

Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2018 – 2023 der Stadt Norderstedt Dokumentation

Öffentlicher Workshop

Mittwoch, 31. Juli 2019
Tribühne Norderstedt

Auftraggeberin

Stadt Norderstedt
Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Fachplanung

Spiekermann Ingenieure, Dresden

Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg



Stadt Norderstedt
Die Oberbürgermeisterin

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

1. Informationen zum Rahmen und Ablauf des Workshops

Die Stadt Norderstedt schreibt zum dritten Mal ihren Lärmaktionsplan fort. Grundlage ist die „Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 2002/49/EG“, die durch § 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes in deutsches Recht umgesetzt wurde. Nach dieser Richtlinie sind Kommunen verpflichtet, die Belastung durch Umgebungslärm anhand einer Lärmkartierung für Ballungsräume ab 100.000 Einwohnern, zu denen Norderstedt zählt, zu ermitteln. Dabei sind in den Ballungsräumen Hauptlärmquellen

- Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr
- Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr
- Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr

auch weitere darin gelegende Lärmquellen wie

- sonstige Straßen
- sonstige Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz sowie
- Schienenwege von Straßenbahnen im Sinne von § 4 des Personenbeförderungsgesetzes

zu kartieren, soweit diese sonstigen Lärmquellen Umgebungslärm hervorrufen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind Lärmaktionspläne unter Mitwirkung bzw. Anhörung der Öffentlichkeit zu erstellen.

Die § 47 a-f des BImSchG enthalten lediglich Bestimmungen zur rechtzeitigen und effektiven Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne. Konkrete Ausführungsverordnungen wurden nicht erlassen. Deshalb wurde als Beteiligungsinstrument ein öffentlicher Workshop sowie im Nachgang ein Online-Dialog über ein Email-Postfach gewählt.

In dem Workshop sollen Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, sich über die ermittelten Lärmschwerpunkte und die laufenden Maßnahmen zur Lärminderung zu informieren, die Maßnahmen zu bewerten und Vorschläge für neue Maßnahmenansätze zur Lärminderung (Schwerpunkt: Verkehrslärm) einzubringen.

Das Büro Spiekermann Ingenieure (Dresden) bearbeitet die aktuelle Fortschreibung der Lärmaktionsplanung und stellt den Arbeitsstand bei der Veranstaltung vor.

Die Moderation und Dokumentation der Veranstaltung übernimmt TOLLERORT entwickeln & beteiligen.

Die Mitwirkenden der Veranstaltung sind:

- Stadt Norderstedt: Mario Kröska, Christine Haß, Matthias Vollmer, Birte Stöhr und Maren Giese.
- Spiekermann Ingenieure: Markus Zahn und Ute Stöß
- TOLLERORT entwickeln & beteiligen: Mone Böcker, Anette Quast, Beate Hafemann, Carolin Appel und Ilka Bürling

Der Ablauf der Veranstaltung ist wie folgt:

- Begrüßung durch Mario Kröska, Stadt Norderstedt und Mone Böcker, TOLLERORT
- Information über die Lärmaktionsplanung 2013-2018 / 2018-2023
 - Lärmaktionsplanung 2013-2018
Christine Haß, Stadt Norderstedt
 - Lärmaktionsplanung Stufe 3
Markus Zahn, Spiekermann Ingenieure
- Gesprächsphase in Stadtteilgruppen
- Zusammenfassung der Ergebnisse, Erörterung gesamtstädtischer Aspekte und Abschluss

Die Moderatorin Frau Böcker weist zu Beginn darauf hin, dass während der Veranstaltung Fotos für die Dokumentation und die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt gemacht werden.

Bei der Veranstaltung sind knapp 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor Ort. Knapp die Hälfte der Teilnehmenden sind Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik.

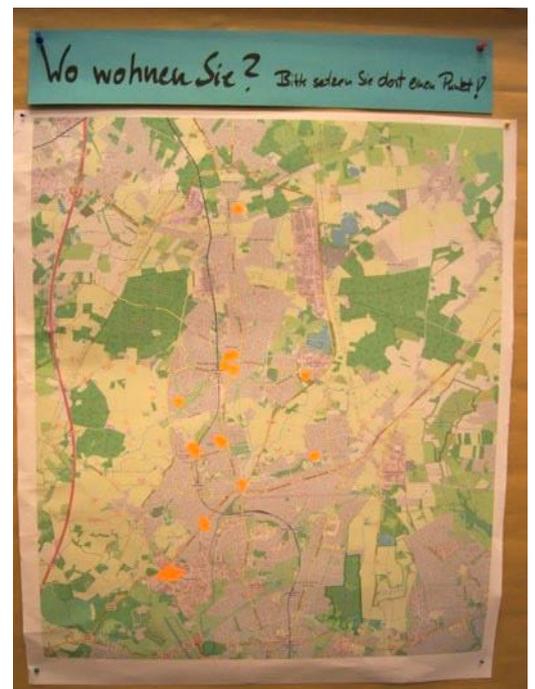
Beim Eintreffen vor dem Start der Veranstaltung haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich an Karten vorab über die Lärmkartierungen zu informieren. Im Eingangsbereich werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer außerdem gebeten, ihren Wohnort in einer Karte zu markieren und Auskunft über ihr Mobilitätsverhalten zu geben, um einen Eindruck von der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises zu gewinnen. Folgende Fragen werden gestellt

- Wo wohnen Sie? (Bitte markieren Sie den Wohnort mit einem Punkt.)
- Welche Verkehrsmittel nutzen Sie im Alltag überwiegend? (Bitte setzen Sie max. 2 Punkte)
- Welches Verkehrsmittel nutzen Sie niemals? (Punkte nach Bedarf)
- Was wären Sie persönlich bereit zugunsten weniger Verkehrslärm zu ändern?
 - mehr Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen,
 - Kinder nicht mehr mit dem Auto zur Schule / Kita / Freizeitangebot bringen,
 - nicht mehr fliegen.

Die Wohnortabfrage zeigt, dass Interessierte aus allen Stadtteilen anwesend sind.

Zur Frage: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie im Alltag überwiegend können die Beteiligten je zwei Punkte vergeben. Hier Die Mehrzahl der Beteiligten ist nutzt überwiegend das Fahrrad (15 Punkte). Viele Beteiligte nutzen im Alltag aber auch das Kfz (11 Punkte) bzw. den ÖPNV (8 Punkte). Drei Personen sind überwiegend zu Fuß bzw. zu Fuß mit Hilfsmittel unterwegs.

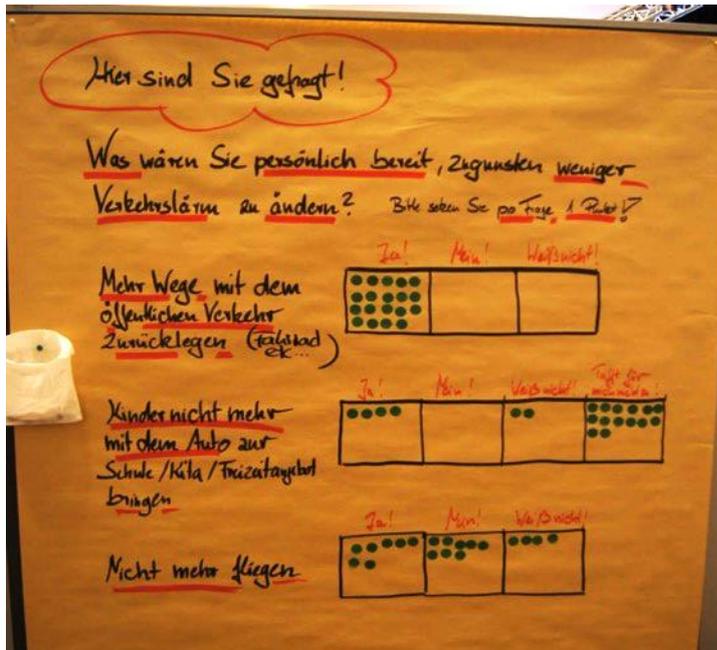
Auf die Frage, welches Verkehrsmittel im Alltag nie genutzt wird, geben jeweils drei Personen das Flugzeug und die Fernbahn an. Eine Person gibt an niemals das Fahrrad zu nutzen.



Abfrage: Wo wohnen Sie?



Abfragen zum Mobilitätsverhalten



Abfrage über Verhaltensänderungen zugunsten weniger Lärm

Auf die Frage, was die Beteiligten zu Gunsten von weniger Verkehrslärm ändern würden, gaben alle Befragten (19 Punkte) an, dafür mehr Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen. Vier Personen wären bereit, ihre Kinder nicht mehr mit dem Auto zur Schule, Kita oder Freizeitaktivitäten zu fahren. Zwei Personen geben an, sich bei dieser Frage unsicher zu sein. Für die Mehrzahl der Befragten (14 Punkte) trifft dies nicht zu. Sieben Personen wären bereit, nicht mehr zu fliegen, für acht Personen kommt das nicht in Frage. Vier Personen sind sich bei dieser Frage unsicher.

Die Moderatorin fragt in der Begrüßung auch danach, wer bereits an früheren Veranstaltungen zur Lärmaktionsplanung teilgenommen habe. Vier der Anwesenden melden sich. Eine Teilnehmerin gibt an, neu in Norderstedt zu sein.

