

# TAG gegen Lärm 28.04.2015

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie  
Mecklenburg-Vorpommern

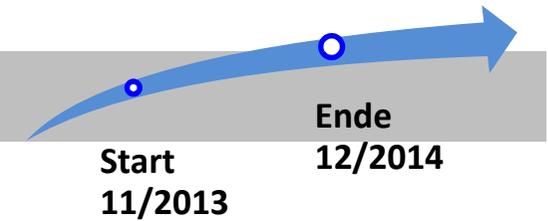


Lärmaktionsplan am Beispiel der Hansestadt Greifswald  
Neue Ansätze und Erfahrungen

**SVU**Dresden  
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

# Bearbeitungsprozess



**1. Bestands- und Konfliktanalyse**

**2. Erarbeitung Lärmpolitisches Leitbild**

**3. Entwicklung von Maßnahmen und Konzepten**

**4. Wirkungseinschätzung**

**5. Formulierung und Endabstimmung des LAP**

Vorstellung in der AG-Verkehr

1. Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Workshop mit den Landesbehörden

2. Projektbegleitende Arbeitsgruppe

3. Projektbegleitende Arbeitsgruppe

1. Öffentlichkeitsveranstaltung

Öffentliche Auslage Berichtentwurf

2. Öffentlichkeitsveranstaltung

4. Projektbegleitende Arbeitsgruppe

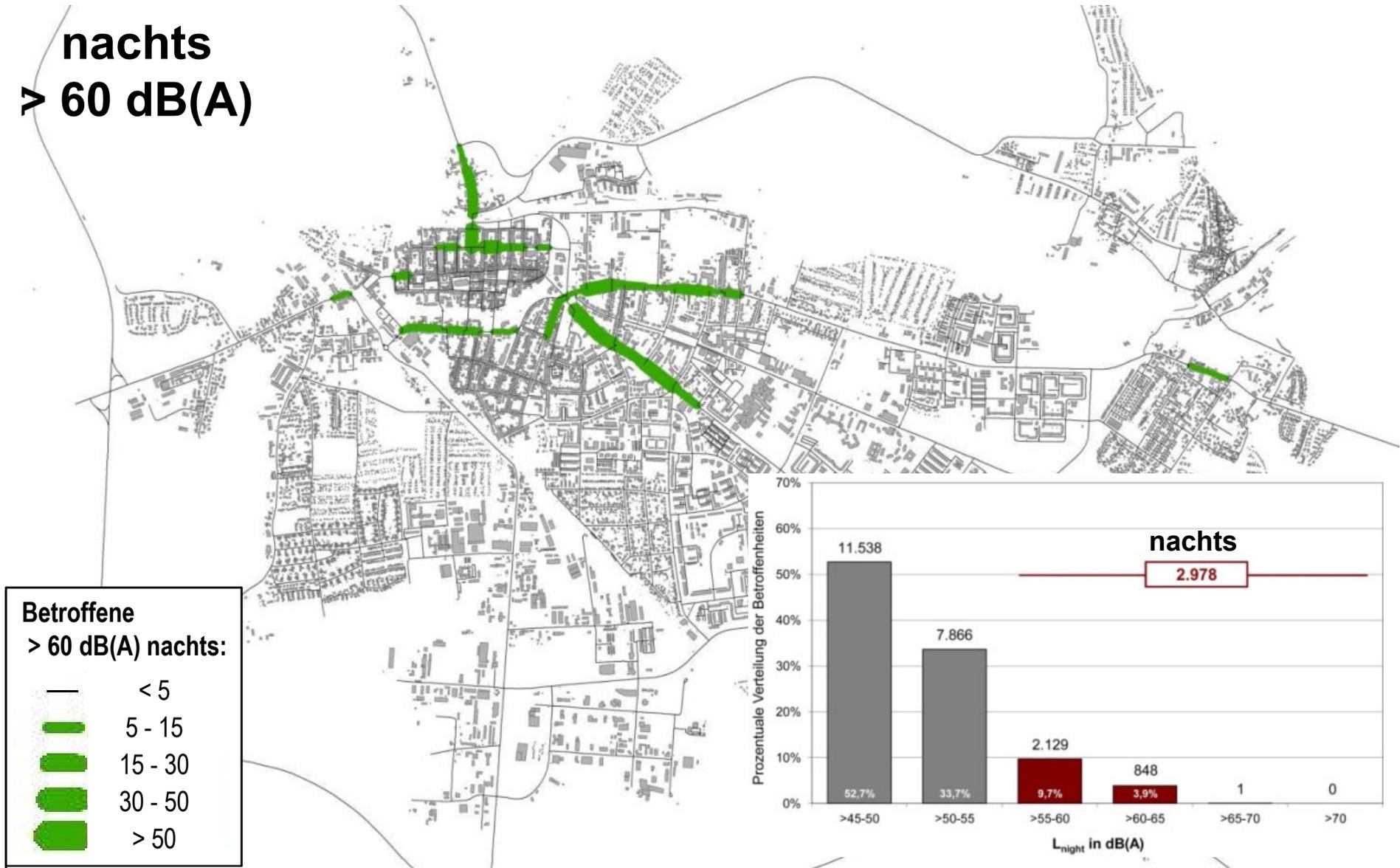
Vorstellung in politischen Gremien

# Lärmkartierung



# Betroffenheitsschwerpunkte

**nachts**  
**> 60 dB(A)**



## Widersprüche bei der Maßnahmenumsetzung

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	$L_{Den}$	$L_{Night}$
Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigungen	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblichen Belästigungen	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

### Handlungsziele der Lärmaktionsplanung

vs.

