



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Anfrage nach § 27 BezVG öffentlich Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN	Drucksachen-Nr.: 20-3109
	Datum: 09.06.2016 Aktenzeichen:

Beratungsfolge	
Gremium	Datum

Welche Straßen sind tagsüber verlärm?

Anfrage gem.§ 27 BezVG

Sachverhalt:

Lärm macht krank – zumindest, wenn man ihm regelmäßig ausgesetzt ist. Bürger*innen, die an vielbefahrenen Straßen wohnen, sind daher – zusätzlich zu Schadstoffimmissionen – auch von Lärm besonders betroffen.

Der Sachverständigenrat der Bundesregierung für Umweltfragen hat vorerst 65 dB(A) für den LDEN ([1], Indikator für die allgemeine Lärmbelastung) und 55 dB(A) für LNight (Indikator für nächtliche Lärmbelastung) als Auslöseschwellen für die Ergreifung von Maßnahmen zur Lärm-minderung empfohlen. Da in großen Städten und Ballungsräumen eine fast flächenhafte Überschreitung dieser Werte an Hauptverkehrsstraßen sowie auch an vielen Haupteisenbahnstrecken vorhanden ist, wurden gemäß dem Strategischen Lärmaktionsplan Hamburg davon abweichend folgende Werte festgelegt: LDEN > 70 dB(A) und LNight > 60 dB(A).

Im vergangenen Jahr haben die Fragestellenden bereits nach Straßenabschnitten gefragt, an denen nachts die Grenzwerte für Lärm überschritten werden (Drs. 20-1701). Doch auch tagsüber ist langfristiger Lärm ein Gesundheitsrisiko. Besonders gefährdet sind Bürger*innen, an deren Wohnort der Lärm sowohl tagsüber als auch nachts ein gesundheitsschädliches Niveau erreicht.

In Berlin hat zu Jahresbeginn das Verwaltungsgericht einem Kläger Recht gegeben, der aufgrund von Lärm- und Luftbelastung an der Hauptverkehrsstraße, an der er wohnt, Tempo 30 auch tagsüber durchsetzen wollte. Das Gericht hat eindeutig klargestellt, dass Tempo 30 auf diesem 900 Meter langen Straßenabschnitt den Kraftverkehr nicht unzulässig beeinträchtigt und es auch nicht reicht, nur auf langfristig wirksame Maßnahmen zu setzen. [2]

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Für welche Straßenabschnitte in Hamburg-Nord wird der Grenzwert LDEN von 70 dB(A) tagsüber überschritten? Welche Werte werden für diese Straßenabschnitte jeweils berechnet? (Bitte Tabelle beifügen)
2. An welchen der unter 1. genannten Abschnitte wird auch nachts der Grenzwert LNight von 60 dB(A) überschritten? (bitte in Tabelle zu 1. kenntlich machen)

In Abstimmung mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und der Behörde für Inneres und Sport (BIS) beantwortet die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) die Fragen wie folgt:

Zu 1. und 2.:

In der nachfolgenden Tabelle sind die betroffenen Straßenabschnitte aufgeführt und die gewünschten Abschnitte gelb markiert. Grundlage ist die Strategische Lärmkartierung 2012 für Hamburg.

Straße/Abschnitt	L_{Night} in dB(A)	L_{DEN} in dB(A)
Adolph-Schönfelder-Straße von Alten Schützenhof bis Beethovenstraße	61 - 64	70 - 73
Alsterkrugchaussee von Haschredder bis Hornkamp	61	70
Alsterkrugchaussee von Preetzer Straße	61	70
Alsterkrugchaussee von Wilhelm-Metzger-Straße	61 - 62	70 - 71
Bachstraße von Osterbekkanal bis Weidestraße	61 - 62	70 - 71
Barbeker Straße von Winterhuder Marktplatz bis Dorotheenstraße	61 - 66	70 - 75
Barmbeker Markt	61 - 64	70 - 73
Barmbeker Straße von Goldbekufer bis Osterbekkanal	61 - 64	70 - 74
Barmbeker Straße von Krohnskamp bis Poßmoorweg	61 - 62	70 - 71
Borgweg	61 - 63	70 - 72
Borsteler Chaussee von Georgiweg bis Alsterkrugchaussee	61 - 63	70 - 72
Borsteler Chaussee von Kreuzung Warnckesweg	61	70
Borsteler Chaussee von Moorweg bis Moortwiete	61 - 63	70 - 72
Braamkamp von Alsterdorfer Straße bis Ohlsdorfer Straße	61 - 67	70 - 76
Bramfelder Straße von Habichtstraße bis Haferkamp	61 - 65	70 - 74
Breitenfelder Straße von Hoheluftchaussee bis Falkenried	61 - 63	70 - 72
Brombeerweg von Fliederweg bis Traun-Straße	61	70
Brombeerweg von Hummelsbütteler Landstraße bis Puttentwiete	61	70
Deelböge von Orchideenstieg bis Inselstraße	61 - 64	70 - 73
Dehnhaide von Barmbeker Markt bis Von-Essen-Straße	61 - 62	70 - 71
Dennerstraße	61 - 66	70 - 75
Dorotheenstraße von Ecke Cäcilienstraße	61	70
Drosselstraße	61 - 63	70 - 72
Eppendorfer Baum von Eppendorfer Landstraße bis Eppendorfer Brücke	61 - 63	70 - 72
Eppendorfer Landstraße von Ludolfstraße bis Martinistraße	61 - 62	70 - 72
Eppendorfer Marktplatz	61 - 62	70 - 71
Erdkampsweg von Hermann-Löhns-Weg bis Ratsmühlendamm	61 - 62	70 - 71
Fuhlsbütteler Straße von Im Grünen Grunde bis Drosselstraße	61 - 65	70 - 74
Habichtstraße	61 - 67	70 - 76
Hamburger Straße	61 - 69	70 - 78
Heinickestraße	61 - 64	71 - 74
Hellbrookstraße von Fuhlsbütteler Straße bis Steilshooper Straße	61 - 62	70 - 71
Herderstraße	61 - 63	70 - 72
Hoheluftchaussee von Neumünstersche Straße bis Eppendorfer Weg	61 - 63	70 - 72