2. Informationen zur Lärmaktionsplanung 2013-2018 und 2018-2023

Informationen zur vorliegenden Lärmaktionsplanung 2013-2018

Christine Haß, Stadt Norderstedt, stellt die Hintergründe und Rahmenbedingungen der Lärminderungsplanung vor. Bereits vor Inkrafttreten der EG-Umgebungslärmrichtlinie habe die Stadt Norderstedt am 20.06.2002 einen Beschluss zu Oberzielen der Lärminderungsplanung Norderstedt. Die Oberziele sind

- Schutz der Gesundheit,
- störungsfreier Schlaf und
- störungsfreie Kommunikation.

Die erste Stufe des Lärmaktionsplans (2008-2013) wurde am 15.07.2008 beschlossen. Frau Haß erläutert, dass die erste Stufe eine sehr große Zahl an Maßnahmen umfasst habe. Bei der ersten Fortschreibung des Lärmaktionsplans (2013-2018, Beschluss am 07.06.2016) sei es daher auch in erster Linie um die Aktualisierung der in der ersten Stufe entwickelten Maßnahmen gegangen. Wesentlicher Baustein sei die Ausweisung ruhiger Gebiete gewesen, die durch den Gesetzgeber vorgeschrieben ist. In ruhigen Gebieten (3 Kategorien: Landschaftsraum, Stadtoasen, ruhige Achsen) darf die Lärmbelastung nicht höher als 55 db(a) sein.

Frau Haß stellt den Umsetzungsstand des Lärmaktionsplans 2018 vor. In diesem wurden 74 Maßnahmen beschlossen, von denen 29 Maßnahmen vollständig und 15 Maßnahmen teilweise umgesetzt werden konnten. Eine Umsetzung, die bisher nur zu Teilen erfolgt ist, bedeutet, dass z.B. ein Konzept bereits vorliegt, aber der Bau noch nicht erfolgt ist. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen gibt es noch 22 weitere Maßnahmen der Stadt Norderstedt, die relevant für die Lärminderung, jedoch nicht unmittelbar Teil des Lärmaktionsplans sind.

Abschließend stellt Frau Haß einen Überblick von umgesetzten Maßnahmen vor:

- Verkehrsrechtliche Maßnahmen: Tempo-30-Abschnitte, Tempo-50-Anordnung außerorts, Geschwindigkeitsüberwachung
- Maßnahmen zur Radverkehrsförderung: Beschluss Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes, Erweiterung des Fahrradverleihsystems, Aufwertung von Fahrradabstellanlagen
- Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung: Beschluss Fußverkehrskonzept, Entwicklung eines Fußwegenetzes, Bau von Querungshilfen
- Verkehrsbauliche Maßnahmen: Umgestaltung Meilenstein Ulzburger Straße und Schmuggelstieg
- Maßnahmen zur ÖPNV-Förderung: Aufwertung von ÖPNV-Haltestellen, Taktverdichtung
- Sonstige Maßnahmen: Initiierung von Car-Sharing, Einrichtung von Mobilsternen

Ausgangssituation und Anforderungen an die Fortschreibung 2018-2023

Markus Zahn, Spiekermann Ingenieure, stellt die Ausgangssituation und die Anforderungen für die Lärmaktionsplanung 2018-2023 vor. Während und im Anschluss an die Präsentationen können die Beteiligten Rückfragen zu den Informationen stellen.

Herr Zahn erläutert anknüpfend an den Vortrag von Frau Haß einige Grundlagen der Lärmaktionsplanung. Die Lärmaktionsplanung stelle eine wesentliche Grundlage für die städtische Planung dar, um gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Lärm zu vermeiden. Lärmaktionspläne seien allerdings nicht bindend. Sie stellen demnach ein informelles Instrument dar, das eine verwaltungsinterne Bindungswirkung durch Selbstverpflichtung erzeugt und dementsprechend abwägungsrelevant ist. Die Behörden sind dazu verpflichtet, die Festlegungen des Lärmaktionsplans in die Fachplanungen soweit wie möglich mit einzubeziehen. Herr Zahn weist auf die unterschiedlichen Zuständigkeiten hin: Bei übergeordneten Verkehrswegen (z.B. Bundes- und Landesstraßen) sei eine Einflussnahme nicht direkt möglich.

Bei der Lärmaktionsplanung sind verschiedene Umsetzungshinweise zu berücksichtigen. Eine Lärmvorsorge ist bei Neubauten und wesentlichen baulichen Änderungen gesetzlich vorgeschrieben. Ein Rechtsanspruch auf eine Lärmsanierung in einer Bestandssituation besteht hingegen nicht. Herr Zahn erläutert, dass es keine gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte, sondern nur Richtwerte, gebe.

Die Stadt hat verschiedene Möglichkeiten, direkt Einfluss zu nehmen. Sie kann

- Maßnahmen an kommunalen Straßen planen und umsetzen,
- eine lärmschutzgerechte Bauleitplanung verfolgen,
- mithilfe des Lärmaktionsplans, Forderungen an die zuständigen Baulastträger herantragen, die diese im Rahmen ihres Ermessens berücksichtigen können.

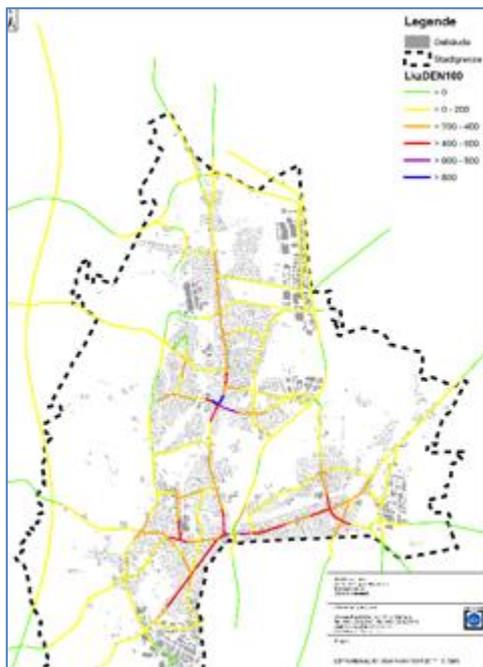
Herr Zahn geht auf die bisher erfolgte Umsetzung und den weiteren Verfahrensablauf ein. Im Rahmen der ersten und zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung wurden strategische Lärmkarten und Lärmaktionspläne erstellt. Diese sind alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. anzupassen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit hat eine hohe Bedeutung: Die Anregungen werden erfasst, gutachterlich geprüft und bilden die Grundlage für das fortgeschriebene Maßnahmenkonzept.

Als Bestandteil der Lärmkartierung sind die aktuellen Lärmbelastungen und die Entwicklung der Lärmbelastung im Vergleich zum Jahr 2012 in Lärmkarten dargestellt. Die Werte sind Ergebnisse von Berechnungen. Herr Zahn stellt die Rasterlärmkarten für Norderstedt vor. Sie zeigen, dass in Norderstedt die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr deutlich höher ist als durch den Schienenverkehr. Herr Zahn hebt hervor, dass aus der Überlagerung der einzelnen Verkehrsarten keine wesentlichen größeren Lärmbelastungen hervorgingen. Je nach Ort seien einzelne Verkehrsarten die Hauptlärmquellen. Zusätzlich zu den Lärmkartierungen wurde ein Differenzplan (Entwicklung zwischen 2012 und 2017) mit Lärmkennziffern erstellt, der zum einen den Lärmpegel und zum anderen die Anzahl der betroffenen Anwohner berücksichtigt. In den grünen Bereichen hat zwischen den Jahren 2012 und

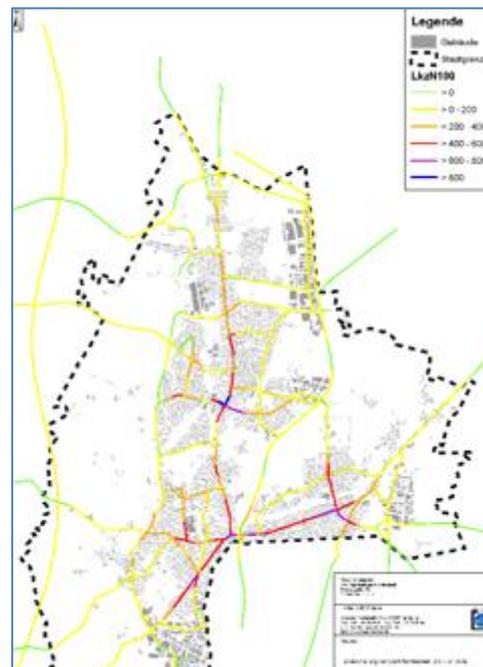
2017 eine Lärmpegelminderung, in den roten Bereichen eine Lärmpegelsteigerung stattgefunden. Das bedeutet nicht, dass in den grünen Bereichen kein Lärm vorherrscht und in den roten Bereichen sehr großer Lärm. Der Differenzplan stellt nur die Veränderung dar.

