

Meldung Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt „Flensburg“, beschlossen am 02.07.2015

0. Vorbemerkung

Für die Stadt Flensburg wurde eine umfangreiche Lärmaktionsplanung der 2. Stufe erarbeitet. Die hiermit zusammengestellte Meldung stellt lediglich eine Kurzfassung zur Darstellung der wesentlichen Ergebnisse dar.

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Flensburg ist nach Kiel und Lübeck die drittgrößte Stadt Schleswig-Holsteins und die nördlichste kreisfreie Stadt. Sie liegt etwa 3 km südlich der Grenze zu Dänemark. Flensburg liegt nicht in einem gemeldeten Ballungsraum und hat damit grundsätzlich keinen erweiterten Kartierungsumfang zu wählen. Als Hauptverkehrsstraßen wurden aufgrund ihrer Widmung bzw. Verkehrsmenge folgende grün markierte Straßen betrachtet

1 Bundesautobahn A7	29 Harrisleer Umgehung (L16)	57 Nordstraße
2 Adelbylund (L21)	30 Heinrichstraße (L249)	58 Nordstraße (B199)
3 Alter Husumer Weg (K5)	31 Husumer Straße (K25)	59 Ochsenweg (L17)
4 Alter Kupfermühlenweg	32 Kappeler Straße (L21)	60 Osterallee (K2)
5 Altholzkrug (K5)	33 Kiefernweg	61 Osttangente (B199)
6 Am Friedenshügel (B199)	34 Kielseng (K6)	62 Rathausstraße
7 Am Katharinenhof (K4)	35 Knuthstraße (K9)	63 Richard-Wagner-Straße
8 Am Lautrupsbach (K20)	36 Lecker Chaussee (B199)	64 Schiffbrücke (L16)
9 Am Mühlenteich (K8)	37 Lecker Chaussee (K24)	65 Schleswiger Straße (K11)
10 Apenrader Straße (K10)	38 Liebigstraße	66 Schottweg (K14)
11 Bahnhofstraße (K8)	39 Lilienthalstraße (K19)	67 Schützenkuhle (teilw. B199)
12 Ballastbrücke (K6)	40 Lise-Meitner-Straße	68 Selckstraße (K9)
13 Bismarckstraße (L249)	41 Lornsendamm (K4)	69 Stuhrsallee (K16)
14 Burgplatz	42 Mads-Clausen-Straße (K10)	70 Süderhofenden (L16)
15 Duburger Straße (K15)	43 Marienallee (K9)	71 Sonderburger Straße (K4)
16 Eckernförder Landstraße (L23)	44 Marrensborg	72 Taruper Hauptstraße (L21)
17 Eckenerstraße (K23)	45 Marrensdamm	73 Tastrupfeld (K90)
18 Flensburger Straße (K126)	46 Marienhölungsweg	74 Toosbüystraße (K17)
19 Flurstraße (K23)	47 Merkurstraße (K14)	75 Trögelsbyer Weg (K14)
20 Friedheim (K14)	48 Mühlendamm (K8)	76 Wasserlooser Weg
21 Friedrich-Ebert-Straße	49 Mühlenstraße (K9)	77 Waldstraße (K4)
22 Friesische Straße (K21)	50 Munketoft (K8)	78 Werfstraße (L16)
23 Fördestraße (L249)	51 Mürwiker Straße (L249)	79 Westerallee (K15)
24 Gasstraße (L16)	52 Nerongsallee (K15)	80 Westtangente (B200)
25 Glücksburger Chaussee (K21)	53 Neue Straße (K17)	81 Wrangelstraße
26 Hafendamm	54 Neustadt	82 Ziegeleistraße (K6)
27 Hafermarkt (L21)	55 Nordergraben	83 Zur Bleiche (K 31)
28 Harrisleer Straße (L16)	56 Norderhofenden (L16)	84 Zur Exe

- Beachtung ganz oder teilweise in 1. Stufe der LK als Hauptverkehrsstraße im Sinne 34. BImSchV
- Erweiterung ganz oder teilweise in 2. Stufe der LK als Hauptverkehrsstraße im Sinne 34. BImSchV
- Erweiterung in 2. Stufe der Lärmaktionsplanung als "sonstige Straße" (freiwillig)

Weitere Straßen wurden als „sonstige Straßen“ gemäß der Anforderungen an Kommunen in Ballungsräumen betrachtet.

