



Protokoll

Lärmaktionsplanung Stadt Schenefeld

Öffentlichkeitsbeteiligung

Dienstag, 01. Juli 2014

Rathaus Schenefeld



Foto: konsalt



Tagesordnung

18.30 Uhr Einlass

19.00 Uhr Begrüßung

*Günter Leimert | Stadt Schenefeld,
Fachbereichsleiter Planen, Bauen, Umwelt*

19.10 Uhr Rückblick auf die Öffentlichkeitsbeteiligung 2008 und heutiger Ablauf

Margit Bonacker, Geschäftsführerin konsalt GmbH

19.20 Uhr Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Michael Schreiber, LK Argus GmbH

- Verständnisfragen -

20.00 Uhr Stand der Lärmaktionsplanung in Schenefeld

Michael Schreiber, LK Argus GmbH

Fragen, Diskussion, Anregungen der Anwesenden

21.15 Uhr Dank und Ausblick

*Günter Leimert | Stadt Schenefeld,
Fachbereichsleiter Planen, Bauen, Umwelt*

Ende der Veranstaltung 21.20 Uhr

Moderation: Margit Bonacker, konsalt GmbH



Begrüßung

Herr Leimert, *Fachbereichsleiter Planen, Bauen, Umwelt*, begrüßt im Namen der Stadt Schenefeld die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der heutigen Öffentlichkeitsbeteiligung für die Lärmaktionsplanung. Er stellt Frau Bonacker und Frau Braun von der konsalt GmbH als Moderatorinnen sowie Herrn Schreiber von der LK Argus GmbH vor. Bereits im Jahr 2008 hat eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden, bei der Anregungen aus der Bevölkerung aufgenommen wurden und ein Lärmaktionsplan aufgestellt wurde. Nun erfolgt die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung. Seitens des beauftragten Gutachterbüros LK Argus GmbH liegen Maßnahmenvorschläge vor, die heute vorgestellt und diskutiert werden sollen und in die Überarbeitung des Lärmaktionsplans einfließen werden.

Rückblick und heutiger Ablauf

Die Moderatorin der Veranstaltung, **Frau Bonacker**, gibt einen Rückblick auf Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2008. Von den heute Anwesenden waren drei Personen bereits bei der Veranstaltung 2008 dabei.

Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie von 2002, die im Jahr 2005 in das deutsche Recht übernommen wurde. Die Umgebungslärmrichtlinie zielt auf die Minderung des Lärms durch den Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie den Industrie- und Gewerbelärm ab.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie fordert in den Artikeln 8 und 9 die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Wesentlich sind dabei eine rechtzeitige Information, eine öffentliche Zugänglichkeit der Lärmkarten sowie eine mögliche Mitwirkung bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne. Insbesondere geht es bei der Mitwirkung der Öffentlichkeit um das subjektive Lärmempfinden, welches sich weder messen noch berechnen lässt.

Spätestens alle 5 Jahre erfolgt eine Überprüfung und ggf. Überarbeitung des Lärmaktionsplanes. In die derzeitige 2. Stufe der Lärmaktionsplanung fließen die Hinweise aus der Bevölkerung ein. Der überarbeitete Lärmaktionsplan wird noch einmal öffentlich ausgelegt.

Eine Anwesende möchte wissen, ob Baulärm ein Thema der Lärmaktionsplanung ist. Dies verneint Frau Bonacker, sie ergänzt, dass dieses Thema aber auf der heutigen Veranstaltung mit aufgenommen und an die Stadt weitergegeben wird.

Frau Bonacker stellt abschließend den heutigen Ablauf vor. Inhaltlich geht es um die Vorstellung und Diskussion konkreter Maßnahmenvorschläge des beauftragten Gutachterbüros LK Argus. Die Anregungen und Hinweise der Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden protokolliert. Das Protokoll kann anschließend auf der Homepage der Stadt Schenefeld eingesehen werden.



Die Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung werden von den Gutachtern geprüft. Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird im Ausschuss für Stadtentwicklung beraten und dann in der Stadtvertretung beschlossen, somit erhält er bindenden Charakter.

>>Anlage 1: Präsentation Margit Bonacker, konsalt GmbH

Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Herr Schreiber zeigt zunächst anhand von Befragungsdaten, wie viele Menschen sich in Deutschland von den einzelnen Lärmquellen belästigt fühlen. Dabei steht der Straßenverkehrslärm deutlich an der Spitze, gefolgt vom Nachbarschaftslärm und dem Schienenverkehrslärm. Nachbarschaftslärm und auch Freizeitlärm fallen allerdings nicht unter die Bestimmungen der Umgebungslärmrichtlinie und werden daher nicht im Lärmaktionsplan enthalten sein.

Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man von „Lärm“. Lärm hat zunehmenden Einfluss auf unser Wohlbefinden. Er stört den Schlaf, die Kommunikation und die Konzentration. Lärm kann krank machen, es gibt es einen deutlichen Zusammenhang zwischen Lärm und Herz-Kreislauf-Problemen.

Bei über 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht können bei dauerhafter Einwirkung Gesundheitsschäden die Folge sein. Daher ist es wichtig, sich mit dem Thema Lärm zu beschäftigen.

Außerdem sind die Kommunen, so auch die Stadt Schenefeld, rechtlich zur Lärmaktionsplanung verpflichtet. Die Erstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit sind sowohl in der Umgebungslärmrichtlinie von 2002 wie auch im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Alle fünf Jahre muss der Lärmaktionsplan überprüft und ggf. überarbeitet werden, insofern ist die Lärmaktionsplanung ein langfristiger Beitrag zur Stadtentwicklung.

Die Ermittlung des Lärms erfolgt anhand des Mittelungspegels. Im Gegensatz zum arithmetischen Mittel werden besonders störende Einzelereignisse und Spitzenpegel besonders berücksichtigt.

Einflüsse auf die Schallsituation haben u.a. die Witterung, die Vegetation, die Straßenoberflächenbeschaffenheit, Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzungen getrennt nach Pkw und Lkw, sowie Geschwindigkeiten. Für die Lärmkarten werden Rechenmodelle genutzt, in die Daten dieser unterschiedlichen Einflüsse eingehen. Das Berechnungsverfahren für die Lärmkarten ist in der Richtlinie vorgeschrieben.

Vorteile einer Berechnung sind die Betrachtung des Jahresmittels sowie großer Gebiete und die Prognosefähigkeit. Maßnahmen, die entwickelt werden, können in die Berechnung



einbezogen werden. So kann im Vorwege ermittelt werden, welche Auswirkungen diese Maßnahmen überhaupt hätten.

Verständnisfragen

- Aus dem Publikum kommt die Frage, ob der Lärm nur berechnet wird. Herr Schreiber bejaht dieses (siehe oben).
- Eine Anwohnerin des Osterbrooksweg hat zwei Wochen lang den Lärm gemessen. An ihrem Haus fahren täglich hunderte Lkw vorbei. Die Messungen ergaben 40-80 dB(A). Für die Anwohnerin ist der Lärm kaum auszuhalten. Sie möchte wissen, wie die Berechnung erfolgt, woher zum Beispiel die Zahlen für die Lkw kommen.

Herr Schreiber erklärt, dass die Zahlen aus Verkehrszählungen stammen und in die Berechnungen die Geometrie der Straße, der Straßenbelag, der Querschnitt sowie die Anteile von Pkw und Lkw eingehen. Herr Leimert ergänzt, dass diese Daten vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) zur Verfügung gestellt werden. Diese Daten sind nicht ganz aktuell, die Verkehrsstärken haben sich jedoch nicht wesentlich verändert.

- Eine weitere Frage aus dem Publikum lautet: Gibt es Berechnungspunkte? Auf welcher Datenbasis wird gerechnet, z.B. der Anteil der Lkw am Verkehr?

Herr Schreiber antwortet, dass der Lärm an der Fassade vor dem Fenster berechnet wird. Bei den Verkehrszählungen werden Werte für die Flottenzusammensetzung in Deutschland hinterlegt und gehen so in das Rechenmodell ein. Er betont noch einmal, dass das Berechnungsverfahren in der Umgebungslärmrichtlinie genau festgelegt ist, um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

- Auf die Frage aus dem Publikum, dass man doch mit konkreten Daten umgehen müsse, verweist Herr Schreiber auf die Erhebungen des LBV. Die Frage, ob diese Erhebungen auf Zählungen beruhen, bejaht Herr Schreiber.
- Aus dem Publikum wird Herr Leimerts Äußerung, dass sich die Verkehrsstärken in letzter Zeit nicht wesentlich geändert haben, kritisch hinterfragt.

Herr Leimert erklärt, dass sich die Zahlen nicht wesentlich verändert haben und Zählungen jedes Jahr nicht leistbar sind.

