

Fortschreibung Lärmaktionsplan Potsdam 2016

1. Öffentlichkeitsveranstaltung

Protokoll

Datum: 19.04.2016
Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr
Ort: Rathaus Potsdam
Teilnehmer: 15 Bürgerinnen und Bürger
Vertreter der Landeshauptstadt Potsdam
Vertreter des Gutachterbüros SVU Dresden

Sachverhalt:

- 1) Begrüßung und Eröffnung der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Herrn Schmah sowie Vorstellung des generellen Projektablaufes.
- 2) Fachvortrag durch Herrn Schönefeld vom Gutachterbüro SVU-Dresden mit folgenden Themenschwerpunkten:
 - a) Grundlagen und Ziele des LAP
 - b) Ergebnisse Lärmkartierung
 - c) Konfliktschwerpunkte
 - d) Maßnahmenstrategie zur Lärminderung
- 3) In der anschließenden Diskussion wurden folgende Fragestellungen und Hinweise erörtert bzw. diskutiert:
 - a) Statement: Die sektorale Betrachtung der einzelnen Lärmarten ist nicht zielführend. Die Betroffenheiten aus mehreren Lärmquellen werden damit nicht adäquat abgebildet.
Antwort: Aktuell ist im Rahmen der Lärmkartierung kein entsprechendes Verfahren zur Gesamtlärbetrachtung vorgesehen. Ein entsprechendes Verfahren ist im Rahmen der Fortschreibung der RLS-90 in Diskussion. Im Zuge des Lärmaktionsplanes wird eine Überlagerung der Immissionssituation vorgenommen. In einem zusätzlichen Kapitel wird auf die entsprechenden Mehrfachbelastungen eingegangen.
 - b) Statement: Im Umfeld der Charlottenstraße bestehen erhebliche Belästigungen durch die medizinischen Rettungsfahrzeuge. Der Einsatz der Sirenen erfolgt

unnötigerweise zu allen Tages- und Nachtzeiten. Hier sollte administrativ eingegriffen werden. Parallel bilden auch die hohen Fahrgeschwindigkeiten, die auf dem Gleiskörper im Zuge der Berliner Straße gefahren werden ein Problem. Weitere Lärmbelastungen ergeben sich durch die Rettungshubschrauber.

- c) Frage: Welche Grenzwerte gelten für bestehende Straßen?

Antwort: Sofern keine wesentlichen Änderungen stattfinden, gibt es für bestehende Straßen keine rechtsverbindlich einzuhaltenden Grenzwerte. Für Straßen in Baulast des Bundes existierten lediglich im Rahmen der Lärmsanierung Grenzwerte. Hierbei handelt es sich allerdings um eine freiwillige Leistung des Bundes in Abhängigkeit von der Haushaltslage.

Eine Eingriffsmöglichkeit im Bestandsnetz bildet verkehrsrechtliche Maßnahmen (Verkehrsbeschränkungen gemäß §45 StVO). Für diese existieren Orientierungswerte als Grundlage für eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der jeweils zuständigen Verkehrsbehörden.

- d) Statement: Die berechneten Werte entsprechen nicht der Realität, da die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Dies ist beispielsweise in der Zeppelinstraße der Fall.
- e) Hinweis: Hinsichtlich des Straßenbahnlärms ist zu berücksichtigen, dass die Einzelpegel der vorbeifahrenden Fahrzeuge deutlich lauter sind, als die im Rahmen der Lärmaktionsplanung verwendeten Mittelungspegel. Die Stadt sollte auch beim Straßenbahnverkehr Geschwindigkeitsbegrenzungen in Erwägung ziehen.

Antwort: Die aktuellen Berechnungsverfahren sehen eine Betrachtung von Mittelungspegeln vor. Das Thema Spitzenpegel wird als wichtiger Hinweis für die weiterer Bearbeitung mitgenommen.

- f) Frage: Können auch andere Lärm Aspekte, wie beispielsweise das Glockenspiel in der Dortustraße, im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.

Antwort: Grundsätzlich können und sollen im Beteiligungsverfahren alle Hinweise zum Thema Lärm eingebracht werden. Diese werden entweder direkt in die Planerarbeitung einbezogen oder aber im Rahmen des normalen Verwaltungshandelns im Umweltamt gesichtet und berücksichtigt.