**Meldung Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt „Flensburg“, beschlossen am 02.07.2015**

1.2 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Flensburg

Rathausplatz 1

24931 Flensburg

vertreten durch Herrn Kaulbars:

Kaulbars.Joachim@Stadt.Flensburg.de>; Tel.: +49461852431

1.3 Rechtlicher Hintergrund

EU-Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG vom 25.Juni über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Umsetzung in nationales Recht: §§ 47 a - f als Sechster Teil des BImSchG

34. BImSchV - Verordnung über die Lärmkartierung

1.4 Geltende Grenzwerte

Es gibt keine Grenzwerte, auch besteht aus der Aufstellung der Lärmaktionsplanung und dem Beschluss von Lärmminderungsmaßnahmen kein Rechtsanspruch.

Zur Orientierung und Einschätzung der Lärmsituation können Grenzwerte aus nationalem Recht herangezogen werden (Lärmsanierung gemäß Nationalem Verkehrslärmschutzpaket II, Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV und BImSchG). Die Schwellenwerte zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung, die durch das Umweltbundesamt zur 1. Stufe herausgegeben wurden, haben keine Gültigkeit mehr.

2. Bewertung der Analyse-Situation 2011 für den Schienenverkehr

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmart „Schiene“ aus Eingangsdaten des Eisenbahn – Bundesamtes

Geschätzte Zahl der von Lärm an Schienenverkehrswegen belasteten Menschen (Lärmkartierung des EBA)

Sp	1	2	3	4
Ze	Höhe der Belastung		Belastete Menschen - Schienenverkehrslärm -	
	von	bis	L _{DEN}	L _{Night}
	dB(A)		Anzahl der Einwohner im Stadtgebiet	
1	50	55	-	150
2	55	60	210	70
3	60	65	90	30
4	65	70	40	10
5	70	(75)	20	0
6	(75)		10	-
7	Summe		370	260

Geschätzte Zahl der von Lärm an Schienenverkehrsstrecken belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

**Meldung Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt „Flensburg“, beschlossen am 02.07.2015**

Sp	1	2	3	4	5	6
Ze	Höhe der Belastung L_{DEN}		Belastete Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Schienenverkehrslärm -			
	von	bis	Fläche	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	dB(A)		km²	Anzahl im Stadtgebiet		
1	55	65	0,26	168	0	0
2	65	75	0,07	24	0	0
3	75		0,02	1	0	0
4	Summe		0,35	193	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Lärmart „Schiene“)

Für die Stadt Flensburg sind gemäß Tabelle 15 des Lärmaktionsplanes für die Analyse 2011 insgesamt 370 Menschen für den Lärmindex L_{DEN} als belastet abgeschätzt worden, für den Lärmindex L_{Night} sind es 260 Menschen. Dies sagt jedoch nicht aus, dass die Belastungen im L_{DEN} grundsätzlich höher sind, sondern es sind die Belastungen in den einzelnen Isophonen-Bändern zu bewerten. Grundsätzlich ist diese Einschätzung zur Abgrenzung Belästigung / Belastung / hohe Belastung / sehr hohe Belastung individuell vorzunehmen, es wird sich jedoch an einem Leitfaden zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie orientiert.

Danach lässt sich folgendes aussagen:

- Lärmindex L_{DEN} :
Von den Belasteten liegen 70 Menschen im Bereich $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), hier beginnt der Bereich der hohen Belastung; Belastete im Isophonen-Band $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) werden zudem als sehr hoch belastet eingestuft, in der Stadt Flensburg betrifft dies 30 Menschen.
- Lärmindex L_{Night} :
Hinsichtlich des Lärmindex L_{Night} wurden 110 Menschen als hoch bzw. sehr hoch belastet abgeschätzt, davon 40 Menschen als sehr hoch belastet. Aus diesem Grund ist der Lärmindex L_{Night} maßgebend zur Findung von Lärmkonflikten.

Zusätzlich ist aber auch der Bereich der Belästigung / Belastung zu betrachten ($L_{DEN} \geq 65$ dB(A), $L_{Night} \geq 55$ dB(A)), insbesondere in den nachfolgenden Stufen der Lärmaktionsplanung. Somit liegen in dieser Stufe wesentliche Belastungen und Belästigungen vor, die zu einem nicht unerheblichen Teil als sehr hoch einzustufen sind. Über das gesamte Stadtgebiet gesehen werden hinsichtlich des Lärmindex L_{DEN} etwa 0,4 % und hinsichtlich des Lärmindex L_{Night} etwa 0,3 % aller Einwohner als Belastete abgeschätzt (bezogen auf etwa 92.000 Einwohner). Als belastete Flächen ($L_{DEN} \geq 55$ dB(A)) wurden etwa 0,62 % der Stadtfläche abgeschätzt (aktuelle gesamte Fläche etwa 56,38 km²).

2.3 Angabe zu Lärmkonflikten und verbesserungsbedürftigen Situationen

- Entsprechend des Verlaufs der Schienenstrecke und des Vorhandenseins / Nichtvorhandenseins von Lärmschutzmaßnahmen sowie der Möglichkeiten der Schallausbreitung gibt es Bereiche mit Lärmkonflikten, die eine Mehrzahl an Gebäuden umfassen. Demnach ergibt sich der Konfliktbereich zwischen Wedinger Weg und Ochsenweg (Quartier Weiche, hier Quartier 3 benannt.).

3. Bewertung der Prognose-Situation 2018

3.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmart „Straße“

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Straßen belasteten Menschen

Sp	1	2	3	4
Ze	Höhe der Belastung		Belastete Menschen - Straßenverkehrslärm -	
	von	bis	L _{DEN}	L _{Night}
	dB(A)		Anzahl der Einwohner im Stadtgebiet	
1	50	55	-	4.908
2	55	60	5.381	3.469
3	60	65	4.728	626
4	65	70	3.448	2
5	70	(75)	671	0
6	(75)		5	-
7	Summe		14.233	9.006

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Straßen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Prognose-Nullfall 2018)

Sp	1	2	3	4	5	6
Ze	Höhe der Belastung L _{DEN}		Belastete Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehrslärm -			
	von	bis	Fläche	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	dB(A)		km ²	Anzahl im Stadtgebiet		
1	55	65	10,64	4.814	13	0
2	65	75	4,12	1.961	2	1
3	75		0,74	2	0	0
4	Summe		15,51	6.777	15	1

3.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Lärmart „Straße“)

Für die Stadt Flensburg sind gemäß Tabelle 11 des Lärmaktionsplanes für den Prognose-Nullfall 2018 gesetzmäßig gerundet insgesamt 14.000 Menschen für den Lärmindex L_{DEN} als belastet abgeschätzt worden, für den Lärmindex L_{Night} sind es 9.000 Menschen. Dies sagt jedoch nicht aus, dass die Belastungen im L_{DEN} grundsätzlich höher sind, sondern es sind die Belastungen in den einzelnen Isophonen-Bändern zu bewerten. Grundsätzlich ist diese Einschätzung zur Abgrenzung Belästigung / Belastung / hohe Belastung / sehr hohe Belastung individuell vorzunehmen, es wird sich jedoch an einem Leitfaden zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie orientiert.

Danach lässt sich folgendes aussagen:

- Lärmindex L_{DEN}:

Von den Belasteten liegen 4.100 Menschen im Bereich L_{DEN} ≥ 65 dB(A), hier beginnt der Bereich der hohen Belastung; Belastete im Isophonen-Band L_{DEN} ≥ 70 dB(A) werden zudem als sehr hoch belastet eingestuft, in der Stadt Flensburg betrifft dies 680 Menschen.

Meldung Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt „Flensburg“, beschlossen am 02.07.2015

- Lärmindex L_{Night} :

Hinsichtlich des Lärmindex L_{Night} wurden ebenso 4.100 Menschen als hoch (≥ 55 dB(A)) beziehungsweise sehr hoch (≥ 60 dB(A)) belastet abgeschätzt, davon 630 Menschen als sehr hoch belastet. Aus diesem Grund ist der Lärmindex L_{Night} nicht maßgebend zur Findung von Lärmkonflikten.

Zusätzlich ist aber auch der Bereich der Belästigung / Belastung zu betrachten ($L_{DEN} \geq 65$ dB(A), $L_{Night} \geq 55$ dB(A)), insbesondere in den nachfolgenden Stufen der Lärmaktionsplanung. Somit liegen in dieser Stufe wesentliche hohe und sehr hohe Belastungen und Belästigungen vor. Über das gesamte Stadtgebiet gesehen werden hinsichtlich des Lärmindex L_{DEN} etwa 15 % und hinsichtlich des Lärmindex L_{Night} etwa 10 % aller Einwohner als Belastete abgeschätzt. Als belastete Flächen ($L_{DEN} \geq 55$ dB(A)) wurden etwa 27 % der Stadtfläche abgeschätzt.

3.3 Angabe zu Lärmkonflikten und verbesserungsbedürftigen Situationen

Im Ergebnis wurden für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung drei Untersuchungsquartiere festgelegt. Diese lassen sich wie folgt beschreiben:

- Quartier 1 für die Innenstadt mit hohen bis sehr hohen Belastungen
- Quartier 2 für die Mürwiker Straße (L249) zwischen Osterallee (K2) und Ziegeleistraße (K6) mit sehr hohen und teilweise hohen Belastungen
- Quartier 3 Bereich Weiche mit hohen Belastungen bezüglich des Straßenverkehrs und besonderer Thematik des Schienenverkehrs

4. Maßnahmenplanung

4.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Sp	1	2
Ze	Beschreibung	Umfang / Wirkung / Ziel
Verkehrsrechtliche Maßnahmen		
1	"Grüne Welle" auf der Osttangente durch Anzeige von Richtgeschwindigkeiten angepasst an die Verkehrssituation	Verstetigung des Verkehrsflusses und damit Attraktivitätssteigerung der Nutzung der Osttangente zur innerstädtischen Entlastung
2	Öffnung Angelburger Straße für den Radfahrer	Lückenschluss im Radverkehrsnetz
3	Nachfahrverbot für Lkw und 30 km/h auf Altem Ochsenweg	Reduzierung Durchfahrtsverkehre, Schutz der besonders schutzbedürftigen Nachtstunden
Aktive Lärmschutzmaßnahmen		
4	diverser aktiver Lärmschutz im Bereich Osttangente	Reduzierung der Lärmemissionen
5	Lärmoptimierter Asphalt auf dem Straßenzug Am Friedenshügel / Schützenkuhle / Zur Exe	Teststrecke zur Erprobung möglicher lärmoptimierter Asphalte im niedrigen Geschwindigkeitsbereiche; Reduzierung Emissionspegel um 2 dB(A)
6	Lärmschutz östlich der Westtangente (B200), nördlich Westerallee	Schutz der schutzbedürftigen Bebauung östlich Westtangente
Passive Lärmschutzmaßnahmen		
7	aus Planfeststellungsbeschlüssen	resultierend aus Ansprüchen dem Grunde nach
8	diverse Bebauungspläne	gemäß Festsetzung

**Meldung Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt „Flensburg“, beschlossen am 02.07.2015**

4.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung (Maßnahmenkatalog der 2. Stufe)

Der nachfolgende Maßnahmenkatalog der 2. Stufe wurde zusammengestellt aus den Maßnahmenvorschlägen der 1. Stufe sowie 2. Stufe. Sämtliche Maßnahmenvorschläge mit entsprechender Abwägung sind in der Lärmaktionsplanung dokumentiert.

