

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Kurt Duwe und Dr. Wieland Schinnenburg (FDP)
vom 13.10.15**

und Antwort des Senats

Betr.: Umsetzungsstand Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2)

Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde eine Grundlage geschaffen, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Basierend auf den Lärmkarten 2007 des Strategischen Lärmaktionsplans Hamburg 2008, den Ergebnissen der durchgeführten Lärmforen und der Auswertung weiterer fachspezifischer Planungen wurden daraus lärm mindernde Maßnahmen in Form von Handlungskonzepten und Pilotprojekten für den Bereich Straßenverkehr, Schienenverkehr und Fluglärm abgeleitet. Um fortlaufend über die Erfolge und Hindernisse bei der Umsetzung der Maßnahmen Kenntnis zu haben, wurde im Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) angeregt, eine „Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung“ einzurichten, der fortlaufend über die eingeleiteten Schritte und Fortschritte/Hindernisse bei der Umsetzung der Einzelfragen berichtet wird.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Lärmaktionsplan 2013 (Stufe 2) stellt einen Prozess dar, in dem je nach Maßnahme Prüfzeiträume von fünf bis zehn Jahren erforderlich sind. Die Maßnahmen 3 (Qualifizierung/Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagement) und 5 (Integrierte Pendler- und Besucherstrategie) sind als Daueraufgabe zu betrachten. Die Maßnahmen 6 (Neubau der B 4/B 5 Wilhelmsburger Reichsstraße) und 7 (Ausbau der A 7) befinden sich im Bau. Im Übrigen wird auf Drs. 20/14563 verwiesen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Welche im Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) genannten Maßnahmen zur Lärminderung (zum Beispiel Erarbeitung eines Lkw-Führungskonzepts)*

a. *wurden bereits erfolgreich abgeschlossen?*

(Bitte Umsetzungszeitraum, erzielte Lärminderung und festgestellte Kosten angeben.)

Keine.

b. *befinden sich derzeit in Umsetzung?*

(Bitte voraussichtlichen Umsetzungszeitraum, prognostizierte Lärminderung und Kostenanschlag angeben.)

Maßnahme 1 – Erarbeitung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplanes:

Der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) wurde im Jahr 2014 mit der Konstitution des Mobilitätsbeirats begonnen. In der ersten Phase werden die gesamtstädtischen verkehrspolitischen Ziele erarbeitet. Der weitere Prozess der VEP soll verkehrsgutachterlich begleitet werden. Es sind derzeit weder Aussagen zu erreichbaren Lärminderungen noch zu Kosten möglich.

Maßnahme 2 – Erarbeitung eines verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsmodells:

Die Auftragsvergabe erfolgte im Frühjahr 2015. Es wird mit einer ersten Nutzung in 2017 gerechnet. Für den Modellaufbau (Analyse/Prognose) wurden circa 1,2 Millionen Euro durch die BUE bereitgestellt.

Maßnahme 4 – Förderung der E-Mobilität:

Mit dem im August 2014 verabschiedeten „Masterplan öffentlich-zugängliche Ladeinfrastruktur“ wurde die Basis für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur in Hamburg geschaffen. Die Maßnahme befindet sich derzeit in Umsetzung. Sie endet aus heutiger Sicht mit dem Jahresende 2016.

Maßnahme 9 – Programm der lautesten Straßen:

9.1 Lärmindernde Beläge:

Die Deckschicht SMA 8 mit einer Lärminderung von -2 dB(A) wird im Zuge von Straßensanierungen regelhaft eingesetzt.

9.2 Senkungen der zulässigen Geschwindigkeit in besonders betroffenen Abschnitten:

Die 40 besonders betroffenen Straßenabschnitte werden im Hinblick auf eine mögliche nächtliche Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 in der Zeit zwischen 22 und 6 h ergebnisoffen untersucht. Für die Straßen Harburger Chaussee, Winsener Straße und Moorstraße erfolgte eine entsprechende Anordnung im Jahr 2014.