Herr Zahn stellt die räumlichen Schwerpunkte der Lärmbelastung vor. Maßnahmen müssen in erster Linie in Abschnitten dieser Straßen ergriffen werden:

- Ulzburger Straße
- Rathausallee
- Alter Kirchenweg
- Berliner Allee
- Segeberger Chaussee (B 432)
- Ohechaussee (B 432)
- Poppenbütteler Straße
- Ochsenzoller Straße



$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$



$L_{Night} > 45 \text{ dB(A)}$

Differenzpläne über die Veränderung der Lärmkennziffer zwischen 2012 und 2017, links 24 Stunden, rechts nachts

Abschließend erläutert Herr Zahn mögliche lärmmindernde Maßnahmen:

- stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen, z.B. Vermeidung von Kfz-Verkehren durch lärmschutzgerechte Bauleitplanung,
- verkehrsregelnde Maßnahmen, z.B. Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und
- verkehrsbauliche Maßnahmen, z.B. lärmmindernder Fahrbelag, aktiver Schallschutz.

Herr Zahn weist darauf hin, dass nur eine sinnvolle Kombination von verschiedenen Maßnahmen sinnvoll zur Lärminderung beitragen könne.

Rückfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Verfahren und zum bisher Erreichten

Bereits während und im Nachgang der Präsentationen melden sich Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Plenum mit einigen Fragen.

- Frage: Zu welcher Kategorie werden Maßnahmen des Lärmaktionsplans gezählt, die von der Bürgermeisterin wieder zurückgestellt wurden?

Antwort: Diese Maßnahmen werden als teilweise umgesetzte Maßnahmen gezählt, da die Vorbereitungen erfolgt sind. Frau Haß erläutert, dass teilweise die Straßenverkehrsordnung (StVO) die Umsetzbarkeit von Maßnahmen einschränke.

- Mehrere Beiträge hinterfragen kritisch das Berechnungsverfahren, das in der Lärminderungsplanung vorgeschrieben ist.

Frage: Werden im Rahmen der Lärmkartierungen auch Lärmmessungen durchgeführt?

Antwort: Im Rahmen der Lärmkartierung werden keine Messungen, sondern - wie vorgeschrieben - Berechnungen durchgeführt. Messungen wären zeitlich und räumlich nur punktuell möglich, während Berechnungen die durchschnittliche Verkehrsbelastung über einen längeren Zeitraum erfassen. Die Verfahren müssen einheitlich und vergleichbar sein, das wäre mit Messungen nicht möglich. Zudem besteht bei Lärmmessungen die Gefahr, dass es zu (zufälligen) Überlagerungen von verschiedenen Lärmquellen kommt und somit falsche Werte gemessen werden. Die Berechnungen erfolgen auf Grundlage eines EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahrens. Lärmmessungen sind nicht Teil von Lärmaktionsplänen und haben somit keine Rechtswirkung. Herr Kröska erläutert, dass die Stadt Norderstedt in einzelnen Fällen durchaus Messungen durchführe, diese seien aber nicht Teil der Lärminderungsplanung. In Deutschland gebe es auch andere Verfahren, die aber ausschließlich auf Berechnungen beruhen.

Frage: Der Abstand der Terrasse einer Teilnehmerin zur Straße beträgt nur 10 bis 15 Meter, sodass es sehr laut ist: Wird die umliegende Bebauung mit in die Berechnung einbezogen?

Antwort: Die umliegende Bebauung wird bei der Lärmkartierung berücksichtigt.

Frage: Bei der Anzahl der betroffenen Personen, z.B. bei der Lärmbelastung Luftverkehr sind bei $L_{DEN} > 65-70$, 100 Betroffene und bei L_{Night} null Betroffene angegeben. Wie kann das sein und wie wird das berechnet?

Antwort: Die Berechnungen für die Dauerlärmbelastungen am Tag (L_{DEN}) und in der Nacht (L_{Night}) sind unterschiedlich. L_{DEN} ist ein Jahresmittelwert für die Geräuschbelastung über den ganzen Tag von 00:00 bis 24:00 Uhr. L_{Night} steht für die mittlere Belastung im Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr. Die Berechnungen erfolgen in erster Linie auf Grundlage der Berechnung von Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten.

Frage: Die durchschnittliche Verkehrsbelastung gibt nicht den tatsächlichen Verkehrslärm durch einzelne sehr laute Autos wieder: Was ist, wenn ich vereinzelt um 2:00 Uhr, 3:00 Uhr und 4:00 in der Nacht durch 100 dB(A) gestört werde? Die Berechnung ergibt dann doch eine geringe Lärmbelastung.

Antwort: Ja! Herr Kröska erläutert, dass eine dauerhafte Belastung vorliegen müsse, um eine Lärmbelastung gemäß der gesetzlichen Vorschriften zu kartieren. Diese könne nur berechnet werden. Er lädt die Beteiligten aber ein, ihre Hinweise auf besondere Belastungen zu benennen. Herr Zahn weist noch einmal daraufhin, dass ein Mittelwert über die ganze Nacht berechnet werde und punktuelle Ereignisse nicht berücksichtigt werden können.

- Frage: Werden die verschiedenen Lärmkarten auch übereinandergelegt und gemeinsam betrachtet?

Antwort: Ja! Herr Zahn verweist noch einmal auf die Lärmkarte Überlagerung. In dieser werden die verschiedenen Verkehrsarten Straßen-, Schienen und Luftverkehr gebündelt betrachtet.

- Frage: Was stellt der Differenzplan genau dar? Erfasst dieser auch, ob der Lärm tolerabel oder intolerabel ist?

Antwort: Nein! Ein Differenzplan stellt nur Veränderungen dar. Im vorliegenden Differenzplan wird die Entwicklung der Lärmkennziffer zwischen den Jahren 2012 und 2017 dargestellt. Die Lärmkennziffer berücksichtigt auch, wie viele Anwohnerinnen und Anwohner von der Lärmbelastung betroffen sind. In den grünen Bereichen hat zwischen den Jahren 2012 und 2017 eine Lärmpegelminderung, in den roten Bereichen eine Lärmpegelsteigerung stattgefunden. Die grünen Bereiche bedeuten jedoch nicht, dass dort nun eine geringe Lärmbelastung besteht. Der Plan erfasst nicht, ob die Lärmbelastung tolerabel oder intolerabel ist.

- Frage: Die Bürgerinnen und Bürger nennen teils sehr präzise erhebliche Lärmbelastungen. Welche Antworten können der Öffentlichkeit gegeben werden, die über die EU-Richtlinie hinausgehen. Werden darüber hinaus noch weitere Maßnahmen ergriffen?

Antwort: Herr Kröska verweist auf die rechtlich vorgeschriebenen Aspekte der Lärmaktionsplanung, unter anderem auch die heutige Veranstaltung. Weitergehende Maßnahmen müssten in einem anderen Rahmen geprüft und aufgegriffen werden. Frau Haß erläutert, dass die Stadt Norderstedt bereits zu diesem Zeitpunkt detaillierte Kartierungen und Berechnungen durchgeführt habe, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen.

- Frage: Wie wird mit zukünftigen Planungen z.B. dem Ausbau 4-Spurigkeit der Schleswig-Holstein-Straße verfahren, die zu einer höheren Lärmbelastung beitragen?

Antwort: Baulastträger der Schleswig-Holstein-Straße ist das Land Schleswig-Holstein. Das Land will bezüglich der Auswirkungen der Planungen auf den Lärm an der Schleswig-Holstein-Straße einen Gutachter einbestellen. Derzeit kann in die Lärmaktionsplanung nur der Status Quo mit einbezogen werden.

- Frage: Was passiert mit der Niendorfer Straße?

Antwort: Herr Kröska erläutert, die Niendorfer Straße sei mit 25.000 bis 30.000 Kfz ausgelastet, hier könne nicht viel mehr passieren. Das Vorhaben einer Ortsumgehung habe keine politische Mehrheit erzielen können. Solche Maßnahmen seien auf finanzieller Mittel und eine politische Mehrheit angewiesen.

- Frage: Welchen Mehrwert kann der Workshop bieten, angesichts der geringen Zahl an Bürgerinnen und Bürgern, die teilnehmen im Verhältnis zur Anzahl der Mitwirkenden aus der Verwaltung und den beteiligten Büros?

Antwort: Frau Böcker erläutert, das große Team der Mitwirkenden sei für eine größere Teilnehmerzahl vorbereitet gewesen. Auch bei einer geringen Teilnehmerzahl könnten eine Vielzahl an Hinweisen aufgenommen werden. Frau Böcker bittet die Beteiligten, sich in der anschließenden Gesprächsphase vorbehaltlos einzubringen.

3. Gesprächsphase in Stadtteilgruppen

Nach den Rückfragen leitet Frau Böcker in die Gesprächsphase über. Die Erarbeitung und Diskussion von Maßnahmen erfolgt in Kleingruppen, die räumlich nach den Stadtteilen eingeteilt sind. Die Teilnehmenden werden entsprechend ihrem Wunschstadtteil zugeordnet. Die Gruppen werden von den Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Norderstedt bzw. des Gutachterteams und einer Moderatorin betreut.

