

**LÄRMAKTIONSPLANUNG GEESTHACHT  
- ÜBERARBEITETER ENDBERICHT -**

**AUFTRAGGEBER:** STADT GEESTHACHT

**AUFTRAGNEHMER:** PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE (PGT)  
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER  
TELEFON: 0511/38 39 40  
TELEFAX: 0511/33 22 82  
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE

**BEARBEITUNG:** DIPL.-ING. H. MAZUR  
DIPL.-ING. R. LOSERT  
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN  
DIPL.-ING. S. SCHUSTER

**GRAFIK:** G. HERNER

**TYPOSCRIPT:** DIPL.-SozWiss. H. RITZER-BRUNS

HANNOVER, IM NOVEMBER 2008

P1899\_LAP\_081114\_GES.DOC

<b>INHALTSVERZEICHNIS:</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Ausgangslage .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Akustische Situation.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Ziele und Maßnahmenkonzept .....</b>	<b>7</b>
3.1 Ziele .....	7
3.2 Handlungsschwerpunkte.....	7
<b>4. Maßnahmen des LAP.....</b>	<b>11</b>
4.1 Verkehrsentwicklungsplanung zur Anpassung des innerstädtischen Verkehrsnetzes an die geplante Nordumgehung .....	11
4.2 Maßnahmen zur Lärminderung an den klassifizierten Straßen.....	12
4.3 Maßnahmen im Bereich der städtischen Bauleit- und Entwicklungsplanung .....	15
4.4 Verkehrliches Maßnahmenkonzept Innenstadt .....	15
<b>5. Wirkungen .....</b>	<b>16</b>
<b>6. Umsetzung und Realisierungshorizont.....</b>	<b>18</b>

#### **TABELLENVERZEICHNIS:**

Tab. 2.1: Prioritätenreihung.....	6
Tab. 3.1: Strategien und Relevanz einzelner Maßnahmen in Geesthacht .....	10
Tab. 5.1: Belastetenzahlen nach Pegelbändern – Hauptverkehrsstraßennetz.....	17
Tab. 6.1: Maßnahmenübersicht und Realisierungshorizont.....	20

#### **ANLAGENVERZEICHNIS:**

1	Verkehrsmengen
2	Prioritäten / Hot Spots
3	Maßnahmenkonzept
4	Abgrenzung „ruhige Gebiete“
5 ff	Derzeitige Mängel – Fotobeispiele
6 ff	Maßnahmenvorschläge – Wirkungen / Realisierungshorizont
7	Stellungnahmen zum LAP im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

## 1. Ausgangslage

Das Land Schleswig-Holstein hat mit Vorlage der Lärmkarten die Stadt Geesthacht aufgefordert, einen Lärmaktionsplan (LAP) gemäß § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) aufzustellen. Die Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT) wurde beauftragt, diese Planung durchzuführen.

Der Berichtsentwurf, der den LAP enthielt, wurde in den Ausschüssen vorgestellt und ist zur Information und Abstimmung vom 03.09. bis 30.09.2008 ausgelegt worden. Bis zum 14.10.08 bei der Stadt eingehende Anregungen wurden berücksichtigt. Diese sind im Anhang dargestellt.

Der vorliegende Bericht fasst die abgestimmten Ergebnisse zusammen.

## 2. Akustische Situation

Für alle Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio Kfz/Jahr (1. Stufe) und > 3 Mio Kfz (2. Stufe) wurden Lärmkarten berechnet und für die Zeiträume nachts und DEN dargestellt. Eine Betroffenen-ermittlung<sup>1</sup> erfolgte ebenfalls.

Zur verfeinerten Auswertung der vorliegenden Lärmkarten wurde eine Dringlichkeitsreihung in Bezug auf Konfliktschwere und Handlungserfordernisse durchgeführt. Bereiche, in denen die Auslösewerte 65/70 dB(A) für  $L_{DEN}$  und 55/60 dB(A) für  $L_N$  erreicht werden, wurden näher untersucht. Bei der Ermittlung der Dringlichkeiten wurden neben dem Lärmpegel an der Bebauung und den Betroffenenzahlen weitere ergänzende Kriterien berücksichtigt, die eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Lärm erwarten lassen:

- Tagesbevölkerung (Beschäftigte etc),
- Fuß-/Radverkehrsaufkommen (z.B. wegen Sprachverständlichkeit draußen),
- Zentralität, Geschäftsbesatz, Aufenthaltsfunktion
- Empfindlichkeit der vorhandenen Bebauung (gibt es ruhige Seiten, zugeordnete private oder öffentliche Grünbereiche, etc.?).

Da Grenz- und Orientierungswerte fehlen, ist eine Konfliktreihung in Bezug auf die Schwere der Lärmüberschreitung nicht mehr ohne weiteres möglich. Die EU-Verordnung erlaubt jedoch erstmals, Lärmbelastungen differenzierter zu beschreiben anstatt ausschließlich auf

---

<sup>1</sup> Lärmkontor GmbH: Lärminderungsplanung der Stadt Geesthacht, Lärmkartierung gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie, Hamburg 2007

Grenzwerte / Richtwerte Bezug zu nehmen. Sie kann damit zu einer erheblichen Präzisierung der konkreten örtlichen Belastung führen.

Die Bewertung ergibt eine in der Tabelle 2.1 dargestellte Prioritätenreihung zur Ergreifung von Maßnahmen zur Lärminderung wieder. Nachfolgend werden die wesentlichen Hauptkonfliktbereiche („Hot Spots“, vgl. auch Anlage 2) beschrieben. Die Konfliktbereiche entlang der B 5 sind besonders gravierend.

#### **B 5 / Geesthachter Straße:**

- vglw. breite Bundesstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und zahlreichen Ampelanlagen, nachts werden tatsächlich höhere Geschwindigkeiten gefahren, leichte Hanglage,
- teilweise stark angewohnte Straßenabschnitte:
  - mit erheblichen Anwohnerzahlen (Tag- und Nachtbevölkerung),
  - mit zur Straße ausgerichteten Balkonen (auf Nord- und Südseite),
  - häufig ohne abgeschirmte rückwärtige, ruhige Bereiche,
- im innenstadtnahen Bereich zahlreiche Mischnutzungen.

#### **B 5 / Berliner Straße:**

- vierstreifig ausgebaute Hauptverkehrsstraße mit mehreren koordinierten Ampelanlagen,
- im westlichen Abschnitt zwischen Bergedorfer Straße (Fußgängerzone) und Rathausstraße beidseitig Wohnbebauung. Auf der Südseite mehrgeschossige Bebauung, überwiegend Mischnutzungen (Geschäfte, etc.) im Erdgeschoss,
- im östlichen Abschnitt zwischen Rathausstraße und HansasträÙe auf der Südseite Wohnnutzung im größeren Abstand zur Straße, nordseitig Friedhof und Sportanlagen.

#### **B 404 / Richtweg:**

- geradlinige breite Fahrbahn, die besonders nachts zu hohen Fahrgeschwindigkeiten verleitet, Hanglage
- beidseitig angewohnt mit überwiegend 1-2-geschossiger Bebauung,
- Durchgangsverkehr, Schwerverkehr vorhanden.

#### **L 205 / HansasträÙe:**

- breite Landesstraße mit aufeinanderfolgenden Ampelanlagen in angewohnten Bereichen und Kreisverkehrsplatz am Ortsausgang
- beidseitig angewohnt:
  - nördlich besonders westseitig enganliegend mit abgewandter Erschließung

- im Bereich Höhe Einmündung Worther Weg beidseitig mehrgeschossige, lärmempfindliche Zeilenbebauung (keine ruhige Fassade vorhanden).

### **Düneberger Straße:**

- innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion,
- im nördlichen Abschnitt eng angewohnt mit 1-2-geschossiger Bebauung

### **Kernstadt**

Die Kernstadt ist ein zusammenhängender Konfliktbereich aufgrund zahlreicher Nutzungsüberlagerungen besonders in der Norder Straße, der Bergedorfer Straße und der Rathausstraße, aber auch in der Lauenburger Straße:

- angewohnte Straßen mit zusätzlicher Innenstadterschließungsfunktion (Parksuchverkehre),
- mischgenutzte Bereiche Wohnen, Dienstleistungen etc.,
- in Teilbereichen Tempo 30 km/h,
- Straßen teilweise mit Kopfsteinpflasterbelag, teilweise ausgetauscht.

### **Grünhof-Tesperhude und Elbuferstraße**

Die Lärmsituation im Ortsteil Grünhof-Tesperhude und in der Elbuferstraße ist immer wieder Gegenstand der öffentlichen Diskussion. Aus den Lärmkarten leitet sich aber nur eine geringe Dringlichkeit im Vergleich zu den oben dargestellten Bereichen ab.

Lärmaktionsplan - Stadt Geesthacht Ermittlung Dringlichkeiten											
Ifd. Nr.	Straße von bis			Lärmpegel an Bebauung	Lärmpegel an Bebauung	Anzahl Betroffene	Ergänzende Bewertung				Priorität
				L DEN in dB(A)			Tagesbevölkerung, Fuß-/Radverkehrsaufkommen, Aufenthaltsfunktion	Defizite bezogen auf Lage, Zentralität, Geschäfte-besatz etc.	Empfindlichkeit: bauliche Struktur, Art der Bebauung, ruhige Fassade, ruhige Grünbereiche	Gesamt	
1	Geesthachter Str.	Schäferstrift	Altonaer Ring	>70	3	2	2	3	2	12	2
2	Geesthachter Str.	Altonaer Ring	Talstr.	>70	3	3	2	3	2	13	1
3	Geesthachter Str.	Talstr.	Düneberger Str.	>70	3	3	2	3	2	13	1
4	Geesthachter Str.	Düneberger Str.	Waldstr.	>70	3	3	2	3	2	13	1
5	Geesthachter Str.	Waldstr.	Bahnstr.	>70	3	3	2	3	1	12	2
6	Berliner Str.	Bahnstr.	Norderstr.	>70	3	3	3	3	1	13	1
7	Berliner Str.	Norderstr.	Triftstr.	>70	3	2	1	3	1	10	3
8	Berliner Str.	Triftstr.	Lauenburger Str.	>70	3	2	1	3	1	10	3
9	Norder Str.			65-70	2	1	2	3	1	9	3
10	Bergedorfer Str.			65-70	2	2	2	1	1	8	3
11	Rathausstr.	Sielstr.	Buntenskamp	65-70	2	2	2	1	1	8	3
12	Rathausstr.	Buntenskamp	Berliner Str.	65-70	2	2	2	2	2	10	3
13	Sielstraße			65-70	2	1	2	2	2	9	3
14	Hansastr.	Dösselbuschberg	Worther Weg	65-70	2	1	2	3	3	11	2
15	Hansastr.	Worther Weg	Barmbeker Ring (Sü)	65-70	2	2	2	3	2	11	2
16	Richtweg	Berliner Str.	Pastorenkoppel	65-70	2	2	2	3	1	10	3
17	Richtweg	Pastorenkoppel	Keil	65-70	2	2	2	3	1	10	3
18	Richtweg	Keil	Ende Bebauung	65-70	2	1	2	3	1	9	3
19	Düneberger Str.	Geesthachter Str.	Neuer Krug	65-70	2	1	2	3	1	9	3
20	Düneberger Str.	südl. Neuer Krug		65-70	2	1	2	3	1	9	3
21	B 404	Teilstück Höhe Heuweg		65-70	2	1	1	3	2	9	3
22	B 5	nördl. Gottfried-Keller-Str.		65-70	2	1	1	3	1	8	3
23	B 5	südl. Gottfried-Keller	Steinberg	65-70	2	1	1	3	3	10	3
24	Steinberg	B 5	Heineweg	65-70	2	1	1	2	1	7	-
25	Tesperhuder Str.	Waldweg	Reaktorstr.	65-70	2	1	1	2	1	7	-
26	Tesperhuder Str. / Elbufferstr.	südl. Reaktorstr.		65-70	2	1	1	2	1	7	-

Legende: Bewertung 3 hoch 2 mittel 1 gering Dringlichkeit 1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität

Tab. 2.1: Prioritätenreihung

### 3. Ziele und Maßnahmenkonzept

Die Lärminderungs-/Aktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung. Sie ist integrativ und daher nur ämterübergreifend zu realisieren. Planung, Finanzierung und Anordnung der Lärminderungsmaßnahmen erfolgen durch verschiedene Träger. Entscheidend für den Erfolg der Lärminderung ist die Integration der Aussagen des Aktionsplanes in das gesamte Verwaltungshandeln und die schrittweise Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen. Dies verdeutlicht einerseits die Notwendigkeit der Einrichtung eines Arbeitskreises Lärmaktionsplanung, zu der bei Bedarf auch weitere Akteure aus der Wohnungswirtschaft, Wohnungseigentümer etc. hinzugezogen werden können, der in einem einen längerfristigen Planungs- und Umsetzungszeitraum die Umsetzung der Lärmaktionsplanung begleitet. Die Lärmaktionsplanung ist als kontinuierlicher Prozess zu verstehen.

