

2. LÄRMFORUM HAMBURG

Freitag, 6. Juni 2008,
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt,
Billstraße 84, 20539 Hamburg

Protokoll

Projektteam



Moderation: Margit Bonacker, konsalt

Tagesordnung

- 15.30 Uhr **Begrüßung und Zielsetzung der Veranstaltung**
Hans-Heinrich Wendland, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Ablauf der Veranstaltung**
Margit Bonacker, konsalt GmbH
- Bericht über Aktivitäten seit dem Auftaktforum**
Rolf Sachau, Argus Stadt- und Verkehrsplanung
- Ablauf der Arbeitsgruppen**
Margit Bonacker
- Inhaltliche Einführung**
Christian Popp
- 16.15 Uhr **Diskussion in den Arbeitsgruppen**
AG 1 Straßenlärm
AG 2 Fluglärm
AG 3 Schienenlärm
- 17.45 Uhr **Pause**
- 18.15 Uhr **Plenum: Bericht aus den Arbeitsgruppen**
Abschlussdiskussion
- Fazit und Ausblick auf das weitere Verfahren**
Hans-Heinrich Wendland, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- 19.00 Uhr **Ende der Veranstaltung**

1. Begrüßung

Herr Wendland (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) begrüßt die Anwesenden und erläutert die Bedeutung des Themas für Hamburg und die Zielsetzung der Veranstaltung. Aufgrund des engen Zeitrahmens für die Aktionsplanung, der durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben ist, erscheint eine Konzentration der Aktivitäten auf Bereiche notwendig, in denen der Nutzen besonders hoch ist. Man hat sich dafür entschieden, im ersten Schritt Gebiete anzugehen, die bei hoher Lärmbelastung gleichzeitig eine hohe Einwohnerzahl aufweisen.

Herr Wendland skizziert die Maßnahmen und aktuellen Planungen zur Lärminderung, die es bereits gibt. Er erinnert noch einmal daran, dass es bei der Strategischen Aktionsplanung noch nicht um die Gestaltung konkreter Maßnahmen geht. Diese bleibt der späteren und intensiveren Aktionsplanung auf der bezirklichen Ebene vorbehalten. Bei der Strategischen Aktionsplanung geht es vielmehr darum, prinzipielle Handlungsansätze und -möglichkeiten und Hauptgebiete innerhalb der Gesamtstadt für die später zu planenden Maßnahmen zu identifizieren.

2. Ablauf der Veranstaltung

Frau Bonacker (konsalt) stellt das Gutachterteam und die Zuständigkeiten vor: Herr Sachau und Herr Jung vom Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Herr Dr. Heinrichs (abwesend) 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 2. Veranstaltung, in der es vor allem darum geht, Ideen zu sammeln. Das 3. Forum wird am 15. Juli 2008 folgen.

(Anhang 1 : Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer)

3. Bericht über Aktivitäten seit dem Auftaktforum

Herr Sachau (argus) berichtet über die Aktivitäten zur Strategischen Lärmaktionsplanung in Hamburg seit der letzten Veranstaltung, insbesondere über den Arbeitskreis bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zur Entwicklung des gesamtstädtischen Handlungskonzeptes. Darüber hinaus hat ein intensiver Informationsaustausch mit den unterschiedlichsten Stellen stattgefunden.

(Anhang 2: Präsentation Herr Sachau)

4. Ablauf der Arbeitsgruppen

Frau Bonacker erläutert den vorgesehenen Ablauf der Arbeitsgruppen.

Herr v. Prondzinski schlägt zusätzlich eine AG „Freizeit- und Eventlärm“ vor. Nach Diskussion einigt man sich darauf, Sonderthemen wie „Eventlärm“ in der zahlenmäßig nicht so stark besetzten Gruppe „Fluglärm“ mitzubehandeln. Es sind bereits im Vorfeld mehrere Lärmthemen genannt worden, die durch die vorbereiteten Arbeitsgruppen nicht abgedeckt sind. Das liegt vor allem daran, dass sich die EU-Umgebungslärmrichtlinie auf einige Lärmthemen beschränkt.

Frau Bonacker und Herr Wendland weisen darauf hin, dass es seit einiger Zeit einen Runden Tisch zum Thema „Hafenlärm“ gibt. Die Gespräche haben dazu geführt, dass es einen Hafenlärmbeirat gibt.

