



## **Niederschrift**

### **Informationsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung (LAP) – Stufe 3 der Stadt Schenefeld**

**Termin:** Dienstag, 13.08.2019

**Beginn:** 19:00 Uhr

**Ende:** 21:25 Uhr

**Raum, Ort:** Ratssaal, 22869 Schenefeld, Holstenplatz 3-5

#### Anwesende:

Herr Schreiber                      LK Argus

Herr Dallmann                      Fachbereich III

Frau Jonas                          Fachbereich III, Protokoll

57 Besucher

Herr Dallmann eröffnet die Veranstaltung, begrüßt die Besucher und stellt den, mit der Lärmaktionsplanung beauftragten, Mitarbeiter von LK Argus vor.

Die Veranstaltung beginnt mit einer Präsentation der aktuellen Ergebnisse (Maßnahmenplanung, Wirkungsanalyse) der Lärmaktionsplanung in Schenefeld, vorgetragen von Herrn Schreiber.

Anschließend gibt es für die Anwesenden die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Anmerkungen zu äußern.

Folgende Anregungen und Fragen werden von den Besuchern zu den verschiedenen Themen vorgetragen:

#### **Lärmaktionsplanung: Verfahren und Maßnahmen allgemein**

Ein Besucher möchte wissen, auf welcher Grundlage die Lärmkarten erstellt worden seien. Herr Schreiber erläutert, dass die Lärmkarten mit einem Modell berechnet werden, bei dem verschiedene Parameter, wie z.B. die Breite der Straßen, die Topographie des Geländes, Gebäudehöhen und Verkehrszählungen berücksichtigt würden. Daran schließt sich eine



Frage an, ob die Verkehrszählungen in Schenefeld in den Schulferien stattgefunden hätten. Die Verwaltung verneint dies.

Nachtrag: Die Verkehrszählung hat im Herbst 2017 stattgefunden.

Es wird angemerkt, dass für die Berechnung der Lärmkarten die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den jeweiligen Straßenabschnitten zugrunde gelegt worden seien. In der Realität halte sich aber kaum ein Verkehrsteilnehmer an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Vor allem auf der Lornsenstraße würde niemand langsamer als 50 km/h fahren. Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Ein Besucher möchte wissen, wo man die Lärmkarten einsehen könne. Die Verwaltung verweist auf den Lärmatlas Schleswig-Holstein, den man im Internet finde könne.

Nachtrag:

<https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/laermschutz/laermsh/laermkarten.html>

Es gibt eine Nachfrage, welchen Anspruch man als Privatperson auf den Gesundheitsschutz vor Lärm habe. Herr Schreiber erläutert daraufhin, dass es keine festgelegten Grenzwerte gebe, und es somit schwierig sei, Maßnahmen zur Lärmreduzierung einzuklagen.

Es wird festgestellt, dass die Wirkungsanalyse der Lärmaktionsplanung von den aktuellen Verkehrsstärken ausgehe. Daraufhin wird kritisiert, dass in dem Zeitraum von 10-15 Jahren, wenn die geplanten Maßnahmen umgesetzt werden sollen, die Verkehrssituation verändert sei. Es ergibt sich die Frage, ob auch Zukunftsprognosen im Berechnungsmodell abgebildet seien. Herr Schreiber verneint die Frage, verweist aber auf den Prozess der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung, in dem Maßnahmen an die aktuellen Situationen angepasst werden könnten.

Ein Besucher erkundigt sich nach dem Fehlerquotienten der Modellrechnung. Er merkt außerdem an, dass er die Aspekte E-Mobilität und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) vermisste. Herr Schreiber erläutert, dass es für das Lärmberechnungsmodell genaue Vorgaben der EU gebe. Die Berechnung werde von Akustikern ausgeführt, deswegen könne er die Frage im Detail nicht beantworten. Er führt weiterhin aus, dass die Lärmaktionsplanung auf kurz- bis mittelfristige Maßnahmen ausgelegt sei. Bei der Förderung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs handele es sich eher um langfristige Strategien.

