Bürgerinfo-Veranstaltung

Zu viel Lärm in der Stadt, wie können wir den mindern?

Datum:	23. Mai 2011
Uhrzeit:	18.00 – 20.15 Uhr (Einlass 17.30 Uhr)
Ort:	Rathaus in Schubertstraße, Großer Sitzungssaal

Protokoll

Unsere Stadt aktiv gestalten!

Ablauf

17.30 **Infoforum**
Hier können Sie Lärmprobleme in Obertshausen benennen.

18.00 **Begrüßung**
Überblick der bisherigen Aktivitäten der Stadt Obertshausen
Hubert Gerhards, Erster Stadtrat, Stadt Obertshausen

Ablauf und Einführung
Information und Beteiligung in der Lärmaktionsplanung
Margit Bonacker, konsalt GmbH

Lärm in Obertshausen
Akustische Grundlagen, Lärmwirkung, Beispiele
Ergebnisse der Lärmkartierung
Christian Popp, LÄRMKONTORGmbH, Hamburg
Rückfragen

19.50 **Vorstellung der Ergebnisse aus dem Infoforum**

20.00 **Ausblick: Wie geht es weiter in Obertshausen?**
Weiteres Verfahren der Lärmaktionsplanung
Cornelia Holler, Stadt Obertshausen

20.15 **Ausklang und ENDE**

Moderation: **Margit Bonacker, konsalt GmbH**

1 Infoforum

Bereits eine halbe Stunde vor dem offiziellen Veranstaltungsbeginn konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Infoforums anhand einer „Lärmkonfliktkarte“ die aus ihrer Sicht lauten Orte bezogen auf unterschiedliche Lärmquellen innerhalb des Stadtgebietes von Obertshausen markieren und auf Moderationskarten genauer beschreiben. Zusätzlich wurden die Teilnehmenden gebeten, ruhige Gebiete aufzuzeigen, die vor Lärm geschützt werden sollen.

Ergebnisse siehe Punkt 5 und Tabelle in Anlage 1.

2 Begrüßung

Hubert Gerhards, Erster Stadtrat, Stadt Obertshausen

Erster Stadtrat Hubert Gerhards begrüßt die etwa 50 anwesenden Bürgerinnen und Bürger und bedankt sich für das Interesse. Sein besonderer Dank gilt auch den lokalen Medien, die sich bereits in der Vergangenheit als wichtige Multiplikatoren erwiesen haben.

Herr Gerhards hebt hervor, dass Lärm ein vielschichtiges Thema ist und sehr subjektiv wahrgenommen wird. Die Lärmaktionsplanung ist gesetzlich verankert. Deshalb ist die öffentliche Hand aufgefordert, Lärmaktionspläne aufzustellen. Hierfür sind in Hessen die Regierungspräsidien zuständig, anders als in anderen Bundesländer, in denen die Kommunen dafür zuständig sind-

Obertshausen ist mit seinen Aktivitäten weit über das geforderte Maß hinausgegangen und hat eine eigene Lärmkartierung erstellt. Die Ergebnisse werden heute erstmals der allgemeinen Öffentlichkeit vorgestellt. Dazu wünscht Herr Gerhards eine erfolgreiche und informative Veranstaltung und übergibt dazu an Frau Bonacker, die als Moderatorin durch den weiteren Abend führen wird.

***Siehe Anlage 2: Praesentation Einfuehrung-* Folien 2-4**

3 Ablauf und Einführung

Margit Bonacker, konsalt GmbH

Frau Bonacker von der konsalt GmbH begrüßt die Anwesenden ebenfalls und stellt sich und die beiden Referenten vor. Zunächst wird Christian Popp, Geschäftsführer der LÄRMKONTOR GmbH den zentralen Vortrag mit Informationen zu akustischen Grundlagen, Lärmwirkungen und den Ergebnissen der Lärmkartierung für Obertshausen halten. Herr Popp ist langjähriger Lärmfachmann und europaweit beratend zum Thema Lärm und Lärmaktionsplanung tätig. Ebenfalls zum Team gehört Bastian Schröder (konsalt GmbH), der im späteren Verlauf die Ergebnisse des Infoforums vorstellen wird.

