

# Lärminderungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern

am Beispiel der Hansestadt Greifswald



**MECKLENBURG-VORPOMMERN**

Schriftenreihe des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie  
Mecklenburg-Vorpommern Heft 03/ 2002

## Impressum

Herausgeber: Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern

Bearbeitung: Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern  
Abt. Immissionsschutz, Abfall und Kreislaufwirtschaft  
Dezernat 510  
Herr Hermann Lewke, Frau Katja Pliquett

Amt für Bauwesen und Umwelt Greifswald  
Abteilung Umwelt  
Herr Hildebrand

Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT)  
Sedanstraße 48  
30161 Hannover  
Herr Mazur

Herstellung: cw Obotritendruck GmbH

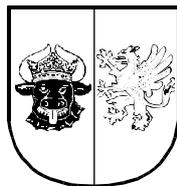
Stand: Mai 2002

Bezug: Einzelexemplare beim Herausgeber

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden kann. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist.

# **Lärminderungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern**

**am Beispiel der Hansestadt Greifswald**



Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern

# Vorwort

Für viele Menschen, vor allem in den größeren Städten, stellt der Lärm, verursacht durch Straßen- und Schienenverkehr, durch Gewerbe und Industrie, aber auch durch Sport und Spiel und andere Aktivitäten in der Freizeit, ein erhebliches Umweltproblem dar.

Für den Einzelnen wirkt sich dies nicht nur als subjektiv empfundene Störung des allgemeinen Wohlbefindens aus, vielmehr sind oftmals ernsthafte gesundheitliche Probleme die Folge.

Rund 50 % der deutschen Gesamtbevölkerung fühlen sich durch Lärm häufig belästigt. Bereits jetzt sind 20 % der Bevölkerung Lärmpegeln ausgesetzt, die von Wissenschaftlern und Medizinern als untragbar angesehen werden. Eine Trendwende ist nicht in Sicht. Nach der Einschätzung des „Grünbuchs der Kommission Europäischer Gemeinschaften über die künftige Lärmschutzpolitik“ führen diese Geräuschpegel zu ernsthaften Schlafstörungen und lassen negative Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System sowie auf Körper und Seele befürchten. Die ständig wachsende Zahl der Lärmbeschwerden belegt die Betroffenheit der Bürger.

Der im Jahre 1990 in Kraft getretene § 47 a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) „Lärminderungspläne“ eröffnet durch seinen ganzheitlichen Ansatz erstmals die Chance, umfassenden und ortsübergreifenden Lärmschutz zu praktizieren. Er verpflichtet die Gemeinden, schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche zu erfassen und die Lärminderungsplanung in die gesamten Planungsprozesse zu integrieren.

Nachdem in vielen Städten und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern der erste Schritt des § 47 a, die Erfassung der Lärmsituation durchgeführt wurde, geht es jetzt darum, im nächsten Schritt konkrete Lärminderungspläne aufzustellen. Hauptursache der Lärmkonflikte ist in sehr vielen Kommunen der Verkehr, so dass alle Maßnahmen, die der Verkehrsreduzierung dienen, besonders relevant für die Lärminderung sind.

Mit diesem Bericht, der die Erfahrungen in der Hansestadt Greifswald zusammenfasst, möchte ich auch andere Kommunen dazu ermutigen, der gesetzlichen Verpflichtung umfassend nachzukommen.



Dr. Ingbert Gans  
Direktor und Professor

# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>Vorwort</b> .....	3
<b>1. Einleitung</b> .....	7
<b>2. Gesetzliche Grundlagen</b> .....	8
2.1 Auftrag zur Lärminderungsplanung .....	8
2.2 Inhalt des Lärminderungsplanes .....	8
2.3 Vorgehensweise .....	9
<b>3. Ablauf der Lärminderungsplanung</b> .....	10
3.1 Lärminderungsplanung als querschnittsorientierte Planung .....	10
3.2 Arbeitsschritte der Lärminderungsplanung .....	10
3.3 Maßnahmefelder der Lärminderungsplanung .....	12
<b>4. Organisatorische Rahmenbedingungen</b> .....	16
4.1 Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung .....	16
4.2 Ämterübergreifende Abstimmung im AK Lärminderungsplanung .....	17
4.3 Zusammenarbeit mit anderen Behörden und Einrichtungen .....	19
4.4 Erfolgsfaktoren für die Umsetzung .....	20
<b>5. Schritt 1: Ämterübergreifende Abstimmung über die Planwerke zur Bestandsaufnahme und Bewertung</b> ...	21
5.1 Schallimmissions- und Immissionsempfindlichkeitsplan .....	21
5.2 Umgang mit dem Konfliktplan .....	23
<b>6. Schritt 2: Überprüfung aller Planungen und Maßnahmen auf ihr Lärminderungspotenzial</b> .....	26
<b>7. Schritt 3: Aufstellung des Lärminderungsplanes</b> .....	30
7.1 Das Lärminderungsprogramm .....	30
7.2 Maßnahmen zur Radverkehrsförderung .....	31
7.3 Verkehrsberuhigung Friedrich-Loeffler-Straße – eine innerstädtische Haupteerschließungsstraße .....	33
7.4 Beispiel Wegweisung und Verkehrslenkung .....	35
7.5 Öffentlichkeitsarbeit .....	37
7.5.1 Ebenen und Zielgruppen der Öffentlichkeitsarbeit .....	37
7.5.2 Broschüren und Faltblätter .....	39
7.5.3 Internet .....	40
<b>8. Schritt 4: Koordinierung der Planungen und Maßnahmen</b> .....	40
<b>9. Schritt 5: Kostenplanung und Finanzierung</b> .....	41
<b>10. Empfehlungen</b> .....	43
<b>Vertiefende Informationen</b> .....	44
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	47
<b>Pressemitteilung des LUNG zum zum „Tag gegen Lärm“ am 24.04.2002</b> .....	48

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Die Lärminderungsplanung hat eine zentrale Stellung im kommunalen Planungsprozess. . . . .	10
Abb. 2:	Die Aufstellung des Lärminderungsplanes gliedert sich in fünf Schritte, von der ämterübergreifenden Abstimmung der Bestandsaufnahme und Bewertung bis zur Kostenplanung und Finanzierung . .	11
Abb. 3:	Handlungsebenen der Lärminderungsplanung . . . . .	13
Abb. 4:	Strategien und Wirkungsebenen einzelner Maßnahmen . . . . .	14-15
Abb. 5:	Arbeitskreis Lärminderungsplanung Hansestadt Greifswald in Aktion . . . . .	18
Abb. 6:	In elf Sitzungsterminen wurden alle relevanten Themenschwerpunkte systematisch bearbeitet. . . .	19
Abb. 7:	Moderation und gute Vorbereitung beschleunigen den Diskussions- und Entscheidungsprozess im Arbeitskreis Lärminderungsplanung . . . . .	20
Abb. 8:	Für die verschiedenen Lärmverursacher gibt es unterschiedliche Rechtsvorschriften zur Aufstellung der Planwerke. . . . .	21
Abb. 9 u. 10:	Der Ausschnitt aus dem Schallimmissionsplan für das Gebiet der Altstadt Greifswald zeigt die erhebliche Lärmbelastung durch den Straßenverkehr auf der die Kernstadt umschließenden Ringstraße und auf den innerstädtischen Erschließungsstraßen. Obere Karte: Tagwerte, untere Karte: Nachtwerte . . . . .	22
Abb. 11:	Der Konfliktplan Straßenverkehr zeigt die Konfliktüberschreitung in der Altstadt bei Tag. . . . .	23
Abb. 12:	Der Konfliktplan Straßenverkehr zeigt die Konfliktüberschreitung in der Altstadt bei Nacht. . . . .	24
Abb. 13:	Wohndichte und Pegelüberschreitung an den Gebäudefassaden . . . . .	25
Abb. 14:	Für das gesamte Stadtgebiet ist ein differenziertes Radverkehrsnetz konzipiert worden. Die Hauptrouten sollen ausgebaut und beschildert werden. . . . .	27
Abb. 15:	Klar strukturiertes Stadtbusnetz für die Hansestadt Greifswald . . . . .	28
Abb. 16:	Das Lärminderungsprogramm der Hansestadt Greifswald enthält Maßnahmenvorschläge im ganzen Stadtgebiet . . . . .	30
Abb. 17:	Maßnahmekonzept für die wichtige Radverkehrsachse Bahnhofstraße . . . . .	32
Abb. 18:	Maßnahmekonzept Friedrich-Loeffler-Straße . . . . .	33
Abb. 19:	Fotomontage Friedrich-Loeffler-Straße . . . . .	34
Abb. 20:	Bei 50 km/h ist ein Lkw so laut wie etwa 20 Pkw . . . . .	35
Abb. 21:	Darstellung der Lkw-Belastung am Tag. Die Entlastung einer Straße um 100 Lkw entspricht einer Entlastung von 2.000 Pkw. . . . .	36
Abb. 22:	Die Wegweisung soll eine Verkehrsreduzierung in der Innenstadt der Hansestadt Greifswald durch gezielte Lenkung einzelner Gruppen ermöglichen. . . . .	36
Abb. 23:	Strategien der Öffentlichkeitsarbeit der Hansestadt Greifswald . . . . .	38
Abb. 24:	Maßnahmebegleitendes Faltblatt zur Öffentlichkeitsarbeit in der Lärminderungsplanung . . . . .	39
Abb. 25:	Fachliche und haushaltstechnische Zuständigkeit der einzelnen Ämter in Bezug auf ausgewählte Maßnahmen der Lärminderung . . . . .	41



# 1. Einleitung

Im Rahmen der Umsetzung des § 47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes haben 32 Gemeinden seit dem Jahre 1993 Ermittlungen durchgeführt, ob schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche im Gemeindegebiet vorhanden sind. Dies geschah mit intensiver finanzieller Unterstützung des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Im Ergebnis dieser Untersuchungen liegen jetzt für fünfzig Prozent der Bevölkerung in M-V Schallimmissionspläne, Immissionsempfindlichkeits- und Konfliktpläne für die entsprechenden Gemeindegebiete vor.

In Weiterführung der Lärmminde-  
rungsplanung nach § 47a Abs. 2  
BImSchG sind in einem nächsten  
Schritt Lärmminde-  
rungspläne dann  
aufzustellen, wenn in Wohngebieten  
und anderen schutzwürdigen Gebie-  
ten nicht nur vorübergehend schädli-  
che Umwelteinwirkungen durch  
Geräusche hervorgerufen werden  
oder zu erwarten sind und wenn die  
Beseitigung oder Verminderung ein  
abgestimmtes Vorgehen gegen ver-  
schiedenartige Lärmquellen erfordert.

Mit dieser Phase der Lärmminde-  
rungsplanung haben sich bisher erst  
wenige Kommunen in Mecklenburg-  
Vorpommern befasst. Die Vielschich-  
tigkeit des Maßnahmenrepertoires  
stellt die Kommunen vor anspruchs-

volle Aufgaben, denn für die Mehr-  
zahl der aufgeführten Maßnahmen  
gibt es keine eigene Zuständigkeit  
bzw. Haushaltsstelle, die eine Umset-  
zung gewährleistet. Nach Erstellung  
des Lärmminde-  
rungsplanes beginnt  
für die Gemeinden in der Regel ein  
mühsamer Weg, auf dem sie bei den  
zuständigen Baulastträgern die  
Umsetzung der Maßnahmen im Rah-  
men von geplanten Bauvorhaben bzw.  
bei Fördermittelgebern die  
Gewährung von Fördermitteln erwir-  
ken müssen. Oftmals gilt es aber  
auch, Hemmnisse bei der Koordinie-  
rung der Maßnahmen in der eigenen  
Verwaltung zu überwinden.

In der Hansestadt Greifswald wur-  
den im Jahr 1993 Schallimmissions-,  
Immissionsempfindlichkeits- und  
Konfliktpläne erstellt. Diese Unter-  
suchungen haben gezeigt, dass schäd-  
liche Lärmbelastungen zu einem  
wesentlichen Teil durch den Straßen-  
verkehr hervorgerufen werden. Da-  
raufhin wurde das „Lärmminde-  
rungs-  
programm Hansestadt Greifswald  
1999/2000“ aufgestellt und von der  
Bürgerschaft beschlossen.

In Weiterführung dieser Arbeiten soll  
auf Grundlage ausgewählter Konflikt-  
schwerpunkte beispielhaft und für  
andere Kommunen nachvollziehbar  
die ergebnisorientierte Arbeit der  
Lärmminde-  
rungsplanung aufgezeigt

werden. Es soll verdeutlicht werden,  
wie der Prozess der Lärmminde-  
rungsplanung in einem ämterübergrei-  
fenden Arbeitskreis unter Einbeziehung  
der Politik und Öffentlichkeit durch-  
geführt werden kann.

Das Projekt in der Hansestadt Greifswald wurde durch das Landesamt für  
Umwelt, Naturschutz und Geologie  
Mecklenburg-Vorpommern (LUNG)  
fachlich und finanziell unterstützt.  
Gegenstand der Förderung war die  
gutachterliche Begleitung, Durch-  
führung und Moderation des Arbeits-  
kreises sowie die beispielhafte Dar-  
stellung des Arbeitsprozesses für  
andere Kommunen in Mecklenburg-  
Vorpommern im Rahmen dieser  
Dokumentation.

Der vorliegende Erfahrungsbericht  
wendet sich an alle, die in Politik und  
Verwaltung in Mecklenburg-Vorpom-  
mern mit der Lärmminde-  
rungsplanung betraut sind. Er soll den Städten  
und Gemeinden als Arbeitshilfe bei  
der Umsetzung der gesetzlichen  
Anforderungen zur Lärmminde-  
rung dienen. Der Bericht ist aber auch an  
die interessierte Öffentlichkeit gerich-  
tet, die für das Thema „Lärm“ immer  
sensibler wird.

## 2. Gesetzliche Grundlagen

### 2.1 Auftrag zur Lärminderungsplanung

Mit Einführung des § 47a „Lärminderungspläne“ im Rahmen der 3. Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) im Jahre 1990 wurde den Gemeinden ein umfassendes Instrument zur Erfassung, Bewertung und Bekämpfung des Lärms in Siedlungsbereichen an die Hand gegeben. Damit wurde die

Pflicht zur Erstellung von Lärminderungsplänen ausdrücklich im Gesetz verankert.

Lärminderungspläne sind aufzustellen, wenn in Wohngebieten und anderen schutzwürdigen Gebieten nicht nur vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Gerä-

sche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind und die Beseitigung oder Verminderung ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmquellen erfordert. Einer vorhandenen oder zu erwartenden Belastung der Bevölkerung durch verschiedenartige Lärmquellen ist systematisch entgegenzuwirken.

### 2.2 Inhalt des Lärminderungsplanes

Die Lärminderungsplanung gliedert sich auf in:

- die Erfassung der schädlichen Umwelteinwirkungen die durch Geräusche hervorgerufen werden und Feststellung deren Auswirkungen auf die Umwelt (Erstellung der Planwerke Schallimmissionsplan, Immissionsempfindlichkeitsplan und Konfliktplan),

sowie in:

- die Aufstellung des Lärminderungsplanes die auf den Ergebnissen der Planwerke Schallimmissionsplan, Immissionsempfindlichkeitsplan und Konfliktplan basiert.

Die Festlegung, ob schädliche Umwelteinwirkungen im Gemeindegebiet vorhanden sind, ergibt sich aus dem Vergleich der Immissionsbelastung (Schallimmissionsplan) mit den gesetzlichen Immissions-, Immissionsricht- und Immissionsgrenzwerten für die verschiedenen Quellenarten (Immissionsempfindlichkeitsplan). Dabei ist auch das mögliche Zusam-

menwirken mehrerer Quellenarten zu beachten.

Dies setzt voraus, dass für derartige Gebiete die Belastung durch die einwirkenden Geräuschquellen erfasst und ihre Auswirkungen auf die Umwelt festgestellt werden. Dabei müssen die Geräuschbelastungen in „Gebieten“, d. h. flächenhaft auftreten.

Da eine Verbesserung der Lärmsituation in den meisten Fällen nur durch eine Vielzahl sich ergänzender Maßnahmen erreicht werden kann, ist eine Koordination zwischen verschiedenen Verwaltungsträgern erforderlich, wenn deren Zuständigkeitsbereiche betroffen sind. Diese Koordinationsaufgabe soll und muss im Rahmen der Lärminderungsplanung geleistet werden.

Die Lärminderungspläne sollen die festgestellten und die zu erwartenden Geräuschbelastungen, die Bewertungen dieser Belastung sowie die abgestimmten Maßnahmen zur Geräuschminderung oder zur Vermeidung eines weiteren Anstiegs beinhalten.

Hierzu werden in den Lärminderungsplänen die technischen, gestalterischen, verkehrlichen und organisatorischen Maßnahmen festgelegt, um schädliche Umwelteinwirkungen zu beseitigen oder bei zu erwartenden Belastungen ihr Entstehen zu verhindern. Es werden die für die Umsetzung zuständigen Stellen, die zeitliche Abwicklung und die Kosten benannt, und es wird eine Einschätzung der zu erwartenden Lärmentlastung vorgenommen.

Die Lärminderungsplanung ist nicht allein ein Instrument zur Sanierung bestehender Lärmkonflikte, sondern hat auch große Bedeutung bei der Vermeidung zukünftiger Lärmkonflikte. Im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung sind aus den Schallimmissions- und Konfliktplänen z. B. solche Gebiete ersichtlich, die für bestimmte Planungen wegen ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit nicht in Frage kommen bzw. ausgeschlossen werden müssen. Die aus den Schallimmissions- und Konfliktplänen absehbare Vorbelastungssituation erlaubt kurzfristig

sachkundige Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben und über erforderliche Schutzmaßnahmen. Damit wird eine wesentliche

Beschleunigung von Bau- und anderen Genehmigungsverfahren erreicht. Außerdem kann die große Zahl von Schallschutzgutachten immer nur eine

Maßnahme oder einen Bebauungsplan berücksichtigen.

## 2.3 Vorgehensweise

Mit der Erstellung der Schallimmissionspläne ist ein geeignetes – nach § 26 BImSchG bekannt gegebenes – Ingenieurbüro zu beauftragen.

Zur Qualitätssicherung der Voruntersuchung und der durch das Ingenieurbüro zu erstellenden Schallimmissionspläne hat sich die in der Verwaltungsvorschrift zum § 47a BImSchG geregelte fachliche Anleitung und Unterstützung durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) bewährt.

Diese besteht in:

- der Festlegung der Aufgabenstellung (Untersuchungsumfang),
- der Beschaffung, Prüfung und Archivierung von überregionalen Daten,

- der Beauftragung von Ingenieurbüros und
- der Beurteilung der von den Ingenieurbüros erstellten Pläne.

Dies dient auch dem Erzielen eines optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Die Kosten für die Lärmminierungsplanung sind durch die Gemeinde zu tragen. Eine finanzielle Förderung durch das Land ist derzeit nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel möglich.

Die einheitliche Durchführung zur Aufstellung von Lärmminierungsplänen in Mecklenburg-Vorpommern wurde mit der „*Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des § 47a des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Anleitung zur Aufstellung von Lärmminde-*

*rungsplänen)*“ vom 3. April 1995 geregelt. Damit konnte eine einheitliche und nachvollziehbare Herangehensweise unter Einbindung komplexer geographischer und akustischer Informationssysteme im Lande gesichert werden.

