



12.01.2015

Die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen/ PIRATEN in der Gemeindevertretung Glienicke/ Nordbahn nimmt zum Lärmaktionsplan der 2. Stufe vom 01.10.2014 wie folgt Stellung.

Unsere Kern-Forderungen haben wir kursiv hervorgehoben.

Zu: 1.2 Auslösepegel und Grenzwerte

Die in der Planung angewendeten Auslösepegel und Grenzwerte halten wir für deutlich zu hoch.

Laut 16. Verkehrslärmschutzverordnung sollten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Bevölkerung beim Neubau oder wesentlichen Ausbau von Straßen von 49 dB(A) in den Nachtstunden und von 59 dB(A) tagsüber in Wohngebieten nicht überschritten werden. Uns ist bewusst, dass für den Bestand tagsüber 65 dB(A) bzw. nachts 55 dB(A) als zulässig erklärt wurden.

Jedoch verlieren die Werte von 49 dB(A) bzw. 59 dB(A) dadurch nicht ihre wissenschaftlich-medizinische Bedeutung. Bei Werten über 49 dB(A) bzw. 59 dB(A) steigt das Risiko von Herz- / Kreislauferkrankungen nachweislich.

Deshalb fordern wir, dass sich unsere Gemeinde zum Wohle der Bürger an diesen Grenzwerten orientiert und den Lärmaktionsplan entsprechend anpasst.

Zu: 2.1.3 Fahrbahnoberfläche und -zustand

Der LAP führt auf Seite 8 aus, dass die Oranienburger Straße zwischen Hauptstraße und nördlicher Gemeindegrenze einen lärmindernden Belag mit einer Lärminderungswirkung von um -2 dB(A) aufweist.

Wir fordern, durch eine Geräuschmessung den Bürgern die Wirkung nachzuweisen.

Zu: 2.1.5 Schwerverkehrsanteil

Uns ist bewusst, dass nicht jede aktualisierte Messung umgehend in die Planung einfließen kann. Durch Offenlegung der Datenbasis und durch die Bereitstellung des Verrechnungsfahrens könnten die Daten von Interessierten selbstständig angepasst werden.

Wir fordern darum die Offenlegung der Datenbasis.

Für den Schwerverkehrsanteil ergeben sich z.B. folgende Abweichungen zum Gutachten:

Schwerlastverkehr	Lt. LAP	Messungen 2014
Schönfließener Straße	über 7%	5%
Lessingstraße		5%
Oranienburger Chaussee	7 – 5 %	
Karlstraße	3 %	5%
Leipziger Straße	4 %	8%
Märkische Allee		6 %

Diese Abweichungen können die Glienicker bisher bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Geräusentwicklung nicht einordnen.

Zu: 2.2 Lärmkartierung für den Straßenverkehr

- Die DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) der Märkischen Allee liegt laut Zählung von Anfang Dezember 2014 bei 1592 und damit deutlich über 1000.

Die Märkische Allee muss folglich in die Lärmkartierung aufgenommen werden.

- *Auf der Breitscheidstraße zwischen Schönfließener Straße und Märkischer Allee sollte eine Messung vorgenommen werden, um Datensicherheit bezüglich der Belastungen zu erzielen.*

Zur Anzahl der belasteten Glienicker schreiben die Gutachter auf Seite 14:

„Eine tabellarische Zusammenfassung der geschätzten Anzahl der belasteten Menschen von Straßenverkehrslärm innerhalb der einzelnen Isophonenbänder für LDEN und LNight liegt ausschließlich für die Oranienburger Chaussee (B 96) vor (vgl. Tabelle 1). Bei Einbeziehung aller lärmkartierten Straßen sind höhere Betroffenenzahlen zu erwarten. Leider liegen entsprechende Daten des LUGV nicht vor. Für zukünftige Stufen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung (Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne spätestens aller 5 Jahre gem. der rechtlichen Rahmenbedingungen) wird das LUGV aufgefordert, für das gesamte lärmkartierte Straßennetz eine tabellarische Auswertung zu erstellen, denn nur dann sind die tabellarischen Daten auch für die Städte und Gemeinden nutz- und brauchbar.“

Wir ziehen aus dieser Passage in Verbindung mit oben genannten Kritikpunkten drei Schlussfolgerungen:

1. Die Zahl der vom erhöhten Risiko einer Herz-Kreislaufkrankung betroffenen Glienicker Bürger liegt deutlich höher als im Gutachten mit 266 Personen oder 2,4% der Bevölkerung ausgewiesen.

2. *Die Verwaltung muss auf eine schnelle Nacharbeit durch das LUGV hinwirken. Dazu sind alle belasteten Straßen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über 1000) in die Lärmkartierung einzubeziehen und für alle dann lärmkartierten Straßen die betroffenen Einwohner zu erfassen.*
3. Nach Einbeziehung aller belasteten Straßen und bei Berücksichtigung der oben geforderten Grenzwerte rechnen wir mit einer Belastung der Glienicker Bevölkerung von über 10 %.

Zu: 2.2.1 Ungenauigkeit der Lärmkartierung

- Abweichung von der Höchstgeschwindigkeit
Die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit wird als Quelle einer ungenauen Lärmkartierung nicht genannt.

Wir fordern, dass diese Abweichungen zukünftig in die Belastung eingerechnet werden.

Aus den aktuellen Messungen ergeben sich z.B. folgende erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen:

Geschwindigkeitsüberschreitungen		Fahrzeuge
Schönfließer Straße	35 %	64800
Lessingstraße	87 %	18900
Oranienburger Chaussee		
Karlstraße (Messung im Februar)	40 %	18500
Leipziger Straße	19 %	12200
Märkische Allee	14 %	22000

- Oranienburger Chaussee (B 96)
Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung werden lt. Gutachter überschritten. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden dabei noch nicht beachtet.