Anschließend betont Frau Bonacker, dass in allen Ländern Europas Lärmkartierungen durchgeführt und Lärmaktionspläne aufgestellt werden. Grundlage dafür ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie von 2002. Diese ist, wie sich bei einer Rückfrage im Publikum zeigt, den wenigsten bekannt. Diese Erfahrung, so Frau Bonacker, habe sie als Moderatorin in vielen Verfahren zur Lärmminderungsplanung gemacht.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie fordert in den Artikeln 8 und 9 die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Wesentlich sind dabei eine rechtzeitige Information, eine öffentliche Zugänglichkeit der Lärmkartierung sowie eine mögliche Mitwirkung bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne. Dazu sollen u. a. die heutige Veranstaltung und auch das Infoforum dienen.

***Siehe Anlage 2: Praesentation Einfuehrung* - Folien 5-9**

4 Vortrag: Lärm in Obertshausen

Christian Popp, LÄRMKONTOR GmbH

Herr Popp gibt einen Überblick über akustische Grundlagen der Lärmaktionsplanung. Dabei geht er zuerst auf die Entwicklung der Lärmbelastungssituation in Deutschland ein, in der vor allem der Straßenverkehrslärm die wesentliche Rolle spielt. Dabei betont er, dass vor allem die zunehmende Dauerbelastung (z. B. in Kaufhäusern und Restaurants) mit ungewollten Geräuschen sowie die Belastung durch mehrere Schallquellen (zum Beispiel Straßenverkehr, Flugzeuge oder nachbarschaftlicher Lärm) zu einer erhöhten Empfindlichkeit gegenüber Lärm geführt haben. Anschließend erläutert er Fachbegriffe aus der Akustik, wie das Dezibel und den Begriff „Lärm“ selbst. Lärm ist dabei immer negativ als „unerwünschter Schall“ zu verstehen. Weiterhin stellt Herr Popp die Ausbreitung von Schall und die Wirkung von Lärm dar. Dabei geht er insbesondere auf die Fragen der Gesundheitsgefährdung und der Schlafstörung durch Lärm ein. Mit Hörbeispielen verdeutlicht er die Wahrnehmung von Lärm und die Wirkung von Lärmschutzmaßnahmen. So führt z. B. die Halbierung der Geschwindigkeit oder der Anzahl der Fahrzeuge pro Tag zu einer Reduzierung von ca. 3 dB(A), wobei etwa eine Reduzierung um 10 dB(A) als eine Halbierung der Lautstärke wahrgenommen wird.

Im zweiten Teil seines Vortrags stellt Herr Popp die Ergebnisse der Lärmkartierung in Obertshausen vor. Er verweist darauf, dass diese auf Berechnungen auf Basis einer Vielzahl von Faktoren basieren. In der Kartierung zeigen sich deutliche höhere Belastungen und auch eine höhere Anzahl an Betroffenen, als in der Kartierung, die durch das Land Hessen vorgenommen wurde. Zum Schluss weist Herr Popp auf weitere Auswirkungen starker Lärmbelastungen hin. So lässt sich beispielsweise ein Zusammenhang zwischen hohen Lärmbelastungen und sinkenden Immobilienpreisen – und, damit verbunden, verminderten Steuereinnahmen für die Kommunen – feststellen.

Siehe Anlage 3: Praesentation Popp

4.1 Rückfragen, Antworten, Diskussion

Vormerkung: Die Fragen aus dem Plenum wurden soweit möglich in Blöcken zusammengefasst.

a) Fragen aus dem Plenum:

Wie gehen Einzelschallereignisse, z. B. ein „rasendes“ Motorrad, in die Berechnung ein? Welches ist die rechnerische Größe für die Geschwindigkeit, die „Sollgeschwindigkeit“ oder die real gefahrene Geschwindigkeit, da oft schneller gefahren wird als erlaubt?

Warum unterscheiden sich die Lärmkartierungsergebnisse in Obertshausen so deutlich von denen des Landes Hessen? Wie anerkannt sind die angewandten Berechnungsmethoden?