- g) Frage: Wird der Zustand der Fahrbahnoberfläche berücksichtigt?

Antwort: Eine Berücksichtigung im Berechnungsverfahren erfolgt nicht. Allerdings bildet die Erfassung von Bereichen mit schlechten Fahrbahnoberflächen einen wichtigen Bestandteil der Vor-Ort-Datenanalyse, um anschließend konkrete Fahrbahnsanierungsmaßnahmen ableiten zu können.

- h) Statement: Für die Zeppelinstraße ist zu berücksichtigen, dass im Zuge der linken Fahrspuren jeweils keine ebene Fahrbahnoberfläche existiert, sondern ein gepflasterter Bahnkörper existiert. Gerade auf diesem wird besonders schnell gefahren. Es ist nicht verständlich, dass hier keine Geschwindigkeitsüberwachung umgesetzt werden kann.

Antwort: Das Problem ist bekannt. Planerisch gibt es hier bereits konkrete Vorstellungen und Ansätze (Veränderung der Straßenraumaufteilung, Geschwindigkeitsbegrenzungen), um die Situation zu verbessern. Aber in der konkreten Umsetzung müssen derartige Maßnahmen auch durch die Stadtpolitik unterstützt werden.

- i) Frage: Welche Geschwindigkeit ist Grundlage für die Lärmberechnungen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder die tatsächliche Geschwindigkeit?

Antwort: Im Berechnungsverfahren wird mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gerechnet. Hierbei sind wir an Berechnungsvorgaben gebunden. Aber wir werden auf diese Differenzen hinweisen.

- j) Statement: Weitere Lärmschwerpunkte bilden der Knotenpunktbereich Berliner Straße / Nutheschneelstraße sowie der Straßenzug am Nuthedamm (insbesondere Schwerverkehr vom Kirchsteigfeld in der Zufahrt zur STEP).

- k) Statement: Heinrich-Mann-Allee zwischen Staatskanzlei und Friedhofsgasse bildet der Straßenbahnlärm ein Problem. Aufgrund der ohnehin regelmäßig an den Haltestellen bestehenden Haltenotwendigkeiten sollte geprüft bzw. angestrebt werden, auch für die Straßenbahnen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 bzw. 40 km/h vorzusehen. Die Zeitverluste der Straßenbahn sind im Vergleich mit der zu erwartenden Lebensqualitätsverbesserungen für die Anwohner gering.

Zudem ist für den entsprechenden Abschnitt eine deutliche bauliche Veränderung geplant. Die Straßenbahn soll dabei noch dichter an die Wohnbebauung heranrücken. Ein Alternativvorschlag ist, die Straßenbahn auf die Seite der Staatskanzlei zu verlagern, dort wohnt keiner.

Weiterhin sollte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans die bestehende Formulierung, dass Straßenbahnlärm im Sinne der gesamtstädtischen Lärminderungsstrategie in Kauf genommen werden muss, im Rahmen der Fortschreibung revidiert werden.

Antwort: Die Thematik wird für die weitere Bearbeitung mitgenommen. Hinsichtlich des Straßenbahnverkehrs ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese im gesamtstädtischen Kontext eine wichtige Rolle spielt und im Vergleich ein relativ leises Verkehrsmittel ist. Dies heißt nicht, dass es keine stark vom Straßenbahnlärm betroffenen Anwohner gibt.

- l) Frage: Wird beim Thema Industrielärm der Hafen mit berücksichtigt? Die Landstromversorgung wird nicht genutzt. Stromaggregate laufen den ganzen Tag. Es gibt Lautsprecherdurchsagen auch abends und nachts.

Antwort: Der Hafenstandort zählt nicht zu den verpflichtend beim Industrielärm zu betrachtenden Anlagen. Die Thematik ist bei der Stadtverwaltung bekannt und auf der eigenen Agenda. Auch hinsichtlich der Landstromversorgung gibt es bereits Gespräche.

- m) Statement: Die L902 in der Ortslage Grube war schon Bestandteil im letzten LAP, allerdings sind in den letzten Jahren keine Veränderungen erfolgt. Es gibt parallel

Verkehrssicherheitsprobleme. Dies wurde auch bereits im LKW-Führungskonzept herausgearbeitet. Es wird eine Durchfahrtsbeschränkung für den Schwerverkehr angeregt. Zumindest für die Zeit der Bauvorhaben wäre eine entsprechende Beschränkung dringend geboten.