Sp	1	2	3
Maßnahmen	Abwägung		Ergänzende Hinweise
Nr.	Beschreibung		
Gesamtes Stadtgebiet			
Planungen			
1	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	Vermeidung von Verkehren; Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch ein gut ausgebautes und attraktives ÖPNV-Netz	Beachtung, Umsetzung und Weiterentwicklung einer Vielzahl vorhandene Planungen zum ÖPNV: Dritter Regionaler Verkehrsplan 2013-2017, Mobilitäts-Programm aus 2005, Mobilitätsbefragung 2010, Haltestellen-Konzept und zum Ausbau Entwicklungs-Konzept, Perspektiv-Konzept, Übergangs-Konzept usw, Rahmenkonzept; Radverkehrsförderung 2011 und Fahrrad-Handlungsplan 2013
2	Anpassung des ÖPNV an die sich ändernden Bedürfnisse	Um den ÖPNV attraktiv zu halten und den Bedürfnissen anzupassen, muss eine Anpassung an die sich ändernden Bedürfnisse erfolgen; Anlayse der Handlungsfelder	
3	Ausbau des ÖPNV durch Sicherung kurzer Wege	Anpassung des ÖPNV an die sich entwickelnde Stadt durch Anpassung von Lage und Ausbau der Haltestellen; Abstimmung mit den technischen Entwicklungen (Niederflurbusse)	
4	Ausbau des Nahverkehrsnetzes	Bündelung der Verkehre durch Reduzierung des MIV; frühzeitige Festlegung der Rahmenbedingungen sowie Zielsetzungen und Qualitätsstandards	
5	Attraktivitätssteigerung des Fahrradnetzes	Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit der Lärmemissionen	
6	Vermeidung von Park-Suchverkehren	Reduzierung unnötiger Verkehrslärmemissionen durch gezielte Führung der Parkraumsuchenden	Leitlinie "Parken in der Innenstadt" aus 2013
7	Zielsetzung: CO2-Neutralität bis zum Jahr 2050	Allgemeine Zielsetzung der Stadt, die sowohl emissions- als auch immissionsseitig Handlungsbedarf hervorruft	Masterplan 100 % Klimaschutz
8	integrierte Verkehrsentwicklung: Angebot eines attraktiven Mobilitätsmixes	Förderung einer umweltfr. Mobilität, gesamtstädtische Betrachtung der Verkehrsarten und -träger mit dem Ziel der Reduzierung des MIV und der Stärkung des Umweltverbundes	Entwurf eines Masterplans Mobilität, in Ansätzen begonnen
9	Ausweitung Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der tatsächlichen Lärmemissionen, Förderung eines gleichmäßigen Verkehrs, Reduzierung von Unfallschwerpunkten	Ordnungsbehörde zuständig (Polizei und Stadt)
Nr.	Beschreibung	Abwägung	Ergänzende Hinweise
Umsetzung			
10	Liniennetzoptimierung ÖPNV; insbes. Optimierung ÖPNV / MIV + Bahn - Anschlüsse	zur Reduzierung übermäßiger Verkehre, Nutzung Bahnanschluss durch Pendler	Umsetzung des RNVP, Ausarbeitungen zu optimalen Anschluss-Varianten vorliegend, Einführung zum Fahrplanwechsel 2015
11	Schaffung von Pendlerportalen	Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit der Lärmemissionen; hier Sondersituation Pendler zwischen Deutschland und Dänemark	Pendler-Portal www.pendlerplus.de
12	Sicherung von Fußwegen	Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit der Lärmemissionen; hier Sicherung der Fußwege zur Vermeidung von übermäßigen Bring- / Holfahrten	Erarbeitung der entsprechenden Konzepte notwendig
13	Schaffung von Fahrrad-verleihsystemen	Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit der Lärmemissionen; hier Steigerung der Möglichkeiten, auch "spontan" auf ein lärmfreies Verkehrsmittel zuzugreifen	Bestand: 9 Stationen, 50 Räder (nextbike GmbH)

Fortsetzung siehe nachfolgende Seite...