Das Verfahren ist auch in dem 1998 vom Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern herausgegebenen „Leitfaden Lärminderung für Städte und Gemeinden“ dargestellt (s. Literatur im Anhang). Danach liegen wesentliche Handlungszuständigkeiten zur Lärmreduzierung bei der Kommune. Sie ergreift die Initiative und bestimmt den Fahrplan!

# 3. Ablauf der Lärminderungsplanung

## 3.1 Lärminderungsplanung als querschnittsorientierte Planung

Die Lärminderungsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung. Sie ist integrativ und daher nur ämterübergreifend zu realisieren. Planung, Finanzierung und Anordnung der Lärminderungsmaßnahmen erfolgen durch verschiedene Träger. Entscheidend für den Erfolg der Lärminderung ist die Integration der Aussagen des Lärminderungsplanes in das gesamte Verwaltungshandeln und die schrittweise Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen.

Das Amt für Bauwesen und Umwelt in der Hansestadt Greifswald versteht sich bei der Lärminderungsplanung als Koordinator der verschiedenen zu berücksichtigenden Interessenlagen und sucht die Kooperation und Abstimmung mit den Verantwortlichen der verschiedenen Ämter sowie von Politik, Verbänden und Vereinen.

Der Lärminderungsplan ist in wechselseitiger Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan, dem Verkehrsentwicklungsplan, den Bebauungsplänen, dem Landschaftsplan und anderen Fachplanungen aufzustellen. Nur

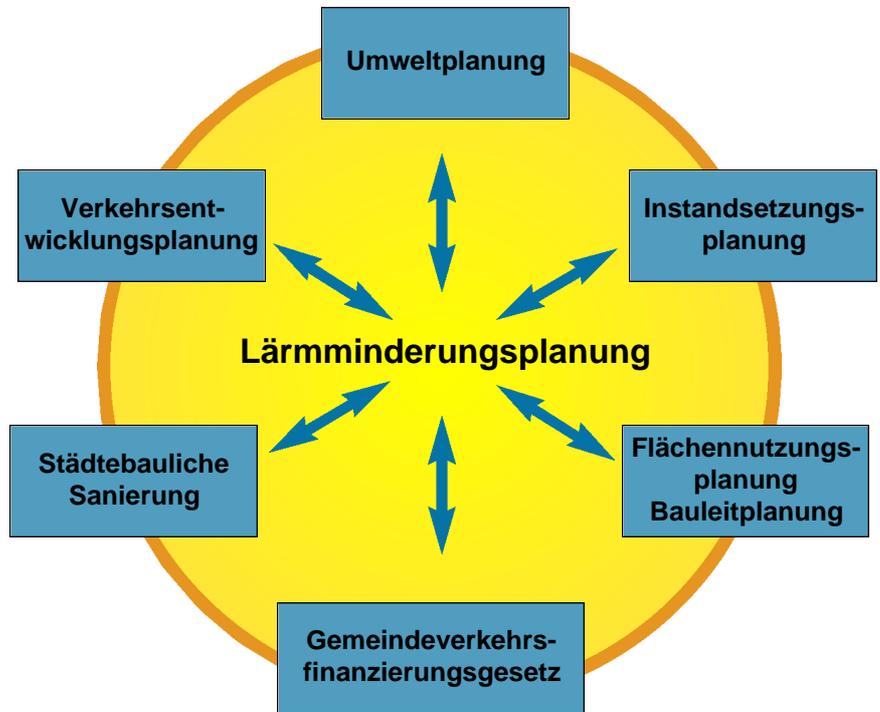


Abb. 1: Die Lärminderungsplanung hat eine zentrale Stellung im kommunalen Planungsprozess.

dieses Vorgehen bietet die Chance für Synergieeffekte sich wechselseitig unterstützender Planungen. Dabei können aber auch Konflikte in der Zuständigkeit entstehen (z. B. zwischen städtebaulichen Planungen und

Umweltplanung, zwischen Verkehrsplanung und Tiefbauamt bzw. verkehrsbehördlichen Anordnungen), die im Sinne einer Minderung des Lärms gelöst werden müssen.

## 3.2 Arbeitsschritte der Lärminderungsplanung

Die Aufstellung des Lärminderungsplanes gliedert sich in fünf Schritte, von der ämterübergreifenden Abstimmung der Planwerke der Bestandsaufnahme und Bewertung bis zur Kostenplanung und Finanzierung (siehe

Abbildung 2). Wichtige Teilschritte sind die Überprüfung aller lärmrelevanten städtischen Planungen auf ihre lärmindernde bzw. lärm erzeugende Wirkung, das Aufzeigen des notwendigen Nachuntersuchungsbedarfs und

erforderlicher Maßnahmeplanungen sowie die organisatorische, zeitliche und finanzielle Koordinierung der Maßnahmen.

# Arbeitsschritte der Lärminderungsplanung

## 1 Ämterübergreifende Abstimmung der Bestandsaufnahme und Bewertung

Im Rahmen der Erfassung der Geräusche und ihrer Auswirkungen auf die Umwelt werden **Schallimmissionsplan**, **Empfindlichkeitsplan** und **Konfliktplan** erstellt. Ihre Interpretation und Bewertung hat das Ziel, eine Prioritäten- bzw. Dringlichkeitsreihung zu erstellen. Die Koordination und Information aller zuständigen Behörden und Ansprechpartner ist besonders wichtig.

*Da im Lärminderungsplan verschiedenartige Lärmquellen behandelt werden, sind die weit gestreuten Zuständigkeiten zu berücksichtigen. Üblicherweise sind mindestens zu beteiligen:*

*Städtische Ämter wie Planungsamt, Tiefbauamt, Grünflächenamt*

*Fachbehörden wie Straßenbauamt, Staatliche Ämter für Umwelt und Natur (Abt. Immissionsschutz), Landkreise als Untere Immissionsschutzbehörde*

## 2 Überprüfung aller Planungen und Maßnahmen auf ihr Lärminderungspotenzial

Eine Vielzahl vorhandener städtischer Planungen ist direkt oder indirekt lärmrelevant und sind auf ihre akustischen Auswirkungen hin zu prüfen.

*Auf ihre akustischen Auswirkungen hin zu prüfen sind: Stadtentwicklungspläne, Bebauungspläne, Straßenbauprojekte und größere Einzelvorhaben (Tiefgaragen, Einkaufsmärkte, Sport- und Kulturstätten) etc.*

## 3 Aufstellung des Lärminderungsplanes

Ziel ist es, den Lärminderungsplan aufzustellen, in dem verschiedenartige Maßnahmen zur Lärminderung ausgewählt, abgestimmt und als behördenintern verbindliches Lärminderungsprogramm festgeschrieben werden.

*Jedem Lärmkonflikt liegen unterschiedliche Verursacher zugrunde. Es kommt deshalb darauf an, aus dem Gesamtspektrum denkbarer Maßnahmen diejenigen herauszukristallisieren, die technisch, finanziell und politisch durchführbar erscheinen.*

*Der Lärminderungsplan enthält die Maßnahmen, die innerhalb der nächsten Jahre im Zuge der Lärminderung „angepackt“ werden sollen.*

## 4 Koordinierung der Planungen und Maßnahmen

Lärminderungsplanung greift in alle Belange ein und erfordert durch das Zusammenwirken unterschiedlicher Planungsträger unter einem gemeinsamen Planungsziel einen hohen organisatorischen Aufwand.

*Zweckmäßigerweise sind zur Abstimmung der empfehlenswerten Planungsvorhaben feste organisatorische Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten ist notwendig.*

## 5 Kostenplanung und Finanzierung

Die Kostenplanung umfasst in erster Linie die Festlegung von Haushaltsstellen, über die Maßnahmen zur Lärminderungsplanung abgewickelt werden. Für alle Maßnahmen können finanzielle Fördermittel nach **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** beantragt oder in Sanierungsgebieten Mittel aus den **Städtebauförderprogrammen** verwendet werden.

*Auf Grund der interdisziplinären Arbeitsweise und der unterschiedlichsten Zuständigkeiten können Lärminderungsmaßnahmen dabei als „Sowieso“- Maßnahmen anfallen. Hierunter sind die Maßnahmen zu verstehen, die im Rahmen von anderen Bauprojekten durchgeführt werden können und lärmindernde Wirkung haben. Als flankierende Maßnahmen sind die Maßnahmen zu verstehen, mit denen Planungsvorhaben, die eigentlich anderen Zielen dienen, um lärmindernde Komponenten aufgestockt werden.*

Abb. 2: Die Aufstellung des Lärminderungsplanes gliedert sich in fünf Schritte, von der ämterübergreifenden Abstimmung der Bestandsaufnahme und Bewertung bis zur Kostenplanung und Finanzierung

### 3.3 Maßnahmefelder der Lärminderungsplanung

Ein „Lärminderungsplan“ umfasst Maßnahmen auf verschiedenen räumlichen Ebenen:

- Maßnahmen mit gesamtstädtischer bzw. großräumiger Wirkung

Die Hansestadt Greifswald strebt beispielsweise die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV an. So werden derzeit Konzepte und Handlungsempfehlungen zur Entwicklung eines Radroutennetzes ausgearbeitet. Bei einem steigenden Anteil von Radverkehr ist längerfristig eine Lärminderung im Bereich des MIV zu erwarten.

- Maßnahmen mit linienhafter bzw. ortsbezogener Wirkung.

Die Hansestadt Greifswald untersucht verschiedene Straßenzüge hinsichtlich des Lärminderungspotentials mit Hilfe gezielter Einzelmaßnahmen. Sie sind zu einem Konzept aufeinander abgestimmter Einzelmaßnahmen zusammenzustellen. Erste Maßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt.

Abbildung 3 zeigt die verschiedenen Handlungsebenen der Lärminderungsplanung.

Verkehrslärm ist die Hauptursache aller Lärmkonflikte. Maßnahmen müssen daher zuallererst beim Verkehr ansetzen. Wichtige Elemente der Verkehrslärminderung sind:

- *Vermeidung* von Fahrten im motorisierten Individualverkehr durch Förderung des Umweltverbundes und durch ein Flächennutzungskonzept „Stadt der kurzen Wege“,
- *Verstetigung* und *Verlangsamung* des Verkehrs durch verkehrsberuhigende Maßnahmen,
- *Verbesserung* der Straßenoberflächen und Fahrzeugtechnik und
- *Verlagerung* vor allem des Güterschwerverkehrs aus Konfliktbereichen.

Ein „Lärminderungsplan“ enthält zusätzlich ortsbezogene Einzelmaßnahmen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden können. Hierzu gehören beispielsweise:

- Maßnahmen zur Senkung der Fahrgeschwindigkeiten,
- die Sanierung der Straßenoberfläche,
- aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen,
- die Umlenkung von Verkehren,
- Fahrverbote für Lkw-Verkehr und Kräder sowie
- Restriktionen für den Lkw-Verkehr.

Abbildung 4 zeigt die Strategien und Wirkungsebenen einzelner Maßnahmen.

# EBENEN DER LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

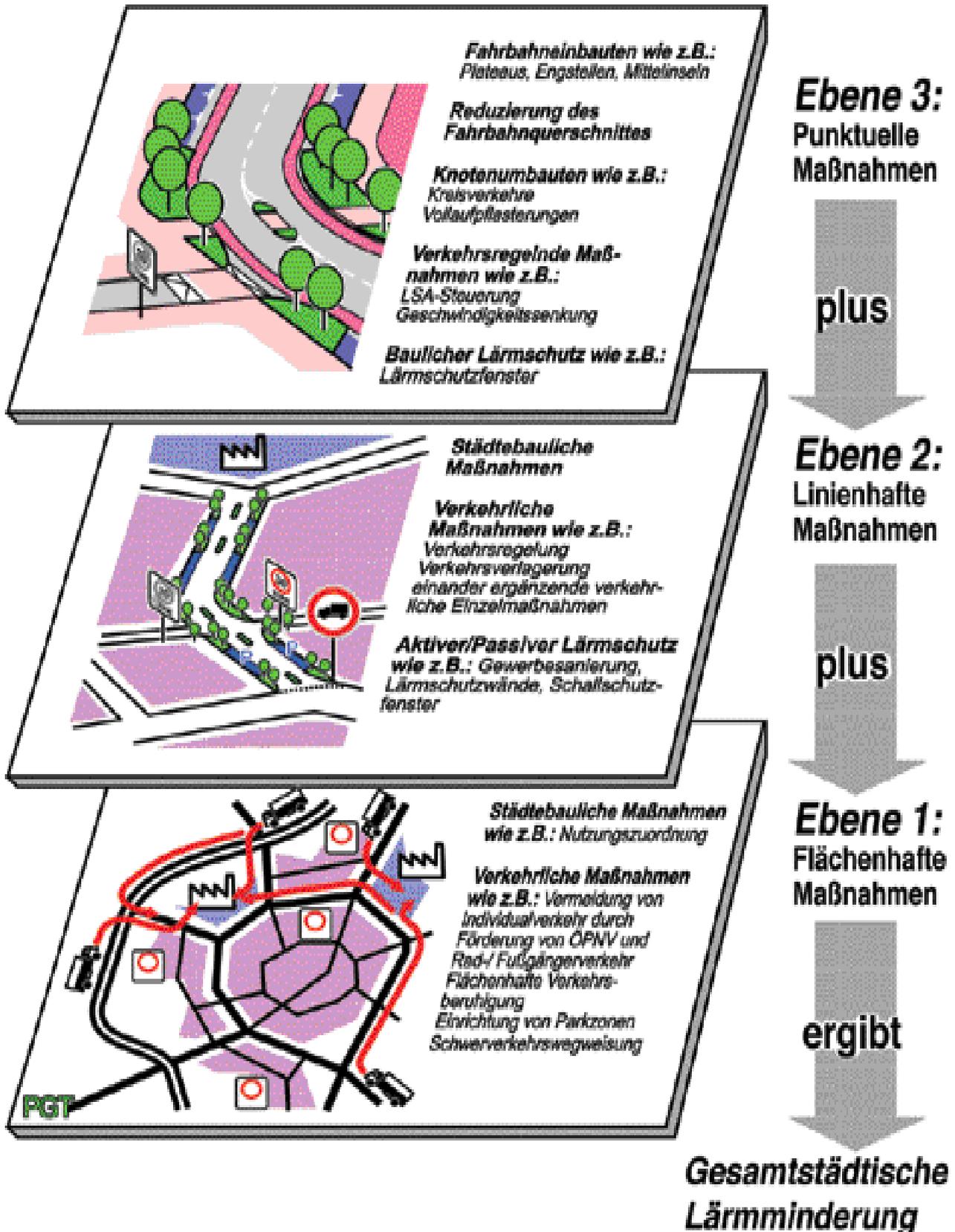
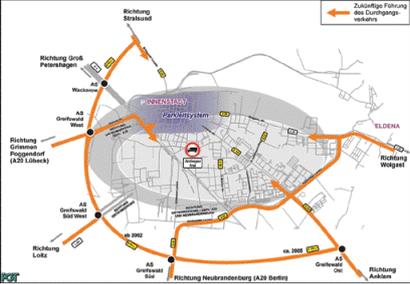


Abb. 3: Handlungsebenen der Lärminderungsplanung

Strategie	Maßnahmen	Wirkebene
<p><b>Reduzierung der Verkehrsmenge</b></p>  	<p>Stadtentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung dezentraler Versorgung</li> </ul> <p>Push- &amp; Pull-Maßnahmen wie im Einzelnen:</p> <p>Förderung Fußgängerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• attraktive Fußwege</li> <li>• Verbesserung der Querungen an Hauptverkehrsstraßen</li> </ul> <p>Förderung Fahrradverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bike+Ride (Verknüpfung mit ÖPNV)</li> <li>• Abstellanlagen – diebstahlsicher, wettergeschützt</li> <li>• attraktive Radwege</li> <li>• Wegweisung</li> </ul> <p>Förderung ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebotsverbesserung</li> <li>• Stadtbussystem / flexible Bedienung</li> <li>• Verknüpfung Schiene/Bus, Bus/Bus</li> <li>• Park+Ride</li> <li>• Busbeschleunigung</li> <li>• Tarifstruktur (Job-Ticket)</li> </ul> <p>Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsumgehung</li> <li>• Stadtkernentlastungsstraße</li> <li>• Parkraumbewirtschaftung</li> </ul> <p>Öffentlichkeitsarbeit</p>	<p>flächenhaft</p> <p>flächenhaft</p> <p>flächenhaft</p> <p>flächenhaft</p> <p>flächenhaft</p> <p>flächenhaft</p> <p>flächenhaft</p>
<p><b>Reduzierung des Schwerverkehrs</b></p> 	<p>Verknüpfung der Systeme Straße / Schiene / Wasser</p> <p>Nutzervorteile für emissionsarme Lkw</p> <p>Verbesserung der Logistik</p> <p>City-Logistik</p> <p>Routennetz</p> <p>Fahrverbote (zeitlich/räumlich befristet)</p>	<p>flächen-/linienhaft</p> <p>flächen-/linienhaft</p> <p>flächen-/linienhaft</p> <p>flächen-/linienhaft</p> <p>flächen-/linienhaft</p> <p>flächen-/linienhaft</p>
<p><b>Reduzierung der Geschwindigkeit</b></p> 	<p>Zone 30</p> <p>Zone 20 / Zone 10</p> <p>Zeichen 325 „Verkehrsberuhigter Bereich“ (Spielstraße)</p> <p>§ 45 StVO (Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen)</p>	<p>flächen-/linienhaft</p> <p>flächen-/linienhaft</p> <p>flächen-/linienhaft</p> <p>linienhaft</p>

Strategie	Maßnahmen	Wirkebene
<b>Homogenisierung des Fahrverlaufs</b>	Verkehrsleitsysteme	linienhaft
	Verkehrsmengenabhängige Lichtsignalanlagen	linienhaft
	Koordinierung der Lichtsignalanlagen	linienhaft
	Pförtnerampeln	linienhaft
<b>Fahrbahnbelag</b>	Asphaltdecke	linienhaft
	offenporiger Asphalt ( $v > 60$ km/h)	linienhaft
<b>Abstandsvergrößerung</b>	Reduzierung der Fahrstreifenanzahl	linienhaft
	Reduzierung der Breite der Fahrstreifen	linienhaft



Abb. 4: Strategien und Wirkungsebenen einzelner Maßnahmen

# 4. Organisatorische Rahmenbedingungen

## 4.1 Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung

Zuständig für die Durchführung der Lärminderungsplanung sind in Mecklenburg-Vorpommern nach § 5 Nr.1 der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung Mecklenburg-Vorpommern (ImSchZustV):

- die Oberbürgermeister bzw. Bürgermeister der kreisfreien Städte
- die Amtsvorsteher und
- die Bürgermeister der amtsfreien Gemeinden.

Entsprechend der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung gibt es regionale Unterschiede, je nachdem, ob es sich um kreisfreie Städte oder kreisangehörige Kommunen handelt. In den nicht kreisfreien Städten werden die Aufgaben der Lärminderungsplanung generell von den unteren Immissionsschutzbehörden wahrgenommen. In nicht kreisfreien Kommunen liegt die Zuständigkeit der Lärminderungsplanung dagegen bei den Planungs- und Bauämtern.