Antworten Herr Popp:

Die Berechnungen für die Lärmkartierung basieren auf zahlreichen Faktoren, wie Anzahl und Art der Fahrzeuge, Windrichtung, Lichtsignalanlagen, Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeit. All diese Einflussfaktoren wurden im Rahmen groß angelegter Messkampagnen schalltechnisch erfasst. Die auf Basis dieser Messungen getroffenen Annahmen wurden und werden im Zweifelsfall immer im Sinne der Betroffenen ausgelegt. Die errechneten Werte sind also tendenziell größer als entsprechende Messwerte.

Einzelereignisse – wie zum Beispiel ein zu schnell fahrendes Motorrad mit manipuliertem Auspuff – können jedoch nicht mit Rechenverfahren beschrieben werden.

Es werden in den Rechenverfahren mittlere Geschwindigkeiten verwendet, die üblicherweise bei einer bestimmten zulässigen Höchstgeschwindigkeit (etwa 50 km/h) gefahren werden. Hierbei sind nicht nur die Fahrzeuge berücksichtigt, die sich genau an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten, sondern auch die, die schneller oder langsamer fahren.

Die Berechnungsmethoden sind durch den Gesetzgeber für das gesamte Bundesgebiet vorgegeben.

b) Frage aus dem Plenum:

Wie kann man berechnen, wenn man sich vor Ort nicht auskennt? Man kann nur das berechnen, was man auch kennt. Könnten Bürger nicht Messgeräte bekommen und beim Messen helfen?

Antwort Herr Popp:

Der Messvorgang ist sehr aufwändig. Man muss sehr viele Parameter beachten, zum Beispiel Anzahl, Arten und Geschwindigkeiten der gemessenen Fahrzeuge, sowie Witterungsbedingungen, Fremdeinflüsse und viele mehr. Dafür muss man den Verkehr zählen und die Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge messen. So eine Messkampagne ist also in der Regel nicht von Laien durchführbar, zumal die Messergebnisse vergleichbar sein müssen.

Dieses ist nach aller Erfahrung nicht zu gewährleisten, weil jeweils immer unterschiedliche Rahmenbedingen vorhanden sind. Darüber hinaus sind Messgeräte sehr teuer. Für eine Betrachtung über das ganze Jahr – wie es die Umgebungslärmrichtlinie fordert - ist das Rechnen dem Messen nicht nur unter finanziellen Gesichtspunkten, sondern auch hinsichtlich des zeitlichen und personellen Aufwandes deutlich überlegen.

Antwort Frau Bonacker:

Bürgerinnen und Bürger werden im Rahmen der Mitwirkung, wie zum Beispiel heute, einbezogen und gefragt. Hierbei geht es insbesondere um das subjektive Lärmempfinden, welches sich nicht messen und auch nicht berechnen lässt. Die Hinweise aus der Bevölkerung fließen in die Bewertung und die spätere Lärmaktionsplanung ein.

c) Frage aus dem Plenum:

An der B448 in der Wohnung im vierten Stock ist es sehr laut, wenn bei der Ausfahrt aus der Stadt an der Ampel voll beschleunigt wird. Die Einfahrt hingegen ist geschwindigkeitsbegrenzt. Warum kann das nicht auch bei der Ausfahrt sein?

Antwort Erster Stadtrat Hubert Gerhards

Die Zuständigkeit für die B448 liegt nicht bei der Stadt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch bei der Ausfahrt wurde bereits durch die Stadt beim Baulastträger angeregt, wurde aber abgelehnt.

Antwort Herr Popp:

Es gibt schon Kommunen, die „sich trauen“ an gefährdeten oder lauten Abschnitten von Bundesstraßen einfach Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder aufzustellen, obwohl sie dazu formal nicht berechtigt sind.

Auf Höhe des vierten Obergeschosses ist die Lärmbelastung aufgrund der nach oben hin abnehmenden Wirkung von Schallschutzwänden größer als im Erdgeschoss. In dem der Stadt vorliegenden Lärmgutachten wurde daher gesondert ein zweiter Pegel im jeweils obersten Geschoss der Gebäude berechnet.

d) Frage aus dem Plenum:

Wird zwischen Ziel- und Quellverkehr und Durchgangsverkehr unterschieden?

