

CDU-Ratsfraktion (Antrag Nr. 2339/2010)

Eingereicht am 11.11.2010 um 15:55 Uhr.

Stadtentwicklungs- und Bauausschuss, Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen, Verwaltungsausschuss

Änderungsantrag der CDU-Ratsfraktion zu Drucks. Nr. 2095/2010 (Lärmaktionsplan - LAP - für die LHH; Beschluss über die Endfassung)

Antrag zu beschließen:

Der Antragstext wird wie folgt **ergänzt und neu gefasst**:

2) sicherzustellen, ggf. durch Lärmmessungen, dass die Lärmkarten, auf denen der Lärmaktionsplan aufbaut, die tatsächlichen Lärmbelastungen widerspiegeln und nicht nur Rechenmodelle sind.

3) den Lärmaktionsplan, ggf. nach Einarbeitung der neuen Lärmkarten, für die Landeshauptstadt Hannover gemäß Anlage 2 zu beschließen, wobei Anlage 2 wie folgt geändert wird:

Punkt 3.3.1 (Prüfauftrag Geschwindigkeiten in Hauptbelastungsbereichen) wird wie folgt **neu gefasst**:

Der Prüfauftrag hat das Ziel, eine **Einhaltung** der **bestehenden** Geschwindigkeit **sregelungen** zum Schutz der Nachtruhe (von 22:00 bis 06:00 Uhr) zu erreichen. Dabei sollen die Straßenabschnitte der 1. und 2. Belastungsstufe (vgl. Abb. 2.3, S. 10) betrachtet werden.

Im ersten Prüfschritt sollen die Streckenabschnitte hinsichtlich der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten **und des tatsächlich entstehenden Lärms** während der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) vor Ort untersucht werden. Dazu werden die städtischen Geschwindigkeitsmessgeräte zur Erfassung der Verkehrsmengen und der gefahrenen Geschwindigkeiten **sowie Lärmessgeräte** eingesetzt.

Nach Analyse und Bewertung der Daten wird dann festgelegt, an welchen Streckenabschnitten ggf. die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (und Ahndung von Verstößen) unter Einsatz der mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung beitragen kann.

Darüber hinaus wird zur Verstetigung des Verkehrsflusses untersucht, welche Ampeln in Abend- und Nachtzeiten abgeschaltet werden können. Außerdem wird geprüft, auf welchen Streckenabschnitten eine beschilderte Grüne Welle bei 50 km/h eingerichtet werden kann.

Begründung:

Da die Lärmkartierung, welcher der Lärmaktionsplan zugrunde liegt, auf reinen Rechenmodellen beruht, ist vor einer konkreten Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu untersuchen, ob die errechneten Lärmbelastungen tatsächlich erreicht werden bzw. ob diese Daten durch Messungen belegt werden können.

Da der Lärmaktionsplan Lärm vermindern bzw. verhindern soll, ist es nicht zielführend, lediglich eine Verminderung der Geschwindigkeiten zu prüfen, ohne diese in einen Zusammenhang mit dem tatsächlich entstehenden Lärm zu setzen. So kann ein Auto, welches hochoberhalb in einem niedrigen Gang gefahren wird, mehr Lärm verursachen, als eines, welches mit 50 km/h im fünften oder sechsten Gang gefahren wird. Aus diesem Grund muss zunächst zwingend geprüft werden, ob die vorgegebenen Geschwindigkeiten auf bestimmten Streckenabschnitten eingehalten werden und welcher Lärm dabei entsteht.

Die Verstetigung des Verkehrsflusses zieht eine Lärmreduzierung nach sich, da das Abbremsen, Anfahren und Beschleunigen bei einem konstanten Verkehrsfluss unterbleibt bzw. weniger oft stattfindet. Aus diesem Grund muss untersucht werden, welche Ampeln in den Abend- und Nachtstunden ganz abgeschaltet werden können, weil ein geringes Verkehrsaufkommen eine Ampelregelung entbehrlich machen würde.

Zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt auch die Einrichtung einer beschilderten Grünen Welle. Der psychologische Effekt auf den Autofahrer, der bei einer Grünen Welle feststellt, dass die Einhaltung einer bestimmten Geschwindigkeit für ihn zu einem reibungslosen Fahren führt, ist wesentlich höher einzuschätzen, als die Regelung über Tempobegrenzungen. Aus diesem Grund sollten Streckenabschnitte auf die Einrichtung einer beschilderten Grünen Welle bei 50 km/h überprüft werden, bevor man versucht den Verkehr auf den Hauptverkehrsadern der Stadt auf 40 oder 30 km/h abzubremesen. Der Lärmaktionsplan legt für dieses Szenario auch nicht dar, wie verhindert werden soll, dass der Verkehr dann auf die verkehrsberuhigten Wohngebiete ausweicht bzw. Abkürzungen durch Wohngebiete genommen werden, wenn die Nutzung von Hauptverkehrsstraßen keinen Zeitvorteil mehr bietet.

Kerstin Seitz
Stellv. Vorsitzende

Hannover / 12.11.2010