#### 3.1 Ziele

Bei der Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplanes ist zu beachten, dass auch die Kombination unterschiedlicher Maßnahmen wichtig ist. Der Gesamterfolg ergibt sich aus der teilw. Addition und verstärkenden Wirkung der Einzelmaßnahmen.

Bei Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplanes ist dem Schutz der Nachtruhe oberste Priorität einzuräumen. Zahlreiche negative Wirkungen auf den Menschen haben ihren Ursprung in einer qualitativ wie quantitativ nicht ausreichenden Nachtruhe.


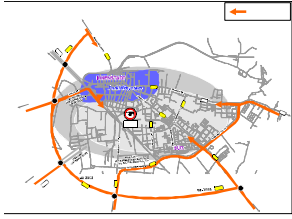


Bedeutsam und bei der Maßnahmenfindung berücksichtigt ist aber auch die Situation im Tageszeitraum in den besonders stark im Außenraum frequentierten Bereichen und bei lärmempfindlichen Nutzungen wie Krankenhäusern, Kindergärten etc.




Die Minderungswirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird oft subjektiv stärker empfunden als deren rechnerische Ermittlung gemäß der Rechenvorschriften. Die beim Gutachter diesbezüglich vorhandenen Erfahrungen werden bei der Maßnahmensuche berücksichtigt.

#### 3.2 Handlungsschwerpunkte

Die in der Tabelle 3.1 aufgelisteten Strategien und Maßnahmen eines Lärmaktionsplans wurden als Checkliste in ihrer Übertragbarkeit auf Geesthachter Verhältnisse untersucht. In der letzten Spalte sind wesentliche Handlungsschwerpunkte aufgezeigt. Sie enthalten:

- Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung durch Unterstützung und Optimierung der Umgehungsstraße durch Anpassung des Straßenverkehrsnetzes zur Entlastung der innerörtlichen Straßen bei Inbetriebnahme der im Bundesbedarfswegeplan vorgesehenen Nordumgehung, deren Projektierung und Vorbereitung zum Planfeststellungsverfahren in den nächsten zwei Jahren erwartet werden kann,
- Maßnahmen zur Verstetigung und Verlangsamung (besonders nachts) im Bereich innerstädtischer Hauptstraßen (vorrangig B 5, aber auch B 404, L 205 und Dünebürger Straße), dabei besonders Maßnahmen, die im Hinblick auf die Realisierung der anvisierten Ortsumgehung bereits vorher sinnvoll umgesetzt werden können,
- Unterstützung und Initiierung städtebaulicher Maßnahmen zur Sicherung und Sanierung der Wohnstandorte entlang der Hauptlärmbänder,
- Fortentwicklung des innerstädtischen Sanierungsprozesses durch Ergänzung mit einem verkehrsplanerischen Zielkonzept,
- Weitere Senkung von industriebedingtem Lärm durch Verlagerung des gewerblichen Hafenverkehrs in den neuen Hafen ab 2009,
- Weitere Förderung lärmarmer Verkehrsmittel (besonders Radverkehr),
- Initiativen zur Unterstützung von privaten Maßnahmen gegen Lärm (Schallschutzprogramm!) und zur Verhaltensänderung (lärmmilde Fahrweise).

Strategie	Maßnahmen	Relevanz	Wirkung	Schwerpunkte
<b>Verkehrsvermeidung / Reduzierung der Verkehrsmengen</b> 	<b>Stadtentwicklung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung dezentraler Versorgung</li> </ul> <b>Förderung Fußgängerverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• attraktive Fußwege und -verbindungen</li> <li>• Verbesserung der Querungen an Hauptverkehrsstraßen</li> </ul> <b>Förderung Fahrradverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bike+Ride (Verknüpfung mit ÖPNV)</li> <li>• Abstellanlagen – diebstahlsicher, wettergeschützt</li> <li>• attraktive Radwege</li> <li>• Wegweisung</li> </ul> <b>Förderung ÖPNV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebotsverbesserung</li> <li>• Stadtbussystem / flexible Bedienung</li> <li>• Verknüpfung Schiene/Bus, Bus/Bus</li> <li>• Park+Ride</li> <li>• Busbeschleunigung</li> <li>• Tarifstruktur (Job-Ticket)</li> </ul> <b>Weiteres</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkraumbewirtschaftung</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> <li>●</li> <li>●</li> <li>●</li> <li>○</li> <li>●</li> <li>○</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>○</li> <li>○</li> <li>-</li> <li>○</li> <li>●</li> </ul>	flächenhaft, mittlere bis geringe Wirkung, Radverkehrsförderung stellenweise mit deutlicher Wirkung	multifunktionale Innenstadtentwicklung, Radverkehrsförderung – Netz schließen, Querungen
<b>Räumliche Verlagerung von Verkehren</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsumfahrung</li> <li>• Stadtkernentlastungsstraße</li> <li>• Verkehrsleitsysteme</li> <li>• Pfortnerampeln</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> <li>●</li> <li>○</li> <li>○</li> </ul>	flächenhaft und linienhaft aber teilw. hohe Wirkung, teilw. überschätzte Wirkung, mittel- bis langfristige Umsetzung,	Ortsumgehung im Zuge der B5, Verzahnung mit innerstädtischer Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich
<b>Reduzierung Schwerverkehr</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Routennetzauweisung bzw. –beschränkung</li> <li>• Nutzervorteile für emissionsarme Lkw</li> <li>• Verbesserung der Logistik</li> <li>• City-Logistik</li> <li>• Fahrverbote (zeitlich/räumlich befristet)</li> <li>• Restriktionen für Fahrzeuge, Fahrzeugklassen (LKW)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> <li>○</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>○</li> <li>○</li> </ul>	flächenhaft, mittlere bis geringe Wirkung, LKW-Verbote stellenweise mit deutlicher Wirkung	abschnittsbezogen prüfen, nach Bau der OU flächendeckend
<b>Reduzierung Geschwindigkeiten</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone 30</li> <li>• Zone 20 / Zone 10 (“Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich”)</li> <li>• § 45 StVO (Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓</li> <li>○</li> <li>●</li> </ul>	flächen-/linienhaft, Kurzfristig und versuchsweise umsetzbar, teilw. sehr hohe Wirkung	vorrangig Reduzierung der Geschwindigkeit nachts abschnittsweise im klassifizierten Netz und Überwachung
<b>Homogenisierung Verkehrsfluss</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ,Verkehrsmengenabhängige Lichtsignalanlagen</li> <li>• Koordinierung der Lichtsignalanlagen</li> <li>• Umbau von Knoten zu Kreisverkehren (z.B. Hansastr.)</li> </ul> Öffentlichkeitsarbeit zu lärminderndem Verhalten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angepasste Fahrweise</li> <li>• Motorradkontrollen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> <li>●</li> <li>●</li> <li>●</li> <li>●</li> </ul>	kurz- bis mittelfristig umsetzbar, mittlere bis hohe Wirkung	im klassifizierten Netz durch Mittellinien, LSA-Koordinierung, Markierung und Überwachung

Strategie	Maßnahmen	Relevanz	Wirkungsebene	Wirkung
<b>Straßenraumgestaltung</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittelinseln</li> <li>• Reduzierung der Breite der Fahrstreifen</li> <li>• Engstellen</li> <li>• Komplettumgestaltung Straßenraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> <li>●</li> <li>●</li> <li>○</li> </ul>	linienhaft, punktuell, Kurz- bis mittelfristig umsetzbar, mittlere bis hohe Wirkung	Im klassifizierten Netz durch Mittelinseln, LSA-Koordinierung, Markierung und Überwachung
<b>Verbesserung Fahrbahnbeläge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belagsanierung, Asphaltdecke</li> <li>• offenporiger Asphalt (V &gt; 50 km/h)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> <li>●</li> </ul>	kurz- bis mittelfristig umsetzbar, mittlere bis hohe Wirkung	schadhafte Stellen sanieren, B 404: lärmarme Sanierung prüfen
<b>Abstandsvergrößerung</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Fahrstreifenanzahl (z.B. Berliner Str.)</li> <li>• Reduzierung der Breite der Fahrstreifen, Anlage von Radwegen, Radfahrstreifen etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> <li>●</li> </ul>	linienhaft, Kurz- bis mittelfristig umsetzbar, mittlere bis hohe Wirkung	abschnittsweise in versch. Bereichen möglich
<b>Städtebauliche Maßnahmen im Seitenraum</b> 	<b>Städtebauliches Handlungsrepertoire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umstufungen und Umnutzung bspw. besonderes Wohngebiet, Mischgebiet etc.</li> <li>• Baurecht schaffen für bauliche Abschirmungen, bauliche Ergänzungen (Hofschließungen, gläserne Wände)</li> <li>• Grundhafte Sanierung der Gebäudestrukturen städtebaulich begleiten</li> <li>• Grüner Lärmschutz</li> <li>• Sanierung / passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster, verglaste Loggien)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> <li>●</li> <li>○</li> <li>●</li> <li>●</li> </ul>	meist linienhaft und punktuell, Mittel- bis langfristig umsetzbar mit teilweise sehr hohen Wirkungen	In verschiedenen Randlagen zum HVS denkbar und Initiierung empfohlen

● sehr relevant ○ relevant / – nicht relevant ✓ bereits durchgeführt

Tab. 3.1: Strategien und Relevanz einzelner Maßnahmen in Geesthacht

## 4. Maßnahmen des LAP

Das Maßnahmengrobkonzept ist als Übersicht der Anlage 3 zu entnehmen. Die dargestellten einzelnen Maßnahmen an den Maßnahmenorten sind in unterschiedlichen Zeithorizonten realisierbar und müssen jeweils örtlich in der Umsetzung geprüft und abgestimmt werden. Alle Maßnahmen dienen vorrangig der Homogenisierung des Verkehrsflusses und der Minderung von nächtlichen Spitzengeschwindigkeiten sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bis zum Bau der Ortsumgehung wird auf Maßnahmen zur Verkehrsverdrängung weitgehend verzichtet, um nicht an neuen Orten Lärmkonflikte zu erzeugen.

Verschiedene Maßnahmenträger sind in den weiteren Umsetzungsprozess einzubinden. Weitere Erläuterungen zu den Maßnahmen und Ihrer Umsetzung finden sich in der Tabelle 5.1.

### 4.1 Verkehrsentwicklungsplanung zur Anpassung des innerstädtischen Verkehrsnetzes an die geplante Nordumgehung

Für die geplante Nordumgehung ist eine Variantenstudie zur Darstellung von Auswirkungen der Be- und Entlastung unterschiedlicher innerörtlicher Straßenabschnitte im Bereich der Ortslage Geesthacht erforderlich. Möglichst viel Verkehr soll auf die Ortsumgehung verlagert werden. Nächtlicher Lkw-Verkehr sollte ausschließlich über die Ortsumgehung geführt werden. Die Ortsumgehung soll für den Quell- und Zielverkehr in weiten Abschnitten sinnvoll nutzbar sein.

Die derzeit vorliegenden Verkehrsuntersuchungen zur Umgehungsstraße bilden das innerstädtische Straßennetz nur unzureichend ab. Fundierte Verkehrszählungen und die Entwicklung von Varianten zur Anpassung des Netzes, die mittels aussagescharfer Modellrechnungen bilanziert werden können, sind im Rahmen eines VEP zu erarbeiten. Die Auswirkungen von Vorhaben des Straßenneubau, -umbau und -rückbaus sollen darin mittels Verkehrsumlegungen vergleichend gegenübergestellt und im Rahmen einer politischen Diskussion vor dem Hintergrund des größtmöglichen Nutzens für die Stadt und ihrer größtmöglichen Entlastung angewandt werden. Geklärt werden müssen u.a.:

- Bauvorhaben Grenzstraße, Sperrung Dünenstraße
- Rückbau, Umbau und Veränderung der vierstreifigen Führung in der B 5
- Ausbau, Umbau von Knotenpunkten
- Erschließung Sport- und Freizeithafen und Elbeufer
- Innenstadterschließung

Bisher bekannte Umlegungsrechnungen<sup>2</sup> zu Auswirkungen der Nordumgehung B 5 zeigen Entlastungseffekte von bis zu 40 - 50 % insbesondere im Verlauf der B 5 alt im Kernbereich Geesthachts und im Bereich östlich der Hansastraße um bis zu 60%. Die Entlastung im Verlauf des Richtweges liegt bei rund 25 – 30 %, im Bereich Rathausstraße/Sielstraße bei rund 10%. Im Zuge der Hansasträße wird gegenüber der heutigen Situation keine Entlastung erzielt, da bei den Berechnungen eine deutliche Verkehrsmengenzunahme im Zeitraum 2005 bis 2025 zugrundegelegt wurde.

Die Verkehrssituation im Kernbereich ist besonders vor dem Hintergrund der Sanierungsziele einer verkehrlichen Überprüfung zu unterziehen. Im Vordergrund stehen Fragen zur:

- Entlastung der Mühlenstraße
- Umbau der Bergedorfer Straße und weitere Maßnahmen von „Geesthacht an die Elbe“.

## 4.2 Maßnahmen zur Lärminderung an den klassifizierten Straßen

Für die Bestandssituation der B 5 und B 404 werden verschiedene, nachfolgend aufgelistete Maßnahmen vorgeschlagen, die eine Reduzierung der verkehrslärmbedingten Immissionen ermöglichen und sukzessive nach örtlicher Überprüfung und Abstimmung umgesetzt werden können:

### **B 5 / Geesthachter Straße (s. Anlage 6a):**

Unter Berücksichtigung weiterer Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung soll die Umsetzung von Maßnahmen geprüft werden:

- Verstetigung des Verkehrsflusses durch bereichsweise wechselseitiges Markieren von Parkplätzen sowie außermittiger Markierung von Abbiegehilfen, um durchgehendem Verkehr langsames Vorbeifahren an abbiegenden Fahrzeugen zu ermöglichen,
- Ergänzung von Querungshilfen an geeigneten Orten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Homogenisierung des Fahrverlaufes. Maßnahmenorte z.B. in Höhe wichtiger Querungsstellen und im Bereich von Bushaltestellen.

Hierzu sollen für einzelne Abschnitte konkrete Konzepte untersucht und abgestimmt werden. Eine Umsetzung erfolgt immer unter Beteiligung der betroffenen Anlieger.

- Unterstützung von privaten Maßnahmen zum passiven und aktiven Lärmschutz,
- unterstützende planerische Beratung sowie bei Vorhandensein Hilfe zur Fördermittelbeantragung sollen von der Stadt den Anliegern angeboten werden.

---

<sup>2</sup> SSP Consult, Verkehrsuntersuchung B5 OU Geesthacht, 2008 (noch nicht veröffentlicht)

- Ergänzende Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen.  
Verkehrsbehörde und Landkreis als zuständige Behörde werden aufgefordert, diese Kontrollen aufzunehmen und turnusmäßig durchzuführen.

#### **B 5 / Berliner Straße (s. Anlage 6b):**

Geprüft werden soll unter Berücksichtigung weiterer Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung die Umsetzung von Maßnahmen zur

- kurzfristigen Veränderung der Verkehrsführung durch teilweise Rücknahme, Ummarkierung und Verziehung einer Fahrspur im Abschnitt Bergedorfer Straße bis Norder Straße,
  - Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes B5/Norderstraße/Richtweg,
  - Veränderung der nächtlichen Ampelschaltungen mit dem Ziel eine koordinierten grünen Welle mit Tempo 40 km/h,
  - Mittel- bis langfristig weitergehende Umgestaltung des vierspurigen Abschnittes im angebauten Bereich durch:
    - Ergänzung zusätzlicher Parkplätze,
    - Hervorziehen von Bushaltestellen (Anlage von Buskaps bzw. Nutzung von Fahrspuren als Bushaltestelle bzw. Bussonderspur).
- ⇒ Hierzu sollen für einzelne Abschnitte konkrete Konzepte untersucht und abgestimmt werden. Eine Umsetzung erfolgt immer unter Beteiligung der betroffenen Anlieger.

- Ergänzende Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen
- ⇒ Verkehrsbehörde und Landkreis als zuständige Behörde werden aufgefordert diese Kontrollen aufzunehmen und turnusmäßig durchzuführen.

#### **B 404/Richtweg (s. Anlage 6c):**

Geprüft werden soll unter Berücksichtigung weiterer Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung die Umsetzung von Maßnahmen zur:

- Verstetigung des Verkehrsflusses durch bereichsweise wechselseitiges Markieren von Parkplätzen sowie außermittiger Markierung von Abbiegehilfen, um durchgehendem Verkehr langsames Vorbeifahren an abbiegenden Fahrzeugen zu ermöglichen,
  - Ergänzung von Querungshilfen an geeigneten Stellen, z.B. in Höhe wichtiger Querungsstellen und im Bereich von Bushaltestellen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Homogenisierung des Fahrverlaufes.
- ⇒ Hierzu sollen für einzelne Abschnitte konkrete Konzepte untersucht und abgestimmt werden. Eine Umsetzung erfolgt immer unter Beteiligung der betroffenen Anlieger.

- Unterstützung von privaten Maßnahmen zum passiven und aktiven Lärmschutz
- ⇒ Unterstützende planerische Beratung sowie bei Vorhandensein Hilfe zur Fördermittelbeantragung sollen von der Stadt den Anliegern angeboten werden.
  
- Ergänzende Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen
- ⇒ Verkehrsbehörde und Landkreis als zuständige Behörde werden aufgefordert diese Kontrollen aufzunehmen und turnusmäßig durchzuführen.

### **L 205/Hansastraße (s. Anlage 6d)**

Geprüft werden soll unter Berücksichtigung weiterer Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung die Umsetzung von Maßnahmen:

- zur abschnittswisen Einführung von 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts,
- zum Rückbau der Ampelanlagen zugunsten von Kreisverkehrsplätzen (vorrangig nördlich Höhe Einmündung Worther, Weg aber auch Einmündung Dösselbuschberg),
- ⇒ Hierzu sollen für einzelne Abschnitte konkrete Konzepte untersucht und abgestimmt werden. Eine Umsetzung erfolgt immer unter Beteiligung der betroffenen Anlieger.
  
- Unterstützung von privaten Maßnahmen zum passiven und aktiven Lärmschutz
- ⇒ Unterstützende planerische Beratung sowie ggf. Hilfe zur Fördermittelbeantragung sollen den Anliegern von der Stadt angeboten werden. Ergänzend Prüfung von Lärmschutzwänden bzw. –wällen im Rahmen einer Umfeldgestaltung in Zusammenarbeit mit den privaten Wohnungseigentümern.
  
- Ergänzende Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen.
- ⇒ Verkehrsbehörde und Landkreis als zuständige Behörde werden aufgefordert, diese Kontrollen aufzunehmen und turnusmäßig durchzuführen.

### **Maßnahmen an weiteren Orten**

Schon in den ersten Vorstellungen der Lärmaktionsplanung in den Ausschüssen wurde eine Reihe weiterer Handlungsfelder deutlich, die in Bereichen liegen, die nicht von den Lärmkarten erfasst werden. Es wird empfohlen, weitere Anregungen aus der Bevölkerung jeweils im ämterübergreifenden Arbeitskreis Lärmaktionsplanung zu erörtern und erforderlichenfalls Maßnahmen zu ergreifen.

### **4.3 Maßnahmen im Bereich der städtischen Bauleit- und Entwicklungsplanung**

Notwendig ist im Wesentlichen die Einflussnahme auf Anlieger, Maßnahmen zur eigenständigen Lärmvorsorge zu ergreifen. Dazu gehören auch Finanzierungsmöglichkeiten. Mit dem Straßenbaulastträger ist abzustimmen, ob Mittel aus dem Lärmschutzfenster-Programm gebündelt und für die Abschirmung von Bereichen zur Schaffung rückwärtiger, ruhiger Bereiche bspw. entlang der B 5, der B 404 oder der L 205 genutzt werden können. Vorgeschlagen werden in verschiedenen Bereichen insbesondere Hoflückenschließungen.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Flächennutzungsplanes sollte eine Beurteilung des Stadtgebietes unter Lärmgesichtspunkten erfolgen. Konkrete Maßnahmen sind dabei die Verlagerung des Stadthafens ab 2009 in Richtung B 404 mit der Folge einer wesentlichen Entlastung von Lkw-Verkehren in den innenstadtnahen Bereichen der Elbuferstraße sowie die Bündelung von Gewerbegebieten mit lärmintensiven Verkehrserzeugern in Bereichen des leistungsfähigen Straßennetzes im Westen bzw. Nordwesten der Stadt Geesthacht.

### **4.4 Verkehrliches Maßnahmenkonzept Innenstadt**

Das verkehrliche Maßnahmenkonzept Innenstadt sieht vor,

- die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kfz und für Fußgänger und Radfahrer (Querung der B 5) zu verbessern,
- die Funktion einzelner Straßen bezogen auf die Innenstadterschließung zu profilieren
- die Parkraumsituation weiter zu verbessern zur Vermeidung von Parksuchverkehren,
- die Erschließung des Freizeit- und Erholungsbereichs an der Elbe weiter zu qualifizieren sowie
- die örtliche Belastungssituation in der Lauenburger Straße ist zu prüfen.

Wirksam hinsichtlich der lärmindernden Wirkung ist die geplante Entfernung der Pflasterbereiche in den Innenstadtstraßen Rathausstraße und Bergedorfer Straße. Gleichwohl ist diese Maßnahme aus stadtgestalterischer Sicht nicht unumstritten.

Geprüft werden soll unter Berücksichtigung weiterer Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung die Umsetzung von Maßnahmen zur:

- Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen Buntenskamp und Sielstraße,
- Rückbau der Ampelanlagen zugunsten von Kreisverkehrsplätzen,

- Gestalterische Aufwertung durch Fahrbahnverengungen und weitere Maßnahmen (wie z.B. Bergedorfer Straße)
- ⇒ Hierzu sollen für einzelne Abschnitte konkrete Konzepte untersucht und abgestimmt werden. Eine Umsetzung erfolgt immer unter Beteiligung der betroffenen Anlieger.

Große Teile der Innenstadt sollten als „ruhiges Gebiet“ ausgewiesen werden, in dem ein Mittelungspegel von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts als Zielwerte gelten sollten. Die Zielwerte sind aufgrund des besonderen Schutzstatus der „ruhigen Gebiete“ in Anlehnung an die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ (für Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete, aber auch für Wohngebiete) gewählt worden (Grenzwerte der 16. BImSchV<sup>3</sup>). Dies wird aufgrund der hohen Bedeutung der Innenstadt für das Wohnen als zielführend angesehen. Darüber hinaus sollten die Grünbereiche im Norden und das Elbufer unter den gleichen Schutzstatus gestellt werden.

Anzustreben ist, dass die „unverbindliche“ Einführung als „ruhiges Gebiet“ im Rahmen des anvisierten kontinuierlichen Monitoring- und Umsetzungsprozesses als besondere Prüfgröße einer Lärmverträglichkeit von evtl. Ansiedlungen gilt, die im Einzelfall dann besonders sorgfältig abzuwägen sind.

Übersichtsartig sind die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Anlage 3 dargestellt.