Es gibt eine kritische Stimme, die ihre Skepsis gegenüber den Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV erklärt. In Schenefeld gebe es zu viel Durchgangsverkehr. Herr Schreiber meint, dass hier jeder sein eigenes Verkehrsverhalten hinterfragen solle. Die Verwaltung weist auf die Bedeutung von Ziel- und Quell- sowie Binnenverkehren hin und fragt daraufhin die Anwesenden, wer zu der Veranstaltung zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus gekommen sei. Es melden sich ca. 70-80 % der Anwesenden.

Es wird nach den Auswirkungen auf den Lärm bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h gefragt. Herr Schreiber erläutert, dass diese Maßnahme im Mittel eine Reduzierung von 1-2 dB(A) herbeiführe. Lärm werde jedoch subjektiv empfunden, die bisherigen



Erfahrungen würden zeigen, dass viele Anwohner den Verkehr nach der Reduzierung auf „Tempo 30“ als deutlich leiser empfinden würden.

Daraufhin möchte ein Besucher wissen, wie man sich die Größenordnung von 1 dB(A) als Geräusch vorstellen könne. Herr Schreiber erklärt, dass die Beschreibung schwierig sei, weil Lärm von den Menschen unterschiedlich wahrgenommen werde. Viele Menschen würden z.B. die Reduzierung um 10 dB(A) als Halbierung des Lärms empfinden, auch wenn objektiv andere Werte vorlägen.

Es gibt eine Verständnisfrage zu dem Begriff „Verkehrsfluss“, ob dieser die Zeit eines Verkehrsweges von A nach B beschreibe. Herr Schreiber verneint dies. Er fügt hinzu, dass erfahrungsgemäß bei einer Reduzierung auf 30 km/h die zurückgelegten Wege im Schnitt 1-8 Sekunden länger dauern würden.

Der Berichtsentwurf zur Lärmaktionsplanung Stufe 3 für die Stadt Schenefeld wird zur Einsicht auf der Homepage der Stadt Schenefeld eingestellt.

### **Straßenlärm – Zuständigkeit**

Die Verwaltung erklärt, dass die Stadt Schenefeld zwar bauliche Maßnahmen an den Gemeindestraßen vornehmen könne, die Verkehrsaufsicht für die Gemeindestraßen läge aber beim Kreis und damit u.a. die Anordnungsbefugnis für Geschwindigkeitsbegrenzungen. Für die Landesstraßen sei dagegen der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV) zuständig, sowohl für bauliche Maßnahmen als auch in Abstimmung mit der Verkehrsaufsicht des Kreises für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Die Verwaltung merkt zudem an, dass es einen Beschluss der Ratsversammlung über die mögliche Anordnung von „Tempo 30“ nachts auf allen kommunalen Hauptstraßen in Schenefeld geben würde. Hierzu sei ein Antrag an den Kreis gestellt worden, mit der Bitte an die Verkehrsaufsichtsbehörde, diese Anordnung zu veranlassen. Die Angelegenheit sei noch nicht abschließend geklärt.

Ein Besucher fragt, ob das „Zuständigkeitskarussell“ von den Einwohnerzahlen in Schenefeld abhängig sei. Die Verwaltung führt aus, dass eine Stadt mit mehr als 20.000 Einwohnern die Möglichkeit habe, eine eigene Verkehrsaufsicht einzuführen. Dadurch ließen sich evtl. einige Verfahren besser regeln, aber viele neue Möglichkeiten würden sich daraus nicht ergeben, da auch die Verkehrsaufsicht einer Stadt an die geltenden Gesetze gebunden sei.

### **Straßenlärm – Landesstraßen**

Es wird nachgefragt, wieso für den Straßenabschnitt Altonaer Chaussee auf Höhe Lornsenstraße keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorgeschlagen worden seien. Herr



Schreiber erläutert, dass sich die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte konzentriere, weil hier die Belastungen durch Lärm am höchsten seien.

