

Stadt Haan
Der Bürgermeister
Planungsamt

Haan, den 19.02.2010

**Lärmaktionsplanung gemäß Umgebungslärmrichtlinie (Stufe 1) für die Stadt Haan
Niederschrift über die Diskussionsveranstaltung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**

Ort: Schulzentrum Walder Straße, Walder Straße 15 in Haan
Datum: Mittwoch, den 10.02.2010
Beginn: 18.30 Uhr
Ende: 20.05 Uhr

Teilnehmer:

Stv. Wollmann (Vorsitzende des Planungs- und Umweltausschusses des Rates der Stadt Haan als Diskussionsleiterin),
1. Bgo. Buckesfeld,
StOBR Rautenberg (Planungsamt),
TA Böhm (Planungsamt, für die Niederschrift),
Herr Stuhm (Büro StadtVerkehr, Hilden),
Herr Denzer (Büro StadtVerkehr, Hilden),
Herr Schmitz-Herkenrath (Büro ACCON, Köln)
und weitere Anwesende.

*[Anmerkung: Zum Schutz personenbezogener Daten wird die Anwesenheitsliste nicht veröffentlicht!
Die Namen der Diskussteilnehmer sind in der veröffentlichten Niederschrift gekürzt.]*

Stv. Wollmann begrüßt die anwesenden Bürger, stellt die anwesenden Mitglieder der Verwaltung und die mit der Erarbeitung des Lärmaktionsplans beauftragten Dienstleister vor und erläutert kurz den vorgesehenen Ablauf der Diskussionsveranstaltung.

Herr Schmitz-Herkenrath stellt das Planverfahren vor und zeigt den zeitlichen Ablauf der Planungen und die Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit auf.

Nach Abschluss des Vortrags bittet Stv. Wollmann die anwesenden Bürger um Fragen zur vorgestellten Planung.

Herr W. erkundigt sich, ob es Detailuntersuchungen zu den betroffenen Straßen gebe.

Herr Schmitz-Herkenrath führt aus, dass man in diesem frühen Planungsstadium noch keine Details vorlegen könne. Diese würden zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gemacht.

Herr S. erkundigt sich in Bezug auf mögliche Lärminderungsmaßnahmen an der B228, wie hoch der Einfluss des Landesbetriebes Straßenbau NRW sei und was die Stadt Haan tun könne.

1. Bgo. Buckesfeld erläutert, dass für die Durchführung Baumaßnahmen der zuständige Straßenbau- lastträger bzw. die Straßenbaubehörde verantwortlich sei. Für die B228 sei dies „Straßen.NRW“. Die vorgestellten Lärminderungsmaßnahmen könnten nur im Einvernehmen mit dem Landesbetrieb getroffen werden. Insofern habe die Stadt Haan relativ geringe direkte Handlungsmöglichkeiten.

Herr Sd. fragt nach, ob dies auch für Geschwindigkeitsbegrenzungen gelte.

1. Bgo. Buckesfeld erläutert, dass für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen die Straßenverkehrsbehörden zuständig seien. Die Befugnis zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sei von den Kreisen u. a. auf die mittleren kreisangehörigen Städte delegiert worden. Es sei ein Benehmen u. a. mit dem Baulastträger erforderlich.

Herr S. stellt fest, dass man abhängig von „Straßen.NRW“ sei.

1. Bgo. Buckesfeld erläutert, dass Lärmprobleme überwiegend an klassifizierten Straßen auftreten, also an Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Es sei das Schicksal der kleinen Gemeinden, dass die Zuständigkeit für die Durchführung von Baumaßnahmen nicht bei ihnen läge.

Herr K. führt aus, dass die Belastung durch den Eisenverkehr wesentlich höher sei als durch den Straßenverkehr. Er fragt, welche Maßnahmen es diesbezüglich gebe und wie realistisch eine Umsetzung sei.

Herr Schmitz-Herkenrath erläutert, dass als Maßnahmen Lärmschutzwände, geschliffene Gleise oder Scheibenbremsen in Betracht kämen. Es gebe aber keine Grenzwerte für Lärm durch bestehende Schienenwege, die einzuhalten seien. Die Bürger hätten keinen Anspruch auf die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

Herr Stuhm ergänzt, dass der Schienengüterverkehrsmarkt sehr liberal sei. Es gebe viele private Unternehmen, die Güter transportierten. Hier bestünde noch weniger Einfluss auf die Züge selbst.

1. Bgo. Buckesfeld ergänzt, dass die Bahn nur eine Verpflichtung zum Lärmschutz habe, wenn sie Stecken neu baut oder wesentlich ändert. Es sei keine unmittelbare Einflussnahme der Stadt Haan möglich.

