

# **LÄRMAKTIONSPLANUNG FLENSBURG**

**9. Dezember 2008**

**Rathaus Flensburg**

**Protokoll**

**Lärmaktionsplanung Flensburg**  
**Informationsveranstaltung am 9. Dezember 2008**

---

**Tagesordnung**

Moderation: Frau Bonacker, konsalt GmbH

18.30 Uhr **Einlass**

19.00 Uhr **Begrüßung und Bedeutung der Lärminderungsplanung für Flensburg**

*Herr Wisnewski, Bürgerschaftliches Mitglied im SSW Flensburg*

**Einführung**

*Frau Bonacker, konsalt GmbH*

19.30 Uhr **Grundlagen der Aktionsplanung**

*Herr Popp, Lärmkontor GmbH*

**Nachfragen und Diskussion**

20.00 Uhr **Aktueller Stand der Lärminderungsplanung Flensburg**

*Herr Kurz, Lärmkontor GmbH*

**Nachfragen und Diskussion**

20.30 Uhr **Grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen**

*Herr Popp, Lärmkontor GmbH*

**Nachfragen und Diskussion**

21.00 Uhr **Schlusswort**

*Herr Pagel, Stadt Flensburg*

ca. 21.15 Uhr Ende

## **1. Begrüßung und Einführung**

Zu Beginn begrüßte Herr Wisnewski vom SSW Flensburg die rd. 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung. Für viele Menschen ist der Lärm in ihrer Umgebung nicht nur belästigend, sondern gefährdet auch ihre Gesundheit. Für Flensburg sei die Lärmaktionsplanung daher ein wichtiger Ansatz, um die Stadt langfristig leiser und damit auch attraktiver zu machen. Herr Wisnewski betonte abschließend, dass alle Anregungen aus der heutigen Veranstaltung an die Politik weitergegeben würden.

Die Moderatorin Frau Bonacker erläutert den Ablauf der Veranstaltung und gibt einen kurzen Überblick zum rechtlichen Hintergrund für die Information der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (§§ 7, 8 und 9 URL). Für eine Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Aktionsplanung spricht außerdem, dass Probleme vor Ort von den Bürgerinnen und Bürgern konkret aufgezeigt werden können. Darüber hinaus bilden die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit aber auch wichtige Elemente bei der Umsetzung des Aktionsplans bzw. der entsprechenden Maßnahmen, sind beide doch auch Grundlage für die Akzeptanz und subjektive Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen.

## **2. Grundlagen der Aktionsplanung**

Herr Popp (Lärmkontor GmbH) stellt die rechtlichen und akustischen Grundlagen der Lärmaktionsplanung vor. Er betont, dass hinsichtlich der Wirkungen von Lärm auf den Menschen zwischen der (physikalisch feststellbaren) Lärmbelastung und der (subjektiv empfundenen) Lärmbelästigung unterschieden werden muss.

Der Mittelungspegel ist nicht der einfache arithmetische Durchschnittswert der Lärmbelastung, sondern er berücksichtigt überproportional stark die auftretenden Lärmspitzen. Deshalb ist der Mittelungspegel immer noch das am besten geeignete Maß, um die Belästigung der Bevölkerung durch Umgebungslärm zu beschreiben.

## **3. Aktueller Stand der Lärminderungsplanung**

Herr Kurz (Lärmkontor GmbH) präsentiert den aktuellen Stand der Lärminderungsplanung.

Die Lärmkartierung der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung bezieht alle Straßen mit einer jährlichen Verkehrsmenge von 6 Millionen Fahrzeugen ein. Das sind ca. 16.400 Fahrzeuge täglich. In das Berechnungsverfahren sind u.a. Verkehrsmengen, Lkw-Anteile, Fahrbahnoberflächen, Geschwindigkeiten, Gebäudebestand und Bewohnerdaten eingeflossen.

Die Aktionsplanung ist ein langfristig angelegter Prozess. Im Jahr 2012/13 werden in der 2. Stufe weitere Straßen mit mehr als zu 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr betrachtet.

Besondere Belastungen sind auf den Straßen B199 (Zur Exe / Schützenkuhle), der L16 (Norderhofenden / Schiffbrücke), der L249 (Mürwiker Straße) sowie abschnittsweise mittlere Belastungen entlang der B200 festzustellen.

#### **4. Grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen**

Herr Popp stellt grundsätzliche Möglichkeiten zur Lärminderung von Umgebungslärm vor.

Lokal beziehen sich mögliche Maßnahmen auf die Vermeidung, die Verlagerung und Bündelung (z.B. Netzergänzung, Lkw-Routennetz), eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs (Geschwindigkeiten, Fahrbahnen, Verkehrsfluss) sowie aktiven und passiven Schallschutz.