An der Blankeneser Chaussee seien im LAP 3. Stufe als Maßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und die Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt vorgesehen. Es wird kritisiert, dass die Maßnahmen nur in bestimmten Abschnitten und nicht für die gesamte Straße vorgesehen seien. Herr Schreiber erläutert, dass die Anordnung von „Tempo 30“ in den Bereichen mit der höchsten Betroffenheit geplant sei. Ein wichtiger Aspekt sei die Anwesenheit von straßenbegleitenden Wohngebäuden. In Bereichen mit gewerblicher Bebauung entfallen Maßnahmen im Rahmen der LAP.

Es wird die Befürchtung geäußert, dass durch die Fertigstellung der Westumgehung in Pinneberg bis zur A23 noch mehr Durchgangsverkehr durch Schenefeld geführt werde. Die Anwesenden fragen sich, welchen Beitrag sie zur Minimierung der Verkehre z.B. auf der Blankeneser Chaussee leisten könnten. Die Verwaltung merkt an, dass die Maßnahme der Umfahrung Dorf über den Osterbrooksweg geprüft worden sei und wenig Hoffnung bestehe, dass der LBV die Notwendigkeit sehe, diese Maßnahme aufzunehmen. Man könne sich letztlich seitens der Stadt mit diesem Anliegen an das Verkehrsministerium in Kiel wenden.

Ein Besucher möchte wissen, ob man sich zum Thema Verkehrsströme in Bezug auf die Fertigstellung der Westumgehung in Pinneberg bzw. die Erweiterung LSE bis zur A23 mit den anderen Kommunen und dem Kreis Pinneberg ausgetauscht habe. Die Verwaltung führt aus, dass die Westumgehung Pinneberg bekannt sei. Verkehrsplaner würden eine Zunahme des Verkehrs von ca. 10% prognostizieren. Man habe sich darauf verständigt, durch die Einführung einer „grünen Welle“, Abbrems- und Anfahrgeräusche zu vermeiden. Herr Schreiber ergänzt, dass die Mehrbelastung einer Hauptverkehrsstraße akustisch kaum wahrnehmbar sei. Selbst wenn sich die Verkehrsstärke verdoppeln würde, gehe man von einem Anstieg von ca. 3 dB(A) aus. Die Auslastung der Hauptverkehrsstraßen sei besser als neue Verkehre auf weniger befahrene Straßen umzulegen.

Eine Bewohnerin der Straße „Achtern Diek“ merkt an, dass sie die Maßnahme „Reduzierung auf Tempo 30“ an der LSE nicht für sinnvoll halte. Sie fragt, wieso keine Schallschutzwände gebaut werden könnten. Die Verwaltung erklärt, dass für Schallschutzwände in diesem Bereich nicht ausreichend Platz vorhanden sei. Sie weist außerdem darauf hin, dass die Straße Achtern Diek nicht mehr in die Belastungskurve falle. Herr Schreiber bestätigt, dass Lärm wahrscheinlich vorhanden sei, aber eine besonders hohe Betroffenheit im Bereich von gesundheitsrelevanten Belastungen nicht vorliege.

Es wird darauf hingewiesen, dass es Fälle gebe, in denen die Kommunen vor Gericht gegangen seien, um Maßnahmen zum Lärmschutz gegenüber den Verkehrsaufsichtsbehörden durchzusetzen. Es gebe z.B. einen Präzedenzfall aus Hessen, bei dem die Kommune erfolgreich gewesen sei. Die Stadt Schenefeld könne doch auch den Klageweg beschreiten. Die Verwaltung erläutert, dass man sich hierbei an die Fraktionen wenden müsse, die Verwaltung sei lediglich ausführendes Organ und würde im Auftrag der Politik handeln.