Herr Rothschuh fordert / merkt an, dass Wilhelmsburg auch in dem Beirat vertreten sein sollte, da sich das Hafengebiet immer mehr in Richtung des Stadtteils ausdehnt.

Eine Teilnehmerin spricht das Problem der Außengastronomie an, das insbesondere in den so genannten „Latte-Macchiato-Vierteln“ besteht durch unzumutbare Lärmbelastungen am Abend.

Herr Wendland merkt dazu an, dass das Thema gerade auch in Zusammenschau mit dem Thema „Eventlärm“ in Hamburg eine immer wichtigere Rolle spielt. In der Kürze der für das Verfahren zur Verfügung stehenden Zeit sind aber nicht alle Bereiche bearbeitbar. Deshalb wurden solche Themen zunächst zurückgestellt.

5. Inhaltliche Einführung

Herr Popp (Lärmkontor) stellt beispielhaft den Kenntnisstand zu Lärminderungspotenzialen in den Bereichen Flugverkehr, Schienenverkehr und Straßenverkehr dar. Dabei unterscheidet er insbesondere nach Bereichen und Maßnahmen, die in der Handlungsreichweite der Strategischen Lärmaktionsplanung Hamburg liegen, und solchen, die vorwiegend in der Hand anderer Akteure und Körperschaften liegen, wie etwa dem Bund oder der Deutschen Bahn.

(Anhang 3: Präsentation Herr Popp)

Nachfragen / Diskussion

Frau Dr. Schittko-Schlichting fragt, ob solche potenziellen zukünftigen Lärminderungsmöglichkeiten wie sie von Herrn Popp in einer detaillierten Tabelle für den Bereich des Straßenverkehrs dargestellt wurden, auch für den Schienenverkehr benannt werden können?

Antwort Herr Popp: Schienenverkehr und Straßenverkehr sind in dieser Hinsicht nicht vergleichbar. Bei Schienenverkehr ist die Addition der verschiedenen Einzelmaßnahmen zu einem Gesamtwert der Lärminderung im Vergleich zum Straßenverkehr aus technischen und akustischen Gründen sehr viel schwieriger. Als grobe Schätzung kann man im Moment davon ausgehen, dass sich durch die möglichen Maßnahmen eine Lärminderung von bis zu 10 dB(A) erreichen ließe.

6. Diskussion in den Arbeitsgruppen

AG Straßenlärm: Moderation: Bastian Schröder, konsalt
Berichterstatter: Thomas Jung, ARGUS
Referent: Christian Popp, Lärmkontor

AG Fluglärm: Moderation: Bettina Bachmeier, konsalt
Berichterstatter: Dr. Uwe Schacht, BSU
Referent: Axel Schmidt (Flughafen Hamburg), Hans-Heinrich Wendland (BSU)

AG Schienenlärm: Moderation: Margit Bonacker, konsalt
Berichterstatter: Marion Bing, Lärmkontor
Referent: Dr. Rolf Geßner, DB AG

7. Berichte aus den Arbeitsgruppen

AG 1 Straßenlärm

Moderation: Bastian Schröder, konsalt GmbH

Berichterstattung: Thomas Jung, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung

(Anhang 4: Bildmaterial aus den Arbeitsgruppen)

Lkw-Verkehr

Handlungsbereiche

Hafenverkehr Wilhelmsburg

- Dauerbeschallung durch Lkw-Verkehr
- Hafenerweiterung schafft vor allem nachts Probleme
- Zunehmend mehr parkende und wartende Lkw in Wohngebieten
- Wohnbevölkerung kann sich kaum noch auf der Straße aufhalten, Kinder können dort nicht mehr spielen

Lieferverkehr allgemein

- Einzelhandelsgeschäfte werden oft mehrmals am Tag mit großen Lkw beliefert
 - o *Lagerhaltung findet wegen hoher Mieten und nicht vorhandener Lagerflächen in Innenstädten auf der Straße statt*
 - o *Prinzip „just in time“ verursacht hohes Lieferverkehrsaufkommen*
 - o *Anlieferung von z.B. Kosmetika im Stundentakt mit Sprintern (Lieferanten haben großen Zeitdruck)*
 - o *Verlängerung der Ladenöffnungszeiten über 20 Uhr (Anmerkung Christian Popp: Genehmigungen und Lärmgutachten gehen i.d.R. noch von einem Ladenschluss um 20 Uhr oder früher aus) hinaus sowie Anlieferung von Waren in den frühen Morgenstunden führt zu deutlichen Belastungen bei Anwohnern*

