



1. LÄRMFORUM HAMBURG

Veranstalter: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Freitag, 25. April 2008,
Patriotische Gesellschaft,
Trostbrücke 4-6, 20457 Hamburg

Protokoll

Projektteam



Moderation: Margit Bonacker, konsalt

Tagesordnung

- 09.30 Uhr Begrüßung
Senator Axel Gedaschko, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Vorstellung und Zielsetzung des Beteiligungsprozesses
Margit Bonacker, konsalt GmbH
- Nachfragen -
Inhaltliche Einführung
Hans-Heinrich Wendland, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Nachfragen -
Grundlagen der Aktionsplanung
Christian Popp, Lärmkontor GmbH
- Nachfragen -
- 11.00 Uhr Kaffeepause

Aufgabenstellung und Herangehensweise
Rolf Sachau, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
- Nachfragen -
- 12.00 Uhr Diskussion
Sammlung von Themen und erste Einschätzung der
Situation durch die Beteiligten

Resümee und Ausblick auf das weitere Vorgehen
Margit Bonacker, konsalt GmbH

Dank und Verabschiedung
Hans-Heinrich Wendland, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Ende der Veranstaltung 13.15 Uhr

1. Begrüßung

Der Präses der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Senator Axel Gedaschko begrüßt die Anwesenden und erläutert die Bedeutung des Themas für Hamburg und den strategischen Ansatz der Lärmaktionsplanung.

2. Vorstellung und Zielsetzung des Mitwirkungsprozesses

Frau Bonacker (konsalt) stellt das Gutachterteam und die Zuständigkeiten vor: Herr Sachau und Herr Jung vom Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Herr Dr. Heinrichs vom Büro LK Argus, alle drei zuständig für die Aktionsplanung, Herr Popp vom Büro Lärmkontor, zuständig für akustische Fragen, und neben Frau Bonacker Herr Schröder von konsalt, zuständig für den Mitwirkungsprozess.

Sie erläutert den Ablauf des Tages und die Zielsetzungen des „Lärmforum Hamburg“. Es handelt sich heute um die Auftaktveranstaltung, in der es vor allem um Grundlagen geht. Zwei weitere Foren werden am 6. Juni und am 15. Juli 2008 folgen.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Aufstellung und Überprüfung der Lärmaktionspläne ausdrücklich vor (§ 8 EG-Umgebungslärmrichtlinie). Deshalb findet in der heutigen Auftaktveranstaltung der Einstieg in die Mitwirkung der Öffentlichkeit statt. Eingeladen sind zunächst Organisationen, Vereine und Verbände als Teil der Öffentlichkeit, aber auch interessierte Bürgerinnen und Bürgern können teilnehmen.

(Präsentation Frau Bonacker Ablauf und Zielsetzung des Mitwirkungsprozesses

siehe: <http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/umwelt/laerm/laermaktionsplanung/laermforum/start.html>)

3. Inhaltliche Einführung

Herr Wendland stellt das Vorgehen bei der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Hamburg vor. Die Lärmkarten bilden die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Insgesamt sind in Hamburg derzeit 363.600 Personen tagsüber durch Straßenlärm mit einem Pegel von mehr als 55 dB(A) betroffen, beim Fluglärm sind es 43.700 Personen und beim Industrie- bzw. Hafенlärm 23.100 Personen. Die Daten zum Schienenlärm liegen derzeit noch nicht vor, die Zuständigkeit dafür liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA).

Der Lärmaktionsplan muss bis zum 18. Juli 2008 erarbeitet werden, deshalb erfolgen in dieser (ersten) Stufe noch keine flächendeckenden Lärminderungspläne für alle kartierten Bereiche. Das Gesetz sieht keine Schwellenwerte vor, ab denen Aktionsplanung stattfinden muss. Hamburg orientiert sich daher an dem Vorschlag des Umweltbundesamtes, wonach am Tag (L_{den}) ein sog. Auslösewert von 65 dB (A) und für die Nacht (L_{night}) ein Auslösewert von 55 dB(A) gelten sollte. Ab 65 dB(A) ist mit Gesundheitsbeeinträchtigungen zu rechnen, deshalb ist hier maßgeblich der Schutz der Wohnbevölkerung.

