

LÄRMAKTIONSPLAN 3. STUFE DER STADT GEESTHACHT

(ENDBERICHT)

Auftraggeber: Stadt Geesthacht, Markt 15, 21500 Geesthacht

**Auftragnehmer: PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Sedanstraße 48, 30161 Hannover
Telefon: 0511/ 38 39 4-0
Telefax: 0511/ 33 22 82
EMAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

**Bearbeitung: Dipl.-Ing. H. MAZUR
Dipl.-Geogr. D. LAUENSTEIN**

Hannover, 20. November 2018

P3124_T_181115 Geesthacht (LAP)_Endbericht .docx

INHALTSVERZEICHNIS:

1.	Ausgangslage	3
2.	Akustische Situation / Bewertung „HotSpots“	5
3.	Ziele und Handlungsschwerpunkte	9
3.1	Ziele.....	9
3.2	Handlungsschwerpunkte.....	9
4.	Evaluierung Maßnahmenkonzept LAP 1. Stufe und Fortschreibung Maßnahmenkonzept 3. Stufe.....	11
4.1	Geplante Nordumgehung B 5 und Anpassung des innerstädtischen Verkehrsnetzes	13
4.2	Maßnahmen zur Lärminderung an den klassifizierten Straßen.....	14
4.3	Maßnahmen im Bereich der städtischen Bauleit- und Entwicklungsplanung	25
4.4	Verkehrliches Maßnahmenkonzept Innenstadt	25
5.	Wirkungen.....	29
6.	Fazit und Ausblick.....	31
	ANHANG	33

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Abschnittsnummerierung und Bereiche mit Zu- bzw. Abnahme der Belastungssituation gegenüber dem LAP 1. Stufe	6
Abb. 2.2:	Relevanz der veränderten Belastungssituation bzgl. der Dringlichkeiten zur Lärmaktionsplanung	8
Abb. 4.1:	Maßnahmenkonzept LAP 1./ 3. Stufe und Stand der Realisierung.....	12
Abb. 4.2:	Trasse Ortsumgehung	13
Abb. 4.3:	Maßnahmenblatt B 5 / Geesthachter Straße / Besenhorst.....	17
Abb. 4.4:	Maßnahmenblatt B 5 / Berliner Straße.....	20
Abb. 4.5:	Maßnahmenblatt Richtweg / B 404	22
Abb. 4.6:	Maßnahmenblatt HansasträÙe.....	24
Abb. 4.7:	Maßnahmenblatt Rathausstraße.....	27
Abb. 4.8:	„Ruhige Gebiete“	28

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 5.1:	Belastetenzahlen nach Pegelbändern – Hauptverkehrsstraßennetz (Stand LAP 1. Stufe)	30
Anhang: Tab. 1:	Aktualisierung und Vergleich der Verkehrsmengen.....	33
Anhang:	Stellungnahmen Offenlegung	

1. Ausgangslage

Durch den Bundestagsbeschluss des Gesetzes zur „Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (sog. Umgebungslärmrichtlinie) vom 24. Juni 2005 sind für Hauptverkehrsstraßen oberhalb definierter Verkehrsbelastungen Lärmaktionspläne (LAP) aufzustellen.

Die Stadt Geesthacht kommt dieser Verpflichtung durch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes (LAP) der 3. Stufe nach. Dieser stellt eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der 1. Stufe aus dem Jahr 2008¹ und dessen Fortschreibung in der 2. Stufe aus dem Jahr 2013² dar.

Vor dem Hintergrund der vom Land geforderten Fortschreibung der Lärmkartierung hat die Stadt Geesthacht prüfen lassen, inwieweit sich die Verkehrsmengen sowie weitere lärmrelevante Kennwerte signifikant verändert haben³. Eine Sichtung der aktuellen Datenlage zu den Verkehrsmengen erfolgte dahingehend, inwieweit Veränderungen eingetreten sind, die eine Neuberechnung der Lärmkarten erfordern. Die Untersuchung, die dem Lärmaktionsplan als Anhang beigefügt ist, kommt zu folgendem Schluss:

„Aufgrund der wenigen Abschnitte in denen eine deutliche Änderung der Verkehrsmengen eingetreten ist bzw. die eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung erwarten lassen, ist zum derzeitigen Zeitpunkt gutachterlicherseits keine Neuberechnung der Lärmkarten erforderlich. Ergänzend sollten ggf. in dem Bericht zur Lärmkartierung bzw. zur Lärmaktionsplanung die genannten Hinweise aufgenommen werden und entsprechend maßnahmenseitig gewürdigt werden (vgl. hierzu auch Abb. 4.1).

Die Situation der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten hat sich nicht verändert.“⁴

Die in der Untersuchung genannten Hinweise werden im vorliegenden Endbericht zum LAP entsprechend gewürdigt und fließen in die Aktualisierung der Priorisierung und der Maßnahmenempfehlungen ein. Ergänzend erfolgte ein Abgleich mit den zwischenzeitlich vorliegenden Verkehrsmengen der Straßenverkehrszählung 2015. Der Einbau des lärmindernden Asphalts in Teilen der B 5 wurde ebenso berücksichtigt.

1 PGT, Lärmaktionsplanung Geesthacht, Hannover 2008

2 Stadt Geesthacht, Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Gemeinde Geesthacht vom 19.10. 2013

3 PGT Umwelt und Verkehr, Prüfung der Erfordernisse zur Neuberechnung der Lärmkarten in Geesthacht, Hannover 2016

4 ebenda

Die Einwohnerentwicklung in der Stadt Geesthacht ist relativ konstant. Die Einwohnerzahlen sind von 2008 bis 2016 von rund 29.300 auf rund 30.500 angestiegen, wobei sich die Einwohnerzahlen insbesondere in den lärmbelasteten Bereichen kaum verändert haben.

Der vorliegende Endbericht gibt einen Überblick über den aktuellen Stand der Lärmaktionsplanung. Die Ergebnisse der Offenlegung sind im Anhang dokumentiert und kommentiert.

2. Akustische Situation / Bewertung „HotSpots“

Bereits für die Lärmkartierung der 1. Stufe wurden für alle Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio Kfz Lärmkarten berechnet und für die Zeiträume Night und DEN dargestellt.⁵

Zur verfeinerten Auswertung der Lärmkarten wurde im LAP der 1. Stufe 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 im LAP 1. Stufe näher untersucht und dort ausführlich dokumentiert.⁶

Die Neubewertung der Lärmsituation (vgl. auch Tabelle 1 im Anhang sowie die Untersuchung PGT 2016⁷) zeigt, dass in vier Abschnitten von einer (deutlichen) Zunahme der Lärmbelastung durch den Straßenverkehrslärm auszugehen ist. Diese Abschnitte sind nachfolgend aufgelistet und in der Abbildung 2.1 dargestellt.

- zwei Abschnitte im Bereich der B 404 (Richtweg und Marksweg/Gutenbergstraße),
- der östliche Abschnitt der Straße Keil. Hier wurden durch die aktuellen Zählungen für die gesamte Straße Keil etwa gleichhohe Kfz-Mengen festgestellt.
- Sowie im Bereich der Norderstraße in Höhe des ZOB, da hier das Busverkehrsaufkommen deutlich zugenommen hat.

Auf einigen Abschnitten insbesondere im Bereich der Innenstadt, des Wohngebietes „Düneberg“, in der Straße Dösselbuschberg, in einem Abschnitt der Geesthachter Straße (B 5), des nördlichen Worther Weges sowie in einem Bereich in der Elbe ist von einer Abnahme der Lärmbelastung auszugehen.

Der zwischenzeitlich durchgeführte Einbau des lärmindernden Asphalt in östlichen Abschnitten der B 5 führte zu einer Lärminderung um etwa 2 dB(A). Dies hat auf die Betroffenenentlastung jedoch keine Auswirkungen, dass dieser Abschnitt anbaufrei ist.

