkende Maßnahmen: Förderung intermodaler Verkehre als Voraussetzung für Modal Split-Veränderungen“ darf nicht mehr aufgenommen werden, da Projekte in Verbindung mit einer ÖPNV-Förderung nicht im Rahmen des Konjunkturprogrammes II förderfähig sind. Zunächst ist ein neues Maßnahmenpaket mit Investitionen von insgesamt 300.000 € (225.000 € Fördermittel und 75.000 € Eigenanteil) zusammenzustellen. Weitere lärmindernde Maßnahmen aus der 1. Stufe sind als Alternative anzugeben, falls eine rechtzeitige Umsetzung aus verfahrenstechnischen Gründen nicht gelingt. Daher wird zur Zeit auch geprüft, ob der Einbau der LOA 5 D z.B. auch auf der Niendorfer Straße (Ochsenzoller Str. - Kirchenstraße) erfolgen kann. Dieser Abschnitt gehört ebenfalls zu den identifizierten Lärmschwerpunkten und könnte ggf. für das 2. Quartal 2010 in das Antragsprogramm aufgenommen werden.

Für diese Antragsstufe wurde der Stadtverwaltung eine Antragsfrist von 8 bis 12 Wochen gewährt.

Alle Maßnahmen des am 15.07.2008 durch die Stadtvertretung beschlossenen Lärmaktionsplan 2013 „Norderstedt. Lebenswert leise“, die bis 2013 ergriffen werden sollen, sind in den verwaltungsinternen Entwurf für die Haushaltsjahre 2010 / 2011 und das Investitionsprogramm eingeflossen. Dabei handelt es sich um geplante Maßnahmen, die maßgeblich durch die Fachbereiche 6011, 6013, 602 und 604 und 702 wahrgenommen werden.
Die beantragten Maßnahmen aus dem Konjunkturpaket II (ausgenommen der LOA 5 D - Maßnahmen) sind demzufolge ebenfalls im Haushaltsentwurf 2010 / 2011 und Investitionsprogramm enthalten - allerdings über die Jahre bis 2013 verteilt. Sollte im Spätsommer des Jahres die Zustimmung des Landes zu den geplanten Maßnahmen erteilt werden, so werden die förderfähigen Maßnahmen auf die Jahre 2010 / 2011 konzentriert.