

Ergebnisprotokoll

Lärmaktionsplanung Neumünster

Termin: Dienstag, 2. Februar 2016, 19.00 bis 21.00 Uhr

Ort: Aula der Gesamtschule Brachenfeld

Teilnehmende: 12 Personen

Tagesordnung

- | | |
|----------------------|---|
| 18.30 Uhr | Eintreffen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer |
| 19.00 Uhr | Begrüßung und Bedeutung der Lärmaktionsplanung in Neumünster
<i>Ute Spieler, Stadt Neumünster, Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung</i> |
| 19.10 Uhr | Vorstellung des Ablaufs und Ziel der heutigen Veranstaltung
<i>Bettina Bachmeier, konsalt GmbH</i> |
| 19.20 Uhr | Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans
<i>Carsten Kurz, LÄRMKONTOR GmbH</i> |
| 20.00 Uhr | Rückfragen und Diskussion |
| 20.45 Uhr | Wie geht es weiter?
<i>Günther Jans, Stadt Neumünster, Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung</i> |
| ca. 21.00 Uhr | Ende |

1 Einführung

Die Besucher der Veranstaltung hatten bereits vor Veranstaltungsbeginn die Möglichkeit, sich über die Lärmbelastung in der Stadt Neumünster zu informieren. Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden ausgehängt, sowie eine Karte der Ruhigen Gebiete, die zukünftig vor Lärm geschützt werden sollen.

Begrüßung und Bedeutung der Lärmaktionsplanung

Ute Spieler, Stadt Neumünster

Frau Spieler, die Fachdienstleiterin der Stadtplanung Neumünster, begrüßt die 12 anwesenden Bürgerinnen und Bürger und bedankt sich für das Interesse.

Sie verweist auf den Anlass dieser Veranstaltung und berichtet vom bisherigen Vorgehen. Mit der Richtlinie 2002/ 49 / EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Union erstmalig ein Konzept vorgegeben, wie Lärmauswirkungen einheitlich zu erfassen sind (Lärmkartierung) und wie ihnen entgegengewirkt werden kann (Lärmaktionsplanung). Im Jahr 2008 wurde der erste Lärmaktionsplan beschlossen. Mit der aktuellen Lärmaktionsplanung wird das Thema nun weiter bearbeitet werden.

Vorstellung des Ablaufs und Ziel der heutigen Veranstaltung

Bettina Bachmeier, konsalt GmbH

Frau Bachmeier stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Sie berichtet, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie erlassen wurde, mit dem Ziel, dass Europa leiser werden soll. Zum Umgebungslärm gehören die Lärmarten Straßen-, Schienen-, Gewerbe- und Fluglärm. Auf Grundlage von Lärmkarten wird ein Lärmaktionsplan erstellt, der Vorschläge und Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Lärm enthält. Die Richtlinie sieht vor, dass die Öffentlichkeit nicht nur informiert, sondern auch gehört werden soll und sich aktiv beteiligen kann. Dabei gehen die Kommunen sehr unterschiedlich vor. Die Stadt Neumünster bietet zwei öffentliche Anhörungen dazu an.

Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans

Carsten Kurz, LÄRMKONTOR GmbH

Herr Kurz stellt einleitend die rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung vor und erläutert die akustischen Grundlagen. Anschließend stellt er den aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans vor und erläutert das Vorgehen bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans. Er zeigt besonders betroffene Gebiete auf (vor allem südlicher Bereich des Rings und Ausfallstraßen) und stellt mögliche Maßnahmen vor, die zu einer Lärminderung in diesen Bereichen beitragen können.

2 Rückfragen, Anmerkungen und Diskussion

Frage: Ist eine Lärminderung durch spezielle Asphalte bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h wirksam?

Eine Lärminderung ist durch spezielle Asphalte auch bei geringen Fahrgeschwindigkeiten wirksam und bringt ca. 2 bis 5 Dezibel Minderung. Diese Asphalte sind in Bezug auf Haltbarkeit momentan allerdings noch in der Erprobung, sodass man noch keine Aussagen zur Langlebigkeit treffen kann.

Frage: Lärm wird auch durch Rollgeräusche produziert. Wieviel können schallreduzierende Reifen daran ändern?

Eine Lärminderung kann durch schallreduzierende Reifen erzielt werden, dies zeigen Messwerte aus Forschungsprogrammen. Seit 2012 ist eine Dezibelangabe auf den Reifen verbindlich.

Frage: Wäre nicht eine ergänzende Messung angebracht, da so genauere und sicherere Ergebnisse erzielt werden können?

Ergänzende Messungen können die Berechnungen unterstützen. Die Erstellung eines Lärmaktionsplans nach EG-Umgebungslärmrichtlinie ist jedoch verpflichtend auf Grundlage von Berechnungen durchzuführen.

Frage: Gibt es eine Rückkopplung von hoher Lärmbelastung zu erhöhter Schadstoffbelastung?

Beide Arten der Belastung werden oft zusammen betrachtet. Der Fokus liegt bei der Lärmaktionsplanung allerdings ausschließlich auf dem Lärm.

Frage: Momentan befindet sich die Lärmaktionsplanung in Stufe II. Was wird die Stufe III beinhalten? Werden dann auch Innenstadtstraßen, die nicht so stark befahren sind, berücksichtigt?

Herr Jans erläutert, dass auch innerstädtische Straßen berücksichtigt werden könnten. Die Ratsversammlung müsste diesem Vorgehen zustimmen da es über die Vorgaben des § 47 d BImSchG hinausgeht und hierfür zusätzliche Haushaltsmittel bereitstellen.