### Eingriffsschwelle Straßenverkehrsrecht

Lärmschutz-Richtlinien-StV	$L_{r,Tag}$	$L_{r,Nacht}$
Richtwert Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 dB(A)	62 dB(A)
Richtwert Wohngebiete	70 dB(A)	60 dB(A)

**Ermessensgerechte Einzelfallentscheidung**

## Ergebnisse Behördenworkshop



### Beispiel Berlin

#### Kriterien-“Trichter“



Quelle: Stadt Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

#### Teilnehmer:

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung  
Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie  
Polizeiinspektion Anklam  
Stadtverwaltung Rostock, Umweltamt  
Stadtverwaltung Neubrandenburg

Dezernent für Bauwesen & Umwelt  
Tiefbau- und Grünflächenamt  
Stadtbauamt

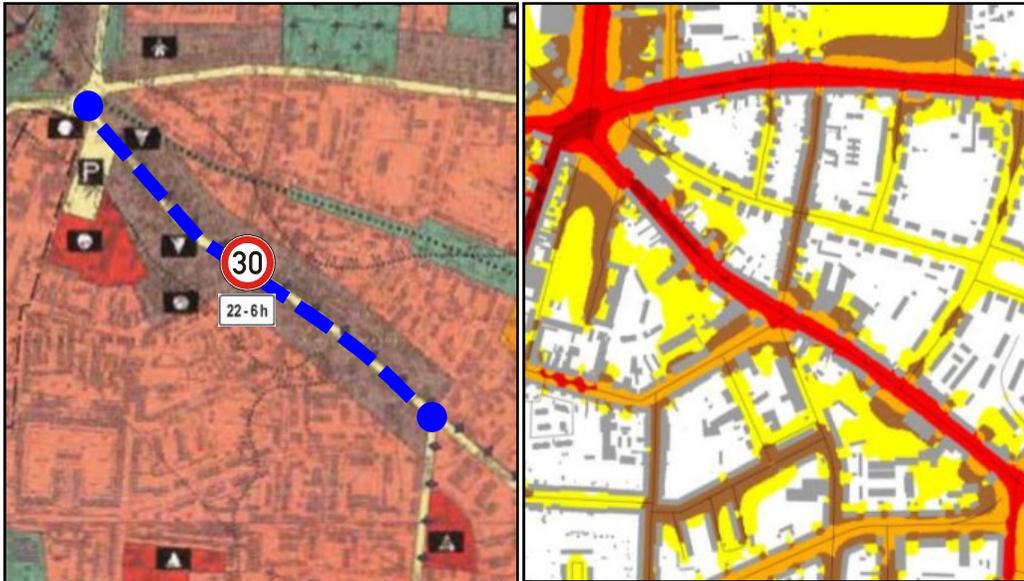
#### Ergebnis:

- Ausschlaggebend ist Überschreitung der Orientierungswerte der Lärmschutzrichtlinie StV auf Grundlage der RLS-90-Berechnungen
- Verwendung der Orientierungswerte für reine und allgemeine Wohngebiete unabhängig von FNP-Einstufung

#### Schwellwert nachts 60 dB(A), tags 70 dB(A)

- Einwohnerdichte als zusätzliches Entscheidungskriterium
- Aspekte ÖPNV, LSA-Signalisierung und -koordinierung sowie potenzielle Ausweichverkehre zu berücksichtigen

## Rahmenbedingungen für einzelne Abschnitte



### Anklamer Straße

#### Betroffenheit:

Einwohner > 55 dB(A):	278
Einwohner > 60 dB(A):	192
Einwohner > 62 dB(A):	82
Einwohnerdichte:	63 EW pro 100m

#### verkehrliche Rahmenbedingungen:

DTV	15.150 Kfz/24h
Linienbusse ganztags	149 Fahrten (davon 14 Regio)
Linienbusse nachts	16 Fahrten (davon 1 Regio)
Länge	800 m
Fahrzeitverlust	38 s
potenzielle kritische Alternativrouten:	ja
LSA-Koordinierung:	ja
LSA innerhalb des Abschnittes:	nein

## Rahmenbedingungen für einzelne Abschnitte



Einwohner > 55 dB(A): 237  
 Einwohner > 60 dB(A): 0  
 Einwohner > 62 dB(A): 0  
 Einwohnerdichte: 112 EW pro 100m

### verkehrliche Rahmenbedingungen:

DTV 6.000 Kfz/24h  
 Linienbusse ganztags 75 Fahrten (davon 6 Regio)  
 Linienbusse nachts 6 Fahrten (davon 1 Regio)  
 Länge 500 m  
 Fahrzeitverlust 24 s

potenzielle kritische Alternativrouten: (ja)  
 LSA-Koordinierung: nein  
 LSA innerhalb des Abschnittes: nein

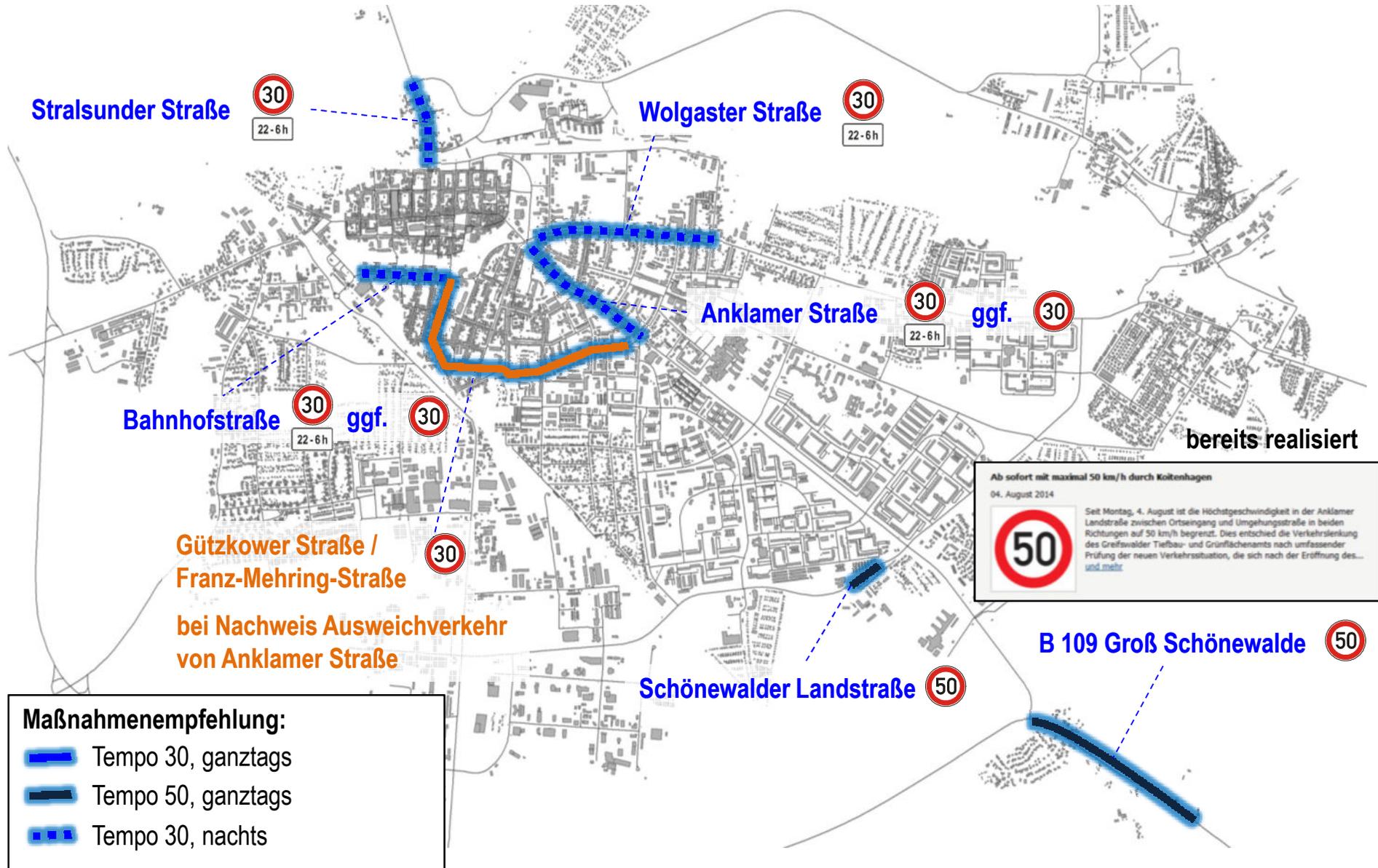
### sonstiges:

