

# **Zusammenfassung des Aktionsplans der Stadt Flensburg zur Mitteilung an die EU gem. § 47d Abs. 7 BImSchG**

---

## **1. Allgemeines**

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

Die Stadt Flensburg liegt als kreisfreie Stadt im Norden des Bundeslandes Schleswig-Holstein, ca. 3 Kilometer von der sich nördlich befindenden Landesgrenze zu Dänemark entfernt. Flensburg ist unterteilt in 13 Stadtteile in denen insgesamt ca. 87.800 Einwohner leben (Stand 31. Dez. 2007). Die Gesamtfläche des Stadtgebietes beträgt 56,4 qkm. Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 1.557 E/qkm.

Die Stadt Flensburg weist gute Straßenverkehrsverbindungen auf. Im Westen des Stadtgebietes verläuft die B200 in Nord-Süd-Richtung und verbindet Flensburg mit Dänemark. Westlich der Stadtgrenze verläuft zudem die BAB A7 in Nord-Süd-Richtung, über die der größte Teil des Straßenverkehrs zwischen Dänemark und Deutschland erfolgt. Ebenfalls im Stadtgebiet befindet sich die B199 welche von West nach Ost das Stadtgebiet durchquert sowie die im Süden der Stadt Flensburg gelegene B76.

Flensburg verfügt über mehrere Anschlussstellen an die BAB A7.

Zu berücksichtigen bei der strategischen Lärmkartierung waren folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als sechs Millionen:

- BAB A7 (außerhalb des Stadtgebietes)
- B200, B199
- L16, L249

### **1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde**

Stadt Flensburg

Fachbereich 4.4

Stadtentwicklung und Umweltplanung

Am Pferdewasser 14

24931 Flensburg

Gemeindeschlüssel 0101000

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz

### 1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken, in dem sie fordert, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren.

Für Bereiche mit (zu) hohen Geräuschbelastungen sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärminderung zu erarbeiten.

Die Belastungsschwelle, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen, stellen die Auslösewerte der Aktionsplanung zur Lärminderung dar.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärminderungsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A)  $L_{den}$  und 55 dB(A)  $L_{night}$  für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Dies Auslösewerte von 65 dB(A)  $L_{den}$  und 55 dB(A)  $L_{night}$  decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entspr. Lärmschutz-Richtlinien-StV (23.11.2007) von 70dB(A) tags und 60dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

Weitere Grenz- und Richtwerte siehe Anlage 1.

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßenlärm</b>	<b>L<sub>Night</sub> dB(A)</b>	<b>Belastete Menschen Straßenlärm</b>
über 55 bis 60	1.270	über 50 bis 55	920
über 60 bis 65	800	über 55 bis 60	610
über 65 bis 70	600	über 60 bis 65	210
über 70 bis 75	220	über 65 bis 70	10
über 75	10	über 70	0
Summe	2.900	Summe	1.750

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

<b>L<sub>DEN</sub> dB(A)</b>	<b>Fläche in km<sup>2</sup></b>	<b>Wohnungen</b>
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	4,2	1.140
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	1,1	450
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,3	10
Summe	5,6	1.600

### 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Es sind ca. 2.900 Personen und somit rund 3 % der Einwohner der Stadt Flensburg durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> verursacht durch Hauptverkehrsstraßen (> 6 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> sind 830 Personen, über 55 dB(A) L<sub>Night</sub> sind ebenfalls 830 Personen betroffen. Dies entspricht für den Nachtzeitraum ca. einem Prozent der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L<sub>DEN</sub> über 70 dB(A) sind 230 Personen und L<sub>Night</sub> über 60 dB(A) sind 220 Personen ausgesetzt.

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Lärmschwerpunkte sind im LKZ-Plan dargestellt. Prioritär werden die Straßenabschnitte betrachtet, an denen die höchsten Lärmbetroffenheitsdichten auftreten (siehe in absteigender Reihenfolge lila, rote und orange Einfärbungen).

Im Bereich der B199 Zur Exe / Schützenkuhle (zwischen Katharinenstraße und Doktor-Todsens-Straße) führen die Lärmemissionen zu sehr hohen Belastungen an der dort befindlichen Wohnbebauung.

Hohe schalltechnische Belastungen auf nahe gelegene Wohngebäude gehen von der B199, Hafendamm zwischen der Wilhelmstraße und der Nordstraße sowie der L16, Norderhofenden/Schiffbrücke aus.

Dies gilt ebenfalls für die L249, Heinrichstraße/ Bismarckstraße bis Sankt Jürgen Platz.

Auch im Bereich der Mürwiker Straße (L249) zwischen Ziegeleistraße und Osterallee sind hohe Belastungen auf dort lebende Bewohner zu verzeichnen.