Hudtwalckerstraße	61 - 65	70 - 74
Hufnertsraße von Krüsisstraße bis Hellbrookstraße	61 - 63	70 - 72
Hummelsbütteler Landstraße von Brombeerweg bis Grenze	61 - 62	70 - 71
Jahnring von Ohlsdorfer Straße bis Carl-Cohn-Straße	61	70
Jarrestraße von Hölderlinsallee bis Großheidestraße	61	70
Jarrestraße von Rambatzweg bis Glindweg	61	70
Krausestraße von Lämmersieth bis Alter Teichweg	61 - 63	70 - 72
Kreuzung Ratsmühlendamm bis Wellingsbütteler Landstraße	61 - 62	70 - 72
Kreuzung Weg beim Jäger bis Rötgenstraße von Radius ca 300meter	61 - 64	70 - 73
Krohnstieg von Ermlandweg bis Auf dem Felde	61 - 63	70 - 72
Krohnstieg von Langenhorner Chausseeg bis Tangstedter Landstraße	61 - 65	70 - 74
Kuhmühle	61 - 64	70 - 73
LangenhornerChaussee von Bergmannstraße	61 - 62	70 - 71
LangenhornerChaussee von Grenze bis UbahnOchsenzoll	61	70
LangenhornerChaussee von Krohnstieg bis Erdkampsweg	61 - 64	70 - 73
LangenhornerChaussee von Tarpen bis Wördenmoorweg	61 - 63	70 - 72
Lauensteinstraße von Rübenkamp bis Langenfort	61 - 64	70 - 74
Lenhartzstraße	61 - 63	70 - 72
Lerchenfeld	61	70
Lokstedter Weg	61 - 64	70 - 74
Lübecker Straße	61 - 64	70 - 74
Ludolfstraße	61 - 64	70 - 74
Maienweg von Ahornkamp bis Ratsmühlendamm	61	70
Maienweg von Sengelmanstraße bis Am Hasenberge	61 - 63	70 - 72
Maria-Louisen-Straße von Ecke Sierichstraße	61	70
Maria-Louisen-Straße von Maria-Louisen Brücke bis Agnesstraße	61	70
Martinstraße	61 - 62	70 - 71
Mühlendamm	61 - 66	70 - 75
Mühlenkamp von Preystraße bis Körnerstraße	61 - 64	70 - 73
Mühlenkamp von Semperstraße bis Peter-Marquard-Straße	61 - 62	70 - 71
Mundsburger Damm	61 - 65	70 - 74
Nedderfeld von Offakamp bis Tarpenbekstraße	61 - 62	70 - 71
Nordheimstraße von Fuhlsbüttler Straße bis Meister Francke Straße	61 - 64	70 - 73
Nordschleswiger Straße von Lämmersieth bis Eulenkamp	61 - 66	70 - 75
Ohlsdorfer Straße von Winterhuder Marktplatz bis Himmelstraße	61 - 64	70 - 73
Osterfeldstraße von Offakamp bis Christoph-Probst-Weg	61 - 64	70 - 73
Papenhuder Straße von Uhlenhorster Weg bis Hartwicusstraße	61 - 62	70 - 71
Poelchaukamp von Sierichstraße bis Mühlenkamp	61	70
Ratsmühlendamm von Rübenhofstraße bis Woermansweg	61 - 63	70 - 72
Rosenbrook	62 - 63	71 - 72
Saarlandstraße von Wiesendamm bis Osterbekstraße	61	70
Schleidenstraße von Weidestraße bis Lohkoppel	61 - 62	70 - 71
Schürbeker Straße	61 - 63	70 - 72
Schwanenwik von Hartwicusstraße bis Uhlenhorster Weg	61 - 62	70 - 71
Sechslingspforte von Barcastraße bis Ekhofstraße	61 - 65	70 - 74
Sengelmanstraße von Brabandstraße bis Alsterdorfer Markt	61 - 62	70 - 71
Spreenende	61 - 62	70 - 72
Steilshooper Straße von Wittenkamp bis Elligersweg	61	70
Steinhauerdamm	61 - 62	70 - 71
Stormane Straße von Wandsbeker Königstraße bis Lotharstraße	61 - 62	70 - 71
Straßburger Straße von Lothringer Straße bis Weißenburger Straße	61	70
Straßburger Straße von Schleswiger Straße bis Eulenkamp	61 - 64	70 - 73
Tarpenbekstraße	61 - 66	70 - 75
Wallstraße	61 - 62	70 - 71
Wartenau	61 - 64	70 - 73