Die Untersuchung zur Neubewertung der Lärmsituation⁸ führt bzgl. der Bewertung der „Hot Spots“ im Einzelnen aus:

5 Lärmkontor GmbH: Lärminderungsplanung der Stadt Geesthacht, Lärmkartierung gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie, Hamburg 2007

6 PGT, 12008

7 PGT Umwelt und Verkehr, 2016

8 ebenda

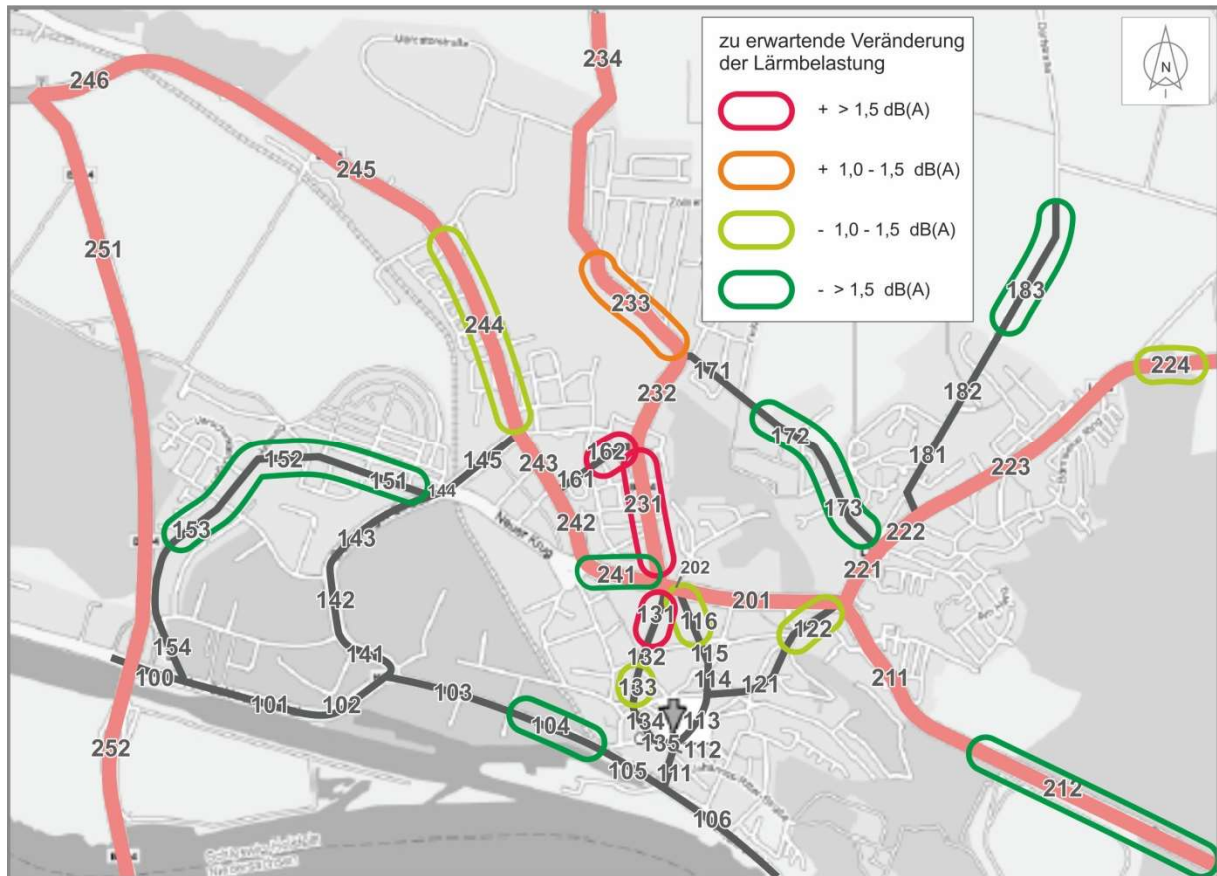


Abb. 2.1: Abschnittsnummerierung und Bereiche mit Zu- bzw. Abnahme der Belastungssituation gegenüber dem LAP 1. Stufe

„Der Abgleich der genannten Abschnitte mit den Aussagen zur Dringlichkeit zur Lärmaktionsplanung („Hot Spots“) aus dem Lärmaktionsplan des Jahres 2008⁹ zeigt, dass die Bereiche im Wohngebiet „Düneberg“, in der Straße Dösselbuschberg, im nördlichen Worther Weg und im Bereich an der Elbe schon zum damaligen Zeitpunkt keine Dringlichkeit in der Lärmaktionsplanung darstellten. D.h. dies wird sich auch durch die Abnahme der Verkehrsbelastung nicht ändern.

In zwei Teilbereichen der Bergedorfer Straße und der Rathausstraße, die gem. LAP in der dritten Prioritätenstufe genannt werden, wird sich zukünftig die Lärmsituation etwas verbessern. Es ist auch möglich, dass hier bereits durchgeführte Maßnahmen im Bereich der Bergedorfer Straße schon in Bezug auf die Entwicklung der Verkehrsmengen gegriffen haben. Für den Straßenzug im Bereich Sielstraße / Rathausstraße etc. wurden in 2015 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und zur Lärminderung umgesetzt, weitere sind hier in Planung und sollen demnächst umgesetzt werden.

9 PGT, 2008

Die Reduzierung der Schwerverkehrsmengen im Zuge der B 5 / Geesthachter Straße führt zwar zu einer willkommenen, aber dennoch nur geringen Reduzierung der Gesamtlärmbelastung in dem genannten Straßenzug. Dieser Abschnitt wird in dem aktuellen Lärmaktionsplan der 1. Prioritätenstufe zugeordnet und auch weiterhin eine hohe Dringlichkeit in Bezug auf die Lärminderung behalten.

Die Veränderungen im Bereich des nördlichen Worther Weges haben bezüglich der Lärmbelastung keinerlei Auswirkungen, da dieser Straßenabschnitt bereits außerhalb des Siedlungsbereiches liegt.

Im Bereich der östlichen Straße Keil sind zukünftig deutlich höhere Kfz-Verkehrsmengen anzusetzen, die den bereits heute erreichten Werten im Bereich der westlichen Straße Keil entsprechen. Wie aber auch im Bereich des westlichen Straßenabschnitts ist auch im östlichen Abschnitt von keiner besonderen Dringlichkeit auszugehen.

Eine Erhöhung der Lärmbelastung ist insbesondere auch für die zwei Abschnitte im Bereich der B 404 (Richtweg und Marksweg/Gutenbergstraße) zu erwarten. Der südliche, d.h. stadtnahe Bereich der B 404 (Richtweg) wird bereits heute im Lärmaktionsplan als Priorität genannt, jedoch nur als 3. Prioritätenstufe. Hier ist zukünftig in noch höherem Maß ein Augenmerk auf eine lärmindernde Verkehrsabwicklung zu legen. Gleiches gilt auch für den nördlichen Abschnitt der B 404, der bisher nicht in der Dringlichkeitsreihung des Lärmaktionsplans genannt wurde.

Die Zunahme der Belastungssituation durch das deutliche höhere Busverkehrsaufkommen in der Norderstraße bezieht sich nur auf einen kleinen Abschnitt bis zum ZOB. Dieser Bereich ist zudem nur in geringem Umfang angewohnt, so dass auch zukünftig eine Einstufung in die 3. Prioritätenstufe als gerechtfertigt erscheint.“¹⁰

Die mittlerweile vorliegenden Ergebnisse der SVZ 2015 zeigen geringere Verkehrsmengen im Zuge der B 5 und der L 205 sowohl gegenüber den Ergebnissen aus der Lärmkartierung 2007 als auch den Erhebungen aus dem VEP. Die Verkehrsmengen bspw. im westlichen Abschnitt der Berliner Straße zwischen Richtweg und Bahnstraße sind jedoch weiterhin als hoch einzustufen, so dass sich hier die Prioritäteneinstufung nicht ändert. Die SVZ 2015 weist zudem deutlich höhere SV-Mengen im nördlichen Abschnitt der B 404 auf, dieser Abschnitt liegt jedoch außerhalb der Wohnbebauung.

10 PGT Umwelt und Verkehr, 2016

Die Neubewertung der Hauptkonfliktbereiche („Hot Spots“) ist übersichtsartig der Abbildung 2.2 zu entnehmen. Die Konfliktbereiche entlang der B 5 sind weiterhin besonders gravierend.

Die wesentlichen Konfliktbereiche sind:

- B 5 / Geesthachter Straße
- B 5 / Berliner Straße
- B 404 / Richtweg und Marksweg/Gutenbergstraße
- L 205 / HansasträÙe
- Düneberger Straße
- Kernstadt
- Grünhof-Tesperhude und Elbuferstraße.

Eine detaillierte Beschreibung der Bereiche erfolgte bereits im LAP 1.Stufe¹¹.