Aktuelle Messwerte, ergänzt um eine tatsächliche Geräuschmessung sind vorzunehmen. Wir fordern eine sofortige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Nach Umsetzung alternativer Maßnahmen kann die Reduzierung zurückgenommen werden.

- Schönfließer Straße (L 30)
Es werden durchgängig Lärmpegel von 65 dB(A) im Tagesmittel bzw. 55 dB(A) nachts überschritten. Dabei wurden die mittleren Geschwindigkeitsüberschreitungen von 35 % noch nicht beachtet.
In diesem Lärmpegel liegen sowohl die Kita Sonnenschein als auch das NGG. Für Bildungseinrichtungen werden max. 57 dB(A) am Tag empfohlen!

Wir fordern eine sofortige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Nach Umsetzung alternativer Maßnahmen kann die Reduzierung zurückgenommen werden.

- Hauptstraße (K 6501)

Die Lärmpegel liegen trotz Tempo 30 durchgängig über 65 dB(A) im Tagesmittel bzw. über 55 dB(A) nachts.

In diesem Lärmpegel liegt die Grundschule. Für Schulen werden max. 57 dB(A) am Tag empfohlen!

Hier fordern wir sofortige Maßnahmen.

- Leipziger Straße

Die Leipziger Straße wurde in der Lärmkartierung mit einer Asphaltdecke statt Pflaster bedacht. Der Unterschied zwischen den Belagsarten kann bis zu 6 dB(A) betragen.

Es werden durchgängig Lärmpegel von 65 dB(A) im Tagesmittel bzw. 55 dB(A) nachts überschritten, obwohl die Gutachter fälschlich von 4% statt tatsächlicher 8,5% Scherlastverkehr ausgehen.

Wir fordern eine sofortige Sperrung für den Schwerlastverkehr.

- Karlstraße – Alte Schildower Straße

Die Gutachter kommen zum Ergebnis, dass durchgängig keine Lärmpegel von 65 dB(A) im Tagesmittel bzw. 55 dB(A) nachts überschritten werden.

Leider liegen für die Berechnung keine Zahlen vor. Die Verkehrsbelastung ist mit 18.000 Fahrzeugen, einem Schwerlastanteil von 5% und einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 40 % sehr erheblich.

Für diesen Bereich müssen dringend Abweichungszahlen der Gutachter eingeholt werden.

Wir fordern eine weitere Senkung der Höchstgeschwindigkeit, die Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung, die Durchsetzung des Fahrverbotes für den Schwerlastverkehr und die Prüfung einer Einbahnstraßenregelung.

- Lessingstraße

Die Gutachter kommen zum Ergebnis, dass durchgängig keine Lärmpegel von 65 dB(A) im Tagesmittel bzw. 55 dB(A) nachts überschritten werden.

Leider liegen für die Berechnung keine Zahlen vor. Die Verkehrsbelastung ist mit 18.900 Fahrzeugen, einem Schwerlastanteil von 5% und einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 87% jedoch sehr erheblich.

Für diesen Bereich müssen dringend Abweichungszahlen der Gutachter eingeholt werden.

Wir fordern eine weitere Senkung der Höchstgeschwindigkeit, die Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung und die Prüfung einer Einbahnstraßenregelung.

- Hattwichstraße (zwischen Kreisverkehr und Zentrum) und Märkische Allee

Hier müssen die Gutachter dringend belastbare Zahlen nachliefern. Wir fordern eine sofortige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Zu: 2.2.2 Hotspot-Analyse

Die Gutachter ermitteln an fünf Straßenabschnitten Lärmbrennpunkte:

- Oranienburger Chaussee (B 96) zwischen südlicher Gemeindegrenze und Lindenstraße
- Hauptstraße – Karl-Liebknecht-Straße (K 6501) zwischen Oranienburger Chaussee (B 96) und Gemeindegrenze
- Schönfließer Straße (L 30) zwischen Oranienburger Chaussee (B 96) und nördlicher Gemeindegrenze
- Hattwichstraße zwischen Schönfließer Straße (L 30) und Hauptstraße (K 6501) und
- Leipziger Straße zwischen Oranienburger Chaussee (B 96) und Schönfließer Straße (L 30).

Diesen Brennpunkten stimmen wir zu.

Zusätzlich sehen wir folgende „Hot-Spots“, die einer Maßnahmenanalyse unterzogen werden müssen:

- *Märkische Allee*
- *Karl/ Alte Schildower Straße*
- *Lessingstraße*

Zu: 3.1 Generelle Maßnahmen

Die Art und Reihenfolge der Maßnahmen unterstützen wir grundsätzlich.

Kurzfristige, kostengünstige und wirksame Maßnahmen müssen den absoluten Vorrang haben. Sie müssen sofort realisiert werden.

Aus unserer Sicht sind Geschwindigkeitsüberschreitungen ein großer, bisher nicht erfasster Belastungsfaktor (vgl. oben).

Dementsprechend sollte die wirksame Durchsetzung der Geschwindigkeitsnormen in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden.

Der Maßnahmenkatalog sollte außerdem um das Konzept der gemeinsamen, gleichberechtigten Nutzung des öffentlichen Raumes durch alle Verkehrsteilnehmer (Shared Space) erweitert werden. Die durch die gegenseitige Rücksichtnahme erreichte Geschwindigkeits- und Geräuschreduzierung, geht mit einer sehr großen Akzeptanz durch die PKW-Nutzer einher.

Bei Neubauprojekten müssen zukünftig die Auswirkungen auf die Entwicklung der Straßenverkehrsemissionen abgeschätzt werden. Entsprechende Gegenmaßnahmen müssen sofort erfolgen.



Karsten Wundermann

Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen/ PIRATEN