Herr Schreiber ergänzt, dass sich leichte Änderungen der Verkehrsstärken kaum auf den Lärm auswirken. Für eine Veränderung von 3 dB(A) müsste eine Verdopplung der Zahl der Kraftfahrzeuge erfolgen.

- Aus dem Publikum wird angemerkt, dass kurz- bis mittelfristige „Ereignisse“ wie die Desy-Baustelle, nicht sinnvoll in die Berechnungen einfließen können. In die Zählungen von 2004 sind die Baustellenfahrzeuge noch nicht eingeflossen. Werden die etwa 70



Lkw, die derzeit täglich zur Baustelle fahren, jetzt gezählt und fließen in zukünftige Berechnungen ein, gibt es die Baustelle nicht mehr.

Herr Leimert erklärt, dass 70-100 Lkw z.B. auf der L104 im Bereich Blankeneser Chaussee, wo etwa 13.000 Fahrzeuge am Tag fahren, nicht relevant sind, da selbst eine Erhöhung von 700-1000 Fahrzeugen akustisch kaum wahrnehmbar ist.

Die Verkehrszahlen von 1985, 1990, 1995, 2000 und 2005 zeigen, dass die Zahlen nicht stetig steigen, sondern sich auf und ab bewegen.

Herr Dallmann (Fachdienst Planen und Umwelt) ergänzt, dass der LVB die regelmäßigen Zählungen an Bundes- und Landesstraßen abgeschafft hat, die Ströme werden heutzutage über Knotenpunkte gemessen.

Herr Dallmann erklärt, dass in Schenefeld an 5 Zählpunkten alle 5 Jahre gemessen wird, auf den anderen Straßen wird nicht regelmäßig gezählt.

- Aus dem Publikum wird gefragt, ob das nicht genau das Problem der Erfassung ist. 350 Lkw sind subjektiv sehr stark wahrnehmbar, fließen rechnerisch aber kaum ein. Gehen diese Berechnungen und die daraus folgenden Vorschläge nicht an den Bewohnerinnen und Bewohnern vorbei?

Herr Schreiber antwortet, dass 300 Lkw schon relevant sind. Die Lärmberechnung folgt einer logarithmischen Funktion.

- Aus dem Publikum kommt die Frage, in welchem Verhältnis der Mittelungspegel zum arithmetischen Mittel steht.

Herr Schreiber erläutert, dass der Mittelungspegel extra berechnet wird und nichts mit dem arithmetischen Mittel zu tun hat. Der Mittelungspegel berücksichtigt Spitzenpegel in besonderem Maße. Für die Berechnung des Umgebungslärms gibt die EG-Umgebungslärmrichtlinie ein genaues Verfahren vor.

Stand der Lärmaktionsplanung in Schenefeld

Herr Schreiber erläutert, dass die Bestandsaufnahme neben den Verkehrszählungen die vorhandenen Planungen in der Stadt und die daraus resultierenden Wechselwirkungen berücksichtigt.

Auf dieser Grundlage werden Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung entwickelt. Für die Maßnahmenvorschläge werden Wirkungsberechnungen durchgeführt, um die Wirkung im Vorwege zu analysieren. Auf Grundlage der Wirkungsanalyse werden Empfehlungen durch das Gutachterbüro abgegeben. Das Verfahren wird durch die Öffentlichkeit begleitet. Heute geht es darum, der Öffentlichkeit erste Maßnahmenvorschläge vorzustellen und diese zu diskutieren.



Herr Schreiber stellt anhand von Lärmkarten die Ergebnisse der Analysen für Schenefeld vor, zunächst bezogen auf den Straßenverkehr.

Die Lärmkarten, die durch die Firma Lärmkontor GmbH erstellt wurden, beziehen sich auf das Jahr 2011. In den Lärmkarten wurden alle Hauptstraßen mit mehr als 8000 Kfz/Tag kartiert. Erstellt wurden zwei Lärmkarten, eine für den Gesamttag sowie eine zweite gesondert für die Nacht (22.00 -6.00 Uhr).

Ein wichtiger Faktor für die Maßnahmenplanung ist die Zahl betroffener Anwohnerinnen und Anwohner an stark von Straßenverkehrslärm belasteten Straßen. Je höher die Zahl der Betroffenen und je höher die Lärmbelastung, umso höher wird auch die Priorität für mögliche Maßnahmen anhand einer sogenannten Lärmkennziffer bemessen. In Schenefeld sind durch den Straßenverkehr am Tag 460 Personen von einem Schallpegel über 65 dB(A) und in der Nacht 500 Personen von einem Schallpegel über 55 dB(A) betroffen. Diese Pegelwerte stellen laut Umweltbundesamt die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung dar.