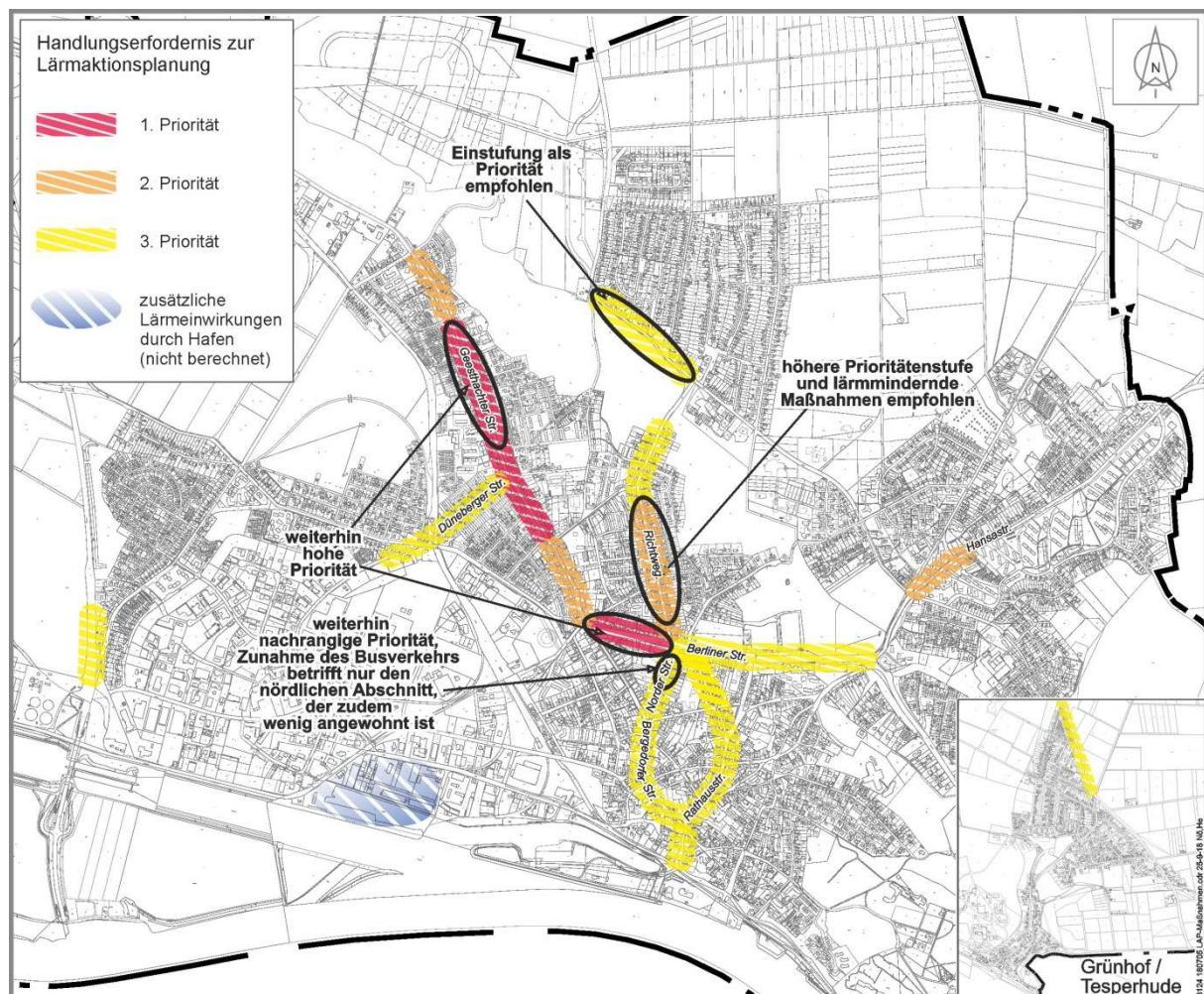


Abb. 2.2: Relevanz der veränderten Belastungssituation bzgl. der Dringlichkeiten zur Lärmaktionsplanung

11 PGT, 2008

3. Ziele und Handlungsschwerpunkte

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. 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 dem Zusammenwirken der Einzelmaßnahmen.

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

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.

3.2 Handlungsschwerpunkte

Wesentliche Handlungsschwerpunkte sind:

- Unterstützende Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf die Umgehungsstraße durch Anpassung und Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes. Das Planfeststellungsverfahren zur Umgehungsstraße hat im Sommer 2018 begonnen.
- Maßnahmen zur Verstetigung und Verlangsamung (besonders nachts) im Bereich innerstädtischer Hauptstraßen (vorrangig B 5, aber auch B 404, L 205 und Düneburger Straße), dabei besonders Maßnahmen, die im Hinblick auf die Realisierung der Ortsumgehung bereits vorher sinnvoll umgesetzt werden können,
- Unterstützung und Initiierung städtebaulicher Maßnahmen zur Sicherung und Sanierung der Wohnstandorte entlang der Hauptlärmbänder,

- Weiterentwicklung des innerstädtischen Sanierungsprozesses mit einem verkehrsplanerischen Zielkonzept,
- weitere Entwicklung Westhafen, die Fortschreibung des Masterplans Westhafen ist derzeit in Bearbeitung,
- weitere Förderung lärmarmen Verkehrsmittel (insbesondere Radverkehr),
- Initiativen zur Unterstützung von privaten Maßnahmen gegen Lärm (Schallschutzprogramm!) und zur Verhaltensänderung (lärmarme Fahrweise etc.).

4. Evaluierung Maßnahmenkonzept LAP 1. Stufe und Fortschreibung Maßnahmenkonzept 3. Stufe

Seit Aufstellung des Lärmaktionsplans der 1. Stufe sind zwischenzeitlich zahlreiche Maßnahmen realisiert bzw. weiter entwickelt worden. Ein Verkehrsentwicklungsplan wurde in 2012¹² erstellt und beschlossen. Das Planfeststellungsverfahren zur Ortsumfahrung beginnt im Sommer d.J. Zudem besteht seit Herbst 2010 ein Verbot für Lkw > 12 t im Zuge der B 5 zwischen Lauenburg und Geesthacht.

Das Maßnahmenkonzept des LAP 1. Stufe und der Stand der Realisierung der Maßnahmen sind nachfolgend dokumentiert und als Übersicht der Abbildung 4.1 zu entnehmen.

Die bisher nicht realisierten Maßnahmen sind im Wesentlichen weiter aktuell und werden im LAP der 3. Stufe fortgeschrieben.

Die vorgeschlagenen 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.

Die verschiedenen Maßnahmenträger sind in den weiteren Umsetzungsprozess einzubinden.

¹² PGT Umwelt und Verkehr, Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Geesthacht, Hannover 2012

4.1 Geplante Nordumgehung B 5 und Anpassung des innerstädtischen Verkehrsnetzes

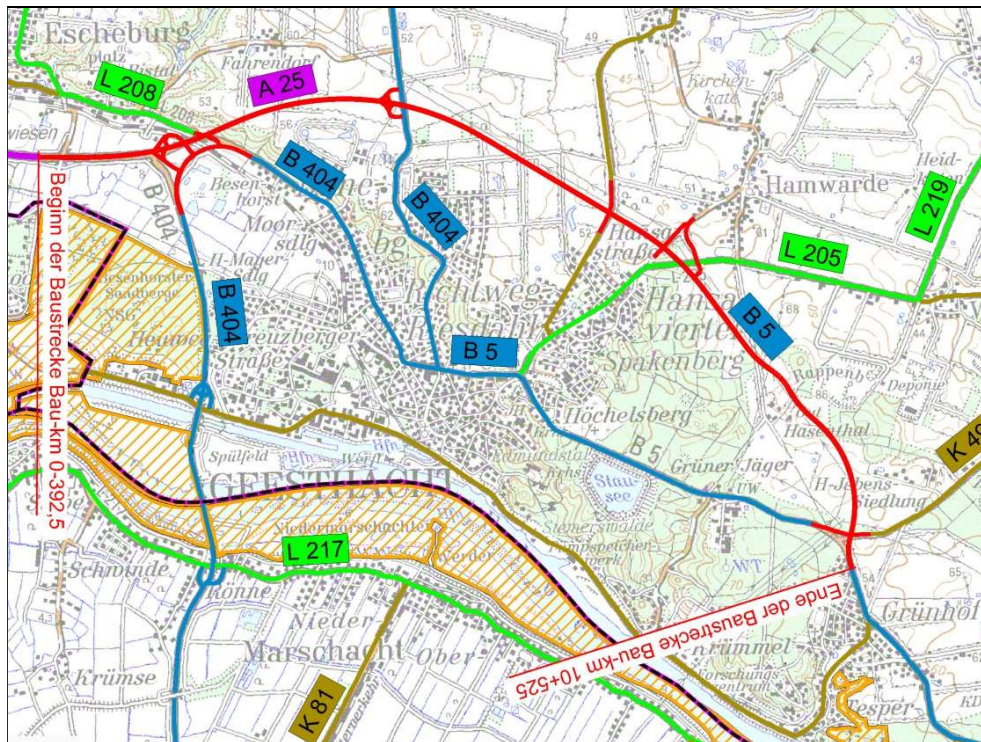


Abb. 4.2: Trasse Ortsumgehung

(Quelle: Feststellungsunterlage Büro EIBS, Dresden)

Die geplante Nordumgehung soll zu einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten führen. Nächtlicher Lkw-Verkehr sollte ausschließlich über die Ortsumgehung geführt werden. Auf Basis der Umlegungsrechnungen zu Auswirkungen der Nordumgehung B 5 im in 2012 aufgestellten Verkehrsentwicklungsplan¹³ zeigen sich Entlastungseffekte von bis zu 20 - 30 % insbesondere im Verlauf der B 5 alt in der Innenstadt Geesthachts und im Verlauf der HansasträÙe. Die Entlastung im Verlauf des Richtweges liegt bei rund 10 – 20 %. Die Entlastungswirkung beim Schwerverkehr ist deutlich höher: hier werden Entlastungseffekte von bis nahezu 50 % im Zuge der B 5 und der L 205 erzielt und rund 20 % im Zuge des Richtweges (B 404).

Stand der Realisierung:

Das Planfeststellungsverfahren zum Bau der Ortsumfahrung hat im Sommer 2018 begonnen.

¹³ PGT Umwelt und Verkehr, 2012

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“.

Stand der Realisierung:

Die Bergedorfer Straße und die Rathausstraße wurden umgebaut. Die Innenstadtsanierung soll fortgeführt werden.

4.2 Maßnahmen zur Lärminderung an den klassifizierten Straßen

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

B 5 / Geesthachter Straße (vgl. Abb. 4.3)

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

Stand der Realisierung:

*Eine vertiefende Untersuchung und Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge liegt vor¹⁴
¹⁵. Im Zuge einer Prioritätensetzung wurden abschließend fünf Maßnahmen vorgeschlagen.*

¹⁴ PGT Umwelt und Verkehr, Umsetzung der Lärmaktionsplanung, Hannover 2009

¹⁵ Stadt Geesthacht, Bericht zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung, Geesthacht 2013

Diese sollen in den nächsten 5 Jahren umgesetzt werden. Eine angedachte Testphase zur Erprobung der Maßnahmen wurde jedoch nicht durchgeführt. Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind weitere Abstimmungen mit dem Baulastträger zu suchen. Bzgl. der Geschwindigkeitskontrollen wurden Anfragen an den Kreis Herzogtum Lauenburg gestellt.

- **Maßnahmenvorschlag 1: Fahrbahnteiler westlich Fahrendorfer Weg**

Der Fahrbahnteiler soll einer deutlichen Kennzeichnung der Ortseingangssituation dienen sowie der baulichen Einleitung des vorhandenen Linksabbiegestreifens. Durch die Maßnahme werden eine Erhöhung der Aufmerksamkeit und eine Verstetigung des Verkehrsflusses erwartet. Mittelfristig kann dieser Bereich weiter baulich aufgewertet und begrünt werden.

- **Maßnahmenvorschlag 2: Mittelinsel als Querungshilfe östlich Fahrendorfer Weg
Höhe Bushaltestelle**

Verbesserung der Querungssituation zur Bushaltestelle insbesondere aus westlicher Richtung (Wohngebiet Fahrendorfer Weg), die östliche liegende Bedarfs-LSA liegt mit rund 100 m zu weit entfernt.

Die Mittelinsel wird aus Richtung Hamburg betrachtet hinter die Busbucht gelegt. Die Busbucht verbleibt außerhalb der Fahrbahn. Angedacht wurde auch eine Verlegung der Busbucht. Die südliche Bucht sollte dichter an die LSA verlegt werden, um den Weg zur Querung an der LSA zu verkürzen. Zusätzlich kann abgewogen werden, ob die LSA zwischen den beiden Buchten zu verlegen wäre. Dies erscheint den beteiligten Behörden als sicherste und bequemste Lösung. Da die Strecke häufig von Schwerlasttransportern genutzt wird und auch als Umleitung für die BAB 24 gilt, sollten Mittelinseln überfahrbar sein. Die Befestigung der Verkehrszeichen sollte in einer Hülse sein.

- **Maßnahmenvorschlag 3: Mittelinsel als Querungshilfe westlich Klaus-Groth-Weg**

Im Bereich der heutigen Sperrfläche soll der Einbau einer Mittelinsel mit dem Ziel der Verbesserung der Querungsverhältnisse sowie einer Verstetigung des Verkehrsflusses erfolgen, wobei die Mittelinsel etwas breiter als die derzeitige Sperrfläche angelegt ist, was zu einem deutlicheren Verschwenk der Fahrbahn führt.

- **Maßnahmenvorschlag 4: Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts zwischen Langer Kamp und Düneberger Straße, Anlage einer Mittelinsel mit Querungshilfe, mittelfristig gestalteter und begrünter Mittelstreifen mit integrierten Linksabbiegehilfen**

Durch die Veränderung des Fahrbahnquerschnitts ist die Anlage eines etwa 2,20 m breiten Längsparkstreifens möglich. Für die jeweiligen Linksabbieger zum Autohaus, zur

Tankstelle und zu einigen Privathäusern wird ein Parkstreifen mit einer Breite 2,50 m als ausreichend angesehen. Diese Maßnahme bietet eine Reihe von Vorteilen:

- deutliche Kennzeichnung im Straßenraum*
- Verschwenk der Fahrbahn*
- Abstandserhöhung zur nördlich angrenzenden Wohnbebauung*
- Querungsverbesserung durch Mittelinsel im Bereich der heutigen Sperrflächen*

Mittelfristig ist ein baulich umgestalteter und begrünter Mittelstreifen mit integrierten Linksabbiegehilfen vorstellbar, der die Neuaufteilung der Fahrbahn auch optisch unterstützt.

- **Maßnahmenvorschlag 5: Mittelinsel als Querungshilfe östlich Mittelstraße Höhe Bushaltestelle**

Mit dieser Maßnahme werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Querungssituation zur Bushaltestelle*

Die Busbucht bleibt weiterhin erhalten. Im Bereich der Mittelinsel wird zudem die Fahrbahn geringfügig verschwenkt unter Mitbenutzung von etwa einem Meter des Parkstreifens. Insgesamt gehen etwa drei Stellplätze verloren. Durch den Einbau der Mittelinsel wird eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht, Rückstaus im Zuge von Linksabbiegern werden reduziert.

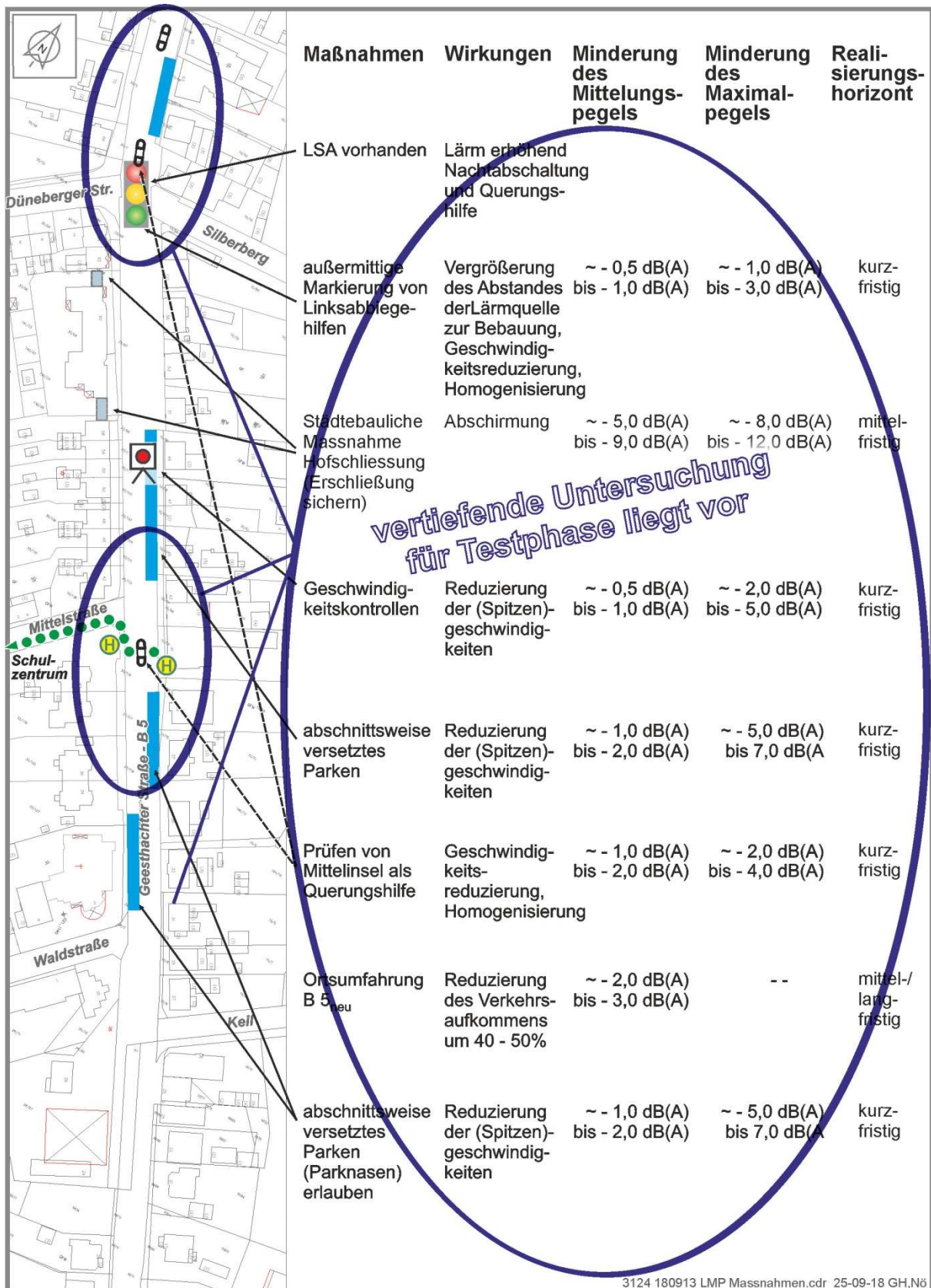


Abb. 4.3: Maßnahmenblatt B 5 / Geesthachter Straße / Besenhorst

B 5 / Berliner Straße (vgl. Abb. 4.4)

- kurzfristig Veränderung der Verkehrsführung durch teilweise Rücknahme, Ummarkierung und Verziehung einer Fahrspur im Abschnitt Bergedorfer Straße bis Norderstraße,
 - Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes B 5/Norderstraße/Richtweg,
 - Veränderung der nächtlichen Ampelschaltungen mit dem Ziel eine koordinierten grünen Welle mit Tempo 40 km/h,
 - Einbau einer Linksabbiegehilfe,
 - 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.