Für den Lärmaktionsplan sind zwei Ebenen vorgesehen: zum einen die gesamtstädtische Ebene, über die im Rahmen des Lärmforums gesprochen wird und für die das Gutachterteam beauftragt wurde, sowie um die bezirkliche Ebene, für die anschließend Minderungsmaßnahmen für lokale, innerhalb der Bezirke liegende Lärmquellen erarbeitet werden sollen. Die Prioritätensetzung erfolgt dabei jeweils über Auslösewerte und Betroffenenzahlen.

(Präsentation Herr Wendland:

<http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/umwelt/laerm/laermaktionsplanung/laermforum/start.html>)

Nachfragen / Diskussion

Frau Dr. Schittko-Schlichting fragt: Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht keine Grenzwerte vor. Wie sind die Auslöseschwellenwerte, die bei der Aktionsplanung in Hamburg vorgesehen sind, aufzufassen? Sind Lärminderungsmaßnahmen aufgrund dieser Schwellenwerte einklagbar? Ist Geld für die Umsetzung von Maßnahmen aus der Aktionsplanung da? Oder sind die Bürger dem „Goodwill“ der Behörden ausgeliefert?

Frau Hartl-Sorkin fragt: Im nächsten Lärmforum wird der Schwerpunkt der Straßenverkehrslärm sein, wann wird der Fluglärm behandelt werden? Warum wird der Fluglärm angesichts der Tatsache, dass eine große Zahl von Menschen hiervon betroffen ist, in der Aktionsplanung nicht schwerpunktmäßig behandelt?

Herr Weber fragt, wie der Bahnlärm in der Aktionsplanung berücksichtigt werden soll, wenn das Eisenbahnbundesamt bisher immer noch keine Zahlen vorgelegt hat?

Herr Weber hat eine Nachfrage zu den Fluglärmkarten bezüglich der Einflugrouten über die City Nord. Müssten die sich nicht in den Isophonen (grafischen Darstellungen) widerspiegeln?

Herr Braasch fände es wichtig, dass eine Ernsthaftigkeit bei der Umsetzung der Maßnahmen zu erkennen ist. Diese bzw. der Aktionsplan müssen mit entsprechenden Finanzmitteln hinterlegt werden. Die Bürgerschaft muss dem Lärmaktionsplan zustimmen.

Herr Rothschuh findet es schwierig, dass jetzt kurzfristig eine Priorisierung von Maßnahmen vorgenommen werden soll, obwohl die für einige Gebiete sehr wichtigen Belastungswerte durch den Schienenverkehr noch gar nicht vorliegen.

Frau Blaschke stellt fest, dass das Haus, in dem sie wohnt, gar nicht in der Belastungskarte eingezeichnet ist. Deshalb möchte sie wissen, wie oft die Karten aktualisiert werden.

Herr Prof. Dr. Reincke fragt, wie gewährleistet werden kann, dass die Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes nach denselben Kriterien erfolgt wie die für anderen Schienenverkehr.

Antworten

- Zum Fluglärm:

Herr Wendland erläutert den Hintergrund des Berechnungsverfahrens auf Grundlage der Flugrouten, das zu einer Herausmittlung von seltenen Belastungsergebnissen führt. Über die City Nord laufen nur etwa 5 Prozent der Flugbewegungen. Die Rechenverfahren entsprechen den gesetzlichen Vorgaben.

Das heutige Lärmforum ist der Auftakt zur Mitwirkung der Öffentlichkeit. Das Thema Fluglärm wird beim zweiten Lärmforum im Juni behandelt. Die Aktionsplanung zielt aber zunächst angesichts der höheren Betroffenenzahlen und der größeren Handlungsmöglichkeiten der Stadt auf den Straßenlärm. Zeitlich und personell ist es nicht möglich, alles sofort zu behandeln.

