

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Karl-Heinz Warnholz (CDU) vom 31.05.17

und Antwort des Senats

Betr.: Verkehrsentwicklung an der Straße Höltigbaum im Stadtteil Rahlstedt und Auswirkungen auf die Anwohner

Die Straße Höltigbaum ist über die Jahre durch starke Abnutzung infolge hoher Verkehrsbelastung an vielen Stellen beschädigt worden, die Fahrbahn hatte Löcher und Risse. Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) hat die Sanierung der Straße geplant und mit dem Teilstück zwischen Eichberg und Sieker Landstraße saniert.

Die Fahrbahn hat eine neue Asphaltdeckschicht erhalten. In Teilbereichen wurde auch die untere Tragschicht neu hergestellt. An der Kreuzung Höltigbaum/Sieker Landstraße erfolgt eine Deckschichtsanierung.

Mit Drs. 21/1915 teilt der Senat mit: „9.1 Lärmindernde Beläge: Die Deckschicht SMA 8 mit einer Lärminderung von -2 dB(A) wird im Zuge von Straßensanierungen regelhaft eingesetzt.“

Die Verkehrsentwicklung an der Straße Höltigbaum wird sich in den nächsten Jahren spürbar verändern, durch Pendler aus dem Umland und Neuplanung von Gewerbegebieten (Prognose Gewerbegebiete zusätzlich 4.300 Fahrzeuge pro Tag). Hierdurch wird der Lärmpegel für die Anwohner weiter steigen.

Gemäß Lärmkarte ist die Straße Höltigbaum sehr hoch belastet (siehe auch Umsetzung 2. Stufe Lärmaktionsplanung Hamburg Auswertung aller Bürgervorschläge vom 9. November 2009 „Ein- und Mehrfamilienhäuser durch den Straßenlärm betroffen. Die Belastungen am Oldenfelder Stieg betragen z.T. >70 dB(A) LDEN. Am Höltigbaum ist die Belastung überwiegend < 65 dB(A) LDEN. Zusätzliche Lärmbelastung durch Schienenlärm, daher besteht eine Lärmrelevanz: sehr hoch“).

Mit Drs. 21/1915 teilt der Senat mit: „Grundsätzlich ist hervorzuheben, dass bauliche Lösungen in der Regel nur eine geringe Lärmreduktion erzielen.“

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die Belastung der Straße im Höltigbaum liegt bei circa 25.000 Kfz/24h (durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen). Ein Anstieg um circa 4.000 Kfz/24h lässt den Lärmpegel nicht im hörbaren Bereich ansteigen.

Die in Drs. 21/1915 gemachte Aussage „Grundsätzlich ist hervorzuheben, dass bauliche Lösungen in der Regel nur eine geringe Lärmreduktion erzielen.“ bezieht sich auf die zehn Pilotstrecken, an denen nachts Tempo 30 angeordnet werden soll. Als bauliche Maßnahmen sind in der Straße Höltigbaum lediglich Veränderungen hinsichtlich Lage und Querschnitt der Fahrbahn möglich.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Welche Lärmschutzuntersuchungen sind für die Straße Höltigbaum wegen der zusätzlichen Verkehrsbelastungen geplant?*

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Rahlstedt 131 (Stapelfelder Straße) werden in einer lärmtechnischen Untersuchung unter anderem auch die Auswirkungen der im Zusammenhang mit der länderübergreifenden Gewerbeflächenentwicklung prognostizierten Mehrverkehre untersucht.

2. *Wurde bei der Aufbringung der neuen Asphaltsschicht die Deckschicht SMA 8 mit einer Lärminderung von -2 dB(A) auf der Straße Höltigbaum (Teilstück zwischen Eichberg und Sieker Landstraße) eingesetzt?
Wenn nein, warum nicht?*
3. *Welche Grundlagen haben dazu geführt, dass an der Straße Höltigbaum teilweise Lärmschutzwände gebaut wurden (bitte pro Bauvorhaben auführen)?*

Aufgrund der Kürze der für die Beantwortung der Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit wurde lediglich der Bereich Höltigbaum ab Einmündung Sieker Landstraße bis zur Überquerung Bahnstrecke betrachtet.

Auf diesem Abschnitt wurde lediglich in einem Fall (Waterblöcken 10a – 18b), begründet durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag, in der Baugenehmigung vom 26. Mai 2000 die Forderung nach Lärmschutz aufgestellt und entsprechend mit einem separaten Antrag beantragt und genehmigt.

4. *Warum wurde bei der Bebauung des Flurstückes Gemarkung Rahlstedt 1536 (Sieker Landstraße 61) keine Lärmschutzwand gebaut?*

An der Belegenheit kann eine Lärmschutzwand weder bauordnungs- noch planungsrechtlich wirksam eingefordert werden. Eine Lärmschutzwand wurde daher nicht gebaut.

5. *Welche baulichen Lösungen sind gewählt und ausgeführt worden?*

In der Belegenheit Waterblöcken 10 a wurde als bauliche Lösung eine Lärmschutzwand gewählt und ausgeführt.

6. *Wurde berücksichtigt, dass bauliche Lösungen in der Regel nur eine geringe Lärmreduktion erzielen?
Wenn ja, mit welchen Maßnahmen und welchen Nachweisen wurde die Lärmreduktion erreicht?
Wenn nein, warum nicht?*

Die Anforderungen an eventuell notwendigen baulichen Schallschutz werden im Baugenehmigungsverfahren durch die zuständige Behörde geprüft. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

7. *Wurde das Lkw-Führungskonzept (siehe Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2)) für den Stadtteil Rahlstedt erarbeitet?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum wurde es noch nicht erstellt?*

Der Lkw-Verkehr in Hamburg ist geprägt durch vielfältige Quell-Ziel-Beziehungen, welche zu einer hohen Komplexität führen. Die weitere Konkretisierung eines gesamtstädtischen Konzepts kann erst nach Fertigstellung des Verkehrsmodells erfolgen.

8. *Wird die Straße Höltigbaum nach Erhöhung der Verkehrsbelastung um circa 4.300 Fahrzeuge in die Auflistung der lautesten Straßen im Bezirk Wandsbek (siehe auch „Lauteste Straßen“ in Hamburg (Grundlage: Kartierung 2007, LNight)) aufgenommen?
Wenn ja, wann und mit welchem baulichen Maßnahmen?*

Wenn nein, welche Kriterien sprechen dagegen?

Nein, eine Fortführung der Liste von Einzelmaßnahmen ist zurzeit nicht vorgesehen, da das Programm der sogenannten 40 lautesten Straßen als Gesamtpaket bearbeitet wird.

9. *Welche Maßnahmen sind für die Berner Straße (Verlängerung der Straße Höltigbaum/Oldenfelder Stieg) geplant (siehe Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2)), da die Berner Straße sich bereits in den vorrangigen Prüfbereichen zum „Programm der lautesten Straßen“ (Maßnahme 9.1/9.2/9.3) befindet?*

Für die Berner Straße sind derzeit keine Maßnahmen vorgesehen. Das Prüfprogramm der Maßnahmen 9.1, 9.2 und 9.3 bezieht sich auf die 40 lautesten Straßen gemäß Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2).

10. *Wie können Anwohner Mittel aus dem Förderprogramm für passive Schallschutzmaßnahmen an stark lärmbelasteten Straßen beantragen?*

Das Förderprogramm für passive Schallschutzmaßnahmen an stark lärmbelasteten Straßen wird durch die Hamburgische Investitions- und Förderbank abgewickelt (<https://www.ifbhh.de/schallschutz/>, Tel: 040 2486-385/276). Dort sind alle Informationen zur Fördervoraussetzung und Abwicklung zugänglich.

11. *Werden die Straßen Höltigbaum, Oldenfelder Stieg und Berner Straße als stark lärmbelastete Straßen eingestuft?*

Wenn ja, welchen Möglichkeiten zur Lärmschutzminderung sind umgesetzt beziehungsweise geplant?

Wenn nein, wie werden Straßen gemäß Lärmaktionsplan eingestuft?

Die oben genannten Straßen sind nach der Kartierung 2012 der Umgebungslärmrichtlinie mit Werten L_{Den} überwiegend zwischen 65 bis 75 dB(A) und L_{Night} überwiegend zwischen 60 bis 65 dB(A) ausgewiesen. Der Lärmaktionsplan Hamburg 2013 hat das Programm der lautesten Straßen auf Basis der Auslösewerte L_{Den} > 65 dB(A) und L_{Night} > 55 dB(A) unter Heranziehung eines Betroffenenindex festgelegt und exemplarisch für 40 Straßenabschnitte aufgestellt.

Derzeit sind keine Maßnahmen für die oben genannten Straßen geplant. Der lärm-mindernde Belag SMA 8 wird standardmäßig bei Straßenbaumaßnahmen verwendet. In der Straße Höltigbaum ist dies bereits erfolgt (siehe auch Antwort zu 2. und 3.).

12. *Welchen Stand hat der integrierte Verkehrsentwicklungsplan und wie ist der Stadtteil Rahlstedt in dem integrierten Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt?*

Im Prozess der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) wird die Gesamtstadt betrachtet. Die VEP betrachtet Maßnahmen mit gesamtstädtischer Bedeutung, insofern werden alle Stadtteile miteinbezogen. Mit dem Beschluss der Drs. 21/7748 „Mobilität in Hamburg – Ziele“ wurde am 31. Januar 2017 der erste Meilenstein der VEP beschlossen.