Stand der Realisierung:

Die Anlage eines Buskaps Berliner Straße Höhe Bahnstr. / Bergedorfer Str. wurde zwischenzeitlich realisiert, ebenso die Prüfung der LSA-Schaltungen.

Des Weiteren wurde Konzepte zur Verbesserung der Radverkehrsführung erarbeitet, die derzeit in Bearbeitung sind. Statt der Anlage von Kreisverkehrsplätzen ist die Verbesserung der Radverkehrsführung an LSA-geregelten Knotenpunkten vorgesehen und in Bearbeitung. Bzgl. der Verringerung der Fahrspuren liegt eine Konzeptstudie vor, eine Umsetzung ist derzeit nicht aktuell.

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

Stand der Realisierung:

Bzgl. der Geschwindigkeitskontrollen wurden Anfragen an den Kreis Herzogtum Lauenburg gestellt.

B 5 / Höhe Grünhof-Tesperhude (vgl. Abb. 4.1)

Die Lärmsituation im Zuge der B 5 im Bereich Grünhof-Tesperhude vom Ortseingang bis etwa Kreuzung Steinberg wird gemäß Lärmkartierung als 3. Priorität eingestuft.

Mit der beabsichtigten Inbetriebnahme der Ortsumgehung wird sich die Lärmsituation in diesem Bereich weiter verändern. Die Planfeststellungsunterlagen zeigen, dass der Beginn der Baumaßnahmen knapp nördlich der Gottfried-Keller-Straße liegt. Demzufolge wird ein Teil-

bereich, der heute schon in der 3. Priorität befindlichen Straßenabschnitte, nicht lärmtechnisch untersucht. Um hier eine Verbesserung für die Anwohner zu erreichen, sagt das LBV-SH zu, in diesen Bereichen eine Prüfung in Bezug auf Lärmsanierung durchzuführen.

Die Prüfung auf Lärmsanierung unter Berücksichtigung der heutigen und prognostizierten Verkehrsmengen ist wahrscheinlich nicht ausreichend, um weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Es wird angeregt, diesen Bereich zu untersuchen und ggf. durch ergänzende, freiwillige Maßnahmen die Lärmsituation für den betroffenen Abschnitt - beispielsweise durch Verlängerung von notwendigen Lärmschutzwände oder -wälle zu verbessern.

Im Rahmen der konkreten Ausbauplanung wäre zu prüfen, wer die Kosten trägt, Flächenanforderungen etc.

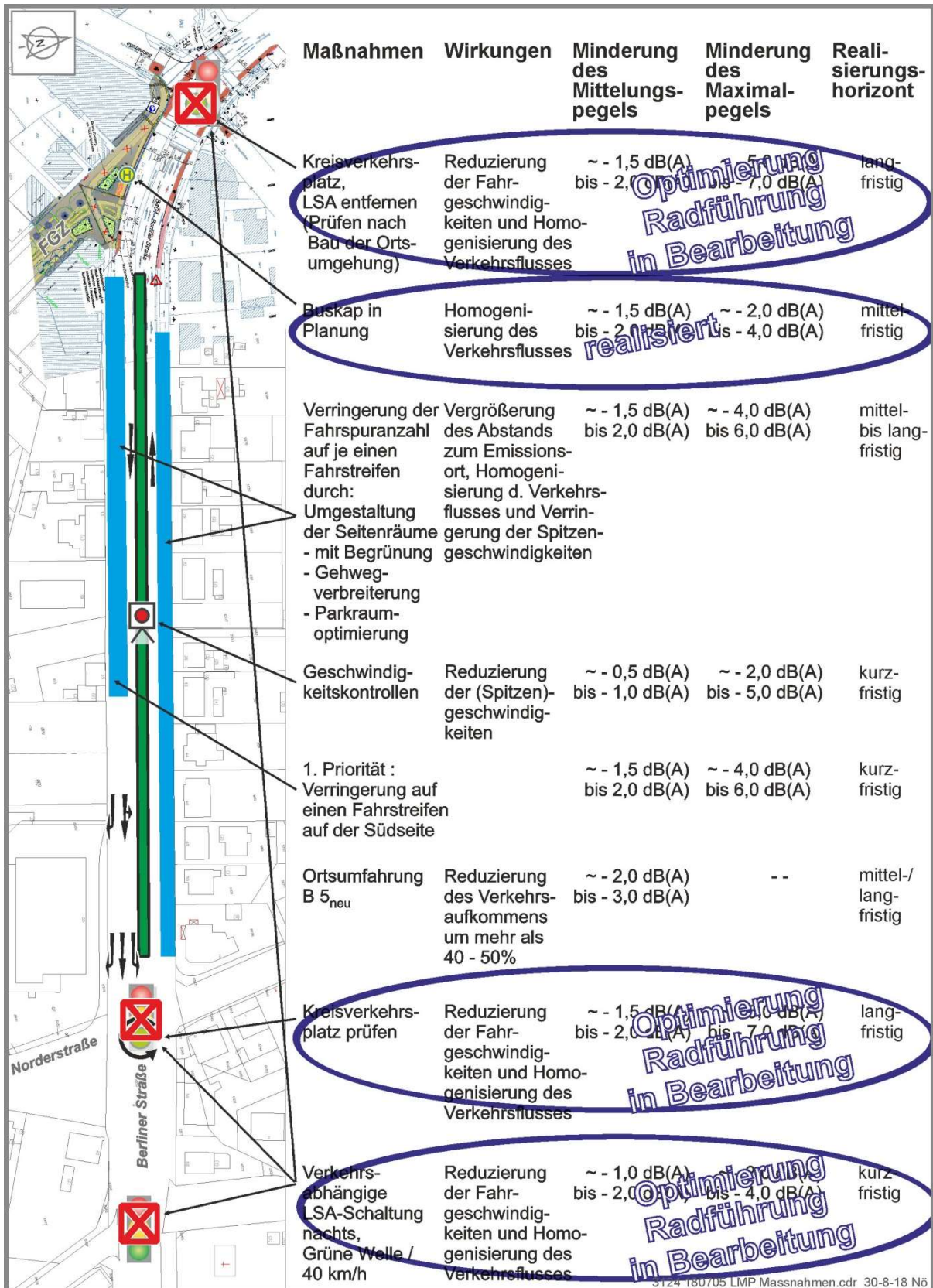


Abb. 4.4: Maßnahmenblatt B 5 / Berliner Straße

B 404 / Richtweg (vgl. Abb. 4.5)

- 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 Querungstellen und im Bereich von Bushaltestellen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Homogenisierung des Fahrverlaufes.
 - abschnittsweise Einführung von 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts
- ⇒ Hierzu sollen für einzelne Abschnitte konkrete Konzepte untersucht und abgestimmt werden. Eine Umsetzung erfolgt immer unter Beteiligung der betroffenen Anlieger.

Stand der Realisierung:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt. Hier sind weitere Abstimmungen mit dem Baulastträger zu suchen.

Vor dem Hintergrund der Zunahmen der Verkehrsmengen und der damit einhergehenden Erhöhung der Belastung im Zuge der B 404 im Richtweg mit einhergehender Hochstufung der Priorisierung wird vorgeschlagen, insbesondere die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zumindest im Nachtzeitraum aus Gründen des Lärmschutzes zu prüfen und weiter zu verfolgen.

- Unterstützung von privaten Maßnahmen zum passiven und aktiven Lärmschutz
- ⇒ Unterstützende planerische Beratung sowie ggf. 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.

Stand der Realisierung:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt. Hier sind weitere Abstimmungen mit dem Baulastträger zu suchen.

Bzgl. der Geschwindigkeitskontrollen wurden Anfragen an den Kreis Herzogtum Lauenburg gestellt.

