

## Grundsätzliche Diskussion zu Maßnahmen

### - Zielwerte:

Die Zielwerte des LAP bedürfen grundsätzlich eines politischen Beschlusses. Im Rahmen des LAP sollen die Zielwerte mit 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts in Abstimmung mit der Verwaltung und den Teilnehmenden am Runden Tisch Anwendung finden. Diese Rahmenbedingung soll im LAP dargestellt werden, da ein politischer Beschluss nicht vor Berichtslegung zur LAP zu erwarten ist. Es werden daher zusätzlich die Zielwerte 70/60 im LAP berücksichtigt.

### - Pflaster:

Die Stadt Flensburg hat 2015 die „Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen“ mit dem Ziel, Natursteinstraßen im Flensburger Stadtbild zukünftig zu sichern aufgestellt / beschlossen. Für verkehrs- und lärmbelastete Straßen mit Naturstein (z.B. Rathausstraße / Nordergraben) sollen im Rahmen des Lärmaktionsplans „substantielle Hinweise zur Gewährleistung eines historischen Ambientes bei gleichzeitiger Lärminderung“ gegeben werden.

Bestehende bzw. angedachte Ansatzpunkte sind in Flensburg etwa geschliffene Natursteine, wie sie bereits in der Viktoriastraße (Fahrradstraße) eingesetzt wurden. Dort wurde das Pflaster zudem diagonal verlegt.



Abbildung 1: Geschliffenes, diagonal verlegtes Natursteinpflaster in der Viktoriastraße (Foto: LK Argus)

Der Einsatz eines entsprechenden Pflasters wurde im „Runden Tisch“ unter akustischen Gesichtspunkten sowie unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit (Griffigkeit) diskutiert. Die Griffigkeit ist auch Thema insbesondere bei Gefällestrassen.

### - Verkehrsmengen:

Eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen, wie sie im Masterplan Mobilität in den Szenarien sowie dem Maßnahmenprogramm dargestellt sind, wird nicht in das Maßnahmenportfolio des Lärmaktionsplans aufgenommen, da nicht zu erwarten ist, dass diese Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren entsprechend der Prognose (2030) greifen.

- Lärmarmer Asphalt / Straßenzustand

Die Stadt Flensburg hat mit (offenporigen) lärmarmen Asphalten ungünstige Erfahrungen gemacht. Allerdings haben sich diese Beläge weiterentwickelt. Aktuelle Informationen der BASt wurden im Nachgang zur Sitzung durch Herrn Popp beschafft und an Herrn Kaulbars gegeben.

Es wird vom Gutachter angeregt, eine (beim TBZ vorhandene) Liste zum Straßenzustand zur Verfügung zu stellen. Hiermit könnte eine Priorisierung beim Einsatz vom lärmarmen Asphalt geprüft werden. Es könnte lärmarmen Asphalt in kritischen Abschnitten (z.B. definiert durch die Handlungsbereiche im LAP) grundsätzlich vorgesehen werden. Es könnte rechnerisch geprüft werden, wie sich lärmarmen Asphalt etwa mit einer Pegelminderung von -2 dB(A) gesamtstädtisch auswirkt. Alternativ könnte auch die Wirkung eines lärmarmen Asphalts auf die Belastung abschnittsweise ermittelt werden, um eine Priorisierung etwa bei der Deckschichterneuerung mit Lärmaspekten zu unterstützen.

Aktuell wird bei Fahrbahnsanierungen ein SMA ohne lärmindernde Wirkungen eingebaut. Für die in 2020 geplanten Fahrbahnsanierungen wird eine Änderung des Belages nicht mehr möglich sein, die Leistungen sind bereits ausgeschrieben. Für die in 2021 geplanten Fahrbahnsanierungen ist zu prüfen, ob die Förderrichtlinien lärmindernde Beläge zulassen. Außerdem ist zu prüfen, ob nur die Decke oder auch der Binder ausgewechselt werden muss (Mehrkosten). Nach Herrn Popp muss für einen lärmindernden Belag der Binder dann ausgetauscht werden, wenn die für einen lärmarmen Belag notwendige Ebenheit des Binders durch Fräsen nicht herstellbar ist. Grundsätzlich soll eine Empfehlung des LAP sein, dass das TBZ bei zukünftigen Fahrbahnsanierungen den Einsatz eines lärmindernden Belages prüft. Weiterhin soll als Prüfauftrag benannt werden, dass eine Priorisierung des TBZ-Katasters (Straßenzustand / Sanierungsbedarf) anhand der Lärmbelastung erfolgt.

Die Wirkungen eines lärmindernden Belags als Beitrag der Lärmaktionsplanung können aktuell nicht mit „offiziellen“ Abschlägen auf die Lärmpegel berechnet werden, aufbauend auf die Aussagen der BASt im Nachgang zur Sitzung kann aber eine gutachterliche Beurteilung und Berücksichtigung erfolgen.

- Tempo 30/40

Empfehlungen zu Tempo 30 aus Lärmschutzgründen orientieren sich in der LAP zunächst an die Lärmschutz-Richtlinien-StV (insbesondere Richtwerte). Ein konkreter politischer Beschluss der Stadt Flensburg, in dem Zielwerte der Lärminderung von 65 dB(A) (ganz)tags und 55 dB(A) nachts für Flensburg festgelegt werden (s.a. oben), wäre jedoch hilfreich. Die Handlungsbereiche, die Tempo-30-Empfehlungen enthalten, sollten die nutzungsspezifischen Richtwerte überschreiten. Hierzu liegt eine gutachterliche Auswertung vor (siehe Steckbriefe).

Die Überschreitung muss nicht an 100% der Gebäude vorliegen, wichtig ist, dass es sich um zusammenhängende Bereiche handelt. Es sollten also nicht nur einzelne Gebäude betroffen sein. Bei am Tag und in der Nacht abweichenden Überschreitungen (mehr Überschreitungen in der Nacht) ist eine Ausweisung von Tempo 30 ausschließlich nachts (22 - 6 Uhr) denkbar. In einigen Handlungsbereichen besteht bereits heute Tempo 30 an Schulen (zeitlich beschränkt auf 7 - 16 Uhr). Um hier auch nachts einen verbesserten Schutz vor Lärm zu erreichen, wird empfohlen, die Geschwindigkeitsreduzierung auf ganztags auszuweiten (Grund „Lärmschutz“) und auf die „Gefahrenstelle“ Schule nochmals separat hinzuweisen.

Eine Lärminderung von unter 3 dB(A) (aufgerundet ab 2,1 dB(A)) ist nach Auskunft der Oberen Verkehrsbehörde in besonders begründeten Einzelfällen möglich. Dies wäre für den Fall zu prüfen, dass Tempo 30 nachts beispielsweise nur für eine Fahrtrichtung angeordnet wird.

Die Empfehlungen müssen Ergebnis einer Interessensabwägung sein. Diese muss im Lärmaktionsplan nicht ausführlich für jede Straße erfolgen. Die grundsätzliche Wirkung von Tempo 30 auch auf andere relevante Bereiche (Luftschadstoffbelastung, Verkehrssicherheit) und mögliche negative Effekte (Verkehrsverlagerung) werden deshalb dargestellt.

Neben Tempo 30 wird auch die Maßnahme „Tempo 40“ aufgenommen. Diese erfolgt allerdings nicht durch Anordnung, sondern durch die Koordinierung der LSA auf der „Innenstadtfahrt“ (Schützenkuhle, Neumarkt, Friedrich-Ebert-Straße, Süderhofenden, Norderhofenden, Schiffbrücke). Neben der Koordinierung sollen Hinweisschilder auf die reduzierte Geschwindigkeit hinweisen („Grüne Welle“ Tempo 40).

- Straßenräumliche Maßnahmen

Relevant sind hier insbesondere bereits geplante Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in verschiedenen Straßen. Darüber hinaus sind mittel- bis langfristig auch größere Vorhaben z.B. am Neumarkt oder am Hafendamm vorgesehen. Im Lärmaktionsplan gibt es keine davon unabhängigen Empfehlungen. Die geplanten Maßnahmen werden als Beitrag zur Lärminderung unterstützt und auch in ihren Wirkungen erfasst.

- Passiver Schallschutz

Für wenige Handlungsbereiche sind aktuell keine aktiven Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungssituation denkbar (an anderen bringen die aktiven Maßnahmen ggf. keine ausreichende Lärminderung). Im Lärmaktionsplan sollte für diese Bereiche ein Programm „Passiver Schallschutz“ als Prüfauftrag formuliert werden.

- Lärmkartierung allgemein

Kartierungsgrundlage ist das Verkehrsnetz mit DTV > 5.000, wobei Netzlücken sinnvoll ergänzt wurden. Da ein Pflasterbelag bei T50 6 dB lauter ist als ein Asphaltbelag, wäre auf diesen Strecken bereits ein DTV von 1.250 mit der Kartierungsschwelle DTV 5.000 akustisch „gleichwertig“. Es wird empfohlen, die Kartierungsschwelle hinsichtlich Verkehrsmengen auf Pflasterstraßen entsprechend abzusenken.