Ein Teilnehmer vermutet, dass auf der Blankeneser Chaussee seit dem Jahr 2006 der Durchgangsverkehr stark zugenommen habe. Es bestehe Zweifel daran, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h etwas an der Situation ändern könne. Es müsse vielmehr bauliche Änderungen geben, die eine massive Beruhigung der Straße herbeiführen würden. Die Verwaltung verweist auf die Studien zur Wirksamkeit der Lärmreduzierung bei einer Begrenzung auf 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit. Es gebe außerdem Überlegungen, die Blankeneser Chaussee in bestimmten Bereichen zurückzubauen, die aber derzeit nicht weiter verfolgt würden, weil die Stadt nicht viele Möglichkeiten hätte, ohne die Zustimmung des LBV, Maßnahmen an einer Landesstraße umzusetzen.

In einem kurzen Teilstück der Blankeneser Chaussee (zwischen Op de Gehren und Friedenseiche) seien Risse im Fahrbahnbelag. Nachts würden LKW mit leeren Anhängern darüber fahren und dies sei sehr störend. Die Verwaltung nimmt die Aussage zur Kenntnis.

Es wird kritisiert, dass es nicht mehr Dialogdisplays gebe, die die gefahrene Geschwindigkeit der Pkw und LKW anzeigen und zudem Daten sammeln würden. Sie wären eine gute Argumentationsgrundlage für die Einführung eines weiteren „Blitzers“ an der Altonaer Chaussee. Die Verwaltung nimmt die Anmerkung zur Kenntnis und wird den Fachdienst öffentliche Sicherheit bitten, Mittel in den Haushalt 2020 einzustellen.

### **Straßenlärm – Gemeindeverbindungsstraßen**

Eine Besucherin regt an, auf dem Osterbrooksweg zwischen Sandstückenweg und Wachtelweg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch tagsüber zu beantragen. Die Anmerkung wird zu Kenntnis genommen.

Im Osterbrooksweg zwischen Wachtelweg und Hasselbinnen sei die Straße ausgebessert worden. Allerdings sei die Straße nun sehr uneben und dies führe zu mehr Lärm, vor allem durch den Lastkraftverkehr. Die Verwaltung nimmt die Aussage zur Kenntnis und wird den Tiefbau informieren. Möglicherweise stammen die Mängel noch aus der Zeit, als der XFEL gebaut wurde, und es wurde zunächst mit Kaltasphalt „geflickt“. Das Beweissicherungsverfahren stehe noch aus.

Es wird angemerkt, dass auf dem nördlichen Abschnitt der Lornsenstraße in Richtung Halstenbek besonders viele LKW fahren würden. Der Besucher fragt, ob man das Problem mit dem Durchgangsverkehr anders lösen könne. Die Verwaltung weist daraufhin, dass es sich bei der Lornsenstraße um eine Gemeindeverbindungsstraße handeln würde und gemäß ihres Typus mit viel Verkehr zu rechnen sei. Herr Schreiber führt aus, dass es weiterführender Untersuchungen bedürfe, wer auf der Lornsenstraße wann wohin fahren würde. Eine Verlagerung wäre eventuell denkbar, müsse aber genauer geprüft werden. Dies sei jedoch nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung möglich.

In der Lornsenstraße würden auch nachts viele LKW und Busse fahren. Die Häuser seien auf Moorboden gebaut worden und so spüre man die starken Erschütterungen durch den



Verkehr. Die Verwaltung lobt die konstruktive Kritik, dies sei z.B. ein gutes Argument für die Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts.

Es wird außerdem angeregt, den Schwerlastverkehr über 7,5 t umzulegen. Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Es wird weiterhin bemängelt, dass die Fußwege an der Lornsenstraße sehr eng seien und z.B. die Spiegel der breiten Fahrzeuge einem als Fußgänger sehr nahe kämen. Die Verwaltung stimmt zu, dass die Lornsenstraße sehr schmal für ihre Funktion als Gemeindeverbindungsstraße sei. Sie erklärt, dass konzeptionelle Überlegungen gefragt seien. Die Politik müsse entscheiden, ob Mittel für Konzepte bereitgestellt würden.