Antwort Herr Popp:

Diese Unterscheidung spielt für den Lärm keine Rolle. Diese Fragestellung wird aber im Verkehrskonzept beachtet.

e) Frage aus dem Plenum:

Wo sitzen in Berlin und Brüssel die „Gegner“ der Geschwindigkeitsreduzierung auf den Straßen?

Antwort Herr Popp:

Nicht, wie man vielleicht erwartet, in der Automobilindustrie. Es sind vor allem politische Vertreter, denen die hohen Geschwindigkeiten wichtig sind. Weltweit gibt es Geschwindigkeitsbeschränkungen, nur in Deutschland kann auf bestimmten Strecken unbegrenzt schnell gefahren werden. Auf diese Geschwindigkeiten sind auch die Reifen ausgelegt, die dementsprechend härter und damit lauter sind.

f) Fragen, Anmerkungen aus dem Plenum:

Haben Kommunen auch eine Chance, an Bundesstraßen und Autobahnen etwas zu erreichen? Ist die neue Lärmkartierung eine Basis, um das anzugehen? Ein Beispiel für das Problem der Geschwindigkeitsbegrenzung sind die Ortsdurchfahrten von Lämmerspiel und Hausen. Hierbei handelt es sich um dieselbe Straße, dennoch gilt in Hausen 50 km/h und in Lämmerspiel lediglich 40 km/h. Wenn man als Bürgerin darauf hinweist, wird gesagt, man solle dies lieber nicht ansprechen, weil dann die Gefahr bestünde, dass die Geschwindigkeit in Lämmerspiel auch auf 50 km/h heraufgesetzt würde.

Antwort Erster Stadtrat Gerhards

Auch hier gilt, dass die Stadt Obertshausen nicht für diese Straße zuständig ist.

g) Frage aus dem Plenum:

Es wurde heute nur Verkehrslärm (Straße, Schiene) und Fluglärm behandelt. Was ist mit anderem Lärm, wie z. B. Baulärm?

Wie werden die Lärmarten zusammen betrachtet? Manche Anwohner sind beispielsweise von Fluglärm und von Straßenverkehrslärm betroffen.

Antwort Herr Popp:

Die Umgebungslärmrichtlinie behandelt die drei Lärmarten Straße, Schiene und Flug, hinzu kommt noch Gewerbelärm für bestimmte Betriebsarten. Baulärm gehört nicht dazu, denn dieser ist zeitlich begrenzt. Dafür gibt es aber eine eigene Verordnung, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (AVV) zum Schutz gegen Baulärm.

Eine zusammenfassende Darstellung der Lärmarten ist für Obertshausen im Rahmen der Lärmkartierung vorgesehen.

h) Frage aus dem Plenum:

Im Tunnel wird oft nachts mit Autos oder Motorrädern „gerast“, das ist dann besonders laut und störend. Hier wird seitens der Polizei viel zu wenig kontrolliert.

Durch den Tunnel wird auch der Verkehr verlagert, insbesondere Lkw fahren vermehrt durch die Wohngebiete. Verkehrskontrollen scheinen nur zu Zeiten stattzufinden, die nicht kritisch sind. Sind diese möglicherweise mit den Betrieben abgesprochen?

Antwort Bürgermeister Roth

Es gibt keine Absprachen, wann und wo gemessen wird. In Obertshausen sind seit Jahrzehnten kleine Straßen in Wohngebieten durch Lkw-Verkehr belastet, da dies eine kleine Gemarkung ist und hier Wohnen und Gewerbe sehr nah beieinander liegen. Ein spezifisches Problem sind die schlechten Ortskenntnisse der Lkw-Fahrer, so dass sie oft unnötige Umwege fahren.

Die Behörde hat kein Interesse daran, an Orten und zu Zeiten zu messen, die nicht kritisch sind. Bislang fehlt allerdings die Ausstattung. Das soll sich in diesem Jahr ändern, da eine neue mobile Geschwindigkeitsmessanlage angeschafft wird, die nach der Sommerpause eingesetzt werden kann. Die Verwaltung ist daher dankbar für jeden Hinweis, an welcher Stelle zu welchen Zeiten „gerast“ wird. Daher Hinweise bitte an: bgm@obertshausen.de senden.