- Zum Gebäudebestand in den Karten und zur Häufigkeit der Kartenaktualisierung:

Für die Belastung erläutert Herr Wendland, dass vor allem die Verkehrsmengen entscheidend sind. Die Karten werden immer neu erstellt, wenn neue Daten zu den Verkehrsmengen verfügbar sind. Dann werden bei der Gelegenheit auch die Änderungen im Bebauungsbestand berücksichtigt. Die Grunddaten zum Gebäudebestand werden vom Landesamt für Vermessung zugeliefert.

Herr Dr. Pickert erläutert, dass das Haus, das Frau Blaschke bewohnt, akustisch insbesondere von Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG beeinflusst wird. Da das Eisenbahnbundesamt

die Belastungsdaten noch nicht geliefert hat, war bei diesem Haus noch keine sinnvolle Darstellung möglich.

- Zur Umgebungsärmrichtlinie:

Herr Wendland erläutert, dass es sich um festgelegte Verfahren handelt, die von allen Beteiligten einzuhalten sind.

Es gibt keine gesetzlich vorgeschriebenen Grenz- oder Schwellenwerte für die Aktionsplanung. Hamburg orientiert sich an den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen sog. Auslösewerten.

4. Grundlagen der Aktionsplanung

Herr Popp stellt die rechtlichen und akustischen Grundlagen der Lärmaktionsplanung vor. Das Gesetz zur Umsetzung der EG-Umgebungsärmrichtlinie über die Bekämpfung und Bewertung von Umgebungsärm vom 24. Juni 2006 (§§ 41 a-f BImSchG) bildet die Umsetzung der Umgebungsärmrichtlinie in deutsches Recht. Hinsichtlich der Wirkungen von Lärm auf den Menschen erläutert Herr Popp, dass zwischen der (in physikalisch feststellbaren) Lärmbelastung und der (subjektiv empfundenen) Lärmbelastung unterschieden werden muss. Lärmbelastung und Lärmbelastung müssen nicht immer übereinstimmen, vielmehr lässt sich nach den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung nur ein Drittel der Belastung durch den Mittelungspegel erklären. Trotzdem ist der Mittelungspegel immer noch das (bislang) beste Maß, um die Betroffenheit der Bevölkerung durch Umgebungsärm zu beurteilen. Im Anschluss gibt Herr Popp einen Überblick über Möglichkeiten und Grenzen der Reduzierung von Umgebungsärm. So bedeutet eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Quellenzahl eine Erhöhung bzw. Reduzierung um + 3 dB(A) / - 3 dB(A). Ein wichtiger Ansatz für die Lärminderung ist die Reduzierung der Geschwindigkeit, zum Beispiel von Tempo 60 km(h) auf 30 km(h) bedeutet eine Verringerung der Belastung um 3-4 dB(A). Mögliche Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs liegen demnach auf der strategischen (Ballungsraum-)Ebene bei der Vermeidung und Verlagerung von Lärmemissionen, sowie der Verminderung von Immissionen durch aktiven oder passiven Schallschutz.

(Präsentation Herr Popp: <http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/umwelt/laerm/laermaktionsplanung/laermforum/start.html>)

5. Aufgabenstellung und Herangehensweise

Herr Sachau stellt die Aufgabenstellung und Herangehensweise für die gesamtstädtische Aktionsplanung vor. Der Aktionsplan wird für grenz- und bezirksüberschreitende Schallquellen erstellt. Nach einem besonderen Bewertungsschema werden alle vorhandenen und geplanten gesamtstädtischen Maßnahmen im Bereich des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung, des Klimaschutzes, der Stadtentwicklung und der Verkehrsplanung analysiert und mit Blick auf ihre Relevanz für die Lärmaktionsplanung bewertet. Darauf aufbauend wird der gesamtstädtische Lärmaktionsplan erstellt.