In der Hansestadt Greifswald liegt die Zuständigkeit für die Umsetzung des § 47a BImSchG nach § 5 Nr.1 ImSchZustV beim Oberbürgermeister. Die den Immissionsschutz betreffenden Aufgaben werden durch die untere Immissionsschutzbehörde im Amt für Bauwesen und Umwelt der Hansestadt Greifswald wahrgenommen. Dort wurde auch der Schallimmissionsplan erstellt. Die Verkehrsplanung, die für die Planung und Konzeption der meisten für die Lärminderung relevanten Maßnahmebereiche zuständig ist, ist im Stadtplanungsamt angesiedelt.

Die Federführung der Planungs- und Bauämter bietet die Chance einer besseren Integration der Lärminderung in die gesamtstädtische Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanung. Die Handlungszuständigkeiten für die entsprechenden Maßnahmen liegen innerhalb des Amtes. Unter Umständen kann dabei jedoch der umweltpolitische Ansatz der Lärminderungsplanung etwas in den Hintergrund geraten.

Weder die Umweltämter noch die Planungsämter sind für die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung zuständig. In den Planungsämtern werden die Maßnahmekonzepte in der Regel bis hin zur Vorplanung entwickelt. Für die Ausführungsplanung und die Realisierung von tiefbaurelevanten Maßnahmen in der Baulast der Stadt ist das Tiefbauamt – in der Hansestadt Greifswald das Tiefbau- und Grünflächenamt – zuständig. Für Maßnahmen an Straßen in der Baulast des Bundes ist das Straßenbauamt – in der Hansestadt Greifswald das Straßenbauamt Stralsund – zuständig. Die Zuständigkeit für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen liegt bei der Straßenverkehrsbehörde – in der Hansestadt Greifswald ist dies das Amt für öffentliche Ordnung.

## 4.2 Ämterübergreifende Abstimmung im AK Lärminderungsplanung

Feste organisatorische Rahmenbedingungen mit kompetenten und kontinuierlich mitarbeitenden Personen sind für die Lärminderungsplanung entscheidend. Nur so wird erreicht, dass

- die intensive ämterübergreifende Abstimmung,
- die fortschreitende inhaltliche Weiterentwicklung und
- das Übertragen der Arbeitsergebnisse in die einzelnen Ämter, Fraktionen und Vereine erfolgt.

Zur wirksamen Umsetzung des Lärminderungsplanes hat die Hansestadt Greifswald einen prozessbegleitenden "Arbeitskreis Lärminderungsplanung" eingerichtet. In diesem ämterübergreifenden Arbeitskreis sind vertreten:

- Städtische Ämter:
  - Amt für öffentliche Ordnung (Amt 32)
  - Amt für Bauwesen und Umwelt (Amt 60)
  - Stadtplanungsamt (Amt 61)
  - Tiefbau- und Grünflächenamt (Amt 66)
- Politische Fraktionen:
  - Bündnis 90/Die Grünen
  - CDU
  - PDS (zum Teil)
  - SPD
- Polizeiinspektion der Hansestadt Greifswald
- Verein für regionale Gesundheitsförderung Greifswald e. V.
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, Abt. Immissionsschutz, Abfall und Kreislaufwirtschaft zur fachlichen und finanziellen Unterstützung
- Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT) zur Moderation und für fachplanerische Beiträge

Die Mitgliedschaft im Arbeitskreis ist nicht übertragbar, so dass die kontinuierliche Teilnahme eines festen Personenkreises gewährleistet ist. Aufgabe des Greifswalder Arbeitskreises ist es,

- kostengünstige Maßnahmen, die weitgehend in einem Zeitraum von ein bis drei Jahren realisierbar sind, zu erarbeiten,
- Lärminderungswirkungen von Planungsvorhaben zu prüfen und ggf. zu qualifizieren.



Abb. 5: Arbeitskreis Lärminderungsplanung Hansestadt Greifswald in Aktion

Der Arbeitskreis soll außerdem Problemlösungen für die folgenden Aufgaben liefern:

- Abgrenzung städtischer Bereiche bzw. thematischer Handlungsfelder, in denen Lärminderungsplanung besonders dringlich ist,
- Erörterung und Diskussion von Vorschlägen zur Lärminderungsplanung für abgegrenzte Bereiche sowie
- interdisziplinäre Hinweise zur optimierten Umsetzung von Maßnahmen durch Abstimmung in Haushaltsplanberatungen, politischen Beschlüssen etc.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist es, wenn die Mitglieder des Arbeitskreises fachlich interessiert sind und Einfluss in der Stadt haben. Mit solchem persönlichen „Gewicht“ können die Realisierungschancen der Lärminderung wesentlich gesteigert werden.

Die moderierten Arbeitskreissitzungen fanden in einem etwa 6-wöchigen Rhythmus statt. Zu den Aufgaben des moderierenden Fachgutachters gehörte die Vermittlung bei Konflikten unter Einbringung eigener Ideen und Konzepte. Zur sachlichen Klärung von diskutierten Fragen wurden zwischen den Terminen des Arbeitskreises gutachterliche Fachbeiträge erarbeitet. Den Abschluss der Gesprächsrunden bildeten jeweils Ergebnisprotokolle, die eine Dokumentation des Erörterungsprozesses erlauben.

Sitzungen des AK Lärminderungsplanung	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	02. Mai 2000	20. Juni 2000	19. Sep. 2000	12. Dez. 2000	19. Feb. 2001	27. März 2001	08. Mai 2001	12. Juni 2001	10. Juli 2001	26. Feb. 2002	24. Apr. 2002
Klärung der Aufgabenstellung d. Arbeitskreises	■										
Maßnahmen Friedrich-Loeffler-Straße		■	■	■	■			■	■		
Autofreier Tag 2000/2001		■							■		
Wechsel der Ämter-Zuständigkeiten			■								
Lkw-Routenkonzept			■					■		■	
Schwerpunktsetzung der Maßnahmen			■								
Koordination mit der AG Stadtmarketing			■	■	■		■				
Maßnahmen Radverkehr Bahnhofstraße etc.				■	■	■					
Bahnparallele Entlastungsstraße				■							
Haushaltsplanung und -finanzierung					■		■				
Rahmenplan Schönewalde I					■	■		■			
Interministerieller AK					■	■					
Gutachten „Akustische Auswirkungen ...“							■				
Öffentlichkeitsarbeit Bahnhofstraße								■	■		
Radverkehr Anklamer Straße								■	■		
Entwurf und Beratung Abschlussbericht										■	
Abschlussbericht im Umweltausschuss											■

Abb. 6: In elf Sitzungsterminen wurden alle relevanten Themenschwerpunkte systematisch bearbeitet.

### 4.3 Zusammenarbeit mit anderen Behörden und Einrichtungen

Oft kann eine Verbesserung der Lärmsituation nur durch sich ergänzende und aufeinander abgestimmte Maßnahmen unterschiedlicher Baulastträger erreicht werden. Deshalb ist – über die Abstimmung innerhalb der Kommune hinaus – eine Koordination zwischen den verschiedenen betroffenen Verwaltungen und Baulastträgern erforderlich. Diese Koordinierungsaufgabe muss ebenfalls im Rahmen der Lärminderungsplanung geleistet werden.

Neben den kommunalen Ämtern können beteiligt werden:

- zuständige Fachbehörden
- Straßenbauamt
- Staatliches Amt für Umwelt und Naturschutz / Immissionsschutz
- Landkreise
- (private) Baulastträger
- Deutsche Bahn AG bzw. andere Bahnbetreiber (z. B. Usedomer Bäderbahn UBB).

# Tagesordnung zum AK Lärminderungsplanung

- ▶ **Protokollanmerkungen**
- ▶ **Sachstand Friedrich-Loeffler-Straße**
- ▶ **Maßnahmekonzept Schönwalde**
- ▶ **Fortentwicklung Beschilderungssystematik /SV-Routennetzkonzeption**
- ▶ **Radweg, Radverkehrssituation Anklamer Straße**
- ▶ **Öffentlichkeitsarbeit/Anforderungen an ein Faltblatt Bahnhofstraße**
- ▶ **Haushaltsplanung**
- ▶ **Verschiedenes**

**PGT**



Abb. 7: Moderation und gute Vorbereitung beschleunigen den Diskussions- und Entscheidungsprozess im Arbeitskreis Lärminderungsplanung

## 4.4 Erfolgsfaktoren für die Umsetzung

Lärminderungsplanung kann nur funktionieren, wenn alle Beteiligten aktiv nach Möglichkeiten zur Lärminderung suchen, eigenständige Lösungsvorschläge in die Arbeitsgruppe einbringen und gemeinsam nach Kompromissen bzw. Alternativen suchen. Die Bereitschaft, auch neue und bisher ungewohnte Maßnahmen – z. B. in einem zeitlich befristeten Versuch – auszuprobieren, sollte vorhanden sein.

Für eine erfolgreiche Lärminderungsplanung sind folgende Faktoren entscheidend:

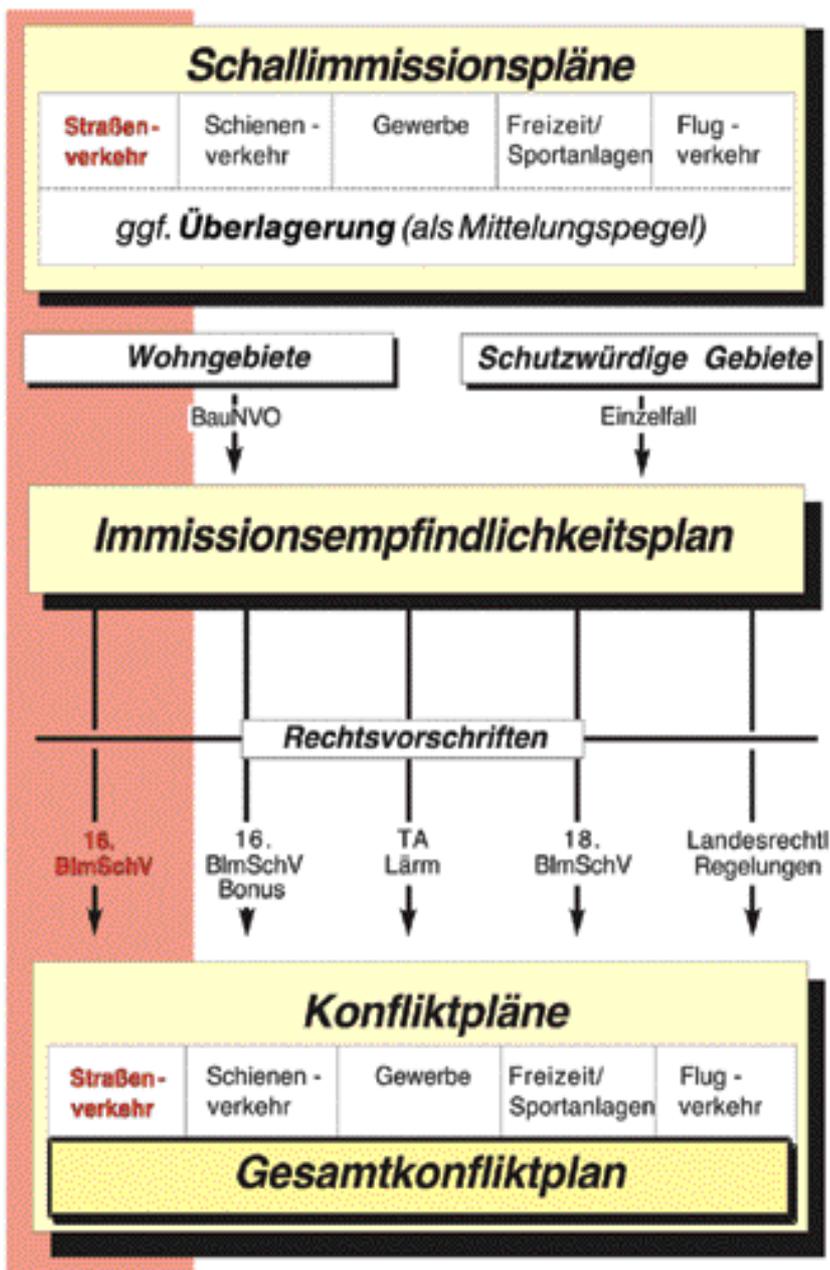
- Alle beteiligten Ämter und Personen müssen einer Maßnahme die gleiche Dringlichkeit bzw. Realisierungschance einräumen. Dazu sind oft langwierige Diskussionen erforderlich.

- Wenn es darum geht, Verantwortung für Entscheidungshandeln zu übernehmen, ist ein Konkurrenzdenken zwischen den Beteiligten zu überwinden. Vertrauensbildung ist oberstes Ziel.
- Die externe Moderation durch einen unabhängigen, fachlich versierten Gutachter schafft ein Klima, in dem vorurteilsfrei auf die Fragen und Belange der Beteiligten eingegangen werden kann.
- Ein Wechsel der beteiligten Personen sowie eine fehlende Durchsetzungskraft innerhalb des eigenen Amtes würden den Umsetzungsprozess erschweren.
- Das Heranziehen von Beispielen aus anderen Kommunen und Bundesländern ermöglicht die Akzeptanz ungewohnter Lösungsansätze: „Der Prophet gilt nichts im eigenen Land“!

- Politiker/-innen und sonstige Vertreter/-innen außerhalb der Verwaltung sind persönlich und direkt zum Arbeitskreis einzuladen. Die Termine sollten außerhalb der Arbeitszeiten stattfinden. Politiker/innen arbeiten ehrenamtlich. Die Termine der einzelnen Sitzungen sollten langfristig festgelegt und die Einladungen möglichst frühzeitig versandt werden.
- Eine Verzahnung mit anderen Arbeitskreisen, z. B. zur AGENDA 21, ist vorzunehmen.

# 5. Ämterübergreifende Abstimmung über die Planwerke zur Bestandsaufnahme und Bewertung – Schritt 1 –

## 5.1 Schallimmissions- und Immissionsempfindlichkeitsplan



Die Karten „Schallimmissionsplan“, „Immissionsempfindlichkeitsplan“ und „Konfliktplan“ bilden die Basis für die Lärminderungsplanung. Die Erstellung dieser Planwerke ist durch Ländererlasse geregelt und richtet sich nach einem weitgehend standardisierten Verfahren (Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des § 47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Anleitung zur Aufstellung von Lärminderungsplänen) vom 15. März 1995; Amtsblatt Mecklenburg-Vorpommern 1995, Nr. 14, S. 337). Fachliche Unterstützung und Beratung bei der Aufstellung solcher Pläne gibt das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG). Je nach Haushaltslage kann auch eine finanzielle Förderung erfolgen. Die Abbildung 8 zeigt eine Übersicht der Planwerke der Bestandsaufnahme für die verschiedenen Lärmursachen.

Die Planwerke zur Erfassung der schädlichen Umwelteinwirkungen wurden durch das Umweltamt der Hansestadt Greifswald erarbeitet. Die Ausschnitte aus dem Schallimmissionsplan für das Gebiet der Altstadt Greifswald (siehe Abbildung 9 mit den Tagwerten und Abbildung 10 mit den Nachtwerten) verdeutlichen die erhebliche Lärmbelastung durch den Straßenverkehr auf der, die Kernstadt umschließenden Ringstraße (Bahnhofstraße und Hansering) und auf den innerstädtischen Erschließungsstraßen (Friedrich-Loeffler-Straße, Fleischerstraße).

Abb. 8: Für die verschiedenen Lärmverursacher gibt es unterschiedliche Rechtsvorschriften zur Aufstellung der Planwerke.

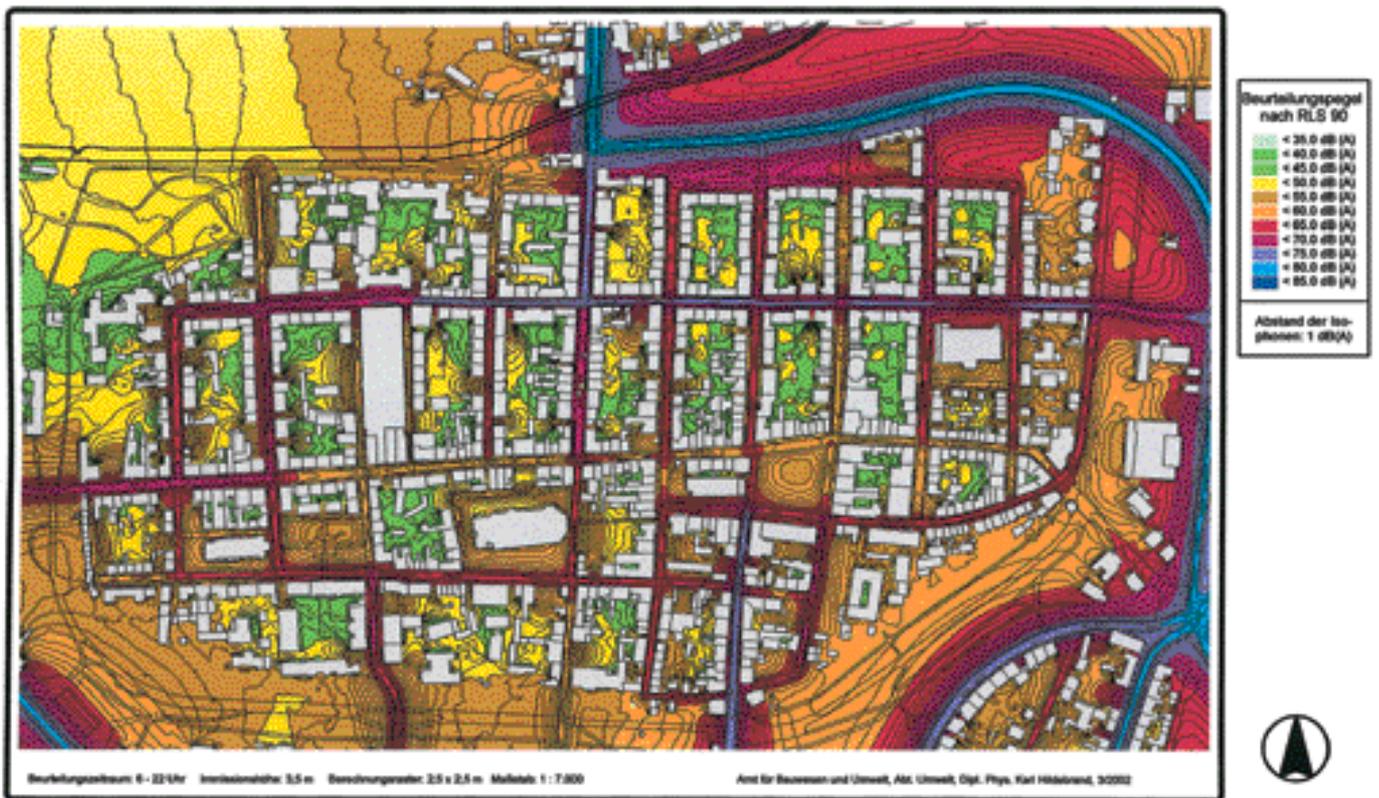
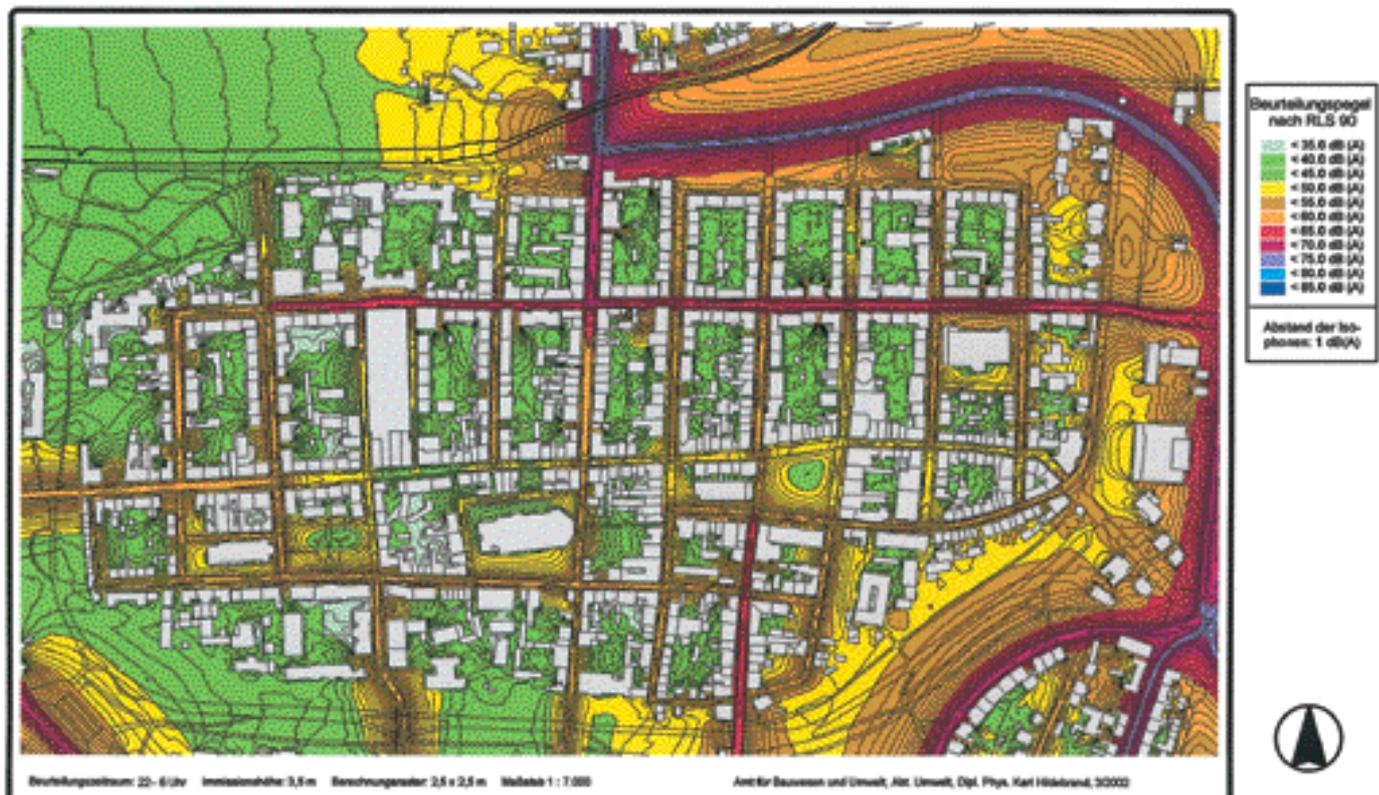