5 Ergebnisse aus dem Infoforum

Bastian Schröder, konsalt GmbH

Herr Schröder stellt die Ergebnisse des Infoforums vor. Im Großen und Ganzen spiegeln die Einschätzungen der Bürgerinnen und Bürger die von Herrn Popp geschilderte Lärmbelastung in Obertshausen wieder. Als wesentliche Lärmbelastung in Obertshausen wird der Straßenverkehr wahrgenommen, vor allem an den großen Achsen A3 und B448. Aber auch kleinere Straßen sind betroffen, hierbei wird insbesondere auf den Lkw-Verkehr (besonders laut, wenn nicht beladen) und auf Motorräder hingewiesen. Auch auf Fluglärm, vor allem nachts, wird stark hingewiesen, insbesondere seit der Veränderung der Anflugrouten.

Frau Bonacker lädt dazu ein, im Anschluss an die Veranstaltung weitere Anregungen zu geben.

(Eine Auflistung aller benannten Punkte findet sich in Anhang 1)

6 Ausblick und weiteres Vorgehen

Cornelia Holler, Stadtplanung Obertshausen

Frau Holler geht auf die weiteren Schritte ein, die die Stadt Obertshausen unternehmen wird, um den Lärm zu mindern: Die unterschiedlichen Lärmarten werden dabei getrennt betrachtet. Der Fluglärm wird in der interkommunalen Zusammenarbeit behandelt. Für die Bundesautobahn A3 ist der Bund zuständig, hier hat die Stadt wenige Handlungsmöglichkeiten. Daher wird der Fokus auf die Minderung des Verkehrslärms im innerstädtischen Netz von Obertshausen gelegt. Ein wichtiger Schritt ist dabei der Verkehrsentwicklungsplan Obertshausen 2011. Hier können konkrete Ziele für die nächsten 15 bis 20 Jahre formuliert werden.

Diese Ziele haben unmittelbare Auswirkungen auf die Stadtplanung, Verkehrsplanung und Freiflächenplanung. Das hat den Vorteil, dass der Verkehrsentwicklungsplan, wenn er beschlossen wurde, Schritt für Schritt abgearbeitet werden kann. Wichtige konkrete Maßnahmen sollen umgesetzt werden, zum Beispiel bessere und lärmarme Fahrbahnbeläge (Sanierung schadhafter Asphaltdecken) und niedrigere Geschwindigkeiten. Das Thema sei damit aber noch nicht am Ende, betont Frau Holler. So spielt Lärm bereits eine wichtige Rolle in der Kindererziehung, beispielsweise im Kindergarten und in der Schule. Wichtig ist, dass in Obertshausen Hauptverkehrsverursacher Ziel- und Quellverkehre sind. Also kann auch jeder selber etwas tun, beispielsweise ab und zu mal auf das Auto verzichten und stattdessen mit dem Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen. Wichtig sind zudem der Schutz, Erhalt und Ausbau ruhiger Gebiete zur Erholung.

Die Lärmkarten und Informationen rund um das Thema Lärm finden sich unter der Internetadresse **www.stadtentwicklung-obertshausen.de**

Siehe Anlage 4: Praesentation Ausblick

7 Schlussworte

Frau Bonacker dankt allen Anwesenden für die rege Teilnahme und die vielen Hinweise und Anregungen. Alle Beiträge werden im Protokoll festgehalten, auch die Hinweise aus dem Infoforum. Das Protokoll wird im Internet veröffentlicht.

Abschließend bedankt sich der Erste Stadtrat Herr Gerhards bei allen Mitwirkenden, die die Veranstaltung vorbereitet und durchgeführt haben sowie bei allen Bürgerinnen und Bürgern für ihre Zeit und ihr Engagement. Obertshausen setzt sich intensiv für den Lärmschutz ein und ist damit vorbildhaft. Aber auch individuelles Verhalten spielt eine wichtige Rolle bei der Lärmminderung. Deshalb der Appell an die Bürgerinnen und Bürger, die Lärmminderungsmaßnahmen in Obertshausen aktiv zu unterstützen!