Die Überprüfung der verbliebenen Straßenabschnitte auf eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion erfolgt im Rahmen eines im Dezember 2014 vergebenen Auftrags „Technische Unterstützung Geschwindigkeitskonzept“. Erste Ergebnisse werden Ende des Jahres 2015 erwartet. Die Mittel in Höhe von 100.000 Euro wurden von der BUE zur Verfügung gestellt.

c. *wurden noch nicht begonnen?*

(Bitte voraussichtlichen Umsetzungszeitraum, prognostizierte Lärminderung und Kostenschätzung angeben.)

Maßnahme 8 – Lkw-Führungskonzept:

Die weitere Konkretisierung eines gesamtstädtischen Konzeptes ist erst mit Fertigstellung des Verkehrsmodells, also nach 2017, möglich.

Maßnahme 9.3 – Passiver Schallschutz:

Ein Förderprogramm für passive Schallschutzmaßnahmen an stark lärmbelasteten Straßen ist in Arbeit. Umfang und Umsetzungszeitraum sind noch nicht festgelegt.

d. *wurden wieder verworfen?*

(Bitte Gründe angeben, warum von einer Maßnahmenumsetzung abgesehen wird.)

Keine.

2. *Welche im Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) genannten Pilotprojekte zur Lärminderung (z.B. Buxtehuder Straße, Ersatz der Fahrbahn durch lärmindernde Beläge)*

a. *wurden bereits erfolgreich abgeschlossen?*

(Bitte Umsetzungszeitraum, erzielte Lärminderung und festgestellte Kosten angeben.)

b. *befinden sich derzeit in Umsetzung?*

(Bitte voraussichtlichen Umsetzungszeitraum, prognostizierte Lärminderung und Kostenanschlag angeben.)

c. wurden noch nicht begonnen?

(Bitte voraussichtlichen Umsetzungszeitraum, prognostizierte Lärminderung und Kostenschätzung angeben.)

d. wurden wieder verworfen?

(Bitte Gründe angeben, warum von einer Maßnahmenumsetzung abgesehen wird.)

Ziel der Pilotprojekte ist es, an ausgewählten Lärmbrennpunkten beispielhaft kurz- und mittelfristige Lösungsansätze aufzuzeigen. Grundsätzlich ist hervorzuheben, dass bauliche Lösungen in der Regel nur eine geringe Lärmreduktion erzielen. Die ersten Prüfungen der einzelnen Pilotprojekte in Hinblick auf die Machbarkeit und das Lärminderungspotential sind durchgeführt. In der Laufzeit des Lärmaktionsplans bis 2018 soll eine weitere öffentliche Berichterstattung über den Fortschritt bei der Umsetzung der Vorschläge beziehungsweise den Abbau der erkannten Lärmprobleme erfolgen.

Zusammenfassend sind die Pilotprojekte in folgender Tabelle aufgeführt. Zudem sind alle Pilotprojekte auch Bestandteil des Programms der lautesten Straßen und werden dort geprüft:

Pilotprojekt	Maßnahmenvorschlag	Derzeitiges Prüfergebnis
Holstenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Verschiebung der Fahrbahn am Holstenplatz zur Stresemannstraße nach Norden - Verschiebung der Haltelinie der südlichen Zufahrt zum Holstenplatz nach Norden und Einordnung der Rechtsabbiegespur erst nach der Bebauung - Prüfung einer Verkürzung der Rechtsabbiegespur von der Holstenstraße in die Max-Brauer-Allee 	Eine mögliche Verschiebung der Fahrbahn am Holstenplatz wird im Rahmen der Erschließung „Neue Mitte Altona“ betrachtet. Sofern der Knoten nicht in diesem Zusammenhang betrachtet wird, kann eine Überprüfung der skizzierten Vorschläge im Rahmen einer Grundinstandsetzung mittel- bis langfristig erfolgen. Diese Vorgehensweise findet auch bei den anderen Vorschlägen Anwendung.
Stresemannstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Herstellung von StVO- gerechten Radverkehrsanlagen 	Ein besonderer Schwerpunkt der Schienenlärmbelastung wird durch die Sternbrücke verursacht. Die DB AG plant ihre Sanierung. Die Umsetzung der zurzeit laufenden Planungen ist ab 2019 vorgesehen. In diesem Rahmen wird geprüft, ob mögliche Verbesserungen für die Straßenführung und den Fahrradverkehr ggfs. auch durch die Anlage von Radwegen im Planungsbereich berücksichtigt werden können.