**Meldung Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt „Flensburg“, beschlossen am 02.07.2015**

...Fortsetzung von vorhergehender Seite			
Sp	1	2	3
Maßnahmen		Abwägung	Ergänzende Hinweise
Nr.	Beschreibung		
14	Stellplatzsatzung	gezielte Einwirkung auf die Umstände zum MIV	in Bearbeitung
15	Einbau lärmoptimierter Asphalte innerorts, sobald Zulassung für zulässige Höchstgeschwindigkeit ≤ 60 km/ vorliegt	sieht vor, bei einer aus Verkehrssicherheitsgründen etc. notwendigen Straßendeckenerneuerung zu erfragen, ob es lärmindernde Straßendecken gibt, die sich auch bei niedrigen Geschwindigkeiten nachweislich auswirken (derzeit diverse im Zulassungsverfahren)	stetig, mit Zulassung
16	Ausbau von weiteren Ladestationen für E-Mobile	Förderung der erneuerbaren Energien, Reduzierung der Schadstoffemissionen, zukunftsfähiger Ausbau	bereits vorhanden am City-Markt und am ZOB
17	Ausbau Anzahl Hybrid-Busse / Elektro-Busse im Regelbetrieb	Förderung des Klimaschutzes und damit der Attraktivität des ÖPNV	ab 2015 Einsatz von 2 Bussen durch Aktiv-Bus
Quartier 1 "Innenstadt"			
100	Bau von "Mobi-Stationen", bspw. Nordertor, Deutsches Haus und Twedter Plack	Treffpunkt aller Verkehrsmittel: ÖPNV, Taxi, Fahrradstellplätze und Pkw-Stellplätze zur Erleichterung des Umsteigens auf den ÖPNV	
101	Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Südermarkt und an der Phänomenta	Förderung des Radverkehrs	Finanzierung über Stellplatzabläse prüfen
102	Überdachte Fahrradabstellanlage am Bahnhof	Förderung des Radverkehrs	Finanzierung ggf. mit DB AG
103	Shuttle vom EXE-Parkplatz zur Innenstadt zu Stoßzeiten	Reduzierung der Verkehre in der Innenstadt, auch Parksuchverkehre	ist wiederzubeleben
104	Radschnellweg Kielseng	Förderung Radverkehr, schnelle Anbindung Innenstadt <-> nordöstliches Stadtgebiet	
105	30 km/h in Bereichen mit Großsteinpflaster	ein solches Großsteinpflaster hat als Straßenbelag einen Zuschlag von 6 dB(A), damit ist Lärmbelastung in solchen Straßen ebenso hoch wie bei einer Straße mit einer vierfachen Verkehrsmenge	Verkehrsbehörde zuständig
106	Ballastbrücke zweispurig	Förderung Nutzung Osttangente als Umgehung, Reduzierung Durchfahrtsverkehre	Planungsauftrag liegt vor
107	Machbarkeitsstudie: Schiffbrücke für Durchfahrtsverkehre sperren (freie Durchfahrt für UV)	Umweltverbund (UV) = "umweltverträgliche" Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fahrräder, Mitfahrzentralen, Car-Sharing etc.; Förderung Nutzung Osttangente als Umgehung, Reduzierung Durchfahrtsverkehre	Befürchtung: Verlagerung in Wohngebiete
108	Ausweitung Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der tatsächlichen Lärmemissionen, Förderung eines gleichmäßigen Verkehrs, Reduzierung von Unfallschwerpunkten	Ordnungsbehörde zuständig
109	"Fahrradschnellwege" parallel aller Haupt-Einfallstraßen	Förderung Radverkehr	in die Investitionsplanung Sondervermögen Infrastruktur einstellen
110	Öffentliches Lastenradverleih-System (mit / ohne Elektroantrieb)	Förderung lärmarmen und klimafreundlicher Verkehre für Einläufe etc., nach dem Beispiel "Kasimir-Dein Lastenrad" in Köln oder FH-Lastenrad, Finanzierung über Spenden und Sponsoren (Werbung), auch umgesetzt in Hamburg Altona, in Freiburg als VeloLasten usw.	Finanzierung und Planung offen
Fortsetzung siehe nachfolgende Seite...			