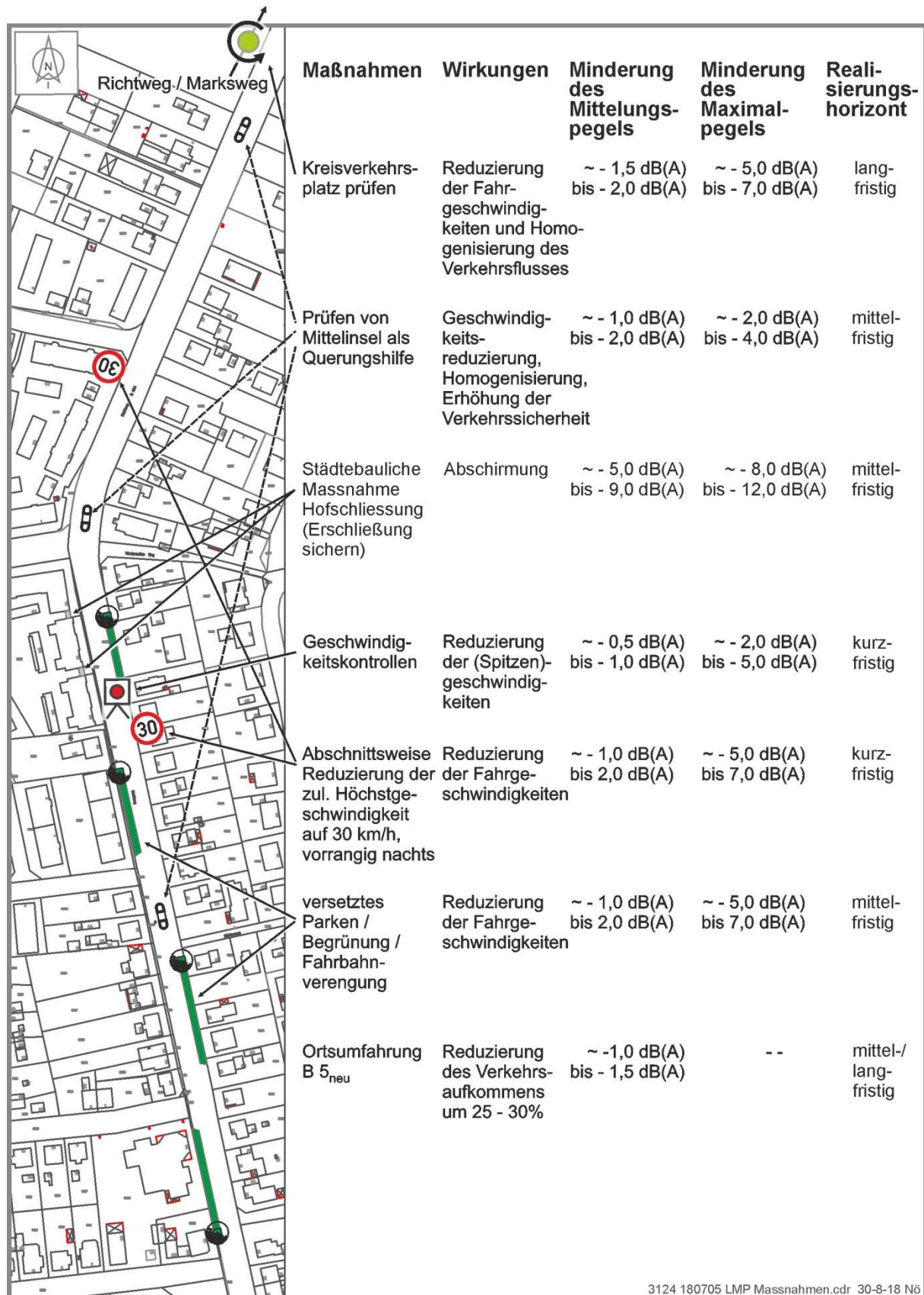


Abb. 4.5: Maßnahmenblatt Richtweg / B 404

L 205/Hansastraße (vgl. Abb. 4.6)

- abschnittsweise Einführung von 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts,
 - 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.

Stand der Realisierung:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt. Hier sind weitere Abstimmungen mit dem Baulastträger zu suchen.

Im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden alternativ zu den bisher vorgeschlagenen Kreisverkehrsplätzen Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsführung an den LSA-geregelten Knotenpunkten erarbeitet.

- 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.

Stand der Realisierung:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt. Hier sind weitere Abstimmungen mit dem Baulastträger zu suchen.

Bzgl. der Geschwindigkeitskontrollen wurden Anfragen an den Kreis Herzogtum Lauenburg gestellt.

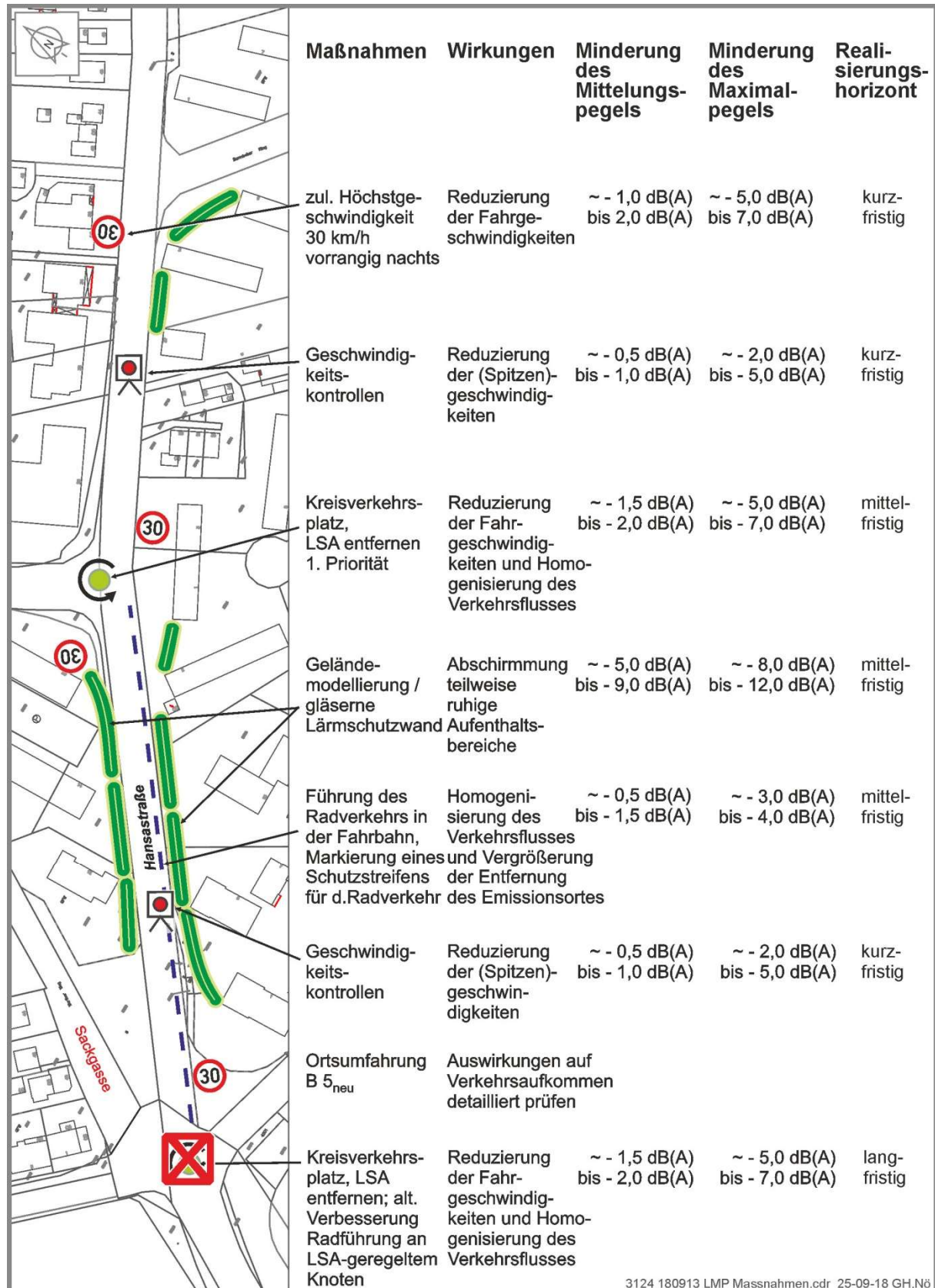


Abb. 4.6: Maßnahmenblatt Hansastraße

4.3 Maßnahmen im Bereich der städtischen Bauleit- und Entwicklungsplanung

Notwendig ist auch 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.

Stand der Realisierung:

Die Maßnahmenansätze sollen fortgeführt werden.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Flächennutzungsplanes sollte eine Beurteilung des Stadtgebietes unter Lärmgesichtspunkten erfolgen. Konkrete Maßnahmen sind dabei die Verlagerung des Stadthafens 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.

Stand der Realisierung:

Derzeit hier ist u.a. die Fortschreibung des Masterplans Westhafen in Bearbeitung. Der gewerbliche Hafenbetrieb wurde eingestellt.

4.4 Verkehrliches Maßnahmenkonzept Innenstadt (vgl. Abb. 4.7)

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 bspw. die durchgeführte Entfernung der Pflasterbereiche in den Innenstadtstraßen Rathausstraße und Bergedorfer Straße.

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.

Stand der Realisierung:

Der Rückbau Pflasterung ist erfolgt.

