

BUND Hamburg • Lange Reihe 29 • 20099 Hamburg

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Amt für Immissionsschutz und Abfallwirtschaft
Neuenfelder Str. 19
21109 Hamburg

**Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland**

Landesverband Hamburg e.V.
Lange Reihe 29, 20099 Hamburg

Neu! Tel. (040) 600 387 00

mail@bund-hamburg.de
www.bund-hamburg.de

Hamburg, 09.07.2021

Stellungnahme des BUND Hamburg zum Lärmaktionsplan (Dritte Stufe) im Rahmen der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der BUND Hamburg begrüßt die Vorlage des Entwurfs der dritten Stufe des Lärmaktionsplans für Hamburg als wichtigen Beitrag zum Schutz der Hamburger Bevölkerung vor gesundheitsschädigendem Lärm.

Gleichzeitig kritisiert der BUND das offensichtliche Desinteresse der BUKEA und des Senats am Thema Lärmaktionsplanung. So kritisierte der BUND bereits im Oktober 2018 in einem Brief an Umweltsenator Jens Kerstan, dass im Rahmen der Erstellung des neuen Entwurfs lediglich eine Informationsveranstaltung, nicht aber eine angemessene Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 47 d des BImSchG und der EU-Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG (Artikel 8) von der Umweltbehörde geplant war. Dazu kommt, dass die Fortschreibung des LAP gemäß der EU-Richtlinie bis zum 18.07.2018 hätte vorliegen müssen. Die rund 3-jährige Verzögerung ist nicht nachvollziehbar und stellt einen groben Mangel dar.

Ein weiterer grober Mangel ist, dass der Planentwurf einzelne Straßenabschnitte ohne wissenschaftliche Begründung bevorzugt bzw. benachteiligt. So werden in den jeweiligen Maßnahmenabschnitten lediglich die jeweiligen Lärmwerte genannt, Angaben zur Bevölkerungsdichte fehlen und müssen dringend nachgereicht werden sowie in die Priorisierung der Maßnahmen einfließen.

In diesem Zusammenhang stellt der BUND fest, dass es seit der letzten Fortschreibung des LAP außer der Einrichtung weniger Tempo-30-Zonen keine erkennbaren Maßnahmen gegeben hat, die mit der konkreten Lärmbelastung an den hoch belasteten Straßenabschnitten in Zusammenhang stehen. So gibt es mehrere sinnvolle Maßnahmen nach dem LAP 2013, deren Wirkungen von der BUKEA als „nicht quantifizierbar“ bezeichnet werden. Dies drückt in der Mehrheit der Fälle aber lediglich die mangelnde Bereitschaft der Behörde aus, die Maßnahmen mit Indikatoren zu belegen und die Wirkungen daran zu messen.

Anerkannter Verband nach dem Hamburger Naturschutzgesetz

Geschäftskonten:

BUND: Hamburger Sparkasse
IBAN: DE19 2005 0550 1230 1259 48
BUNDjugend: Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE36 2512 0510 0001 5644 00

Spendenkonten:

Hamburger Sparkasse (BIC: HASPDEHHXXX)
IBAN: DE21 2005 0550 1230 1222 26
Bank für Sozialwirtschaft (BIC: BFSWDE33HAN)
IBAN: DE09 2512 0510 0001 5644 01

Spenden an den BUND sind steuerlich absetzbar, **Erbschaften** und **Vermächtnisse** sind von der Steuer befreit.
Gerne geben wir Ihnen weitere Informationen.

Die Kritik im Einzelnen

Die Tatsache, dass sich die Ergebnisse der Lärmkartierungen von 2012 und 2017 nicht vergleichen lassen, ist nicht nur bedauerlich, sondern für die Überprüfbarkeit der Wirkung realisierter Maßnahmen extrem nachteilig. Ohne eine entsprechende Vergleichbarkeit lassen sich keine quantitativen Aussagen zum möglichen Erfolg der bisherigen Lärmaktionsplanung treffen. Dies mag im Sinne der Verfasser sein, darf aber nicht dazu führen, dass die Erfolge als gegeben betrachtet werden.