## 5. Wirkungen

Die erwarteten lärmindernden Wirkungen der Maßnahmen sind für die einzelnen Untersuchungsbereiche in Form von straßenbezogenen Übersichtsblättern dargestellt (6 ff). Deutlich wird, dass nicht alle Maßnahmen zeitgleich umzusetzen sind und die Wirkung in der Kombination verschiedener Maßnahmen besteht. So ist das Maßnahmenpaket für die B 5 auch nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung empfehlenswert, da erst dann eine verträgliche Gestaltung der Hauptverkehrsstraße mit einer akzeptablen Lärmsituation erzielt werden kann. Die ausschließliche Inbetriebnahme der Ortsumgehung ohne die anvisierten Maßnahmen würde zu vglw. erheblich verringertem Erfolg führen.

Festzuhalten ist, dass in der Summe der vorgeschlagenen Maßnahmen – unter Berücksichtigung der Realisierung der Nordumgehung B 5, jedoch ohne die teilweise punktuell wirkenden städtebaulichen Maßnahmen, wie Hofschließung, Geländemodellierung, Lärmschutzwand

---

<sup>3</sup> Die Stadt Wuppertal hat bspw. für „ruhige Gebiete“ mit 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts noch niedrigere Zielwerte festgelegt.

etc. – insbesondere für die Kernbereiche der derzeitigen Ortsdurchfahrt eine lärmindernde Wirkung von 4 – 5 dB(A) durchaus realistisch ist und im östlichen Abschnitt der B 5 im Bereich der Berliner Straße noch etwas höher ausfallen kann. Im Zuge des Richtweges ist von einer lärmindernden Wirkung von bis zu 4 – 5 dB(A) auszugehen, in der HansasträÙe und der Rathausstraße bspw. von rund 3 – 4 dB(A).

Ohne die Nordumgehung B 5 liegt die lärmindernde Wirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen in der Geesthachter Str. bei rund 2 – 3 dB(A), in der Berliner Straße bei rund 3 – 4 dB(A) und im Richtweg bei rund 3 dB(A). In der HansasträÙe und der Rathausstraße sind die Auswirkungen der Nordumgehung B 5 vergleichsweise gering bzw. im Detail zu prüfen.

Da nach Auskunft von Lärmkontor ohne Neuberechnung kein direkter Zugriff auf abschnitts- oder gebäudebezogene Betroffenenzahlen möglich ist, wird richtliniengemäÙ eine Abschätzung der Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen im Bereich des HauptverkehrsstraÙennetzes durchgeführt. Da die höchsten Lärminderungen mit bis zu 5 dB(A) und teilweise darüber in den Bereichen mit den meisten Betroffenen erzielt werden und auch in weiteren Bereichen hohe Lärminderungen möglich sind, ist von folgenden Betroffenenzahlen auszugehen.

Lärmindex	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten	Anzahl der Belasteten	Ent-/Belastung
DEN		gem. Lärmkartierung	gem. LAP	
	über 55 – bis 60	390	290	- 100
	über 60 – bis 65	250	330	+ 80
	über 65 – bis 70	360	340	- 20
	über 70 – bis 75	330	80	- 250
	über 75	0	0	0

NIGHT				
	über 55 – bis 60	240	320	+ 80
	über 60 – bis 65	350	270	- 80
	über 65 – bis 70	370	110	- 260
	über 70 – bis 75	30	10	- 20
	über 75	0	0	0

Tab. 5.1: Belastetenzahlen nach Pegelbändern – HauptverkehrsstraÙennetz

## 6. Umsetzung und Realisierungshorizont

Die im Lärmaktionsplan dargestellten Maßnahmen bedürfen zahlreicher vertiefender Prüfungen und Abstimmungen, die durch den Beschluss zum Lärmaktionsplan als Handlungsauftrag für die Verwaltung angesehen werden müssen. Das umfangreiche Maßnahmenprogramm kann nur schrittweise abgearbeitet werden. Zudem werden neue Entwicklungen laufend zu einer Anpassung führen.

Die Lärmaktionsplanung ist ein Prozess, der mit der ersten Fassung des LAP eingeleitet wird und nicht zuletzt durch die zwingende Fortschreibung der Lärmkartierung alle 5 Jahre fortlaufend weitergeführt werden muss. Zur Sicherung einer Bilanzierung und der Umsetzung von Maßnahmen wird vorgeschlagen einen ämterübergreifender „Arbeitskreis Lärmaktionsplanung“ einzurichten, der - ggf. durch Fach- und Moderationsbeiträge von außen unterstützt - die Instanz der „Lärmverträglichkeitsprüfung“ ist. Er sollte mindestens 2 bis 3 mal pro Jahr zusammentreten und als Lenkungsgruppe sämtlicher Aktionen im Rahmen des LAP dienen. Darüber hinaus soll er jeweils für einzelne Maßnahmen den Realisierungsprozess begleiten.

Dringend empfohlen wird, im Rahmen eines neu aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplans die Auswirkungen der Nordumgehung B 5 auf das innerstädtische Straßennetz detailliert zu untersuchen und Fragestellungen von Seiten des Lärmaktionsplanes in das Pflichtenheft eines Verkehrsentwicklungsplans aufzunehmen.

Als Realisierungshorizont einzelner Maßnahmen wird eingeschätzt:

### Maßnahmen mit kurzfristigem Realisierungshorizont:

- Maßnahmen zur Reduzierung der Lkw-Fahrgeschwindigkeiten nachts auf der B 5 und L 205,
- Ummarkierungen,
- geschwindigkeitsabhängige Koordinierung der Lichtsignalanlagen auf der B 5,
- Einbeziehung der Sielstraße und Rathausstraße in die Tempo-30-Zonenregelung in der Kernstadt.

Im **mittleren Zeithorizont** werden Maßnahmen der Baulückenschließung und Lärmschutzwallbildung gesehen, die zunächst von kommunaler Seite initiiert werden müssen, um sie dann mit Eigentümern bzw. Wohnungsbaugesellschaften abzustimmen.

Im **mittel- bis langfristigen Zeithorizont** werden Maßnahmen in Verbindung mit der Neuordnung des Straßennetzes gesehen, die ggf. Straßenneubaumaßnahmen wie Ortsumge-

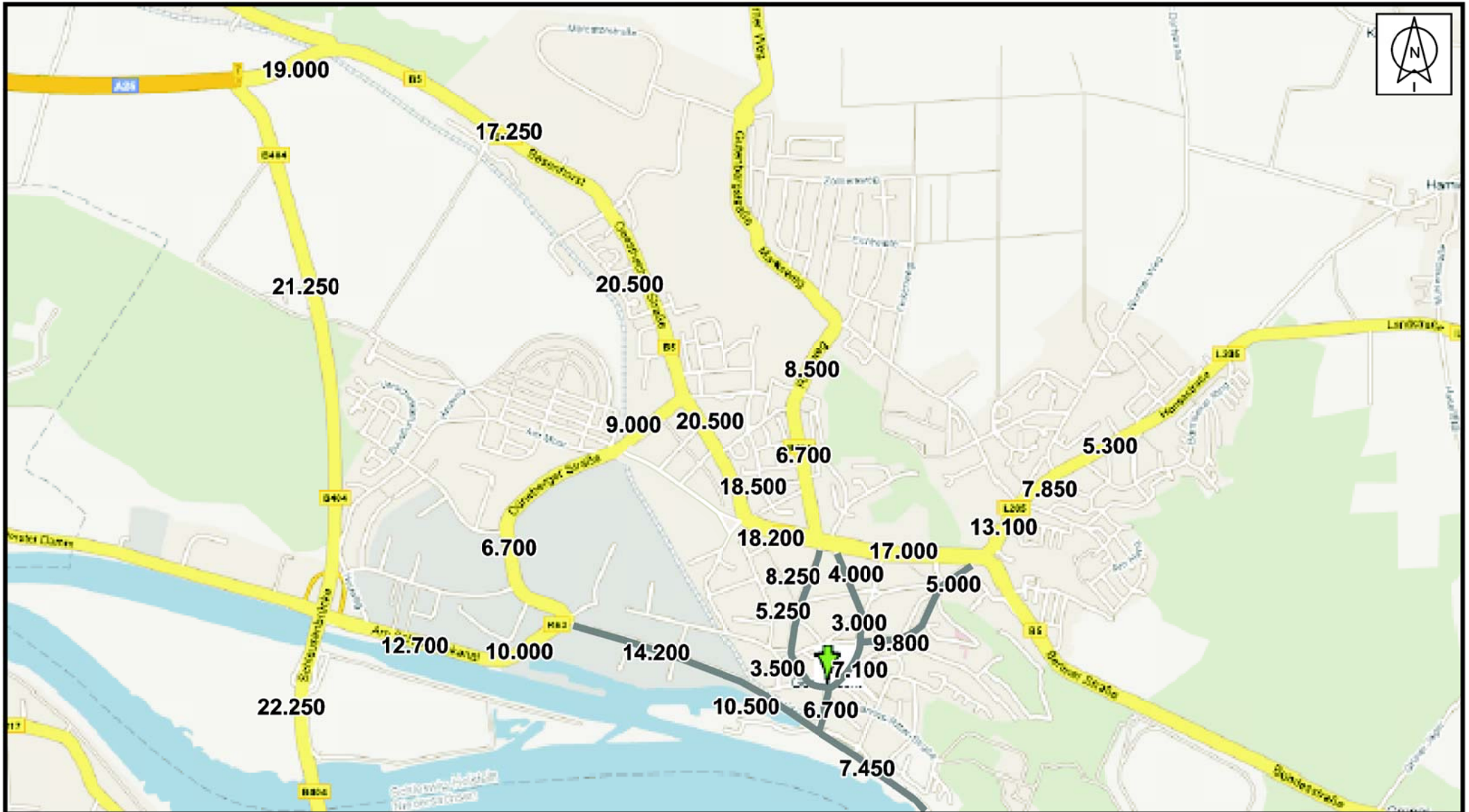
hung B 5 und Grenzstraße erfordern. Um diesbezüglich Klarheit zu erhalten, ist die Weiterführung des Prozesses durch Abstimmung und Erörterung des Verkehrskonzeptes, in welchem verschiedene Varianten bewertet werden, zwingend frühzeitig erforderlich. Der Planungshorizont der daraus resultierenden Aus- und Umbaumaßnahmen ist in jedem Fall nach 2010 bis 2015

Der Tabelle 5.1 ist als Übersicht der jeweilige Maßnahmenort, der Zeithorizont sowie zu beteiligende Behörden und Baulastträger zu entnehmen.