Anhand der Lärmkarten zeigt Herr Schreiber die Bereiche mit besonders hohen Anteilen von Lärmbetroffenen und darauf aufbauend die Straßenabschnitte mit hohem Handlungsbedarf, sog. Lärmbrennpunkte. Insgesamt sind sechs Straßenabschnitte dargestellt, für die Maßnahmenvorschläge entwickelt werden sollen. Drei der Straßenabschnitte befinden sich auf der L104.

Anschließend stellt Herr Schreiber das allgemeine Vorgehen bei der Lärmaktionsplanung und die Maßnahmenvorschläge für den Straßenverkehr vor. Grundsätzliche Maßnahmenansätze reichen von der Verkehrsvermeidung über die Verlagerung und Verminderung von Lärmemissionen bis hin zu aktiven (z.B. Schallschutzwände) und passiven (z.B. Schallschutzfenster) Schallschutzmaßnahmen. Erst im Zusammenspiel aller Maßnahmen lassen sich langfristig deutliche Verbesserungen erreichen.

Von einem Teilnehmer aus dem Publikum wird die Verlagerung von Lärmemissionen, z.B. durch Bündelung auf den Hauptstraßen kritisch gesehen, da die Lärmemissionen auf den Hauptstraßen bereits jetzt problematisch sind. Herr Schreiber erklärt, dass die aufgeführten Ansätze als allgemein anzusehen sind, dass aber bei einer ohnehin hohen Zahl an Belastungen eine vergleichsweise geringe Zunahme akustisch nicht wahrnehmbar ist.

In Schenefeld werden bislang vier mögliche Ansätze zur Lärminderung im Straßenverkehr vorgeschlagen:

- Verlagerung, Lkw-Routenkonzept
- Fahrbahnsanierung
- Geschwindigkeit/Tempolimits
- Straßenraumgestaltung



1. Verlagerung

Einen vergleichsweise hohen Lkw-Anteil gibt es im Osterbrooksweg und im Kiebitzweg. Im Lkw-Anteil ist der Busverkehr enthalten. Geprüft wurde die Möglichkeit, den Lkw-Verkehr anders zu führen. Im Osterbrooksweg gibt es keine funktionierende Verlagerungsmöglichkeit. Im Kiebitzweg gibt es Potential, die Lkws aus dem Norden so umzulenken, dass eine direkte Anbindung an die Landesstraßen erfolgt. Die tatsächliche Situation muss jetzt geprüft werden.

- Aus dem Publikum kommt der Hinweis, dass die Busse des ÖPNV von den Bewohnerinnen und Bewohnern am Kiebitzweg gewollt sind. Herr Schreiber antwortet, dass es bei den Vorschlägen der Verlagerung nur um den Lkw-Verkehr geht, der ÖPNV soll bleiben.
- Aus dem Publikum wird angemerkt, dass der Verkehr aus dem Hamburger Westen immer mehr zunimmt und es wird nachgefragt, welche Umleitungskonzepte es dafür gibt. Herr Schreiber erklärt, dass der überregionale Verkehr schlecht zu steuern ist. Überlegt werden kann, ob ein Lkw-Verbot auf bestimmten Straßen sinnvoll ist. Dazu muss geprüft werden, welches Ziel die Lkws haben und wie groß der Anteil an den durchfahrenden Lkw ist.

Der Lärmaktionsplan gibt Denkanstöße und einen Prüfauftrag. Wenn er beschlossen ist, verpflichtet sich die Stadt, die Umsetzung zu verfolgen. Herr Leimert ergänzt, dass es dann Aufgabe der Stadt ist, die Maßnahmen umzusetzen.

1. Fahrbahnsanierung

Beim Einsatz von lärmarmem Asphalt wurden in neuerer Zeit Beläge entwickelt, die auch innerorts gut funktionieren. Viele davon sind noch in der Erprobungsphase hinsichtlich ihrer Langlebigkeit. Die Fahrbahnsanierung mit solchen lärmarmen Belägen wäre eine Möglichkeit zur Lärmreduzierung und wird daher von den Gutachtern empfohlen. Durch lärmarmen Asphalt kann der Lärm um 3-5 dB(A) reduziert werden, was eine deutliche Wahrnehmungsveränderung hinsichtlich des Lärms bedeutet.