Pilotprojekt	Maßnahmenvorschlag	Derzeitiges Prüfergebnis
Rennbahnstraße/Horner Rampe	<ul style="list-style-type: none"> - Herstellung einer Mittelinsel auf Höhe der Weddestraße, um durch die Fahrbahnverschwenkung eine reduzierte Geschwindigkeit zu erreichen 	Der Bau einer Mittelinsel wird als grundsätzlich möglich erachtet, ist allerdings kostenintensiv und die Lärminderung nicht rechnerisch darstellbar. Die Maßnahme wird daher zunächst nicht weiter verfolgt.
Harburger Chaussee	<ul style="list-style-type: none"> - Abrücken der Fahrbahn von der Bebauung - Reduktion der nächtlichen Geschwindigkeit 	Eine Überprüfung kann im Rahmen einer Grundinstandsetzung mittel- bis langfristig erfolgen. Die Anordnung der nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion ist erfolgt.
Fuhlsbüttler Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung des Querschnittes - Reduktion der nächtlichen Geschwindigkeit 	Die Fuhlsbüttler Straße wurde aufgrund von Maßnahmen der Busbeschleunigung und des Erhaltungsmanagement grundlegend umgestaltet. Ein neuer Fahrbahn Belag wurde eingebaut. Die Prüfung einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion wurde zurückgestellt.
Winsener Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Alternative Querschnittsausbildung - Reduktion der nächtlichen Geschwindigkeit 	Eine Überprüfung der skizzierten Vorschläge kann im Rahmen einer Grundinstandsetzung mittel- bis langfristig erfolgen. Die Anordnung der nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion ist erfolgt.
Moorstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der nächtlichen Geschwindigkeit 	Die Anordnung der nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion ist erfolgt.
Buxtehuder Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Einbau einer Mittelinsel 	Der Vorschlag wird nicht weiter verfolgt.
Wandsbeker Chaussee	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Fahrstreifen von 6 auf 4 	Der Vorschlag wird nicht weiter verfolgt. Die Maßnahme würde voraussichtlich zu Verdrängungseffekten führen. Zudem ist sie sehr kostenintensiv und würde nur eine geringe Lärminderung bewirken.

Pilotprojekt	Maßnahmenvorschlag	Derzeitiges Prüfergebnis
Eiffestraße	<ul style="list-style-type: none"> - Schließung der Baulücke Eiffestraße 650c – 662a durch eine Schallschutzwand oder bauliche Lückenschließung - Lärmschutzwände an offenen Baustrukturen auf der Nordseite der Straße - „Pilotprojekt zur Gestaltung von Lärmschutzwänden in einem freiräumlichen Kontext 	<p>Weitere Prüfungen sind notwendig</p> <p>Weitere Prüfungen sind notwendig</p>
Braamkamp	<ul style="list-style-type: none"> - Schallschutzwand zwischen den Blöcken Beim Jacobstift 	<p>Das Denkmalschutzamt lehnt die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich der Einmündung der Straße Beim Jacobstift ab. Auch eine alternativ angedachte Verschiebung der Treppenanlage ist aus denkmalfachlicher Sicht nicht denkbar</p>
Bramfelder Chaussee	<ul style="list-style-type: none"> - Schließung von Lücken zwischen den senkrecht zur Fahrbahn stehenden Blockgebäuden im nördlichen Abschnitt durch Schallschutzwände 	<p>Die Realisierungsmöglichkeit wird geprüft</p>

3. *Welche Hindernisse bei der Umsetzung der Maßnahmen sind dem Senat bekannt und welche Schritte hat er unternommen, um diesen zu begegnen?*

Grundsätzlich keine. Die Finanzierung von möglichen Maßnahmen hat durch die zuständigen Behörden aus den jeweils vorhandenen Haushaltsansätzen zu erfolgen. Eine prioritäre Mittelbereitstellung für Maßnahmen, aus denen sich weitere Schritte ableiten lassen, wie die Erstellung eines Verkehrsmodells und „Technische Unterstützung eines Geschwindigkeitskonzeptes“, sowie die vertiefende Untersuchung zur Festsetzung ruhiger Gebiete ist durch die BUE erfolgt.