Lärmaktionsplan - Stadt Geesthacht Maßnahmenübersicht und Realisierungshorizont										
Straße	Abschnitt	Bereits erörterte, mögliche Maßnahmen; Untersuchungsbedarf hinsichtlich Realisierungsmöglichkeiten	Organisatorischer Koordinationsbedarf						Realisierungs- horizont	Umsetzungshindernisse, Untersuchungsbedarfe
			A	B	C	D	E	F		
Geesthachter Str. (B 5)	Schäferstrift bis Bahnstr.	Überwachung Fahrgeschwindigkeiten	#	#	#	●			kurzfristig	Anfrage durch Politik an Lk Herzogtum Lauenburg
		Linksabbiegehilfen	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
		Versetztes Parken	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
		Mittelinseln	●	#	#	●	✓		mittel-/langfristig	
		Hofschießungen		✓	✓			●	mittel-/langfristig	
Berliner Str. (B 5)	Bahnstr. bis Norderstr.	Überwachung Fahrgeschwindigkeiten	#	#	#	●			kurzfristig	
		Linksabbiegehilfen	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
		Versetztes Parken	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
		Mittelinseln	●	#	#	●	✓		mittel-/langfristig	
		Buskap	●	#	#	●	✓		kurzfristig	in Planung
		Kreisverkehr	●	#	#	●	✓		mittel-/langfristig	
		Verringerung Anzahl Fahrspuren	●	#	#	●	✓		mittel-/langfristig	
		Verkehrsabhg. LSA, Grüne Welle/40km/h nachts	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
		Hofschießungen		✓	✓			●	mittel-/langfristig	
Berliner Str. (B 5)	Norderstraße bis Hansastr.	Verringerung Anzahl Fahrspuren	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
Richtweg (B 404)		abschnittsweise 30 km/h, vorrangig nachts	#	#	#	●			kurzfristig	
		Versetztes Parken/Begrünung	●	#	#	●	✓		kurz-/mittelfristig	
		Mittelinseln	●	#	#	●	✓		mittel-/langfristig	
		Hofschießungen		✓	✓				●	mittel-/langfristig
Hansastr. (L 205)	Dösselbuschberg bis Barmbeker Ring (Süd)	30km/h, vorrangig nachts	#	#	#	●			kurzfristig	
		Überwachung Fahrgeschwindigkeiten	●	#	#	●			kurzfristig	
		Kreisverkehr	●	#	#	●	✓		mittel-/langfristig	
		Geländemodellierung, gläserne Lärmschutzwand		✓	✓			●	mittel-/langfristig	
Rathausstr.	Sielstraße bis Buntenskamp	durchgehend 30 km/h	#	#	#	●			kurzfristig	
		Rückbau Pflasterung/Umgestaltung Straßenraum	●	#	#	●			kurzfristig	realisiert
		Fahrbahnverengungen/gest. Aufwertung alternativ: Kreisverkehr	●	#	#	●			mittelfristig	

- Planungs- und Maßnahmenträger
- ✓ Genehmigung erforderlich
- # Abstimmung erforderlich
- A Tiefbauamt
- B Stadtplanungsamt
- C Umweltamt
- D Straßenverkehrsamt
- E LBV-SH Lübeck
- F Wohnungseigentümer

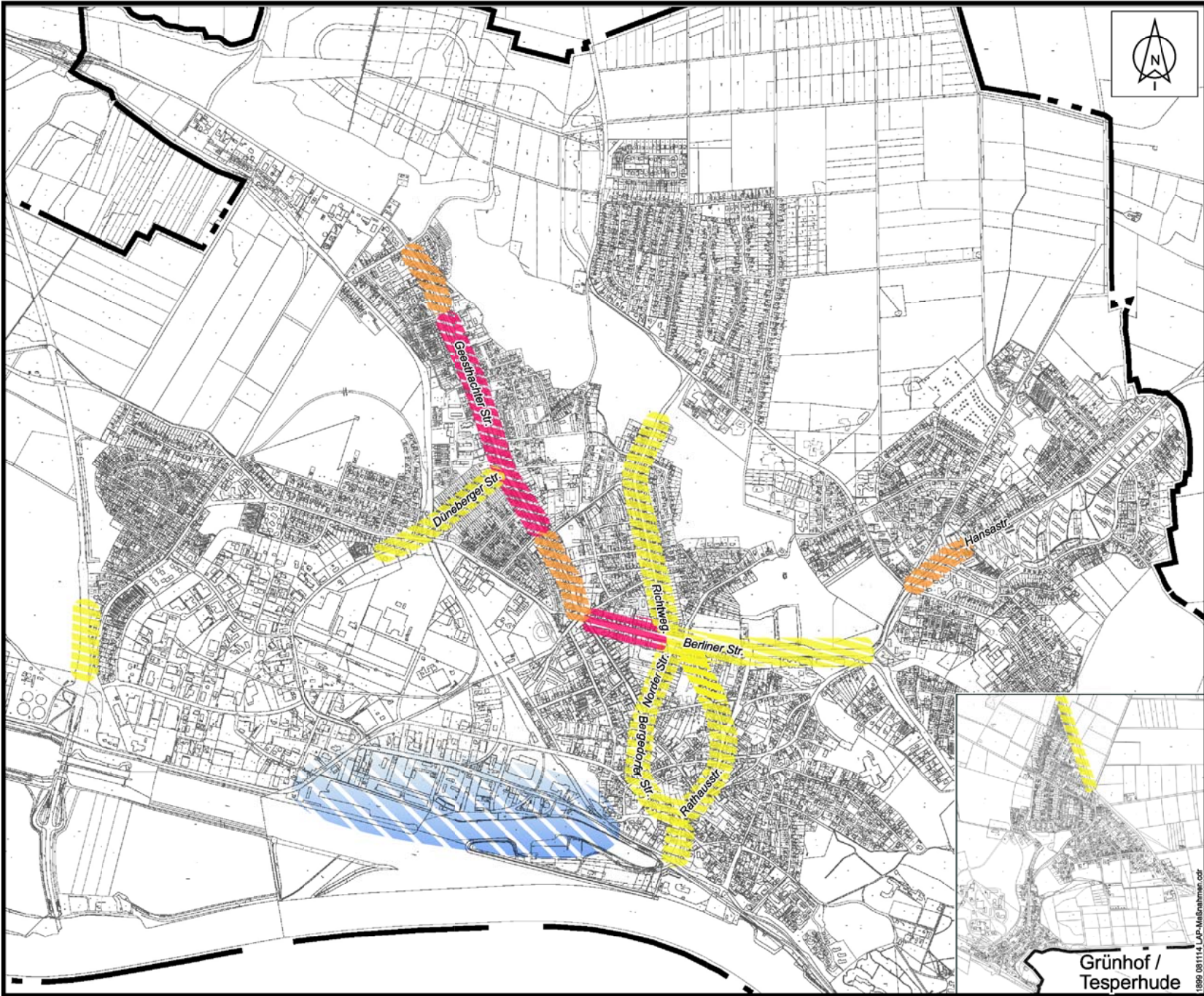
Tab. 6.1: Maßnahmenübersicht und Realisierungshorizont



Geesthacht\1899\_080428\_VkMengen.cdr - 10.10.2008

LÄRMAKTIONSPLANUNG  
GEESTHACHT

LÄRMAKTIONSPLANUNG  
GEESTHACHT



Handlungserfordernis zur  
Lärmaktionsplanung

-  1. Priorität
-  2. Priorität
-  3. Priorität
-  zusätzliche  
Lärmeinwirkungen  
durch Hafen  
(nicht berechnet)

DRINGLICHKEITEN DER  
LÄRMAKTIONSPLANUNG  
"HOT SPOTS"

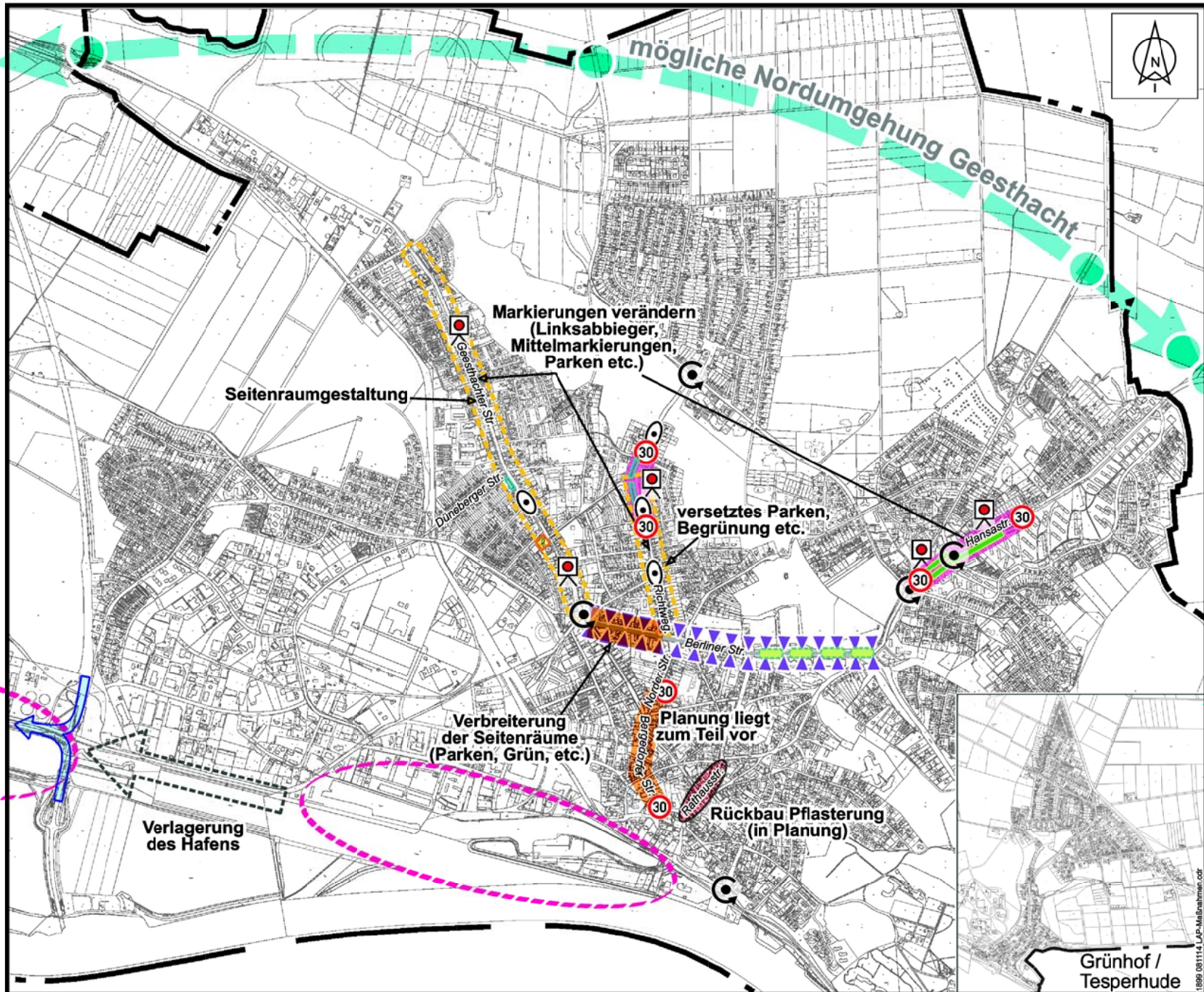
# LÄRMAKTIONSPLANUNG GEESTHACHT

-  Umgestaltung Straßenraum
-  Punktuelle Maßnahmen
-  Rückbau, 2-streifige Verkehrsführung
-  (Bau-)Lückenschließung
-  Lärmschutzwand / -wall
-  Hofschließungen
-  Begrünung
-  Tempo-30
-  Geschwindigkeitsüberwachung
-  Kreisverkehr
-  Mittellinsel
-  Ortsumgehung mit Anschlusspunkt