Weidestraße von Grovestraße bis Weberstraße	61 - 63	70 - 72
Winterhuder Marktplatz	61 - 62	70 - 72

3. Welche straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen (wie beispielsweise die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen Geschwindigkeitsbegrenzungen, Durch- und Einfahrtsverbote) können zu einer Reduzierung des verkehrsinduzierten Lärms beitragen? (Bitte jede Maßnahme erläutern und deren jeweilige Wirkung einzeln abschätzen)

Zu 3.:

Insgesamt werden alle Straßen, die im Lärmaktionsplan 2013 (Stufe 2) als die 40 lautesten Straßen Hamburgs identifiziert wurden, auf eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion überprüft. Hierbei handelt es sich um eine systematische, wissenschaftliche Evaluierung im Rahmen einer zwischen den betroffenen Behörden und dem ÖPNV abgestimmten Vorgehensweise.

Ob und ggf. welche Straßen für eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung in Frage kommen, steht noch nicht fest.

Nach § 45 Absatz 1 Satz 1, Satz 2, Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Nach § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO kommt eine den fließenden Verkehr beschränkende Anordnung nur in Betracht, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage für die in § 45 StVO genannten Rechtsgüter besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsbeeinträchtigung erheblich übersteigt.

Die fachliche und rechtliche Grundlage für lärmtechnische Untersuchungen an Straßen bilden ausschließlich die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90“. Als Orientierung für die Bewertung und Entscheidung über behördliche Maßnahmen dienen ergänzend die vom Bundesministerium für Verkehr im Verkehrsblatt bekannt gegebenen „Richtlinien für Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“. In den Lärmschutz-Richtlinien-StV werden Richtwerte für verschiedene strukturierte Gebiete (z. B. Wohngebiete und Gewerbegebiete) angegeben, bei deren Überschreitung straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen in Betracht kommen. Voraussetzung ist, dass der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort nach dem Berechnungsverfahren der RLS 90 diese Richtwerte überschreitet.

Insofern bilden allein Berechnungen und Entscheidungen nach Maßgabe dieser beiden Regelwerke die Grundlage für rechtmäßige verkehrsbeschränkende Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm. Vor dem Hintergrund dieser bundesweit geltenden Rechtslage wird in den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt bekannt gegebenen Lärmschutz-Richtlinien-StV auch ausdrücklich auf Folgendes hingewiesen:

„Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung – 34.BImSchV) reichen nicht aus und sind aufgrund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) auch nicht geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte ... zu belegen.

Darüber hinaus ist darauf abzustellen, welche Lärminderung aufgrund der jeweiligen Verkehrsregelung zu erwarten ist. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV fordern im Regelfall eine Pegelminderung von mindestens 3 dB (A).

Bei der Entscheidung über die Anordnung von Schutzmaßnahmen hat die zuständige Behörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen als auch die Interessen der Anlieger

anderer Straßen in Rechnung zu stellen, ihrerseits von übermäßigen Immissionen verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender oder verkehrslenkender Maßnahmen eintreten kann.

Insofern müssen die Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde erforderlich, geeignet und verhältnismäßig sein.

Als mildeste Maßnahme wird zurzeit die rechtliche Möglichkeit einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion geprüft. Eine Evaluierung zur Wirksamkeit der nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion wird derzeit durchgeführt.