4. *Welche Lärmrichtwerte für die Einführung von Lärmschutzmaßnahmen gelten an Bezirksstraßen?*

An den Bezirksstraßen gelten die gleichen Auslösewerte für die Ergreifung von Lärm-minderungsmaßnahmen ($L_{den} \geq 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} \geq 55 \text{ dB (A)}$ in Verbindung mit dem Betroffenenindex) wie an Hauptverkehrsstraßen.

5. *Welche Erfahrungen hat der Senat mit dem Einsatz von offenporigen Asphaltdeckschichten bislang gemacht? Welche Lärminderungspotenziale sind durch den Einsatz dieser Deckschichten zu erreichen und ab welchen Geschwindigkeiten ist der Einsatz dieser Deckschichten sinnvoll?*

Aufgrund der kurzen Liegedauern der Deckschichten aus offenporigem Asphalt (OPA) in Hamburg liegen noch keine Erfahrungswerte vor. Im Übrigen siehe Drs. 20/7230. Offenporiger Asphalt (OPA) ist aufgrund seiner bautechnischen Eigenschaften für den Stadtstraßenbereich nicht geeignet. Der Einsatz ist unter anderem nicht sinnvoll bei

Geschwindigkeiten bis 50 km/h. Der Einbau von OPA fand in Hamburg daher ausschließlich auf Bundesfernstraßen statt.

6. *Welche Erfahrungen hat der Senat mit dem Einsatz nicht offenporiger lärmmindernder Deckschichten bislang gemacht? Welche Lärminderungspotenziale sind durch den Einsatz dieser Deckschichten zu erreichen und ab welchen Geschwindigkeiten ist der Einsatz dieser Deckschichten sinnvoll?*
7. *Welche Erfahrungen hat der Senat mit anderen lärmmindernden Fahrbahnbelägen (beispielsweise feinkörniger Splittmastixasphalt) gemacht? Welche Lärminderungspotenziale sind durch den Einsatz dieser Deckschichten zu erreichen und ab welchen Geschwindigkeiten ist der Einsatz dieser Deckschichten sinnvoll?*

In Hamburg werden nicht offenporige lärmmindernde Deckschichten – hierzu gehört die Asphaltmischgutsorte Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) – seit Längerem standardmäßig verwendet. Sie sind im straßenbautechnischen Regelwerk Hamburgs (ZTV/St-Hmb., ER 1, vergleiche Drs. 20/11623) verankert, haben sich als dauerhafte und zuverlässige Bauweisen bewährt und ermöglichen Pegelminderungen von –2 dB(A). Der Einsatz dieser Deckschichten findet geschwindigkeitsunabhängig nach den oben genannten Regelungen und Vorgaben statt, wobei die lärmmindernde Wirkung in der Regel dann greift, wenn das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominiert (Pkw ab circa 30 bis 40 km/h und Lkw ab circa 60 km/h).

8. *Wurde zwischenzeitlich das für 2015 geplante Gutachten zur Vorbereitung der verbindlichen Festsetzung von ruhigen Gebieten in Hamburg beauftragt?*

Wenn ja, wann wurde es beauftragt und wann sollen die Ergebnisse veröffentlicht werden?

Wenn nein, wann soll das Gutachten beauftragt werden?

Im Mai 2015 ist ein Gutachter mit der vertiefenden Untersuchung zur Festsetzung von ruhigen Gebieten beauftragt worden. Es ist geplant, das Ergebnis im Jahr 2016 über eine Drucksache der Bürgerschaft zur Kenntnis zu geben.