Im Zuge des Radverkehrskonzeptes Innenstadt wurden Vorschläge für die Kernstadt erarbeitet, die mittlerweile umgesetzt wurden: Anlage von einseitigen Schutzstreifen im Zuge der Rathausstraße sowie die Weiterführung der Radverkehrs über den Marktplatzbereich Trift (vgl. Abb. 4.7). Auch der Knotenpunkt am Freibad wurde radverkehrssicher umgebaut. Die Optimierung der Querung der B 5 für den Radverkehr in Richtung Innenstadt ist in Planung. Die Ausweisung der Straße Trift zwischen Schüttberg und B 5 sowie der Straße Buntenskamp zwischen Trift und Rathausstraße als Fahrradstraßen ist vorgesehen und in Bearbeitung.

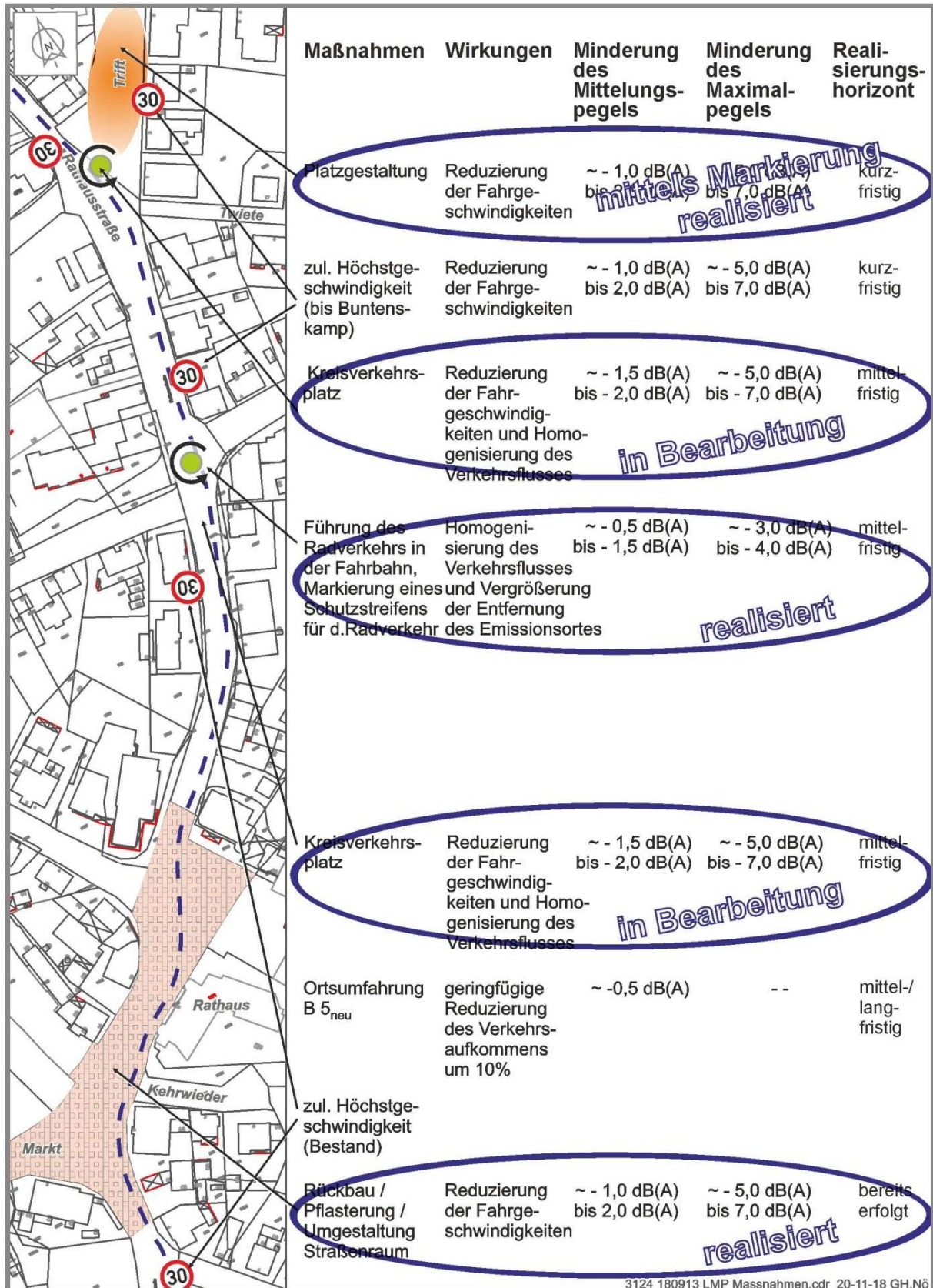


Abb. 4.7: Maßnahmenblatt Rathausstraße

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). 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 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 abzuwägen sind.

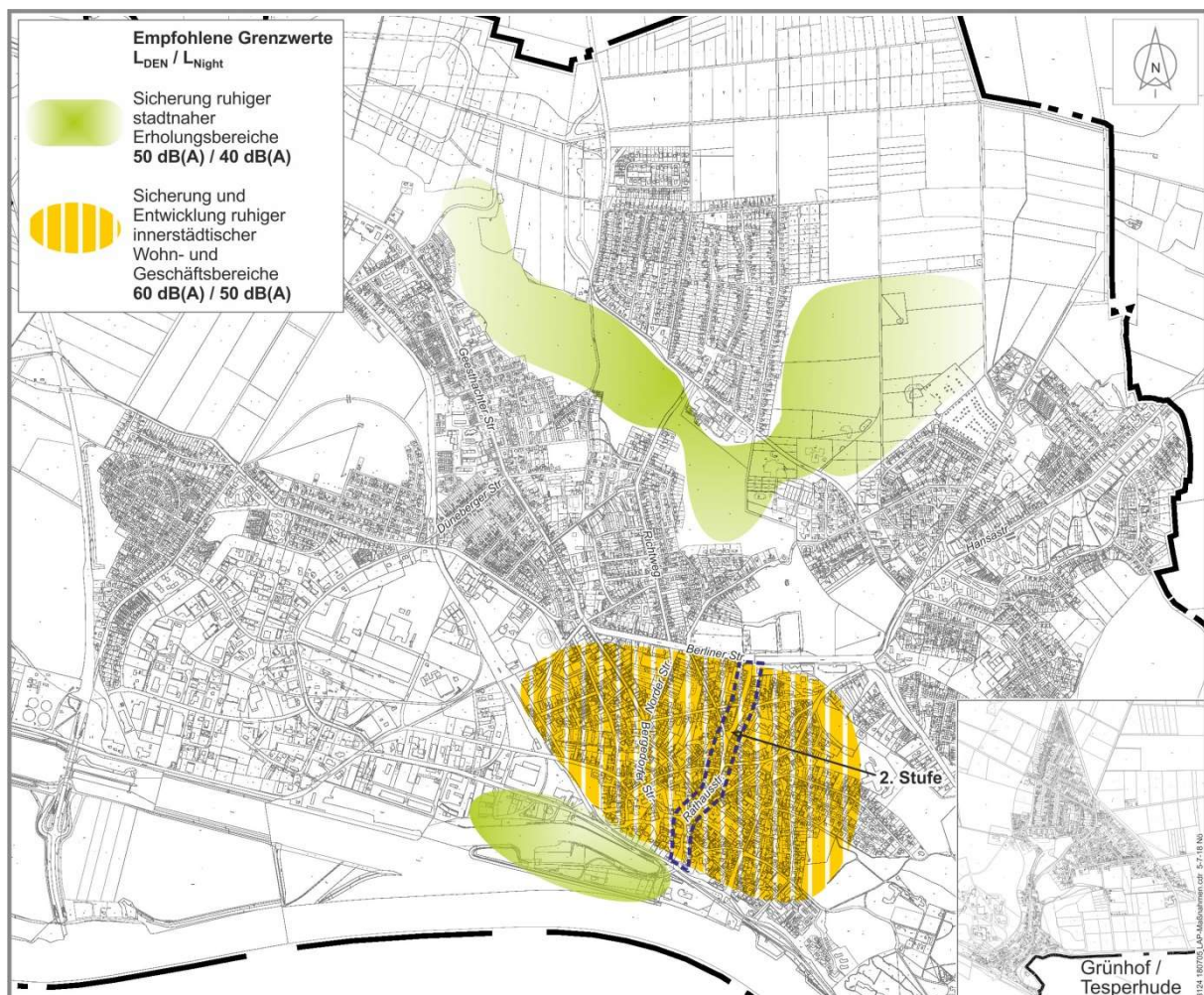


Abb. 4.8: „Ruhige Gebiete“

5. Wirkungen

Die erwarteten lärmindernden Wirkungen der Maßnahmen sind für die einzelnen Untersuchungsbereiche in Form von straßenbezogenen Übersichtsblättern dargestellt (4.3 bis 4.7). Das Maßnahmenpaket für die B 5 ist auch nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung empfehlenswert, da erst dann eine verträgliche Gestaltung der Hauptverkehrsstraße mit einer akzeptablen Lärmsituation erzielt werden kann. Eine Inbetriebnahme der Ortsumgehung ohne die anvisierten Maßnahmen würde jedoch zu geringerem 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 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.