Containerwirtschaft

- Container werden z.B. zum Ausbeulen leer durch den ganzen Hafen gefahren
- Viele unnötige Lkw-Fahrten durch den Hafen
- Innerstädtische Verteilung der Container erfolgt häufig mit alten und in der Leistung überdimensionierten Lkw

Vorgeschlagene Maßnahmen

- Vermeidung unnötiger Hafenverkehre
- Verlagerung von Gütertransport von der Straße auf Binnenschifffahrt
- Erarbeitung eines Lkw-Nacht-Konzeptes für HH
- Erarbeitung eines Hafenlogistik-Konzeptes
- *Hafentore am Stadtrand, leise Lkw- oder Zuliefersysteme (z.B. AGVs wie in Altenwerder) verteilen Güter dann in der Stadt)*
- Stadtinterne Verteilung soll zukünftig nur noch mit leisen und kleineren Lkw erfolgen

Pendlerverkehr

Sehr hohes Ein- und Auspendleraufkommen in Hamburg vorhanden

Handlungsbereiche

P+R-Parkplätze

- Angebot reicht nicht aus
- Stellplätze zu weit in der Innenstadt
 - o *Bahnen sind an Umsteigepunkten bereits überfüllt, Pendler müssen teilweise lange auf eine Einstiegsmöglichkeit warten (P+R wird unattraktiv)*
 - o *Zu geringe Taktfrequenzen bei Bahnen*

ÖPNV

- Ausweitung des ÖPNV nach Süden
- Ausbau und Einrichtung neuer Angebote bei Elb- und Alsterfähren (Attraktion für die Alster)

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Förderung des innerstädtischen Wohnens, ohne jedoch jede freie Wiese zuzubauen
- Ausweitung des S-Bahnangebots ins Umland (Beispiel Stade)
- 2. gesonderte Elbquerung für ÖPNV, z.B. in Elbtunnel
- Ausbau des P+R-Angebots im Bereich der S-Bahn-Endhalttestellen (z.B. Bergedorf, Harburg)
 - o *Finanzierung über zweckgebundene Stellplatzabgabe (Ausbau P+R)*
- Erhöhung der Taktfrequenzen bei S- und U-Bahnen durch Beseitigung von Engpässen
 - o *Hinweis Hochbahn: Erhöhung der Taktfrequenz bzw. der Wagenanzahl je Zug führt zu neuen Lärmbelastungen – auf Verrechnung der dBs achten)*
- Weiterer Ausbau der geplanten Stadtbahnverbindungen
- Umdenken: Man muss tatsächlich mit Bussen und Bahnen schneller ans Ziel kommen (heute Auto oft schneller)

Rad- und Fußgängerverkehr

Vorgeschlagene Maßnahmen

- Imagekampagne der Stadt Hamburg gegen eine „TRANSPORTIERTE KINDHEIT“

Neue Straßenverbindungen

Handlungsbereiche

- A 26: steigert Attraktivität des MIV aus südlicher Richtung und zieht neuen Verkehr an (zieht Kunden vom ÖPNV ab)

Maßnahmen an der Quelle

Vorgeschlagene Maßnahmen

Fahrbahnsanierung

- Erstellung eines Prioritätensystems für Fahrbahnsanierungen, das dort beginnt, wo die höchsten Betroffenzahlen sind (Geld für Sanierungen im Haushalt vorhanden, Systematik fehlt)
- Einbau von „Flüsterasphalt“ (offenporiger Asphalt) bei Sanierungen, wo dies möglich und sinnvoll ist

Fahrzeugtechnik

- „Wiederbelebung“ eines Labels für besonders lärmarme Fahrzeuge (Beispiel Kühlschränke), ggf. mit bestimmten Prioritäten bei der Nutzung bestimmter Straßen (Beispiel LANUF in Heidelberg)
- Start einer Kampagne für besonders leise Fahrzeuge, ggf. City Maut

