



Anhang 2


Beteiligung der Öffentlichkeit¹

Aktionsplan Lärminderung Stand: 16.03.2015							
Ergebnisse / Hinweise / Vorschläge aus dem Projekt ZukunftsWerkStadt „Ein leises und klimafreundliches Lübeck“							
lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis
1	2. Zukunftsforum	Institut für Akustik, Fachhochschule Lübeck	Verkehr gesamtstädtisch	Ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen zur Lärmreduzierung.	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Durch ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen wird die gefahrene Geschwindigkeit zumindest im Bereich der Anlage reduziert. Die Blitzerstudie hat ergeben, dass die Spitzenpegel bis zu 40% abgenommen haben. Die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen hat sich reduziert. Der mittlere Lärmpegel ist um 1 dB zurückgegangen	Die Aufstellung von Geschwindigkeitsmessanlagen wird für geeignete Standorte weiterhin empfohlen, wenn es keine kurzfristig realisierbaren Alternativen zur Lärmreduzierung gibt. Insbesondere in Bereichen, in denen wiederholt erhöhte Geschwindigkeiten festgestellt wurden und in denen sowohl aus Sicherheits- als auch aus Lärmgesichtspunkten Handlungsbedarf besteht, wird der Einsatz seitens der Stadt geprüft.
2	2. Zukunftsforum	Institut für Sozialmedizin und Epidemiologie, Universität zu Lübeck	Verkehr Gesamtstädtisch	Wissenschaftliche Befragung von rund 2.500 Anwohnerinnen und Anwohnern: Wurden die Anwohner direkt nach der Veränderung gefragt, haben die Anwohner der untersuchten Straßen zum größten Teil eine Minderung der Lärmbelästigung angegeben.	Neben dem messbaren Rückgang des Lärms durch die Geschwindigkeitsmessanlagen ist die subjektive Wahrnehmung der Anwohner bedeutsam, die oft von den objektiven Veränderungen abweichen..	Bei dem direkten Vorher-Nachher-Vergleich konnte allerdings keine Veränderung der subjektiv wahrgenommenen Lärmbelastung festgestellt werden. Während der Schlafphase in der Nacht können allerdings „unbewusste“ positive Effekte, beispielweise durch die Reduzierung der Spitzenpegel, auftreten	Geschwindigkeitsmessanlagen als alleinige Maßnahme zur Lärmreduzierung sind gemäß der Studie nicht ausreichend und sollten mit anderen lärmreduzierenden Maßnahmen kombiniert werden, um einen deutlichen Effekt zu erzielen.

¹ Gemäß § 47 d Abs 3 BImSchG wurden alle Vorschläge und Hinweise im Zeitraum vom 10.12. 2012 bis einschließlich 14.02.2014 berücksichtigt


lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
3	2. Zukunftsforum	Institut für Telematik, Universität zu Lübeck	Gesamtstädtisch	Erstellung einer dynamischen Lärmkarte anhand von Smartphones. Durch Nutzung der „SoundOfTheCity“-App soll die Sensibilisierung für das Lärmempfinden gefördert und eine Verhaltensänderung herbeigeführt werden.	Zur Sensibilisierung für die Lärmsituation an bestimmten Bereichen ist die App geeignet. Allerdings entsteht keine objektive reproduzierbare Lärmkarte von Lübeck.	Die Ergebnisse der Messungen ergänzen die vorhandenen, berechneten Lärmkarten um neue „Hot Spots“ und ruhige Gebiete.	Insgesamt haben bis Mai 2013 283 Aktivierungen stattgefunden. Ca. 35% der Aktivierungen resultieren in Nutzungen. Es gibt ca. 40 aktive NutzerInnen. Der durchschnittliche Nutzer hat 540 Lautstärkemessungen übertragen. Eine stärkere Nutzung wäre wünschenswert gewesen, wobei es sich aber um keine unübliche Verteilung handelt. Die App bleibt aktiviert, wird weiterhin beworben und soll den Bürgerinnen und Bürgern weiterhin die Möglichkeit geben, Lärmquellen bzw. ruhige Gebiete zu visualisieren. Die interaktive Lärmkarte soll auch vom Bereich UNV ausgewertet werden.
4	1. Jugendforum / 2. Zukunftsforum	SchülerInnen der Oberschule zum Dom	Verkehr Gesamtstädtisch	Einrichtung eines Bike-Sharing-Systems für Lübeck. Die Verkehrsmittelwahl kann nachhaltig zu Gunsten der umweltverträglichen Verkehrsmittel verändert werden.	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Durch einen Umstieg vom Auto auf das Leihfahrrad sinkt die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ soll eine spürbare Lärmentlastung erreicht werden.	Diese Idee sollte im Rahmen der Fortsetzung der ZukunftsWerkStadt weiterverfolgt bzw. die Realisierungschancen und Möglichkeiten der Fördermittel geprüft werden. Das Thema Fahrradverleih ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten (s. Anhang 3). Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Das Thema Fahrrad-Leihsystem wird 2015 seitens des Fahrradbeauftragten wieder aufgegriffen (s. auch 26.)
5	1. Jugendforum	SchülerInnen der Oberschule zum Dom	Verkehr Innenstadt	„Privat-PKW-freie Innenstadt“ / „Autofreie Zone Innenstadt“	 Erhebliche Lärmbetroffenheiten an der Mühlenstraße, Große Burgstraße, An der Untertrave und Beckergrube.	Eine autofreie Innenstadt würde die Lärmbelastung dort erheblich senken.	Eine Umsetzung dieser Maßnahme ist aufgrund bisher gemachter Erfahrungen kurz- und mittelfristig nicht möglich. Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Hierzu besteht seitens der Bürgerschaft kein Prüfauftrag. Mitte 1996 ist das von der Bürgerschaft beschlossene Verkehrskonzept der „täglich autofreien Altstadt“ (mit Zufahrtbeschränkungen für ausgewählte Straßen) eingeführt worden, nachdem im Vorwege die erforderlichen Verfahren nach dem Straßen- und Wegerecht des Landes Schleswig-Holstein erfolgreich durchgeführt worden sind.


lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
6	2. Zukunftsforum	AG Mobilität	Verkehr Ratzeburger Allee	Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ratzeburger Allee (stadteinwärts) u.a. durch Abmarkierung eines breiten Radfahrstreifens im Fahrbahnbereich und Optimierung der Signalanlagen für Fahrradfahrer	 <p>Speziell zwischen „Amselweg“ und „Kastanienallee“ bestehen erhebliche Lärmbetroffenheiten.</p>	Durch ein Abrücken des Emissionsortes (Fahrstreifen) vom Immissionsort (Wohngebäudefassaden) indem ein breiter Fahrradstreifen am Fahrbahnrand abmarkiert wird, kann eine Lärmreduktion von bis zu 1,5 dB(A) erreicht werden (UBA 2009, Anhang 7). Zusätzlich wird die Attraktivität des Fahrradverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr gesteigert. Durch einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad sinkt die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ soll eine spürbare Lärmentlastung erreicht werden.	Projektbegleitung erfolgt durch die AG Mobilität der ZukunftsWerkStadt; Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz wird regelmäßig über den Projektstand informiert; für eine abschließende Stellungnahme sind noch diverse Untersuchungen (z.B. Gutachten) erforderlich. Anmerkung Fachbereich Planen und Bauen: Das Projekt ist aktuell kein städtisches Projekt.
7	2. Zukunftsforum	AG Mobilität	Verkehr Gesamtstädtisch	Verkehrsberuhigte Quartiersentwicklung mit Anwohnerbeteiligung	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Weniger und langsamerer Kfz-Verkehr in den Quartieren reduziert die Lärmbelastung speziell in den lärmempfindlichen Wohnbereichen. Zusätzlich erhöht sich meist die Verkehrssicherheit. Durch die Beteiligung der Anwohner steigt die Akzeptanz der geplanten Maßnahmen.	Wird am Beispiel Siedlung Strecknitz (rund um die Schule Grönauer Baum) momentan mit Anwohnern und der Verkehrs AG der Schule Grönauer Baum diskutiert und soll als Pilotprojekt (mit Unterstützung UNI und der FH) gestartet werden (z.B. mit Hilfe der Aktion „Fußbus“). Anmerkung Fachbereich Planen und Bauen: Das Projekt ist aktuell kein städtisches Projekt.
8	2. Zukunftsforum	AG Mobilität	Verkehr gesamtstädtisch	Mobilitätskonzept für Betriebe (z.B. Reparaturservice in Fahrradgarage; Pendelbusse für Schichtdienst; Einführung eines Ökobonus – fester Zuschuss für Mitarbeiter z.B. für Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel)	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Durch einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad und auf den Bus sinkt die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung.	Idee wurde dem Betriebsrat der Firma Dräger vorgetragen; Eine Rückmeldung erfolgte bis jetzt noch nicht. Anmerkung Fachbereich Planen und Bauen: Das Projekt ist aktuell kein städtisches Projekt.


Ifd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
9	2. Zukunftsforum	AG Behördliche Kontrollmaßnahmen	Verkehr Innenstadt	Lübecker Innenstadt als Umweltzone ausweisen und City-Maut einführen (z.B. Einrichtung von Kontrollstationen an den Eingängen mit Hilfe intelligenter Technikansätze (Smart City / Bsp. Tollcollect))	 <p>Erhebliche Lärmbetroffenheiten an der Mühlenstraße, Große Burgstraße, An der Untertrave und Beckergrube.</p>	Wenn die City-Maut zu weniger Kfz-Fahrten in der Lübecker Innenstadt führt, sinkt die damit verbundene Lärmbelastung.	<p>Umweltzonen werden in Deutschlands Städten aktuell zur Minderung der Feinstaubbelastung eingesetzt. Aus Lärmgesichtspunkten erfolgt dies aktuell noch nicht.</p> <p>Intelligente Technik ist derzeit noch nicht ausgereift und daher momentan noch nicht umsetzbar.</p> <p>Anmerkung Fachbereich Planen und Bauen: In Lübeck gibt es nachweislich insbesondere auch wegen der geographischen Lage kein Feinstaubproblem wie in anderen Großstädten.</p>

Ifd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärm- quelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
10	2. Zukunftsforum	AG Behördliche Kontroll- maßnahmen	Verkehr Gesamt- städtisch	Stadtquartier als Umweltzone/Ruhiges Gebiet (z.B. Verknüpfung mit dem Projekt Soziale Stadt) Neubauvorhaben (PlusEnergie) mit weiteren Vorgaben wie Förderung von E-Mobilität und insb. Fuß- und Radwegeverkehren kombinieren	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern	Weniger und langsamerer Kfz- Verkehr in den Quartieren reduziert die Lärmbelastung speziell in den lärmempfindlichen Wohnbereichen. Durch städteplanerische Vorgaben für verkehrssparsame Siedlungsstrukturen - durch eine möglichst hohe Nutzungsmischung und – dichte sowie - Förderung der Fuß- und Radverkehre in den Quartieren kann der Kfz-Verkehr und die damit verbundene Lärmbelastung reduziert werden.	<p>Der Ausbau des Radwegenetzes ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten (s. Anhang 3).</p> <p>Anmerkungen Fachbereich Planen und Bauen: Ansätze zur Förderung der Fuß- und Radverkehre werden auch im Rahmen der Programmumsetzung "Soziale Stadt" betrachtet: Hier können investive Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (insb. überdimensionierter Straßenräume) und zur Verbesserung der Wegeverbindungen umgesetzt sowie entsprechende Aktionen/Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit dem Quartiersmanagement (z.B. Fahrradkurse für MigrantInnen) durchgeführt werden.</p> <p>Die Notwendigkeit betr. Einrichtung einer Umweltzone wird weder in Moisling noch in Buntekuh (Soziale Stadt) gesehen; hierzu fehlt u. E. auch die Ermächtigungsgrundlage für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung (Annahme anstatt Nachweis der Notwendigkeit); Anmerkung: zudem fehlen für freiwillige, zusätzliche Aufgaben auch die Ressourcen im Fachbereich Planen und Bauen – dies betrifft insbesondere die Aussage: „Pioniergebiet und wissenschaftliche Begleitung“.</p> <p>Der Fachbereich Planen und Bauen ist bemüht, bei allen Quartieren eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs zu erreichen bzw. auch die Beschlüsse der Bürgerschaft (z.B. zum Thema E-Mobilität) zu prüfen bzw. zu erledigen.</p> <p>Das Thema Förderung von E-Mobilität als Pilotprojekt erscheint ebenfalls für die beiden Gebiete nicht zielführend; Projekte einer Soziale Stadt haben sicherlich andere Schwerpunktthemen im Fokus.</p> <p>Aufgrund der städteräumlichen Lage, der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und der spezifischen Sozialstruktur wären innenstadtnahe, zentrale Quartiere bzw. Neubauvorhaben generell deutlich besser für die Erprobung/Umsetzung der Handlungsfelder "Einrichtung einer Umweltzone" und "Förderung von E-Mobilität" geeignet als die beiden Lübecker Gebiete des Städtebauförderungsprogramms "Soziale Stadt".</p>


lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
11	2. Zukunftsforum	AG Behördliche Kontrollmaßnahmen	Verkehr Gesamtstädtisch	Priorisierung der Verkehrsführung (z.B. Grüne Welle für Fußgänger und Radfahrer)	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Wenn die Bevorzugung von Fuß- und Radverkehr zu einem Umstieg vom Auto auf das Fahrrad führt und häufiger zu Fuß gegangen wird, sinkt die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ soll eine spürbare Lärmentlastung erreicht werden.	Für Radfahrer könnte eventuell in Verbindung mit der fahrradfreundlichen Umgestaltung der Ratzeburger Allee (siehe auch lfd. Nr.6) ein Pilotprojekt gestartet werden. Eine Verbesserung der Radverkehrsführung ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten (s. Anhang 3). Die AG Behördliche Kontrollmaßnahmen bringt weiterhin Ideen in die Fortführung der ZukunftsWerkStadt ein. Anmerkungen Fachbereich Planen und Bauen: Das Projekt ist aktuell kein städtisches Projekt. Eine grüne Welle für den Radverkehr in der Ratzeburger Allee würde den Zielsetzungen, den ÖPNV zu optimieren, entgegen wirken (siehe auch Pkt.13), da die zugrunde gelegte Geschwindigkeit der heute vorhandenen grünen Welle in der Ratzeburger Allee für den Kfz-Verkehr um mehr als 50% reduziert werden müsste. Auf der Strecke kann der Radler heute an den vorhandenen Fußgängerampel vorbeifahren (Links-Lage der Fußgänger LSA) Für eine Priorisierung der Fußgänger an LSA zu Lasten des Kfz-Verkehrs (Reduzierung der Leistungsfähigkeit) fehlt eine Beschlusslage der städtischen Gremien.
12	2. Zukunftsforum	AG Behördliche Kontrollmaßnahmen	Verkehr Gesamtstädtisch	Einrichtung eines „Schlaglochtelefon“ auch für Radfahrer und Fußgänger in Form einer Applikation (z.B. „Repair The City“)	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Durch die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann eine Lärmreduzierung von 1 bis 2 dB(A) für den Kfz-Verkehr erreicht werden (UBA 2009).	Wenn Interesse von Seiten des Bereiches Stadtgrün und Verkehr besteht, dann kann eine Prüfung durch Initiatoren und Betreiber von „Sound Of The City“ erfolgen, ob die Applikation zur Erhebung von Geräuschen um die Aufnahme und Weiterleitung von Straßenschäden erweitert werden kann. Eine verbesserte Unterhaltung der der Radverkehrsanlagen ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten. Der Fachbereich Planen und Bauen weist darauf hin, dass der Bereich 660 Stadtgrün und Verkehr in seinem Internetauftritt bereits eine Serviceleistung anbietet.


Ifd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
13	2. Zukunftsforum	AG Behördliche Kontrollmaßnahmen	Verkehr Schwartauer Allee	Verkehrsgeschwindigkeit (Tempolimit) und Verkehrsart (LKW-Verkehr) durch Kontrollen beeinflussen. Tempo 30 Strecken in Kombination mit weiteren Blitzern, um den Verkehr dauerhaft (auch zu Nachtzeiten) zu verlangsamen. Elektronische Geschwindigkeitsanzeigen, angepasst an die Verkehrssituation und Tageszeit, z.B. „Grüne Welle bei 40 km/h“.	 <p>Mittlere bis hohe Lärmbetroffenheiten an der Schwartauer Allee.</p>	<p>Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h ergibt sich eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A) (UBA, 2009). Auch wenn sich nicht alle Autofahrer an „Tempo 30“ halten, so reduziert sich die gefahrene Geschwindigkeit durchschnittlich um 15 km/h und insbesondere laute Spitzenpegel durch einige besonders schnell fahrende Autos entfallen. Durch eine Grüne Welle können die Pegel um etwa 1 bis 4 dB(A) reduziert werden. Die subjektive Wahrnehmung der Lärminderung wird noch verstärkt durch den Wegfall der besonders lästigen Pegelspitzen (UBA, 2009, Anhang 7).</p>	<p>Stellungnahme Bereich Verkehrsangelegenheiten: Straßenzug Schwartauer Allee / Schwartauer Landstraße wurde bereits eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage installiert. Mobile Messungen finden zusätzlich in regelmäßigen Abständen statt. Ob im Rahmen der Lärmaktionsplanung kurz- oder mittelfristig in diesem Bereich noch weitere Anlagen fest installiert werden können, ist zurzeit noch nicht absehbar..</p> <p>Stellungnahme Stadtverkehr Lübeck: Auf den Hauptverkehrsachsen verkehrt auch der ÖPNV – eine grundsätzliche Verringerung der Geschwindigkeit führt auch zu einer Reisezeitverlängerung und Erhöhung der Betriebskosten.</p> <p>Dieser Stellungnahme schließt sich der Fachbereich Planen und Bauen an und verweist auf die Anmerkungen zu Pkt.11. Außerdem wird auf die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde hingewiesen, die dem Tabellenende beigefügt worden ist.</p>

lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
14	2. Jugendforum	SchülerInnen Baltic Grund- und Gemeinschafts schule	Verkehr gesamtstädtisch	„Mitfahr-App“ Entwicklung einer Applikation für Mitfahrgelegenheiten und Bildung von Fahrgemeinschaften in Lübeck	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Wenn durch die verstärkte Nutzung von Mitfahrgelegenheiten die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung.	Vom Institut für Telematik (Universität zu Lübeck) ist im Rahmen der ZukunftsWerkStadt zunächst geplant, eine App zur aktiven Bürgerbeteiligung für die Erhebung des Mobilitätsverhaltens zu entwickeln.
15	2. Jugendforum	SchülerInnen Baltic Grund- und Gemeinschafts schule	Verkehr Innenstadt	„Autofreie Innenstadt“	 <p>Erhebliche Lärmbetroffenheiten an der Mühlenstraße, Große Burgstraße, An der Untertrave und Beckergrube.</p>	Eine autofreie Innenstadt würde die Lärmbelastung dort erheblich senken.	Eine Umsetzung dieser Maßnahme ist aufgrund bisher gemachter Erfahrungen kurz- und mittelfristig nicht möglich. Hinweis vom Stadtverkehr Lübeck: Bei einer langfristigen Planung ist zu berücksichtigen, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV auch zukünftig gewährleistet sein muss. Anmerkungen Fachbereich Planen und Bauen: Siehe Anmerkungen zu Pkt.5. Dazu folgende Ergänzung: die Mühlenstraße und die Große Burgstraße waren in einem früheren Stadium (in den 90er Jahren) schon einmal Bestandteil der sogenannten „autofreien Altstadt“ und wurden gemäß Bürgerschaftsbeschluss wieder aus dem Konzept herausgenommen.
16 a	Postkarten-kampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr gesamtstädtisch und An der Untertrave	1) Mehr Geschwindigkeitsüberwachungen	1) Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	1) Die lärmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsüberwachungen ist kaum zu prognostizieren. Erste Untersuchungsergebnisse sind den lfd. Nr. 1 und 2 zu entnehmen. Allerdings ist zu erwarten, dass insbesondere der Anteil der besonders lästige Spitzenpegel durch einzelne schnell fahrende Fahrzeuge reduziert wird.	Stellungnahme des Bereichs Verkehrsangelegenheiten: Zu 1) Die Forderung, grundsätzlich mehr Geschwindigkeitsüberwachung durchzuführen lässt sich nur realisieren, wenn entsprechendes Personal und Material zur Verfügung gestellt wird. Wenn dies politisch gewollt und haushaltsrechtlich geregelt wird, könnte der Bereich diese Forderung auch umsetzen.



Ifd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
16 b	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr gesamtstädtisch und An der Untertrave	2) Rückbau von großen Straßen (vor allem An der Untertrave)	 <p>Speziell im nördlichen Abschnitt „An der Untertrave“ bestehen erhebliche Lärmbetroffenheiten.</p>	2) Durch den Rückbau der Straße in Kombination mit einem Abrücken des Emissionsortes (Fahrstreifen) vom Immissionsort (Wohngebäudefassaden), kann eine Lärmreduktion von bis zu 1,5 dB(A) erreicht werden (UBA 2009, Anhang 7).	<p>Zu 2)-Stellungnahme des Stadtverkehrs / LVG erforderlich</p> <p>Eine Prüfung erfolgt im Laufe des Fortschreibungsprozesses. Ein teilweiser Rückbau An der Untertrave von vier auf zwei Spuren mit Fahrradstreifen bzw. Schutzstreifen ist bereits erfolgt. Der noch fehlende Abschnitt zwischen Beckergrube und Drehbrücke wird zeitnah realisiert. Diese überwiegend provisorischen Maßnahmen werden durch eine vorgesehene Neugestaltung der Straße An der Untertrave abgelöst. Das Konzept wurde den Gremien bereits vorgestellt (in Zusammenhang mit der ersten Ausbaustufe im Umfeld des Neubaus des Europäischen Hansemuseums). Eine haushaltsmäßige Ordnung steht noch aus. Der Fachbereich Planen und Bauen orientiert sich bei den Umgestaltungen von „großen Straßen“ an den Aussagen des gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans (VEP, HL 2000).</p>
17	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr gesamtstädtisch	Ausstattung von Mopeds und Motorrollern mit Elektromotoren	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Speziell bei Mopeds und Motorrädern ist durch die fehlende Verkleidung des Motors das Motorgeräusch überproportional laut. Die Lärmgrenzwerte für die Zulassung entsprechen denen von Lkw (LfU, 2008). Hier würden leise Elektromotoren ihre lärmindernde Wirkung stärker als bei z.B. Elektroautos entfalten. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass motorisierte Zweiräder nur einen kleinen Anteil am Kfz-Verkehr ausmachen und dementsprechend gering ihr Anteil an der Gesamtlärmbelastung ist. In der Lärmberechnung für Verkehrslärm (RLS-90, VBUS) werden sie daher auch nicht berücksichtigt.	Nicht auf kommunaler Ebene umsetzbar.

lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
18	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Innenstadt	Kostenfreies Parken für <u>alle</u> „Bewohner-Parkausweise“ auf den Parkplätzen Kanalstraße und MuK / Willy-Brandt-Allee	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Kostenfreies Parken befördert eher die Kfz-Nutzung und die damit verbundene Lärmbelastung. Allerdings entfällt dann auch ein Teil der Parkplatzsuchverkehre.	Die Straßenverkehrsbehörde wird den Vorschlag aus rechtlichen Gründen nicht weiter verfolgen. Ausführliche Begründung siehe * am Ende der Tabelle.
19	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Gesamtstädtisch	Ausbau der Fahrradwege (besonders in den Kreisverkehren)	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Wenn durch den Ausbau der Fahrradwege die Nutzung des Fahrrades zu Lasten der Kfz-Fahrten in Lübeck geht, sinkt auch die mit den Kfz-Fahrten verbundene Lärmbelastung. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ soll eine spürbare Lärmentlastung erreicht werden.	Ein Ausbau des Radwegenetzes und eine Verbesserung der Radverkehrsführung ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten (s. Anhang 3). Es sind entsprechende Haushaltsmittel freizugeben. Der Runde Tisch Fahrradverkehr wird kontinuierlich informiert.
20	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Gesamtstädtisch / Flughafen	1) Mehr Parkplätze und bessere Wege für Fahrräder 2) Flughafen ist nicht nötig (Alternativ einen Segelflugplatz für Touristen einrichten)	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	1) Mehr Parkplätze befördern eher die Kfz-Nutzung und die damit verbundene Lärmbelastung. Wenn mehr Fahrradwege die Nutzung des Fahrrades zu Lasten der Kfz-Fahrten in Lübeck geht, sinkt auch die mit den Kfz-Fahrten verbundene Lärmbelastung. 2) Der Fluglärm wird im Rahmen der ULR in Lübeck nicht betrachtet.	Ein Ausbau des Radwegenetzes und eine verbesserte Unterhaltung der der Radverkehrsanlagen ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten (s. Anhang 3). Es sind entsprechende Haushaltsmittel freizugeben. Der Runde Tisch Fahrradverkehr wird kontinuierlich informiert.

lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
21	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Innenstadt / Flughafen	1) Radwege im Innenstadtbereich ausweiten und sicher machen 2) Autoverkehr im Innenstadtbereich straßenweise unterbinden 3) keine Nachtflüge über Lübeck	1) und 2)  Erhebliche Lärmbetroffenheiten im Innenstadtbereich an der Mühlenstraße, Große Burgstraße, An der Untertrave und Beckergrube.	1) Wenn durch den Ausbau und höhere Sicherheit der Fahrradwege die Nutzung des Fahrrades zu Lasten der Kfz-Fahrten in Lübeck geht, sinkt auch die mit den Kfz-Fahrten verbundene Lärmbelastung. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ soll eine spürbare Lärmentlastung erreicht werden. 2) Eine autofreie Innenstadt, insbesondere an den dargestellten Schwerpunkten der Lärmbetroffenheit würde die Lärmbelastung dort erheblich senken. 3) Der Fluglärm wird im Rahmen der ULR in Lübeck nicht betrachtet.	Zu 1) Ein Ausbau des Radwegenetzes und eine verbesserte Unterhaltung der Radverkehrsanlagen ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten (s. Anhang 3). Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Hierzu besteht seitens der Bürgerschaft kein Prüfauftrag. Mitte 1996 ist das von der Bürgerschaft beschlossene Verkehrskonzept der „täglich autofreien Altstadt“ (mit Zufahrtbeschränkungen für ausgewählte Straßen) eingeführt worden, nachdem im Vorwege die erforderlichen Verfahren nach dem Straßen- und Wegerecht des Landes Schleswig-Holstein erfolgreich durchgeführt worden sind.
22	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Innenstadt	1) Autofreie Innenstadt 2) In der Innenstadt fahren Kleinbusse, die so oft am Tag genutzt werden können, wie man möchte	s.o.	1) Eine autofreie Innenstadt, insbesondere an den dargestellten Schwerpunkten der der Lärmbetroffenheit würde die Lärmbelastung dort erheblich senken. 2) Mehr kleine Busse statt weniger große Busse tragen nicht zur Lärmreduzierung bei.	Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Hierzu besteht seitens der Bürgerschaft kein Prüfauftrag; Mitte 1996 ist das von der Bürgerschaft beschlossene Verkehrskonzept der „täglich autofreien Altstadt“ (mit Zufahrtbeschränkungen für ausgewählte Straßen) eingeführt worden, nachdem im Vorwege die erforderlichen Verfahren nach dem Straßen- und Wegerecht des Landes Schleswig-Holstein erfolgreich durchgeführt worden sind. Zu 2) Stellungnahme Stadtverkehr Lübeck (siehe Stellungnahme lfd. Nr. 24)
23	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Gesamtstädtisch	Bonusprogramme für Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeitsstelle fahren	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Wenn das Bonusprogramm zu weniger Kfz-Fahrten in Lübeck führt, sinkt auch die mit den Kfz-Fahrten verbundene Lärmbelastung.	Siehe auch lfd. Nr. 8 Anmerkung Fachbereich Planen und Bauen: Für die Stadtverwaltung existiert ein solches Programm nicht.



lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
24	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Innenstadt	Einsatz von kleinen Elektro-Bussen in der Innenstadt (leise, umweltbewusst und ausreichend schnell)	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Elektrobusse sind deutlich leiser als herkömmliche Busse. Allerdings wird dieser Lärmvorteil reduziert, wenn dann deutlich mehr Fahrzeuge für das gleiche Fahrgastaufkommen verkehren müssen.	Stellungnahme Stadtverkehr Lübeck: Der Einsatz von kleinen (Elektro-)Bussen in der Innenstadt wird immer wieder in Unkenntnis der enormen Fahrgastmengen vorgeschlagen. Im Rahmen der Liniennetzoptimierung wurde der Gedanke gutachterlich geprüft und der Einsatz von kleinen Fahrzeugen für nicht umsetzbar gehalten. Allein an den Haltestellen Sandstraße/Königstraße/Wahmstraße steigen täglich 30.000 Fahrgäste ein und aus. Um dieser Nachfrage gerecht zu werden, müsste eine Vielzahl von kleinen Fahrzeugen eingesetzt werden. Fahrgäste würden an Knotenpunkten wie z.B. dem Gustav-Radbruch-Platz auf kleine Fahrzeuge umsteigen, die nicht in der Lage sind die Anzahl aus großen Linienfahrzeugen aufzunehmen (ein voller Gelenkbus fasst mind. 100 Fahrgäste).
25	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Mühlenstraße	Auf dem Fußweg der Mühlenstraße einen Bereich für Fahrradfahrer abteilen (Auf der Straße ist es sehr gefährlich).	 <p>Im Bereich der Mühlenstraße bestehen hohe Lärmbetroffenheiten.</p>	<p>Wenn der Fahrradweg auf dem Fußweg die Nutzung des Fahrrades zu Lasten der Kfz-Fahrten in Lübeck geht, sinkt auch die mit den Kfz-Fahrten verbundene Lärmbelastung.</p> <p>Unter Lärmgesichtspunkten ist eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße mit einer entsprechenden Abmarkierung sinnvoller.</p> <p>Durch ein Abrücken des Emissionsortes (Fahrstreifen) vom Immissionsort (Wohngebäudefassaden) indem ein breiter Fahrradstreifen am Fahrbahnrand abmarkiert wird, kann eine Lärmreduktion von bis zu 1,5 dB(A) erreicht werden (UBA 2009, Anhang 7). Zusätzlich wird die Attraktivität des Fahrradverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr gesteigert. Durch einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad sinkt die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung.</p>	<p>Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Im Rahmen des letzten Verkehrsentwicklungsplans bzw. des aktuellen Verkehrskonzeptes für die Altstadt (auch Radverkehrskonzept) ist eine Änderung der Radwegführung in der Mühlenstraße nicht vorgesehen und auch nicht zielführend.</p>


lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
26	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Gesamtstädtisch	1) Fahrradverleihstationen wie in Hamburg (die ersten 30 Minuten kostenlos) z.B. am Hauptbahnhof und an der UNI 2) bessere Fahrradwege	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	1) Durch einen Umstieg vom Auto auf das Leihfahrrad sinkt die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung. 2) Wenn durch den Ausbau der Fahrradwege die Nutzung des Fahrrades zu Lasten der Kfz-Fahrten in Lübeck geht, sinkt auch die mit den Kfz-Fahrten verbundene Lärmbelastung. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ soll eine spürbare Lärmentlastung erreicht werden.	Das Thema Fahrradverleih und Ausbau sowie Sanierung des Radwegenetzes ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten (s. Anhang 3). Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Eine Überprüfung ist für 2015 aktuell vorgesehen. Siehe auch Pkt.4.
27	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Gesamtstädtisch	Einkommensabhängige Beiträge (verpflichtend) für öffentliche Verkehrsmittel → dafür Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems und kostenlose Beförderung aller Bürger	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Durch einen Ausbau des ÖPNV und dessen kostenlose Nutzung steigert dessen Attraktivität als Alternative zur Pkw-Nutzung. Dies reduziert die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung.	Nicht auf kommunaler Ebene umsetzbar.
28	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Gesamtstädtisch	Günstige Monatskarte anbieten (z.B. Regio- Verkehrsverbund Freiburg hat Monatskarte die ca. 47 € kostet und im Umkreis von 50-70 km genutzt werden kann)	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Durch günstige Tarife im ÖPNV steigt dessen Attraktivität als Alternative zur Pkw-Nutzung. Dies reduziert die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung.	Stellungnahme des Stadtverkehrs Lübeck: Stadtverkehr und LVG gehören dem SH-Tarif an. Die Einführung eines eigenen Tarifes ist hier nicht möglich. Unabhängig davon müsste die Finanzierung der fehlenden Einnahmen gesichert werden.
29	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Rettungsfahrzeuge	Schallpegel der Rettungsfahrzeuge: -nachts reduzieren -genauer richten -seltener einsetzen	Der Lärm der Signalhörner wird bei der Berechnung nicht erfasst.	Laute Spitzenpegel bei Vorbeifahrt von Rettungsfahrzeugen mit Signalhorneinsatz.	Stellungnahme des Bereichs 3.370 Feuerwehr: Begründung: siehe Nr. ** im unteren Tabellenbereich


lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
30	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Lindenplatz	Fahrrad-Fußgänger-Überführung für die „Lindenplatz-Puppenbrücke-Holstentor-Tangente“, um eine sichere Überquerung des Lindenplatzes und der Puppenbrücke zu gewährleisten	 <p>Die Lärmbetroffenheiten für Anwohner in diesem Bereich sind eher niedrig, da im Bereich Puppenbrücke keine Wohnbereiche angrenzen. Es ist aber eine vermehrte Fahrradnutzung zu erwarten, da der Lindenplatz auf sicherem Weg umgangen werden kann.</p>	Wenn die Überführung zu verstärkter Rad- und Fußwegnutzung und zu weniger Kfz-Fahrten in Lübeck führt, sinkt auch die mit den Kfz-Fahrten verbundene Lärmbelastung. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ soll eine spürbare Lärmentlastung erreicht werden.	Das Thema fahrradfreundlicher Verkehrsknotenumbau ist im Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ enthalten (s. Anhang 3). Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Der Verkehrsversuch Lindenplatz hat sich nach Auffassung der beteiligten Dienststellen der HL und der Polizeidirektion Lübeck bewährt. Eine Führung von Fußgängern und Radfahrern in einer -1 bzw. +1-Ebene ist nicht vorgesehen und auch nicht zielführend – unabhängig von den erheblichen finanziellen Aufwendungen einer solchen Lösung.
31	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Gesamtstädtisch	Grüne Welle für Radfahrer (wie z.B. in Kopenhagen, wo eine vorbildliche Radverkehrsförderung betrieben wird)	Die Relevanz ergibt sich aus der gesamtstädtischen Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Durch Vorrang des Radverkehrs im Straßenverkehr steigt dessen Attraktivität gegenüber dem Kfz-Verkehr. Durch einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad sinkt die Zahl der Kfz-Fahrten, und die damit verbundene Lärmbelastung.	Für Radfahrer könnte eventuell in Verbindung mit der Einrichtung der fahrradfreundlichen Umgestaltung der Ratzeburger Allee (siehe auch lfd. Nr.6) ein Pilotprojekt gestartet werden. Das Thema Radwegeausbau und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ist im Konzept Fahrradfreundliches Lübeck enthalten (s. Anhang 3).
32	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Königstraße	Umbau der Königstraße zur Fahrradstraße 	Für die Königstraße wurde auf Grund der Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie keine Lärmkartierung durchgeführt.	Dadurch, dass die Kraftfahrzeuge sich der Geschwindigkeit der Fahrräder anpassen müssen wird es leiser. Wenn durch die Ausweisung zur Fahrradstraße gleichzeitig weniger Kfz fahren reduziert sich der Lärm zusätzlich.	Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Die Straßenbreite ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen (zugelassener Verkehr) nicht ausreichend. Vor dem erfolgten Umbau der Straße wurde das Zulassen des Radverkehrs in Gegenrichtung diskutiert; die Entscheidung seinerzeit war eine möglichst schmale Fahrbahn und kein Gegenverkehr für die Radler; ein neuer Umbau wäre theoretisch erforderlich. Stellungnahme Stadtverkehr Lübeck: Die Königstraße ist zentrale Erschließungsstraße für den ÖPNV. Hier müsste das Einvernehmen mit einer Fahrradstraße eingehend geprüft werden.




lfd. Nr.	Vorgebracht	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
33	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“		Verbesserung der Bustaktung an der UNI (Momentan gibt es blockweise eine hohe Taktung, dann jedoch 30-40 Minuten Wartezeit)	Die Relevanz ergibt sich durch die gesamtstädtische Lärmbelastung mit mehr als 24.000 belasteten Lübecker Anwohnern.	Wenn durch eine bessere Bustaktung die Anzahl der Fahrten des MIV sinkt, reduziert sich mit der Zahl der Kfz-Fahrten der Lärm.	Stellungnahme des Stadtverkehrs Lübeck: Die Anbindung der UNI ist mit den nahegelegenen Haltestellen Fachhochschule bzw. Stephensonstraße (Linie 1/19/32) weitaus besser versorgt, als beschrieben. Die Verbesserung des Taktangebotes ist abhängig von der Nachfrage und einer zu sichernden Finanzierung.
34	Postkartenkampagne / Internet	Internetportal „Die Lernende Stadt“	Verkehr Innenstadt	1) Fahrradstraße in der Innenstadt (Mühlenstraße bis zum Langen Lohberg) ist kaum als solche zu erkennen. Es kommt oftmals zu Missverständnissen zwischen Auto- und Radfahrern. 2) Beschilderung und Markierungen verbessern 3) Bessere Aufklärung, welche Regeln für den Verkehr auf Fahrradstraßen gelten (Vorfahrt für Radfahrer? Rechts vor links?)	Verkehrsrechtliche Problematik	Durch Verbesserung der Straßenverhältnisse für den Radverkehr steigt dessen Attraktivität gegenüber dem Kfz-Verkehr.	Zu 1-3) Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Eine Prüfung erfolgt im Laufe des Fortschreibungsprozesses.
35	Lärmbeirat 29.05.2013	Mitglied Lärmbeirat	Verkehr Friedenstraße / Reiferstraße	Die Verkehrsberuhigung der Friedenstraße hat dazu geführt, dass der Verkehr in Nebenstraßen verdrängt wurde und nun ehemals ruhige Wohnquartiere verlärmert wurden (z.B. Reiferstraße)	Für die Friedenstraße und Reiferstraße wurde auf Grund der Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie keine Lärmkartierung durchgeführt	Eine Verlagerung von Verkehren in Wohnstraßen kann zu deutlichen Verschlechterungen der Gesamtlärmbetroffenheit führen.	Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Die Aussage zur Reiferstraße trifft aus der Sicht des Fachbereich Planen und Bauen aufgrund der ermittelten Verkehrsdaten nicht zu. Der Fachbereich Planen und Bauen wird in der ersten Hälfte des Jahres 2015 zum Thema Verkehrsverhältnisse Quartier Friedenstraße einen Bericht in die Bürgerschaft geben.



Hinweise und Vorschläge aus der Öffentlichen Auslegung vom 14.01.2014. bis 14.02. 2014 und sonstige Hinweise und Vorschläge (ab Dezember 2012)


Ifd. Nr.	Vorgebracht am	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
36	10.12.2012	Anwohner Rubinweg	Verkehr Wesloer Landstraße	Im Zuge der Brückenerneuerung (Wesloer-Brücke) wurde ein ca. 3 Meter hoher Erdwall in Richtung des Wohngebietes Edelsteinviertel errichtet. Bitte um Prüfung, ob dieser Erdwall aus Lärmschutzgründen nach Beendigung der Bauarbeiten belassen werden kann.	 <p>An der Wesloer Landstraße bestehen Lärmbetroffenheiten von >65 dB(A) LDEN durch den Lärm der Wesloer Landstraße. Saphirweg und Rubinweg wurden nicht kartiert.</p>	Lärmschutzwälle reduzieren die Lärmbelastung deutlich. Die Höhe der Lärmreduzierung ist in jedem Einzelfall zu berechnen.	<p>Stellungnahme des Fachbereichs Planen und Bauen (Brückenbau): Der Erdwall kann nicht behalten werden. Begründung: Die Waldfläche muss wieder aufgeforstet werden. Dazu muss (auch nach Rücksprache mit den Bereichen Stadtwald und Stadtgrün und Verkehr) der Wall entfernt werden. Dieser hätte sonst ebenfalls bepflanzt und gepflegt werden müssen. Insgesamt ist die Pflege eines Erdwalls (mit Hinweis auf die knappe Personalsituation) aufwendiger, als bei einer ebenen Fläche. Zum anderen soll der Oberboden als Abdeckung für die aufzuforstende Waldfläche wiederverwendet werden. Hier hätte ansonsten eine zusätzliche Lieferung von Oberboden erfolgen müssen, was aufgrund der momentanen Sparvorgaben der Stadt nicht möglich ist.</p>
37	14.01.2013	Anwohner Mecklenburger Straße	LKW-Verkehr Mecklenburger Straße	Es fahren hunderte von LKW am Tag Richtung Schlutuper Hafen überwiegend über die Mecklenburger Straße (zur Travemünder Allee, Sandberg, Neue Hafenstraße, Warburgbrücke, Einsiedelstraße und Lohmühle zur AB Auffahrt Lübeck Mitte): -Verbesserung der Verkehrslenkung für LKW (Leitung der LKW am Kreuzweg direkt in Richtung Autobahn durch den Herrentunnel).	 <p>Sowohl an der Travemünder Allee, am Sandberg, an der Neuen Hafenstraße, an der Einsiedelstraße, der Karlstraße und bei der Lohmühle bestehen Lärmbelastungen von >65 dB(A) LDEN.</p>	Durch weniger Lkw-Verkehr auf der beschriebenen Strecke ist eine Reduzierung der Lärmimmissionen zu erwarten. Die Höhe hängt von der Reduzierung des Schwerverkehrsaufkommens und dem Gesamtverkehr ab. Ein Lkw erzeugt so viel Lärm, wie 10 bis 20 Pkw.	<p>Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Die Mecklenburger Straße ist abschnittsweise Bundesstraße (B104) und Hauptanbindung für den Schlutuper Hafen. Die Inbetriebnahme der B104-neu auf gesamter Länge wird eine zielgerichtete Führung des Schwerverkehrs ermöglichen. Der Fachbereich Planen und Bauen lässt zzt. das gesamtstädtische Verkehrslenkkonzept durch ein Planungsbüro, insbesondere auch für den Schwerverkehr, optimieren (Teilprojekt aus Lübeck-staufrei bis 2015). Hierbei wird auch Wert gelegt auf die Lenkung des Schwerverkehrs. In 2015 wird dieses Konzept in die Gremien gegeben. Die Verkehrssituation in Schlutup wird seit dem 20.11.2014 in dem reaktivierten Arbeitskreis Verkehrsberuhigung Schlutup vor Ort mit den Betroffenen besprochen. Der hier angesprochene Punkt ist ebenfalls auf der Tagesordnung. Den städtischen Gremien wir über das Ergebnis zu berichten sein (voraussichtlich Ende 1.Quartal 2015).</p>

Ifd. Nr.	Vorgebracht am	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
38	08.05.2013	Anwohner Buntekuhweg	Verkehr (besonders Lkw) Buntekuhweg	<p>Lärmbelastungen und Erschütterungen haben durch verstärktes Verkehrsaufkommen erheblich zugenommen in den letzten Jahren. Straße ist zudem in einem sehr schlechten Zustand (Schlaglöcher).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sanierung der Straße 2. LKW-Umlenkung (besonders 40-tonner) 3. Geschwindigkeitsüberwachung 4. Fahrbahnverengung 	 <p>Am Buntekuhweg bestehen Lärmbetroffenheiten von >65 dB(A) LDEN.</p>	<p>1) Durch die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann eine Lärmreduzierung von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden (UBA 2009).</p> <p>2) Durch weniger Lkw-Verkehr am Buntekuhweg ist eine Reduzierung von Lärmimmissionen zu erwarten. Die Höhe hängt von der Reduzierung des Schwerverkehrsaufkommens und dem Gesamtverkehr ab.</p> <p>3) Die lärmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsüberwachungen ist kaum zu prognostizieren. Erste Untersuchungsergebnisse sind den Ifd. Nr. 1 und 2 zu entnehmen. Allerdings ist zu erwarten, dass insbesondere die Anzahl der besonders lästige Anteil der Spitzenpegel durch einzelne schnell fahrende Fahrzeuge reduziert wird.</p> <p>4) Durch ein Abrücken des Emissionsortes (Fahrstreifen) vom Immissionsort (Wohngebäudefassaden) durch eine durchgängige Reduzierung auf zwei (mittlere) Fahrstreifen, kann eine Lärmreduktion von bis zu 1,5 dB(A) erreicht werden (UBA 2009, Anhang 7).</p>	<p>Stellungnahme des Fachbereichs Verkehrsangelegenheiten: Im Buntekuhweg ist ebenfalls im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine stationäre Anlage eingeplant; wann diese realisiert werden kann ist wie zu 13 und 43 noch nicht absehbar.</p> <p>Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Die Notwendigkeit, den Buntekuhweg zu sanieren, ist bekannt und wurde seitens des Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtgrün und Verkehr angemeldet zur grundhaften Sanierung— wie z.B. geschehen im Masterplan Straßen, der jedoch politisch nicht beschlossen wurde. Die Sanierung ist mit Stand 11/ 2014 nunmehr vorgesehen für das Jahr 2018.</p>

Ifd. Nr.	Vorgebracht am	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
39	11.06.2013	Anwohner und Gewerbetreibende An der Untertrave	Verkehr An der Untertrave (besonders zwischen Holstentor und Beckergrube)	<p>Erhebliche Lärmbelastungen und Erschütterungen durch Verkehrsaufkommen; oftmals überhöhte Geschwindigkeiten (vor allem nachts).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dauerhafte Verkehrsberuhigung 2. Beseitigung der Bodenwellen und Versprünge durch fehlerhaft eingepasste Gullydeckel 3. Aufbringung „Flüsterasphalt“ 4. Verringerung der Fahrspuren von 4 auf 2 5. Errichtung breiter Radfahrspuren auf beiden Seiten der Fahrbahn (von der Holstentorbrücke bis zum Hansemuseum) 6. Tempo 30 auf der gesamten Untertrave 	 <p>Speziell im nördlichen Abschnitt „An der Untertrave“ bestehen erhebliche Lärmbetroffenheiten.</p>	<p>1) und 6) Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h ergibt sich eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A) (UBA, 2009).</p> <p>2) Durch die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge und klappernder Gullydeckel kann eine Lärmreduzierung von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden (UBA 2009).</p> <p>3) Durch das Aufbringung eines lärmindernden Asphalts für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D) bei der Erneuerung des Straßenbelags kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von etwa 4 dB(A) bei 50 km/h erreicht werden (UBA 2014).</p> <p>4) Durch eine Reduzierung der Fahrstreifen und ein gleichzeitiges Abrücken des Emissionsortes (Fahrstreifen) vom Immissionsort (Wohngebäudefassaden), kann eine Lärmreduktion von bis zu 1,5 dB(A) erreicht werden (UBA 2009, Anhang 7).</p> <p>5) Die Anlage von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn führt durch die Abstandsvergrößerung (s. 4) zu einer Lärmreduzierung. Auch durch den Attraktivitätsgewinn des Fahrrades gegenüber dem Kfz-Verkehr können Kfz-Fahrten reduziert werden, was zu weniger Lärmbelastung führt.</p>	<p>Siehe Tabelle 7, Spalte „Umgestaltung An der Untertrave“</p> <p>Hinweis vom Stadtverkehr Lübeck: An der Untertrave verkehrt auch der ÖPNV-eine grundsätzliche Verringerung der Geschwindigkeit führt auch zu einer Reisezeitverlängerung und Erhöhung der Betriebskosten.</p> <p>Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: Zu 1. und 2. und 4. und 5.) Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ist ein Ausbau der Radstreifen bzw. Schutzstreifen beiderseits An der Untertrave vorgesehen. 2013/2014 hat die erste Umbaumaßnahme Umsetzung stattgefunden. Siehe auch Stellungnahme zu Punkt 16b. Bodenwellen / Gullydeckel etc. sind bereits ausgebessert.</p> <p>Zu 3.) Flüsterasphalt findet erst ab > 50km/ h Anwendung, da vorher keine wahrnehmbare Geräuschminderung. (Anmerkung Fachbereich Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz: Es ist zu differenzieren zwischen offenporigem Asphalt (Flüsterasphalt) und dem hier angesprochenen lärminderndem Asphalt für Stadtstraßen).</p> <p>Zu 6.) Ist noch zu prüfen im Rahmen der Beschilderungsanordnung für das ausgearbeitete Umgestaltungskonzept An der Untertrave – Gegenargument hierzu siehe auch Hinweis vom Stadtverkehr (oben) sowie Punkt 13 und der Straßenverkehrsbehörde unter ***.</p>

lfd. Nr.	Vorgebracht am	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
40	09.07.2013	Anwohner Schwartauer Landstraße	Verkehr Schwartauer Landstraße	<p>Erhebliche Zunahme der Lärmbelastung und von Erschütterungen durch provisorisch geflickte Fahrbahndecke nach dem Winter 2012/2013 (viele Unebenheiten); dazu kommen häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen (vor allem Lkw nachts)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Grund der Straßenschäden <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> - Komplette Straßenneuasphaltierung des Abschnittes (Strecke Ortsschild „Bad Schwartau“ bis Höhe Tremser Teich) 	 <p>Entlang der Schwartauer Landstraße sind fast durchgängig Anwohner mit über 65 dB(A) LDEN belastet.</p>	<p>Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h ergibt sich eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A) (UBA, 2009).</p> <p>Durch die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann eine Lärmreduzierung von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden (UBA 2009).</p> <p>Durch das Aufbringen eines lärmindernden Asphalts für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D) bei der Erneuerung des Straßenbelags kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von etwa 4 dB(A) bei 50 km/h erreicht werden (UBA 2014).</p>	<p>Hinweis vom Stadtverkehr Lübeck: An der Untertrave verkehrt auch der ÖPNV-eine grundsätzliche Verringerung der Geschwindigkeit führt auch zu einer Reisezeitverlängerung und Erhöhung der Betriebskosten.</p> <p>Der Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtgrün und Verkehr meldet, dass der Abschnitt von der Stadtgrenze Bad Schwartau bis Memelstraße für 2015 im Haushalt vorgesehen ist.</p>
41	19.08.2013	Anwohner Eschenburgstraße	Verkehr Neue Hafenstraße	<p>1) Seit Eröffnung der Nordtangente, erhebliche Zunahme des Verkehrs</p> <p>2) Verkehrslärm wird durch zu tief liegende Gullydeckel verstärkt (Containern springen auf den Aufliegern)</p> <p>3) Eine Holzverarbeitungsfirma nutzt seit einigen Monaten das Gelände des gegenüberliegenden Konstinkais für Be- und Entladearbeiten. Die Arbeiten finden rund um die Uhr (auch nachts und an Sonn- und Feiertagen) statt. Die Nachtruhe ist gestört, Fenster können nicht mehr geöffnet und Balkone nicht mehr genutzt werden.</p>	 <p>An den Wohngebäuden südlich der Neuen Hafenstraße bestehen durch Straßenlärm deutliche Lärmbelastungen mit über 65 dB(A) LDEN</p>  <p>Belastung von 55 bis 60 dB(A) durch Industrie- und Hafentlärm an der Neuen Hafenstraße.</p>	<p>2) Durch Beseitigung von Schlaglöchern und Gullydeckel können Lärmreduzierung von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden.</p> <p>3) Zuständig für die Genehmigung der Betriebe und der Lärmschutzaufgaben ist das LLUR. Bei Nichtbeachtung der Lärmschutzaufgaben ist entsprechend dass LLUR zu verständigen.</p>	<p>Zu 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> -Bearbeitung (Gewerbelärm) erfolgt der Zuständigkeit halber durch das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume -Die LHG hat ein Lärmgutachten für den Konstinkai erstellen lassen, welches die drei Betriebsszenarien „Genehmigung, Ist-Zustand und Zukunft“ untersucht und bewertet. <p>Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen:</p> <p>Zu1) Die Verkehrszunahme ist durch den Netzschluss im Tangentensystem der Stadt begründet und entspricht den Prognoseverkehrswerten.</p> <p>Zu2) Wird vom Bereich Stadtgrün und Verkehr ständig kontrolliert und behoben.</p>

Ifd. Nr.	Vorgebracht am	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
42	25.11.2013	Nachbarschaftskreis Friedhofsallee	Verkehr Friedhofsallee	Ständig wachsende Belastungen der Anwohner durch Verkehrslärm und Erschütterungen durch zunehmenden LKW-Verkehr: -Antrag, dass Friedhofsallee bei künftigen Lärminderungsmaßnahmen eine vorrangige Stellung einnimmt	 <p>Lärmbelastungen über 65 dB(A) bestehen nur im südlichsten Abschnitt der Friedhofsallee.</p>	Durch die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann eine Lärmreduzierung von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden (UBA 2009, Anhang 7).	<p>(Hinweis des Bereichs UNV: Dem Antrag auf eine vorrangige Behandlung kann nicht stattgegeben werden, da viele andere Straßen eine noch höhere Belastung bzw. eine genauso hohe Belastung aufweisen).</p> <p>Der Fachbereich Planen und Bauen teilt hierzu mit, dass die Zunahme des LKW- bzw. des Schwerverkehrs (SV: LKW + Lastzüge) nicht bestätigt werden kann gem. den hier ermittelten Verkehrsdaten: Vergleich der Jahre 2001 zu 2014 : SV 922/ 24h zu 775 SV/ 24h. Anmerkung: die Friedhofsallee war in früheren Jahren z.Zt. des Kasernenstandortes am jetzigen Ratekauer Weg für diesen Schwerverkehr ausgebaut worden; die Leerfahrten des Stadtverkehrs Lübeck sind über die Memelstraße/ Schwartauer Allee/ Landstraße angeordnet.</p>
43	30.12.2013	Anwohner Schwartauer Allee	Verkehr Schwartauer Allee	1) LKW-Mautflüchtlinge“ nutzen verstärkt die Schwartauer Allee (vor allem in der Nachtzeit von 3:00 Uhr bis 6:00 Uhr) einhergehend mit Geschwindigkeitsüberschreitungen und Erschütterungen 2) Generell wird in der Nacht oftmals mit überhöhter Geschwindigkeit (nicht nur LKW) gefahren: -In der Schwartauer Allee zwischen der Marquardstraße und der Friedenstraße einer „Blitzerallee“ analog zum St. Jürgen-Ring einrichten	 <p>Mittlere bis hohe Lärmbetroffenheiten an der Schwartauer Allee.</p>	Die lärmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsüberwachungen ist kaum zu prognostizieren. Erste Untersuchungsergebnisse sind den Ifd. Nr. 1 und 2 zu entnehmen. Allerdings ist zu erwarten, dass insbesondere die Anzahl der besonders lästige Anteil der Spitzenpegel durch einzelne schnell fahrende Fahrzeuge reduziert wird.	<p>Stellungnahme Fachbereich Planen und Bauen: zu 1) Die Aussage zur Verkehrsverlagerung des Schwerverkehrs durch die Mautpflicht im Herrentunnel trifft zu; den hiesigen Verkehrserhebungen bzw. -daten entsprechend betrifft diese Verlagerung insbesondere die Schwartauer Allee/ - Landstraße als „Ausweichstrecke“. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr hat aufgrund der Straßenschäden den Streckenzug zwischen Fackenburg Allee und Lohmühle als Sanierungsmaßnahme für das Jahr 2015 im Haushalt der Hansestadt angemeldet.</p> <p>Stellungnahme Bereich Verkehrsangelegenheiten: Zu 2) Im Straßenzug Schwartauer Allee / Schwartauer Landstraße wurde bereits eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage installiert. Mobile Messungen finden zusätzlich in regelmäßigen Abständen statt. Ob im Rahmen der Lärmaktionsplanung kurz- oder mittelfristig in diesem Bereich noch weitere Anlagen fest installiert werden können, ist zurzeit noch nicht absehbar.</p>

Ifd. Nr.	Vorgebracht am	Absender	Lärmquelle	Hinweise / Vorschläge	Relevanz	Lärmwirkung	Ergebnis / Stand
44	14.01.2014	Runder Tisch Karlsdorf / Israelsdorf	Verkehr Travemünder Allee	-Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit (von 70 km/h auf 60 km/h) für den Abschnitt Sandberg bis Schellbruch	 <p data-bbox="981 501 1223 574">Wenige Anwohner mit Lärmbelastungen über 65 dB(A).</p>	Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 60 km/h bringt nur eine geringe Lärminderung von etwa 1 dB(A). Diese Maßnahme wurde an B75 in Kücknitz mit positiver Resonanz der Anwohner umgesetzt. Effektiver wäre der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt, der eine Lärmreduzierung von bis etwa 5 dB(A) bei Tempo 60-70km/h bringen kann.	<p data-bbox="1552 280 2179 354">Hinweis Fachbereich Planen und Bauen: Die Travemünder Allee befindet sich in diesem Abschnitt in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr.</p> <p data-bbox="1552 376 1637 399">Siehe ***</p>
*	<p data-bbox="129 632 2184 746">Die Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt im § 45 Abs. 1b, Ziffer 2a, dass die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel treffen. Dies ist in der Lübeck Altstadt unter Berücksichtigung des Verkehrsberuhigungskonzeptes Lübecker Altstadt vom 01.07.1998 erfolgt. Folgte man dem eingebrachten Vorschlag, müssten diese Bewohnerparkprivilegien aufgehoben werden, da die Voraussetzungen für die Bewohnerparkrechte, dass mangels Stellflächen und aufgrund eines allgemeinen Parkdrucks die Bewohner in städtischen Quartieren regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden, durch die vorgeschlagene Regelung nicht mehr gegeben wären.</p> <p data-bbox="129 753 2184 868">Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. Dies dient u. a. auch dem für die Altstadt notwendigen Lieferverkehr. Konsequenz wäre, dass auch die Bewohner nur während der allgemeinen Lieferzeiten ihre Wohnquartiere anfahren könnten und die Fahrzeuge nach dem Ladevorgang unverzüglich wieder entfernt werden müssten. Die vorhandenen Schwerbehindertenparkplätze müssen weiterhin anfahrbar bleiben. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass für Bewohnerparkberechtigte in der Lübecker Altstadt bereits jetzt die Möglichkeit besteht, auf Teilen des MuK-Parkplatzes und auf einem Teil des Parkplatzes an der Kanalstraße kostenfrei zu parken.</p> <p data-bbox="129 874 2184 919">Darüber hinaus besteht ein Bewohner-Parkrecht im Bereich „K“ im Umfeld des VZM Mühlentor. Da auch hier der Gleichbehandlungsgrundsatz zu beachten ist, müssten diese Parkberechtigte ebenfalls kostenfrei auf den vorgenannten Parkplätzen parken dürfen.</p> <p data-bbox="129 925 2184 976">Durch die Bewohner des Altstadtquartiers werden nach wie vor Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Wohnumfeld gefordert. Die Bewohnerparkregelung ist durch einen Beschluss der Bürgerschaft im bestehenden Umfang gewollt. Eine Lärminderung wird von uns nicht gesehen, da der Fahrzeugverkehr nicht unterbunden, sondern nur teilweise verlagert wird. Die bestehenden Regelungen haben sich bewährt.</p>						
**	<p data-bbox="129 1010 2184 1077">-Die meisten Einsatzfahrzeuge sind sowohl mit elektronischen als auch mit preßluftbetriebenen Signalhörnern ausgestattet. Pressluftbetriebene Signalhörner werden von Verkehrsteilnehmern (stärkerer Umgebungslärm, z.B. Musikanlage im Auto) eher wahrgenommen, allerdings von Anwohnern als störender empfunden. Eine Lautstärkeregelung der einzelnen Signalhörner ist nicht möglich; eine Norm gibt die Lautstärke vor, lässt aber keine Lautstärkeregelung zu.</p> <p data-bbox="129 1083 2184 1128">-Die Fahrer von Einsatzfahrzeugen sind grundsätzlich frei darin zu entscheiden, welche der Signaleinrichtung sie jeweils benutzen. Da ein Wegerecht und damit die Verpflichtung anderer Verkehrsteilnehmer zur Schaffung freier Bahn nur durch den Einsatz von Blaulicht und Horn möglich ist, kann auf den Einsatz des Hornes nicht gänzlich verzichtet werden.</p> <p data-bbox="129 1134 2184 1201">-In der Praxis schalten die Fahrer der Einsatzfahrzeuge der HL jetzt schon während der Nacht fast ausnahmslos nur an Kreuzungen und Einmündungen das Horn zu. Dies geschieht ganz bewusst um die Bürger nicht übermäßig dem entstehenden Lärm auszusetzen und wird im Anwendungsfall voll durch den Fahrer des Fahrzeugs verantwortet. Im Falle eines Unfalls hat der Fahrer vor Gericht, wenn er nur das Blaulicht eingeschaltet hat (dieser Zustand wird zumindest bei allen Rettungsfahrzeugen durch Unfalldaten- oder Fahrtenschreiber festgehalten) in der Regel schon verloren.</p> <p data-bbox="129 1208 2184 1227">-Vorstellbar wäre der weitergehende Appell an die Besatzungen, in den Nachtstunden auf den Einsatz des durchdringenderen Presslufthornes nach Möglichkeit zu verzichten.</p> <p data-bbox="129 1233 2184 1252">-Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass auch die Rettungsfahrzeuge der umliegenden Kreise, die Lübecker Kliniken anfahren und Fahrzeuge der Polizei zur Lärmemission beitragen.</p>						
***	<p data-bbox="129 1286 2184 1342">Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde (SVB): Jegliche im Lärmaktionsplan genannten verkehrlichen Maßnahmen müssen einer straßenverkehrsrechtlichen (Einzel-)Prüfung unterzogen werden. Rechtsgrundlage ist der §45 StVO, die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) und die dazu jeweils geltenden Landeserlasse oder Arbeitsanweisungen.</p>						