- bereits Tempo 30 für Lkw
- intensive Seitenraumnutzungen
- Wohngebietscharakter/ keine Hauptverkehrsstr
- gebietsfremder Durchgangsverkehr



**Gützkower Straße**

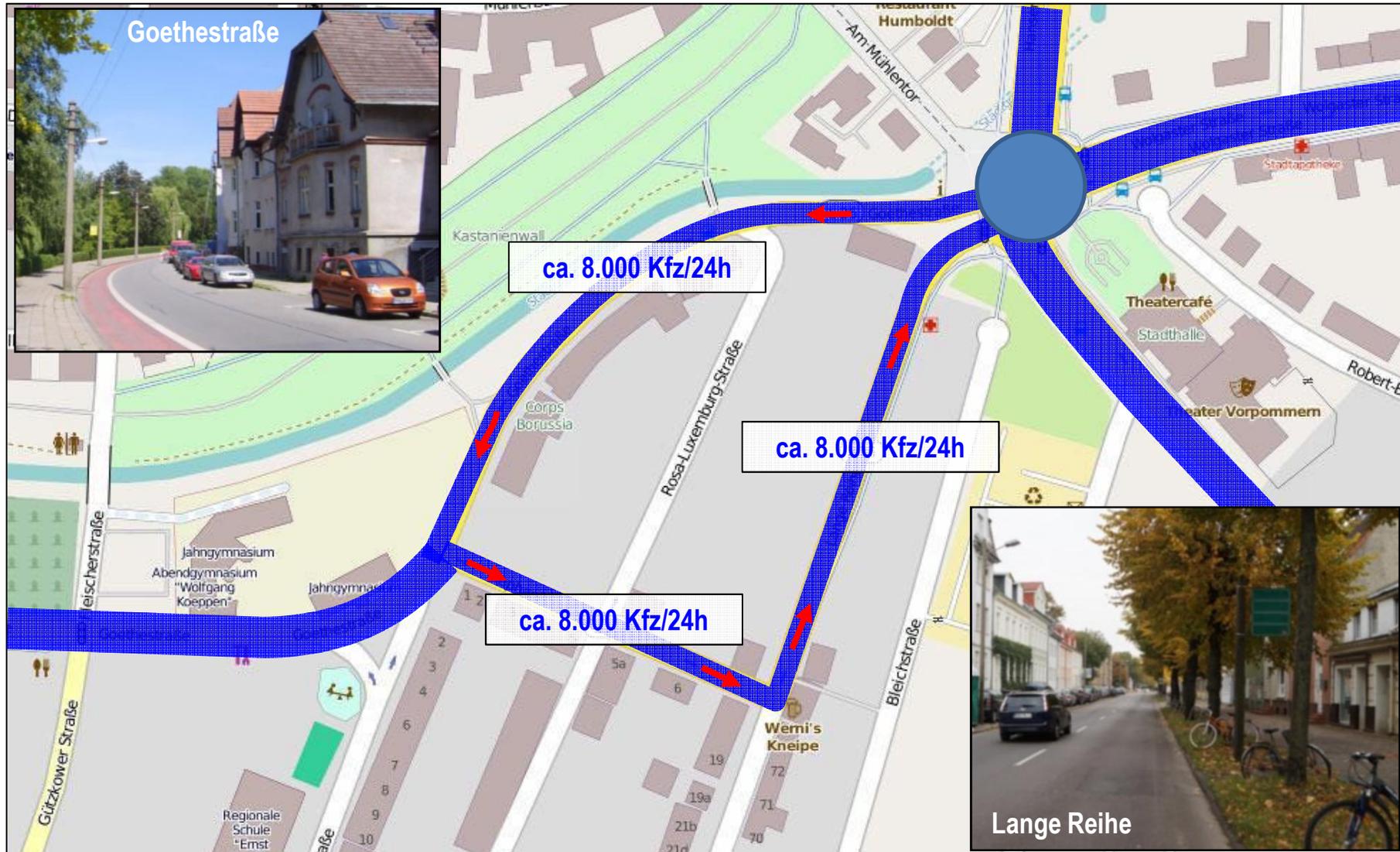
# M1 - Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen



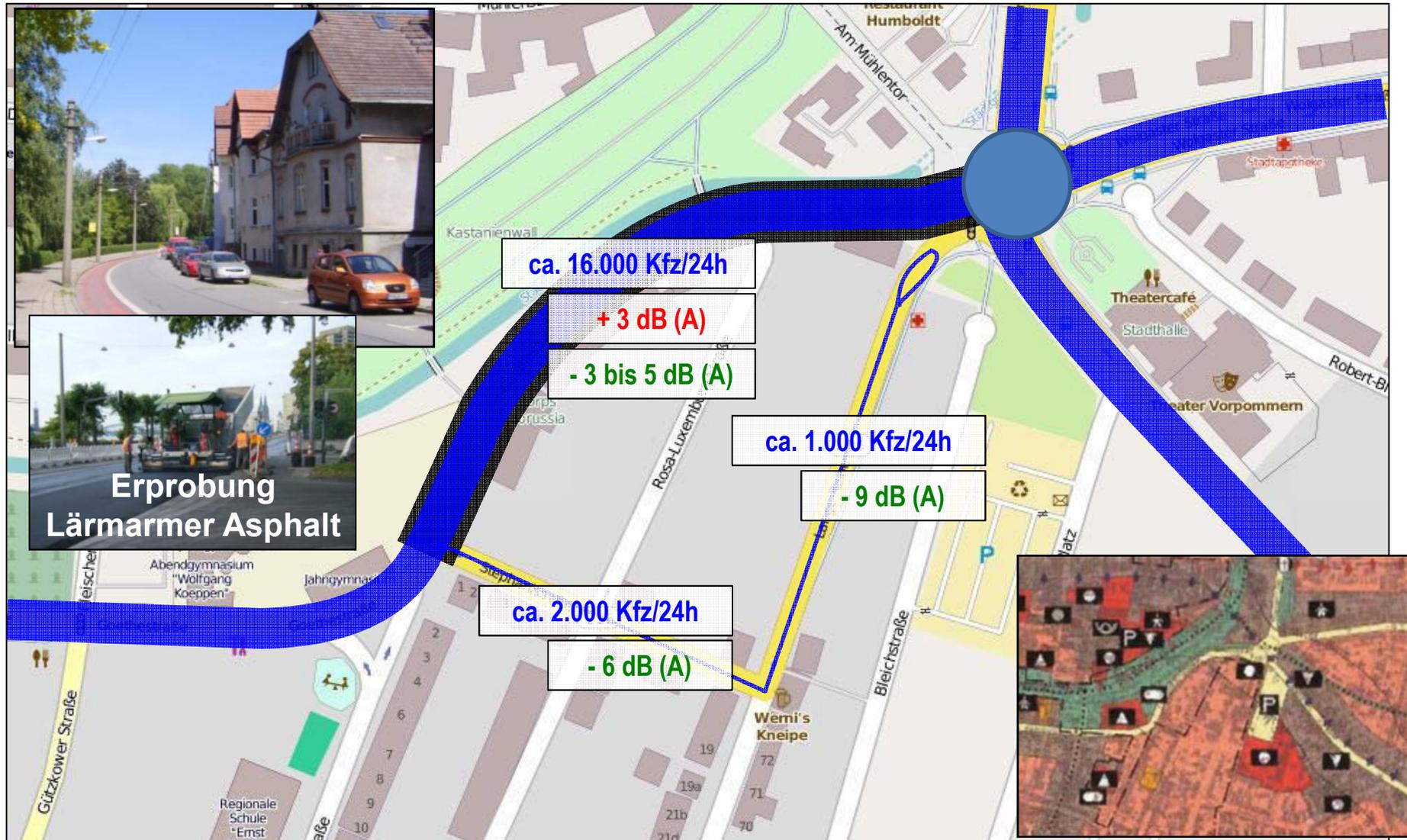
## Kernmaßnahmen

- M 1 Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptstraßennetz auf 30 km/h
- M 2 Schaffung und Weiterentwicklung intermodale Schnittstellen / Einrichtung einer Radstation am Greifswalder Hauptbahnhof
- M 3 Vertiefende Prüfung verkehrsplanerischer Maßnahmen für die Altstadt zur Entlastung der F.-Loeffler-Straße und Steinbeckerstraße
- M 4 Weiterentwicklung der innerstädtischen Ost-West-Radverkehrsachse R.-Petershagen-Allee / Pappelallee
- M 5 Bündelung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Goethestraße (Zweirichtungsverkehr)

## M5 - Bestandsituation Goethestraße / Lange Reihe



## M5 - Bündelung des Verkehrs im Zuge der Goethestraße



## Maßnahmenkonzept – Der integrierte Ansatz

### Lärminderung

ein dickes Bündel  
kleiner Schritte

Maßnahmen auf  
gesamtstädtisches  
Verkehrssystem  
ausrichten

#### örtliche Lärminderungsmaßnahmen und Maßnahmen an der Quelle

- Verbesserung der Fahrzeugtechnik
- Verstetigung und Verlangsamung
- Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung
- Bündelung / Verlagerung des Kfz-Verkehrs
- passive Lärmschutzmaßnahmen
- lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen
- etc.