Die Mitwirkenden aus der Verwaltung erläutern in den Gruppen kurz die Stadtteile anhand der zur Verfügung stehenden Lärmkartierungen und beschreiben beispielhaft bereits erfolgte Maßnahmen.

Die Beteiligten können Lärmschwerpunkte benennen und Maßnahmen vorschlagen. Die Moderatorinnen notieren die Stichpunkte in den Karten bzw. auf Klebezetteln, wo möglich mit Bezug zu den genannten Orten. Bei Bedarf können Maßnahmenansätze in einem Steckbrief vertieft werden.

Stadtteilgruppen

Gruppe 1: Friedrichsgabe mit Norderstedt Mitte

Gruppe 2: Harksheide und Glashütte

Gruppe 3: Garstedt

In der Gesprächsphase werden eine Vielzahl an Maßnahmen, Vorschlägen und Wünschen für eine Minderung des Verkehrslärms eingebracht. Die notierten Hinweise sind im Anhang dieser Dokumentation festgehalten.

Friedrichsgabe mit Norderstedt Mitte

In Norderstedt Mitte wird insbesondere ein Vorschlag kontrovers diskutiert: Die Rathausallee für den Durchgangsverkehr teilweise zu sperren. Zudem wird der Wunsch nach mehr P&R-Parkplätzen geäußert. Ein großes Anliegen in der Gruppe ist die Förderung des Radverkehrs. Hier werden konkrete Vorschläge erörtert, wie z. B. Unternehmen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motivieren könnten mit dem Rad zur Arbeit zu fahren (z.B. durch die Einrichtung von Duschen). Für den ÖPNV werden autonom fahrende Busse als Ringlinien vorgeschlagen, die eine hohe Taktichte anbieten und so eine attraktive Alternative zum privaten Auto darstellen können.

Harksheide und Glashütte

In dieser Gruppe werden viele stadtteilübergreifende Maßnahmen wie zum Beispiel, der Einsatz von Flüsterasphalt oder die Bordsteinführung als neue Maßnahme genannt. Auch der Ansatz des Urban Greening beziehungsweise die Einrichtung von Lärmschutzwällen wird angeregt.

In Glashütte wird eine Verkehrsberuhigung der Glasmoorstraße vorgeschlagen, da es hier zu mehr Lärm durch die Beruhigung der Poppenbütteler Straße kommt. Darüber hinaus wäre auch ein Kreisverkehr an der Poppenbütteler Straße denkbar. Da die Straße noch recht neu ist, könnte das eher eine langfristige Maßnahme sein. Es wird darauf hingewiesen, dass schlechte Straßen mehr Lärm produzieren.

In Harksheide werden zum Teil bestehende Maßnahmen - wie das Einpflegen von Lkw-Vorrangrouten ins GPS - aber auch neue Maßnahmen diskutiert. Bei den neuen Maßnahmen geht es z.B. um die Anbindung der Anwohner der Ulzburger Straße an die Bahn. Hier wäre auch eine Erhöhung der Taktung wünschenswert. Im Radverkehr wird in der Gruppe eine Verbreiterung der Radwege der Einrichtung von Schutzstreifen vorgezogen. Die Sicherheit der Radfahrenden sollte dem Pkw vorgezogen werden. Die Quickborner Straße könnte zu einer Fahrradstraße umgebaut werden. Lärmschutzwände wären in ausgewählten Abschnitten auch denkbar.

Garstedt

In der Diskussion über die Lärminderung in Garstedt wird mehrfach die Ohechaussee genannt. Probleme bestehen an Knotenpunkten beim lauten Anfahren der Kraftfahrzeuge. Vor diesem Hintergrund wird der Wunsch geäußert, den Verkehrsfluss zu verbessern, um Anfahrvorgänge zu reduzieren. Hier besteht jedoch gleichzeitig die Befürchtung, wieder mehr Kfz-Verkehr anzuziehen. Ein Vorschlag lautet, es sollte an einer Kreuzung nur links und an der nächsten nur rechts abgebogen

werden können. Auch Einbahnstraßen werden als Vorschlag genannt, hier um Störungen bei Begegnungen von Bussen zu verhindern, die ein Abbremsen und lautes Anfahren erforderlich machen. Zudem spielt das Thema der Radverkehrsförderung eine große Rolle. Es werden viele übergreifende Themen benannt, die möglicherweise nicht direkt Gegenstand der Lärmaktionsplanung sein können: Wo wird gebaut und verdichtet? Wie wird gebaut? Auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer (z.B. Autoposer) ist ein Thema.

4. Abschluss

In der abschließenden gemeinsamen Runde stellen die Moderatorinnen beispielhaft die wichtigsten Gruppenergebnisse aus den Gesprächen vor, die im weiteren Verfahren dokumentiert und gutachterlich geprüft werden. Im Rahmen der Vorstellung werden wenige weitere Hinweise ergänzt. Alle Stichpunkte sind festgehalten und im Anhang notiert.

Alle Gruppen haben ortsbezogene Lärmunkte identifiziert und Hinweise auf wichtige Maßnahmen gegeben, die nun durch die Gutachter bewertet werden.

Nach der Vorstellung der Ergebnisse besteht die Möglichkeit noch weitere bisher nicht thematisierte Anliegen im Plenum vorzubringen.

- Eine Teilnehmende merkt an, dass bessere Straßen auch zu höheren Verkehren führen würde und sich dies auch auf die umliegenden Straßen auswirken würde.
- Um den Verkehr zwischen Ahrensburg, Norderstedt und Pinneberg zu entlasten, wird der Bau einer Bahn (Ringbahn) angeregt. Auch der Einsatz von Schnellbussen wäre hier denkbar, die Linien verlaufen derzeit eher in Richtung Hamburg (Bsp. London, Berlin).
Frau Böcker und Herr Kröska verweisen hier auf die Zuständigkeiten, dennoch sei das ein wegweisender Vorschlag.

Frau Böcker und Frau Haß bedanken sich bei allen Teilnehmenden für die engagierte Mitarbeit. Frau Haß erläutert das weitere Vorgehen. Bis zum 31. August bestehe die Möglichkeit, weitere Hinweise und Anregungen per E-Mail an die Stadt zu melden. Alle Anmerkungen fließen in einen Maßnahmenkatalog ein. Die Maßnahmen werden zunächst gutachterlich geprüft, abgewogen und am 19. September dem zuständigen Ausschuss zum Beschluss vorgelegt, um das förmliche Beteiligungsverfahren zu starten. Zur rechtlichen Absicherung des Lärmaktionsplans ist nach deutschem Recht ein förmliches Beteiligungsverfahren für die Öffentlichkeit und die betroffenen Behörden erforderlich 2021 werde dann der endgültige Beschluss gefasst.

Ein Vertreter der Politik bedankt sich ebenfalls bei den Teilnehmenden und lädt diese ein, gerne an den jeweiligen Ausschusssitzungen teilzunehmen.

Herr Kröska bedankt sich auch im Namen des Baudezernenten Thomas Bosse für die Vielzahl an Anregungen und schließt die Veranstaltung um 21:15.

Anhang

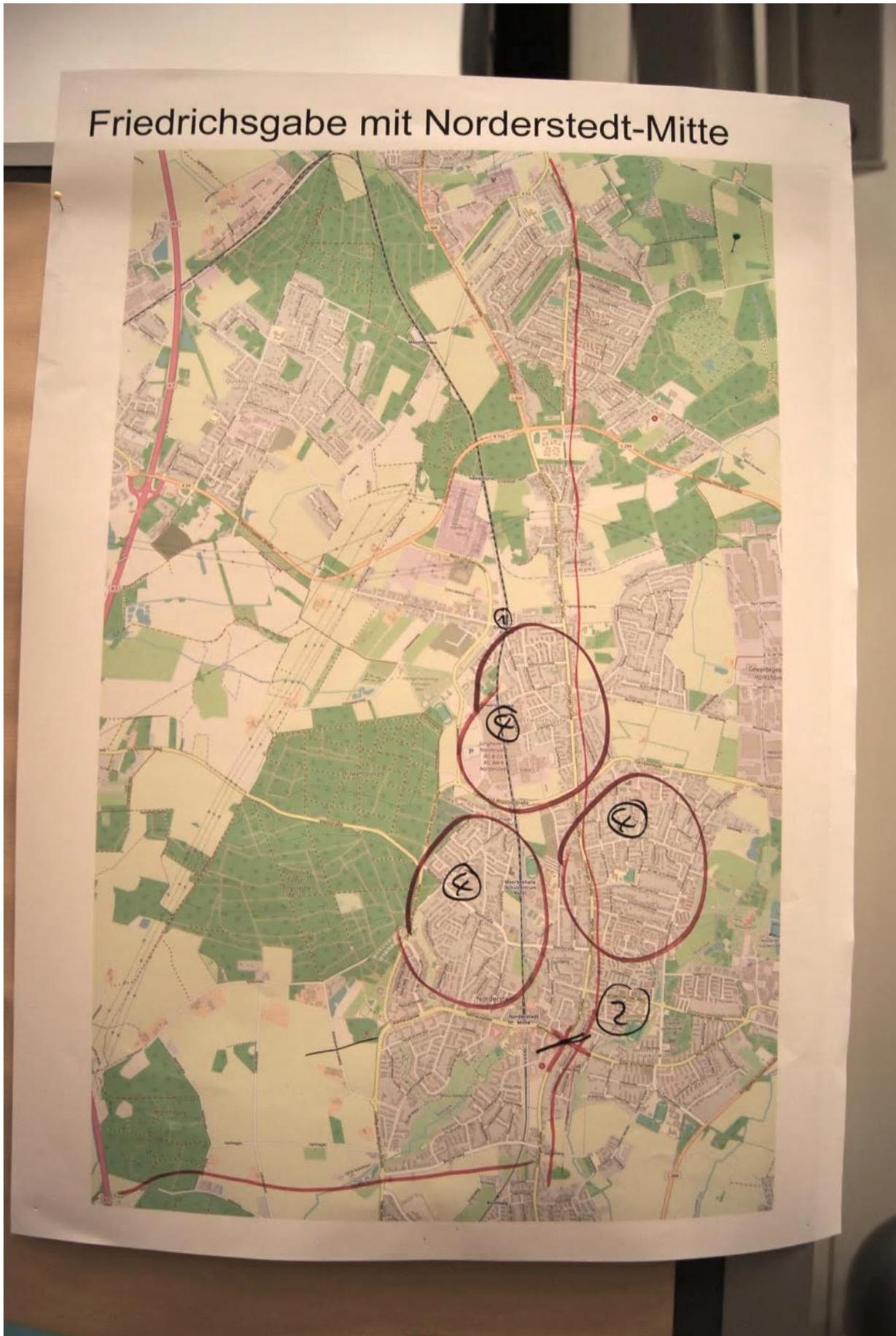
Liste mit Maßnahmenvorschlägen aus der Veranstaltung vom 31.07.2019

