

Fortschreibung Lärmaktionsplan Potsdam 2016

Protokoll

Datum: 21.09.2016
Uhrzeit: 18:00 – 19:30 Uhr
Ort: Freiland
Teilnehmer: 1 Bürger sowie verschiedene Vertreter von Interessenverbänden, politischen Parteien sowie der Stadtverwaltung

**Betreff: 2. Öffentlichkeitsveranstaltung
Vorstellung Maßnahmenkonzept**

Sachverhalt:

Begrüßung und Moderation der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Herrn Jonas.

- 1) Einführung in die Thematik durch Herrn Schmäh.
- 2) Fachvortrag von Herrn Schönefeld mit folgenden Themenschwerpunkten:
 - a) Einleitung
 - b) Zusammenfassung der Bestandsanalyse
 - c) Maßnahmenkonzept zur Lärminderung
 - d) Fazit
- 3) In der nachfolgenden Diskussion wurden folgende Themen und Fragestellungen erörtert bzw. diskutiert:
 - a) **Verbindlichkeit**
Von Herrn Schmäh wird erläutert, dass die Maßnahmen mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung eine gewisse innerbehördliche Verbindlichkeit haben. Da der Beschluss des Lärmaktionsplanes unter Finanzierungsvorbehalt erfolgt, besteht jedoch keine Verbindlichkeit hinsichtlich der Umsetzung.
 - b) **Heinrich-Mann-Allee**
Bürgerstatement bzw. -frage: Die gleichberechtigte Betrachtung der Lärmquellen wird begrüßt. Ziel der EU-Richtlinie ist es Lärm zu reduzieren. Es besteht die Sorge, dass durch die geplanten Maßnahmen zur Veränderung der Straßenbahnführung in der Heinrich-Mann-Allee (Verschiebung in Richtung der Bebauung) mehr Lärm

entsteht. Weiterhin ergeben sich durch die Verlagerung des MIV zum Umweltverbund potenzielle Mehrbelastungen durch den Straßenbahnverkehr. Der Straßenbahnlärm in der Heinrich-Mann-Allee ist deutlich störender als der durch den Kfz-Verkehr verursachte Lärm. Es besteht wenig Vertrauen in die Lärminderungswirkung neuer Gleisanlagen bzw. des geplanten Grüngleises. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit für den Kfz- und Straßenbahnverkehr zumindest in der Nacht wäre wünschenswert. Dies ist nicht ausschließlich eine rechtliche sondern auch eine politische Frage. Hier müssen sich die Stadt und die Politik entscheiden, ob sie etwas für den Gesundheitsschutz der Bürger tun möchte. Die entstehenden Fahrzeitverlängerungen sind gering.

Ein Problem ist weiterhin, dass der Lärm nicht gemessen sondern lediglich berechnet wird. Die Betroffenheiten entstehen aber durch Einzelereignisse und nicht durch eine Dauerbelastung.

Antwort: Hinsichtlich der Thematik der Lärmberechnungen wird von Herrn Schönefeld geantwortet, dass für die Bewertung der Lärmsituation tatsächlich ausschließlich berechnete Werte ausschlaggebend sind. Lediglich beim Industrie- und Gewerbelärm bestehen hier Ausnahmen. Hintergrund ist, dass eine gesamtstädtische Betrachtung auf Basis von Messungen nicht möglich ist. Die ausschließliche Betrachtung von Mittelungspegeln bildet tatsächlich ein zentrales Problem insbesondere beim Schienenlärm. Die Belastungsspitzen werden nicht ausreichend abgebildet. Eine Maximalpegelbetrachtung wäre hier zielführender. Allerdings ist eine solche Regelung in den Rechenvorschriften aktuell nicht absehbar.

Von Herrn Volkmann wird erläutert, welche Baumaßnahmen geplant sind. Grundsätzlich ist im Zusammenhang mit den Umplanungen zum Leipziger Dreieck auch eine Neugestaltung des unmittelbar anschließenden Abschnittes der Heinrich-Mann-Allee geplant. In der aktuellen Vorzugsvariante werden die Straßenbahngleise tatsächlich etwas in Richtung der Wohnbebauung herangerückt. Dafür verlagert sich allerdings der Kfz-Verkehr in Richtung der Staatskanzlei. Die geäußerten Bedenken sowie die Auswirkungen auf die Lärmsituation sollten hier nochmals geprüft und die Lösung ggf. überdacht werden. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Ausbau der Bahntrasse mittels eines Rasengleises vorgesehen ist. Weiterhin ergibt sich in Richtung der Parallelfahrbahn über eine Stützwand eine weitere Abschattungswirkung. Beides wirkt sich lärmindernd aus.

Von Herrn Schmah wird abschließend ergänzt, dass es ein Planfeststellungsverfahren geben wird. Dann gelten die höheren Lärmschutzansprüche der 16. BImSchV. Weiterhin handelt es sich um ein öffentliches Verfahren mit umfangreichen Beteiligungsmöglichkeiten.

c) **Fördermöglichkeiten**

Frage aus der Politik: Wie sieht die aktuelle Förderkulisse aus?

Antwort: Hierzu wird von Herrn Schönefeld geantwortet. In den letzten Jahren gab es über die Konjunkturpakete immer wieder Fördermöglichkeiten im Bereich der

Fahrbahnsanierung. Hierbei war es wichtig schnell reagieren zu können. Kommunen mit entsprechenden Maßnahmen im Lärmaktionsplan konnten diese daher vorrangig umsetzen. Aus dem Klimaschutzbereich gibt es Fördermöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr. Bei der Straßenbahn wird die Förderkulisse zunehmend schwieriger. Dies betrifft vor allem Netzerweiterungsmaßnahmen sowie die Neubeschaffung von Fahrzeugen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf auf Landes und Bundesebene. In einer Stadt mit Bevölkerungswachstum muss auch das Straßenbahnsystem mitwachsen. Dies ist aktuell kaum möglich. Die Potenziale hinsichtlich eines Ausbaus der Elektromobilität können so nicht abgerufen werden.

Von Herrn Schmäh wird ergänzt, dass für die Bahnstrecken ein Lärmsanierungsprogramm des Bundes existiert. Leider ist die Stadt Potsdam in der Prioritätenliste sehr weit hinten eingeordnet, so dass auf absehbare Zeit keine Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen wahrscheinlich ist.

d) **Schiffsanleger**

Frage aus der Politik: Ist das Thema der Lärmbelastungen durch die Schiffsmotoren im Bereich der Schiffsanlegestellen ein Thema im Lärmaktionsplan?

Antwort: Von Herrn Schönefeld wird hierzu genantwortet, dass die Thematik Bestandteil der sonstigen Maßnahmen und auch des Maßnahmenkonzeptes der Luftreinhalteplanung ist. Von Herrn Schmäh wird ergänzt, dass teilweise schon Liegeverbote ausgesprochen wurden. Dies hat allerdings teilweise zu Verlagerungseffekten geführt. Das Thema Landstromversorgung ist innerhalb der Stadtverwaltung gerade in Bearbeitung. Für eine Umsetzung bedarf es allerdings hoher finanzieller Aufwendungen.

Aufgestellt: Dresden, den 21.09.2016



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld