

Verkehrskonferenz Lauenburg/Elbe

Eine Veranstaltung des Prozesses Zukunftswerkstatt Oberstadt - Lauenburg/Elbe im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren



Ergebnisprotokoll

Verkehrs-konferenz	Mittwoch, 11.01.2012, 18.00 – 21.30 Uhr Ort: Heinrich-Osterwold-Halle in Lauenburg/Elbe	
Teilnehmende	ca. 100 Bürgerinnen und Bürger der Stadt Lauenburg/Elbe	
Verteiler	Teilnehmende (E-Mail-Verteiler) und Veröffentlichung auf der Homepage der Stadt Lauenburg <i>Impressionen aus dem Plenum</i>	
Programm	18.00 Uhr Begrüßung und Einführung Andreas Thiede, Bürgermeister der Stadt Lauenburg/Elbe Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie, Wedel 18.10 Uhr Moderne Verkehrsinfrastruktur für Schleswig-Holstein - Herausforderungen am Beispiel Lauenburgs Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang, Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein Luftschadstoffmessungen an der B 5 - Ergebnisse, Bewertung und Schlussfolgerungen Dr. Dirk Jürgens, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein 18.40 Uhr Rückfragen und Diskussion (zu beiden Vorträgen) inkl. Statement von Heinz Victor, BAB 19.20 Uhr <i>Pause mit kleinem Imbiss</i> 19.40 Uhr Das Instrument EG-Umgebungslärmrichtlinie Gestaltungsmöglichkeiten durch Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung Christian Popp, Lärmkontor GmbH, Hamburg Rückfragen und Diskussion 20.30 Uhr Verkehr in Lauenburg - quo vadis? Diskussion im Plenum Hinweise zur Lärmaktionsplanung und zum Prozess	➔ TOP 1 Einführung ➔ TOP 2 Beitrag Sts. Dr. Zieschang ➔ TOP 3 Beitrag Dr. Jürgens ➔ siehe TOP 2 und TOP 3 ➔ TOP 4 Beitrag Popp ➔ TOP 5 Diskussionsblock

	Ortskernentwicklung Oberstadt - Lauenburg/Elbe 21.15 Uhr Ausblick auf den weiteren Prozess Ortskernentwicklung Oberstadt Andreas Thiede, Bürgermeister der Stadt Lauenburg/Elbe Gesamtmoderation: Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie	➔ TOP 6 Ausblick
TOP 1 Einführung	Nach der Begrüßung der Anwesenden geht Herr Bürgermeister Thiede auf Hintergründe zum Prozess „Ortskernentwicklung Oberstadt Lauenburg/Elbe“ ein. Ziel ist es, die Innenstadt für Lauenburger und Gäste wieder zu einem lebens- und liebenswerten Ort zu machen. Dafür wird die Stadt Mittel des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ nutzen. Wichtiger Baustein des Prozesses ist die breite Beteiligung. Der Bürgermeister betont, „wir suchen die befruchtende Beteiligung“. Ergänzend führt die Moderatorin, Katrin Fahrenkrug, <i>Institut Raum & Energie</i>, aus, dass mit dieser Verkehrskonferenz das Thema Verkehr aufgrund der aktuellen Diskussionen und Entwicklungen zur B 5 „vorgezogen“ wird. Der Beteiligungsprozess zur Ortskernentwicklung Oberstadt startet am 24.02.2012 mit einer Auftaktveranstaltung. Dafür werden heute Sorgen und Wünsche zum Thema Verkehr sowie Hinweise zum Prozess aufgenommen.	 Bürgermeister Andreas Thiede,
TOP 2 Beitrag Sts. Dr. Zieschang	Als zentrale verkehrspolitische Herausforderung nennt Frau Staatssekretärin Dr. Zieschang folgende Trends: • Steigende Gütertransporte aufgrund des Verbraucherverhaltens → Trotz Verlagerungen auf Schiene und Wasserwege trägt vor allem die Straße die Zunahme des Güterverkehrs → Nutznießer / Konsumenten = Betroffene von Verkehrsbelastungen • Zunahme des Pendlerverkehrs Eine weitere Herausforderung für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik des Landes Schleswig-Holstein liegt in der Komplexität des Verkehrssystems. „Man kann nicht eine Straße isoliert betrachten, sondern muss die Auswirkungen verkehrspolitischer Entscheidungen und Verkehrsverlagerungen in die Nachbargemeinde oder Nachbarländer mit berücksichtigen“, so die Staatssekretärin. Die aktuelle verkehrliche Situation in Lauenburg ist geprägt durch zwei zentrale Veränderungen: 1. Mit der Wiedervereinigung endete die innerdeutsche verkehrliche Randlage Lauenburgs, wodurch das Verkehrsaufkommen in der Region sprunghaft angestiegen ist. 2. Die Einführung der Lkw -Maut auf der A 24 Berlin - Hamburg verursachte erheblichen Ausweichverkehr auf der B 5. Frau Staatssekretärin Dr. Zieschang zeigt folgende Lösungs- und Handlungsansätze des Landes Schleswig-Holstein auf: • Teilspernung der B 5 für Lkw über 12 t seit 2010 (Verkehrs-	 Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang

	zählungen haben Entlastungseffekt bestätigt) • Einführung von Tempo-30 auf der B 5 zwischen Europa-Kreisel und Heideweg im Jahr 2010 • Antrag auf Bemauftragung der B 5 wurde 2011 gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern gestellt (voraussichtliche Prozessdauer: 3 Jahre) • Sanierung der Elbbrücke Zur Instandsetzung der Elbbrücke, deren Eigentümer die DB-Netz AG ist, liegt ein Gutachten vor, welches von der Bahnverwaltung aktuell geprüft wird. Die Nachberechnungen sollten bis April 2012 vorliegen. Danach wird das Land auf die Umsetzungsmaßnahmen der Instandsetzung drängen. • Prüfung einer Teilspernung der B 209 (Hafenstraße) mit dem Ergebnis, dass aus Sicht des Landes Schleswig-Holstein eine Teilspernung nicht gerechtfertigt ist und die gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind. (Argumente u.a.: Es sind keine Maut-Ausweichverkehre zu erwarten, große Bedeutung der Verkehrsverbindung im 4-Ländereck, laut Verkehrszählungen keine „kritische“ Verkehrsbelastung durch Güterverkehr) • Umgehungsstraßen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2015 verankert, allerdings mit nachrangiger Priorität Fragen aus dem Plenum • Wie wollen Sie die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems in Schleswig-Holstein gewährleisten? - Für eine tatsächliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasser, ist die Brückensanierung unverzichtbar. Aus Sicht des Landes stellen das Schlüsselprojekt A 20 und ein intakter Nord-Ostsee-Kanal wichtige Weichenstellungen dar, um auf den zukünftigen Güterverkehr vorbereitet zu sein. • Wann kommt die Maut für die B 5? Seit Anfang dieses Jahres gibt es entsprechende gesetzliche Regelungen, die ab Mitte 2012 gültig sein werden. Damit ist die Bemauftragung von vierspurigen Bundesstraßen gesetzlich geregelt. Für zwei-spurige Straßen, wie die B 5, muss ein Antrag gestellt werden. Hierzu läuft das Verfahren bereits. • Was plant die Landesregierung konkret in Lauenburg? Die Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge 20 ist zentraler Baustein für eine moderne Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein und wird auch für Lauenburg Verkehrsreduzierungen bewirken. Daneben wird es im Schienenbereich viele Projekte geben. In Lauenburg sind im Moment keine weiteren Maßnahmen des Landes geplant. Die Sperrung der B 5 und Tempo-30 zeigen positive Wirkung. Insbesondere die Teilspernung war bei den Nachbarkommunen nicht unumstritten. Dass die Erleichterungen den Lauenburgern nicht reichen, ist nachvollziehbar, aber Aufgabe des Landes ist es, einen Ausgleich für alle Betroffenen zu schaffen. Daher sieht das Land derzeit keinen weiteren Handlungsbedarf im Sinne weiterer Maß-	
--	--	--

	nahmen, sondern fördert die Umsetzung der angestoßenen Projekte (u.a. Brückensanierung, Bemautung B 5). Zur Diskussion Verkehrszählungen Sts. Dr. Zieschang: Die Hinweise zu den Verkehrszählungen zielen auf die Erläuterung zu den Ursachen der abweichenden Ergebnisse und stellen keinen Vorwurf der Falschzählung dar. Entscheiden für die Wahl der Zählmethode war die Sicherstellung der Vergleichbarkeit der Daten mit früheren Zählungen.	
TOP 3 Beitrag Dr. Jürgens	Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MLUR) des Landes Schleswig-Holstein, für welches Herr Jürgens spricht, überwacht die Luftqualität in Schleswig-Holstein. Hierfür werden regelmäßig feste Messstationen und einige flexible, temporär aufgestellte Messstationen, wie in Lauenburg an der Berliner Straße, ausgewertet. Ergebnisse und Berichte werden auf den Internetseiten des MLUR veröffentlicht. Herr Dr. Jürgens stellt die Auswertungen der Messstation in Lauenburg hinsichtlich Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung vor. Die Werte aus Lauenburg werden mit den Ergebnissen der festen Messstationen in Schleswig-Holstein verglichen (verkehrsnahe Standorte, aber auch Straßen im städtischen Hinterland mit wenig Verkehrsaufkommen und verkehrsferne Standorte im ländlichen Raum z.B. Westerland). Zentrale Erkenntnis ist, dass die Grenzwerte für Fein-/ Schwebestaub und Stickstoffdioxid (NO₂) deutlich eingehalten werden. (Grenzwerte für Feinstaub dürfen nach EU-Recht an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden.) Herr Dr. Jürgens erläutert, dass die hohen Werte für Fein-/ Schwebestaub im Frühjahr und November 2011 weniger auf lokale Entwicklungen in Lauenburg zurückzuführen sind, sondern hierfür vielmehr Wetterlagen (u.a. Windgeschwindigkeit, Regenhäufigkeit) verantwortlich sind. Daher gleichen sich die Zahlen in Schleswig-Holstein, Deutschland und Europa. Die Messergebnisse für Stickstoffdioxid (NO₂) zeigen im Durchschnitt eine relativ niedrige Belastung für eine verkehrsnahe Station. Fragen aus dem Plenum: - Warum wird Ozon in Lauenburg nicht gemessen? Ozon ist ein großräumiges Phänomen, so dass die festen Stationen ausreichen. Außerdem sind die Ozon-Werte in Verkehrsnähe eher niedrig. - Wäre es nicht sinnvoller die Messstation für wenigstens einen Monat umzustellen an B 209 z.B.? Ein Monat Messung ist zu wenig, es wird mindestens eine Messzeit von einem Jahr benötigt, um belastbare Ergebnisse zu bekommen. Vermutlich weichen die Ergebnisse an einem anderen Standort in Lauenburg nicht stark ab. Momentan wird die Messstation an anderer Stelle gebraucht. Eine Wiederholung zu einem späteren Zeitpunkt ist aber nicht	 Dr. Dirk Jürgens Präsentationscharts siehe Anlage 2 Internetseiten des MLUR: www.schleswig-holstein.de/MLUR >> Immissions- schutz, Klima- schutz, Erneuerbare Energien

	ausgeschlossen. • Wonach wird der Standort der Messstation gewählt? Die Messstationen werden an Orten mit vermutet hohen Luftbelastungen aufgestellt. Komponenten für optimale Messbedingungen d.h. um repräsentative Ergebnisse zu sichern, sind: hohes Verkehrsaufkommen und hohe, geschlossene Randbebauung. Darüber hinaus muss ein Parkstreifen nutzbar sein. Statement BAB: Herr Victor, Bürgeraktionsbündnis "Lauenburg reicht's" (BAB), kommentiert die vorangegangenen Beiträge: Die dargestellten Messergebnisse an der Berliner Straße zur Feinstaubbelastung sind nicht so hoch wie gedacht, machen aber deutlich, dass die Entlastungsmaßnahmen auf der B 5 Wirkung zeigen. Nunmehr sollte auch eine Messung an der Hafenstraße vorgenommen werden. Weiterhin weist Herr Victor drauf hin, dass die Staatssekretärin keine neuen Argumente präsentiert hat. Dies sei sehr enttäuschend, so Herr Victor. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Lauenburg wollen sich einbringen und aktiv mitgestalten. Dafür sind allerdings die Mandatsträger aufgefordert einen offenen und ehrlichen Dialog zu ermöglichen, der Vertrauen schafft. Die BAB sieht hier „Nachholbedarf in Kiel“. Die anhaltende Diskussion um unterschiedliche Zählweisen (Lkw) geht am inhaltlichen Anliegen des Bürgeraktionsbündnisses vorbei. Neben Verkehrsmenge, Umfang des Schwerlastverkehrs und Luftverschmutzung, geht es der BAB insbesondere um die Lärmbelastung durch den Verkehr. Die Grenzwerte werden unstrittig massiv überschritten – bis zu 7 dBA über den Grenzwert von 60 dBA (nachts). Das entspricht dem Faktor 5. Tagsüber sind von der Überschreitung 10 von 32 Häusern betroffen, nachts 21 Häuser. Zur Erreichung des Ziels „Senkung der Lärmbelastung“, benennt Herr Victor folgende Lösungsansätze: • Nachtfahrverbot für Lkw, • Blitzampel um rasende Lkw zu bremsen, • mehr Transparenz: einen Fahrplan für das weitere Vorgehen. Unbefriedigend sind, laut Herrn Victor, auch die Ausführungen der Staatssekretärin Zieschang hinsichtlich der Teilspernung der B 209. Die B 209 stellt für den Schwerlastverkehr eine Sackgasse dar, da die Teilspernung in Niedersachsen bereits umgesetzt wurde. Warum dies in Lauenburg nicht möglich ist, ist nicht nachvollziehbar. Herr Victor schließt mit dem Hinweis auf die nächsten Landtagswahlen im Mai 2012 und warnt: „Enttäuschung heute macht aus Lauenburger Bürgern Wutbürger.“	 Heinz Victor Positionspapier des Bürgeraktionsbündnisses "Lauenburg reicht's" zur Verkehrskonferenz, Nov. 2011 siehe Anlage 4
TOP 4 Beitrag Popp	Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sind Elemente der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Herr Popp begleitet sowohl die Entwicklung als auch die Umsetzung dieses Instruments in Deutschland seit vielen Jahren. Er erläutert warum Lärm „nervt“ ebenso wie Hintergründe zu Grenzwerten und der Messgröße dB / dBA (siehe	