#### nachhaltige Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen

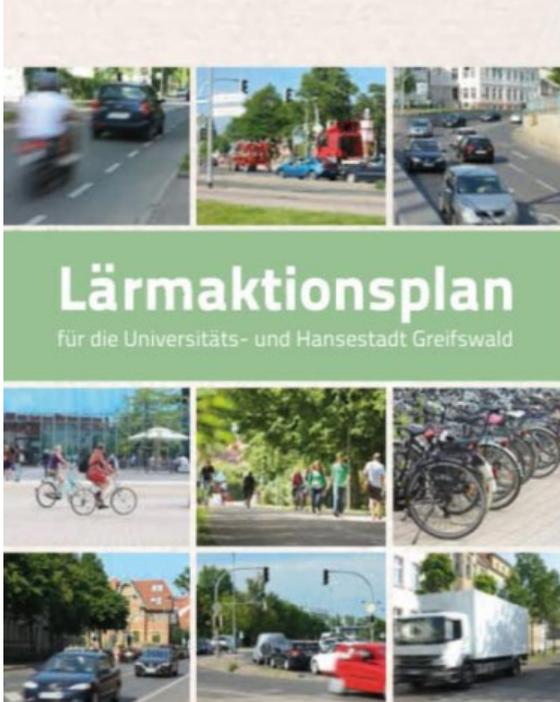
- Veränderung des Modal-Split
- Förderung des Umweltverbundes
- Innenentwicklung / Siedlungsstrukturen
- Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Prioritätensetzung
- etc.



## Gesamtmaßnahmenkonzept



# Öffentlichkeitsbeteiligung



## Lärmaktionsplan

für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

**IHRE IDEEN SIND GEFRAGT!**

Dr. Arbut Kling  
Oberbürgermeister




### Grußwort

In ganz Europa wird gegenwärtig an Konzepten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms gearbeitet. Entsprechend der EU-Umgebungsrichtlinie ist für Hauptverkehrsstraßen als einer bestimmten Verkehrsbelastung die Anzahl der durch Verkehrslärm betroffenen Anwohner zu ermitteln. Die Bestandsituation ist für Greifswald in detaillierten Lärmkarten dargestellt.

### Wie ist die aktuelle Situation?

Wie stark die Bevölkerung in Greifswald von Lärm betroffen ist, kann berechnet werden. Bei der Überarbeitung der Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm wurde ein Berechnungsverfahren angewendet, welches in der EU einheitlich vorgeschrieben ist. Die aktuellen Lärmpegelkarten für Greifswald befinden sich im Internet unter [www.greifswald.de/greisspalt](http://www.greifswald.de/greisspalt). Das Ausmaß des Lärms wird in den Karten durch verschiedene, abgestufte Farben verdeutlicht. Zusätzlich kann der Lärmpegel an der Gebäudefassade dargestellt werden.

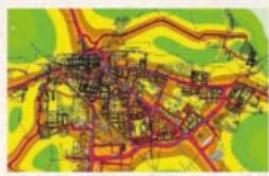
### Welche Verbesserungen wurden bisher erreicht?

Bereits seit Mitte der 90er Jahre spielt das Thema Lärm in der Stadtplanung für Greifswald eine wichtige Rolle. Die erste flächendeckende Lärmkarte wurde 1993 erstellt. Darauf aufbauend wurde das „Lärminderungsprogramm Hansestadt Greifswald“ 1999 / 2000 aufgestellt und von der Bürgerschaft beschlossen. Im Rahmen der EU-Umgebungsrichtlinie wurden bereits 2009 erste Lärmkarten vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern für Greifswald erarbeitet. Diese wurden als Grundlage für die nun laufende Lärmaktionsplanung 2012 / 2013 aktualisiert. Zur Lärminderung können Maßnahmen direkt an der Quelle (motorisierter Straßenverkehr) oder der Fahrbahnoberfläche bzw. dem Straßenraum, aber auch indirekt bei der Förderung des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr) ansetzen. In Greifswald haben z. B. die Inbetriebnahme der Bahnparallelle sowie die Sanierung von Fahrbahnoberflächen bereits zu einer deutlichen Verbesserung der Lärm Situation beigetragen. Zudem wurden folgende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes umgesetzt:

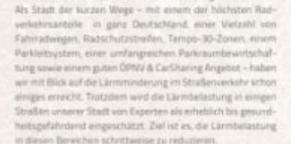
- Einrichtung von Fahrradstraßen in der Robert-Blum-Straße, Rudolf-Petershagen-Allee, Dumstraße, Mühlereistraße, verlängerten Scharnhorststraße
- Markierung von Rad- und Schutzstreifen (z. B. Anklamer Straße, Hans-Beimler-Straße)
- Neugestaltung des Busbahnhofs
- Erhöhung der Zahl von Radabstellmöglichkeiten
- Anpassung und Optimierung des Stadtbussystems

### Welches sind die lautesten Straßen?

Um zu sehen, wo die Lärmbelastungen besonders hoch sind, hat die Stadt zusätzliche Karten erstellt. In diesen sind die Straßenabschnitte dargestellt, die am stärksten belastet sind und an denen viele Greifswalder wohnen.



Nach EU-Umgebungsrichtlinie sind bei der Lärmkartierung nur die Hauptlärmquellen zu erfassen. Aus diesem Grund erfolgte eine Beschränkung auf den Straßenverkehr.

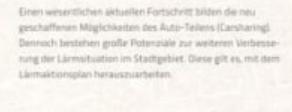


Quelle: der vom Straßenverkehrsamt beschriebenen Greifswald - Lärmkarte nach 1993

Regelklasse (dB(A))	Betroffene Greifswalder (Anzahl)	Betroffene Greifswalder (Anteil %)
über 40 bis 50	11.530	
über 50 bis 55	7.386	
über 55 bis 60	13.475	2.125
über 60 bis 65	8.605	944
über 65 bis 70	3.080	1
über 70 bis 75	1.053	0
über 75	1	



Einen wesentlichen aktuellen Fortschritt bilden die neu geschaffenen Möglichkeiten des Auto-Teilens (Carsharing). Dennoch bestehen große Potenziale zur weiteren Verbesserung der Lärm Situation im Stadtgebiet. Diese gibt es, mit dem Lärmaktionsplan herauszuarbeiten.



### Was ist der Lärmaktionsplan?

Der Lärmaktionsplan enthält ein flächendeckendes Programm aus technischen, baulichen, gestalterischen, konzeptionellen, verkehrsrechtlichen und organisatorischen Maßnahmen zur Lärminderung. Darunter beinhaltet er gezielte Maßnahmen für Bereiche mit einer überdurchschnittlichen Lärmbelastung und einer hohen Anzahl von Betroffenen. Bei der Erstellung des Lärmaktionsplanes ist die Öffentlichkeit aktiv zu beteiligen. Hinweise werden bei der Erarbeitung berücksichtigt. Abschließend entscheidet die Greifswalder Bürgerschaft über den Lärmaktionsplan und dessen Umsetzung.



# Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

## ca. 50 konkrete Maßnahmenvorschläge

### Straßen:

- Altstadt / F.-Löffler-Straße
- Bahnhofstraße
- Lange Reihe / Goethestraße
- Anklamer Landstraße
- Wolgaster Landstraße
- Wolgaster Straße
- Hansering
- Marienstraße
- Karl-Krull-Straße
- Grimmer Straße
- Hans-Beimler-Straße
- Gützkower Straße / F.-Mehring-Straße
- Ostseestraße

### Themen:



## Wichtige Synergieeffekte



Mobilitätsbildung / Schulwegsicherheit Verkehrssicherheit

Intermodalität / flexible Mobilität



Demographie

Ziel:

**Maßnahmen  
für eine  
stadt-  
verträgliche  
Mobilität**

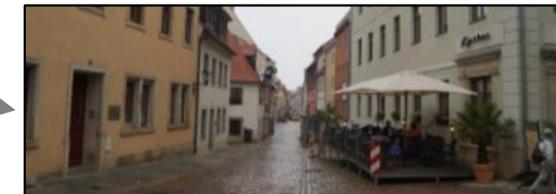


Verbesserung Wohnqualität



Lärminderung

etc.



Förderung Kommunikation  
Stärkung städtische Entwicklung



Luftschadstoffminderung /  
Klimaschutz



**keine Einschränkung der Mobilität  
diese verändert sich lediglich  
stadtqualitäts- & gesundheitsorientiert**



# TAG gegen Lärm 28.04.2015

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie  
Mecklenburg-Vorpommern

Gegen Lärm kann man sich...



...nicht abhärten!