Für die Fahrbahnsanierung werden drei Abschnitte auf folgenden Straßen vorgeschlagen:

Priorität 1: Blankeneser Chaussee

Priorität 2: Hauptstraße

Priorität 3: Kiebitzweg

- Aus dem Publikum wird gefragt, welchen Einfluss die Stadt auf Änderungen auf bzw. an der L103 und L104 hat. Herr Schreiber erklärt, dass die Stadt vieles nur in Kooperation mit dem Land umsetzen kann. Die Analyse und die Maßnahmenvorschläge sind eine Grundlage für die Verhandlungen mit dem Land. Daher muss vor allem geschaut werden, welche Möglichkeiten es seitens der Stadt in Schenefeld gibt. Der Lärmaktionsplan gibt



Handlungsempfehlungen, die Stadt muss die Gelder dort einsetzen, wo Lärminderung wirklich möglich ist.

3. Geschwindigkeit/Tempolimits

Durch die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten an Hauptstraßen ist eine Minderung der Lärmpegel um 2-3 dB(A) zu erwarten. Diese preiswerte Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar. Allerdings muss dafür einiges geprüft werden, z. B. das weitere Funktionieren einer ggf. vorhandenen Grünen Welle, da ansonsten der Lärminderungseffekt wieder aufgehoben wird. Beachtet werden müssen außerdem der ÖPNV, die Schleichverkehre in den Nebenstraßen und das Straßenverkehrsrecht. Nach § 45 StVO hat die Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit, Tempo 30 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm anzuordnen.

Eine Anwendung ist nur in hoch belasteten Räumen und Zeiten sowie nach Einzelfallprüfung möglich. Die Orientierungswerte für reine Wohngebiete liegen nachts bei 60 dB(A). Die Straßenverkehrsbehörde hat einen Ermessensspielraum, solche Maßnahmen anzuordnen.

Die LK Argus hat ein Geschwindigkeitskonzept mit Tempo-30-Bereichen für Schenefeld erarbeitet. Dazu wurden mögliche Tempolimits in besonders betroffenen Bereichen, in denen die Lärmpegel über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen, betrachtet.

Daraus wurde ein Vorschlag mit drei Abschnitten für Tempo-30 abgeleitet:

- Halstenbeker Chaussee-Hauptstraße
- Blankeneser Chaussee Nord
- Altonaer Chaussee

Anhand einer Auswertung aus Berlin erläutert Herr Schreiber, dass es nach Einrichtung von Tempo-30-Bereichen etwa ein halbes Jahr dauert, bis der Großteil des Kraftverkehrs sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält. Die Erfahrungen zeigen, dass ein Zusatzschild „Lärmschutz“ und die Häufigkeit von Tempo-30-Schildern die Wirkung erhöhen.

Bei signifikanten Geschwindigkeitsminderungen kommt es relativ schnell zu einer Lärminderung von 1-3 dB(A). Der Mittelungspegel sinkt und besonders störende Spitzenwerte werden abgemildert. Wenn die Spitzenwerte sinken, wird der Lärm subjektiv noch weniger stark empfunden.

4. Straßenraumgestaltung

Ziel einer Straßenraumgestaltung ist es, den fließenden Verkehr von der Fassade abzurücken und den Straßenraum so zu gestalten, dass eine höhere Aufenthaltsqualität entsteht. Die Aufwertung des Straßenraumes hat psychologische Auswirkungen, der Lärm wird als weniger störend empfunden. Außerdem werden Verkehrsverstetigungen und eine



Geschwindigkeitsreduzierung erreicht, was eine höhere Verkehrssicherheit und auch Lärmreduzierungen mit sich bringt. Straßenraumgestaltungen werden vorgeschlagen für:

- Halstenbeker Chaussee
- Hauptstraße
- Blankeneser Chaussee

Am Beispiel der Blankeneser Chaussee stellt Herr Schreiber anhand eines Straßenquerschnittes die Möglichkeiten zur Straßenraumgestaltung dar, um Geschwindigkeiten zu reduzieren und dem Fahrradverkehr mehr Prioritäten einzuräumen. Vorgeschlagen wird eine Verlagerung der Fahrradfahrer auf die Fahrbahn. Dort ist entgegen des subjektiven Sicherheitsempfindens die objektive Sicherheit am größten, da sich die Radfahrer auf der Fahrbahn im Sichtfeld der Autofahrer befinden. Daher wird empfohlen, einen Schutzstreifen für Radfahrer auf der Straße einzurichten und die Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr auf 4,50 m zu verkleinern. Der Schutzstreifen führt außerdem zu einer optischen Verengung des Straßenraumes und damit zu langsamerem Fahren.