Abb. 9 & Abb. 10: Der Ausschnitt aus dem Schallimmissionsplan für das Gebiet der Altstadt Greifswald zeigt die erhebliche Lärmbelastung durch den Straßenverkehr auf der die Kernstadt umschließenden Ringstraße und auf den innerstädtischen Erschließungsstraßen. Obere Karte: Tagwerte, untere Karte: Nachtwerte



## 5.2 Umgang mit dem Konfliktplan

Am Ende der Planbearbeitung steht ein sogenannter Konfliktplan, der eine Übersicht über die aus akustischer Sicht problematischen Bereiche bietet, in denen eine Lärmminde-  
rungsplanung durchgeführt werden sollte. Die unterschiedlichen Klassen der Überschreitung lassen dabei ein differenziertes Bild der Lärmbe-  
lastung entstehen. Sie berücksichtigen die tatsächlichen Nutzungen (nach

Baunutzungsverordnung), aber nicht die tatsächlichen Verhältnisse in den verlärmten Räumen. Daher ist eine vertiefende Betrachtung erforderlich. Die genaue Bewertung der Konfliktpläne wird als sog. Betroffenheitsana-  
lyse bezeichnet. Es stehen unter-  
schiedliche Verfahren zur Verfügung: Verfahren, die eine quasi mathema-  
tische „Verschneidung“ von Lärmü-  
berschreitung, betroffenen Einwoh-

nern und Quadratmetern Nutzfläche für jeden Straßenabschnitt errechnen, sowie Verfahren, die in relativen, für die jeweiligen Unters-  
uchungsräume entwickelten Bewertungsklassen städtebauliche Qualität, Wohndichte und Straßen-  
raumsituation bewerten. Durch Überlagerung wird daraus eine ver-  
feinerte Beurteilung der Dringlich-  
keiten ermöglicht.

Abb. 11: Der Konfliktplan Straßenverkehr zeigt die Konfliktüberschreitung in der Altstadt bei Tag.



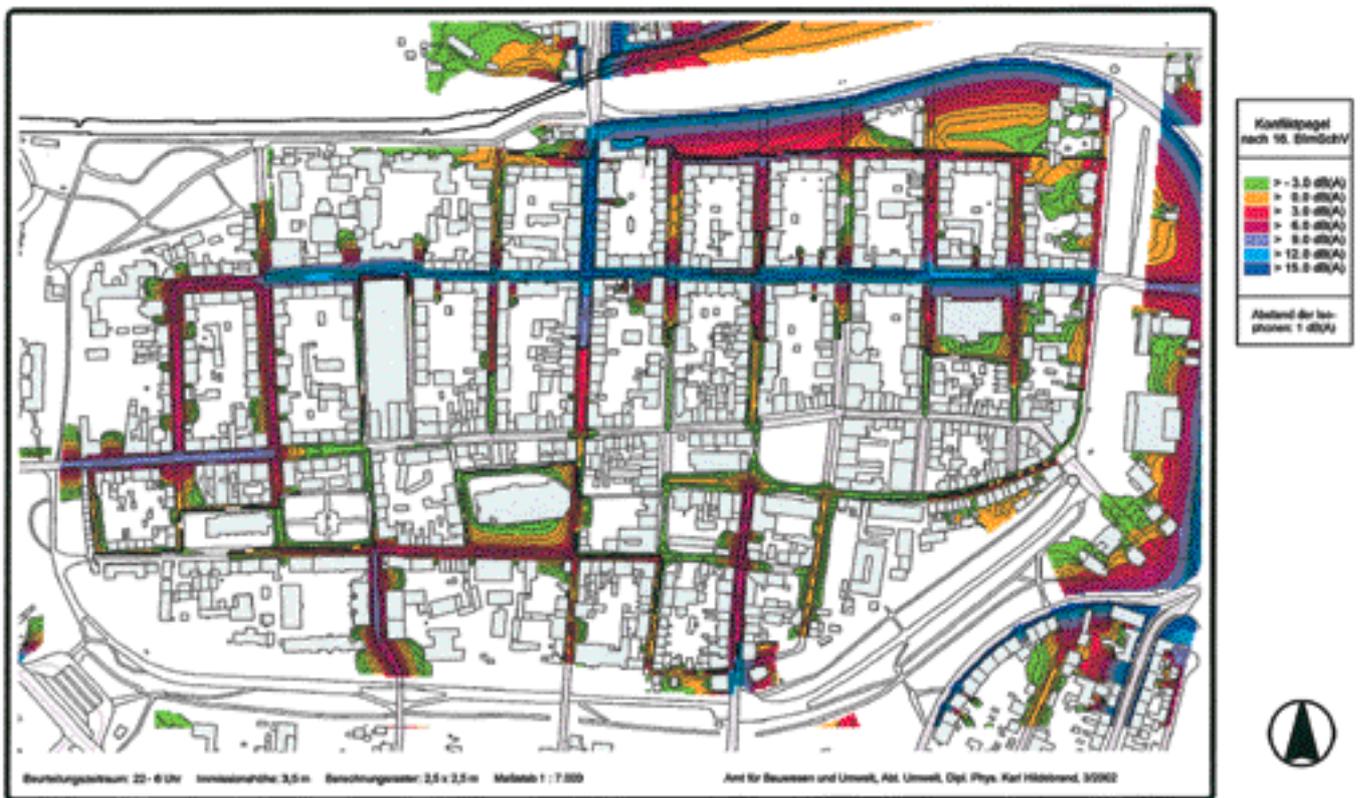


Abb. 12: Der Konfliktplan Straßenverkehr zeigt die Konfliktüberschreitung in der Altstadt bei Nacht.

Die Hansestadt hat auf Grund der großen Anzahl von Straßen, die eine starke Überschreitung der Grenzwerte für den Straßenverkehr aufweisen, eine Differenzierung nach Dringlichkeit vorgenommen. Anstatt kosten- und zeitaufwendige Bewertungsverfahren durchzuführen, deren Ergebnisse nicht zielführender sind, wurde im „Arbeitskreis Lärm-minderungsplanung“ die Einschätzung der Dringlichkeit mittels einfacher Kriterien vorgenommen:

#### Konfliktüberschreitung an der Fassade

Der Konfliktplan zeigt in 3-Dezibel-Schritten die Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte. Maßgebend ist der Lärmpegel direkt vor der Gebäudefassade. Eine Erhöhung um 3 dB(A) entspricht einer Verdoppelung des Schallereignisses. Die Konfliktüberschreitung für den Bereich der Greifswalder Innenstadt ist in der Abbildung 13 dargestellt.

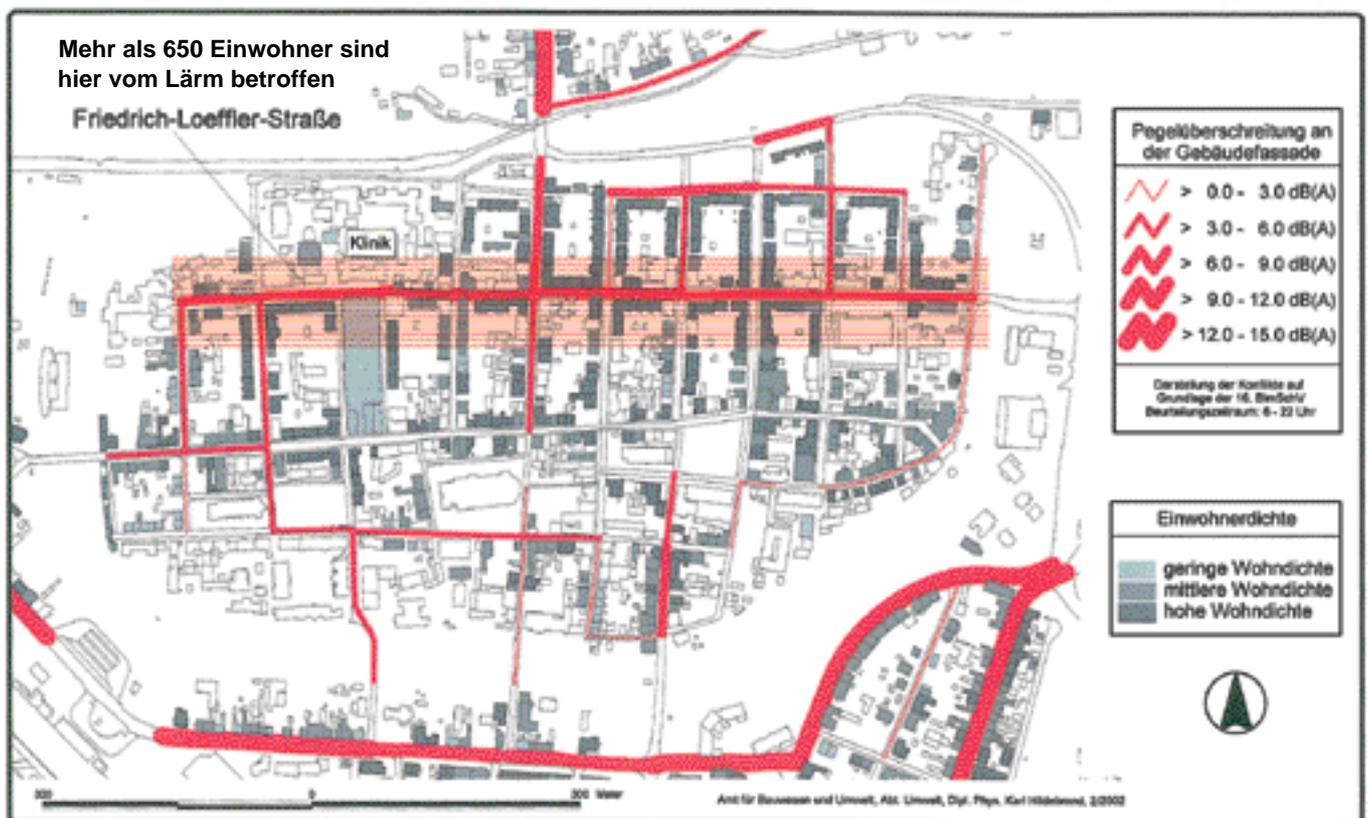


Abb. 13: Wohndichte und Pegelüberschreitung an den Gebäudefassaden

### Wohndichte

Eine eingehende Überprüfung der Dringlichkeiten erfolgte durch Abstimmung mit den politischen Vertreter/-innen des Arbeitskreises, die Beschwerden über die Lärmbelastung der Bevölkerung zusammengetragen haben. Dabei wurde zusätzlich zu den Überschreitungsklassen des Konfliktplanes ein Abgleich mit der tatsächlichen Einwohnerdichte durchgeführt.

Die Anzahl der Personen, die einer bestimmten Lärmbelastung ausgesetzt

sind, differiert teilweise erheblich.

Für die einzelnen Konfliktschwerpunkte (Straßenabschnitte) wurde die Anzahl der betreffenden Anwohner ermittelt. Für den Bereich der Greifswalder Innenstadt ist in der Abbildung 13 exemplarisch die Einwohnerdichte dargestellt. Mehr als 650 Personen wohnen beispielsweise direkt an der Friedrich-Löffler-Straße.

### Realisierungschancen

Die Maßnahmen zur Lärminderung sollten möglichst schnell realisiert

werden. Daher erfolgte im Arbeitskreis zusätzlich eine Einschätzung bezüglich der Realisierungschancen möglicher lärmindernder Maßnahmen. Ausgesucht wurden zunächst Konfliktbereiche, in denen die Umsetzung kurzfristig realisierbarer Maßnahmen Erfolg versprechend ist. Die Vorgehensweise der Hansestadt Greifswald spart Geld, da mit vergleichsweise geringem Aufwand gute Ergebnisse erzielt werden.

## 6. Überprüfung aller Planungen und Maßnahmen auf ihr Lärminderungspotenzial – Schritt 2 –

Eine Vielzahl bereits abgestimmter Planungen sowie die Ziele der Stadtentwicklung, die beispielsweise im Flächennutzungsplan und in den Rahmenplänen festgehalten sind, haben bereits Auswirkungen auf die zukünftige Lärmsituation. Daher ist es erforderlich, diese Auswirkungen zu überprüfen und ihre Wirkung abzuschätzen. Darzustellen sind:

- die sich aus vorhandenen Planwerken der Stadt ergebenden Notwendigkeiten für Ergänzungsmaßnahmen,
- Bereiche, in denen bereits Maßnahmen umgesetzt werden und für die somit keine Lärminderungsplanung mehr aufzustellen ist.

Die Abschätzung der Auswirkungen von bereits vorhandenen Planungen und Maßnahmenprogrammen erfolgt zweckmäßigerweise zunächst auf der Basis der im Flächennutzungsplan dargestellten Gesamtentwicklung sowie einzelner relevanter Planwerke.

In der Hansestadt Greifswald sind die Rahmenbedingungen typisch für viele Städte und Gemeinden Mecklenburg-Vorpommerns:

- insgesamt eher stagnierende Bevölkerungsentwicklung,
- bereits erfolgte Anstöße für entscheidende Entwicklungsprojekte wie z. B. Universitätsneubau, Kliniken, Bebauung der Hafenvorstadt ,
- Erwartung positiver Auswirkungen auf die Lärmsituation durch den Bau der Ortsumgehung (B 96/B 109), deren 1. Abschnitt eröffnet ist und deren 2. Abschnitt bis zum Jahr 2004 fertiggestellt wird,
- Lärminderungspotenzial durch eine Verlagerung von Lkw-Verkehren aus dem Stadtgebiet.

Ergänzende Maßnahmen sind notwendig, um lärmindernde Wirkungen zu verstärken:

### Maßnahmen im Straßenverkehr

- Aufbauend auf den vorhandenen Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Greifswald soll eine Erweiterung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung umgesetzt werden. Ergänzend soll eine Umstellung der innerstädtischen Wegweisung erfolgen, damit zukünftig besonders störender Lkw-Verkehr innerstädtische Ziele auf geeigneten, möglichst lärmunempfindlichen Routen erreicht.
- Die in der Hansestadt Greifswald vorhandene Parkraumbewirtschaftung soll die Attraktivität der Innenstadt erhöhen. Eine sogenannte „zielreine“ Anfahrt der Parkplätze auf möglichst kurzen Wegen wird

angestrebt. Parkraumsteuerung soll aber auch dahingehend durchgeführt werden, den Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu fördern. Dies hätte verkehrsreduzierende und damit lärmindernde Effekte zur Folge.

### Maßnahmen für den Radverkehr

Radverkehrsfördermaßnahmen, die zu einer noch höheren Radnutzung beitragen und somit indirekt die motorisierten Fahrten mindern, sind ein wichtiges Ziel:

- Durchgängig hochwertige und zügig befahrbare und beschilderte Radrouten sollen schneller umgesetzt werden. Der steigende Anteil

des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bedarf einer angemessenen Verkehrsführung auf anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen.

- Mittelpunkt und „Motor“ konsequenter Radverkehrsförderung soll ein zu gründender „Arbeitskreis Radverkehr“ sein, der Ziele, Inhalte und Programme zum Radverkehr entwickelt und Akteure für die Umsetzung wirbt.
- Durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit soll ein radverkehrsfreundliches Klima geschaffen werden.