Verhalten

- Eigenes Verhalten z.B. beim Fahrzeug- oder Reifenkauf überdenken (Hamburg könnte Leitfaden herausgeben)
- Das Durchtauschen der Fahrzeuge gegen lärmärmere Fahrzeuge dauert viele Jahre
- Erarbeitung eines Konzepts „Lärmzonen“ ähnlich der Umweltzonen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes

Verkehrsverstetigung

Vorgeschlagene Maßnahmen

- Einführung intelligenter LSA-Systeme (Ampel)
- Überprüfung und ggf. Optimierung der LSA-Schaltungen an Knotenpunkten (Problem Fußgänger- und Radverkehr)
- Optimierung der „grünen Welle“ für 50 km/h

Geschwindigkeit

Vorgeschlagene Maßnahmen

- Reduzierung der Geschwindigkeit betroffenenzahlenabhängig

Stadtentwicklung

Vorgeschlagene Maßnahmen

- Unterscheidung zwischen gebauter und geplanter Stadt bei der Erstellung des Handlungskonzepts
- Änderung der Nutzungsmischung an Magistralen
 - o Große Nachfrage aus dem Bereich der Wohnungswirtschaft für diesen Bereich, kaum Industrie, Dienstleistung und Gewerbe

Oberziel

- Flächendeckende Unterschreitung der gesundheitsrelevanten Obergrenzen bei Lärmbelastungen (65 dB(A), tags, 55 dB(A) nachts)
- Insgesamt Reduzierung der Betroffenenzahlen in noch festzulegenden Prozentschritten

AG 2 Fluglärm

Moderation: Bettina Bachmeier

Experte: Herr Axel Schmidt, Umweltschutzreferent Flughafen Hamburg

Berichtersteller: Dr. Uwe Schacht (Lärminderungsplanung BSU)

(Anhang 4: Bildmaterial aus den Arbeitsgruppen)

Räumliche Schwerpunkte Fluglärm

- Durch das sternförmige Landen und Starten der Flugzeuge ist es überall in Hamburg laut.
- Nicht nur vom Flughafen Hamburg geht Lärm aus, sondern auch vom Flughafen der DASA (Finkenwerder). Dieser Lärm ist vor allem im Landkreis Harburg präsent.
- Vom Hamburger Hafen startet täglich ein Wasserflugzeug mit Rundflügen für Touristen. Der Lärm belastet vor allem die Wilhelmsburger.

Betroffene

- Bei den derzeitigen Start- und Landerouten sind in Hamburg 45.000 Menschen von Fluglärm betroffen. In Norderstedt sind es 7.500 Betroffene. Bei einer anderen Alternative der Routen wären viel mehr Menschen betroffen, sodass die derzeitigen Flugrouten am besten geeignet sind, die Betroffenenzahlen möglichst gering zu halten.

Mehrfachbelastung

- In Wilhelmsburg fühlt man sich zusätzlich zu Flug-, Straßen-, Schienen- und Fluglärm durch den Lärm von Veranstaltungen belästigt.
- Langenhorner Chaussee zusätzlich starke Belastung durch Straßenlärm

Strategische Ziele

- Siedlungsbeschränkung rund um den Flughafen
- Ein wirkliches Nachtflugverbot (22 bis 7 Uhr)
- Forschung:
 - o Aerodynamische Geräusche minimieren
 - o Lärm durch Triebwerke reduzieren
- Steuerliche Gleichbehandlung (Kerosin)
- Ständiger „Lärmtopf“ seitens des Flughafens für die Anwohner, aus dem Lärmschutzmaßnahmen finanziert werden
- Umlandgemeinden (Schleswig-Holstein) beteiligen
- Flughafen verlagern

Offene Punkte

- Eventlärm durch die IBA 2013
- Hafенlärm (*Anmerkung BSU: Zum Thema Hafенlärm gibt es einen Beirat, der bereits regelmäßig tagt*)
- Lärmbelastungen sollten auch gemessen und nicht nur berechnet werden

AG 3 Schienenlärm

Moderation: Margit Bonacker, konsalt GmbH

Berichterstattung: Marion Bing, Lärmkontor GmbH

(Anhang 4: Bildmaterial aus den Arbeitsgruppen)