Herr W. bittet zu erläutern, was „Straßen.NRW“ ist.

1. Bgo. Buckesfeld führt aus, dass der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen - kurz „Straßen.NRW“ eine Organisationseinheit des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sei. Diese Verwaltung sei verantwortlich für die Planung, den Bau und den Betrieb von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen.

Herr Sd. weist darauf hin, dass der Verkehrsentwicklungsplan Lärmschutzmaßnahmen enthalte, die man umsetzen könne. In Bezug auf die B228 könne auch das Thema „Linksabbieger in die Martin-Luther-Straße“ eingearbeitet werden. Der Hauptverkehrsstrom auf der B228 müsse dann nicht mehr so nah an der Wohnbebauung geführt werden, wodurch Lärminderungen für die Anwohner erzielt werden könnten. Darüber hinaus gebe es auch an der Nordstraße und Feldstraße Belastungen, die nicht vorgestellt worden seien.

1. Bgo. Buckesfeld erläutert, dass die letztgenannten Straßen Gegenstand der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie seien. Die Erkenntnisse aus der Erarbeitung des Lärmaktionsplans und des Verkehrsentwicklungsplans würden wechselseitig ineinander einfließen.

Herr Wt. warnt davor, die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen wie etwa Geschwindigkeitsbegrenzungen zu euphorisch zu sehen. Es gebe bestimmte Anwendungsvoraussetzungen, die gesetzlich vorgegeben seien. So müssten bestimmte Lärmpegel (berechnet gem. RLS-90) erreicht sein. Zudem müssten die Maßnahmen zu einer Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) führen. Eine wei-

tere Möglichkeit sehe er in der Lärmsanierung. Diese käme dort in Betracht, wo sehr hohe Lärmpegel vorhanden seien.

Herr Schmitz-Herkenrath führt aus, dass die für die Lärmsanierung maßgeblichen Immissionswerte für Wohngebiete 60 dB(A) am Tag und 70 dB(A) in der Nacht betrügen. Die Lärmsanierung erfolge aber im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Nach neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen wirke schon eine Pegelminderung von 2 bis 2,5 dB(A) als deutliche Entlastung. Natürlich seien die Maßnahmen auch kombinierbar. Auch Tempo 30 auf Bundesstraßen sei möglich, hierfür gebe es Beispiele.

Herr Sd. fragt, wie sich die Schallwerte veränderten, wenn die Geschwindigkeit nicht von Tempo 50 auf 30, sondern von Tempo 60 auf 40 reduziert würde. Seine Frage stellte er vor dem Hintergrund, dass oft zu schnell gefahren würde.

Herr Schmitz-Herkenrath erläutert, dass die Veränderung nicht so einfach bestimmt werden könne. Sie hinge u. a. vom LKW-Anteil am Verkehrsaufkommen ab.

Ein Teilnehmer führt aus, dass auf der B228 vom Bereich Schallbruch bis zur Gruitener Straße eine Geschwindigkeit von 70 km/h zugelassen sei. Er fragt nach, ob die LKW aus dem Industriegebiet nicht umgeleitet werden könnten. Es gäbe auch sehr viele Unfälle.

Herr Schmitz-Herkenrath weist darauf hin, dass sich das Problem der Ortsdurchfahrten seit der Einführung von Navigationsgeräten tatsächlich verschärft habe.

1. Bgo. Buckesfeld führt aus, dass die Anregung als solche für den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen werde. Er weist aber auch darauf hin, dass eine Bundesstraße dazu diene, LKW-Verkehr aufzunehmen. In Bezug auf den Wortbeitrag von Herrn Schniewind habe die Verwaltung mit dem Einsatz des Geschwindigkeitsmessgerätes andere Erfahrungen gemacht. Auch wenn subjektiv erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen empfunden würden, waren sie oft objektiv nicht nachweisbar bzw. die Ausnahme.

Herr Sd. berichtet, dass Solinger Einwohner auf dem Heimweg oft durch das Musikantenviertel führen. Er fragt nach, ob die Anlage dort schon aufgestellt worden sei.

1. Bgo. Buckesfeld sagt, dass er nicht alle bisherigen Standorte im Einzelnen kenne. Man könne diese aber herausfinden.

Herr Sz. führt aus, dass er von der A46 und der B228 betroffen sei. Auf der Elberfelder Straße sei eine Geschwindigkeit von 70 km/h zulässig und viele Leute würden noch schneller fahren. Er würde sein Grundstück für den Einsatz des Geschwindigkeitsmessgerätes zur Verfügung stellen. Außerdem gebe es ein Lärmproblem wegen der Kanaldeckel. Die LKW führten zu sehr starken Erschütterungen.