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

## **SVU** Dresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Gottfried-Keller-Straße 24  
01157 Dresden

## Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Fon: 0351 – 422 11 96  
Fax: 0351 – 422 11 98  
Mail: [schoenefeld@svu-dresden.de](mailto:schoenefeld@svu-dresden.de)  
Web: [www.svu-dresden.de](http://www.svu-dresden.de)

## M2 - intermodaler Schnittstellen / Einrichtung Radstation



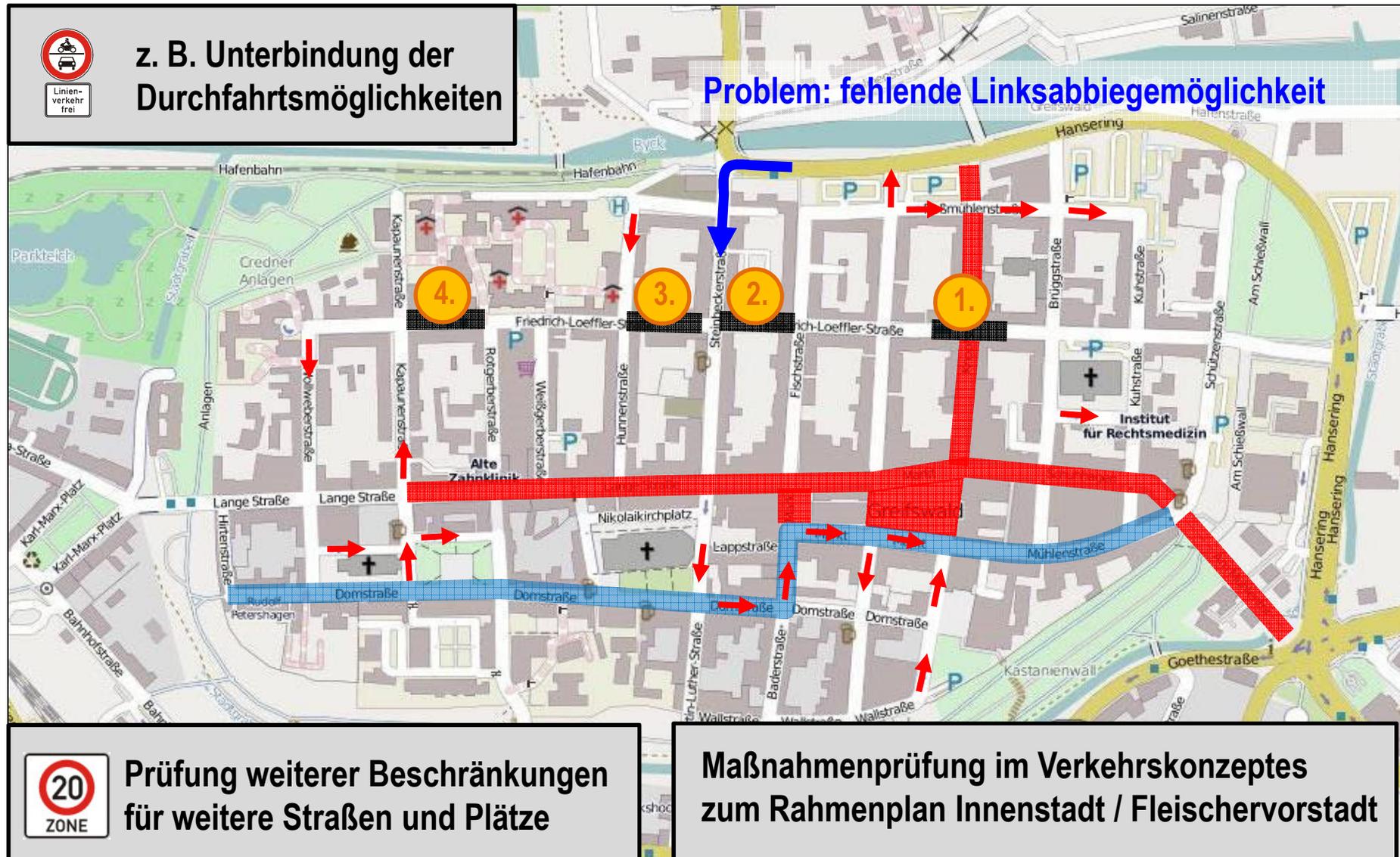
**Schaffung intermodaler Schnittstellen  
mit Verknüpfungen zwischen ÖPNV,  
Radverkehr, Carsharing**

**zusätzliche  
Serviceangebote**



**Einrichtung einer  
Radstation  
am Bahnhof**

# M3 - Prüfung verkehrsplanerische Maßnahmen in der Altstadt



# M4 - Weiterentwicklung innerstädtische Radachse

**Radschnellwege:**

**Niederlande**      **Dänemark**

**Radschnellweg Ruhr**

- Hamm
- Dortmund
- Gelsenkirchen
- Essen
- Mülheim

**stetiger Anstieg der Verkaufszahlen bei E-Bikes**