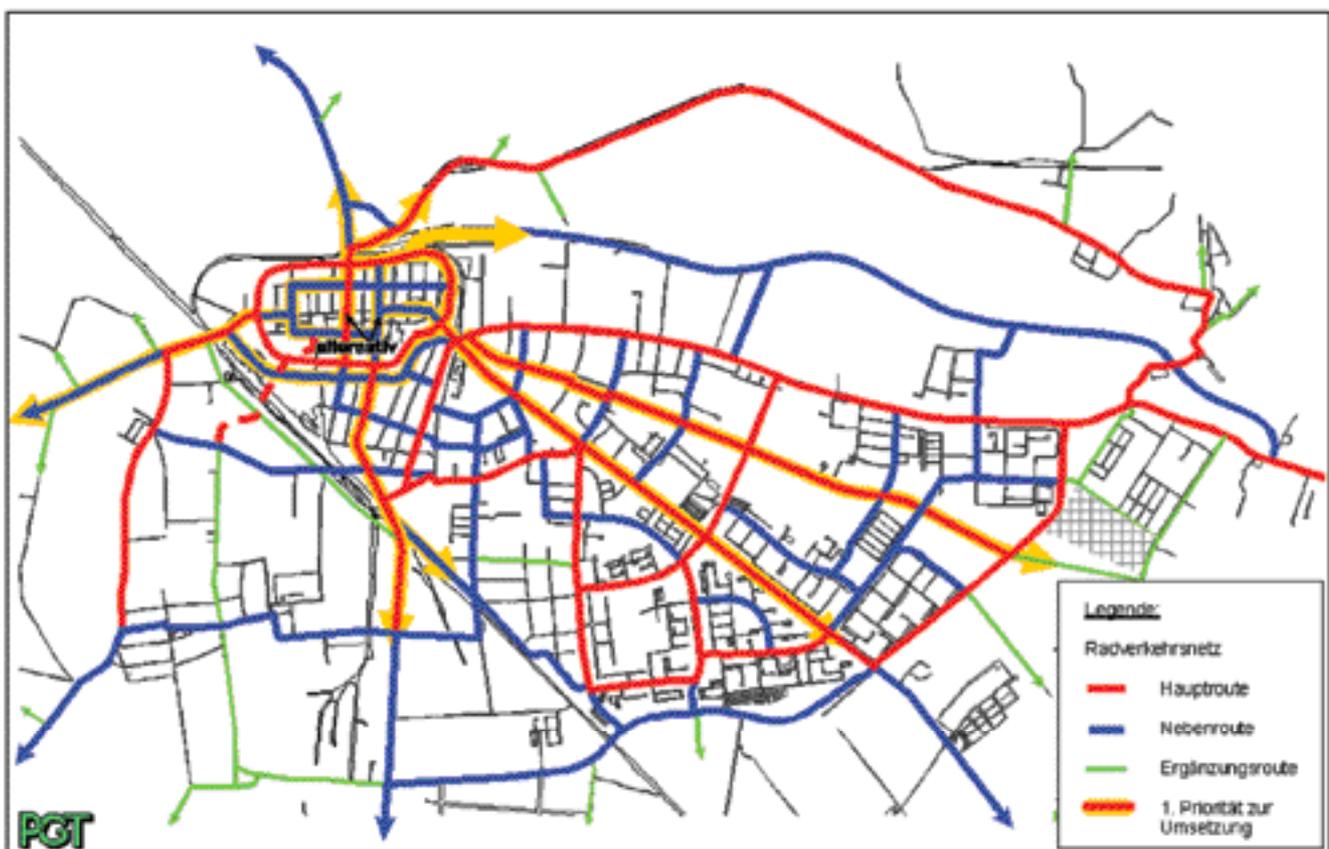


Abb. 14: Für das gesamte Stadtgebiet ist ein differenziertes Radverkehrsnetz konzipiert worden. Die Hauptrouten sollen ausgebaut und beschildert werden.

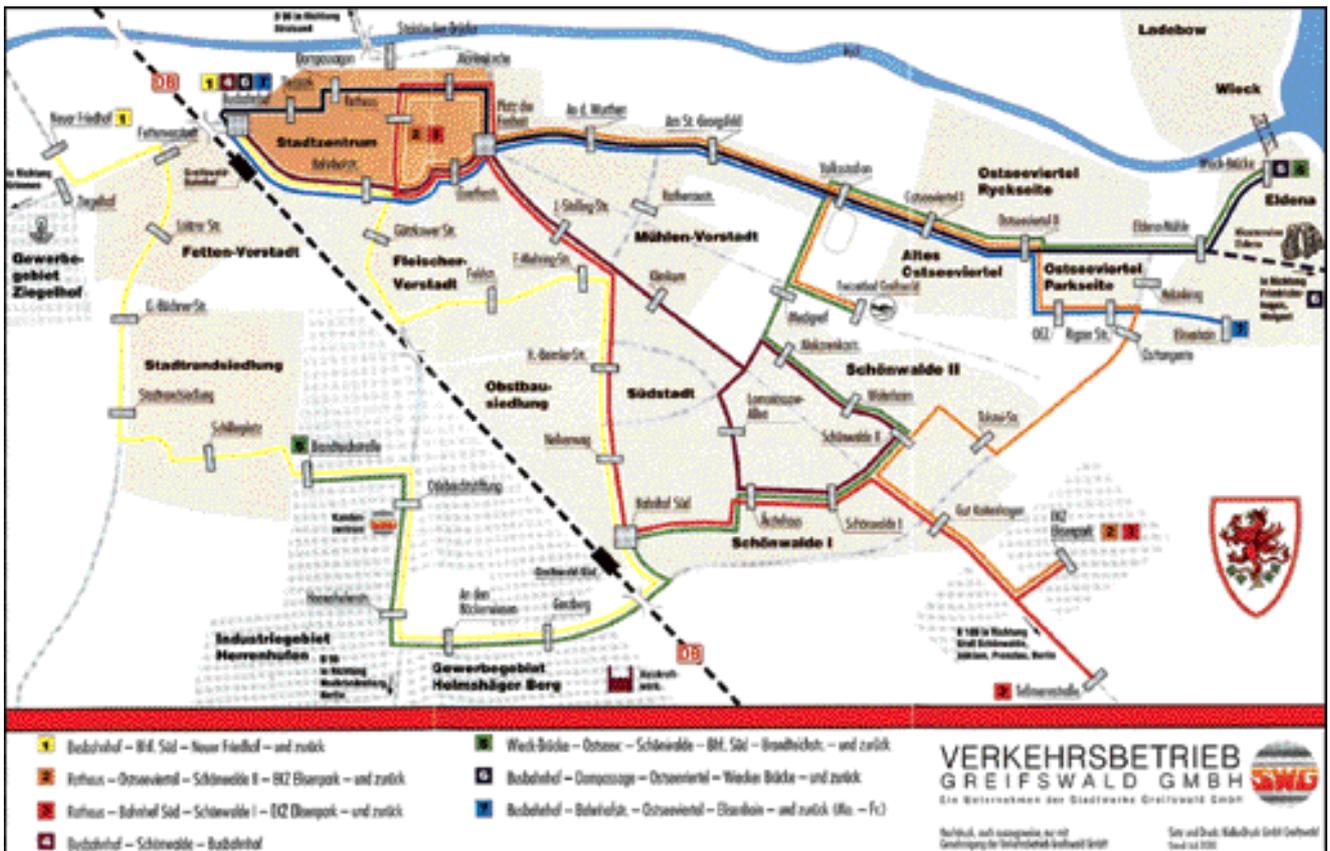


Abb. 15: Klar strukturiertes Stadtbusnetz für die Hansestadt Greifswald

### Maßnahmen für den ÖPNV

Die Hansestadt Greifswald verfügt über ein über lange Jahre entwickeltes Stadtbussystem, welches noch verbessert werden kann. Besondere Bedeutung für die Erhöhung der Attraktivität für die Fahrgäste hatten die Straffung des Liniennetzes und die Reduzierung von früher 15 auf nunmehr 7 Linien (siehe Abbildung 15).

Weiterhin angestrebt wird:

- Mehr Öffentlichkeitsarbeit und Marketing: Erst wenn auch für Gelegenheitsnutzer/-innen genügend einfache Informationen zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung stehen, steigen die Chancen einer stärkeren Nutzung des Nahverkehrs und somit für ein Umsteigen vom eigenen Kfz auf den Bus.
  - Bessere Koordination zwischen den Verkehrsträgern Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH, Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH, Deutsche Bahn AG, UBB u. a.
- Die Grenzen einer weiteren Ausweitung des Busverkehrs in der Hansestadt Greifswald sind jedoch wegen der damit verbundenen erheblichen Kosten sehr eng gesetzt.



### Verbesserung durch verschiedene Einzelmaßnahmen

Die Hansestadt Greifswald plant beispielsweise eine bahnparallele Entlastungsstraße mit Bahnunterführung südöstlich des Bahnhofs. Die Diskussion dieser Planung im AK Lärmmin- derungsplanung erbrachte Vorschläge zur Optimierung der Situation. Die Radverkehrsanlagen werden nunmehr verbessert und mit einem sehr glatten,

„skaterfähigen“ Belag versehen (Asphalt bzw. Verlegung von Steinen ohne Fase). Eine drastische Lärmmin- derung für die Gützkower Straße kann durch die nach Realisierung der Maßnahme mögliche Schließung des Bahnübergangs erzielt werden.

# 7. Aufstellung des Lärminderungsplanes – Schritt 3 –

## 7.1 Das Lärminderungsprogramm

Die Überprüfung bereits geplanter Maßnahmen in der Hansestadt Greifswald zeigt, dass zahlreiche weitere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Minderung des Lärms zu erreichen.

Maßnahmen werden gesucht, die

- stadtweit mittel- bis langfristig sowie
- straßenbezogen kurzfristig zur Lärminderung beitragen.

Relevant für eine Lärminderung aus gesamtstädtischer Sicht sind vor allem Maßnahmen, die der Reduzierung des Straßenverkehrs dienen. Innerhalb des AK Lärminderungsplanung wurden dazu zahlreiche konkrete Maßnahmen vorbereitet. Die räumlichen Schwerpunkte von Maßnahmen zur Lärminderung im gesamten Stadtgebiet sind im Lärminderungsprogramm der Hansestadt Greifswald beschlossen worden.

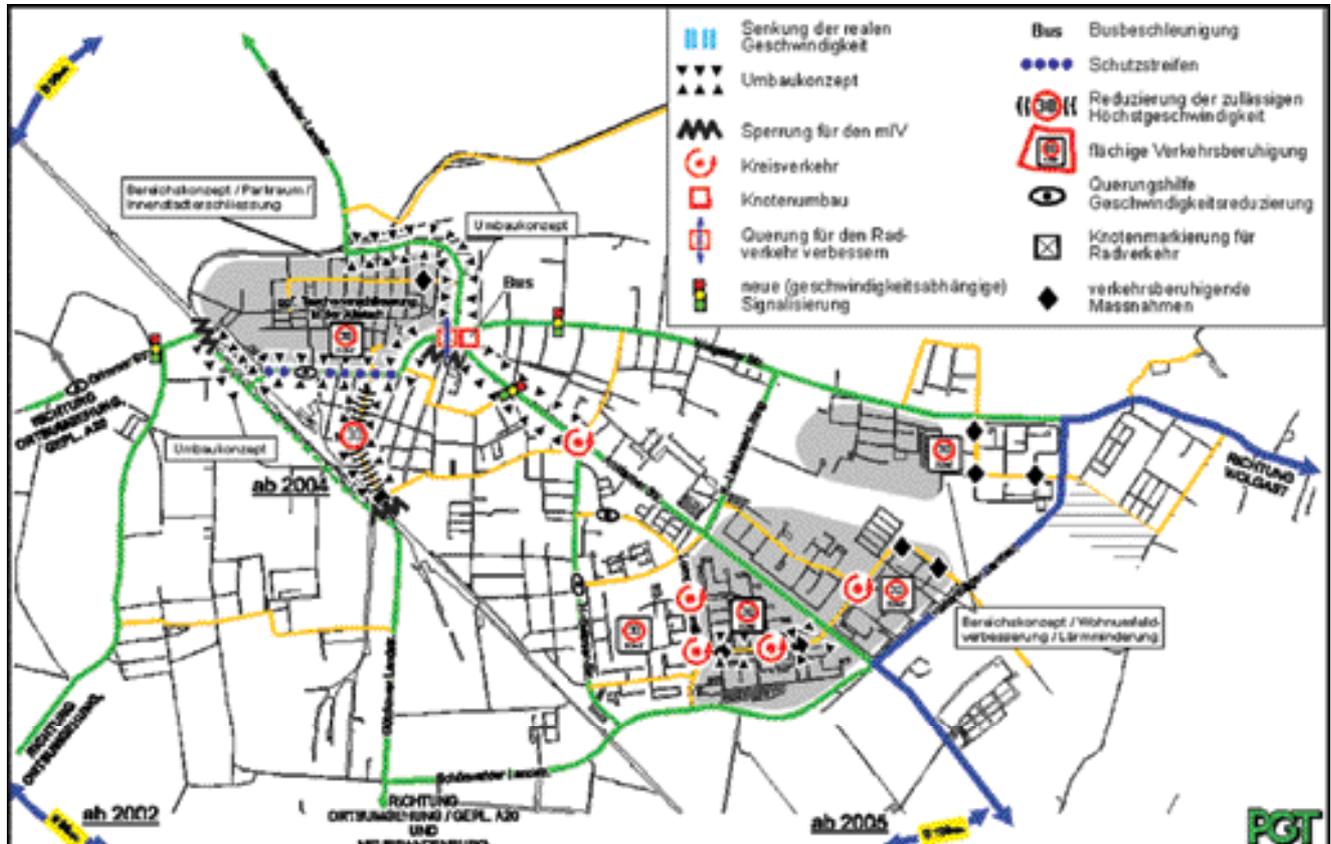


Abb. 16: Das Lärminderungsprogramm der Hansestadt Greifswald enthält Maßnahmenvorschläge im ganzen Stadtgebiet

## 7.2 Maßnahmen zur Radverkehrsförderung

In der Hansestadt Greifswald besteht eine lange Radverkehrstradition. Allerdings ist in der Vergangenheit der Radverkehr nicht so konsequent gefördert worden, wie dies für eine weitere Steigerung des Radfahnteils erforderlich wäre. Die Verbesserung für den Radfahr- und Fußgängerverkehr nimmt deshalb einen weiten Raum bei den Vorschlägen zur Lärminderungsplanung ein. Jede einzelne Maßnahme trägt zur Lärminderung bei. Auf Grund des angestrebten Maßnahmenbündels

wird insgesamt die Bereitschaft zum Umstieg auf das Fahrrad erhöht und damit der Anteil lärmzeugender Fahrten mit dem Auto verringert.

### **Beispiel Radverkehrsachse Bahnhofstraße/ Goethestraße: Verbesserungen für den Radverkehr in einer Hauptverkehrsstraße**



Bahnhofstraße und Goethestraße bilden eine wichtige Achse im Radverkehrsnetz der Hansestadt. Über diesen Straßenzug sind die östlichen und südöstlichen Stadtteile an den Hauptbahnhof sowie an den westlich der Bahn gelegenen Teil des Uniklinikums angebunden. Im Bereich des Ernst-Thälmann-Platzes befindet sich außerdem ein Gymnasium.

Für die Straßen soll:

- eine Verbesserung der Radverkehrssituation,
- eine Verstärkung des Verkehrsflusses und
- eine Verbesserung der Querungssituation erfolgen.

Dazu sind folgende einfach umzusetzende Maßnahmen vorgesehen (siehe Abbildung 17):

- Radfahrstreifen, die auf die Straße aufgebracht werden und von Kfz nicht überfahren werden dürfen,
- Radschutzstreifen, die von Kfz nur in Ausnahmefällen befahren werden dürfen,
- zusätzliche Mittelinsel als Querungshilfe an einer von vielen Radfahrern und Fußgängern in der Bahnhofstraße genutzten Stelle.

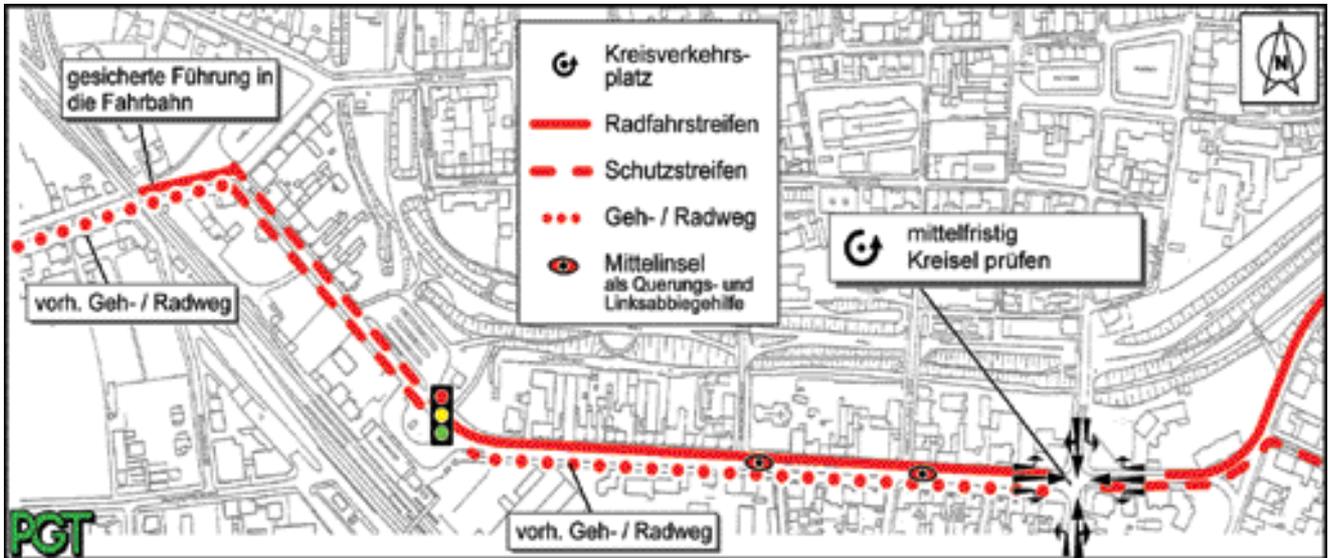


Abb. 17: Maßnahmekonzept für die wichtige Radverkehrsachse Bahnhofstraße

Die lärmreduzierende Wirkung der geplanten Verbesserungen der Radverkehrssituation beruhen auf:

- einer Änderung des Fahrprofil mit der Folge der Verlangsamung und Verstetigung der Kfz-Geschwindigkeiten sowie
- einem größeren Abstand der Kfz-Fahrbahn zur Randbebauung.

Die Maßnahme dient gleichzeitig auch der Verkehrssicherheit.

Die durch das Angebot für den Radverkehr verbesserten Bedingungen tragen mittelfristig zu einer Erhöhung des Radfahranteils („modal split“) bei, was zu einer weiteren Reduktion der Lärmemissionen in diesen beiden Straßen führt.

Eine sofortige Umsetzung der Maßnahmen konnte nicht erfolgen, da die erforderlichen finanziellen Mittel vom Grünflächen- und Tiefbauamt nicht aufgebracht werden konnten. Im Haushalt 2002 werden diese Mittel aber bereit gestellt.

Die Umsetzung des Konzeptes soll mit einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Pressegespräche, Faltblatt) und vor allen Dingen mit einer Vorabinformation der Ausschüsse, durchgeführt werden. Für die in der Bahnhofstraße geplanten Maßnahmen ist ein entsprechendes Faltblatt konzipiert worden (siehe Abbildung 25).

Durch die Abstimmung im „Arbeitskreis Lärminderungsplanung“ konnten bei der Planung der Radverkehrsachse Bahnhofstraße/Goethestraße,

- die Planskizzen sorgfältig geprüft,
- notwendige ergänzende Untersu-

chungen initiiert (Knotengestaltung) sowie

- eine frühzeitige Akzeptanz „neuer“ Maßnahmen zur Radverkehrsförderung erreicht werden.

Das Maßnahmekonzept zur Verbesserung des Radverkehrs in der Bahnhofstraße/Goethestraße zeigt, dass innerhalb eines durchgängigen Routenbezugs schon durch einfache Maßnahmen mit vergleichsweise geringen Kosten Erfolge erzielt werden können, die das Radfahr-Image positiv beeinflussen und zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens beitragen.

## 7.3 Verkehrsberuhigung Friedrich-Loeffler-Straße – eine innerstädtische Haupterschließungsstraße

Die Innenstadt der Hansestadt Greifswald wies bis 1997 noch einen hohen Anteil von Durchgangsverkehren sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung auf. Durch die veränderte Erschließung im Zuge des Ausbaus der Fußgängerzone Lange Straße konnte der Nord-Süd-Verkehr vergleichsweise wirksam unterbunden werden.