	Präsentationscharts). Nach EU-Vorgabe sind Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung flächendeckend bis 2013 durchzuführen und abzuschließen. Für deren Umsetzung zeichnet die lokale Politik verantwortlich. Bei der Lärmkartierung für die Lärmaktionsplanung handelt es sich nicht um eine Messung von Lärm, sondern um eine Modellierung. (Eine flächendeckende Messung ist zu kosten- und zeitintensiv.) Auf Basis der Modellierung sollen anschließend lärmindernde Maßnahmen entwickelt werden (Lärmaktionsplanung). Dabei geht es insbesondere auch um den Ausgleich zwischen verschiedenen Interessen. Schließlich wollen alle mit Waren beliefert werden und von A nach B gelangen. Häufig geht es nicht um weniger Verkehr, sondern um Verlagerungseffekte, d.h. weniger Verkehr für einen begrenzten Personenkreis. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Überprüfung der Zielerreichung. Folgende Daten fließen in das Modell ein und werden von der Verwaltung auf ihre Richtigkeit geprüft: • Gebäude (Höhe und Tiefe) • Einwohnerzahl • zulässige Höchstgeschwindigkeit (hilfsweise für die Durchschnittsgeschwindigkeit) • Verkehrsaufkommen (Lkw-Anteil) • Straßenoberfläche • Schallschutzwände Die Lärmkartierung in Lauenburg ist noch nicht abgeschlossen. Wenn die Karten vorliegen haben die Lauenburger eine gute Basis, um ein gesamtstädtisches Konzept mit konkreten Maßnahmen zu entwickeln. Herr Popp zeigt darüber hinaus auf, welche Stellschrauben für Reduzierung von Lärm zur Verfügung stehen und wie groß der Entlastungseffekt ist. • Verkehrsmenge (+) Die Anzahl der Pkw ist nicht ausschlaggebend. 20 % weniger Fahrzeuge wäre schon ein Erfolg. Das bringt aber nur ½ dB. • Lkw-Anteil (+ bis ++) Die Reduzierung des Lkw-Verkehrs bringt mehr (1 Lkw hat die gleiche „Lärm-Wirkung“ wie 10.000 Pkw). • Geschwindigkeit (+ bis +++) Die Herabsetzung des Tempolimit von 60 auf 30 km/h bringt eine Lärmreduzierung von ca. 3 dB. • Verkehrsfluss (+ bis ++) Gleichmäßige Geschwindigkeiten verursachen weniger Lärm als Stoppen und Anfahren z.B. an Ampeln. • Straßenoberfläche (+ bis ++++) Offenporiger Asphalt (bekannt unter dem Markennamen „Flüsterasphalt“) ist auch innerorts einsatzfähig und bringt einiges an Lärminderung. Da es sich dabei um einen Spezialbelag handelt, der von Fachleuten verlegt werden muss, fallen hier höhere Investitionskosten an als bei einem Standard-Straßenbelag. • Abschirmung (++ bis ++++) Eine geschlossene (mehrgeschossige) Bebauung entlang ei-	 Christian Popp Präsentationscharts siehe Anlage 3
--	---	---

	ner Straße reduziert den Lärm für dahinterliegende Gebäude. Städtebauliche Maßnahmen, die eingeschossige Bauten ersetzen, haben daher auch lärmindernde Wirkung. • Leise Fahrzeuge und Reifen (+ bis ++) Insgesamt gilt es, die Einzelmaßnahmen zu bündeln, um größtmögliche Effekte, d.h. eine flächendeckende Lärminderung von 2 – 3 dB, zu erreichen.	
TOP 5 Diskussions- block	1. Hinweise aus dem Plenum zur Lärmaktionsplanung Welche <u>Sorgen</u> / <u>Kritik</u> haben Sie? • Tempo-30 wird nicht eingehalten, real werde durchschnittlich 50 – 55 km/h gefahren. • Negative Auswirkungen der Umgehungsstraße Geesthacht auf die B 5 • Zu viel Durchgangsverkehr im Großen Sandberg (Tempoüberschreitungen, klappernde Anhänger), Maßnahmen wie Blitzer sind aufgrund der Raumgegebenheiten schwer realisierbar. Welche <u>Wünsche</u> / <u>Hinweise</u> haben Sie an den Prozess? • Lärmreduzierung entlang der B 5 notwendig • Brückensanierung muss möglichst Umgehungsstraßen berücksichtigen • Zuerst Ziele und Prioritäten der Lärmaktionsplanung erörtern / formulieren • Beteiligung von Bürgern <u>und</u> Schlüsselakteuren für die Umsetzung • Ganzheitliche Betrachtung • Langfristige strategische Planung statt Befriedigung von Einzelinteressen (z.B. Industriegebiet) Lösungsansätze / Maßnahmenvorschläge: • Blitzampel • Nachtfahrverbot • Maut für B 5 • Sperrung B 209 (Hafenstraße) für Lkw – nochmals prüfen bzw. erneut anstoßen • Netzampeln für ein kontinuierliches Tempo (Grüne Welle) • Fahrradweg in der Elbstraße (insgesamt Verbesserung Fahrradwege) • Stationäre Blitzer auf der B 209 2. Hinweise aus dem Plenum zum Prozess Ortskernentwicklung Oberstadt Welche <u>Sorgen</u> / <u>Kritik</u> haben Sie? • Keine Doppelarbeit! Vorangegangene Beteiligungsprozesse haben bereits gute Ergebnisse gebracht. • Leerstand im Einzelhandelsbereich Welche <u>Wünsche</u> / <u>Hinweise</u> haben Sie an den Prozess? • Nicht nur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, sondern insbesondere auch von Schlüsselakteuren, die für die Um-	 Impressionen aus dem Plenum

	setzung wichtig sind (z.B. Verwaltung, Experten, Politik). • Thema lokale Ökonomie aufgreifen / diskutieren Lösungsansätze / Maßnahmenvorschläge: • Rückbau Berliner Straße (B 5) • Öffnung Alte Wache	
TOP 6 Ausblick	Frau Fahrenkrug erläutert, dass diese Verkehrskonferenz eine erste Veranstaltung im Prozess „Entwicklung des Ortszentrums Oberstadt“ ist. Es werden Zukunftswerkstätten folgen, in denen ein deutlich breiteres Themenspektrum diskutiert wird. Dabei geht es auch um die Entwicklung einer gemeinsamen Zukunftsvision. Frau Fahrenkrug bedankt sich für die Mitwirkung und engagierte Diskussion sowie die Hinweise und Anregungen zum Prozess und bringt die Hoffnung zu Ausdruck, dass sich dieses Engagement in den Zukunftswerkstätten fortsetzen wird. Nächster Termin: Auftaktveranstaltung Zukunftswerkstatt Oberstadt – Lauenburg/Elbe am 24. Feb. 2012, ab 18.00 Uhr in der Heinrich-Osterwold-Halle in Lauenburg/Elbe Herr Bürgermeister Thiede schließt die Verkehrskonferenz und zieht folgendes Fazit: 1. Auch wenn viele Bürgerinnen und Bürger mit dem heutigen Abend unzufrieden waren, so sind doch die verschiedenen Positionen nochmals deutlich geworden. Der Trend zu mehr Verkehr ist nicht neu, ebenso wenig die geringe Entscheidungsbefugnis der Stadt. Dennoch will die Stadt zwischen Bürgerinnen und Bürgern und Entscheidern vermitteln. Die Lärmaktionsplanung stellt dafür eine große Chance dar, auf welche die vorhandenen Kräfte gebündelt werden sollten. 2. Die Verkehrskonferenz war nur ein Anfang - Lauenburg macht sich mit dem Prozess „Oberstadt“ auf den Weg diese Stadt gemeinsam attraktiver zu gestalten. Dabei ist die Stadtverwaltung nur ein Akteur und Teil des Prozesses. Die Zukunftswerkstätten setzen den bisherigen Dialog fort. Wir wollen aber nicht bei diesen Ergebnissen stehen bleiben oder über fehlende Umsetzung diskutieren, sondern jetzt konkret etwas tun, Ergebnisse prüfen, neue Ideen entwickeln und angehen. Mit dem Förderprogramm stehen aktuell auch Mittel für die Umsetzung zur Verfügung.	 Katrin Fahrenkrug

Wedel, 28.02.2012/ Institut Raum & Energie / DK

Anlagen

- **Präsentationscharts Dr. Dirk Jürgens**, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein: Luftschadstoffmessungen an der B 5 - Ergebnisse, Bewertung und Schlussfolgerungen (Anlage 1)
- **Präsentationscharts Christian Popp**, Lärmkontor GmbH, Hamburg: Das Instrument EG-Umgebungslärmrichtlinie - Gestaltungsmöglichkeiten durch Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung (Anlage 2)
- Positionspapier des **Bürgeraktionsbündnisses "Lauenburg reicht's"** zur Verkehrskonferenz, Nov. 2011 (Anlage 3)
- Liste der Teilnehmenden (Anlage 4)