- Aus dem Publikum wird auf den Maßnahmenvorschlag Umfahrung Blankeneser Chaussee / Osterbrooksweg im Lärmaktionsplan 2008 hingewiesen und gefragt, weshalb diese Maßnahme in dem vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans nicht mehr enthalten ist.

Herr Schreiber erwidert, dass diese Maßnahme in der ersten Stufe lediglich als Prüfauftrag aufgenommen wurde, um zu untersuchen, welche Wirkungen akustisch damit verbunden wären. Weil die Wirkungsanalyse nur geringe Effekte gezeigt hat, ist die Maßnahme in der 2. Stufe nicht mehr enthalten.

Zum Abschluss seines Vortrags erklärt Herr Schreiber das weitere Vorgehen. Nach der heutigen Diskussion der Maßnahmenempfehlungen werden die Hinweise aus der Öffentlichkeit aufgenommen und es wird der noch von der Politik zu beschließende Lärmaktionsplan fertiggestellt.

>>Anlage 2: Fortsetzung Präsentation Michael Schreiber, LK Argus GmbH

Hinweise, Anregungen, Diskussion

- Ein Anwohner des Lerchenweges möchte wissen, weshalb nur über Verkehr geredet wurde. Er hat verstanden, dass auch der Lärm, der von Gewerbe ausgeht, in der Umgebungslärmrichtlinie eine Rolle spielt und ist der Meinung, dass man Gewerbelärm nicht vernachlässigen kann. Schenefeld ist geprägt von einer Durchmischung aus Wohnen und Gewerbe. Besonders am Lerchenweg/Osterbrooksweg gibt es Probleme. Große Belastungen gibt es, wenn man den nächtlichen Lärm durch die Beladung von



Lkws betrachtet. Er möchte daher wissen, wieso die Betrachtung des Gewerbes nicht auftaucht.

Weiterhin berichtet er, dass er die Lärmbelästigungen seit September 2013 mehrmals deutlich angesprochen hat: im Stadtentwicklungsausschuss, im Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Nebenstelle Itzehoe und Kreisbauamt Pinneberg. Ihm ist klar, dass es sich bei dem Gebiet Lerchenweg/Osterbrooksweg um eine problematische Randlage handelt, aber er erwarte, dass er zumindest eine Mitteilung erhält, dass das Problem wahrgenommen wurde und etwas passieren soll. Er ist verärgert über die Diskrepanz zwischen der Betonung der öffentlichen Beteiligung und der Realität, wenn es um ein konkretes Beispiel geht.

Herr Dallmann und Herr Leimert antworten darauf, dass es inzwischen ein Gespräch mit der dafür zuständigen Bauaufsicht des Kreises gegeben habe und dass diese um Prüfung gebeten wurde. Herr Dallmann wird das Anliegen erneut prüfen, sieht aber derzeit keine wesentlichen Verbesserungsmöglichkeiten. Aus seiner Sicht wäre ein passiver Schallschutz hilfreich. Er empfiehlt einen Antrag auf Förderung von Schallschutzfenstern zu stellen.

Zur Frage des Gewerbes in der Lärmaktionsplanung erläutert Herr Schreiber, dass gesetzlich genau geregelt ist, welches Gewerbe zu berücksichtigen ist. Die EU-Richtlinie gibt vor, welche gewerblichen Anlagen zu berücksichtigen sind, in Schenefeld fallen die vorhandenen Anlagen nicht darunter.

- Ein Anwohner der Halstenbeker Chaussee formuliert dafür folgende Forderungen
 - 1) Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr, langfristig mit Ausweitung auf Samstag und Sonntag
 - 2) Verkehrsinsel auf der L104 im Stadteingangsbereich
 - 3) Fahrbahnverschwenkung
 - 4) Radverkehr auf die Fahrbahn
- Eine Anwohnerin der Blankeneser Chaussee befürwortet die Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn ebenfalls. Sie schlägt vor, außerdem die Mittelstreifen zu entfernen, damit die Autofahrer langsamer fahren.

Herr Schreiber erklärt, dass der Mittelstreifen bei einer Fahrbahnbreite von 4,50 m sowieso entfallen würde.

