

14.06.2010

Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1 zudem per Fax 168-42049 und
30159 Hannover E-Mail: FB 61.15@hannover-stadt.de

Entwurf des Lärmaktionsplans – Öffentliche Auslegung – AZ 61.15 - Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nimmt der BUND Region Hannover mit Unterstützung aus dem wissenschaftlichen Beirat des BUND-Niedersachsen zum Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) Hannover wie folgt Stellung:

Die Auswirkungen hoher Lärmbelastungen auf die menschliche Gesundheit sind mittlerweile vielfach belegt. Auch in Hannover ist Lärm immer mehr zu einem Gesundheitsrisiko geworden. Umso wichtiger ist es, dass hier auch die Landeshauptstadt Hannover (LHH) ihrer Verantwortung gerecht wird und die Vorgaben der Umgebungslärm-Richtlinie¹ der EU zur Lärminderung zeitgerecht und konsequent umsetzt. Der im Entwurf vorliegende Lärmaktionsplan wird dem leider aus folgenden Gründen nicht gerecht:

1.) Verspätete Umsetzung verbindlicher Rechtsvorgaben

Nicht nachvollziehbar ist, dass der nun auf den 24.04.2010 (um)datierte Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) bereits – abgesehen von einer fehlerhaften Veränderung der Abb. 2.4 (S. 12)² ohne erkennbare Änderungen - seit dem 11. August 2009 vorliegt, die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit

¹ RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

² Gegenüber dem Entwurf von 11.08.2009 wurde beim Eisenlärm die kartographische Darstellung der „Abschätzung der betroffenen Bereiche > 60 dB(A) nachts“ im aktuellen Entwurf vom 24.04.2010 in vielen Abschnitten verharmlost. Dieses ist angesichts der hier maßgeblichen Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes nicht nachvollziehbar und fehlerhaft.

jedoch erst jetzt stattfindet. Offensichtlich nimmt die LHH weder eine zeitgemäße Erstellung des LAP, noch die notwendige Verbände- und Öffentlichkeitsbeteiligung ausreichend ernst: Gemäß der Umgebungslärm-Richtlinie der EU und ihrer Umsetzung durch § 47 d Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG)³ hätte die LHH einen LAP bereits bis spätestens zum 18. Juli 2008 vorlegen müssen. Die Nichterfüllung dieser Vorgabe ist als erhebliches Versäumnis zu Lasten lärmgeplagter Bürger anzusehen und kann u. U. die Rechtssicherheit lärmrelevanter Genehmigungen und Planungsentscheidungen in Frage stellen.

2) Schwer wiegende Konsequenzen dieses rechtlichen Verzugs

„Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Einwohner vor hohen Lärmimmissionen zu schützen und eine Zunahme des Lärms zu vermeiden“ (LHH, Beschluss - Drs. 1732/2009, S. 2). - Infolge des bisherigen – rechtswidrigen – Verzugs der LHH von mittlerweile fast zwei Jahren⁴ sind hier bereits Defizite – etwa in aktuellen Bauleitplanverfahren erkennbar, - Beispiel: Südbahnhof im Bereich Südstadt/Bult, wo das Problem der Gesamtlärmbelastung aufgrund hoher Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm einfach ausgeklammert wurde. Wir verweisen hier auf die jüngste Stellungnahme des BUND zur geplanten B-Planänderung vom 11.05.2010.

Konsequenzen der versäumten Umsetzung der vorgenannten Rechtsvorgaben eines LAP für die Stadt Hannover könnten Rechtsmittel betroffener Bürger/Innen bei lärmrelevanten Verwaltungsentscheidungen wie der Bauleitplanung sein, was zumindest bei gesundheitsgefährdenden Lärmexpositionen die Rechtssicherheit diesbezüglicher Verwaltungsentscheidungen gefährden könnte.

3) Unzulässiges Ausklammern wesentlicher Lärmquellen

Abgesehen von den Lärmemissionen der Stadtbahnen wurde der Schienenverkehrslärm im vorliegenden Entwurf des LAP Hannover „noch nicht detailliert in die Auswertung mit einbezogen“ (LAP, S. 12), obwohl hiervon massive Belastungen der Bevölkerung bis hin zur Gesundheitsgefährdung ausgehen (vgl. www.eba.bund.de, Umgebungslärmkartierung). Die Begründung, die diesbezüglichen Lärmkarten seien zu spät vorgelegt worden, ist angesichts des nun vorgelegten Entwurfs des LAP Hannover vom 22.04.2010 nicht nachvollziehbar: Das zuständige Eisenbahnbundesamt hat die Lärmkarten für die Umgebungslärmkartierung der Stufe I, wozu Hannover gehört, erstmalig zum 30.06.2008 veröffentlicht, am 30.12.2008 weiter ergänzt und am 24.08.2009 in überarbeiteter Form endgültig veröffentlicht (vgl. www.eba.bund.de, Umgebungslärmkartierung). Insofern hätten diese Angaben längst detailliert berücksichtigt werden können (und müssen).

Die Erfassung des Lärms aus Gewerbebetrieben erfolgt erklärtermaßen (vgl. S. 8 des LAP) nur für IVU-Anlagen und ist damit unzureichend: So wird der Lärmquelle „Gewerbe und Häfen“ bei der Analyse der „Betroffenheiten“ lediglich mit drei Zeilen abgehandelt:

³ „Die zuständigen Behörden stellen bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden...“ (§ 47d Absatz 1 Satz 1 BImSchG).

⁴ Weitere deutliche zeitliche Verzögerungen sind aufgrund der lückenhaften und mangelhaften Vorlage mit erheblichem Ergänzungs- und Überarbeitungsbedarf schon jetzt absehbar.

„Der Lärm durch die betrachteten Gewerbe- und Hafenstandorte führt nicht zur Überschreitung der Auslösewerte. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden daher für den Gewerbelärm keine Maßnahmen festgelegt“ (LAP, S. 13).

Das ist völlig unzureichend: So geht es nicht nur um Lärm, die (hier nicht näher erläuterten) „Auslösewerte“ (Richtwerte der TA-Lärm ?) überschreiten, sondern gerade auch um Gesamtbetrachtungen des Umgebungslärms, der auch durch andere Gewerbebetriebe verursacht wird, die nicht der IVU-RL der EU unterliegen. - Auch hier ist im LAP Hannover erheblich nachzuarbeiten.

Unberücksichtigt und unerwähnt bleibt auch der besonders in Ruhezeiten störende Lärm öffentlicher Sport- und Freizeitveranstaltungen, der bei häufig nachgewiesener Überschreitung der hier heranzuziehenden Lärmschutzgrenzwerten gemäß TA Lärm nicht nur als „erhebliche Belästigung“ gem. BImSchG zu bewerten ist, sondern z. B. bei Störung der Nachtruhe (etwa durch zu laute Feuerwerke oder weit in die Nacht reichende hohe Schallpegel) häufig sogar als gesundheitsgefährdend einzustufen ist. In Hannover sind hier insbesondere die vielfältigen Veranstaltungen im Bereich von Schützenplatz, Stadion, Gilde Park Bühne, Maschsee, Neues Rathaus, Stadthalle/Stadtpark, Herrenhäuser Gärten und Altstadt zu nennen.

Zudem gehören auch kumulierende Effekte verschiedener Lärmquellen (Summation), sei es von geräuschintensiven öffentlichen Freizeitveranstaltungen, oder aus den Bereichen Straßen-, Flug- oder Schienenverkehrslärm mit in die Betrachtung des Lärmaktionsplans. Der Mangel, dass das auf verschiedene Lärmquellen selektierte deutsche Lärmschutzrecht keinen Lärmsummenpegel als Immissionsschutzrichtwert vorgibt, darf nicht zu dem häufigen Versäumnis⁵ führen, dass bei querschnittsbezogenen Gesamtbetrachtungen und – Bewertungen wie gemäß UVP-Gesetz, Baugesetzbuch oder EU-Umgebungslärm-Richtlinie bzw. §§ 47a-f BImSchG kumulative Wirkungen verschiedener Lärmquellen unberücksichtigt bleiben. Wenn verschiedene Lärmquellen auf den Menschen einwirken, entscheidet die Gesamtwirkung über das Ausmaß der Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung und nicht die isolierte Betrachtung einzelner Lärmquellen für sich allein. Ansonsten würden die bei der Lärminderungsplanung über den zu erstellenden LAP maßgeblichen Begriffe wie „Umgebungslärm“ oder „Lärmsituation“⁶ ihres Sinns beraubt.

„In der Lärminderungsplanung werden grundsätzlich alle Lärmquellen betrachtet. Die Planung ist also sowohl summativ als auch querschnittsorientiert“ (BERKEMANN⁷ 2008⁸).

Angesichts des über Artikel 2 der EU-Umgebungslärm-Richtlinie vorgegebenen Geltungsbereichs wäre ein Ausklammern vorgenannter Lärmquellen und möglicher kumulativer Wirkungen solcher Lärmquellen weder sachgerecht, noch richtlinienkonform:

⁵ So zum Beispiel die aktuell für den Bereich Hannover-Südbahnhof von der LHH geplanten Änderungen von Flächennutzungs- und Bebauungsplan.

⁶ In Artikel 8 Abs. 5 der Umgebungslärm-Richtlinie der EU und § 47d Abs. 5 BImSchG.

⁷ Prof. Dr. Dr. Jörg Berkemann, Richter am Bundesverwaltungsgericht a. D. .

⁸ Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplans nach Maßgabe der Umgebungslärm-Richtlinie, UVPreport 22, H. 4/2008, S. 154. - Dort sind auch weitere Quellen genannt.

„Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

(2) Diese Richtlinie gilt weder für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.“

§ 47b BImSchG setzt die Begriffsbestimmung aus Artikel 3 der EU-Umgebungslärm wie folgt um:

„Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnen die Begriffe

1. "Umgebungslärm" belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht;“

Auch dieses zeigt, dass die sehr eingeschränkte Betrachtung von Lärmverursachern im Entwurf des LAP Hannover weder sachgerecht, noch rechtskonform ist.

4.) Mangelhafte Analyse der Lärmbetroffenheit

Nicht nachvollziehbar ist, dass die Beschlussvorlage der Stadt Hannover für einen LAP sich bei Darstellung der verursacherbezogenen Lärmbetroffenheit veraltete Hinweise der EU (vgl. S. 6) wiedergibt und nicht die neueren, konkreteren Erkenntnisse des Umweltbundesamtes (UBA). Diese im Ergebnis deutlich abweichende Bewertung des UBA gibt die Verhältnisse in Deutschland präziser und sachgerechter wieder. Die Erkenntnisse des UBA sollten daher beim LAP Hannover entsprechend berücksichtigt werden.

Die Darstellung des schienenverkehrsbezogenen Lärms in Hannover in Abbildung 2.4 auf Seite 12 des LAP ist nachweislich falsch (siehe www.eba.bund.de, Umgebungslärmkartierung). Die Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zeigen deutlich mehr Trassenabschnitte im Bereich der Stadt Hannover mit gesundheitlich problematischen nächtlichen Belastungswerten $\geq 60\text{dB(A)}$, beispielsweise auch im Bereich Südstadt/Bult entlang des Südbahnhofes. Dieses wird im vorliegenden Entwurf des LAP verschwiegen bzw. falsch dargestellt. Es ist unverständlich, warum hier nicht die maßgeblichen Lärmkarten des EBA beim LAP Hannover übernommen wurden, was wir hiermit fordern.

Auch die Lärmquelle Stadtbahnverkehr wird völlig unzureichend dargestellt, das Kriterium der Beschränkung ist weder nachvollziehbar, noch sachgerecht: „Der Stadtbahnverkehr der ÜSTRA führt nur zu geringfügigen punktuellen Überschreitungen der Auslösewerte ($< 1\text{ dB(A)}$)...“ (S. 13).

Auch ein Vergleich zum (seinerzeit vom NLO sachgerecht erstellten) Schall-Immissionsplan-Hannover 2000⁹ zeigt ebenfalls, dass die Darstellungen im vorliegenden Entwurf des LAP die Probleme viel zu sehr beschönigen. Das gilt nicht nur für den Schienenverkehrslärm, sondern auch für den Straßenverkehrslärm und den Gewerbelärm. Behandelt wurde seinerzeit auch der Lärm von Sport- und Freizeitveranstaltungen. Zudem wurden Konfliktpläne für die einzelnen Lärmbereiche und ein Summenkonfliktplan erstellt.

Es ist weder nachvollziehbar, noch sachgerecht, dass die inhaltlichen und kartographischen Darstellungen des aktuellen Entwurfs zum LAP Hannover weit hinter dem Schall-Immissionsplan-Hannover 2000 zurückbleiben. Auch hier ist entsprechend nachzuarbeiten.

Zudem mangelt es den kartographischen Abbildungen zu Straßen- und Schienenverkehrslärm im LAP-Entwurf aufgrund des Maßstabs an Aussagefähigkeit und Anschaulichkeit. Das kann u. a. leicht zu Fehlinterpretationen führen. Auch hier dient der Schall-Immissionsplan-Hannover 2000 als (Mindest)Maßstab.

5.) SUP-Pflicht für Lärmaktionspläne

Obwohl in Anlage 3 des UVP-Gesetzes unter „2.1 I Lärmaktionspläne nach § 47d des I Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ aufgeführt sind und Lärmaktionspläne demnach gemäß § 14 b Abs. 1 Nr. 2 UVP-Gesetz grundsätzlich einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen sind (vgl. z. B. BERKEMANN 2008¹⁰, S. 153), enthält der vorliegende Entwurf des LAP Hannover keinen hierfür notwendigen Umweltbericht, geschweige denn eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit der SUP. – Auch dieser Mangel ist baldmöglichst zu beheben.

6.) Fehleinschätzung des bestehenden Handlungsbedarfs

„Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Einwohner vor hohen Lärmimmissionen zu schützen und eine Zunahme des Lärms zu vermeiden“ (LHH, Beschluss - Drs. 1732/2009, S. 2).

Angesichts dessen ist der im Widerspruch dazu formulierte nachfolgende Absatz in dieser Beschlussvorlage für den Rat der Stadt Hannover ein fragwürdiger Versuch, sich aus diesem rechtlich vorgegebenen Ziel der LAP aus der Verantwortung zu stehlen:

„Grundsätzlich muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach dem BImSchG ausschließlich bei Neubau oder wesentlicher Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen besteht (nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Ein Anspruch auf Lärmsanierung im Bestand besteht weder nach bisherigem noch nach neuem EU - Recht, zumal von Seiten der EU keine Grenzwerte definiert wurden. Anlieger an bestehenden lauten Verkehrswegen haben somit auch künftig keinen Anspruch auf passiven Schallschutz“.

Es geht beim LAP nicht darum aufzuzeigen, wer ggf. in welchem Umfang Rechtsansprüche für verkehrsbezogene Lärmschutzvorsorge- oder –Sanierungsmaßnahmen hat, das zeigt ein

⁹ Beiträge zum Flächennutzungsplan, Heft 20.

¹⁰ A. a. O (siehe Fußnote 8), S. 153.

Blick in die hier einschlägigen rechtlichen Bestimmungen, die z. B. durch (im LAP Hannover unerwähnte!) Leit- und Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums konkretisiert werden.

Der letzte Satz des vorausgehenden Zitats ist bei Lärmimmissionen von durchschnittlich über 60 dB(A) in der Nacht von 22.00 – 6.00 Uhr aufgrund Artikel 2 Abs. 2 Grundgesetz in dieser absoluten Form fragwürdig: Gemäß gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist bei so hoher Lärmbelastung i. d. R. von einer Gesundheitsgefährdung von Anwohnern auszugehen, der entsprechenden Handlungsbedarf gerade auch der LAP auslöst: Aufgrund des vorrangigen Gesundheitsschutzes ist die Stadt Hannover besonders in solchen Problembereichen verpflichtet, über den LAP alle ihre Möglichkeiten zur Lärminderung auszuschöpfen.

7.) Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan mangelhaft

„Die zuständigen Behörden stellen bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden...“ (§ 47d Absatz 1 Satz 1 BImSchG).

Statt dieser gesetzlichen Vorgabe (und damit dem Hauptziel der Lärminderungsplanung) Rechnung zu tragen, enthält der Entwurf des LAP Hannover im Kapitel „3.

Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan“ eine unvollständige Sammlung grundsätzlich geeigneter Maßnahmen. Eine konkrete Maßnahmenfestlegung findet jedoch nicht statt, obwohl gerade dieses Sinn und Zweck eines LAP ist. Wir fordern deshalb, die konkrete Nennung und räumliche Zuordnung geeigneter Maßnahmen mit zeitlicher Zielvorgabe zur Umsetzung.

Der bisher aufgeführte Katalog grundsätzlich geeigneter Maßnahmen sollte noch um folgende ergänzt und – wie soeben beschrieben – ausreichend konkretisiert werden (daher werden die vom BUND ebenfalls befürworteten Maßnahmen hier nicht mehr wiederholt!!):

- Aufstellung eines integrierten Verkehrskonzepts für Stadt und Region Hannover¹¹ unter besonderer Berücksichtigung aller Möglichkeiten zur Emissions- und Immissionsminderung (Schallpegel, Luftschadstoffe u. klimarelevante Gase),

¹¹ Erläuterungen: Verkehrspolitik und damit Emissionsminderungen können grundsätzlich nur integriert geplant werden; d.h. Landeshauptstadt Hannover mit der Region Hannover gemeinsam; ggf. sogar noch unter Berücksichtigung der Landkreise Celle, Hildesheim und Braunschweig. Beispielsweise ist es völlig kontraproduktiv, wenn vor den Toren Hannovers in Hemmingen/Arnum eine vierspurige Ortsumgehung mit überdimensionierten Kreiseln, Auffahrten und Brückenbauwerken geplant ist, sodass damit den Autofahrern im Süden Hannovers die Zufahrt in Richtung Hannover noch einfacher gemacht wird und sich hier vor den Toren Hannover logischerweise der Verkehr stauen wird und dies in krassem Widerspruch zu den geplanten Maßnahmen der LHH zur Verkehrsberuhigung und -reduzierung steht. Bereits heute ist das Straßennetz der LHH an die Grenze seiner Aufnahmekapazität gelangt.

Da es sich hier um eine Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans handelt, erwartet der BUND von der Politik und Verwaltung der Stadt und der Region, dass umgehend Gespräche mit den Bundestagsabgeordneten geführt werden, um hier eine für Mensch und Natur verkehrlich verträgliche Lösung für Hemmingen / Arnum zu schaffen, da unmittelbar die Stadt Hannover betroffen sein wird. Ziel der Verhandlungen sollte sein, die Ortsumgehung mit heute autobahnähnlichem geplanten Standard auf ein dem Verkehr insgesamt angepassten Level zu reduzieren: Zweispurige Ortsumgehung mit drastischer Reduktion der geplanten Bauwerke. Ergänzend sind sofort Maßnahmen zur Verbesserung von Rad- und ÖPNV durchzuführen, um den Modalsplit zugunsten des Umweltverbundes zu fördern. Beispielsweise sind Lösungen anzustreben, die auf allen Ebenen den Verkehr

- Einrichtung von Schnellbuslinien überall dort, wo bislang keine Stadtbahn den Verkehr zwischen der LHH und den Umlandgemeinden ermöglicht; beispielsweise auf der B3 (alt) in Hemmingen mit sehr häufiger Frequenz, die nur an jedem zweiten Haltepunkt während der Hauptverkehrszeit hält / abwechselnd, sodass die Busse damit stark beschleunigt werden und der ÖPNV einen Zeitvorteil gegenüber dem MIV erhält
- Ergänzende Einrichtung eines Verkehrsleitsystems beispielsweise auf der B3 (alt) in Hemmingen (zweispurig in Hauptverkehrsrichtung morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts, einspurig in entgegengesetzter Richtung, Einrichtung der vierten Spur als Busspur; mit Vorrangschaltungen. Mit diesen Maßnahmen wird der Busverkehr in besonderer Weise attraktiver und damit Anreize zum Umsteigen geschaffen. Wenn dann die Busqualität noch deutlich zunimmt und Berufstätige nicht bis nach Hannover in einem überfüllten Bus stehen müssen, sind hier noch Potentiale zur Reduktion des Individualverkehrs gegeben.
- Einführung eines drastischen Tempolimits nachts zur Entlastung der Menschen nicht nur an der B3 (alt) in Hemmingen, auch an anderen Hauptverkehrsstraßen in Hannover und außerhalb der Stadtgrenzen in den Umlandgemeinden mit Dauerüberwachung (Tempo 30 oder 40)
- Verbesserung des Radverkehrs in Richtung Hannover mit vielfältigen Maßnahmen sowie der Schaffung von sicheren Ride+Bike-Abstellplätzen an allen Haltepunkten der Schnellbuslinien sowie Schaffung von Park+Ride Möglichkeiten, wo immer möglich.
- **Schaffung von mehr Verkehrsraum für Fahrradverkehr mit konkreten räumlichen Umsetzungsvorgaben, z. B. Aufteilung des aktuellen Straßenraums zu ein Drittel für Fußgänger/Kinder, ein Drittel für den nicht motorisierten oder Elektro- Zweiradverkehr, ein Drittel für den motorisierten Verkehr. Der Zweiradverkehr gehört dabei auf die „Fahrstraße“ im herkömmlichen Sinne.**
- Mitnahmeregelung für Fahrräder im ÖPNV sollte flexibler gestaltet werden. Das Verbot der Mitnahme von Rädern von 15:00 – 19:00 fördert weder die Akzeptanz des ÖPNV noch die Nutzung des umweltfreundlichen Fahrrads – ggf. Schaffung weiterer Kapazitäten in den Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs.
- Einstieg in die Elektromobilität und Umstellung mit Zeitvorgabe (z. B. 1. 1. 2015) für alle städtischen Fahrzeuge (mit nachgeordneten Betrieben),
- Umstellung des ÖPNV auf abgasarme, möglichst abgasfreie Antriebe mit Zeitvorgabe (z. B. 1. 1. 2014),
- Bei der anstehenden Neuvergabe der durch Hannover laufenden Regional- und S-Bahnzüge sind Lärmschutzkriterien als wesentlicher Maßstab bei der Konzessionsvergabe einzuführen. Hierfür sollte sich die Stadt Hannover umgehend in

auf der heutigen B3 menschen- und umweltverträglicher gestalten zumal der Bau einer Stadtbahnverlängerung immer noch in den Sternen steht:

den Vergabegremien stark machen,

- Demzufolge baldmöglichst Ersatz der alten lauten Dieselloks im Personennahverkehr durch neue gemäß Stand der Technik,
- Lärminderung bei Schienenfahrzeugen der üstra durch schallschluckende Schienenbereiche wie Rasenbelag bzw. Magerwieseneinsaat/Sedum wie beispielsweise es im Bereich der Stadtbahn vor der Haltestelle Stadion in den Schienenzwischenräumen umgesetzt wurde.
- Reduzierung/Behebung des störenden „Kurvenquietschen durch geeignete Maßnahmen wie Schienenschleifen oder notwendige Veränderungen an den Schienenfahrzeugen,
- Vorstoß gegenüber DB-Netz und Eisenbahnbundesamt, derartige Lärmdämpfungsmaßnahmen auch im Streckennetz der DB AG vorzusehen,
- Anreize für private Elektrofahrzeuge, z. B. durch kostenfreies Parken in der Innenstadt,
- Ersatz aller städtischen Laubbläser durch Besen und geräuscharme manuelle Kehrmaschinen innerhalb von 6 Monaten,
- Aufnahme eines Verbots für die(aufgrund vorgenannter Alternativen überflüssige) private Nutzung – auch durch Firmen - von Laubbläsern,
- Verstärkte polizeiliche Kontrolle auffällig lauter motorisierter Zweiräder und Kfz und Verhängung von Bußgeldern bei Nichteinhaltung der gesetzlichen und technischen Vorgaben zur Lärmvermeidung,
- Jährliche Aufstellung und Veröffentlichung eines Konzepts für alle lärmintensiven Sport- und Freizeitveranstaltungen im Bereich der Stadt Hannover unter Festlegung der sog. „seltenen Ereignisse“ mit Hinausschieben der grundsätzlich ab 22.00 Uhr beginnenden Nachtruhe um eine Stunde auf 23.00 Uhr,
- Die Einhaltung der immissionschutzrechtlichen Vorgaben ist mit wirksamen Auflagen und Kontrollen der Veranstalter sicherzustellen,
- Beschränkung der im Stadtgebiet gezündeten Feuerwerke auf eine begrenzte Anzahl herausragender Ereignisse unter konsequenter Kontrolle und Einhaltung der Immissionsschutzrichtwerte¹²

Bei der vorgesehenen Neuaufstellung des Einzelhandels- und Nahversorgungskonzepts sollte der vorrangige Maßstab im nicht motorisierten Verkehr liegen, d. h. fußläufige Entfernungen,

¹² Lärmspitzen von über 90 dB(A) sind hier generell unzulässig, in der Nachtzeit sogar über 75 dB(A). Letzteres macht konventionelle Feuerwerke unmöglich, da diese heute i. d. R. Lärmimmissionen von 85-100 dB(A) in der Umgebung vorhandener Wohnbebauung verursachen. Die verschärfte Nachtruhe ist grundsätzlich von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr einzuhalten, sie kann jedoch für Freizeitveranstaltungen maximal 10x pro Jahr als sog. „seltene Ereignisse“ um eine Stunde auf 23.00 Uhr hinausgeschoben werden, wodurch im Einzelfall Feuerwerke auch in der hellen Sommerzeit möglich sind.

von möglichst nicht mehr als 500 m. Dies entspricht den Erfahrungen wonach die Bereitschaft bei Entfernungen von mehr als 500 m drastisch sinkt, auf das Auto beim Einkauf zu verzichten. Ausreichend leistungsfähiger und frequenter ÖPNV bei großen Verkaufsflächen, wobei die Haltestellen nicht weiter als 100 m entfernt sein sollten. Dezentrale Ansiedlung oder Bestandswahrung im Bereich von Wohngebieten sollte immer Vorrang vor entsprechenden Konzentrationen haben.

Diese Grundsätze zur Emissions-Immissionsminderung werden beispielsweise beim aktuell geplanten vorhabensbezogenen Bebauungsplan Südbahnhof weitgehend missachtet, so dass folgender Hinweis im Entwurf des LAP endlich verbindlich und nachprüfbar umgesetzt werden sollte:

„Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung. Sie ist integrativ und fachbereichsübergreifend.“ ... „Entscheidend für den Erfolg der Lärminderung ist die Integration des Lärmaktionsplanes in das Verwaltungshandeln und die Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen.

Bei der Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplanes wird dem Schutz der Nachtruhe oberste Priorität eingeräumt“ (S. 14).

