



**Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Ratsfraktion Winsen (Luhe)**

Stadt Winsen (Luhe)
Bürgermeister André Wiese
Schlossplatz 1
21423 Winsen (Luhe)



**Bündnis 90 – Die Grünen
Ratsfraktion Winsen (Luhe)**

Benjamin Qualmann
Fraktionsvorsitzender SPD

Margot Schäfer
Fraktionsvorsitzende Bündnis 90/Die
Grünen

Winsen (Luhe), den 15.01.2022

Antrag zum Lärmaktionsplan / Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen

Die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen beantragen für den Bau- und Verkehrsausschuss am 03. Februar 2022, den Verwaltungsausschuss am 17. Februar 2022 und den Stadtrat am 03. März 2022:

1. Anordnung von Tempo 30 ganztägig und durchgängig auf den Hauptverkehrsstraßen in Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck.

Gegenstand

Ausgehend von der Belastung der Einwohner durch Lärm und Abgase der in den Ortschaften Luhdorf, Pattensen und Scharmbeck, sowie der gefährdenden Verkehrslage für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen halten wir es basierend auf der aktualisierten Datenlage des Lärmaktionsplans 3 (LAP3) für angezeigt, eine Temporeduzierung als sofortige, schlüssige Maßnahme umzusetzen.

Daher beantragen die Fraktionen der SPD und von Bündnis 90 – Die Grünen die sofortige Anordnung von ganztägig Tempo 30 durch die Straßenverkehrsbehörde Winsen (Luhe) auf den folgenden Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen:

- **Pattensen:** Blumenstraße, Pattenser Hauptstraße, Bahlburger Straße
- **Scharmbeck:** Scharmbecker Dorfstraße
- **Luhdorf:** Radbrucher Straße, Winsener Landstraße

Begründung

In Zusammenschau mit den klaren Ergebnissen und Lösungsansätzen des LAP3 ergibt sich für die Stadt Winsen (Luhe) als zuständige Verkehrsbehörde nach § 45 StVO die Handlungsmöglichkeit, insbesondere in Hinblick auf

1. Sicherheit und Ordnung,
2. Verhütung von Straßenschäden,
3. Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen

entsprechende verkehrsregelnde Maßnahmen zu veranlassen.

Darüber hinaus ergibt sich gemäß § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG eine Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörde, die in einem Lärmaktionsplan konkret festgesetzten Maßnahmen durch Anordnungen umzusetzen. (Schreiben RA Günter vom 6.5.2020 Lärmaktionsplan Stufe 3, Maßnahmen Ortsdurchfahrt Pattensen, Seite 12 + 13 Nummer 5. mit Verweis auf Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018 – 10 S 2449/17 –, Rn. 26 ff., juris.)

1. Sicherheit und Ordnung

Die Verkehrsbelastung in den Ortsteilen Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck besteht seit vielen Jahren. Sie stellt sich wie folgt dar:

Die Straßen sind für das Verkehrsvolumen und Art des Verkehrs bei Tempo 50 nicht ausgerichtet. Insbesondere durch den Durchfahrtsverkehr ortsfremder Lkw besteht, unter Berücksichtigung der dafür zu engen Straßen, ein in hohem Maße gesteigertes Sicherheitsrisiko für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen. Ebenso sehen wir die Sicherung der Schulwege, die über die und an den Hauptverkehrsstraßen führen, derzeit nicht gewährleistet.

Dazu auch folgende Ausführungen in dem Schreiben der Kanzlei Günther vom 24.06.2021:

„Hinzu kommt, dass im alten Ortskern insbesondere im Bereich der Kurven aufgrund der beengten Situation eine besondere Gefahrenlage herrscht. Einander begegnende Schwerverkehrsfahrzeuge weichen regelmäßig – auch mit hohen Geschwindigkeiten – auf den Gehweg aus. Die Verkehrssicherheit ist nicht mehr gewährleistet. Hier kam es jüngst am 09.05.2021 im Kreuzungsbereich Pattenser Hauptstraße/Blumenstraße zu einem Verkehrsunfall mit Personenschaden.“ (RA Günther, Stellungnahme im Rahmen der ergänzenden Öffentlichkeitsbeteiligung für den Lärmaktionsplan Stufe 3 der Stadt Winsen (Luhe) vom 24.06.2021 / 00730/19 /R /ah)

Die Einführung von Tempo 30 trägt maßgebend zur Unfallvermeidung bei und sorgt dafür, dass insbesondere in den engen Bereichen und Unfallschwerpunkten an den Straßenzügen die Verkehrssituation durch angepasste und für die Verkehrsteilnehmer einschätzbare Geschwindigkeiten entschärft wird.

2. Verhütung von Straßenschäden

Gegenwärtig gibt oder gab es auf den zuvor genannten Straßen in hohem Maße Straßenschäden, die durch die Anpassung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 vermieden werden können.

3. Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen

Bereits beim Vorliegen des LAP2 war es belegt, dass die Belastung durch Verkehrslärm und Abgase in unerträglichem Maße bereits existiert. Die Ergebnisse des LAP3 bestätigen dieses erneut, sodass nach so vielen Jahren ein Handeln mit sofortigen Maßnahmen dringend geboten ist, wobei mittelfristig ergänzende Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wie beispielsweise lärmindernder Asphalt, weiterhin im Fokus bleiben sollten.

Verkehrsregelnde Maßnahmen

Dem LAP3 folgend „ist Tempo 30 die kurzfristig verbleibende und effektiv umsetzbare Maßnahme an den betroffenen Innerortsstraßen. Mit Hilfe dieser Maßnahmen kann der Schallpegel um bis zu 3 dB(A) reduziert werden.“ (siehe LAP3, Seite 15).

Unter Berücksichtigung aller anderen im Lärmaktionsplan genannten möglichen Maßnahmen zur Reduktion des Schallpegels, ist dieses die kurzfristig schnellst umsetzbare Option, mit dem Ergebnis, den Schallpegel um bis zu 3dB(A) zu reduzieren. Sie ist zeitlich unmittelbar und unabhängig von erheblichen baulichen Maßnahmen wie z. B. den Einbau von lärminderndem Asphalt, durch entsprechende Beschilderung umsetzbar.

Um eine anhaltende Lärmreduzierung zu erreichen, ist die Einführung von durchgängig Tempo 30 in den betroffenen Straßenzügen zielführend. Mit der Durchgängigkeit wird eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht, der der Verlärmung noch weiter entgegenwirkt. Durch Vermeidung von Beschleunigung und Abbremsen wird zusätzlicher Lärm verhindert.

„Der Lärmpegel der Kraftfahrzeuge wird auch durch den Geschwindigkeitsverlauf bestimmt, der in Abhängigkeit von Störungen des Verkehrsflusses entsteht.

Ein Fahrzeugführer, der sein Fahrzeug im Mittel mit 50 km/h im 3. Gang fährt und dabei ständig beschleunigt und abbremst, erzeugt einen um bis zu 7 dB(A) höheren Pegel als ein Fahrer, der mit 30 km/h gleichmäßig ohne Störung den Weg im 3. Gang zurücklegt. Etwa 2,4 dB(A) beträgt allein der Unterschied im Vorbeifahrtpegel bei Tempo 50 zwischen ungestörtem und gestörtem Fahrverlauf. Bei Tempo 30 beträgt der Unterschied ca. 4 dB(A).

Bei niedrigeren Geschwindigkeiten führt Unstetigkeit der Fahrweise zu relativ mehr Lärm als bei höheren Geschwindigkeiten. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung müssen deshalb auch zur Verstetigung beitragen:

langsamer = leiser, gleichmäßiger = leiser, langsam und gleichmäßig = viel leiser“ (Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung von Jochen Richard Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Heinz Mazur, Dirk Lauenstein PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover, TEXTE 81/2015 Forschungskennzahl 363 01 212 UBA-FB 002205 Seite 59)

Sowohl durch Einführung von Tempo 30, als auch durch die damit verbundene Verstetigung des Verkehrs, ergibt sich für die Verkehrsteilnehmer in den Ortschaften eine gesteigerte Sicherheit und Verringerung des Risikos von Unfällen, sowie gleichermaßen das Potenzial einer Lärmreduktion um 3dB(A) - und das mit verhältnismäßig geringem Aufwand.

Gez.

Benjamin Qualmann
Fraktionsvorsitzender SPD

Philip Meier
Ausschussmitglied SPD

Frithjof Krusch
Ausschussmitglied SPD

Margot Schäfer
Fraktionsvorsitzende Grüne

Dietmar Holz
Ausschussmitglied Grüne

Luc Jan Hornstra
Ausschussmitglied Grüne