Im Anschluss gibt Herr Popp einen Überblick über Möglichkeiten und Grenzen der Reduzierung von Umgebungslärm. So bedeutet eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Quellenzahl eine Erhöhung bzw. Reduzierung um + 3 dB(A) / - 3 dB(A). Eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Kfz-Menge auf einer Straße würde sich in der Lärmbelastung somit auch mit + 3 dB(A) / - 3 dB(A) darstellen. Ein wichtiger Ansatz für die Lärminderung ist die Reduzierung der Geschwindigkeit. Zum Beispiel bringt eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 30 km/h eine Verringerung der Lärmbelastung um 3-4 dB(A).

Für die Ausschöpfung von Lärminderungspotenzialen ist es häufig sinnvoll, Maßnahmenbündel zu schnüren, d.h. mehrere Maßnahmen an unterschiedlichen Stellen zu ergreifen

#### **5. Nachfragen und Diskussion**

In der anschließenden Diskussion wurde aus dem Publikum die Frage gestellt, wieso die B200 nur abschnittsweise kartiert wurde. Das, so Herr Kurz, habe damit zu tun, dass die Verkehrsbelastung nicht durchgängig entsprechend hoch sei. (über 16.000 Fahrzeuge täglich).

Herr Vandeck (Stadt Flensburg) ergänzte hierzu, dass nach den vorliegenden Erkenntnissen rd. ein Viertel des Verkehrs auf dem Lornsendamm fahre, die Hälfte weiter Richtung Harrislee, so dass auf den nördlichen Abschnitten der B 200 lediglich rd. 11.000 Fahrzeuge festzustellen seien.

Eine weitere Frage bezog sich darauf, wieweit die Lärmaktionsplanung bzw. die vorgeschlagenen Maßnahmen verbindlich seien. Hierzu antwortete Herr Popp, dass es bei der Lärmaktionsplanung keine verbindlichen Richtwerte gäbe, sondern dass damit vielmehr ein strategischer Ansatz verbunden sei.

Ein Teilnehmer fragte nach den seiner Ansicht nach sehr hohen Lkw-Anteilen aus Dänemark auf der Marienallee, bei denen es sich vermutlich vor allem um „Mautflüchtlinge“ handele.

Eine Teilnehmerin verwies auf die Buscaps, die an der Apenrader Straße anstelle der bisherigen Bushaldebuchten angelegt werden. Ihrer Ansicht nach würde das eher die Lärmbelastung erhöhen.

Herr Popp entgegnete darauf, dass Buscaps überall dort eingesetzt werden, wo der Autoverkehr verlangsamt werden soll, insofern müsse es eher zu einer Lärminderung infolge der Geschwindigkeitsabsenkung kommen.

## **Lärmaktionsplanung Flensburg**

### **Informationsveranstaltung am 9. Dezember 2008**

---

Verschiedentlich wurde aus dem Publikum auf die Vielfachbelastungen im Zuge der Toosbühlstraße hingewiesen. Zum einen gäbe es dort erheblichen Pkw-Verkehr, zum anderen der Lärm durch Rettungshubschrauber des nahe gelegenen Krankenhauses und der Rettungswagen. Eine Anwohnerin schlug vor, dass zumindest nachts die Rettungswagen ohne Signal fahren, um die Nachtruhe der Anwohnenden zu schützen.

Als weiterer belästigender Faktor insbesondere in der Sommerzeit wurde von mehreren Teilnehmern der zunehmende Motorradverkehr benannt.

Hierzu erwiderte Herr Popp, dass Motorräder nicht unter die Richtlinie fallen, bzw. auch nicht kartiert werden. Denkbar wären aber Geschwindigkeitsregelungen oder Fahrverbote z.B. an den Wochenenden.

Abschließend wurde die Frage nach der Finanzierung von Lärminderungsmaßnahmen gestellt.

Dazu sagte Herr Popp, dass es keine gesonderten finanziellen Mittel für die Lärmaktionsplanung gebe. Insbesondere gebe es für bestehende Straßen keinen Anspruch auf Lärmschutz.

## **6. Resümee und Ausblick**

Herr Pagel (Stadt Flensburg) bedankte sich bei allen Beteiligten für die Anregungen. Auch wenn es keine gesonderten finanziellen Mittel für die Lärmaktionsplanung gebe, sei die Stadt Flensburg bemüht, die vorgeschlagenen Maßnahmen soweit wie möglich umzusetzen. Ein wichtiger Ansatz sind dabei Geschwindigkeitsbegrenzungen auf ausgewählten Straßen, dazu müssten allerdings zunächst Gespräche mit den zuständigen Straßenbaulastträgern geführt werden, zum Beispiel mit Blick auf den Husumer Ring. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie ist insofern von Bedeutung, als Lärm damit zu einem Thema in der Stadtentwicklung wird. Gemeinsam mit der Politik werde in nächster Zeit darüber diskutiert werden, welche Prioritäten bei der Lärmaktionsplanung gesetzt werden sollen.

Protokoll:  
Margit Bonacker, konsalt GmbH