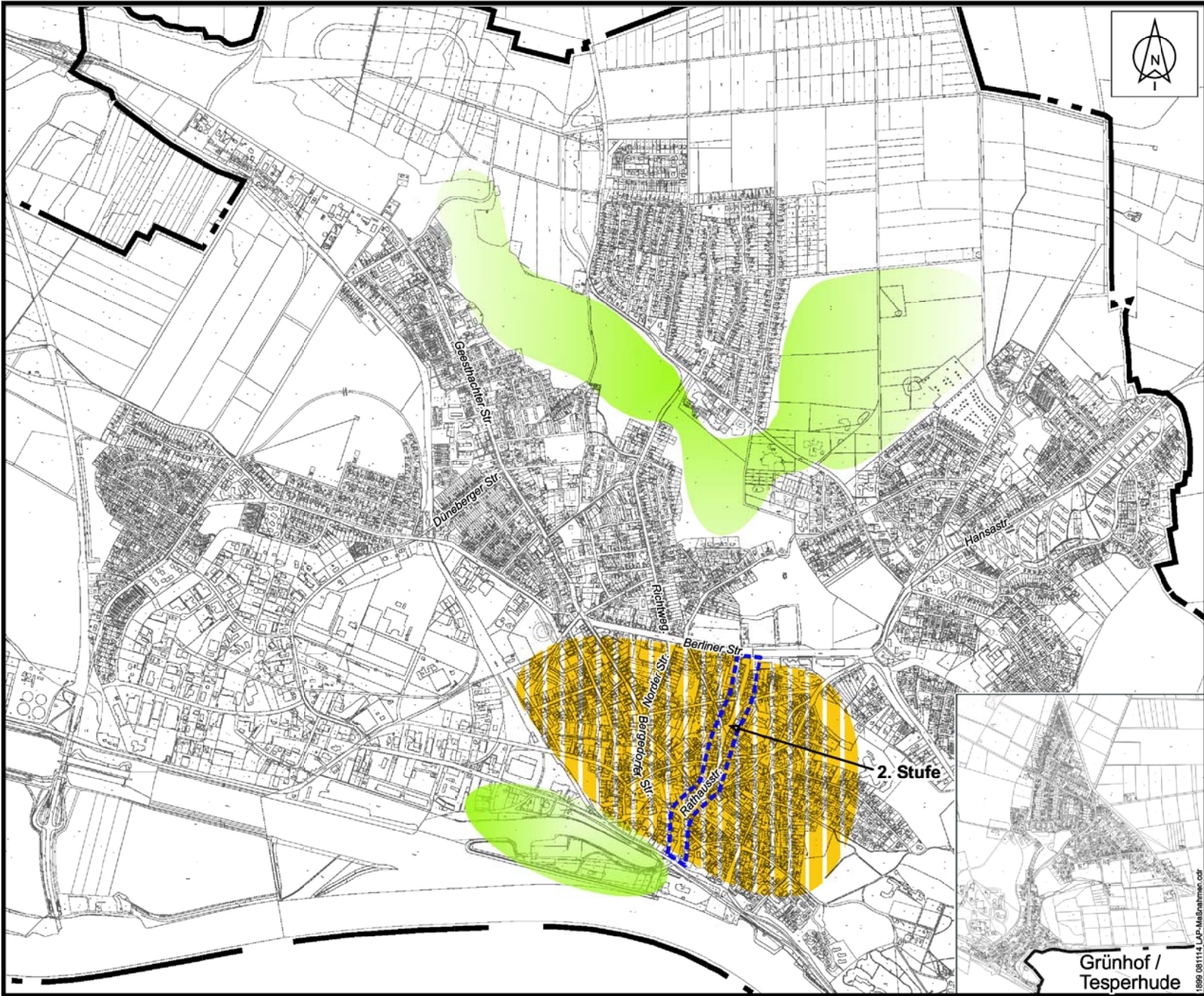
## MASSNAHMEN-GROBKONZEPT

**PGT**

PLANUNGSGEMEINSCHAFT  
DR.-ING. WALTER THEINE



LÄRMAKTIONSPLANUNG  
**GEESTHACHT**



**Empfohlene Grenzwerte**  
 $L_{DEN} / L_{Night}$



Sicherung ruhiger  
 stadtnaher  
 Erholungsbereiche  
**50 / 40**



Sicherung und  
 Entwicklung ruhiger  
 innerstädtischer  
 Wohn- und  
 Geschäftsbereiche  
**60 / 50**

2. Stufe

KONZEPT  
 ABGRENZUNG UND  
 SICHERUNG  
 "RUHIGE GEBIETE"

Grünhof /  
 Tesperhude

**PGT**  
 PLANUNGSGEMEINSCHAFT  
 DR.-ING. WALTER THEINE



Verlamung rückwärtiger Bereiche durch nicht geschlossene Randbebauung



Geradlinige Fahrbahn und wenig untergliederter Straßenraum führt zu vergleichsweise insbesondere nachthohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten

1899 080424 Fotos.cdr



Ungesicherte Querungsstelle bei hohem Verkehrsaufkommen und teilweise hohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten



Überdimensionierter Straßenraum

1899 080424 Fotos.cdr



Verlärmung rückwärtiger Bereiche durch Zeilenbebauung



Teilweise hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten und unsteter Verkehrsfluss

1899 080424 Fotos.cdr



Geradlinige Fahrbahn und nicht untergliederter Straßenraum führen zu hohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten insbesondere nachts

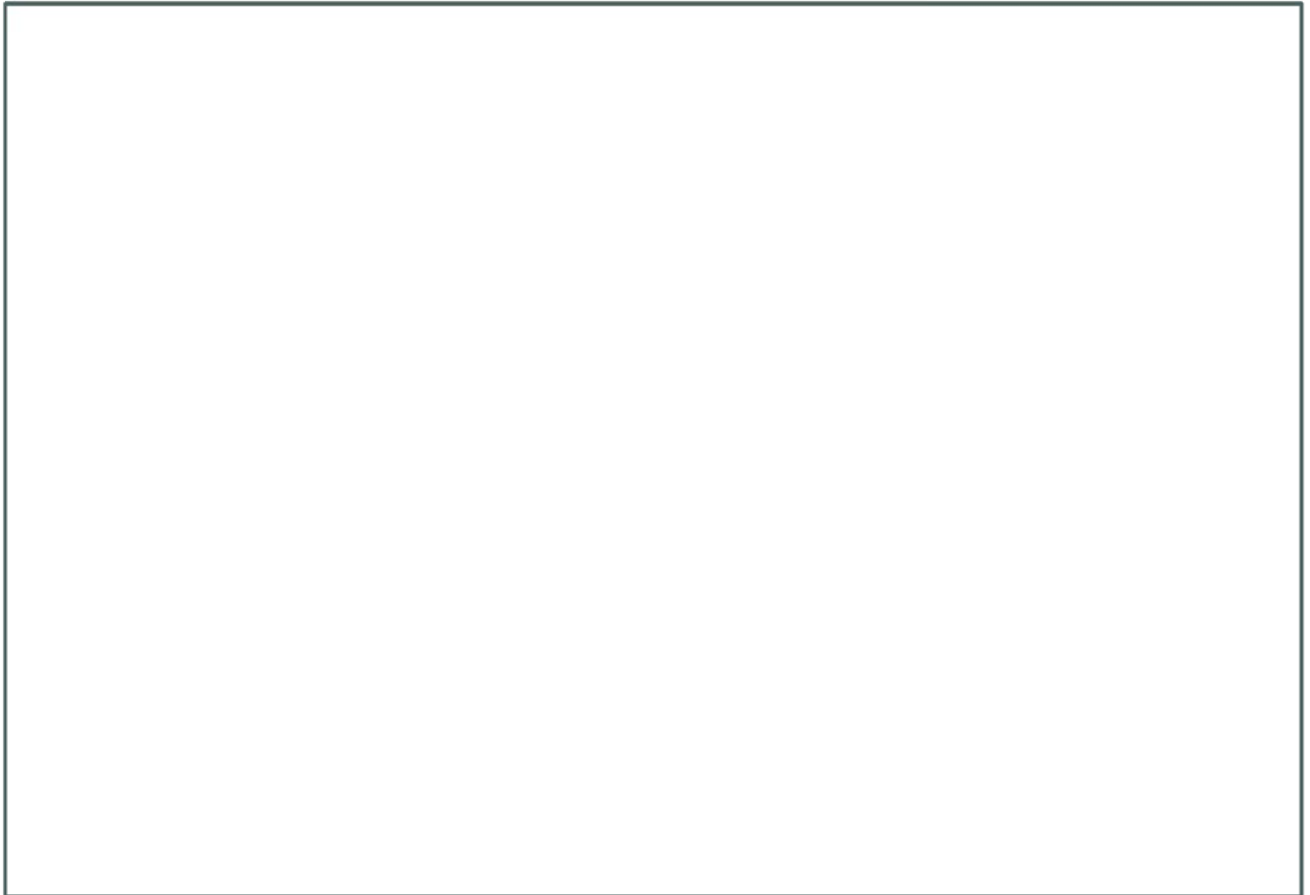


Geradlinige Fahrbahn und nicht untergliederter Straßenraum führen zu hohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten insbesondere nachts