Herr Schreiber fügt dem hinzu, dass Maßnahmen in der Straßenraumgestaltung wie z.B. in der Blankeneser Chaussee in der Lornsenstraße nicht funktionieren würden, da sie vom Straßenquerschnitt wesentlich schmaler sei.

### **Straßenlärm – sonstige Straßen**

Eine Besucherin merkt an, dass das Schild „Tempo 30“ in der Kastanienallee zu hoch hängen würde und schlecht gesehen werden könne. Generell wird hinterfragt, ob und wie die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen überprüft werde. Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Jemand erkundigt sich nach Maßnahmen im Bereich der Lindenallee. Die Verwaltung erläutert, dass es eine aktuelle Diskussion zur Knotenpunktplanung gebe und die Politik sich derzeit in den Fraktionen dazu berate.

### **Fluglärm**

Es wird gefragt, warum der Fluglärm in Schenefeld nicht mit in die Lärmaktionsplanung einbezogen worden sei. Herr Schreiber erläutert, dass der Hamburger Flughafen ebenfalls kartiert werde und die Schneisen mit bestimmten Grenzwerten dort mit aufgenommen worden seien.

Mehrere Besucher machen daraufhin darauf aufmerksam, dass die vorgesehenen Flughöhen beim Anflug auf den Hamburger Flughafen über Schenefeld nicht eingehalten würden. Außerdem wird kritisiert, dass sich die Einfugschneise von Pagensand nach Schenefeld ohne die Kenntnis der Bürger und der Stadt verschoben habe. Herr Schreiber weist darauf hin, dass die Lärmkarten zum Fluglärm ebenfalls online verfügbar seien.

Ein Besucher möchte wissen, ob die Bürger darlegen müssten, dass die Werte für den Fluglärm angestiegen seien, damit der Fluglärm in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt würde. Die Verwaltung verneint dies und versichert, dass die Relevanz geprüft werde.



**Nachtrag:** Die Verwaltung verweist auf die Internetseite <https://travisham.topsonic.aero>, auf der aktuelle Werte zum Fluglärm in Hamburg und Umgebung eingesehen werden können.

## **Industrie- und Gewerbelärm**

Es wird kritisiert, dass in Schenefeld kein Industrielärm in die Kartierung aufgenommen worden wäre. Dabei würde durch die Speditionen im Osterbrooksweg und z.B. die Firma Harry Brot erheblicher Lärm entstehen. Die Verwaltung erklärt, dass Harry Brot z.B. an dem jetzigen Standort Bestandsschutz habe, die angrenzende Wohnbebauung im Kiebitzweg 26-28 sei erst später entstanden. Laut den Werten der EU-Richtlinie sei die Lärmbelastung durch Industrielärm in Schenefeld jedoch nicht gesundheitsbelastend, auch wenn es verständlich sei, den Lärm subjektiv als störend wahrzunehmen. Auf den Einwand hin, dass man die Lautstärken in den Bereichen einmal messen solle, wird darauf hingewiesen, dass in ganz Schenefeld keine Schallmessungen erfolgt seien. Die Lärmaktionsplanung arbeite mit Modellrechnungen. Herr Schreiber fügt dem hinzu, dass sich die Lärmaktionsplanung auf die besonders belasteten Bereiche konzentriere.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Die Verwaltung verweist auf die Möglichkeit der Bürgerinnen und Bürger, Stellungnahmen zu der dargelegten Lärmaktionsplanung im Fachdienst Planen und Umwelt einreichen zu können. Die Ansprechpartner zum Verfahren seien im Rathaus der Stadt im 2. OG zu finden.

Herr Dallmann schließt die Veranstaltung und dankt den Besuchern für ihre Teilnahme.

Schenefeld, 14.08.2019

im Auftrag  
Jonas