Lärm durch Straßenverkehr

➤ Fahrbahnbeläge

Durch den Einsatz spezieller Straßenbeläge besteht ein hohes Lärminderungspotenzial. Im optimalen Fall sind Einsparungen von bis zu 10 dB(A) möglich. Hinzu kommt, dass die Beseitigung von Fahrbahnschäden und die Erneuerung von Fahrbahnbelägen nicht nur die Schallemissionen durch den Straßenverkehr reduziert, sondern auch die Bedingungen für den Radverkehr verbessert. Derzeit werden Fahrbahnbeläge allerdings nur eingesetzt, wenn eine Straße ohnehin saniert wird. Künftig muss auch der Lärmschutz als Sanierungsgrund gesehen werden, wenn sich keine anderen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm anbieten.

Im Falle von Kopfsteinpflasterstraßen sollte, wenn der vollständige Austausch des Straßenpflasters aus Denkmalschutzgründen abgelehnt wird, die Möglichkeit zum Schleifen und Verfugen des Pflasters geprüft werden. In Kombination mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist diese Maßnahme sehr effektiv.

Leider sind die Ergebnisse der vorgenommenen Vorprüfung bekannter Kopfsteinpflasterstraßen in den vorliegenden Unterlagen nicht enthalten. Die Information darüber, welche Straßen mit welchem Ergebnis geprüft worden sind, muss an dieser Stelle ergänzt werden.

➤ Einrichtung von Radverkehrsanlagen

Die Einrichtung zusätzlicher und die Erweiterung bestehender Radverkehrsanlagen ist eine multifunktionale Maßnahme, die viele positive Effekte für die Reduzierung von Straßenverkehrslärm, des MIV sowie zur Förderung des Radverkehrs entfalten kann. Es darf jedoch nicht bei der bloßen Reduzierung der Fahrbahnbreite durch die Einrichtung eines Schutzstreifens bleiben. Sowohl unter dem Aspekt der Lärminderung als auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sollte die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an mehrspurigen Straßen durch die Reduzierung von Fahrspuren erfolgen. Mehrspurige Straßen sind in der Regel von einer höheren Verkehrsbelastung und damit auch von einer höheren Lärmbelastung geprägt, weshalb ihnen im Kontext der Lärmaktionsplanung besondere Aufmerksamkeit zuteilwerden sollte. Auf einspurigen Straßen sollte die Markierung von Radfahrstreifen gegenüber Schutzstreifen vorgezogen werden.

➤ Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Die Einführung von Tempo-30-Zonen und Strecken ist eine besonders kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme. Die Tatsache, dass diese Maßnahme seit 2013 erst auf vier Strecken realisiert wurde, ist weder nachvollziehbar noch verhältnismäßig. Auch die geplante Umsetzung auf weiteren Strecken erst ab 2024 ist nicht akzeptabel. Eine Notwendigkeit zur Abstimmung der Maßnahme mit dem Nachtbussystem ist ebenfalls nicht nachvollziehbar, da auf den kurzen Abschnitten mögliche Verzögerungen im Fahrplan nicht ins Gewicht fallen.

Lärminderung und Filterung von Luftschadstoffen bei. Vor diesem Hintergrund sollten eine strategische Straßenraum- und Bauwerksbegrünung weiter vorangetrieben werden.

➤ ÖPNV Ausbau

Beim Ausbau des ÖPNV-Netzes sollten zusätzliche Streckenabschnitte berücksichtigt werden.

Die Linie U4 wird derzeit entlang der Manshardtstraße ausgebaut. Die Erschließung allein der Horner Geest wird als nicht ausreichend bewertet. Stattdessen sollte die Linie U4 bis nach Jenfeld fortgeführt werden, um weitere Großwohnsiedlungen und damit zahlreiche Hamburger*innen an die U-Bahn anzuschließen.

Eine weitere Forderung für den ÖPNV besteht im Ausbau der Linie U2. Im Hamburger Osten wird ein wesentlicher Anteil des Straßenverkehrs durch Pendler*innen erzeugt. Mit dem Ausbau der U2 bis nach Glinde könnten stark frequentierte Straßen entlastet werden.

➤ Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung

Die übergeordnete Zielsetzung der Lärmaktionsplanung besteht auch in einer umfassenden Reduzierung des MIV.