**Meldung Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt „Flensburg“, beschlossen am 02.07.2015**

...Fortsetzung von vorhergehender Seite			
Sp	1	2	3
Maßnahmen		Abwägung	Ergänzende Hinweise
Nr.	Beschreibung		
111	Sanierung schadhafter Straßendecken	im Bereich von Wohngebäuden nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern auch zum Schutz vor erhöhten Lärmemissionen	Technisches Betriebszentrum (TBZ) zuständig
112	Beschränkung von Laubbläsern bzw. alternativ Einsatz von batteriebetriebenen Modellen	besondere Lärmemissionen durch insbesondere benzinbetriebene Laubbläser, Prüfung örtlicher und zeitlicher Beschränkung sowie leiserer Laubbläser mit Akkubetrieb, bspw. durch Stadtreinigung	Ordnungsbehörde zuständig
Quartier 2 "Mürwiker Straße"			
200	Verbreiterung Radweg, verbesserte Anbindung an Innenstadt	Förderung Radverkehr	in die Investitionsplanung Sondervermögen Infrastruktur einstellen
201	Lückenschluss Radweg im Bereich Seewarte	Förderung Radverkehr	
202	Optimierung Buslinien 6 und 7	Reduzierung motorisierter Individualverkehre von Innenstadt zum nordöstlichen Stadtgebiet	in Arbeit
203	Mobilitätsstationen am Twedter Plack und beim SBV	Treffpunkt aller Verkehrsmittel: ÖPNV, Taxi, Fahrradstellplätze und Pkw-Stellplätze zur Erleichterung des Umsteigens auf den ÖPNV	
Quartier 3 "Weiche"			
300	Prüfung Machbarkeit Lkw-Lenkung	besondere Belastung durch Speditionen, die den regionalen Markt bedienen, jedoch außerhalb des Stadtgebiets liegen	Beauftragung
301	Liniennetzoptimierung der Buslinien 10 und 11	Reduzierung motorisierter Individualverkehre	in Planung
302	Verbesserung der Radwegeanbindung an die Innenstadt	Förderung Radverkehr	Konzeptplanung, Maßnahmenplanung, in die Investitionsplanung Sondervermögen Infrastruktur einstellen
Maßnahmen Teilbereiche unabhängig Quartiere			
401	Weiterverfolgung Lärmsanierung an Bundesstraßen	Programm des Bundes zum Schutz des Anwohners an Bundesstraßen, freiwillig und nach Prioritätenliste, hier B200	Landesbetrieb SH zuständig, Finanzierung durch Bund
402	Rückbau mehrspuriger Straßen	Abrücken mit der Lärmquelle von Wohngebäuden, Anpassung an den Bedarf des Straßennetzes, auch mit dem Ziel, dass Umgehungen stärker genutzt werden	Finanzierung und Planung offen
403	Ausbau Citylogistikterminal (Güter-, Schiffs- und Straßenverkehre)	Reduzierung unnötiger Transportwege, Bündelung der Umschlagsflächen	Finanzierung und Planung offen

4.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

Für die Stadt Flensburg wurden in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung noch keine konkreten Ruhigen Gebiete ausgewiesen. Grundsätzlich ist die Stadt Flensburg kein Ballungsraum im Sinne der 34. BImSchV, dennoch bietet es sich an, die Stadt in Bezug auf die Ausweisung der Ruhigen Gebiete als solche zu betrachten. Damit wird angestrebt, auch kleinere Bereiche der Naherholung (fußläufige Erreichbarkeit) als Ruhige Gebiete auszuweisen. Die

Meldung Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt „Flensburg“, beschlossen am 02.07.2015

Lage und Benennung der ruhigen Gebiete wurde durch die Stadt Flensburg, Abteilung Stadt- und Landschaftsplanung, im Rahmen der 2. Stufe erarbeitet. Eine Darstellung dieser Ausarbeitung erfolgt in Anlage A 7 des Lärmaktionsplanes.