Problematisch findet die Anwohnerin die hohen Bordsteinkanten an der Blankeneser Chaussee, vor allem aufgrund des Sogs von Lkws oder Bussen. Sie schlägt vor, die Bordsteine wegzunehmen und durch halbrunde Kanten zu ersetzen, so dass Radfahrer auf den Fußweg ausweichen können.



Herr Dallmann merkt an, dass diese Maßnahme sehr teuer ist. Derzeit werde geprüft, ob der vorher kombinierte Fuß- und Radweg wieder für Radfahrer freigegeben werden kann, so dass unsichere Radfahrer die Möglichkeit haben, dort zu fahren.

Angesichts der Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern schlägt die Teilnehmerin vor, eine breit angelegte Informationskampagne für Autofahrer zu starten, z.B. mit Flyern und Warnwesten wie in Hamburg. Autofahrer sollten vor allem informiert werden, dass erwachsene Radfahrer in Tempo-30-Zonen auf der Straße fahren müssen, also nicht auf den Gehweg ausweichen dürfen.

- Aus dem Publikum wird ebenfalls vorgeschlagen am Beginn der Blankeneser Chaussee die Fahrbahn zu verschwenken oder eine Mittelinsel zu errichten, so dass es zu einer Torwirkung kommt und deutlich wird, dass hier die Stadt beginnt.

Nachgefragt wird außerdem, welche konkreten Maßnahmen empfohlen werden?

Herr Schreiber antwortet, dass die vorgestellten Maßnahmen und die Anregungen aus dem Publikum in die Lärmaktionsplanung einfließen werden. Mittelinseln wären zum Beispiel eine gute Maßnahme.

- Eine Teilnehmerin macht darauf aufmerksam, dass im Lerchenweg und Haselbinnen die Gullydeckel abgesackt sind und klappern, wenn darüber gefahren wird. Herr Leimert berichtet, dass dieses Problem durch Verschleiß immer wieder auftritt. Sanierungsmaßnahmen sind an verschiedenen Orten notwendig, er nimmt den Standort auf und gibt die Information an die zuständigen Stellen weiter.
- Eine Teilnehmerin befürwortet den Vorschlag der veränderten Lkw-Routenführung und sieht dafür im Osterbrooksweg ebenfalls Potential. Vor allem mit Blick auf die Bedeutung der Betriebe im südlichen Abschnitt, wäre eine Umlenkung über den östlichen Teil des Osterbrooksweg sinnvoll.

Herr Schreiber erklärt, dass es für den Osterbrooksweg keine Alternative gibt, nur für den Kiebitzweg gibt es theoretisch die Möglichkeit, den Verkehr aus dem bzw. in den Norden anders zu führen.

- Aus dem Publikum wird gefragt, ob die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen an der Blankeneser Chaussee aufgezeichnet wurden.

Herr Leimert erklärt, dass die Dialog-Displays positive Effekte mit sich gebracht haben, und diese jetzt an der Friedrich-Ebert-Alle und in der nördlichen Lornsenstraße installiert wurden. Grundsätzlich wären Auswertungen möglich, sie seien aber so ungenau, dass eine Aufzeichnung nicht sinnvoll wäre.

- Aus dem Publikum wird eine potentielle Umleitung über den Osterbrooksweg angesprochen und gefragt, ob es eine Abstimmung zwischen stadtplanerischen



Maßnahmen und der Lärmaktionsplanung gibt. Wenn der Verkehr aus dem alten Dorfkern verlagert würde, würde das viel zur Lärminderung beitragen.

Herr Leimert berichtet, dass diese Maßnahmenempfehlung Teil des ersten Lärmaktionsplans war, die Umsetzung aber am LBV gescheitert ist. Die L104 ist Gemeindeverbindungsstraße und soll diese Funktion auch weiterhin wahrnehmen.

- Aus dem Publikum wird gefragt, ob dann der Vorschlag Tempo-30 auf der Blankeneser Chaussee überhaupt Sinn macht. Herr Schreiber erwidert, dass die Umsetzung sicherlich nicht einfach wird, aber es die Möglichkeit gibt. In Wedel wurde Tempo-30 nachts auf einer Bundesstraße, auch aufgrund des hohen Drucks aus der Öffentlichkeit, kürzlich umgesetzt.
- Aus dem Publikum wird angemerkt, dass die Lärmaktionsplanung langfristig angelegt ist. Nicht sinnvoll ist es, dass das städtebauliche Konzept aufgeweicht wird. ?