Diese wichtigen Erkenntnisse werden im vorliegenden Entwurf des LAP nicht umgesetzt, d.h. es fehlen entsprechende Vorgaben über konkrete, sachlich und räumlich zugeordnete Maßnahmen. Diese sind hier aber notwendig.

Die Fokussierung im LAP auf eine ausreichende, gesundheitlich wichtige Nachtruhe allein reicht nicht, da besonders schutzbedürftige Einrichtungen wie Krankenhäuser, Alten- und Pflegeheime, Schulen und Kindergärten auch tagsüber ausreichenden Lärmschutz benötigen. Der vorliegende Entwurf wird dem nicht gerecht.

Der Entwurf des LAP Hannover bleibt nicht nur in der Sache, sondern auch räumlich hinsichtlich der Problembereiche überwiegend unkonkret bzw. unverbindlich. Damit wird den gesetzlichen Vorgaben keineswegs genüge getan. Es fehlt eine Darstellung und Festlegung geeigneter Maßnahmen zur Lärmvermeidung und Lärminderung

8.) Bewertungsfehler

Die Tatsache, dass im Verkehrsbereich eine Lärmzunahme um 3 dB(A) gemäß sog. Verkehrslärmschutzverordnung¹³ als erhebliche Änderung eines Verkehrswegs gilt und damit i. d. R. ein Planfeststellungsverfahren mit sog. Lärmvorsorgewerten veranlasst, hat dazu geführt, dass Planer der LHH im LAP-Entwurf (vgl. S. 14) behaupten, dass „*spürbare Lärminderungen (ab 3 dB(A))*“ Schwelle des Bewertungsmaßstabs für erhebliche bzw. (darunter bleibend) unerhebliche Lärmzunahmen sind. Angesichts der Tatsache, dass i. d. R. erst eine Verdoppelung des Verkehrs zu einer Erhöhung um 3 dB(A) führt, ist ein derartiger Bewertungsmaßstab viel zu hoch. Weil es hier ohnehin um gemittelte Durchschnittslärmpegel geht, sind bereits Erhöhungen von 1 dB(A), manchmal schon darunter wahrnehmbar. Entscheiden sind hier Lärmart- und Frequenz, d. h. beispielsweise auch die Lärmspitzen und Vieles mehr...

¹³ 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV)

Der vorgenannte Fehler des LAP-Entwurfs ist auch häufig in der Bauleitplanung der Stadt Hannover zu finden, wobei hier erneut auf das Beispiel der jüngsten F- und B-Planänderungen im Bereich des Südbahnhofs verwiesen wird. Derartige Bewertungsfehler führen schnell zu Fehleinschätzungen und Abwägungsfehlern und letztlich zur Rechtsunsicherheit von Planungen.

Fazit:

Der BUND erwartet umgehend eine grundlegende Überarbeitung des vorliegenden Entwurfs auf Basis der rechtlich und fachlich gebotenen Maßstäbe („State of the Art“¹⁴) und erneute Beteiligung des BUND.

Der BUND bietet hierbei seine konstruktive Mitarbeit über vorhandene Fachkompetenzen des BUND an.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Sibylle Mauer-Wohlatz
(Geschäftsführerin BUND Region Hannover)

Dr. Walter Feldt
(Vors. Wissenschaftlicher Beirat
des BUND Landesverbandes
Niedersachsen)

CC:

- **Umweltdezernent der Stadt Hannover, Hans Mönninghoff**
- **Fraktionsvorsitzende von SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat und Regionsparlament**
- **Umweltdezernent der Region Hannover, Prof. Dr. Axel Priebes**
- **Niedersächsisches Umweltministerium**

¹⁴ Vgl. hier zum Beispiel

- Umweltbundesamt (2008): Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung, Silent City, Ein Handbuch zur kommunalen Lärminderung
- UVPreport 22, Heft 4/2008, Themenschwerpunkt Lärmaktionspläne
- LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007 von der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis genommen mit der Ergänzung zu ruhigen Gebieten entsprechend des Beschlusses zu TOP 10.4.2 der 117. LAI-Sitzung