In diesem Zusammenhang ist es nicht mehr zeitgemäß, dass PKW im öffentlichen Raum nahezu kostenlos abgestellt werden dürfen. Insbesondere im innerstädtischen Bereich muss die Nutzung des MIV deshalb durch eine empfindliche Preisgestaltung und den sukzessiven Rückbau von Parkplätzen deutlich unattraktiver gemacht werden. Im Bereich des Anwohnerparkens ist eine gestaffelte Vignettengebühr pro Haushalt einzuführen, sodass Haushalte mit mehreren PKW auch stärker zur Kasse gebeten werden.

Nur so und in Kombination mit den Maßnahmen zur Stärkung von Radverkehr und ÖPNV kann eine maßgebliche Reduzierung von Parksuchverkehr, MIV und ruhendem Verkehr insgesamt erreicht werden. Die derzeitige Preisgestaltung der Parkraumbewirtschaftung ist jedoch nicht dazu geeignet.

➤ Städtebauliche Maßnahmen

Der Lückenschluss in der Bebauung führt zur Lärminderung rückwärtiger Bereiche. Innerhalb der "Straßenschluchten" können sich jedoch durch Mehrfachreflexionen 3-4 dB(A) höhere Lärmpegel ergeben. Vor diesem Hintergrund muss die laufende Auseinandersetzung um die Entwicklung der Magistralen aus verschiedenen Perspektiven geführt werden. Hier fordert der BUND, verschiedene Maßnahmen sinnvoll zu kombinieren.

Darüber hinaus muss die Planung autoarmer Quartiere stärker in den Fokus genommen werden. Aktuell gibt es nur wenige Bauvorhaben, die dazu konzeptionelle Ansätze beinhalten. Gerade im Wohnumfeld und insbesondere im Neubau besteht die Möglichkeit, wesentliche Stellschrauben zu einer bewussteren Pkw-Nutzung und letztlich zur Reduzierung des MIV anzusetzen. Autoarme Quartiere mit stark reduziertem Stellplatzschlüssel und guter Anbindung an den ÖPNV sollten in Zukunft zur Regelplanung werden.

In den kommenden Jahren werden zahlreiche Planungen in Wilhelmsburg realisiert, neue Wohngebiete entstehen und die Anforderungen an den ÖPNV im Hamburger Süden steigen. Diesen Entwicklungen wird allerdings bislang beim ÖPNV-Ausbau nicht ausreichend Rechnung getragen. Ohne eine entsprechende Berücksichtigung muss mit einem enormen Verkehrsaufkommen ausgelöst durch die neuen Quartiere gerechnet werden. Ein wesentlicher Bestandteil zur Entlastung, Lärminderung und zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsplanung wäre die Fortführung der U4 nach Wilhelmsburg. In den aktuellen Planungen sollten dafür umgehend Flächen für den Trassenbau und ein U-Bahnanschluss für die neuen Quartieren integriert werden.

Lärm durch Flugverkehr

Die nach der Lärmkartierung dargestellte Anzahl der von Fluglärm Betroffenen wird in Anlehnung an die ULR lediglich rechnerisch ermittelt. Diese rechnerische Ermittlung weicht jedoch erheblich vom tatsächlichen Belastungsbild ab. Das zeigt sich besonders am Beispiel des Flughafens Berlin Tegel (TXL). Die Lärmkartierung für den Berliner Lärmaktionsplan 2013-2018 hat für den Flughafen Berlin Tegel tagsüber 20.500 Betroffene und in der Nacht 9.000 Betroffene ausgewiesen – das entspricht der im LAP Hamburg dargestellten Situation. Die Berliner Umweltbehörde hat später im Zuge der Diskussion um die Schließung des Flughafens Berlin Tegel, basierend auf 185.464 Flugbewegungen im Jahr 2016, im Einzugsbereich des Flughafens 275.800 Menschen als von Fluglärm Betroffene ermittelt, mithin fast 14-mal mehr als im LAP errechnet. Ausgehend von den durchschnittlich rund 150.000 Flugbewegungen am Hamburger Flughafen und den geografischen Unterschieden ist für den Einzugsbereich des Hamburger Flughafens von einer realistischen Anzahl der von Fluglärm Betroffenen zwischen 100.000 bis 150.000 Menschen auszugehen. Eine wertende Abschichtung der von Fluglärm Betroffenen zu den vom Verkehrslärm Betroffenen ist unzulässig. Der BUND Hamburg fordert insoweit eine dem realistischen Belastungsbild entsprechende Ermittlung der Anzahl der von Lärm Betroffenen, anhand der tatsächlichen Lärmwerte.