(Präsentation Herr Sachau: <http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/umwelt/laerm/laermaktionsplanung/laermforum/start.html>)

Nachfragen / Diskussion

Ein Teilnehmer fragt, ob es vorgesehen ist, eine Kosten-Nutzen-Analyse der verschiedenen Maßnahmen, die vorgeschlagen werden, zu machen. Zum Beispiel könnte ein Nachfahrverbot für Lkw relativ wenig kosten, aber einen vergleichsweise hohen Nutzen bei der Belastungsreduzierung bringen.

Antwort Herr Sachau: Da die strategische Planung, um die es hier geht, noch keine konkreten Einzelmaßnahmen umfasst, ist so etwas in der Aktionsplanung als Schritt hin zu einer Lärminderungsplanung nicht vorgesehen..

Eine Teilnehmerin fragt, ob die Verzögerung der Lieferung der Daten für den Schienenverkehr durch das Eisenbahnbundesamt auch Auswirkungen für die Strecken der Hochbahn und der AKN hat?

Antwort Herr Popp: Da es um den Schienenlärm insgesamt geht, sollten alle Daten sinnvoll zusammengeführt werden. Dies setzt voraus, dass die auch Daten des Eisenbahnbundesamtes vorliegen, womit nach den letzten Informationen in etwa vier Monaten zu rechnen sein wird.

Herr Geßner: Das Eisenbahnbundesamt hat kürzlich bei einer Veranstaltung bekannt gegeben, dass versucht wird, die Lärmkarten bis zum 30. Juni 2008 fertig zu stellen. Bis Maßnahmen erdacht und beschlossen werden, dauert es noch etwas. Das ist ein langwieriger Prozess.

Frau Dr. Schittko-Schlichting fragt, ob Herr Geßner bei der DB AG später auch für die Umsetzung der konkreten Maßnahmen der Bahn in Hamburg zuständig ist?

Antwort Herr Geßner: Wenn die Aktionsplanung später einmal in konkrete Maßnahmen mündet, die bei der Deutschen Bahn umgesetzt werden, wird wohl die regionale Netzniederlassung die Durchführung übernehmen.

6. Diskussion

Frau Bonacker erläutert, wie die angesprochenen Themen in der nun folgenden Diskussion zusammengeführt werden sollen. Zur besseren Übersicht werden die geäußerten Interessenschwerpunkte und Themen auf einer Moderationswand erfasst.

Herr Weber befürchtet, dass er sich nicht wirklich einbringen kann, weil die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit von Seiten der Stadt sehr kurzfristig erfolgt. Er wünscht sich eine konkrete Verpflichtung des Senats, dass das Beteiligungsverfahren auch konkrete Folgen hat.

Frau Hartl-Sorkin fragt: Die Öffentlichkeit hat bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie mitzuwirken bzw. ist zu beteiligen. Was bedeutet „Mitwirkung“, und gibt es hier konkrete, verbindliche Ansprüche?

Antwort Frau Bonacker: Es gibt für die Beteiligung der Öffentlichkeit verschiedene Ansätze und Vorgehensweisen. Es ist kein bestimmtes Verfahren vorgeschrieben. Hier in Hamburg wird bewusst offen in das Beteiligungsverfahren gegangen, ohne den Bürgerinnen und Bürgern gleich einen fertigen Plan vorzuschlagen.

Frau Hartl-Sorkin fragt: Warum wird der Fluglärm angesichts der Tatsache, dass eine Vielzahl von Menschen hiervon betroffen ist, in der Aktionsplanung nicht schwerpunktmäßig behandelt?

Herr Dr. Bigdon weist auf eine Informationsveranstaltung zur Aktionsplanung für den Bezirk Hamburg-Nord am 1. Juli 2008 hin und merkt an, dass die Bezirke in Hamburg zurzeit keinen eigenen Etat für Aktionspläne haben.

Antwort Herr Wendland: Bisher werden nur die Veranstaltungen von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt finanziell unterstützt.

