

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

Stadt Elmshorn | Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtentwicklung und Umwelt | Verwaltung
Schulstraße 15-17
25335 Elmshorn

E-Mail: amtfuerstadtentwicklung@elmshorn.de

Ihre Ansprechpartnerin:
Marina Quoirin-Nebel
Tel.: 04123/68 52 13

E-Mail: marina.quirin-nebel@bund-sh.de
BUND Elmshorn Bernd Biggemann

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
PI-2024-395

Datum:
06.08.2024

Stadt Elmshorn Aufstellung Lärmaktionsplan 4. Stufe

**Hier: Öffentliche Beteiligung und Unterrichtung gemäß § 47d BImSchG.
Stellungnahme des BUND-Landesverband SH**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vom BUND SH bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen und nehmen wie folgt Stellung:

Entwurf zum Lärmaktionsplan 4. Stufe

2.4 Auslösewerte der Lärmkartierung

Für die Bewertung der Lärmsituation werden vom Land Schleswig Holstein Pegelwerte von > 65/55 dB(A) (Lden und Lnight) als hohe Lärmbelastung und Pegelwerte >70/60 dB(A) (Lden und Lnight) als sehr hohe Lärmbelastung eingestuft."

Wir fragen, wie werden von den sogenannten Posern verursachte Lärmpeaks von > 100 dB(A) eingestuft? 5 dB(A) Differenz reichen, um die Lärmbelastung von "hoch" auf "sehr hoch" hochzustufen. > 100 dB(A) müssten demnach (in 5 dB(A)-Schritten) mindestens noch 6 mal höher gestuft werden.

Auch wenn diese Lärmbelastung nicht erfasst wird, wird von Anwohner:innen ein einzelner kurzer Peak > 100 dB(A) als belastender empfunden, als dauerhafte Pegelwerte von > 65/55 dB(A) (= hohe Lärmbelastung lt. Lärmaktionsplan). Über Beschwerden wurde bereits in der Presse berichtet (z.B. Elmshorner Nachrichten 08.02.2022 „Autoposer verbreiten Angst und Schrecken“)

Wenn keine Lärmmessungen, sondern nur Berechnungen durchgeführt werden und in den Berechnungsgrundlagen Poserlärm ausgeblendet wird, sehen wir leider die Realität unvollständig abgebildet.

5 Bewertung der Lärmkarten in Elmshorn

Es sollte beobachtet werden, ob die vorliegenden Verkehrszahlen neben dem geänderten Berechnungsverfahren einem veränderten Verkehrsverhalten während der Corona-Jahre geschuldet sein könnten. Viele Verkehrsteilnehmer:innen sind in dieser Zeit mit dem PKW gefahren, statt mit dem ÖPNV.

● Hausanschrift:
Lorentzendam 16
D-24103 Kiel

Spendenkonto:
Förde Sparkasse
IBAN: DE33 2105 0170 0092 0060 06
SWIFT-BIC: NOLADE 21 KIE

Geschäftskonto:
Förde Sparkasse
IBAN: DE35 2105 0170 0092 0030 60
SWIFT-BIC: NOLADE 21 KIE

Vereinsregister:
Kiel VR 2794 KI
Steuernummer:
20/290/75910

Der BUND ist anerkannter Naturschutzverein nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Sprechen Sie uns an, wir informieren Sie gerne.



10 Minuten per Bus vom Hbf und ZOB mit den Linien 11, 81, 91, 501 und 502 zur Haltestelle Lorentzendam

8. Ruhige Gebiete

Ausschließlich größere Parks als ruhige Gebiete zu definieren, beschränkt Erholungsgebiete für lärmgeplagte Menschen lediglich auf bestimmte Zonen. Sogenannte Pocket-Parks sind Miniparks, kleine Grünoasen innerhalb von bebauten Gebieten, die durch deren Begrünung und Aufenthaltsstrukturen auch kurzfristig und unmittelbar Erholung verschaffen können. Dabei wirken sie während hoher Außentemperaturen noch nebenbei positiv auf das Kleinklima.

6 Lärminderungsstrategien und –potenziale

Zur Reduzierung der Lärmbelastungen unterstützen wir uneingeschränkt die Erweiterung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet. Wie bereits erläutert, senkt eine geringere Fahrgeschwindigkeit nicht nur den Lärm. Sie senken auch die Unfallgefahr, sowie die Belastung mit Feinstäube und Stickoxide. Insgesamt fördert diese Maßnahme die Lebensqualität vor Ort.

7 Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan

Rahmenplan Krückau-Vormstegen

Mit dem Rahmenplan Krückau-Vormstegen soll eine Vermeidung der Durchgangsverkehre erreicht werden. Gleichzeitig wird er in den Zusammenhang mit der Reduzierung der Lärmbelastung gestellt. Das sehen wir vom BUND anders. In unserer Stellungnahme zum Rahmenplan haben wir bereits geäußert: „Der „Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur“ führt insgesamt zu einer höheren Belastung durch den motorisierten Verkehr, damit insgesamt zu einer verschlechterten und nur in einzelnen Bereichen zu einer verbesserten Standortqualität. Durch die Planungen, auch durch die „geplante Durchgrünung“ gehen Flächen verloren, die sich die Natur „zurückerober“ und auf denen sich möglicherweise Artenreichtum entwickelt hat“.