Der BUND Hamburg kann die „erfolgreichen Maßnahmen zur Eindämmung des Fluglärms“ nicht erkennen. Die Belastungssituation ist nicht besser, sondern schlechter geworden. Die Fluglärmenschutzbeauftragte hat in ihrem 3. Jahresbericht vom 17.11.2020, Drs. 22/2220, Seite 5, ausgeführt, „dass die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels aus 2019 im Vergleich an den meisten Messstellen über denen von 2014 liegen, vor allem in der Nacht sind die Werte teilweise deutlich höher.“

Der BUND Hamburg fordert für den innerstädtisch gelegenen Hamburger Flughafen ein konsequentes Nachtflugverbot von 22 Uhr bis mindestens 6 Uhr. Der Schutz der Bevölkerung in Hamburg muss Vorrang haben, wie dieses auch im Tenor des Luftverkehrsgesetzes festgeschrieben ist. Das Nachtflugverbot ist in Anbetracht des überdeutlichen Lärmanstiegs zielführend und verhältnismäßig. Lediglich 6 % der Betriebszeit und 3 % der Flüge wären von dieser Einschränkung betroffen.

Aus Gründen des Lärm- und Klimaschutzes fordert der BUND Hamburg für den innerstädtischen Flughafen ein Ende der Ausbau- und Erweiterungsplanung. Für Hamburg und die norddeutschen Luftverkehrsstandorte ist ein integriertes klima- und anwohnerverträgliches Luftverkehrskonzept dringend erforderlich. Konsequenterweise an den Klima- und Lärmschutzziele orientiert, müssen wirksame Maßnahmen gegen einen weiteren Zuwachs des Luftverkehrs enthalten sein. Gemeinsames Ziel muss die Verlagerung von Flugverbindungen auf die Schiene sein, insbesondere die Kurzstrecke.

Der BUND Hamburg fordert die vollständige Internalisierung der externen Umweltkosten in die Entgeltstruktur des Hamburger Flughafens. Die bereits vorhandenen Lärmzuschläge sind noch weiter ausprägen, um einen spürbaren Anreiz zu vermitteln, die leisesten Flugzeuge zu nutzen. Die aktuell ausgesetzten Lärmschutzentgelte, zur Refinanzierung von Maßnahmen des Lärmschutzes, sind unverzüglich zu aktivieren und an die finanziellen Erfordernisse anzupassen. Die Entgelte am Hamburger Flughafen sind um Anreize fortzuentwickeln, die zu einer Vermeidung von Kurzstreckenflügen und zu einer Verlagerung auf die Schiene führen.

Festlegung ruhiger Gebiete

Die Ausweisung ruhiger Gebiete, die vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden sollen, ist in einer Großstadt, die auch besonders stark von Lärm betroffene Gebiete aufweist, besonders wichtig. Es fällt

auf, dass eine große Diskrepanz besteht zwischen den 74 ermittelten potenziellen Gebieten als Ergebnis der beauftragten Untersuchung durch ein Ingenieurbüro und den schließlich 15 festgesetzten Gebieten. Die genannten Kriterien zur Auswahl ruhiger Gebiete erscheinen nachvollziehbar. Eine Erläuterung, weshalb eine derart große Anzahl der Potenzialflächen schließlich dennoch durch das Raster fällt, fehlt. Diese sollte an hier nachträglich ergänzt werden.

Nicht nachvollziehbar erscheint, dass Kleingartenanlagen nicht berücksichtigt wurden. Viele Kleingartenanlagen dienen nicht nur den Kleingärtner*innen selbst als Rückzugs- und Erholungsraum in der Stadt, sondern werden vielfach auch von Besucher*innen zu Erholungszwecken aufgesucht, etwa zum Spaziergehen. Damit weisen sie eine Bedeutung auf, die über die Nutzung der Parzellen durch die Pächter*innen hinausgeht. Diese Flächen sollten unbedingt in die Prüfung zur Ausweisung ruhiger Gebiete einbezogen werden.