Antwort Herr Wendland: Es sollen aber parallel zu der strategischen Aktionsplanung am Beispiel einiger lokaler bezirklicher Lärmprobleme durch geeignete Pilotprojekte Lösungswege aufgezeigt werden. Die Veranstaltungen werden weitgehend von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt finanziert.

Ein Teilnehmer, der am Schnittpunkt zweier stark befahrener Bahnlinien wohnt, merkt an, dass mehr Offenheit bei der Ermittlung der Belastung gegenüber der Wohnbevölkerung gut wäre.

Frau Garlipp berichtet von einem Wohngebiet in Hamburg, in dem die Lärmbelastung so hoch ist, dass aus diesem Grund keine neuen Baugenehmigungen für Wohnen mehr erteilt werden.

Ein Teilnehmer fragt, warum werden bei den Betrachtungen die erwarteten Verkehrszahlen (bei der Hafentbahn: Verdoppelung der Verkehrsbewegungen in wenigen Jahren) nicht berücksichtigt?

Antwort Herr Geßner: „Lärmmessung“ durch die Bahn ist schlichtweg falsch. Heutzutage wird die Belastung per Rechenmodell ermittelt.

Herr Popp merkt an, dass für die Lärmkartierung 2007 nach Umgebungslärmrichtlinie die Daten von 2006 zu verwenden sind.

Herr Dr. Heinrichs empfiehlt zu beachten, dass man beim Aktionsplan bestimmte Verkehre nicht so verlagert, dass sich an anderer Stelle unerwünschte Effekte und Beeinträchtigungen ergeben.

Frau Dr. Schittko-Schlichting: Macht es nicht Sinn, die Bevölkerung nach ihren Bedürfnissen zu fragen? Sie befürchtet, dass für die Betroffenen am grünen Tisch geplant wird.

Herr Wendland weist daraufhin, dass genau diese Mitwirkung auch passieren wird, sobald man mit der Bürgerbeteiligung in die Bezirke geht.

Frau Dr. Schittko-Schlichting fragt: Werden die Bezirke, die ja knapp mit entsprechenden Fachleuten besetzt sind, von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt oder anderen Zentralbehörden fachlich unterstützt?

Antwort Herr Wendland: ja!

Frau Gorges thematisiert das Problem „frisierter“ und nicht in Ordnung gehaltener Fahrzeuge, die starke unnötige Geräusche verursachen. Da müsste was passieren.

Herr Weber hat den Eindruck, dass schon Maßnahmen vorsortiert sind. Ist das Brainstorming zum Aktionsplan schon ohne die Öffentlichkeit gelaufen?

Herr Jeenicke berichtet von einer seit 2004 bestehenden Initiative in Norderstedt, die auch aktiv an der Lärminderungsplanung mitgewirkt hat. Norderstedt hat in einem bundesweit beispielhaften Projekt frühzeitig, schon vor Verabschiedung der entsprechenden Bundesgesetzgebung, einen intensiven Bürgerbeteiligungsprozess zur Gestaltung einer Lärminderungsplanung durchgeführt. Wichtig scheint ihm bei so einem Prozess zu sein, dass man sich über das Ziel klar wird. Alle mussten in dem Prozess dazulernen (die Stadt, die Öffentlichkeit usw.). Das Sachgebiet ist interdisziplinär. Jetzt sind immer noch 20 aktive Leute in der Interessengemeinschaft.

Frau Garlipp stimmt dem Beitrag von Herrn Jeenicke zu. Sie berichtet von ihrer eigenen Initiative. Für Lärminderung braucht man viel Geld. Sie ist bestürzt, dass die Bezirke die konkrete Umsetzung übernehmen sollen, ohne über entsprechende finanzielle Mittel zu verfügen..

Ein Teilnehmer sieht ein Problem in der Integration der verschiedenen Verkehrsarten in ein Gesamtkonzept.

Eine Teilnehmerin weist auf das Problem der hohen Zahl von Billigfluglinien hin.