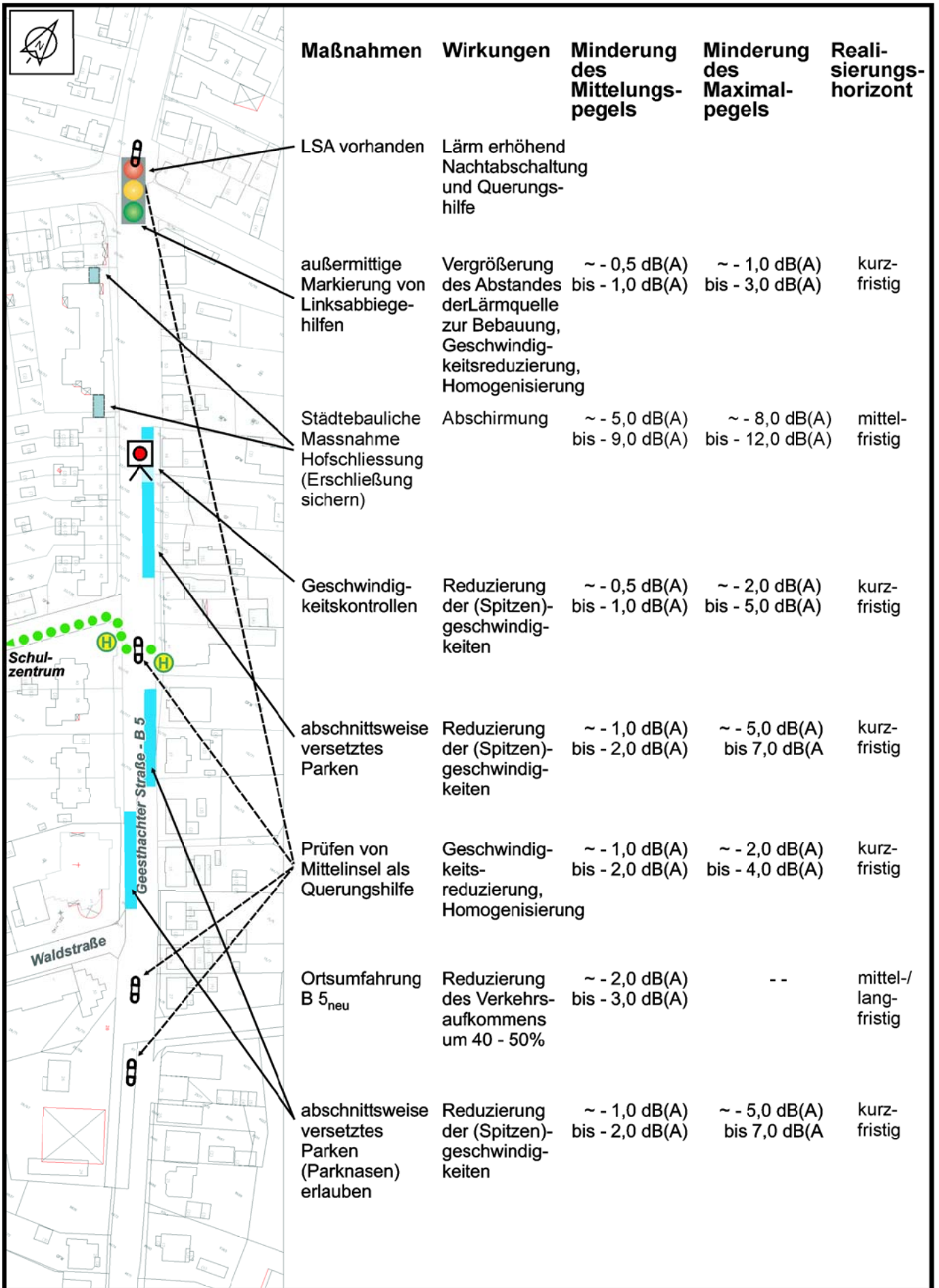
1899 080424 Fotos.cdr



Verlärmung rückwärtiger Bereiche durch nicht geschlossene Randbebauung

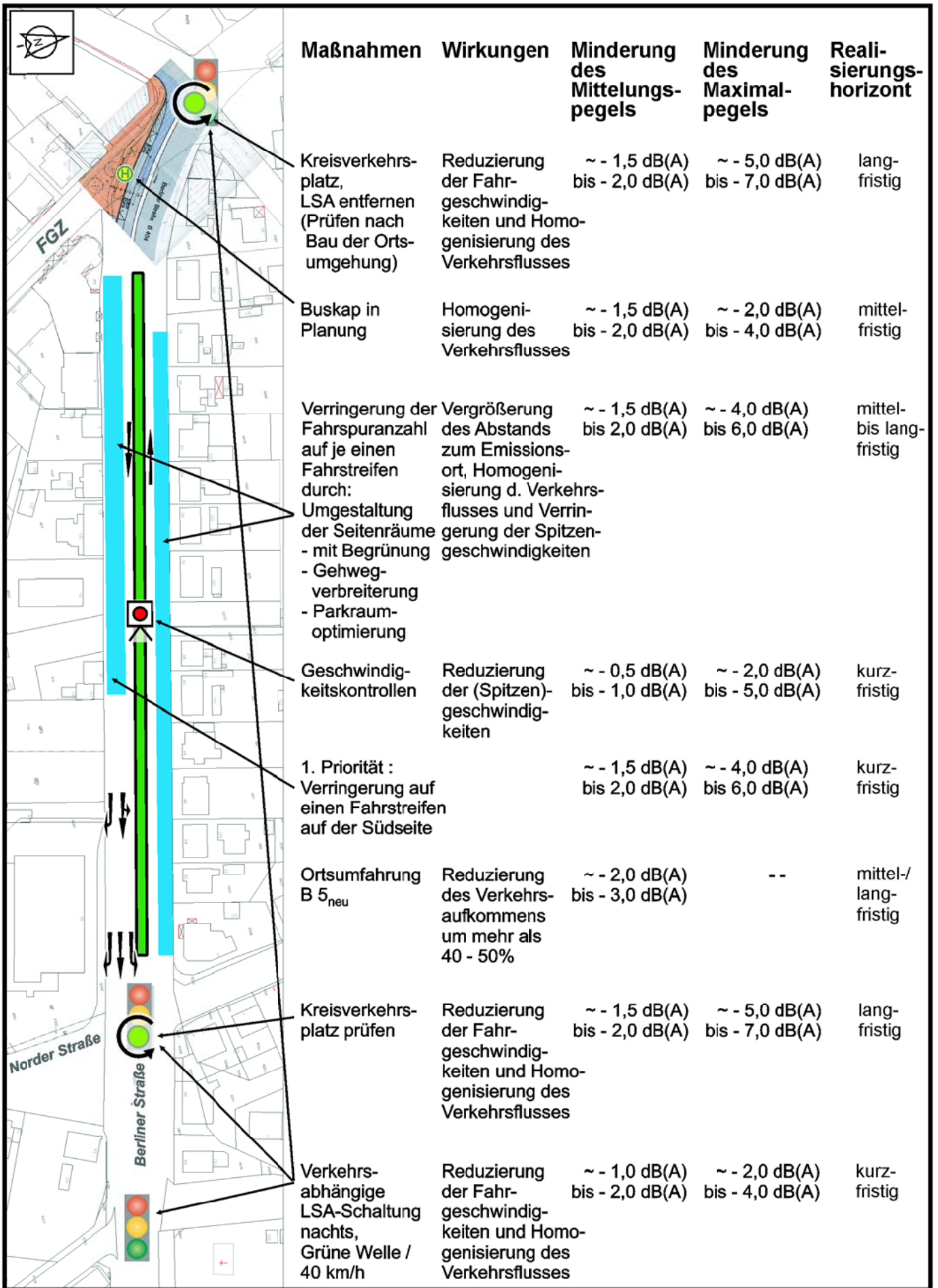


1899 080424 Fotos.cdr



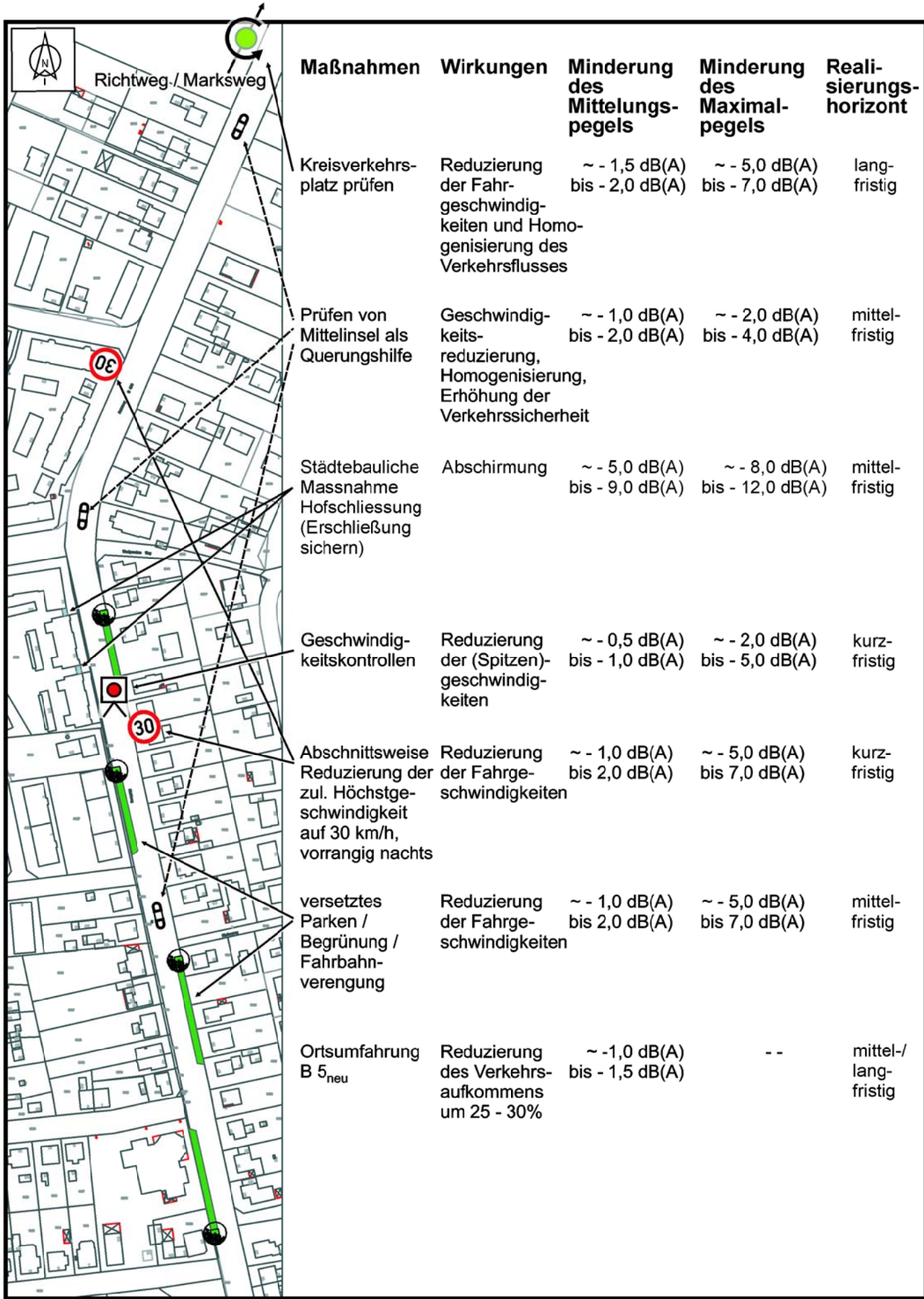
1899 081210 LMP Massnahmen.cdr

LÄRMAKTIONSPLANUNG  
**GEESTHACHT**



1899 081210 LMP Massnahmen.cdr

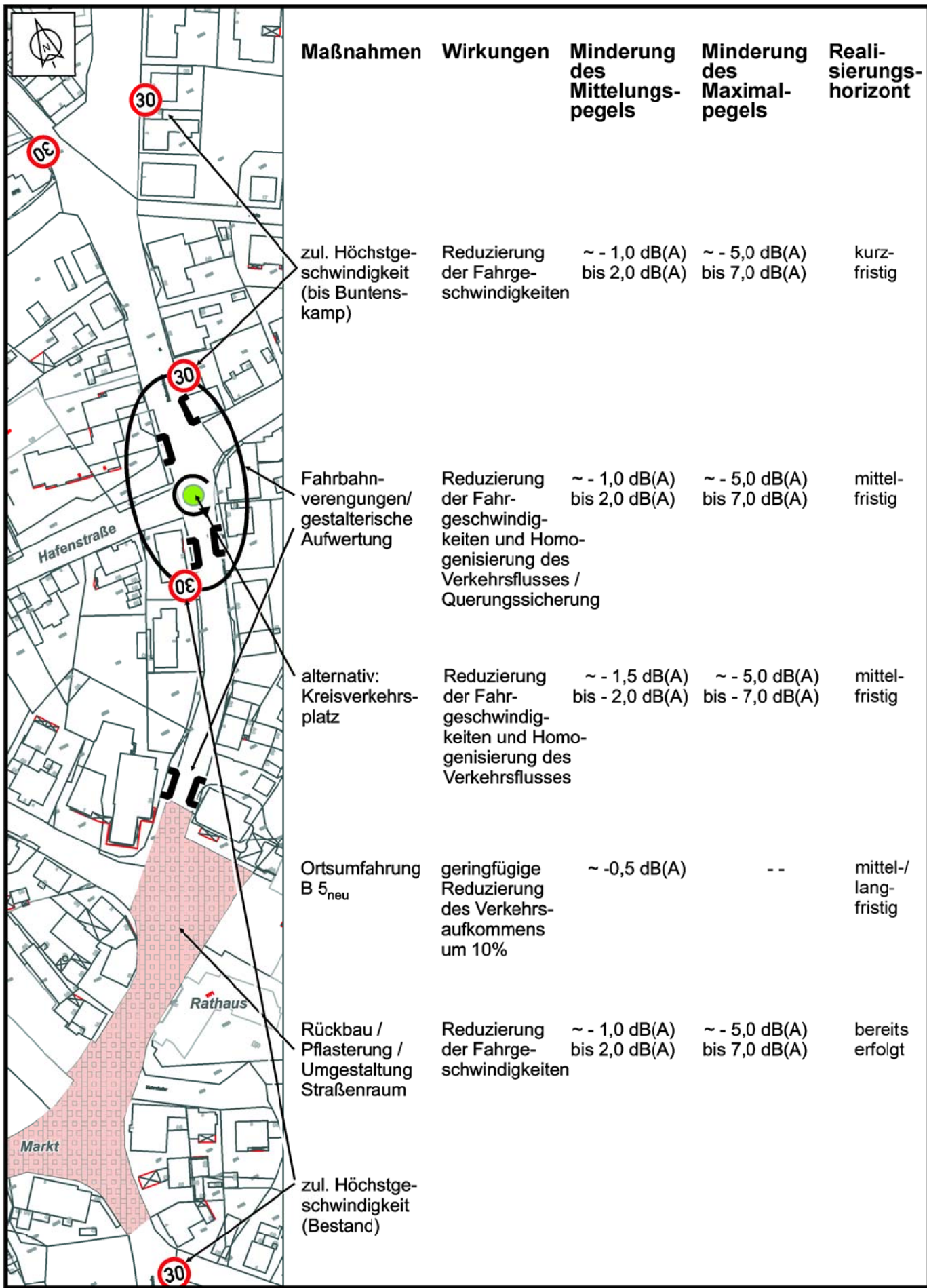
LÄRMAKTIONSPLANUNG  
**GEESTHACHT**



1899 081210 LMP Massnahmen.cdr

	Maßnahmen	Wirkungen	Minderung des Mittelungspegels	Minderung des Maximalpegels	Realisierungshorizont
	zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h vorrangig nachts	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten	~ - 1,0 dB(A) bis 2,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis 7,0 dB(A)	kurzfristig
	Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der (Spitzen-)geschwindigkeiten	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 2,0 dB(A) bis - 5,0 dB(A)	kurzfristig
	Kreisverkehrsplatz, LSA entfernen 1. Priorität	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	~ - 1,5 dB(A) bis - 2,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)	mittelfristig
	Geländemodellierung / gläserne Lärmschutzwand	Abschirmung teilweise ruhige Aufenthaltsbereiche	~ - 5,0 dB(A) bis - 9,0 dB(A)	~ - 8,0 dB(A) bis - 12,0 dB(A)	mittelfristig
	Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der (Spitzen-)geschwindigkeiten	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 2,0 dB(A) bis - 5,0 dB(A)	kurzfristig
	Ortsumfahrung B 5 <sub>neu</sub>	Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen detailliert prüfen			
	Kreisverkehrsplatz, LSA entfernen	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	~ - 1,5 dB(A) bis - 2,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)	langfristig