Tabelle 5.1 zeigt die Abschätzung der Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen im Bereich des Hauptverkehrsstraßennetzes gemäß Umsetzung der im LAP 1. Stufe vorgeschlagenen Maßnahmen.

Da die Belastungssituation durch das Verkehrsaufkommen in weiten Bereichen des Straßennetzes vergleichsweise stabil ist und insbesondere im nachgeordneten Netz in der Kernstadt lärmindernden Maßnahmen umgesetzt und wirksam wurden, liegen die aktuellen Betroffenenzahlen voraussichtlich etwas unter denen der Lärmkartierung aus 2008, jedoch über der abgeschätzten reduzierten Betroffenenzahlen, da nicht alle Maßnahmen umgesetzt wurden.

Lärmindex	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten	Anzahl der Belasteten	Ent-/Belastung
DEN		gem. Lärmkartierung 2008	gem. Umsetzung 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 50 – bis 55	240	320	+ 80
	über 55 – bis 60	350	270	- 80
	über 60 – bis 65	370	110	- 260
	über 65 – bis 70	30	10	- 20
	über 70	0	0	0

Tab. 5.1: *Belastetenzahlen nach Pegelbändern – Hauptverkehrsstraßennetz (Stand LAP 1. Stufe)*

6. Fazit und Ausblick

Zahlreiche Maßnahmenvorschläge wurden seit der Erstellung des LAP 1. Stufe mittlerweile umgesetzt. Weitere befinden sich in der Planung. Ein Verkehrsentwicklungsplan wurde in 2012¹⁶ erstellt und beschlossen, in dem auch die Maßnahmenvorschläge des LAP weiterentwickelt wurden. Das Planfeststellungsverfahren zur Ortsumfahrung B 5 hat im Sommer d.J. begonnen. Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans und der Stand der Realisierung sind übersichtsartig der Abbildung 4.1 zu entnehmen.

Es zeigt sich, dass auch in Geesthacht durch verkehrsbehördliche Maßnahmen, wie Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Beschränkungen der Lkw-Befahrung, Markierung von Schutzstreifen etc., kostengünstig lärmindernde Wirkungen zu erreichen sind.

Die Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplans der Stadt Geesthacht ist insgesamt als positiv einzuschätzen und führt nach gutachterlicher Einschätzung zu einer Verbesserung der Belastungssituation, auch wenn zukünftig noch weitere Maßnahmen umzusetzen sind. Dies äußert sich auch im Selbstverständnis der Lärmaktionsplanung als querschnittsorientierte, integrative und ämterübergreifende Planung, die zudem als kontinuierlicher Prozess zu verstehen ist, was sich nicht zuletzt auch durch die von der EU geforderten Fortschreibung des LAP alle fünf Jahre ergibt.

Weitere Anstrengungen sind insbesondere im Zuge der B 404 / Richtweg und in der Geesthachter Straße zu unternehmen. Daher sind Abstimmungen mit den Baulastträgern zu suchen, um hier weitere Erfolge zu erzielen.

Insbesondere die Baulastträger der Bundesstraßen sind weiterhin dazu zu verpflichten, ihren Beitrag zur Lärmaktionsplanung im Sinne der dargestellten Maßnahmen zu leisten. Die im LAP aufgelisteten Maßnahmen bzw. Teilaktionspläne sind weiterhin als Prüfaufträge an die entsprechenden Straßenbauämter zu richten.

Der Realisierungshorizont für die zu noch realisierenden Maßnahmen wird wie folgt eingeschätzt:

Maßnahmen mit kurzfristigem Realisierungshorizont

- Maßnahmen zur Reduzierung der Lkw-Fahrgeschwindigkeiten nachts auf der B 5, B 404 und L 205
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr in der L 205

¹⁶ PGT Umwelt und Verkehr, 2012

Maßnahmen mit mittlerem Zeithorizont

- Maßnahmen der Baulückenschließung und Lärmschutzwallbildung, die zunächst von kommunaler Seite initiiert werden müssen, um sie dann mit Eigentümern bzw. Wohnungsbaugesellschaften abzustimmen.

Maßnahmen mit mittel- bis langfristigen Zeithorizont

- Maßnahmen in Verbindung mit der Neuordnung des Straßennetzes, wie der Straßeneubau der Ortsumgehung B 5 und Grenzstraße bzw. Maßnahmen, die damit im Zusammenhang stehen. Insbesondere Maßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrten der B 5 und der B 404, wie Maßnahmen zur Verkehrsdämpfung, ggf. Änderung der Straßenquerschnitte etc., sind für den Zeitraum nach Bau der Ortsumgehung anzuvisieren.

ANHANG

Nr.	Straße	Daten 2007 (DTV)		Daten 2016 (DTV)		Daten SVZ 2015 (DT)		
		Kfz/24h	Lkw/24h	Kfz/24h	Lkw/24h	Kfz/24h	Lkw/24h	
100	K 63	Am Schleusenkanal	18.163	991	16.275	1.020	16.724	908
101	K 63	Am Schleusenkanal	12.802	652	10.080	553		
102	K 63	Wärderstraße	9.600	553	10.080	553		
103	K 63	Steinstraße	13.632	643	13.248	510		
104	K 63	Steinstraße	13.632	643	9.600	400		
105	K 63	Am Hafen	10.080	388	9.312	349		
106	K 63	Elbuferstraße	7.152	236	6.384	213		
111		Sielstraße	6.231	303	5.487	255		
112		Sielstraße	6.603	350	6.696	213		
113		Rathausstraße	6.371	350	6.603	255		
114		Rathausstraße	3.488	51	3.534	17		
115		Rathausstraße	2.790	43	2.511	34		
116		Rathausstraße	3.720	64	3.002	43		
121		Lauenburger Straße	4.883	332	6.138	247		
122		Lauenburger Straße	9.570	332	6.975	230		
131		Norderstraße	7.673	345	9.170	536		
132		Norderstraße	4.883	360	6.324	255		
133		Bergedorfer Straße	3.488	360	3.767	221		
134		Bergedorfer Straße	3.255	360	3.999	213		
135		Markt	3.255	360	3.999	213		
141		Düneberger Straße	6.543	336	6.696	315		
142		Düneberger Straße	6.347	318	6.975	340		
143		Düneberger Straße	5.859	300	6.975	340		
144		Am Moor	10.742	529	9.300	417		
145		Düneberger Straße	8.789	364	9.114	417		
151		Im Moor	6.836	229	3.720	128		
152		Neuköllner Weg	6.347	229	1.860	64		
153		Heuweg	5.859	291	3.255	128		
154		Heuweg	6.250	380	5.115	383		
161		Keil	4.297	259	5.115	230		
162		Keil	2.441	236	5.115	230		
171		Marksweg	6.250	176	6.510	128		
172		Dösselbuschberg	6.250	176	3.720	85		
173		Dösselbuschberg	7.031	190	3.720	85		
181		Worther Weg	3.418	119	3.720	128		
182		Worther Weg	3.125	85	2.790	85		
183		Worther Weg	2.783	85	1.860	60		
201	B 5	Berliner Straße	17.000	1.136	17.255	1.048		
202	B 5	Berliner Straße	17.200	1.152	19.854	1.080		
211	B 5	Berliner Straße	12.000	552	13.485	638		
212	B 5	B 5	9.276	552	9.765	578	8.543	413
221	L 205	Hansastraße	13.132	808	13.950	808		
222	L 205	Hansastraße	7.850	860	11.625	723		
223	L 205	Hansastraße	5.300	720	6.045	638		
224	L 205	L 205	4.968	480	5.580	595	4.661	338
231	B 404	Richtweg	6.676	216	7.232	401		
232	B 404	Richtweg	8.450	475	8.835	468		
233	B 404	Marksweg / Gutenbergstraße	8.800	275	9.765	425		
234	B 404	Gutenbergstraße / Hohenhorner Weg	8.600	245	7.440	298	7.936	373
241	B 5 / B 404	Berliner Straße	18.200	1.950	19.431	1.441	15.152	1.090
242	B 5 / B 404	Geesthachter Straße	18.491	1.808	18.257	1.401		
243	B 5 / B 404	Geesthachter Straße	20.491	1.950	19.065	1.445		
244	B 5 / B 404	Geesthachter Straße	20.500	1.850	16.740	1.275		
245	B 5 / B 404	Besenhorst	17.250	1.650	17.205	1.318		
246	B 404	B 404	19.000	1.650	19.344	1.360		
251	B 404	B 404	21.252	1.472	21.390	1.785	20.847	1.688
252	B 404	B 404	22.260	1.232	23.250	1.615		

Veränderung der Verkehrsmengen

	> 30 %
	+ 20 -30 %
	- 20 -30 %
	> - 30 %

Anhang: Tab. 1: Aktualisierung und Vergleich der Verkehrsmengen