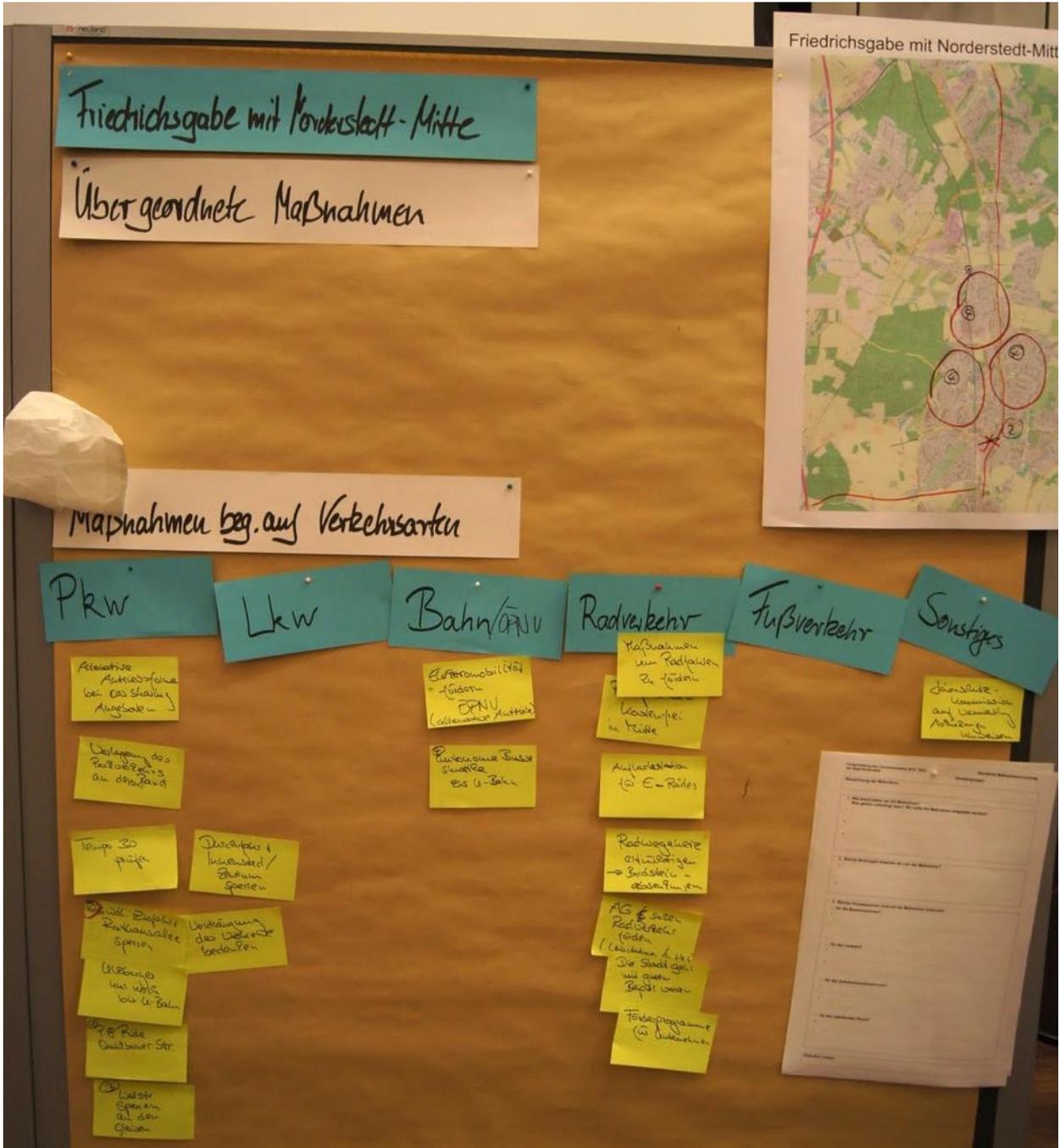
A. Friedrichsgabe mit Norderstedt-Mitte

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
		Übergeordnete Maßnahmen			
B		Quickborner Straße		Quickborner Str. Kreisverkehr Lawaetz	
		Maßnahmen bezogen auf Verkehrsarten			
		Pkw			
A				Alternative Antriebsformen bei Carsharing-Angeboten	
A		Stadtrand		Verlagerung des Parkverkehrs an den Rand	
A				Tempo 30 prüfen	
A		Innenstadt		Durchfahrt Innenstadt / Zentrum prüfen	
A	2	Rathausallee / Ulzburger Straße		südliche Zufahrt Rathausallee sperren	
A	2	Rathausallee / Ulzburger Straße	Verdrängung der Verkehre bedenken		
A				Ulzburger nur noch bis U-Bahn	

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
A	1	Ulzburger Straße / Quickborner Straße		P&R Quickborner Str.	
A	3	Waldstraße		Waldstr. sperren an den Gleisen	
		Lkw			
		-	-	-	
		Bahn/Bus			
A				Elektromobilität fördern ÖPNV (alternative Antriebe)	
A	4	Wohngebiete Waldstraße, Steindamm und nördlich Oadby-and-Wigston Straße		autonome Busse / Shuttle zur U-Bahn	
		Radverkehr			
A				Maßnahmen, um Radfahren zu fördern	
A		Innenstadt		Radparken kostenfrei in Mitte	
A				Aufladestation für E-Räder	
A				Radwegenetz → Bordsteinabsenkungen	
A				AG sollen Radverkehr fördern (Leihstationen / Umkleiden)	
A				Die Stadt geht mit gutem Beispiel voran	
A				Förderprogramme für Unternehmen	

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
C		Quickborner Straße		Quickborner Straße als Fahrradstraße	
		Fußverkehr			
C	2	Ulzburger Straße / Quickborner Straße		Ulzburger Str. grunderneuern → Fuß- und Radweg trennen	
		Sonstiges			
A				Lärmschutzkommission auf Vermeidung / Abkürzungen hinweisen	





Steckbrief Maßnahmenvorschlag

Bezeichnung der Maßnahme: Durchgangsverkehr im Zentrum einschränken (südl. Zufahrt Rathausallee sperren)