Vorerst müssen die Vorschläge dieser Lärmaktionsplanung abgestimmt werden, hier ist auch der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) mit eingebunden. Die Widmung der Straße muss bei Maßnahmen berücksichtigt werden.

Frau Spieler ergänzt, dass bei diesem Treffen keine falschen Hoffnungen geweckt werden sollen. Es muss ein fachlich geeigneter Maßnahmenkatalog aufgestellt werden, der im weiteren Vorgehen noch abhängig von Dritten ist, die die Planung einschränken könnten.

Frage: Ist ein Handeln ohne den LBV möglich? Für welche Bereiche muss keine Abstimmung mit dem LBV vorgenommen werden?

Die originäre Baulast liegt beim LBV, da es sich bei den betroffenen Straßen um Bundes- und Landesstraßen handelt. Alle Vorschläge zu Maßnahmen müssen demnach mit dem LBV abgestimmt werden. Zudem gibt es Vorschriften zur Breite der Fahrbahnen und der Fuß- und Radwege, die eingehalten werden müssen. Hierdurch fallen einige Vorschläge (wie zum Beispiel nachträgliche Grünstreifen oder Bepflanzung auf den Gehwegen) bereits weg.

Anmerkung: In Neumünster wird der Verkehr auf die Hauptverkehrsachsen geleitet, was eine extreme Belastung dieser Straßenzüge darstellt.

Um ruhigere Wohngebiete zu schützen und um flüssigen Verkehr zu gewährleisten, wird der Verkehr bewusst auf die Hauptverkehrsachsen verlagert.

Anmerkung: S.24 „ Die Bearbeitung der Abschnitte 2 und 4 an der B430 steht noch aus“
→ Nach Angaben des LBV vom 7.10.2015 wurde der LBV noch nicht vom Bund beauftragt diese Abschnitte abzuwickeln.

Anmerkung:

- Auf vielen Straßen (z. B. Kieler Straße in Einfeld, Hansaring, Feldstraße) wird sich vor allem abends nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen gehalten. Das erhöht den Lärmpegel erheblich. Auf einen Antrag auf Zone 30 erhielt der Bürger keine Antwort. Er wünscht sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (mindestens nachts) und Starenkasten an den Ampeln (wie in Kiel oder Lübeck).
- In anderen Städten, z.B. Berlin, funktioniert die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf einigen Hauptverkehrsstraßen sehr gut. So ist auch eine erhöhte Sicherheit gewährleistet. Eine Problematik stellen jedoch künstlich errichtete Barrieren und nicht angepasste Ampelschaltung dar.
- In manchen 30-Zonen kommt es zu den Stoßzeiten zu Stop-and-Go-Verkehr.

Anmerkung:

- Die Ampelschaltungen zwischen der Kreuzung Hansaring / Wasbeker Straße und der Kreuzung Hansaring / Ehndorfer Str. (Eisenbahnbrücke) sollten angepasst werden. Bei der jetzigen Ampelschaltung ist die Grünphase nur mit erhöhter Geschwindigkeit (ca. 70 km/h) zu schaffen. In diesem Bereich entsteht demnach Straßenlärm durch überhöhte Geschwindigkeit. Auch hier wäre zusätzlich die Aufstellung eines Blitzgerätes angebracht.

Anmerkung:

- Eine individuelle Prüfung der betroffenen Wohneinheiten muss durchgeführt werden, da viele Häuser schon mit ausreichend guten Lärmschutzfenstern ausgestattet sind. Für die Haushalte, die trotz guter Fenster unter Lärm leiden, vor allem bei geöffnetem Fenster, müssen weitere Maßnahmen vorgesehen werden (an der Lärmquelle ansetzen).

Anmerkung:

- Es besteht nicht nur eine starke Beeinträchtigung durch Straßenlärm, sondern auch durch Fluglärm vom Hubschrauberlandeplatz am dem Friedrich-Ebert-Krankenhaus.
- Die Hubschrauber halten sich nicht an vorgegebene An- / Abflugkorridore und würden zudem bei nächtlichen Einsätzen in der Zeit zwischen Landung und Start das Triebwerk laufen lassen. Jährlich gibt es vom FEK aus bis zu 120 Flüge.
- Durch die Hubschrauber, die sehr dicht an den Dächern der umliegenden Häuser fliegen, sollen sich bereits Dachpfannen gelöst haben. Eine Verlagerung des Landeplatzes in Richtung des Gefahrenabwehrzentrums wäre sinnvoll.

Anmerkung:

- Nach der Verlegung der Fernwärmeleitungen im Hansaring gab es starke Erschütterungen, die noch im 2. Stock der Mietshäuser deutlich zu spüren sind. Hier ist ebenfalls zusätzlicher Lärm entstanden.

3 Weiteres Vorgehen

Herr Jans berichtet vom weiteren Vorgehen. Bis zum 19.2.2016 liegt der Entwurf des Lärmaktionsplans noch öffentlich aus. Im Weiteren werden die vorgetragenen Anregungen, die Protokolle aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ausgewertet. Auf Grundlage der Auswertung wird der endgültige Entwurf des Lärmaktionsplanes erstellt, der Anfang Juni von der Politik verabschiedet werden soll. Danach müssen die Maßnahmen des LAP mit den Städtischen Fachdiensten, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr und dem Eisenbahnbundesamt, das den LAP der Deutschen Bahn erstellt, abgestimmt werden. Daraus wird ein gemeinsames Konzept zur Lärminderung in der Stadt Neumünster erstellt.

4 Anlagen

- Präsentation konsalt GmbH
- Präsentation LÄRMKONTOR GmbH
- Präsentation Stadt Neumünster

Protokoll: Hanna Schweppe, Bettina Bachmeier, konsalt GmbH