Protokoll: Bastian Schröder, konsalt GmbH

Weitere Informationen: **www.stadtentwicklung-obertshausen.de**

8 Anhang:

Anhang 1: Anmerkungen aus dem Infoforum

Anhang 2: Praesentation Einfuehrung

Anhang 3: Praesentation Popp

Anhang 4: Praesentation Ausblick

Anhang 1: Anmerkungen aus dem Infoforum

Fotos des Stadtplans im Infoforum

Die Zahlen beziehen sich auf Punkte auf dem Stadtplan, die von den Betreffenden an den entsprechenden Orten bezeichnet wurden.

Nr.	Verkehrslärm Schiene/ Straße		
1	Laster 30 t, vor allem leer zu schnell	11	Stau durch Parksituation, Rennstrecke abends und nachts
2	Autobahn Tag und Nacht	12	nachts wird gerast, besonders Lkw's und Motorräder extrem schnell und laut, Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht eingehalten
3	Pkw u. Lkw Lärm ab 4.30 Uhr bis ca. 22.00 Uhr	13	Motorräder zu schnell
4	Autobahn A3	14	Lortzingerstraße
5	Spessartstraße.: A3 und Zubringer Rennstrecke für Autowerkstätten	16	Häusenstammerstr. / Bahnhofstr.
6	Bahnhofstraße.: Lastwagen nachts mehr als 30 km/h,nachts Flugzeuge	17	Schienenlärm intensiv
7	Autos, Motorräder, Laster, Geschwindigkeitsbegrenzung	18	Schienenlärm intensiv
8	Kreuzung Birkenwaldstr./Seligenstädter Str.: nachts Rennstrecke, mit quietschenden Reifen um die Kurven, in die Schönbeckstr.	22	A3 Autolärm, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h
9	Laster zu schnell, keine Kontrollen der großen Lkw	23	Vorschlag: shared space - Gemeinschaftsstraße in der Häusenstammerstr.
10	B 448: Motorrad, Lkw, Autolärm: Lösung- Geschwindigkeitsbeschränkung in beide Richtungen	o.Nr.	Bürgermeister-Mahr-Str. 20: extremer Lkw und Pkw Verkehr - rund um die Uhr (Pause ca. 0-3 Uhr), alle fahren zu schnell, die Ladungen der Lkw verursachen zusätzlich Lärm in Form von Poltern, Schlagen, Klirren usw., verstärkt wird das Ganze durch die "ausgebesserte" Autobahndecke, durch die mehrere Autobahnhöhen entstanden sind
o. Nr	Seligenstädter Straße 21: Es wird zu schnell gefahren und zu dicht an Personen und Pkw vorbei		

Anhang 1: Anmerkungen aus dem Infoforum S II

Nr.	Fluglärm
12	Fluglärm nachts
55	Lärm auf Balkon
56	Neue Anflugschneise Mozartstraße
57	Neue Anflugschneise Mozartstraße
58	Neue Flugrouten gehen nach der Umstellung (DFS Versuch) vermehrt direkt über Obertshausen
59	Fluglärm besonders nachts 23-6 Uhr
60	Fluglärm nachts
65	Lortzingerstr. Fluglärm
66	unerträglicher Fluglärm besonders nachts
111	Spessartstr.: direkt Überflüge, Felder südlich bleiben frei

Nr.	Gewerbelärm / Veranstaltungen
164	Glockenturm Gumbertseestr.: Gewerbelärm / Veranstaltungen
165	Lortzingstraße.: Egro bis in die Nacht
170	Spessartstr.: Kleingewerbebetriebe, A3+Lufthansa
Nr.	**Ruhige Gebiete**
110	Ab und zu Fluglärm, ansonsten ruhig
Nr.	**Anderer Lärm**
219	tagelanges Betreiben von Kreissägen wg. Brennholz für Kachelöfen
220	unnötige Feste wie Techno Partys
221	Johanniter Martinshorn/ Lortzingstr.
	Signale Polizei / Feuerwehr - Sonntags Morgen?

Anhang 1: Anmerkungen aus dem Infoforum S III