Nach Unterbindung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt (Fischmarkt und Steinbecker Straße/Lutherstraße durch Ausbau des „Boulevards“ bekam die Friedrich-Loeffler-Straße aber noch eine größere Bedeutung für die Erschließung der nördlichen Innenstadt. Durch den Bau der Dompassage und ihre verkehrliche Anbindung einschließlich Tiefgarage an die Friedrich-Loeffler-Straße hat der Kfz-Verkehr dort deutlich zugenommen. Die Verkehrsmenge



beträgt zwischen 7.200 und 9.000 Kfz/24 h und stellt eine Lärmbelastung dar, die in dem unmittelbar angrenzenden innerstädtischen Wohn-

quartier und anderer schutzwürdiger Nutzungen wie den dort befindlichen Kliniken zu erheblichen Konflikten führt.



Abb. 18: Maßnahmekonzept Friedrich-Loeffler-Straße

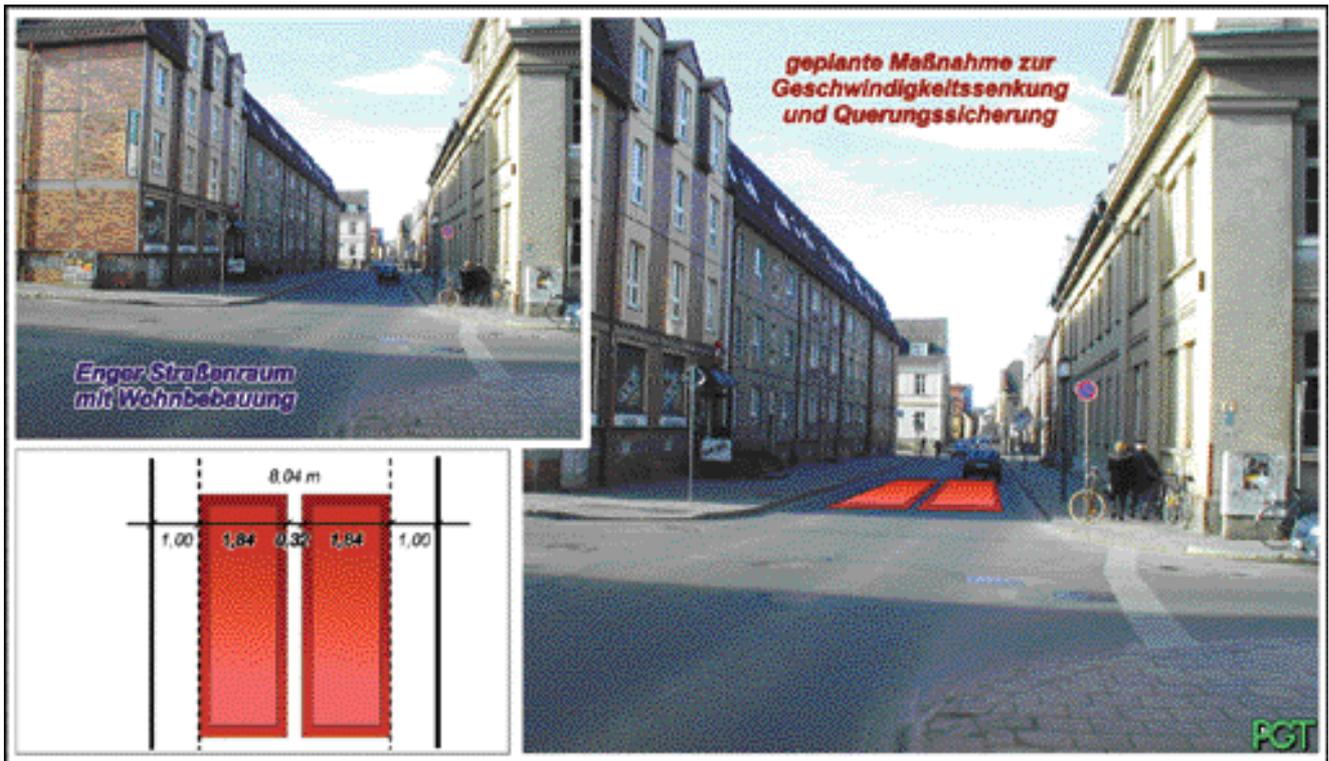


Abb. 19: Fotomontage Friedrich-Loeffler-Straße

Im Arbeitskreis Lärminderungsplanung wurden die Zielsetzungen des Lärminderungsplanes für den vielfältig genutzten Straßenraum in der Greifswalder Innenstadt entwickelt.

Diese sind:

- Querungssicherung Knopfstraße im Zusammenhang mit der Fußwegeverbindung und dem Bau der Fußgängerbrücke über den Ryck,
- weitgehende Entlastung der Friedrich-Loeffler-Straße von durchgehenden Verkehren,
- städtebauliche Aufwertung und Querungssicherung im Zuge der Verbindungswege zum Hafen,
- gesicherte Abwicklung von ÖPNV und von Rettungsfahrzeugen zum Universitätsklinikum sowie
- Sicherung der Erschließung der Innenstadt für Anlieger und Wirtschaftsverkehr durch zielreines Anfahren der einzelnen Schwerpunktparkplätze direkt vom Hanseering aus.

Ausgehend vom Städtebaulichen Rahmenplan als langfristigem Ziel-

konzept wurden im AK Lärminderungsplanung verschiedene Lösungsmöglichkeiten dargestellt und diskutiert (siehe Abbildung 18 und 19). Gesucht wurden Maßnahmen, die Erfolge bezüglich der Lärminderung im Hinblick auf das langfristige Konzept versprechen, aber bereits kurzfristig realisierbar sind.

Zwei aufeinander aufbauende und schrittweise umsetzbare Planungsvorschläge wurden im Arbeitskreis entwickelt. Bei der anschließenden Abstimmung mit Baulasträgern und Klinikum stellte sich heraus, dass bis zur endgültigen Fertigstellung der Ortsumgehung für die Bundesstraße B 96 der weitergehende Vorschlag einer Sperrung der Friedrich-Loeffler-Straße zunächst nicht durchsetzbar ist. Das als Übergangslösung anzustrebende alternative Maßnahmenkonzept beinhaltet nun – bei Beibehaltung des derzeitigen

Verkehrsaufkommens – die Umsetzung punktueller Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zum Lärmschutz:

- Verkehrskontrollen,
- Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr im östlichen Bereich bis etwa Knopfstraße,
- Umgestaltung des Knotenpunktes Schützenstraße bzw. Querung Wallstraße,
- Einbau von busbefahreren Plateaufpflasterungen in enger Folge im mittleren Abschnitt (nach erfolgreichen Versuchsfahrten mit Rettung- und Krankenwagen) sowie
- begleitende Lärmmessungen im Vorher-Nachher-Vergleich.

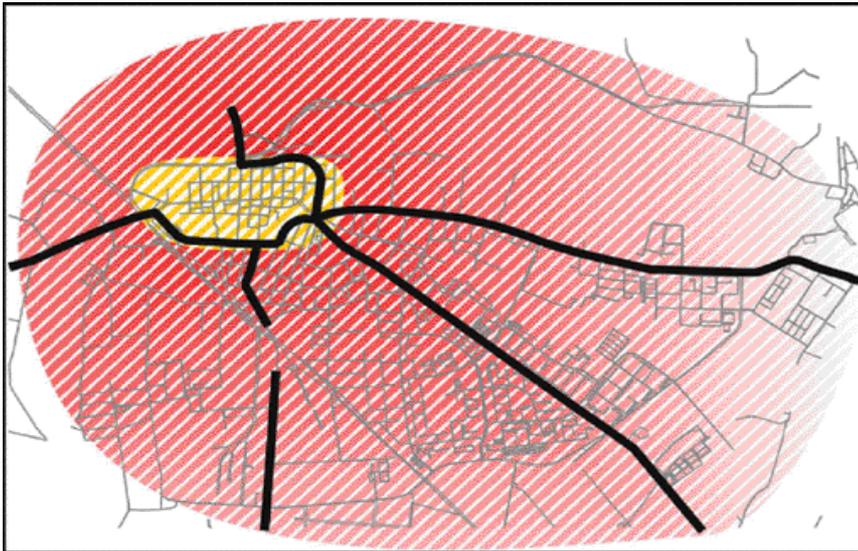
Der Bauausschuss der Hansestadt Greifswald sowie die Ortsteilvertretung Innenstadt haben der vom Arbeitskreis vorgelegten Beschlussvorlage zugestimmt. Nach erfolgter Beteiligung der Universitätsklinik wird das Konzept Anfang 2002 umgesetzt.

Durch die angestrebte Übergangslösung wird sich für mehr als 300 direkte Anwohner, die Intensivstation, die Frauenklinik und weitere indirekt betroffene Anwohner die Situation deutlich verbessern. Spitzenpegel können um bis zu 8 dB(A) gesenkt werden, der Mittelungspegel sinkt um deutlich wahrnehmbare ca. 3 dB(A).

Das Beispiel Friedrich-Loeffler-Straße zeigt, wie durch die stufenweise Verkehrsberuhigung und eine Änderung der Verkehrsführung einer innerstädtischen Erschließungsstraße eine Lärminderung für den Großteil der Greifswalder Innenstadt zu erreichen ist.

Im Arbeitskreis konnte durch die öffentliche Diskussion von Alternativen die planerische Zielsetzung transparent gemacht werden. Auf Grund der geringen Kosten für die Umsetzung der Zwischenlösung erhöhte sich die Realisierungswahrscheinlichkeit für die langfristig angestrebte Maßnahme.

## 7.4 Beispiel Wegweisung und Verkehrslenkung



Die Fertigstellung der Bundesautobahn A20 und der Ortsumgehung im Zuge der B 96/B 109 sowie die Entwicklung einer innerstädtischen bahnparallelen Verbindungsstraße bis voraussichtlich zum Jahr 2005/2006 werden wesentliche Veränderungen im Straßennetz der Hansestadt Greifswald bewirken. Dadurch wird sich für eine Reihe von Straßen eine signifikante Minderung der verkehrsbedingten Lärmsituation ergeben.

Auf den radialen Hauptverkehrsstraßen kann sich der Lkw-Anteil – besonders der nächtliche Lkw-Schwerverkehrsanteil – verringern. Auch tangentielle Straßenverbindungen können entlastet werden.

Da für viele verkehrswichtige Ziele in der Hansestadt Greifswald keine durchgängige Wegweisung vorhanden ist, wurde im Arbeitskreis von Anfang

an über die Notwendigkeit eines Lkw-Routennetzkonzeptes als ein Beitrag zur Lärminderung diskutiert. Die im Zuge der Umgehungsstraße bisher installierte allgemeine Verkehrswegweisung ist für das

Auffinden von innerstädtischen Zielen in der Hansestadt Greifswald nur bedingt geeignet. Auch die Verkehrsführung zur Innenstadt ist auf Grund der verschiedenen radialen Zufahrten für Kunden und Besucher nicht immer verständlich, so dass einzelne Orte nicht gezielt ansteuerbar sind.

Die Änderung der innerstädtischen Wegweisung ist eine stadtweit wirksame Maßnahme, die dazu dient, dass zukünftig speziell die störenden Lkw-Verkehre ihre Ziele auf geeigneten Routen erreichen. Da bei 50 km/h ein Lkw so laut wie etwa 20 Pkw ist, kommt der Verlagerung des Lkw-Verkehrs aus lärmempfindlichen Bereichen ein hohes Lärminderungspotenzial zu (siehe Abbildungen 20 und 21).

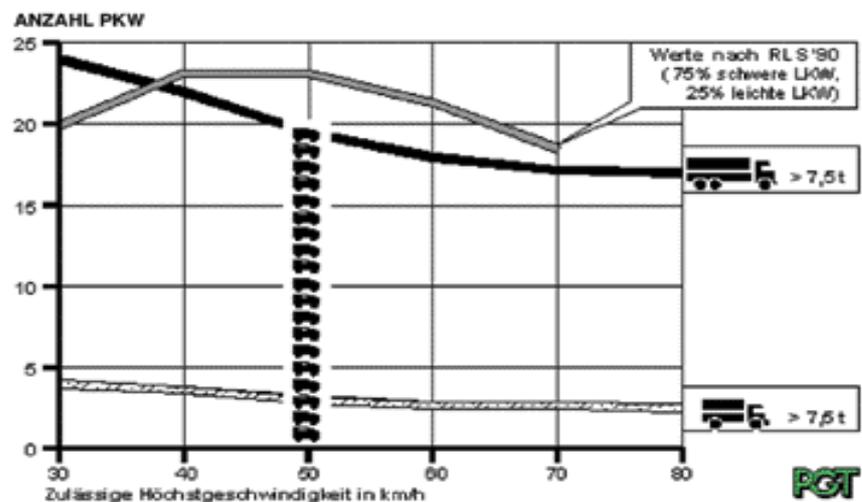


Abb. 20: Bei 50 km/h ist ein Lkw so laut wie etwa 20 Pkw

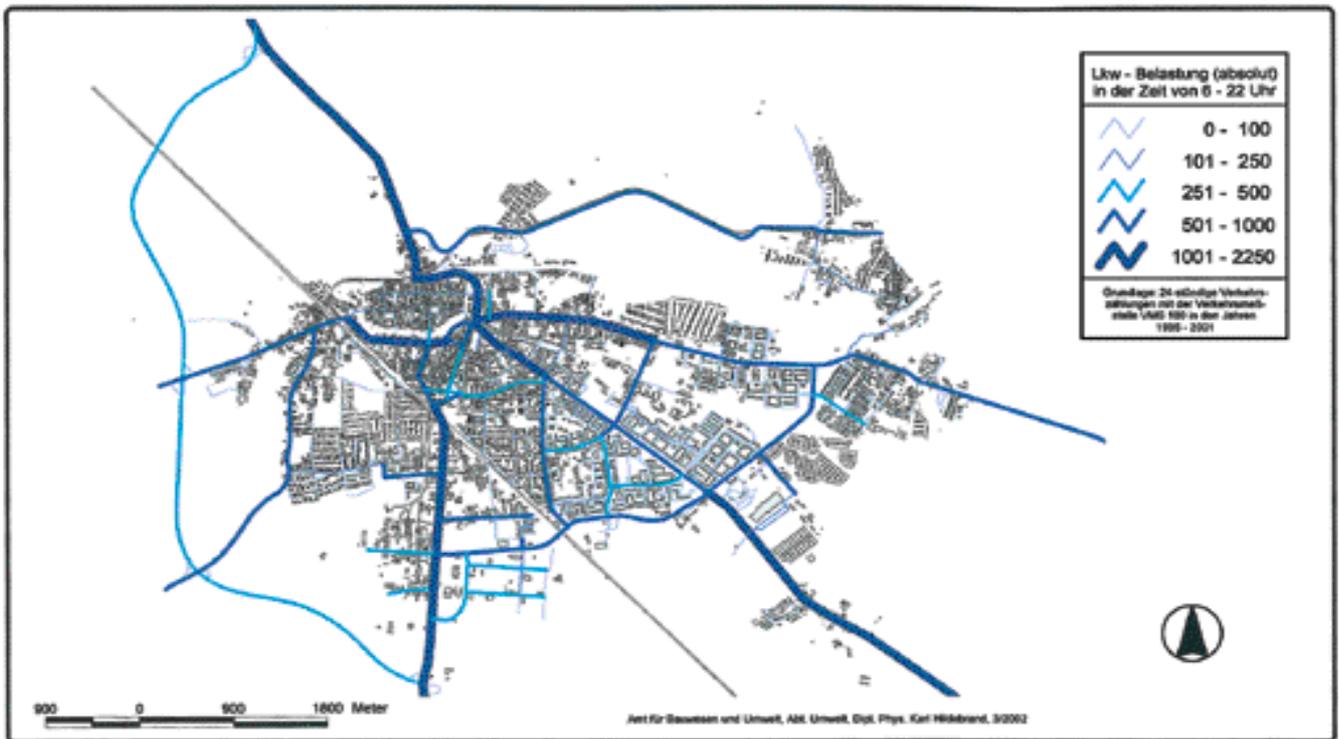
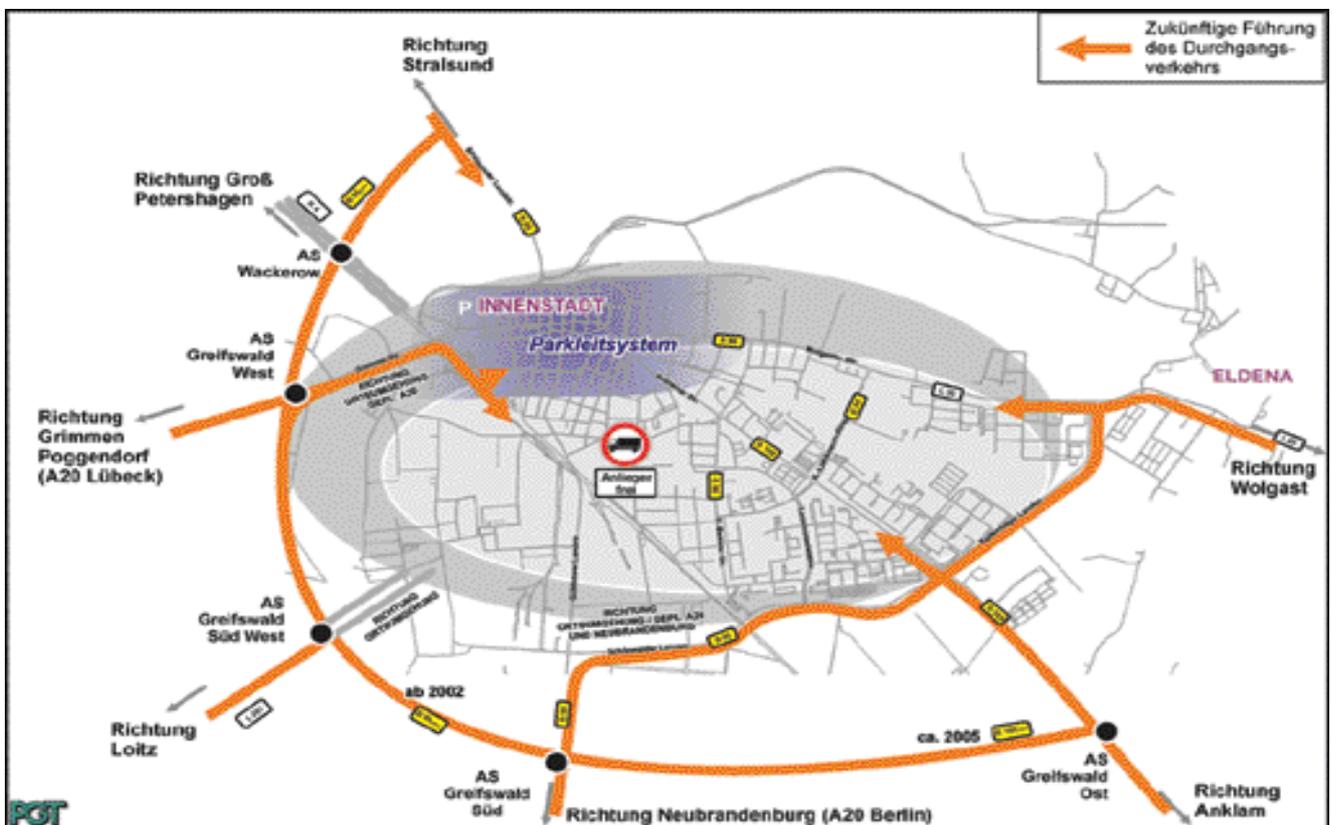


Abb. 21: Darstellung der Lkw-Belegung am Tag. Die Entlastung einer Straße um 100 Lkw entspricht einer Entlastung von 2.000 Pkw.