Weiter hatten wir ausgeführt: „„Nachhaltige Mobilität“ heißt u.a., den Verkehrsraum neu aufzuteilen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs, also des Fahrrad- und Fußverkehrs. Aufgrund begrenzter Flächen ist das nur möglich, indem der Verkehrsraum für den motorisierten (Individual-)Verkehr reduziert wird. In diesem Bebauungsplan wird stattdessen der Verkehrsraum für den motorisierten Verkehr erweitert, was teilweise der Tatsache geschuldet ist, dass die Berliner Straße zukünftig gegenläufig befahrbar sein soll. Das erfordert beispielweise keinen 4-streifigen Ausbau der Berliner Straße im Bereich der Kreuzung Reichenstraße/ Berliner Straße/ Ansgarstraße. Dem (fließenden und ruhenden) Autoverkehr wird mit Abstand der größte Verkehrsraum bereitgestellt. Attraktive Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr werden so nicht geschaffen. Würde beispielweise ernsthaft das Ziel verfolgt, den Rad- und Fußverkehrsanteil deutlich zu erhöhen, müssten (neben attraktiven Ampelschaltungen und anderen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung dieser Verkehrsarten) z.B. im Bereich von Kreuzungen die Aufstellflächen für den Rad- und Fußverkehr erheblich vergrößert werden, damit sich Fußgänger*innen und Radfahrende nicht an roten Ampeln drängeln. Zugegeben – solche Drängeleien sind derzeit eher selten und beschränken sich hauptsächlich auf Zeiten, in denen viele Schüler*innen per Fahrrad unterwegs sind. Das gilt jedoch nur für den Ist-Zustand, denn derzeit ist der Rad- und Fußverkehrsanteil noch gering. Bei einer Zunahme (was ja angeblich ausdrücklich erwünscht ist) würde es deutlich häufiger zu solchen Drängeleien kommen. Zur Attraktivität des Fahrrad- und Fußverkehrs gehört auch, dass Drängeleien auf Rad- und Fußwegen vermieden werden, auch dann, wenn diese Verkehrsarten zunehmen. In diesem Bebauungsplan wird dem motorisierten Verkehrs absolute Priorität eingeräumt. Für den Fahrrad- und Fußverkehrs bleibt nur übrig, was sich ohne jegliche Beeinträchtigung für den motorisierten Verkehr realisieren lässt. Erst wenn ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr insgesamt attraktiver sein werden als die Benutzung des Pkw, wird es in nennenswertem Umfang zum Umstieg vom Pkw auf die klima- und umweltverträglicheren Verkehrsmittel kommen.“

Und: „Aufgrund der hier vorgesehenen 4 Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr dürfte aber die Aufteilung des Verkehrsraumes in diesem Bereich noch ungünstiger zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs ausfallen.“

Aufgrund der vorgenannten Argumente sehen wir für diesen Bereich eine Reduzierung der Lärmbelastung nur durch eine Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs in Kombination mit Grünoasen.

9 Wirkungen

Maßnahmenkatalog

Tabelle 9.1. Wirkung von Maßnahmen zur Lärminderung

Erneuerung Fahrbahnbelag

Die Erneuerung des Kopfsteinpflasters mit Asphalt oder Betonsteinen sollte nur mit Beteiligung und/oder Befragung der Anlieger geplant werden. Anlieger schätzen oftmals das Kopfsteinpflaster und haben einen anderen Blick darauf als Stadtplanung und Politik. Zu beachten ist auch, dass sich nach der Entfernung des Kopfsteinpflasters das Verkehrsaufkommen erhöhen kann, z.T. erheblich, auch bei gleichzeitiger Einführung einer Tempozone von 30 km/h (s. Beispiel Barmstedt, Kampstraße¹).

Der vorliegende Entwurf enthält viele Vorschläge, wie der innerörtliche Lärm reduziert werden kann. Doch deren Umsetzung ist das ausschlaggebende Kriterium, hier fehlen konkrete Konzepte mit Zielsetzungen und Zeitschienen auch für deren Evaluierung, die in engeren Zeiträumen über die 5 Jahrespläne hinaus erfolgen sollte. Diese kürzeren Prüfabstände sollten sowohl für die Ziele als auch deren Umsetzung und Wirksamkeit gelten.

Folgende Maßnahmen können den Autoverkehr und somit die Lärmbelastungen reduzieren:

- Radwege abseits von Hauptstraßen identifizieren und herstellen
- Fahrbahnen einseitig ausschließlich für Fahrradfahrer freigeben
- Radfahrstreifen baulich getrennt von der Fahrbahn (Sicherheitsgefühl²)
- Öffnen von Sackgassen für Radfahrer
- In Einbahnstraßen gegenläufigen Radverkehr zulassen (z.B. Lüneburg)
- Wechelseitige Einbahnstraßen (frei für Taxen, ÖPNV, Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen und Entsorgungsfahrzeuge)
- Änderung der Stellplatzsatzung zur Minimierung von PKW-Stellplätze, z.B. durch Mobilitätskonzepte der Immobilienbesitzer (siehe Beispiel Oberursel)
- Radabstellanlagen erweitern
- Förderung von Lastenräder
- Förderung von Car Sharing
- Ausbau und Förderung von Coworking Spaces
- Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung
- Stadtränder nicht weiter zersiedeln (Stärkung der innerörtlichen Versorgung)
- Maßnahmen gegen punktuelle und kurzfristige Lärmbelastungen durch Autoposer und Motorräder

¹ <https://www.shz.de/lokales/elmsborn-barmstedt/artikel/barmstedt-verkehr-in-der-kampstrasse-soll-ausgebremst-werden-44457564>

² <https://radwege-check.de/>

Wir begrüßen, dass Elmshorn bereits Mitglied bei Rad-SH ist. Für weiterführende Mobilitätskonzepte kann die Gemeinde auch vielfältige Unterstützung bei dem Mobilitätsteam von Nah-SH einholen:
<https://mobilitteam.nah.sh/>

Wir bitten um Zusendung des Abwägungsprotokolls!

Mit freundlichen Grüßen



Marina Quoirin-Nebel

f. d. *BUND* SH