- n) Statement: Die Tram sollte nicht über den Lärm gegen den Pkw ausgespielt werden. Vielleicht ist in der Heinrich-Mann-Allee auch der Unterbau das Problem. Probleme im Unterbau bestehen z. B. auch in der Forststraße.
- o) Statement: Auch die Thematik der Durchsagen an den Bahnhöfen sollten berücksichtigt werden. Auch abends und nachts sind die Durchsagen über hunderte von Metern zu berücksichtigen.
- p) Statement: Die Stadt Potsdam ist viel zu Pkw-freundlich.
- q) Frage: Warum wird die umweltorientierte Verkehrssteuerung nicht genutzt? Warum fehlt diese Maßnahme hier? Sie sollte einbezogen werden.

Antwort: In der aktuellen Veranstaltung ging es um die bestehende Lärmsituation und die generellen Lärmstrategien. Konkrete Maßnahmen werden erst in der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung im September vorgestellt. Deshalb wurde die umweltorientierte Verkehrssteuerung nicht konkret erwähnt.

- r) Statement: Auch die Nedlitzer Straße im Bereich der Insel Neu Fahrland / Amundsenstraße bildet eine Lärmkonfliktbereich.
- s) Statement: Im Bereich der Nutheschneelstraße an der Auffahrt Rudolf-Breitscheid-Straße wurde zwar einiges umgebaut, allerdings ist die Wirkung der Lärmschutzwand nicht zufriedenstellend. In den oberen Etagen hat man das Gefühl, es ist nach der Sanierung sogar lauter geworden. Eine mögliche Ursache könnte sein, dass nach dem Umbau die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h angehoben worden ist.

Zudem ist die ca. 8 m hohe Wand trotz angrenzendem Sanierungsgebiet nicht gestaltet oder begrünt worden. Auch hier sollte maßnahmensseitig angesetzt werden.

- t) Statement: Ein weiteres wesentliches Lärmproblem bilden Motorradfahrer.
- u) Statement: Das Thema Sensibilisierung und Bewusstsein sollte bei der Maßnahmenkonzeption eine wichtige Rolle spielen. Auch der Aspekt Motivanzeigen sollte eine stärkere Rolle spielen.
- v) Frage: Wann werden die Dokumente zum aktuellen Lärmaktionsplan im Internet veröffentlicht?

Antwort: Die nächste Öffentlichkeitsveranstaltung soll im September stattfinden. Dann wird auch bereits der Entwurf des Endberichtes vorliegen, welcher Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung enthält. Dieser wird 10 Tage vor der Veranstaltung veröffentlicht.

- w) Hinweis: Die Informationen waren im Stadtportal wenige Tage vor der Veranstaltung nicht mehr bzw. schlecht zu finden.

Antwort: Aufgrund der Vielzahl von Pressemitteilungen ist die Ankündigung zur Veranstaltung leider auf der Seite nach unten gerutscht. Eine Ankündigung der Veranstaltungen wird i. d. R. 14 Tage vorher und einer erneuten Information direkt am Wochenende vorher erfolgen.

x) Frage: Wer gehört der projektbegleitenden Arbeitsgruppe an.

Antwort: Die projektbegleitende Arbeitsgruppe besteht aus Fachkollegen aus den städtischen Ämtern (Tiefbauamt, Verkehrsbehörde), dem Landesamt für Umwelt, Verbänden und Vertretern aus der Politik.

Der Lärmaktionsplan soll zum Ende von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden. Vorher wird eine öffentliche Auslegung über den Zeitraum von 4 Wochen erfolgen.

4) Zum Abschluss der Veranstaltung informiert Herr Schmäh über die Feedbackmöglichkeiten zum Lärmaktionsplan. Es wurde eine Internetumfrage gestartet. Diese ist unter Bürgerbeteiligung / Lärmaktionsplan zu finden.

Herr Schmäh dankt allen Anwesenden für die intensive und konstruktive Diskussion.

Aufgestellt: Dresden, den 09.05.2016



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld