

Protokollauszug

aus der
46. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen
und Verkehr
vom 07.03.2017

öffentlich

**Top 4.2 Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam: Fortschreibung Stufe
3
17/SVV/0136
vertagt**

Herr Petersen (Bürgerinitiative für Verkehrsberuhigung in Potsdam West) nimmt sein Rederecht wahr. Er kritisiert das Fehlen wichtiger Punkte in der vorliegenden Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (LAP). So fehlten beispielsweise Messungen von Lärmüberlagerungen an Knotenpunkten, die jedoch eine enorme Belastung darstellten. Bezüglich des Schienenverkehrs bemängelt er nicht nachvollziehbare Messungen. Schwierig sei außerdem, dass unterschiedliche Lärmarten nur getrennt ausgewiesen würden, Mehrfachbelastungen seien nicht betrachtet worden. Die Lärmmessung an den Fassaden von Wohngebäuden hält er für zu einseitig, Messungen außerhalb von Gebäuden (beispielsweise Grünflächen um Ein- oder Mehrfamilienhäuser) gäbe es nicht. Die im LAP benannten „ruhigen Gebiete“ hält er für wenig sinnvoll. Andere ruhige Areale, wie der Wildpark oder bestimmte Wohngebiete, seien wiederum nicht aufgeführt. Im Weiteren kritisiert er zum Verfahren, dass Beiträge von Bürgerinitiativen nicht einbezogen worden seien. Zudem sei der LAP den Bürgerinnen und Bürgern nicht vorgestellt worden. Er spricht sich für mehr Tempolimits zur Lärmreduzierung aus.

Frau Kolesnyk (Bereich Umwelt und Natur) geht zunächst auf die Ausführungen von Herrn Petersen ein. Sie verweist auf zwei stattgefundene Öffentlichkeitsveranstaltungen zum Lärmaktionsplan (LAP). Zudem hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit von schriftlichen Eingaben im Mai 2016 und im Rahmen der öffentlichen Auslegung im November 2016. Hier gab es mit über 100 Rückmeldungen eine rege Beteiligung.

Frau Kolesnyk bringt die Vorlage ein. Sie weist noch einmal darauf hin, dass der LAP und seine Fortschreibung von der Europäischen Union (EU) vorgeschrieben seien. Die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) müsse dann im Rahmen ihrer Planungen und finanziellen Möglichkeiten entscheiden, was umgesetzt werden könne. Anhand einer Präsentation erläutert sie die Vorlage. So sei bei der vorliegenden Fortschreibung des LAP eine Ballungsraumbetrachtung vorgenommen worden, das heißt, es wurde nicht nur der Straßenverkehr betrachtet, sondern auch der Eisenbahn- und Luftverkehr sowie Industrieanlagen. Im Verlauf geht sie auf Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ein, zeigt eine Kartierung unterschiedlicher Lärmquellen sowie eine Betroffenheitsstatistik. Sie erläutert Ansätze zur Lärminderung, die sich aus örtlich vorgenommenen Maßnahmen auf der einen Seite und einer nachhaltigen Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf der anderen Seite zusammensetzen. Sie geht auf das Maßnahmenkonzept zum Straßenbahnverkehr ein. Zum Maßnahmenkonzept für den Eisenbahnverkehr weist sie auf die Zuständigkeit der Deutschen Bahn AG hin, wodurch der Handlungsspielraum der LHP stark eingeschränkt sei.

Frau Hüneke stellt fest, dass der LAP so detailliert wie möglich aufgestellt werden sollte. Noch deutlicher herausgestellt werden sollten dabei Maßnahmen, die wenig kosten, leicht umzusetzen

seien und trotzdem viel bewirkten. Eine Flexibilität der Handhabung von Maßnahmen sei hier von Vorteil. Sie erkundigt sich, ob die Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger beantwortet worden seien.

Frau Kolesnyk verweist auf den LAP, in dem die Auseinandersetzungen mit den Hinweisen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung beinhaltet sind, beispielsweise auf der Seite 133 Öffentlichkeitsbeteiligung oder in den Anlagen 12 Protokolle der Öffentlichkeitsveranstaltungen und 13 Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung. Eine öffentliche Auslegung des LAP habe ebenfalls stattgefunden. Die Beantwortung der Hinweise und Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger durch die Verwaltung erfolgt im laufenden Verfahren nicht.

Herr Eichert erkundigt sich, ob durch den LAP andere Konzepte tangiert würden. Müsse beispielsweise das Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr angepasst werden?

Herr Goetzmann berichtet, dass in den letzten Jahren unterschiedliche Konzepte miteinander abgeglichen worden sind. Hierbei hätte sich eine sehr hohe Deckung der einzelnen Maßnahmen ergeben, sodass ein Korrekturbedarf nicht bestehe. Bei der Fortschreibung bestehender Konzepte würde im laufenden Verwaltungshandeln immer wieder ein entsprechender Abgleich vorgenommen.

Herr Berlin sieht die Grenzen der Lärmreduzierung durch die bisherigen Maßnahmen erreicht. Die Notwendigkeit, auch drastische Lösungen ins Auge zu fassen sei gegeben. Unter anderem sollte die LHP verstärkt Einfluss auf Landeszuständigkeiten, beispielsweise bei betreffenden Autobahnabschnitten, nehmen. Modernisierungsmaßnahmen sollten nach den aktuellsten Standards vorgenommen werden, auch wenn dafür Geld in die Hand genommen werden müsse. Er erkundigt sich, ob es gesetzlich festgeschriebene Richtwerte gäbe, bei deren Eintritt Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen werden müssen.

Frau Kolesnyk verneint dies. Solche gesetzlichen Vorgaben bzw. festgelegte Grenzwerte gäbe es nur bei Neubau oder grundlegenden Sanierungsmaßnahmen für Straßen oder Eisenbahnstrecken, nicht aber im Sinne von Eingriffswerten.

Herr Kuppert hält Kopfsteinpflaster für verzichtbar. Dem Eisenbahnlärm müsse mehr Beachtung entgegengebracht und der Radverkehr gestärkt werden. Er erkundigt sich nach Nachteilen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei Zusammenlegung mit dem Kfz-Verkehr auf breiteren Straßenzügen sowie nach einer Lärmmessung für das Glockenspiel nahe der Breiten Straße.

Frau Kolesnyk führt aus, dass für die Erstellung des LAP grundsätzlich keine Lärmmessungen erfolgten und dies rechtlich auch nicht vorgesehen sei. Die Erstellung des LAP erfolgte auf Basis von Berechnungen. Das Glockenspiel sei nicht von der LHP betrachtet worden. Hierzu lägen beim Bereich Umwelt und Natur aus den letzten Monaten auch keine Beschwerden vor.

Frau Hüneke erklärt, dass es im ganzen Stadtgebiet lediglich zwei Straßen mit echtem Kopfsteinpflaster gäbe. Dieses Problem sei daher gemessen am gesamten Stadtgebiet doch eher marginal. Tempolimits gehörten in die Zuständigkeit der Kommunen, dies sollte geändert werden. Sie regt an, den LAP heute in 1. Lesung zu behandeln.

Herr Schütt macht deutlich, dass Wirtschaftsverkehre durch Tempolimits nicht reglementiert werden dürften, dazu seien sie für die Stadt zu wichtig.

Herr Jäkel hält die Inhalte des LAP, bis auf kleinere Schwachstellen (zum Beispiel nicht notwendige Geschwindigkeitsverringerung in der sanierten Forststraße), für vernünftig und den Plan im Großen und Ganzen für gelungen. Die Zuständigkeit für Tempolimits solle beim Bund verbleiben. Auf positive Inhalte geht er im Einzelnen ein. Er hebt die Ausführungen unter Kapitel 6.2 hervor: „Zur Vermeidung negativer Auswirkungen durch den KFZ-Verkehr in der Fläche bildet dessen Bündelung im Haupt- und Erschließungsstraßennetz eine wesentliche Grundphilosophie der Verkehrsplanung bzw. Lärminderungsstrategie. ... Eine weitere Möglichkeit zur Entlastung der Bevölkerung von den negativen Auswirkungen des KFZ-Verkehrs bietet die Schaffung von neuen Alternativrouten.“ Dieser Aspekt gewinnt seines Erachtens gerade in Bezug auf die überlastete Zeppelinstraße an Bedeutung. Er lobt die Hinweise auf die Notwendigkeit der Beseitigung netzstruktureller Probleme (siehe 6.2.5) und die Ausführungen zu lärmarmen Oberflächenbelägen unter 6.4.2 sowie die Vorschläge, Verlängerung der Wetzlarer Straße mit Unterführung der Eisenbahn und die zusätzliche Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße.

Herr Goetzmann erklärt grundsätzlich zu den Steuerungsmöglichkeiten der LHP: Natürlich bestehe zwischen gefahrenem Tempo und Lärm ein starker Zusammenhang. Die sehr hohe rechtliche Reglementierung in diesem Bereich sowie die Nichtzuständigkeit der LHP schließen diese Option der Lärminderung jedoch aus. Dies müsse schlicht weg zur Kenntnis genommen werden. Auch beim Autobahn- und Schienenverkehr sind die Einflussmöglichkeiten der LHP äußerst gering. Hier beschränkten sich ihre Möglichkeiten auf Appelle an die Verantwortlichen. Das Reparieren von Straßen führe nicht, wie manchmal angenommen, zu einer Lärmreduzierung. Eher ist das Gegenteil der Fall. Durchgreifende Erneuerungen wären hier notwendig, die allerdings selbst unter Einbeziehung der Anlieger (Beitragspflicht) sehr teuer sind.

Herr Jäkel verweist auf die Verfüllung der Straßenbahngleise mit Flüsterasphalt. Dies sei leicht umzusetzen und man hätte hier mit wenig Aufwand viel erreicht.

Frau Hüneke stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, den Tagesordnungspunkt heute in 1. Lesung zu behandeln.

Für den Geschäftsordnungsantrag spricht Herr Blaser. Dagegen Herr Schütt.

Der Geschäftsordnungsantrag wird mit 4:1:2 **angenommen**.

Der Ausschussvorsitzende schließt die 1. Lesung. Die 2. Lesung erfolgt in der übernächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr am 11.4.2017.