Analyse

- Wendland: Hamburg Prüfwert für Aktionsplanung bei 65 / 55 dB(A) Tag / Nacht (Schwelle für Gesundheitsgefährdung laut Sachverständigenrat für Umweltfragen)
- Problem: Lärmanalyse aufgrund fehlender Kartierungsergebnisse nicht möglich, Lärmkarten vom EBA sollen ab Ende Juni vorliegen
- Kritik: schlechter Informationsfluss zu Daten der DB AG
- Räumliche Schwerpunkte: aus Vertretern der Interessenverbände:
 - o Altona (Sternschanze)
 - o Güterumgehungsbahn (Groß Borstel, Rahlstedt, Niendorf)
 - o Süderelbe (Wilhelmsburg, Harburg-Hausbruch)
- Hauptlärmverursacher: Güterbahn, Hafенbahn aber auch S-Bahn; U-Bahn / AKN weniger relevant
- Mehrfachbelastungen (+ Straße / + Flug) vorhanden
- Zusätzliche Auswirkungen bei Güterbahnen: Erschütterungen

Lösungsansätze

- Anordnung von lärmbedingten Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Brückenentdröhnung (Stahlbrücken)
- Schienenschmiereinrichtungen gegen Kurvenquietschen
- Schallschutzwände (Forschung: Niedrigschallschutzwände)
- Schallschutzfenster wenig hilfreich
- Schienenschleifen / Besonders überwachtes Gleis (kontinuierliche Schienenzustandsüberwachung)
- HPA: freiwilliges Lärmsanierungsprogramm
- HHA: Einsatz lärmarmer Fahrzeuge, Ausstattung mit Radabsorbieren bereits Praxis
- Umleitung lauter Züge nicht möglich, das Problem der Überlastung: Engpässe beseitigen
- Forschung DB AG zur Halbierung des Schienenverkehrslärms 2020 gegenüber 2000 (Geißner, Bahnumwelt-Zentrum):
 - o Niedrigschallschutzwände
 - o Einsatz absorbierender Fahrbahnen
 - o Ausstattung der Güterwagen mit Scheibenbremsen
 - o Radabsorber

Finanzierungsmöglichkeiten / Programme

- Bund: Lärmsanierungsprogramm der DB AG wird 2008/2009 neu priorisiert mit aktuellen Verkehrsdaten
- Bund: Finanzierung für Innovationsprojekte
- Zusammenschluss der Eigentümer zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen (Beispiel Güterumgebungsbahn)
- Lärmgesteuerte Trassenpreise (ähnlich wie beim Flugverkehr)
- Lärmfonds aus Lärmverursachern (gemeint sind hier die Firmen, die Güter auf die Schiene bringen, nicht Schienenbetreiber)

Nachfragen / Diskussion

Frau Garlipp möchte bei den Ergebnissen der AG „Straßenlärm“ unterstreichen bzw. ergänzen, dass genügend geeignete Parkplätze für Lastkraftwagen geschaffen werden sollten, damit diese nicht in ungeeigneter Weise in den Wohngebieten abgestellt werden müssen.

Herr Sachau merkt an, dass die Gutachter alle gemachten Vorschläge im Gutachten verarbeiten werden. Er selbst befürwortet die meisten Vorschläge ausdrücklich.

Verschiedene Initiativen beschwerten sich, dass sie von der Deutschen Bahn praktisch keine Informationen bekommen.

Herr Hester (Hamburger Hochbahn), verweist darauf, dass es einen gewissen Verlagerungseffekt beim Verkehrslärm von der Straße auf die Schiene gibt, wenn die Taktfrequenz der Bahnen erhöht wird.

Frau Garlipp weist auf das Problem hin, dass es zum Beispiel an vielen S-Bahnstrecken durch die Einführung eines durchgehenden Nachtverkehrs am Wochenende praktisch keinen ruhigen Tag mehr gibt.

Frau Dr. Schittko-Schlichting regt an, ein Förderungsprogramm zur Brückenentdröhnung bei der Bahn zu nutzen, das von Herrn Dr. Geßner (Eisenbahnbundesamt) im Gespräch erwähnt worden ist.

8. Fazit

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

Ende der Veranstaltung: 19:00 Uhr

Protokoll: Thomas Mietzner, konsalt GmbH

9. Anhang

Anhang 1: Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Anhang 2: siehe Präsentation Herr Sachau

Anhang 3: Präsentation Herr Popp

Anhang 4: Bildmaterial aus den Arbeitsgruppen