Es ist nicht definiert, welche Maßnahmen zum Schutz dieser Gebiete ergriffen werden sollen. Es heißt, dass es keine gesetzliche Konkretisierung bzgl. der Anforderungen zum Schutz ruhiger Gebiete gibt (S. 7). Nichtsdestotrotz erscheint eine Ausweisung dieser Flächen wenig sinnvoll, wenn damit lediglich eine Berücksichtigung im Rahmen zukünftiger Bauleitplanverfahren erreicht wird. Eine Berücksichtigung von Gebieten, die eine besondere Bedeutung als Rückzugs- und Erholungsort für Mensch und Natur aufweisen, sollte ohnehin im Rahmen der Umweltprüfung eines regelhaften Bebauungsplanverfahrens erfolgen. Ohne definierte Maßnahmen, die dazu geeignet sind, diese Gebiete tatsächlich vor einer zunehmenden Lärmbelastung zu schützen, stellt die Ausweisung ruhiger Gebiete keine Maßnahme zur Verbesserung der Lärmsituation in der Stadt dar. Hier besteht Nachbesserungsbedarf. Die ruhigen Gebiete sind rechtlich so zu verankern, dass sie in den B-Plänen und Planfeststellungen zu schützen sind, insbesondere vor Straßenlärm.

Umsetzungsstand des Lärmaktionsplans 2013

Alle bereits vorgenommenen Maßnahmen aus dem LAP 2013 beschränken sich auf die Beschreibung des Outputs, also der durchgeführten Maßnahmen. Eine Bewertung auf Outcome-Ebene, geschweige denn auf der Impact-Ebene findet nicht statt. An dieser Stelle soll noch einmal betont werden, dass eine potenziell erreichte Lärminderung seit dem LAP 2013 nicht quantifiziert wird. Es fehlen belastbare Nachweise und konkrete Zahlen, die eine Bewertung der bislang umgesetzten Maßnahmen ermöglichen.

➤ Erhaltungsmanagement

Es wurde offensichtlich kein einziger Fahrbahnbelag aus Lärmschutzgründen ausgetauscht, sondern nur aufgrund ohnehin fälliger Erhaltungsmaßnahmen. Auch künftig ist diesbezüglich keine Priorisierung beabsichtigt.

➤ Herabsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten

Die Umsetzung auf nur 4 Abschnitten und die Anordnung für 10 weitere Abschnitte von insgesamt 24 geprüften Abschnitten ist nicht nachvollziehbar. Die Vermutung liegt nahe, dass die geteilten Zuständigkeiten zwischen Innenbehörde und Verkehrsbehörde die Umsetzung ausbremsen.

➤ Aktivitäten gegen Autoposer

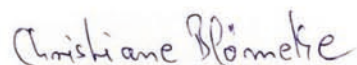
Einrichtung der SOKO ist positiv zu bewerten. Jedoch kam diese leider erst nach deutlicher Zunahme der Beschwerden. Aufgrund der Online-Befragung 2018 werden auch Motorräder und Mopeds als besonders störend empfunden. Leider gibt es dazu bisher keinerlei Maßnahmen.

Schlussbemerkung

Abschließend ist festzuhalten, dass die Fortschreibung zur Lärmaktionsplanung in der vorliegenden Fassung gravierende Mängel aufweist. Der BUND kritisiert insbesondere die fehlende Vergleichbarkeit der durchgeführten Lärmkartierungen, die fehlende Evaluierung realisierter Maßnahmen, die fehlende Quantifizierung von Ergebnissen sowie den aktuellen Umsetzungsstand des LAP 2013. In dieser Form ist auch der neue Entwurf nicht dazu geeignet, umfassende Verbesserungen der Lärmsituation in Hamburg zu erreichen.

Ein großes Hindernis für einen wirksamen Lärmschutz ist die zersplitterte Zuständigkeit der Behörden BUKEA, BVM und der BIS. Der BUND fordert eine behördenübergreifende Arbeitsgruppe, die unter Einbeziehung von Sachverständigen konkrete und schnell wirksame Lösungen für die besonders von Lärm betroffenen Gebiete erarbeitet und jährlich einen Sachstandsbericht erstellt. Weitere fünf Jahre ohne nennenswerte Entlastung für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger darf es nicht geben.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Blömeke, BUND-Landesvorsitzende