Herr Dr. Heinrichs weist auf den Aspekt der Kosten von Lärminderung hin. Viele mögliche Lärminderungsmaßnahmen (Verkehrsverlagerung, -beruhigung) werden in der Stadt- und Verkehrsplanung ohnehin täglich angewandt. In diesen Fällen entstehen durch die Lärmaktionsplanung oft nur relativ geringe Mehrkosten.

Herr Dr. Bigdon merkt an, dass häufig kleine Probleme stören, wie etwa klappernde Gullydeckel, für deren Behebung in den normalen Etats sowieso Geld vorgesehen sein müsste.

Ein Teilnehmer wohnt in einer „Quietschkurve“ der Bahn. Inzwischen fahren die Züge dort deutlich langsamer. Die Bahn hat gemerkt, dass der Schienenverschleiß an der Stelle sehr hoch war.

Frau Gorges wohnt in einem Fußgängerbereich. In der Woche ist zweimal Wochenmarkt. Die Lieferfahrzeuge (Lkw) dafür kommen schon morgens um vier Uhr und sind sehr laut.

Eine Teilnehmerin merkt an, dass Grenzwerte für Nachbarschaftslärm hilfreich wären.

Eine Teilnehmerin fragt, ob man nicht eine Adressliste aller Lärmschutz-Initiativen zusammenstellen könnte, die zugegen sind?

Antwort Frau Bonacker: Das ist prinzipiell möglich, wenn alle Teilnehmenden damit einverstanden sind. Niemand der Anwesenden erhebt dagegen Widerspruch. (Liste liegt dem Protokoll bei).

Frau Garlipp fragt, ob es eine gesetzlich vorgeschriebene „Mindestmenge“ an Lärmbelasteten gibt, damit Maßnahmen ergriffen werden (müssen)?

Antwort Herr Popp: nein!

Herr Weber hätte gerne frühzeitig die Themen des nächsten Workshops, um sich vorbereiten zu können. Findet, dass der heutige Workshop gut vorbereitet ist.

Herr Pohlmeier fragt, ob nächstes Mal ausschließlich über das Thema Straßenverkehr gesprochen wird?

Antwort Herr Wendland: Möglicherweise wird es mehrere Arbeitsgruppen parallel (zu verschiedene Lärmquellen) geben.

Außerdem wird von Herrn Pohlmeier die Frage gestellt, welche technischen Möglichkeiten es zur Minderung an der Quelle gibt? Gäbe es die Möglichkeit, die Zulassungsverfahren für Fahrzeuge (Motorkraftfahrzeuge, Schienenfahrzeuge etc.) so zu ändern, dass von vornherein weniger Lärm erzeugt wird?

Herr Popp bietet an, hierzu etwas für das nächste Lärmforum vorzubereiten.

8 Resümee und Ausblick auf das weitere Vorgehen

Frau Bonacker zieht ein positives Resümee der heutigen Veranstaltung und erläutert das weitere Vorgehen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung bis zum Juli. Das zweite Lärmforum Hamburg findet am 6. Juni statt, das dritte Lärmforum am 15. Juli. Die Veranstalter nehmen die Anregung auf, das Forum nicht wieder vormittags stattfinden zu lassen, um damit weiteren Interessierten die Teilnahme zu ermöglichen, die heute wegen des Vormittagstermins möglicherweise nicht kommen konnten.

(Präsentation Bonacker zum weiteren Vorgehen :

<http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/umwelt/laerm/laermaktionsplanung/laermforum/start.html>).

9 Dank und Verabschiedung

Herr Wendland bedankt sich bei allen Anwesenden. Er betont, dass versucht wird, alle Vorschläge für die Aktionsplanung zu berücksichtigen und erklärt das erste Lärmforum Hamburg für beendet.

Ende der Veranstaltung

Protokoll: Thomas Mietzner, konsalt GmbH

(Anhang : Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

<http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt/umwelt/laerm/laermaktionsplanung/laermforum/start.html>).

Anhang