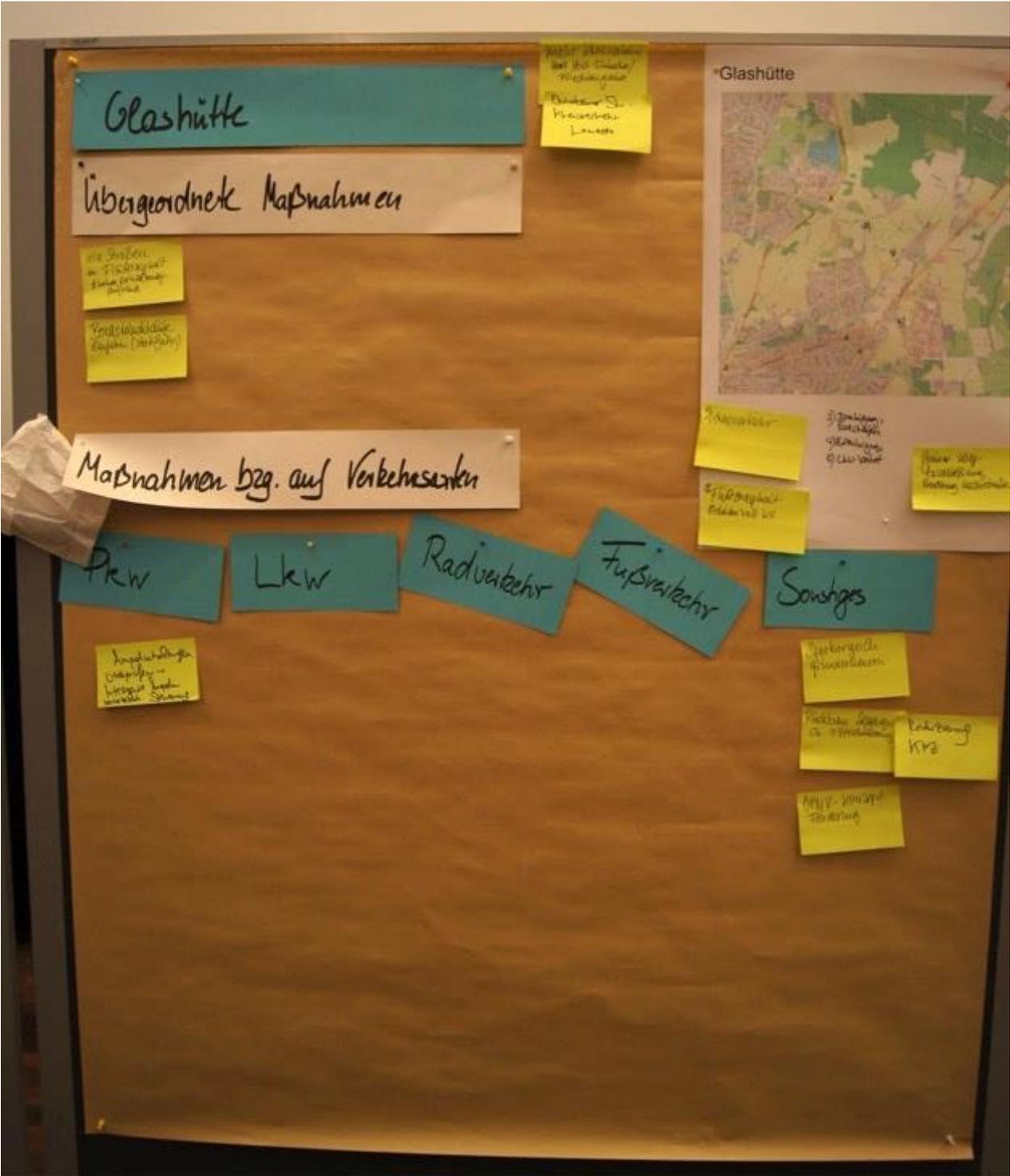
1. Wie beschreiben wir die Maßnahme? Was gehört unbedingt dazu? Wo sollte die Maßnahme umgesetzt werden?
 - Von Süden nach Westen kappen
 - Ulzburger Straße sperren
 - Rathausallee als Grenze nur Lkw – Pkw
2. Welche Wirkungen erwarten wir von der Maßnahme?
 - Entlastung der zentralen Achsen Ost / West
 - Unattraktive Zufahrt ins Zentrum → weniger Verkehr
3. Welche Konsequenzen sind mit der Maßnahme verbunden...
 - ...für die BewohnerInnen?
 - Längere Routen
 - ...für den Verkehr?
 - Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraßen u.a. auf O.W. Straßen = erhöhter Verkehr
 - ...für die VerkehrsteilnehmerInnen?
 -
 - ...für den städtischen Raum?

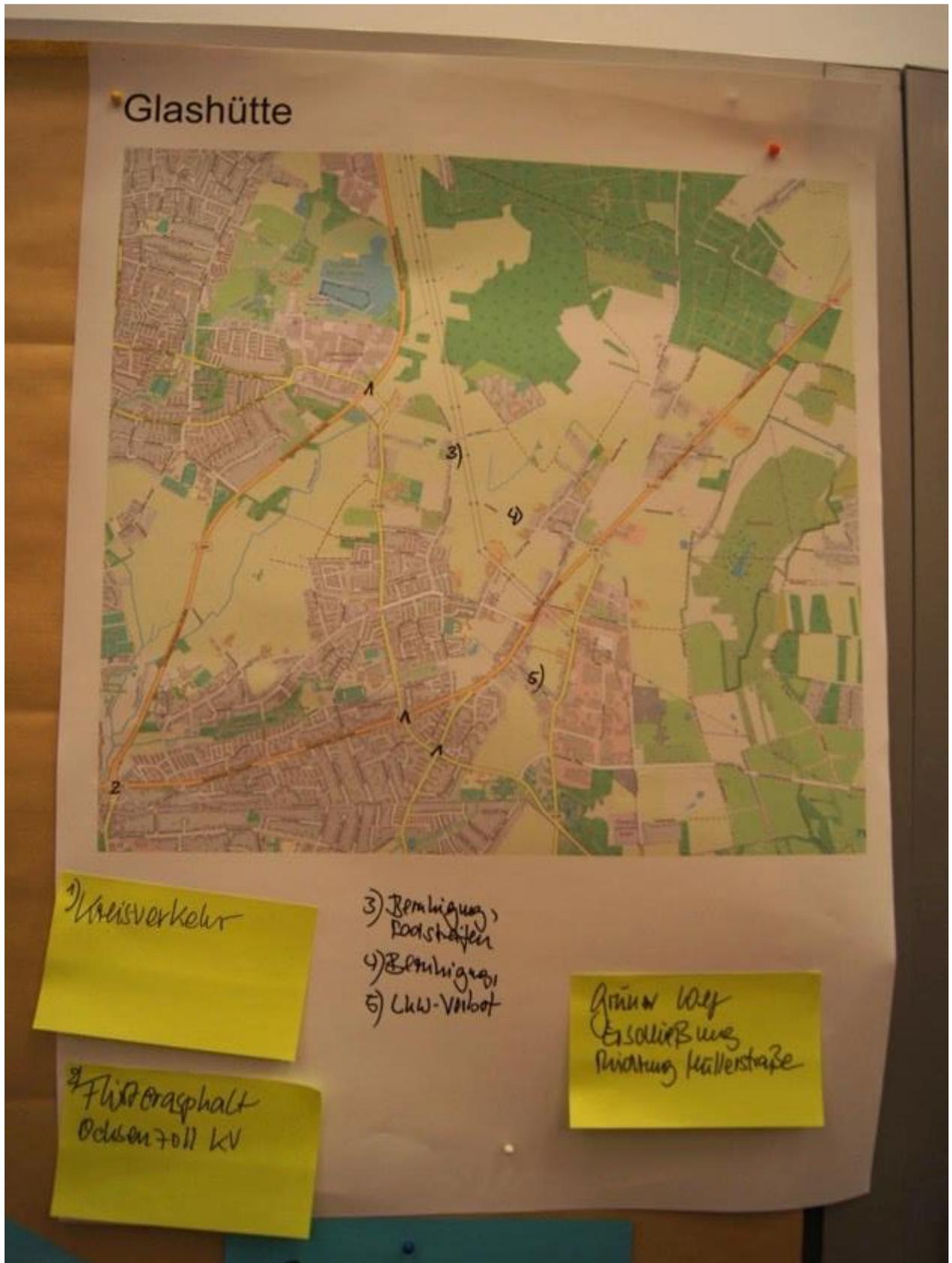
Diskutiert haben: Friedrichsgabe / Norderstedt Mitte

B. Glashütte

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
		Übergeordnete Maßnahmen			
B				Alle Straßen mit Flüsterasphalt → aber hoher Erhaltungsaufwand	
B				Bordsteinabläufe einführen (statt Gullys)	
		Maßnahmen bezogen auf Verkehrsarten			
		Pkw			
B				Ampelschaltungen überprüfen → intelligente Ampeln, verkehrabhängige Steuerung	
		Lkw			
		-	-	-	
		Radverkehr			
		-	-	-	
		Fußverkehr			
		-	-	-	
		Sonstiges			
B		Segeberger Chaussee		Segeberger Chaussee grunderneuern	

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
B		Segeberger Chaussee		Rückbau Segeberger Chaussee → Verschmälerung	
B				ÖPNV-Konzept Förderung	
B				Reduzierung Kfz	
		Maßnahmen im Plan			
B	1	Schleswig-Holstein-Straße / Poppenbütteler Straße Poppenbütteler Straße / Segeberger Chaussee Poppenbütteler Straße / Tangstedter Landstraße		Kreisverkehr	
B	2	Kreisverkehr Ohechaussee / Langenhorner Chaussee / Schleswig-Holsteiner-Straße / Segeberger Chaussee		Flüsterasphalt Ochsenzoll KV	
B	3	Glasmoorstraße		Beruhigung Radstreifen	
B	4	Hofweg		Beruhigung,	
B	5	Glashütter Kirchenweg		Lkw-Verbot	
B		Müllerstraße		Grüner Weg Erschließung Richtung Müllerstraße	