Bestandteil der Veränderung der Wegweisung ist die stufenhafte Umsetzung eines zielgruppenbezogenen Wegweisungskonzeptes mit:

- allgemeiner Wegweisung und Info-tafeln,
- gezielter Lkw-Lenkung und teilwei-ser Beschränkung,
- Innenstadtzielsystem (Besucherlenkung),
- Parkleitsystem.



36 Abb. 22: Die Wegweisung soll eine Verkehrsreduzierung in der Innenstadt der Hansestadt Greifswald durch gezielte Lenkung einzelner Gruppen ermöglichen.

## 7.5 Öffentlichkeitsarbeit

### 7.5.1 Ebenen und Zielgruppen der Öffentlichkeitsarbeit

Bei der Aufstellung des Lärmminde-  
rungsplanes für die Hansestadt  
Greifswald hat sich gezeigt, dass die  
verständliche Aufbereitung der Ana-  
lyse- und Planungsergebnisse, eine  
umfassende Information der politi-  
schen Gremien und eine offensive  
Medien- und Öffentlichkeitsarbeit  
ausschlaggebend für die breite Akzep-  
tanz und für die Umsetzbarkeit der  
Lärminderungsmaßnahmen sind.

Öffentlichkeitsarbeit muss – je nach  
Zielgruppe – auf verschiedenen Ebe-  
nen stattfinden (s. Abbildung 23). Zur  
Öffentlichkeitsarbeit sind erste Kon-  
zeptansätze entwickelt worden, die im  
laufenden Bearbeitungsprozess  
berücksichtigt werden:

- Grundsätzliche Informationen zum  
Lärm (Gesetzgebung, Ablauf von  
Lärminderungsplanung,  
Geräuscharten, Messungen etc.),
- Beschreibung des Lärminderungs-  
prozesses in der Hansestadt Greifs-  
wald,
- Beschreibungen der Einzelmaßnah-  
men,
- zielgruppen- und verursacherbezo-  
gene Appelle zu Verhaltensänderun-  
gen sowie eine
- umfangreiche Internet-Präsentation  
mit der optionalen Möglichkeit einer  
einzelhausbezogenen Genauigkeit.

# LÄRMMINDERUNGSPLANUNG HANSESTADT GREIFSWALD

## – STRATEGIEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSARBEIT –

### Landesweite Zielgruppen

- Städtevergleich bzw. Landesvergleich
- Darstellung der Umweltziele
- Finanzierungswege /
- beispielhafte Maßnahmen /
- Wettbewerbe und Aktionen /
- Prioritätenreihung /
- etc.

### Gesamtstädtische Zielgruppe

- Gesetzliche Vorschriften /
- Fahrverhalten /
- Nachbarschaftslärm /
- Grundlagen der Akustik /
- Wirkung einzelner  
Lärmschutzmaßnahmen /
- etc.

### Zielgruppe Alle : Über Infos im Internet

- Gesetzliche Grundlage der Lärmminde-  
rungsplanung
- Ablauf der Lärminderungsplanung
- Datengrundlagen (Verkehrszählungen,  
Wohnflächenkartierung, ALK, gemeinsam  
genutzte Daten / Vernetzung mit anderen  
umweltrelevanten Projekten)
- Schallimmissionsplan Straßenverkehr  
(tags/nachts)
- Konfliktplan Straßenverkehr (tags/nachts)
- Lärmbelastung an ausgewählten Greifs-  
walder Straßen
- Möglichkeiten der Lärminderung
- Schwerpunkte und Projekte der Arbeits-  
gruppe Lärminderungsplanung

### Themen- und bereichs- bezogene Zielgruppe

- Emissionsbelastung /
- Konfliktschwerpunkte /
- in Frage kommende Maßnahmenkonzepte /
- Prioritätenreihung /
- etc.



Planungsgemeinschaft Theine

Abb. 23: Strategien der Öffentlichkeitsarbeit der Hansestadt Greifswald

## 7.5.2 Broschüren und Falblätter

Mittels dreier Informationsebenen sollen interessierte Bürger/-innen informiert und zu Verhaltensänderungen bewegt werden:

### Die Hansestadt Greifswald und ihre Position zum Lärm (Stadt mit Umweltqualitätszielen und Förderung der Lärminderungsplanung)

Sowohl auf Internetseiten als auch auf Falblättern soll der inhaltliche Prozess der Lärminderungsplanung, die grundlegende Einführung

in die Akustik sowie ein Exkurs auf die örtlichen Gegebenheiten mit Abbildung des Schallimmissionsplanes und der Ansprechpartner in der Hansestadt Greifswald gegeben werden.

### Allgemeine Infos zu einzelnen Lärmarten bzw. häufig wiederkehrenden Lärmproblemen

Mit „Flyern“ oder Aufklebern soll über spezielle Themenbereiche kontinuierlich informiert werden, z. B. zu den Themen:

- Fahrverhalten bei Tempo 30 km/h, Verhaltensänderungen
- Nachbarschaftslärm und Ruhezeiten
- Straßenverkehr.

### Umfassende Infos zum Arbeitsprozess der Lärminderungsplanung

Ergänzend sind umfangreichere Broschüren angedacht. Die Hansestadt Greifswald hat bereits eine Broschüre zum Thema Straßenverkehrslärm aufgelegt, die derzeit aktualisiert wird.

**Liebe Bürgerinnen, liebe Bürger,**

Bahnhofstraße und Goethestraße bilden eine wichtige Radverkehrsachse in unserer Stadt. Aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit soll deshalb in Höhe der Radverkehrssituation in diesen beiden Straßen verbessert werden.

Die Maßnahmen sind Bestandteil des „Lärminderungsprogramms Greifswald“, das vom „Arbeitskreis Lärminderungsplanung“ für die ganze Stadt entwickelt wurde.

Die Bürgerschaft der Hansestadt Greifswald hat beschlossen, die hier gezielten Maßnahmen im Rahmen eines Marketingprogrammes noch im Jahre 2001 zu realisieren. Damit werden für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner bessere Verhältnisse geschaffen.

Ihre Bürgermeister / Ihre Dezernentin

**Was ist vorgesehen?**

**■ Radfahrstreifen**

In der Goethestraße sowie in der Bahnhofstraße bis zur Fußgängerinsel am Bahnhof wird als Radfahrstreifen auf die Straße aufgetragen. Radfahrstreifen dürfen von KFZ nicht überfahren werden.

**■ Radschutzstreifen**

Zwischen der Fußgängerinsel am Bahnhof und der Gemmer Straße wird auf beiden Seiten ein Radschutzstreifen angelegt. Ebenso zwischen Goethestraße und Stephanstraße in Richtung Osten. KFZ dürfen Radschutzstreifen nur in Ausnahmefällen befahren.

**■ Mittelinsel als Querungshilfe**

Zwischen Pflanz-Waldstrassen-Straße und Rubenstraße wird eine zusätzliche Mittelinsel angelegt. An dieser Stelle queren viele Radfahrer und Fußgänger die Bahnhofstraße.

Mittelinseln erleichtern die Querung für Fußgänger und Radfahrer und machen sie sicher, wie viele Beispiele an anderen Stellen der Stadt zeigen. Für die KFZ wird damit gleichzeitig eine Linksabbegleife geschaffen.

**Gute Gründe für die Lärminderung**

Nach Angaben der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung fühlen sich 70 Prozent der Deutschen durch Verkehrs- und Fluglärm massiv gestört. Lärm führt u.a. zu Schlafstörungen und Herz-Kreislauferkrankungen. Damit ist Lärm in starkem Maße gesundheitsschädigend.

79 Prozent der Bürger und Bürgerinnen in Greifswald geben an, dass sie der Lärm belastet. Doch ein Großteil des Lärms wird oft durch die Anwohner selber „produziert“. Der Durchgangsverkehr liegt beispielsweise zum „Platz der Freiheit“ nur bei 10 Prozent. Der Rest – also 90 Prozent – ist „Jahresgewächser“ Verkehr.

**Der gesetzliche Auftrag**

Die Kommunen sind durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz § 47a gehalten, die Lärmzustände festzustellen. Bei erheblichen Überschreitungen der Grenzwerte bzw. Schwere bei Handeln gebieten.

**Das Lärminderungsprogramm**

Das von der Hansestadt Greifswald beschlossene „Lärminderungsprogramm“ sieht vor:

- **stadtwide wirkende Maßnahmen** zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel und zur Förderung des Radverkehrs
- **konkrete Einzelmaßnahmen** wie bspw. Senkung der Fahrgeschwindigkeiten, Sanierung der Straßenoberfläche, Lärmreduziermaßnahmen, Fahrverbote für LKW, Umleitung von Verkehr etc.

**Greifswald tut was gegen Lärm**

Das Lärminderungsprogramm wird fortgesetzt. Vorgesehen sind u.a. die folgenden Maßnahmen:

- Verkehrsberuhigung in der Fr.-Löffler-Straße
- Ausweitung von Tempo-30-Zonen in Schwanen- und Gützkower Straße
- Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs in der Gützkower Straße
- Maßnahmen zur Senkung der Geschwindigkeiten an vielen Stellen der Stadt

Anderere Maßnahmen sind derzeit geplant.

**Ihre Ansprechpartner:**

- Amt für Bauwesen und Umwelt, Herr Hübner
- Ordnungsdienst, Herr Leesch
- Verkehrsplanungsbüro, Herr Inhorn
- Tiefbau- und Grünflächenamt, Herr Neus

**Machen auch Sie mit:**

- > Steigen Sie öfter aufs Fahrrad, auch Ihre Gesundheit zu Unheil!
- > Oder nutzen Sie – wenn möglich – die „Öffis“!
- > Wenn Sie mit dem KFZ fahren, fahren Sie mit angemessenem und gleichmäßigem Tempo
- > Vermeiden Sie jede Art von Lärm in Ruhezeiten!

**Lärminderungsprogramm Hansestadt Greifswald**

**Verbesserungen für den Radverkehr**

Abb. 24: Maßnahmebegleitendes Falblatt zur Öffentlichkeitsarbeit in der Lärminderungsplanung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahmen ist auch geplant, die Anwohner durch Falblätter zu informieren. Für den in der

Bahnhofstraße geplanten Radschutzstreifen wurde das Falblatt „Verbesserungen für den Radverkehr in Bahnhofstraße und Goethestraße“

erarbeitet, welches die vorgesehenen Maßnahmen im Radverkehr darstellt (siehe Abbildung 24).

## 7.5.3 Internet

In der Hansestadt Greifswald wird gegenwärtig daran gearbeitet, den Schallimmissionsplan ins „Netz zu stellen“. Alle interessierten Bürger und Bürgerinnen der Hansestadt Greifswald sollen damit die Möglichkeit erhalten, sich über die Lärmsitua-

tion ihres Wohnumfeldes zu informieren. Die Greifswalder „Lärm-Seite“ wird weitere Internet-Links zu lärmrelevanten Themen enthalten:

- Lärm und Gesundheit,
- Lärminderungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern,

- Gesetzliche Grundlagen der Lärm-bekämpfung,
- Adressen und Ansprechpartner zum Thema Lärm,
- lärmarme Verhaltensweisen, Umwelterziehung, Aufklärung.

# 8. Koordinierung der Planungen und Maßnahmen – Schritt 4 –

Lärminderungsplanung erfordert durch das Zusammenwirken unterschiedlicher Planungsträger mit einem gemeinsamen Planungsziel einen hohen organisatorischen Aufwand. Zweckmäßigerweise sind zur Abstimmung der empfehlenswerten Planungsvorhaben feste organisatorische Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten ist notwendig.

Im Unterschied zu den AGENDA- und Stadtmarketingorientierten Arbeitskreisen werden im umsetzungsorientierten „Arbeitskreis Lärminderungsplanung“ die Pflichten (nach § 47a BImSchG) und Ziele der Lärminderung anhand von konkreten Einzelmaßnahmen, die zeitlich umgesetzt werden sollen, diskutiert.

Die einzelne sichtbar realisierte Maßnahme (beispielsweise ein Tempo 30-Schild oder ein Radschutzstreifen) wirkt dann – im Verhältnis zu den großen Zieldiskussionen der AGENDA-orientierten Arbeitskreise – oft sehr unbedeutend. Und der dafür erforderliche Arbeits- und Koordinierungsaufwand ist der Öffentlichkeit oft schwer zu vermitteln. Es gelang dem Arbeitskreis immer wieder,

Ämter zur zügigen und zielgerichteten Umsetzung von Maßnahmen zu motivieren und deutlich zu machen, dass sich der Gesamterfolg oft erst aus der Summe kleiner Einzelerfolge ergibt.

In der Hansestadt Greifswald wird der vom Arbeitskreis Lärminderungsplanung begonnene Planungs- und Abstimmungsprozess ab dem Jahr 2002 durch das Stadtplanungsamt (Amt 61) fortgesetzt. Vorgesehen ist die Zusammenführung der inhaltlichen Aufgaben:

- Lärminderungsplanung – Straßenverkehr
- Verkehrsplanung (Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes) mit den Schwerpunkten Verkehrsberuhigung und Radverkehrsförderung
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen (gemäß Straßenverkehrsordnung).

Hierzu wird eine Arbeitsgruppe „Lärminderung/Verkehrsentwicklung“ mit Vertretern des Amtes 32, Abt. Straßenverkehr, des Amtes 60, Abt. Umwelt, des Amtes 61, Abt. Verkehrsplanung sowie des Amtes 66, Abt. Tiefbau, gebildet (ggf. mit Vertretern der Polizeiinspektion). Die Verzahnung mit der Politikebene, den Verbänden und Vereinen wird über eine Steuerungsrunde erfolgen.

Die nächsten Schwerpunkte der Arbeitsgruppe werden sein:

- Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen in der Friedrich-Loeffler-Straße, Goethestraße und Bahnhofstraße,
- Ausweitung der Tempo-30-Zonen in Schönwalde I und der südlichen Mühlenvorstadt,
- Maßnahmen zur Senkung der Kfz-Geschwindigkeit an vielen Stellen der Stadt,
- Abschluss des Wegweisungskonzeptes und dessen schrittweise Umsetzung,
- städtebauliche Integration und Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen (Anklamer Straße, Gützkower Straße – für den Radverkehr),
- Ausbau der Internetseite,
- Verbesserung des innerstädtischen Radverkehrsnetzes und seiner Wegweisung.

Weiterhin sollen Aktionen entwickelt werden, die eine Änderung des Verhaltens bewirken wie z.B.:

- Rücksicht beim Parken in Wohnquartieren,
- lärmarme Fahrweisen, etc.

# 9. Kostenplanung und Finanzierung

## – Schritt 5 –

Die Kostenplanung umfasst in erster Linie die Festlegung von Haushaltsstellen, über die Maßnahmen zur Lärminderungsplanung abgewickelt werden. Aufgrund der interdisziplinären Arbeitsweise und der unterschiedlichsten Zuständigkeiten können Lärminderungsmaßnahmen dabei als „Sowieso“- Maßnahmen anfallen. Hierunter sind die Maßnahmen zu verstehen, die im Rahmen von anderen Bauprojekten durchgeführt werden können und lärmmin-

dernde Wirkung haben. Als flankierende Maßnahmen sind die Maßnahmen zu verstehen, mit denen Planungsvorhaben, die eigentlich anderen Zielen dienen, um lärmmin-dernde Komponenten aufgestockt werden.

Ein Lärminderungsplan kann nur wirksam umgesetzt werden, wenn die Finanzierung der Maßnahmen im Haushaltsplan sichergestellt sind. Die Verantwortlichkeit für die Finanzie-

rung der Lärminderung liegt nicht bei einem einzelnen Amt. Vielmehr stellen die Ämter entsprechend ihrer Zuständigkeit die erforderlichen Gelder in den Haushalt ein. Die Zuordnung zu einzelnen Haushaltsstellen, die wiederum dem Budgetierungsprinzip unterliegen, setzt eine sehr genaue Prüfung der Organisations- und Handlungsstrukturen voraus (s. auch Tabelle in Abbildung 25).

Akteur	Ausweisung Tempo- 30-Zone	Markierung von Radfahrstreifen Bahnhofstraße	Einbau von Aufpflasterungen F.-Loeffler-Str.	Bau von Mittelinseln und Querungshilfen Bahnhofstr.	Zuständigkeit/Aufgabenbereich/Prüfung	Gesetzliche Grundlage	Haushaltsrelevanz	
							Vermögenshaushalt	Verwaltungshaushalt
Amt für öffentliche Ordnung	•	•	•	•	⇒ Verkehrsrechtliche Anordnung nach Anhörung unter Beachtung der Verkehrssicherheit und Flüssigkeit im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbegrenzung	§ 45 STVO	–	–
Amt für Bauwesen und Umwelt	•	•	•	•	⇒ Nachweis der Lärminderung ⇒ Koordinierung der Lärminderungsmaßnahmen ⇒ Lärmschutzfensterprogramm	§ 47a BImSchG, § 5 ImSch-ZustV	–	✗
Stadtplanungsamt	•	•	•	•	⇒ Planerische Umsetzung der Maßnahmen unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen ⇒ Abstimmung mit den Fachämtern			
Tiefbau- und Grünflächenamt		•	•	•	⇒ Objektplanung, Durchführung, Abnahme und Übernahme in die Baulastträgerschaft der Anlagen nach Vorliegen der verkehrsrechtlichen Anordnung und Bereitstellung der finanziellen Mittel gemäß Haushaltsplan		✗	✗

Abb. 25: Fachliche und haushaltstechnische Zuständigkeit der einzelnen Ämter in Bezug auf ausgewählte Maßnahmen der Lärminderung

Am Beispiel der Hansestadt Greifswald hat sich gezeigt, dass sofort oder kurzfristig umsetzbare Maßnahmen der Lärminderung im laufenden Haushalt nur durchsetzbar sind, wenn das verantwortliche Amt (sehr oft das Tiefbauamt) der Maßnahme eine hohe Priorität einräumt. Die Suche nach Deckungsquellen braucht Unterstützung durch alle an der Lärminderungsplanung beteiligten Ämter und der politischen Fraktionen. Gelingt dies nicht, sind nur mittelfristige Maßnahmen durchsetzbar, da die Aufnahme in den Haushalt grundsätzlich das Vorhandensein von Planunterlagen erfordert.

Wünschenswert ist es, einen Haushaltstitel „Lärminderungsplanung“ in den jährlichen Haushalt mit aufzunehmen. Als angemessener Startbeitrag kann ein Betrag von etwa 1 Euro/Einwohner/Jahr angesehen werden. Dieser Betrag soll ab dem Jahr 2003 im Haushalt des Grünflächen- und Tiefbauamtes der Hansestadt Greifswald eingestellt werden.

Am Beispiel Friedrich-Loeffler-Straße hat sich gezeigt, dass nur eine mittelfristige Planung zum Erfolg führt. Im Arbeitskreis wurde vereinbart, dass das verantwortliche Amt (Tiefbauamt) die entsprechenden Mittel in die laufende Haushaltsberatung 2002 einbringt.