4. Welche straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen gemäß Punkt 3 können zudem zu einer Reduzierung der verkehrsinduzierten Luftschadstoffbelastung beitragen? (Bitte für jede Maßnahme einzeln abschätzen)

Zu 4.:

Grundsätzlich können straßenverkehrsbeschränkende Maßnahmen ein Mittel sein, um die Luftschadstoffsituation zu verbessern. Die Einführung von Durchfahrtsverboten oder -beschränkungen kann im großstädtischen Raum zu Verkehrsverlagerungen im Straßennetz führen, mit der Folge einer Umverteilung der Schadstoff- und Lärmbelastung und damit lokaler Erhöhungen an anderen Stellen. Für eine umfangreiche Wirkungsanalyse und die Abschätzung möglicher Effekte auf Umwelt und Verkehr ist ein gesamtstädtisches und feinräumiges Verkehrsmodell notwendig, dessen Aufbau sich in Vorbereitung befindet.

Eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg von 2012 ist derzeit in Bearbeitung. Dabei soll auch die Wirkung von straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen beispielhaft ermittelt werden.

5. Welche der unter 3. und 4. genannten Maßnahmen beabsichtigen die zuständigen Behörden auf welchen Straßen bzw. Straßenabschnitten zu realisieren?

Zu 5.:

Im Rahmen eines Pilotversuchs wurde in den Straßen

- Winsener Straße zwischen Jägerstraße und A253
- Moorstraße
- Harburger Chaussee zwischen An der Hafenbahn und Gewerbegebiet

eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Nachtzeit angeordnet.

Im Übrigen siehe Antworten zu Frage 3 und 4.

6. Wann sollen diese Maßnahmen jeweils umgesetzt werden?

Zu 6.:

Siehe Antworten zu Frage 3 und 4.

7. Wieviele Klagen sind in Hamburg derzeit entschieden und wieviele anhängig, bei denen Ziel der Klagenden war bzw. ist, Maßnahmen durchzusetzen, die eine Minderung von Verkehrslärm am Wohnort zur Folge haben? Auf welche Straßen beziehen sich diese Klagen? (Bitte ggf. Quellen beifügen)

Zu 7.:

Die Klage- bzw. Rechtsschutzverfahren sind der folgenden Liste zu entnehmen:
Abgeschlossene Klageverfahren:

Straßenname	Gerichtliches Aktenzeichen	Ausgang
Am Hehsel	15 K 842/13	Klage abgewiesen
Süderquerweg	15 K 1717/13	Klage abgewiesen

Anhängige Klageverfahren:

Straßenname	Gerichtliches Aktenzeichen	Ausgang
Jäger- und Vogteistraße	15 K 555/15	

Einstweilige Rechtsschutzverfahren:

Straßenname	Gerichtliches Aktenzeichen	Ausgang
Heimfelder Straße	15 E 5340/15	Antrag abgelehnt

8. Das Netz der Hauptverkehrsstraßen des Landes Berlin hat, betrachtet man jede Fahrtrichtung einzeln, eine Länge von 3.167 Kilometern. Auf 536 Kilometern davon ist Tempo 30 angeordnet; darin enthalten sind 164 km Hauptverkehrsstraßen, auf denen diese Beschränkung nachts aus Lärmschutzgründen gilt [3; Stand 2013].

Auf wieviele Kilometer trifft dies jeweils in Hamburg zu und wie groß ist das Gesamtnetz der Hauptverkehrsstraßen in Hamburg?

Zu 8.:

Das Gesamtnetz der Hauptverkehrsstraßen in Hamburg einschließlich des Gebietes der Hamburg Port Authority (HPA) beträgt getrennt nach Fahrtrichtungen 1.126 km. Zur Gesamtlänge von Tempo-30-Strecken auf Hauptverkehrsstraßen, einschließlich Tempo 30 vor Schulen, liegen keine verlässlichen und vollständigen Angaben vor.

Im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung wurde bisher auf folgenden drei Straßenabschnitten Tempo 30 in den Nachtstunden angeordnet: Harburger Chaussee (ca. 500 m), Moorstraße (ca. 250 m), Winsener Straße (ca. 800 m).

Im Übrigen sind Hamburg und Berlin hinsichtlich ihrer Stadtstruktur und des jeweiligen Hauptverkehrsstraßennetzes nicht miteinander vergleichbar.

Bezirksabgeordnete Christoph Reiffert, Ingo Hemesath Sina Imhof, Dr. Anıl Kaputanoğlu, Timo B. Kranz, Jessica Kratt, Carmen Möller, Michael Schilf, Thorsten Schmidt, Michael Werner-Boelz, Carmen Wilckens

[1] gruenlink.de/14sl

[2] gruenlink.de/143c

[3] gruenlink.de/149s, Seite 1

Anlage/n:

Keine