H Hinweise und Anmerkungen aus der stadtinternen Beteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) vom 10.10.2013 bis 28.11.2013

	Vorgebracht am	Absender	Lärm- quelle	Hinweise / Vorschläge	Ergebnis / Stand
I	-	2.502 SeniorInnen- Einrichtungen		Keine Stellungnahme abgegeben	-
II	-	2.530 Gesundheits- amt		Keine Stellungnahme abgegeben	-
III	26.11.2013	3.327 Verkehrsan- gelegenheiten		Keine weiteren Anmerkungen	-
IV	11.10.2013	3.370 Feuerwehr	„Martins hörner“	-Stellungnahme zu „Martinshörnern“ siehe Anhang 2, lfd. Nr. 29 bzw. lfd. Nr. ** -Ansonsten keine weiteren Anmerkungen	
V	18.11.2013	3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucher- schutz als Untere Natur- schutzbehörde	Ruhige Gebiete	-Die Festlegung der „Ruhigen Gebiete“ innerhalb der Stadtfläche mit der Gliederung in „Erholungsgebiete“, „Stadtoasen“ und „Ruhige Achsen“ wird zugestimmt, sie entspricht weitestgehend der korrespondierenden landschaftsplanerischen Systematik. -Diverse Ergänzungen von Emittenten in der Tabelle 8 (Ruhige Gebiete)	-Ergänzungen wurden in der Tabelle 8 aufgenommen
VI	-	3.820 Stadtwald		Keine Stellungnahme abgegeben	-
VII	18.10.2013	4.401 Schule und Sport	Verkehr lärm im Bereich von Schulen	-Es werden alle Maßnahmen begrüßt, die den Lärm in der Nähe von Schulen reduzieren -Befürwortung des Ausbaus von „Grünen Wellen“ (Beispiel Hamburg: elektronische Geschwindigkeits-anzeigen mit „grüne Welle bei 45 km/h“); Verstärkung des Verkehrs führt zu weniger Lärm, da Brems- und Beschleunigungsvorgänge reduziert werden; gleichzeitig wird die Sicherheit für die Schüler durch weniger Raser erhöht -Befürwortung von elektronischen Geschwindigkeits-anzeigen (z.B. „Sie fahren Tempo 55 km/h“ verbunden mit einem „Smiley“) in der Nähe von Schulen für mehr Sicherheit und weniger Lärm	
VIII	26.11.2013	5.610 Stadtplanung		Diverse Ergänzungen/Aktualisierungen für den Maßnahmenkatalog	Anmerkungen und Aktualisierungen der Maßnahmen wurden im Lärmaktionsplan aufgenommen.
IX	26.11.2013	5.660 Stadtgrün und Verkehr		Diverse Ergänzungen/Aktualisierungen für den Maßnahmenkatalog	Anmerkungen und Aktualisierungen der Maßnahmen wurden im Lärmaktionsplan aufgenommen.
X	30.10.2013	5.691 Lübeck Port Authority		Aufgrund der Begründung unter Anlage 2, Pkt. 3.21 liegt aus Sicht der hafenplanerischen Belange keine Betroffenheit vor.	

	Vorgebracht am	Absender	Lärm- quelle	Hinweise / Vorschläge	Ergebnis / Stand
XI	24.10.2013	Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein	Verkehrslärm A1	Unter Ziffer 3.2, geplante Maßnahmen, würden auch die geplanten ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen A1, Bad Schwartau-Sereetz-Lübeck fallen, zu denen auch ein Teilbereich Lübecks im Bereich Tremskamp zählt. Hier werden momentan passive Lärmschutzmaßnahmen abgewickelt.	Ist im Maßnahmenkatalog 3.2 aufgenommen.
XII	26.11.2013	Stadtverkehr Lübeck	ÖPNV-Netz	-Der Stadtverkehr Lübeck und die Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft leisten durch ein gut ausgebautes und der Nachfrage entsprechendes ÖPNV-Netz einen großen Anteil an der Lärminderung in HL -Diverse Stellungnahmen/Hinweise zur bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung	-Anmerkung wurde in der Tabelle 6 aufgenommen -Hinweise/Stellungnahmen wurden in die Tabelle des Anhangs 2 aufgenommen
XIII	-	Gemeinde Stockelsdorf		Keine Stellungnahme abgegeben	-
XIV	24.10.2013	Gemeinde Ratekau		-Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde zur Kenntnis genommen. -Lärminderungsmaßnahmen der Hansestadt Lübeck, die positive Auswirkungen auf den Ortsteil Sereetz als Teilbereich des Ballungsraumes Lübeck haben können, werden begrüßt. -Ansonsten keine weiteren Anregungen oder Bedenken	
XV	-	Stadt Bad Schwartau		Keine Stellungnahme abgegeben	-
XVI	-	Gemeinde Groß Grönau		Keine Stellungnahme abgegeben	-
XVI I	-	Gemeinde Lüdersdorf		Keine Stellungnahme abgegeben	-
	14.10.2013	Polizeidirektion Lübeck		Verkehrspolizeiliche Belange werden durch den vorgestellten Entwurf des Lärmaktionsplans nicht berührt.	-
XVI II	02.12.2013	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (Außenstelle Lübeck)	1)Hafenlärm 2)Anwohnerbeschwerden Eschenburgstraße / Konstinkai	Zu 1) Auf Grundlage der strategischen Lärmkartierung kann davon ausgegangen werden, dass die lärmtechnische Situation derzeit grundsätzlich immissionschutzrechtlich verträglich ist Zu 2) Es gibt im Bereich der Eschenburgstraße Lärmbeschwerden über eine Firma, die auf dem Gelände des Konstinkais Holzstämme umschlägt. Das LLUR führt zurzeit Prüfungen durch. Eine „Schalltechnische Untersuchung zum Hafbetrieb am Konstinkai in Lübeck“ wurde von der LHG in Auftrag gegeben. Ein erster Entwurf liegt bereits vor. Aus der Endfassung werden sich ggf. Maßnahmen ergeben, um einen ausreichenden Schutz für die Anwohnerschaft sicherzustellen.	-
XIX	25.10.2013	Mitglied Lärmbeirat	- Fluglärm -Ruhige Gebiete	1) Es ist zwar keine Lärmkartierung für den Flughafen erforderlich, es sollte jedoch aber das Problem dargestellt werden, dass Flugschneisen eine Lärmbelastung verursachen. Daher sollte über mögliche Entlastungsmaßnahmen nachgedacht werden, die letztendlich auch umgesetzt werden sollten. 2) Im Süden Lübecks sollten mehr Gebiete (z.B. Krummesser Moor) aufgenommen werden	Zu 2) Die Südlichen Wälder und das Krummesser Moor sind bereits als Erholungsgebiet im Aktionsplan aufgenommen.