Herr Leimert berichtet, dass es bereits vor der Lärmaktionsplanung Überlegungen gab, Maßnahmen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen am Stadteingang auf der Halstenbeker Chaussee /L104 durchzuführen. Dazu gab es einen baulichen Entwurf, der abgelehnt wurde. Die städtebaulichen Überlegungen dazu waren lange vor der Lärmaktionsplanung sogar Inhalt eines Bebauungsplanes, trotzdem waren die Maßnahmen nicht durchsetzbar. Hier ist die Stadt auf die Mitwirkung anderer Behörden angewiesen, daran mangelt es leider oftmals.

Herr Schreiber ergänzt, dass aus der 1. Stufe keine Maßnahmen umgesetzt wurden. In der 2. Stufe wird versucht, Maßnahmen zu entwickeln, die mit einer realistischen Chance kurz- und mittelfristig umsetzbar sind. Wenn diese Maßnahmen bis zur nächsten Stufe 2017/18 umgesetzt sind, hat die Stadt viel erreicht.

- Aus dem Publikum wird gefragt, warum im Bereich der Grundschule an der Blankeneser Chaussee kein Tempo-30 vorgesehen ist. Herr Leimert erwidert, dass daran gearbeitet wird. In einem Gespräch im Rathaus wurde der zuständige Minister erneut darauf angesprochen.
- Von einer Teilnehmerin wird das Thema Fluglärm im Bereich südliche Blankeneser Chaussee angesprochen. Seit der Einrichtung einer neuen Flugroute, gibt es immer mehr Überflieger. Sie bittet die Stadt, im Auge zu behalten, dass die Flugrouten immer mehr Richtung Schenefeld rücken.

Weitere schriftliche Anmerkungen aus dem Publikum:

1. Motorrad Club „Boundless“ erzeugt unnützen Freizeitlärm, manchmal bis nach Mitternacht. Überflüssige Fahrten besonders an den Wochenenden mit lauten Motorrädern.



2. Kiebitzweg:

- kein Einsatz als Umleitungsstrecke!
- Tempo-30 - leiser Asphalt -
- Lkw-Verbot
- Abluftanlage o.ä. von „Harry“ verursacht einen Brummtön über längere Zeiträume (am Tag u. nachts) → diese Anlage geräuscharm machen

3. Nördlicher Teil Blankeneser Chaussee leidet unter Rissen von 3-8 cm Breite. Reparaturen waren erfolglos. Die Häuser bekommen Fassadenrisse von 2-3 mm! Vermietbarkeit der Immobilie ist nicht möglich, da die Häuser wackeln, wenn Lkw vorbeifahren.

Dank und Ausblick

Herr Leimert bedankt sich bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltung für die konstruktive Diskussion und die zahlreichen Hinweise. Auch wenn durch die EG-Umgebungsärmrichtlinie kein Rechtsanspruch von Maßnahmenumsetzung abgeleitet werden kann, will die Stadt Schenefeld möglichst viel zur Lärminderung beitragen. Die heutige Öffentlichkeitsbeteiligung wird protokolliert, die Anregungen und Maßnahmenvorschläge werden auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft.

In der kommenden Woche wird im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt über die heutige Veranstaltung berichtet und die Maßnahmenvorschläge werden vorgestellt. Als Nächstes wird LK Argus die Wirkungsanalysen vornehmen.

Der endgültige Lärmaktionsplan, mit dem sich die Stadt Schenefeld dann auch bindet, wird im Rat diskutiert und beschlossen. Der erste Lärmaktionsplan wurde mit großer Mehrheit beschlossen. Jetzt gibt es einige Stimmen in verschiedenen Ausschüssen, die Themen wie zum Beispiel den Schutzstreifen für Radfahrer kritisch sehen, doch Herr Leimert hofft trotzdem auf eine klare Mehrheit. Er ist zuversichtlich, dass in der 2. Stufe einiges durchgesetzt werden kann.

Begleitend wird die Öffentlichkeit über Presse und Internet informiert, seitens der Verwaltung stehen Ansprechpartner für weitere Informationen zum Verfahren zur Verfügung. Die Vorträge der heutigen Veranstaltung sowie das Protokoll werden ins Netz gestellt.

Frau Bonacker schließt die Veranstaltung um 21.20 Uhr.

Anlagen

>>Anlage 1: Präsentation Margit Bonacker, konsalt GmbH

>>Anlage 2: Präsentation Michael Schreiber, LK Argus GmbH, Teil 1 und Teil 2

Protokoll: Jana Braun, konsalt GmbH / Stand 05.08.2014