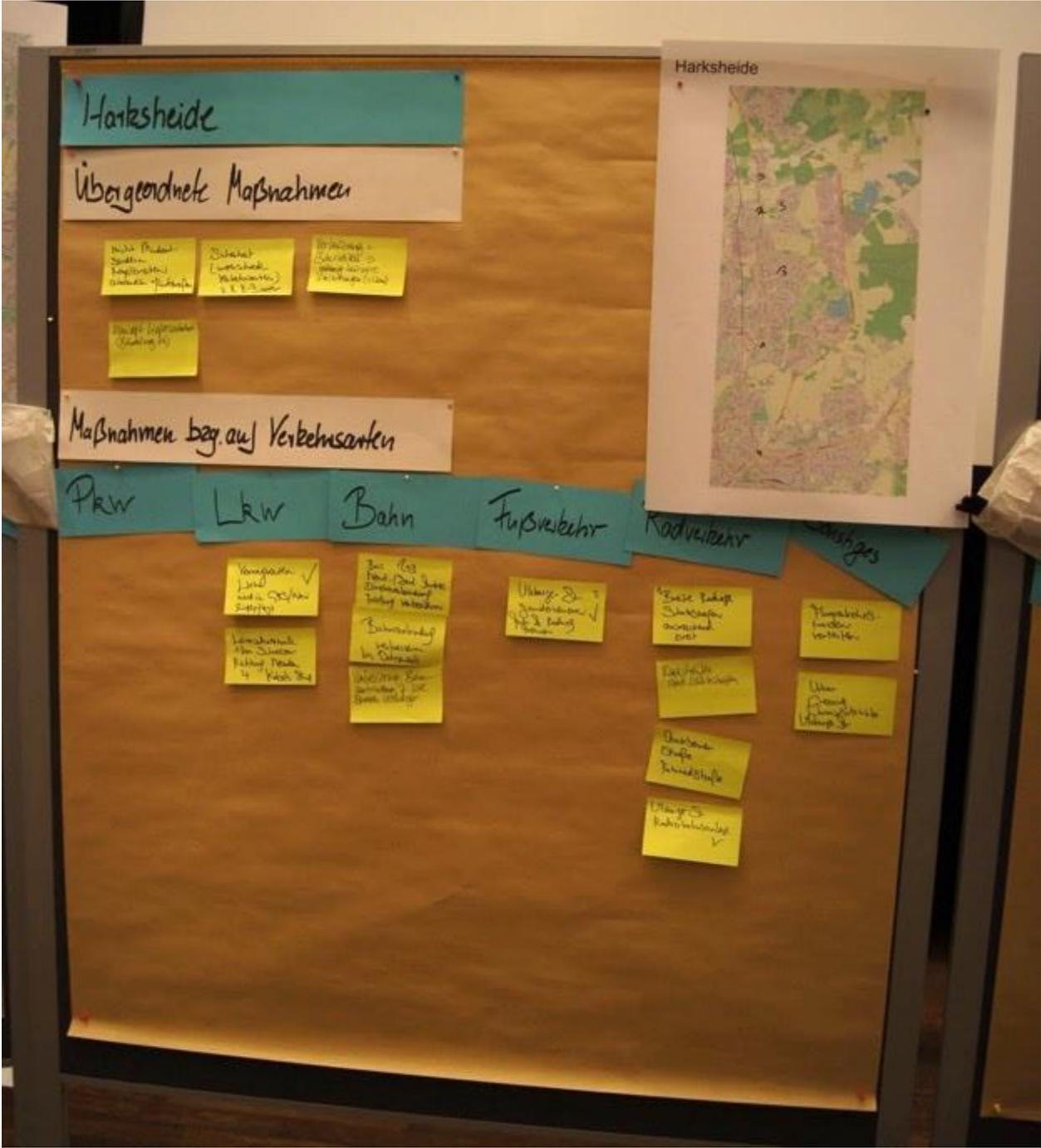




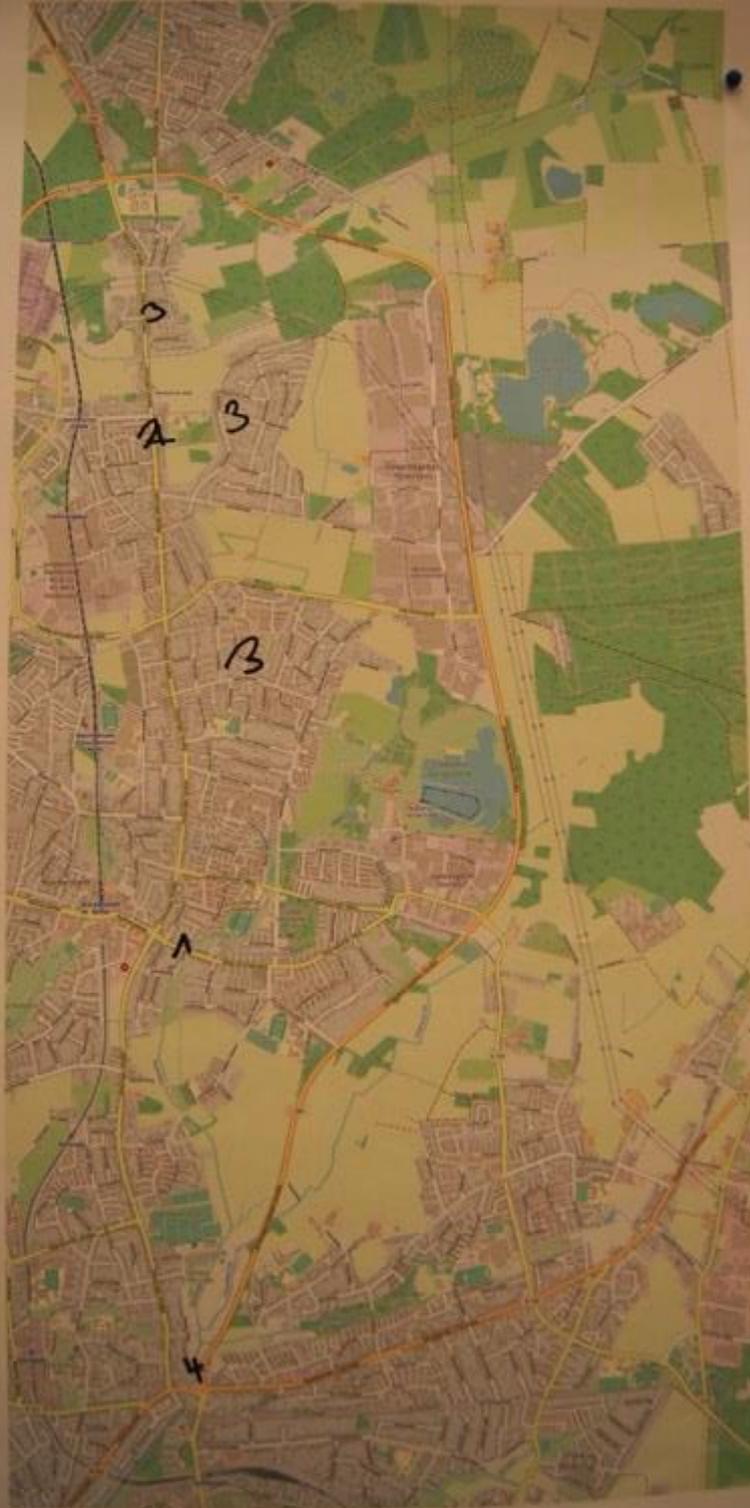
C. Harksheide

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
		Übergeordnete Maßnahmen			
C				Nicht Mindest- sondern Regelbreiten anwenden → Radstreifen	
C				Konzept Lieferverkehr (Bündelung etc.)	
C			Sicherheit (unterschiedl. Verkehrsarten) z.B. E-Scooter		
C				Verkürzung von Bauzeiten → kürzere Umleitungen (+ Lärm)	
		Maßnahmen bezogen auf Verkehrsarten			
		Pkw			
		-	-	-	
		Lkw			
C				Vorrangrouten Lkw werden in GPS/Navi eingepflegt	
C	4	Kabels Stieg Kreisverkehr Ohechausse / Langenhorner Chaussee / Schleswig-Holsteiner-Straße / Segeberger Chaussee		Lärmschutzwälle 1 km Schnellstr. Richtung Norden Kabels Stieg	
		Bahn/Bus			

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
C	3	Ulzburger Straße Wohngebiete Steindamm, Harkshörner Weg, Zwickmoor		Verbesserung Bahnanbindung für östlichen Bereich Ulzburger Straße bis Ochsenzoll	
C	3	Ulzburger Straße Wohngebiete Steindamm, Harkshörner Weg, Zwickmoor		Nord-/Süd-Shuttle / Direktverbindung Ulzburger Str. einrichten → Taktung verbessern Bus 293	
		Radverkehr			
C	1	Ulzburger Straße / Alter Kirchenweg		breite Radwege / Schutzstreifen ausreichend breit	
C				Radstreifen statt Schutzstreifen	
C		Ulzburger Straße		Ulzburger Str. Radverkehrsanlage	
		Fußverkehr			
		-	-	-	
		Sonstiges			
C				Flugverkehrstrassen verteilen	
C		Ulzburger Straße		Urban Greening (Hausfassaden) + Lärmschutzwälle Ulzburger Str.	