## 3. Maßnahmenplanung vorab zur Abstimmung

### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Es sind folgende Schallschutzmaßnahmen zur Lärminderung in der Stadt Flensburg umgesetzt:

- Schallschutzwand an der B200, zwischen Westerallee und der südwestlichen Verlängerung des Marienhölungsweg
- Schallschutzwand an der B200/B199, Abfahrt Zentrum, ab Abfahrtsbeginn bis annähernd Nikolaiallee
- Die B199 (Baulastträger Stadt) stellt den Verkehrsschwerpunkt ab „Zur Exe“ stadteinwärts dar. Im Bereich der Straße „Zur Exe“ ist für die vorhandene Wohnbebauung bereits passiver Schallschutz vorhanden
- Neubauten im Bereich Neumarkt sind mit Lärmschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 ausgerüstet.
- Förderung des ÖPNV durch die Einrichtung von Busspuren

### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

- Osttangente: nach Freigabe der Osttangente werden die östlichen Abschnitte der L249 (Bismarckstraße, Fördestraße, bedingt auch Hafendamm) unter 6 Mio. Kfz/a entlastet. Die Osttangente erfüllt ihrerseits alle derzeitigen Anforderungen an den Lärmschutz im Sinne der städtebaulichen Lärmvorsor-

ge.

- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätsprogramm zur Förderung des ÖPNV, des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs und zur Verstärkung des Verkehrs

### **3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre**

Ein Ansatz zur Strategie im Umgang mit ruhigen Gebieten ist im Grünordnungsplan der Stadt Flensburg enthalten. Bei Erweiterung der Lärmaktionsplanung im Jahr 2013 sollen hier Festlegungen und Maßnahmen angedacht werden.

### **3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Langfristig werden im Rahmen der Bauleitplanung verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt und unverträgliche Nutzungen getrennt. Die Ausweisung von neuen Wohngebieten in verlärmten Bereichen soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 vermieden werden.

Verbesserung des Modal Split zu Lasten des MIV: Kontinuierliche Verbesserungen des Fußgängerkonzeptes im Rahmen der Stadtteilkonzepte.

Langfristig soll im Rahmen des Mobilitätsprogramms der ÖPNV weiter ausgebaut und der Fahrradverkehr durch die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes gefördert werden.

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**

Reduzierungen ergeben sich durch die Freigabe der Osttangente. Die Summe der belasteten Menschen reduziert sich um rd. 8%. Dies bedeutet, dass rd. 230 Menschen nicht mehr mit Pegeln von  $L_{DEN} > 55$  dB(A) belastet werden. Die prozentual höchsten Entlastungswirkungen ergeben sich im Bereich der sehr hohen Belastungen (über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 60 dB(A)  $L_{Night}$ ). Im Ergebnis zeigt sich hier eine Entlastung von rd. 20%. Dies entspricht beim  $L_{DEN}$  50 Menschen und beim  $L_{Night}$  40 Menschen. Hervorzuheben ist, dass in den lautesten Pegelbereichen von über 75 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 65 dB(A)  $L_{Night}$  nach der Freigabe der Osttangente entlang der Hauptverkehrsstraßen keine Menschen mehr belastet werden.

## **4. Formelle und finanzielle Informationen**

### **4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans**

Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung der Stadt Flensburg vom 17.03.2009.

### **4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans**

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

### **4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen**

Am 09.12.2008 wurde eine Informationsveranstaltung durchgeführt, in der die Öffentlichkeit über die Umgebungslärmrichtlinie informiert wurde und die Lärmkarten sowie der Lärmaktionsplan vorgestellt und erläutert wurden.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde den Trägern öffentlicher Belange im Dezember zur Stellungnahme zugeschickt. Parallel dazu wurde der Lärmaktionsplan öffentlich zur Stellungnahme ausgelegt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

### **4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans**

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

### **4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans und die Durchführung der Öffentlichkeitsveranstaltung sind 30.000 € veranschlagt.

### **4.6 Weitere finanzielle Informationen**

Bei weiterer Konkretisierung und Abstimmung der Maßnahmen werden die jeweiligen Kosten ermittelt.

#### 4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Aktionsplan wird unter  
<http://www.flensburg.de/verkehr-mobilitaet/mobimanagement/laermaktionsplan/index.php>  
und unter [www.laerm.schleswig-holstein.de](http://www.laerm.schleswig-holstein.de) veröffentlicht.

**Flensburg, 5. Mai 2009**

gez.

---

Frank Rolfes (Fachbereichsleiter 4)

Auftragnehmer:



Altonaer Poststraße 13b

22767 Hamburg

Tel.: 0 40 / 38 99 94 -0

**Bearbeiter:**

Marion Bing

Carsten Kurz

Hamburg, den 23. April 2009

## Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (siehe Anlage der „Hinweise zur Lärmkartierung der der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz [www.umwelt.schleswig-holstein.de/ULR/de/regelwerke](http://www.umwelt.schleswig-holstein.de/ULR/de/regelwerke))

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Straßen in Baulast des Bundes <sup>1,2</sup>  Richtwerte, bei deren Überschreitung <b>straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</b> in Betracht kommen <sup>3</sup>		Grenzwerte für den <b>Neubau</b> oder die <b>wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen</b> (Lärmvorsorge) <sup>4</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>5</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	70	60	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

<sup>1</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

<sup>2</sup> Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

<sup>3</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>4</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>5</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)