1899 081210 LMP Massnahmen.cdr



1899 081210 LMP Massnahmen.cdr

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt – ANLAGE 7

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
1		Worther Weg	Durchfahrt von Kieslastern ab 04.30 Uhr früh	○	Keine hohe Dringlichkeit; Sachverhalt ist im Rahmen der Verkehrssicherheit zu prüfen.
2		Worther Weg	Verlagerung des Lkw-Verkehrs von der Hansastrasse in den Worther Weg (schon heute ist Worther Weg die heimliche Verlängerung der B 404)	○	Keine hohe Dringlichkeit; Sachverhalt ist im Rahmen der Verkehrssicherheit zu prüfen
3		Besenhorst	Erhebliche Lärmbelästigung der Straße beim Befahren mit Lkw u.a. durch vorh. Schlaglöcher	√	Wird durch die geplante Nordumgehung entlastet; Sanierung der Fahrbahn ist zu prüfen
4		B 5	Forderung der erneuten Verkehrszählung auf der B 5 wg. eigener Feststellung der Steigerung um 15 %; Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h f. Lkw > 7,5 t, um Lärm zu dämpfen; Sanierung der Fahrbahndecke B 5, da derzeit katastrophaler Zustand	√	Wird durch die geplante Nordumgehung entlastet; Sanierung der Fahrbahn ist zu prüfen
5		Lauenburger Straße	Vorh. Schwerlastverkehr ab 02.30 Uhr nachts raubt den Schlaf	○	Bisher nicht berücksichtigt. Ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplan-Zählung zu überprüfen.
6		B 5 / Berliner Straße	Falls Bushaltestelle „Hauptpost“ Richtung ZOB direkt an Haus Berliner Straße. 1 verlegt wird, entfallen sämtliche Park- bzw. Haltemöglichkeiten vor dem Haus	√	Plan zeigt Prinzipskizze, genaue Lage bei möglichen Maßnahmen ist zu prüfen
7		Berliner Straße	Statt Rückstufung der Berliner Straße im unteren Bereich auf jeweils 1 Fahrspur: erste Fahrspur als Bus- und Rettungsspur nutzen (vorteilhaft bei Stau)	√	Denkbare Variante im Verlauf weitergehender Untersuchungen abzuwägen.

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; ○ weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt – ANLAGE 7

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
8		Elbuferstraße / Tesperhuder Straße./Steinberg	Frequentierung der Elbuferstraße war nicht berücksichtigt, so dass eine nicht tolerierbare Belastung von Grünhof-Tesperhude, sprich: Tesperhuder Straße./Steinberg entsteht; bei Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der B 5 wird die Elbuferstraße noch höher frequentiert, d.h. unzumutbares Verkehrsaufkommen in Grünhof-Tesperhude! Forderung einer Umgehungsstraße	+	Die Bereiche Elbuferstraße, Grünhof-Tesperhude, Straße./Steinberg wurden untersucht; Bereich ohne vordringlichen Handlungsbedarf. Wird in den LAP aufgenommen.
9		Geesthachter Straße	Vermietung des Hauses Geesthachter Straße. 102 sehr schwierig wg. Verkehrslärm; Forderung der Geschwindigkeitsbegrenzung, Lkw über 6 t grundsätzlich Fahrverbot, Lkw unter 6 t: nachts ab 22 Uhr Fahrverbot; Neuasphaltierung der Straße mit geräuschhemmendem Asphalt	√	Sanierung des Fahrbahnbelags prüfen. Die Straßenabschnitt ist im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt.
10		Worther Weg	Weg wird derzeit als Durchgangsweg und Rennstrecke in Nord-Süd-Richtung genutzt; GPS-Geräte zeigen den Worther Weg als schnellere und kürzere Verbindungsstrecke von der Ostseeküste (Skandinavien) und A 24 (Berlin) zur Elbbrücke bzw. A 7 an. Nachts Schlafprobleme wg. Lkw-Verkehr mit Anhängern	○	Keine hohe Dringlichkeit; Sachverhalt ist im Rahmen der Verkehrssicherheit zu prüfen.
11		B 5	OT Grünhof wird nicht berücksichtigt, obwohl Verkehr stetig zugenommen (Lage parallel der B 5)	+	Die Bereiche Elbuferstraße, Grünhof-Tesperhude, Straße./Steinberg wurden untersucht; Bereich ohne vordringlichen Handlungsbedarf. Wird in den LAP aufgenommen

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; ○ weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt – ANLAGE 7

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
12		Richtweg	Umbau des Richtweges mit Parkbuchten und Mittelinseln wird nicht für sinnvoll gehalten: Geschwindigkeitsmessanlagen bzw. zumindest Geschwindigkeitsbegrenzung als einfachste Lösung, außerdem Nachtfahrverbot für Lkw; Frage, warum Hansastr. 2. Priorität hat, Richtweg aber nur 3. Priorität.	√	Anlage von Mittelinseln und versetztes Parken tragen zur Verstetigung des Verkehrsflusses und damit zu einer Reduzierung der Lärmemissionen bei. „Ruhigere“ Bereiche (lärmabgewandte Hausfassaden, teilweise ruhige Außenbereiche) sind vorhanden, daher Einstufung in die 3. Priorität.
13		Heuweg	Bisher nicht untersuchte Wohngebiete sind Grünhof-Tesperhude bzw. Wohnstraße Heuweg. Forderung des „laufend gepflegtem“ Lärmverhinderungsmanagements; Warum gibt es keine weitere Anbindung der B 404, z.B. bei der Hans-Meyer-Siedlung? Weitere Möglichkeit durch das Industriegebiet in Düneberg als durchgängige Quertrasse.	+	Die Bereiche Elbuferstraße, Grünhof-Tesperhude, Straße./Steinberg wurden untersucht; Bereich ohne vordringlichen Handlungsbedarf. Wird in den LAP aufgenommen.
14		Grünhof	Bei der Trassenführung der Umgehungsstraße wurden die Interessen der Grünhofer Bürger/innen nicht berücksichtigt. Warum werden die beiden bestehenden Lärmschutzeinrichtungen in Grünhof nicht miteinander verbunden?	+	Die Bereiche Elbuferstraße, Grünhof-Tesperhude, Straße./Steinberg wurden untersucht; Bereich ohne vordringlichen Handlungsbedarf. Wird in den LAP aufgenommen.
15		Berliner Straße	Viele Lkw mit ausländischem Kennzeichen durchfahren die Straße (auch nachts zwischen 22 und 04 h) mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit; bei Beladung mit leeren Containern unzumutbarer Lärm; Forderung eines Nachtfahrverbotes für Lkw; Gibt es bei der Untersuchung einen überregional betrachteten Raum? Der geplante/angedachte Containerhafen an der Schleuse sollte mitberücksichtigt werden	√	Aufgrund der Verbindungsfunktion der B 5 ist derzeit kein Nachtfahrverbot für Lkw möglich, mit Bau der Ortsumgehung wäre es möglich. Eine Verlagerung des Hafens ist positiv. Eine Bündelung mit lärmintensiven Verkehrserzeugern entlang leistungsfähiger Straßen im Westen und Nordwesten der Stadt würde begrüßt (vgl. auch vorliegenden Entwurf zum LAP).

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; ○ weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
16		Grünhof/ Tesperhude	Welche Lärmschutzmaßnahmen werden für Grünhof ergriffen? Maßnahmen der Stadt Geesthacht zur Verringerung des Lärms in der Innenstadt führen zu einer Erhöhung des Lärms in anderen Stadtteilen.	+	Die Bereiche Elbuferstraße, Grünhof-Tesperhude, Straße./Steinberg wurden untersucht; Bereich ohne vordringlichen Handlungsbedarf. Wird in den LAP aufgenommen. Alle Maßnahmen orientieren darauf, keine Lärmprobleme in anderen Bereichen entstehen zu lassen.
17		Geesthachter Straße	Lärm durch Lkw ist hauptsächlich auf Beschaffenheit des Fahrbahnbelags zurückzuführen, genau genommen auf die Kanalabdeckungen; durch den Lärm und das Durchschütteln der Lkw Übertragung von Vibrationen in die Häuser hinein (Heizkörper, Essgeschirr); Geschwindigkeitsbegrenzung wird v.a. nachts nicht eingehalten; diverse Verbesserungsvorschläge	√	Sanierung des Fahrbahnbelags prüfen. Die Straßenabschnitt ist im Maßnahmenprogramm des LAP berücksichtigt.
18			Anregungen und Bedenken zu verschiedenen Maßnahmen	√	Sanierung der Fahrbahn ist zu prüfen, Leistungsfähigkeit Berliner Straße bei Rückbau auf 1 Fahrstreifen gewährleistet.
19		Richtweg	Häufige Geschwindigkeitsüberschreitung, daher dauerhafte Installation einer Geschwindigkeitsmeseinrichtung Höhe Haus-Nr. 92; Forderung eines Kreisels, Keil-Richtweg Regenschachtabdeckung ist abgesackt, bisher nicht dauerhaft repariert	√	Anlage von Mittelinseln und versetztes Parken tragen zur Verstetigung des Verkehrsflusses und damit zu einer Reduzierung der Lärmemissionen bei. Die Sanierung der Schachtdeckel ist zu prüfen.

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; 0 weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
20			Bei Hofschließungen muss Zugangsmöglichkeit gewährleistet sein, Straßenreinigung bei Verengung von Strecken muss gewährleistet bleiben	√	Zugangsmöglichkeit zu einzelnen Grundstücken wird gewährleistet. Die Straßenreinigung bei Fahrbahnverengungen ist gewährleistet.
21			Für die Berichterstattung an die EU benötigt die Projektgruppe gem. Erlass vom 16.07.2008 eine Zusammenfassung des Aktionsplanes von nicht mehr als 10 Seiten entsprechend Anhang V und VI der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, eine inhaltliche Prüfung erfolgt nicht, Übersendung bis zum 17.10.08	√	-
22		Grenzstraße	Bei der Anzeige des Landschaftsplans der Stadt im Jahre 2000 hat die untere Naturschutzbehörde der geplanten Straßenverbindung Dünenstraße – Grenzstraße widersprochen. Eine Befreiung von dem Verbot im § 25 LNatSchG zum Bau der geplanten Straße kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht in Aussicht gestellt werden.	√	Detailuntersuchung wird angeregt, VEP als Basis notwendig
23		Barmbeker Ring	Anstelle der Lärmschutzwände aus Glas sollen welche aus starken Bohlen verwendet werden. Die Anordnung der Bohlen in überlappenden Durchlässen böten die Möglichkeit des Wechsels hinter oder vor die Bohlen, der Schall aber wird zurückgehalten. Weitere stationäre Geschwindigkeitskontrollen ab Barmbeker Ring Richtung Hamwarde sind angezeigt.	+	Die Ausführung von Lärmschutzwänden ist im Verlauf der Umsetzung zu diskutieren.

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; ○ weiterer Untersuchungsbedarf

## Stellungnahmen und Anregungen betroffener Bürger/innen u.a. Institutionen zum Projekt

Nr.	Name	betroffene Straße	wichtige Inhalte	im LAP enthalten	Berücksichtigung
24		B 5 / Geesthachter Straße B 5 / Berliner Straße B 404 / Richtweg L 205 / Hansastrasse	Auszüge: statt Überquerungshilfen weitere Fußgängerampeln; Kreisverkehr in Höhe der Bahnstraße wird für nicht realisierbar gehalten wg. starken Fußgänger- und Radverkehrs; Wechselseitige Markierung von Parkplätzen am Richtweg erscheint eher lärmsteigernd als lärmmindernd; Kreisverkehre könnten sinnvoll sein, vorausgesetzt, es wird auf eine Pflasterung im Innenbereich verzichtet	√	Anlage von Fahrbahnteilern und versetztes Parken trägt zur Verstetigung des Verkehrsflusses und damit Reduzierung der Lärmemission bei (siehe unten). Fußgänger-Lichtsignalanlagen führen zu Lärmerhöhung. Kreisverkehr wird erst nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung vorgeschlagen. Die bauliche Ausführung des Innenringes ist im Verlauf der Realisierung unter Lärmgesichtspunkten zu erörtern.