Harksheide



D. Garstedt

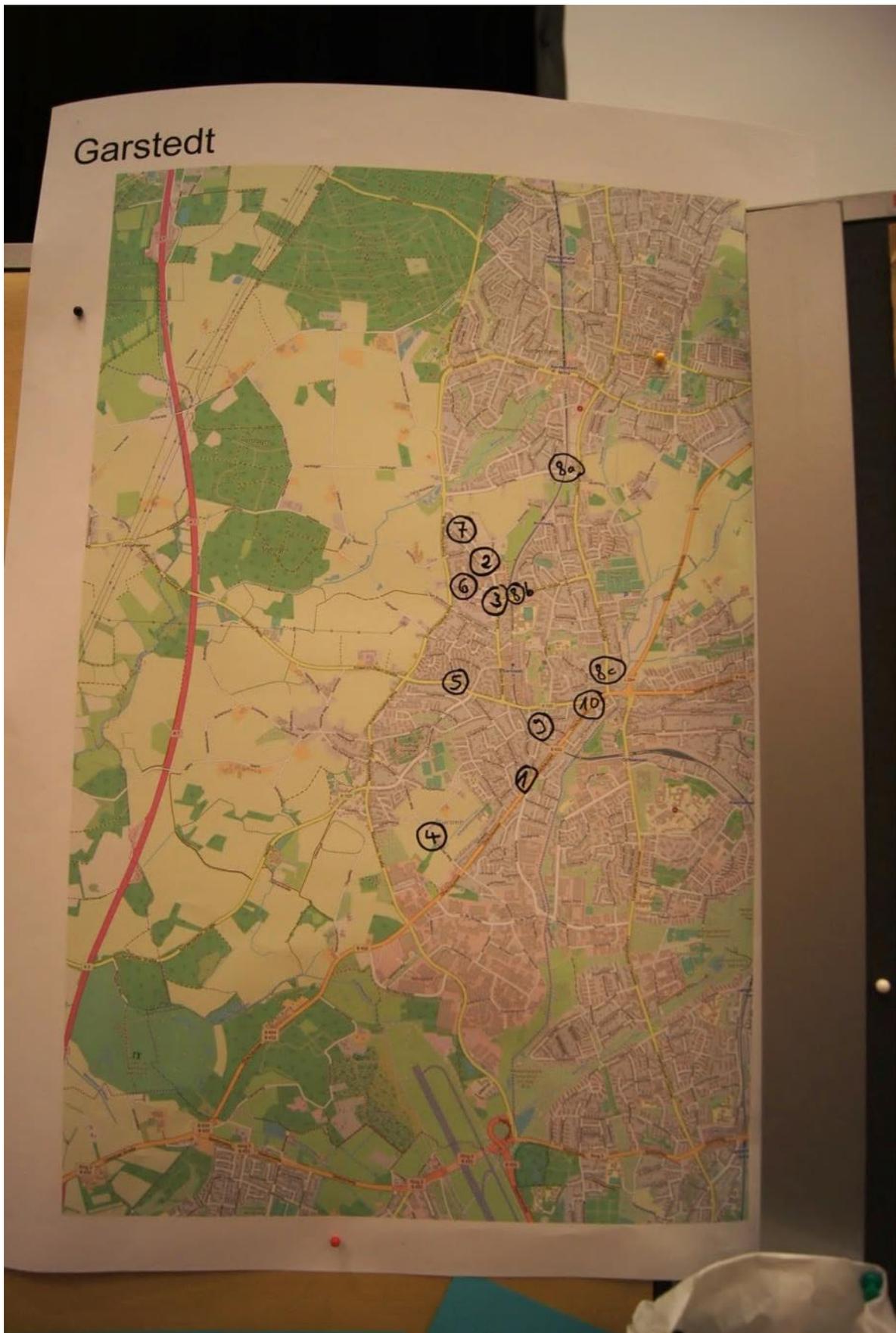
Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
		Übergeordnete Maßnahmen			
D				Besserer Verkehrsfluss, indem abwechselnd links und an der nächsten Kreuzung rechts abgebogen wird	
D			Problem → Nordstedter steigen um, aber es kommen immer mehr Autos!		
D				Gute Beispiele anschauen: z.B. eine autofreie Stadt in Spanien	
D			Fahrzeugtypen sind unterschiedlich laut → Problem mit nächtlichen Posern + Sonntags → Beispiel HH		
D				Attraktive, sichere und abgasarme Fuß- und Radwege, damit mehr Radverkehr + Fußverkehr entsteht	
D				Tempo 30 in ganz Norderstedt auf jeden Fall mind. nachts	
D				schallmindernde Bauweisen verpflichtend einführen	
D			Stadt braucht einen Rahmen – Wie viel und Wo wird gebaut? Wo wird Lärm erzeugt? Es wird zu viel und falsch gebaut!		

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
D				Kontakte Wegewarte nachrichtlich in Protokoll aufnehmen	
D			Kritik an der Einladung + Termin in den Sommerferien		
B		Horst-Embacher-Allee / Friedrichsgaber Straße		Mehr Kreisverkehre Horst-Embacher / Friedrichsgaber	
		Maßnahmen bezogen auf Verkehrsarten			
		Pkw			
D		Ohechaussee	Rettungsdienst Ohechaussee sehr laut auch nachts	Vorschlag Steuerung der LSA durch Rettungsfahrzeuge	
D	1	Ohechaussee/Tannenhofstraße	Lärm an der Kreuzung, „pöbelnde“, hupende Autofahrer	Verwaltung prüft Möglichkeit, Verkehrsfluss zu verbessern	
D	1	Ohechaussee/Tannenhofstraße		Vorschlag zu 1) Linksabbiegen sperren oder Queren der Ohechaussee unterbinden → nur Rechtsabbiegen	
D	1	Ohechaussee/Tannenhofstraße	Ausbau des Knotens könnte mehr Verkehr erzeugen → Kreisverkehr → zu viel Platz (direkt am Balkon)	Tunnel	
D		Hempberg	Kreuzung Hempberg wird oft verkehrswidrig abgebogen → Was kann man tun, damit Regeln akzeptiert werden?		
D	2	Kohfurth	Kreisel Kohfurth	Lärmmessung!	

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
			→ Problem: Pkw geben beim Rausfahren Gas		
D	3	Kohfurth / Marommer Straße	Ampel Marommer Straße → lautes Anfahren abstellen		
D	5	Friedrich-Ebert-Straße	Pkw, die Gas geben	Verkehrsüberwachung Dialogdisplay	
D		Ulzburger Straße		Ulzburger Straße Tempo 30 überwachen → Zuständigkeit Polizei	
D	6	Stettiner Straße		Zufahrt zum Herold-Center über Stettiner Straße → weniger Betroffene	
D	6 + 7	Stettiner Straße / Horst-Embacher-Allee		Prüfen, ob Einbahnstraßenregelung möglich ist	
D	10	Ohechaussee / Ochsenzoller Straße	Ohechaussee / Ochsenzoller Straße Stau	Stau abbauen durch LSA-Steuerung	
D				Mehr Rechtsabbieger frei-Pfeile → besserer Verkehrsfluss	
		Lkw			
D		Kohfurth / Horst-Embacher-Allee		Lkw rausnehmen Kohfurth / Horst-Embacher rausnehmen	
		Bahn/Bus			

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
D			Laute Busse als grundsätzliches Problem	Anfahren → Schulung?	
D	4	Schwarzen Weg	Im Schwarzen Weg müssen Busse kompliziert aneinander vorbeifahren	Einbahnstraßen einrichten	
D			Konflikte Busbegegnungsfälle	Taktung Busverkehr überprüfen	
		Radverkehr			
D				Flache Bordsteinkanten an Fahrradwegen → überall	
D	7	Horst-Embacher-Allee	Horst-Embacher-Allee: unübersichtlich, unkomfortabel für Fuß- und Radverkehr		
D	8	a) Buchenweg / Bahntrasse b) Kohfurth / Marommer Straße c) Ulzburger Straße / Breslauer Straße	Radverkehrsführung	a) verbessern, sicherer b) auch zu Lasten des Autoverkehrs c) → hier läuft RSW-Planung	
D				Radverkehr fördern, indem generell flache Bordsteine eingerichtet werden, besonders bei Neubau	
D				Sichere Radwege, getrennt vom Kfz-Verkehr	
D				Parken auf öffentlichen Grund einschränken zugunsten der Radverkehrssicherheit	
		Fußverkehr			

Gruppe	Nr. im Plan	Straßenname / Ortsangabe	Problemdarstellung	Lösungsvorschläge	Anmerkungen
			-	-	
		Sonstiges			
D				Ausweitung der Zonen für Berechtigung zum Fluglärm	





5. Impressum

Auftraggeberin:

Stadt Norderstedt, Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
Rathausallee 50, 22846 Norderstedt

Ansprechpartnerin:

Christine Haß

Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften

Tel.: 040-53595-366

Email: christine.hass@norderstedt.de

Fachplanung:

Spiekermann Ingenieure

Turnerweg 8, 01097 Dresden

Web: <https://www.spiekermann.de>

Ansprechpartner:

Markus Zahn

Telefon: 0351-82822-23

E-Mail: m.zahn@spiekermann.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Palmaille 96, 22767 Hamburg

Tel.: 040-3861 5595

mail@tollerort-hamburg.de

Ansprechpartnerin:

Mone Böcker

mone.boecker@tollerort-hamburg.de