Die Kosten für die Lärminderungsplanung sind grundsätzlich durch die Gemeinde zu tragen. Für viele Maßnahmen der Lärminderungsplanung können finanzielle Fördermittel nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beantragt oder in Sanierungsgebieten Mittel aus den Städtebauförderprogrammen verwendet werden. Sieht ein Lärminderungsplan investive Maßnahmen an Straßen vor, ist auf jeden Fall zu prüfen, ob eine finanzielle Beteiligung des Straßenbaulasträgers, zumindest aber eine Förderung der Maßnahme nach GVFG oder über andere Fördertöpfe, zu erreichen ist.

In M-V können GVFG-Mittel für verkehrsverstetigende Ausbauten von Hauptverkehrsstraßen bereitgestellt werden. Diese Maßnahmen können auch zu einer deutlichen Lärmreduzierung führen, ohne dass die Verkehrsmenge und damit die Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges eingeschränkt wird. Gründe für das Beantragen von Maßnahmen sind z.B.:

Senkung der Unfallhäufigkeit,  
Erhöhung der Schulwegsicherheit  
Sicherung der zulässigen Geschwindigkeiten  
Verbesserung der Überquerbarkeit von Verkehrswegen

Förderfähige Maßnahmen, die besonders zur Lärminderung geeignet sind können beispielsweise sein:

- Kreisverkehre zur Lärminderung
- Querungshilfen (Mittelseln) auch bei Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h,
- Radverkehrswege für den Alltagsradverkehr an Hauptverkehrsstraßen, Erhöhung der Sicherheit,
- Fußgängerampel (Torampel) und geschwindigkeitsgesteuerte Ampeln,
- Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Straßenraum, z.B. Signalisierung von Knotenpunkten im Zuge der Busbeschleunigung.

Erfahrungsgemäß garantieren Umweltaspekte alleine noch keine hohe Priorität zur Aufnahme der Maßnahme in den Haushalt. Deshalb sollten alle umweltrelevanten Maßnahmen, wozu auch die Lärminderung gehört, wenn möglich, als flankierende Maßnahmen im Rahmen von Bauprojekten zur wirtschaftlichen Entwicklung des Städtebaus bzw. zur Verkehrssicherheit in den Haushalt eingestellt werden.

# 10. Empfehlungen

Wesentlicher Erfolgsfaktor für die bisherige Lärminderungsplanung in der Hansestadt Greifswald war die Einrichtung des „Arbeitskreis Lärminderungsplanung“ mit Vertreter/-innen aus Verwaltung, Politik, Verbänden und Vereinen. Dieser koordinierte die verschiedenen Aktivitäten und Planungen auf Grundlage der Planwerke zur Bestandsaufnahme und zur Bewertung der Lärmsituation. Der Zeitaufwand für diesen intensiven Beratungs- und Abstimmungsprozess ist vergleichsweise hoch. Dieser Aufwand macht sich jedoch im weiteren Planverfahren „bezahlt“, wenn ein Einvernehmen über die Dringlichkeit und Prioritätenreihung der zu lösenden Lärmkonflikte hergestellt worden

ist. Außerdem konnte durch kosten- und zeitsparende Bewertungsverfahren bei der Datenanalyse wesentliche Zeit eingespart werden, die dem weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess im Sinne einer möglichst zügigen Realisierung zugute kommt. Das Zusammenwirken von Verwaltung, Politik, Verbänden und Vereinen innerhalb des Arbeitskreises führte zu einem wechselseitigen Lernprozess. Durch den „Arbeitskreis Lärminderungsplanung“ konnten Entscheidungsprozesse in den Ausschüssen und in der Bürgerschaft konsensorientiert vorbereitet werden. Vor allem aber ist es damit gelungen, der Lärminderungsplanung einen hohen Stellenwert im kommunalen Handeln ein-

zuräumen. Es ist zu erwarten, dass die finanzielle Verankerung des Lärminderungsplanes in den Haushalt der Stadt durch den Rückhalt der Arbeit des „Arbeitskreises LMP“ in Politik und Verwaltung, Verbänden und Vereinen in den nächsten Jahren weiter verbessert wird.

Aus den mehrjährigen Erfahrungen mit der prozesshaften Lärminderungsplanung der Hansestadt Greifswald lassen sich für andere Kommunen darüber hinaus folgende Hinweise ableiten:

Die Lärminderungsplanung muss alle Bereiche kommunalen Handelns umfassen und ist in wechselseitiger Abstimmung mit anderen Fachplanungen aufzustellen.

1. Maßnahmen sind vornehmlich in den Gebieten umzusetzen, in denen die größten Erfolge zu erwarten sind bzw. die meisten Betroffenen entlastet werden.
2. Sind Neubaumaßnahmen aus planungsrechtlichen und finanziellen Randbedingungen kurzfristig nicht zu realisieren, sind (Sofort-) Maßnahmen im Bestandsnetz zu ergreifen.
3. Viele kostengünstige Maßnahmen zur Senkung der Fahrgeschwindigkeiten sind möglich wie Reduzierung der Fahrbahnbreiten, Markierung von Angebotsstreifen für Radfahrer oder Querungshilfen, deren Wirkung sich addiert.
4. Maßnahmen, die technisch, finanziell und politisch durchführbar erscheinen, sind aus dem Gesamtspektrum denkbarer Maßnahmen herauszukristallisieren.
5. Zunächst sollten die gesamtstädtisch wirksamen Maßnahmen untersucht werden, mit denen die verkehrsbedingten Lärmimmissionen eingedämmt werden können.
6. Die Maßnahmenplanung erfordert Kostenplanung und Regelungen der Zuständigkeiten.
7. Frühzeitige Beteiligung sichert den größtmöglichen Erfolg bei Umsetzung.
8. Eine übereinstimmende Bewertung der Dringlichkeiten und eine abgestimmte Lärminderungs-Strategie sind unerlässlich.
9. Nur ein umfassendes Vorgehen sichert den Erfolg, denn der Gesamterfolg der Lärminderungsplanung ist die Summe der Einzelerfolge.
10. Sofortmaßnahmen sind in hohem Maße zielführend, kurzzeitig spürbare Erfolge zur Lärminderung zu erreichen. Die StVO bietet ein Repertoire für verkehrsbehördliche Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Einschränkungen für Lkw.
11. Wichtige Projekte sollten von Anfang an zwischen Verwaltung und Politik wie Verbänden und Vereinen im „Arbeitskreis Lärminderungsplanung“ diskutiert werden. Damit können Entscheidungen konsensorientiert vorbereitet werden.

# Vertiefende Informationen:

## Ausgewählte Literatur:

„Leitfaden Lärminderung für Städte und Gemeinden“ Planungsleitfaden zur Lärminderung in Mecklenburg-Vorpommern, Hrsg. Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern, 1998

Umweltamt der Hansestadt Greifswald: Broschüre „Lärminderungsplanung Straßenverkehr“

Umweltamt der Hansestadt Greifswald: „Straßenverkehrslärmatlas“

Forschungsvorhaben Untersuchung zu linienhaften und punktuellen Maßnahmen zur Lärminderung am Beispiel der Modellstadt Lingen/Ems, Forschungsvorhaben des Landes Niedersachsen zum SIP, 1989

Lärmschutz im Verkehr. Technische und rechtliche Grundlagen, Lärm-schutzmaßnahmen, Gesetze und Verordnungen. Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr (1993)

Lärminderungspläne – eine neue Aufgabe für Städte und Gemeinden. Herausgegeben vom Forum für Stadt-

entwicklungs- und Kommunalpraxis e. V., Stuttgart. Richard Boorberg Verlag Stuttgart (1993), ISBN 3-415-01833-4

Handbuch Lärminderungspläne. Modellhafte Lärmvorsorge und -sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden. Mit Grundlagen der Vorbereitenden Lärminderungsplanung, Dateninput etc. sowie Ausblick auf Maßnahmen und Verfahren zur Lärminderungsplanung, PGT im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA), BERLIN, Reihe „UBA-Berichte Nr. 7/1994“ (ISBN 3-503-03667-9), Erich Schmidt Verlag, Genthiner Weg 30g, 10785 Berlin, Tel.: (030) 250 085-0, Fax: (030) 250 085-21

Guski R.: Psychische Auswirkungen von Umweltlärm: Aktuelle Fragen. Bundesgesundhbl. 3/1995, S. 89-94

Schmidt H.: Schalltechnisches Taschenbuch. VDI-Verlag Düsseldorf, 5. Auflage (1995), ISBN 3-18-401353-7. Auch als EDV-Fassung erhältlich.

Schallimmissionspläne – Aufstellung und Anwendung; Leitfaden für Städte und Gemeinden. Herausgegeben vom Umweltministerium Baden-Württemberg, April 1995

Tegeder K.: Geräusch-Immissions-schutz in der Bauleitplanung. Umwelt- und Planungsrecht Heft 6 (1995), S. 210 ff.

Erfahrungen mit Tempo 30. Planung – Umsetzung - Umweltauswirkungen der Verkehrsberuhigung. Forschungsbericht Reihe: Texte Projekt: Nr. 98/04 UBAFBNr: 97-019 Verlag: Umweltbundesamt

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung Brandenburg: Lärminderungsplanung im Land Brandenburg 1993 – 1998

Lärm und Gesundheit – Wissenschaftliche Tagung am 07.06.2000, Neulisenburg, Ärzte-Zeitung Nr. 107, 13.06.2000 (S. 14)

## Empfehlenswerte Arbeitshilfen zur Umgestaltung der Straßen:

Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, EAHV 93 (1993)

Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, EAE 85/95 (1995)

Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, ESG 96

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 95

Richtlinie für die Anlage von Straßen, Plangleiche Knotenpunkte (RAS-K-1)

zahlreiche Länderveröffentlichungen zum Thema „Ortsdurchfahrten“ und zur flächenhaften Verkehrsberuhigung

## Wichtige Gesetze, Verordnungen und Regelwerke:

*Grünbuch der Kommission "Künftige Lärmschutzpolitik" - KOM(96) 540 und Bull. 6-1997, Ziff. 1.3.207 Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen - ABl. L 162 vom 3.7.2000 und Bull. 3-2000, Ziff. 1.4.31*

*Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Anleitung zur Aufstellung von Lärminderungsplänen) BImSchG*

*Erlass des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern vom 15.März 1995 – VIII 540-5720*

*Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräuschen, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung vom 14.05.1990, BGBl. I Nr. 23 (1990), S. 881-901, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27.07.2001 (BGBl. I, S. 1950)*

*4. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen – 4. BImSchV) in der Fassung vom 26.10.1993, BGBl. I (1993), S. 1782 ff. in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. März 1997 (BGBl. I S. 504), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. Juli 2001 (BGBl. I S. 1550)*

*16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBl. I Nr. 27 (1990) S. 1036-1052, geändert durch das sechste Überleitungsgesetz v. 25.09.1990 (BGBl. I, S. 2106) (BGBl. III 2129-8-1-16)*

*Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90, Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr) Nr. 7 vom 14.04.1990 unter lfd. Nr. 79, eingeführt mit Anlage 1 zur Verkehrslärmschutzverordnung*

*Hinweise zum Lärmschutz und zur Erstattung von Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Lärmsanierung), Erlass des Bundesministers für Verkehr – Az. StB 16/38.32.60/75 Va91 – vom 17.09.1991*

*Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Ausgabe 1990 – (Schall 03), eingeführt mit Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung, Information der Deutschen Bahn AG*

*Sechste Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) - vom 26. August 1998*

*Rechenbeispiele für den Lärmschutz an Straßen (RBLärm-92)*

*Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990, BGBl. I (1991), 127 ff.*

*Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZustV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Oktober 1995 (GVBl. M-V S. 538), zuletzt geändert durch die Erste Verordnung zur Änderung der Immissionsschutz-Verordnung vom 21. Januar 1997*

*Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vom 12.02.1990, BGBl. I (1990), S. 205 ff.*

## Wichtige DIN-Normen und VDI-Richtlinien:

(DIN-Normen und Richtlinien des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI-Richtlinien) können beim Beuth Verlag, Berlin, bezogen werden.)

*DIN 18 005 Teil 1 „Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren“ mit Beiblatt 1 „Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“, Juli 2002 bzw. Mai 1987*

*DIN 45 641 „Mittelung von Schallpegeln“, Juni 1990*

*DIN 45 645 Teil 1 „Ermittlung von Geräuschimmissionen aus Messungen – Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft“, Juli 1996*

*DIN 45 680 „Messung und Bewertung tieffrequenter Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft“, März 1997*

*DIN 45 682 „Schallimmissionspläne“, Entwurf Juni 1997*

*DIN ISO 9613-2 „Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien – Teil 2: Akustische Berechnungsverfahren“, Oktober 1999*

*VDI 2570 „Lärminderung in Betrieben – allgemeine Grundlagen“, September 1980*

*VDI 2571 „Schallabstrahlung von Industriebauten“, August 1976*

*VDI 2714 „Schallausbreitung im Freien“, Januar 1988*

*VDI 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“, August 1987*

*VDI 2720 Blatt 1 „Schallschutz durch Abschirmung im Freien“, März 1997*

*VDI 3722 „Wirkungen von Verkehrsgläuschen“, August 1988*

*VDI 3745 Blatt 1 „Beurteilung von Schießgeräuschimmissionen“, Mai 1993*

*VDI 4100 „Schallschutz von Wohnungen – Kriterien für Planung und Beurteilung“, September 1994*

## Ausgewählte Internetseiten:

Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern  
[www.um.mv-regierung.de](http://www.um.mv-regierung.de)

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie LUNG Mecklenburg-Vorpommern,  
Stichwort „Lärminderungsplanung“  
[www.lung.mv-regierung.de/laerm](http://www.lung.mv-regierung.de/laerm)

Staatliche Ämter für Umwelt und Natur Mecklenburg-Vorpommern  
[www.mv-regierung.de/staen](http://www.mv-regierung.de/staen)

Umweltbundesamt  
[www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Stichwort „Lärm/Erschütterung“  
[www.lfu.baden-wuerttemberg.de/lfu/uis/laerm.html](http://www.lfu.baden-wuerttemberg.de/lfu/uis/laerm.html)

Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen, Stichwort „Geräusche/Erschütterungen“  
[www.lua.nrw.de/index.htm?themen/home07gerau+ersch.htm](http://www.lua.nrw.de/index.htm?themen/home07gerau+ersch.htm)

# Abkürzungsverzeichnis

BauNVO	Baunutzungsverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
EAE 85/95	Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (1985/95)
EAHV 93	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (1993)
ERA95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (1995)
ESG 96	Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (1996)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVOBl. M-V	Gesetz- und Verordnungsblatt Mecklenburg-Vorpommern
LMP	Lärminderungsplan(ung)
LUNG	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OME	Ostmecklenburgische Eisenbahn
PGT	Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine
RAS-K-1	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Plangleiche Knotenpunkte
SIP	Schallimmissionsplan
STAUN	Staatliches Amt für Umwelt und Naturschutz
UBA	Umweltbundesamt
VBG	Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VMH	Vermögenshaushalt
VVH	Verwaltungshaushalt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
UBB	Usedomer Bäderbahn



## Pressemitteilung

# LUNG

### Pressemitteilung zum „Tag gegen Lärm“ am 24.04.2002

Datum: 15.04.2002

Nummer: 01/02

Für viele Menschen, vor allem in den größeren Städten, stellt die Lärmbelastigung durch Straßen- und Schienenverkehr sowie Industrie- und Freizeittätigkeiten ein erhebliches Umweltproblem dar. Es geht hierbei nicht nur um rein subjektiv empfundene Störungen im allgemeinen Wohlbefinden, sondern auch um gesundheitliche Probleme.

Rund 50 % der deutschen Gesamtbevölkerung fühlen sich durch Lärm häufig belästigt. Bereits jetzt sind 20 % der Bevölkerung Lärmpegeln ausgesetzt, die von Wissenschaftlern und Medizinern als untragbar angesehen werden. Eine Trendwende ist nicht in Sicht. Nach der Einschätzung des „Grünbuchs der Kommission Europäischer Gemeinschaften über die künftige Lärmschutzpolitik“ führen diese Geräuschpegel zu ernsthaften Schlafstörungen und lassen negative Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System sowie auf Körper und Seele befürchten. Die immer zahlreicheren Lärmbeschwerden der Öffentlichkeit belegen die wachsende Besorgnis der Bürger.

Der im Jahre 1990 in Kraft getretene § 47a BImSchG „Lärminderungspläne“ eröffnet durch seinen ganzheitlichen Ansatz erstmals die Chance, umfassenden und ortsübergreifenden Lärmschutz zu praktizieren. Er verpflichtet die Gemeinden, schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche zu erfassen und die Lärminderungsplanung in die gesamten Planungsprozesse zu integrieren.

Im Rahmen der Umsetzung des § 47 a BImSchG haben 32 Gemeinden seit dem Jahre 1993 Ermittlungen durchgeführt, ob schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche im Gemeindegebiet vorhanden sind. Dies geschah mit intensiver finanzieller Unterstützung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (ca. 840 TDM von 1992- 2002) und mit fachlicher Begleitung durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG). Im Ergebnis dieser Untersuchungen liegen jetzt Schallimmissionspläne, Immissionsempfindlichkeits- und Konfliktpläne für die entsprechenden Gemeindegebiete vor. Damit kann das LUNG für die Hälfte der Mecklenburger und Vorpommern qualitativ hochwertige Aussagen zu deren Lärmbetroffenheit vornehmen. Auf dieser Grundlage kann die eigenverantwortliche Lärminderungsplanung nach § 47 a BImSchG effektiv durch die Gemeinden aufbauen.

In der Hansestadt Greifswald wurden im Jahr 1993 Schallimmissions-, Immissionsempfindlichkeits- und Konfliktpläne erstellt. Diese Untersuchungen haben gezeigt, dass schädliche Lärmbelastungen zu einem wesentlichen Teil durch den Straßenverkehr hervorgerufen werden. Daraufhin wurde das „Lärminderungsprogramm Hansestadt Greifswald 1999/2000“ aufgestellt und von der Bürgerschaft beschlossen.

Die Umsetzung dieses Lärminderungsprogramms wurde durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) fachlich und finanziell unterstützt. Gegenstand der Förderung war die gutachterliche Begleitung, Durchführung und Moderation des Arbeitskreises sowie die beispielhafte Darstellung des Arbeitsprozesses für andere Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen einer Dokumentation.

Am Beispiel der Friedrich-Loeffler-Straße konnte gezeigt werden, wie durch stufenweise Verkehrsberuhigung und eine Änderung der Verkehrsführung einer innerörtlichen Erschließungsstraße eine Lärminderung für den Großteil der Greifswalder Innenstadt zu erreichen ist. Durch die angestrebte Übergangslösung wird sich für mehr als 300 direkte Anwohner, die Intensivstation, die Frauenklinik und weitere indirekt betroffene Anwohner die Situation deutlich verbessern. Spitzenpegel können um bis zu 8 dB(A) gesenkt werden, der Mittelungspegel sinkt um deutlich wahrnehmbare ca. 3 dB(A).

Anlässlich des „Tages gegen Lärm“ wird der nun vorliegende Erfahrungsbericht in einer Veranstaltung Vertretern aus Politik und Verwaltung sowie der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt.

Goldberger Str. 12  
18273 Güstrow

Telefon:(0 38 43) 7 77-0  
Fax: (0 38 43) 7 77-1 06  
<http://www.lung.mv-regierung.de>

V.i.S.d.P.: Dr. Ingbert Gans