1. Bgo. Buckesfeld sagt, dass die zuständige Stelle auf das Problem mit den Kanaldeckeln hingewiesen werde.

Frau L. berichtet, dass der Lärmpegel seit dem Ausbau der A46 erheblich gestiegen sei und fragt, ob sie nun mit dieser Situation leben müsse. Auch die Nordstraße sei sehr stark befahren.

Vorübergehend sei die Situation besser gewesen, als die Brücke gesperrt war. Sie berichtet auch, dass die Straßen Falkenweg und Adlerstraße als Abkürzung genutzt würden.

1. Bgo. Buckesfeld erläutert, dass bei der Entscheidung, wo besonders dringlich gehandelt werden müsse, auch die Anzahl der Betroffenen eine Rolle spielen werde. Wie die Präsentation gezeigt habe, seien von der Autobahn recht wenige Anwohner betroffen. Zudem habe die Stadt Haan in Bezug auf die Umsetzung der meisten in Betracht kommenden Lärminderungsmaßnahmen keine direkte Einflussnahmemöglichkeit.

Ein Teilnehmer fragt, wann ein Schallschutzfensterprogramm in Betracht käme.

Herr Schmitz-Herkenrath führt aus, dass ein Schallschutzfensterprogramm die ultima Ratio sei, also die zuletzt in Betracht zu ziehende Maßnahme. Das Programm sei teuer und auch in der Handhabung schwierig.

Herr J. berichtet, dass es wesentlich lauter sei seitdem die A46 ausgebaut worden sei. Im Mittelstreifen seien Betonteile verbaut worden, die den Schall reflektierten.

Frau L. ergänzt, dass es auch lauter geworden sei seitdem das Grün nicht mehr da sei.

Herr Schmitz-Herkenrath führt aus, dass sich die Betonteile kaum in höherem Lärm auswirken dürften. Und Grünstreifen brächten erst ab einer Breite von 200 m etwas. Der Verlust einer Baumreihe sei nicht messbar. Sicherlich gebe es eine subjektive Wirkung, denn was man nicht sehe, höre man auch weniger.

Herr J. berichtet, dass viele LKW über die Landstraße in Richtung Wuppertal führen. Er fragt, ob der Kreisverkehr am Ortsausgang eine Gemeindestraße sei und ob dieser nicht zu knapp bemessen sei.

1. Bgo. Buckesfeld führt aus, dass der Kreis eine Gemeindestraße und tatsächlich sehr knapp bemessen worden sei. Der Kreisverkehr würde aber noch ausreichen. Das Thema sei schon im Verkehrsentwicklungsplan angesprochen worden.

Herr H. erklärt, warum die Situation nach Lärmschutzmaßnahmen oder auch nach dem Einbau der Betonteile auf der A46 als lauter empfunden werden könnte. Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen würden vorübergehend Baustellenverkehre eingerichtet, die aufgrund der Temporeduzierung leiser seien. An die Ausgangssituation würde man sich später nicht mehr richtig erinnern.

Frau M. fragt nach, ob man nicht auf der A46 Schilder aufbauen könne, mit dem Hinweis, dass die Ortsdurchfahrt für LKW verboten sei. In Süddeutschland würde dies gemacht.

1. Bgo. Buckesfeld erläutert, dass es in Süddeutschland eine andere Kultur der Ortsumfahrten gebe. Die Siedlungsstruktur in Haan sei hierfür nicht so gut geeignet. LKW könnten die Stadt kaum umfahren. Auch falls eine Komplettsperre politisch gewollt sei, sehe er deshalb hierfür keine Erfolgchancen. Außerdem sei es auch Aufgabe einer Bundesstraße, LKW-Verkehr aufzunehmen.

Herr W. berichtet, dass im Rahmen der 1. Stufe des Verkehrsentwicklungsplans ermittelt worden sei, dass der Durchgangsverkehr auf der Flurstraße nicht sehr hoch sei. Er fragt nach, welche Methode angewendet worden sei.

StOBR Rautenberg erläutert, dass es keine konkrete Kennzeichenüberprüfung gegeben habe. Das beauftragte Ingenieurbüro habe mit umfangreichen Daten, die Aufschluss über mögliche Quell- und Zielverkehre gäben, ein Verkehrsmodell aufgebaut. Mit diesem sei der Durchgangsverkehr ermittelt worden.

Ein Teilnehmer fragt, wann die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung durchgeführt werde.

1. Bgo. Buckesfeld weist auf den gesetzlichen Auftrag hin und die in der Präsentation benannten Fristen. Darüber hinaus werde es eine Beratung im zuständigen politischen Gremium geben.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen erfolgen, schließt die Diskussionsleiterin Stv. Wollmann die Veranstaltung und bedankt sich für die vorgebrachten Wortbeiträge.

Böhm