4.4 Langfristige Strategien zu Lärmkonflikten und Lärmauswirkungen

Es ist im Interesse der Stadt Flensburg, Planungen der Baulastträger für die Hauptlärmquellen zu verfolgen und zu hinterfragen. Auch die Entwicklung der Verkehrslärmbelastung durch die sonstigen Straßen wird durch einen Abgleich der Änderungen im Straßennetz beachtet. Hierbei soll der Lärmaktionsplan stets als Instrument dienen, Hinweise auf bereits zuvor erkannte Lärmproblematiken geben zu können.

Weiterhin wird seitens der Stadt auch in zukünftigen Bauleitverfahren darauf geachtet, dass die Lärmimmissionen sowohl aus Verkehrs-, als auch aus Gewerbe- und Freizeitlärm mit den Wohnbebauungen verträglich sind.

Eine Vielzahl der Maßnahmen im Maßnahmenkatalog sind zudem als langfristige Strategien zu verstehen.

4.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der belasteten Personen

Für den Straßenlärm wurden konkrete Maßnahmen mit dem Ziel der Lärminderung rechnerisch geprüft, so diese entsprechende Auswirkungen auf die Eingangsdaten hatten. Die Prüfungsergebnisse sind unter Abschnitt 6.3 der Lärmaktionsplanung für insgesamt 06 Maßnahmenvorschläge detailliert aufgeführt und ausgewertet.

5. Formelle und finanzielle Informationen

5.1 Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplans

Ein gesonderter Aufstellungsbeschluss erfolgte nicht, da es sich um eine Pflichtaufgabe handelt.

5.2 Datum des Abschlusses des Lärmaktionsplans

Der Beschluss der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe wurde am 02. Juli 2015 in der Ratsversammlung gefasst.

5.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Als Basis für die Umsetzung und Erstellung der Lärmaktionsplanung wurde zunächst ein Entwurf der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe erarbeitet. Dieser wurde am 06. Januar 2015 im zuständigen Ausschuss öffentlich vorgestellt und für die weitere Beteiligung beschlossen. Im weiteren Verlauf wurde den Bürgern die Möglichkeit zur aktiven Beteiligung in drei Bürgerinformationsveranstaltungen in den Quartieren „Innenstadt“ (am 23. Februar 2015), „Mürwiker Straße“ (am 26. Februar 2015) und „Weiche“ (am 05. März 2015) sowie im Verkehrsforum am 04. März 2015 gegeben. Anschließend erfolgte eine öffentliche Auslegung. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden als Vorlage für die das politische Gremium in einer Synopse abgewogen. Es erfolgte die Erarbeitung einer Änderungsfassung. Am 23. Juni 2015 wurde die Änderungsfassung im Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung vorgestellt.

5.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans

Für die Stadt Flensburg wurde im Rahmen der 2. Stufe der Lärminderungsplanung eine umfangreiche Lärmaktionsplanung erarbeitet, die die Inhalte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung mit aufgenommen hat und wesentlich erweitert wurde. Die Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte umfangreich. Vorgebrachte Anregungen wurden abgewogen und aufgenommen. Im Rahmen der derzeitigen Möglichkeiten der innerörtlichen Lärminderung liegt mit der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe ein gutes Handlungskonzept zur Lärminderung vor.

5.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplans

Für die Aufstellung und Begleitung wurden für externe Ingenieurskosten etwa bei 16.060 € Brutto aufgewendet. Hinsichtlich der Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen ist auf den Maßnahmenkatalog zu verweisen.

5.6 Weitere finanzielle Informationen

Keine

5.7 Link zum Lärmaktionsplan im Internet

Internetauftritt der Stadt:

- <http://www.flensburg.de>

Meldung an das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR):

- <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas>

Nach Meldung an die Europäische Union durch das LLUR:

- <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise>

Flensburg, den 02. Juli 2015
