

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

der Stadt Schleswig

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Schleswig
Amtlicher Gemeindegeschlüssel:	01059075
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Schleswig
Straße:	Rathausmarkt
Hausnummer:	1
PLZ:	24837
Ort:	Schleswig
E-Mail:	stadtplanung@schleswig.de
Internet-Adresse:	www.schleswig.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Kreisstadt Schleswig liegt am Ende des Ostseefjords Schlei im nordöstlichen Teil des Landes Schleswig-Holstein. Sie beherbergt ca. 26.500 Einwohner*innen auf einer Gesamtfläche von ca. 24 km². Nach Norden und Süden haben sich umfangreiche Wohnsiedlungen, durchsetzt mit Verwaltungs-, Kultur- und Klinikeinrichtungen sowie Gerichten, entwickelt. Gewerbeflächen sind überwiegend am Nordrand des Siedlungsbereiches positioniert.

Das Gebiet der Stadt Schleswig ist durch die folgenden auf den strategischen Lärmkarten ersichtlichen überregionalen Hauptverkehrsstraßen (über 3 Mio. Kfz/a) betroffen:

- BAB A 7
- B 76
- B 201

Ebenfalls direkt betroffen ist die Stadt Schleswig von Lärmimmissionen durch Schienenverkehr. Dazu sind aktuelle Umgebungslärmkarten und eine Lärmstatistik für die Stadt Schleswig, bereitgestellt vom Eisenbahnbundesamt, vorhanden.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung, der 34. BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Geltende Immissionsgrenz- und -richtwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Straßenverkehr

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

LDEN dB(A) (24 Stunden)	Belastete Menschen				LNight dB(A)	Belastete Menschen			
	2007	2012	2017	2022		2007	2012	2017	2022
über 55 bis 60	580	390	170	970	über 50 bis 55	260	90	40	670
über 60 bis 65	100	40	10	550	über 55 bis 60	20	0	0	470
über 65 bis 70	10	0	0	480	über 60 bis 65	0	0	0	160
über 70 bis 75	0	0	0	110	über 65 bis 70	0	0	0	0
über 75	0	0	0	0	über 70	0	0	0	0
Summe	690	430	180	2110	Summe	280	90	40	1300

(Ergebnisse der Lärmkartierungen 2007, 2012, 2017 und 2022)

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

LDEN dB(A)	belastete Fläche [km²]				Wohnungen			
	2007	2012	2017	2022	2007	2012	2017	2022
über 55	0,8	3,15	2,326	5,29	380	247	87	1004
über 65	0,1	0,64	0,487	0,92	0	2	0	281
über 75	0	0,15	0,103	0,15	0	0	0	0
Summe	0,9	3,94	2,916	6,36	380	249	87	1285

LDEN dB(A)	Schulen				Krankenhäuser			
	2007	2012	2017	2022	2007	2012	2017	2022
über 55	-	2	0	6	-	0	0	0
über 65	-	0	0	3	-	0	0	0
Über 75	-	0	0	0	-	0	0	0
Summe	0	2	0	9	0	0	0	0

(Ergebnisse der Lärmkartierungen 2007, 2012, 2017 und 2022)

Schieneverkehr

Geschätzte Zahl der von Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes in ihren Wohnungen belasteten Menschen

LDEN dB(A) (24 Stunden)	Belastete Menschen			Lnight dB(A)	Belastete Menschen		
	2014	2017	2022		2014	2017	2022
über 55 bis 60	1770	1140	1004	über 45 bis 50	3280	1690	1093
über 60 bis 65	600	490	281	über 50 bis 55	1430	950	558
über 65 bis 70	310	190	0	über 55 bis 60	500	370	190
über 70 bis 75	160	60	0	über 60 bis 65	270	150	4
über 75	80	10	0	über 65 bis 70	130	40	0
Summe	2920	1890	1285	über 70	60	10	0
				Summe	5670	3210	1845

(Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts 2014, 2017 und 2022)

LDEN dB(A)	belastete Fläche [km²]			Wohnungen		
	2014	2017	2022	2014	2017	2022
über 55	2,00	2,27	0,55	1430	987	84
über 65	0,48	0,53	0,09	261	137	5
über75	0,12	0,13	0,01	37	7	0
Summe	2,6	2,93	0,65	1728	1131	89

LDEN dB(A)	Schulen			Krankenhäuser		
	2014	2017	2022	2014	2017	2022
über 55	0	0	0	0	0	0
über 65	0	0	0	0	0	0
über 75	0	0	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0	0	0

(Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts 2014, 2017 und 2022)

Zusammenfassung 2022

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ausgesetzt sind (Straßenverkehr und Schienenverkehr 2022):

55 dB(A) L_{DEN} von Hauptverkehrsstraßen:	2110
50 dB(A) L_{Night} von Hauptverkehrsstraßen:	1300
55 dB(A) L_{DEN} von Haupteisenbahnstrecken:	175
50 dB(A) L_{Night} von Haupteisenbahnstrecken:	122

Die Lärmkarten für Schleswig sind diesem Lärmaktionsplan als Anlagen 2 beigefügt.

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Die Gesamtanzahl der Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, hat sich rechnerisch deutlich erhöht. Dies hat zwei Gründe:

- Infolge einer Änderung in der Berechnungsmethode für die Lärmkartierung 2022 sind die Belastetenzahlen um das 1,5 bis 2,5-fache höher
- Die Lärmkartierung berücksichtigt nun auch innerstädtische Hauptverkehrsstraßen (Kreisstraße), sofern aktuelle Verkehrsdaten für diese vorliegen.

Insgesamt fällt auf, dass sich die geschätzte Anzahl von Menschen, die einer potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ausgesetzt sind, deutlich erhöht hat. Eine potenzielle Gesundheitsgefährdung wird ab $L_{DEN} > 70$ dB(A) oder $L_N > 60$ dB(A) angenommen. Zur Ermittlung der besonders betroffenen Gebiete wird die Lernkennziffern herangezogen, über die im Raster 100 x 100 m ein Zusammenhang zwischen den akustischen Mittelungspegeln und der Anzahl der betroffenen Personen ermittelt werden kann. Die Darstellung der Lernkennziffer ist Anlage 3 zu entnehmen.

In Schleswig sind etwa 110 Menschen am Tag bzw. 160 Menschen in der Nacht einer Gesundheitsgefährdung aufgrund von Verkehrslärm ausgesetzt. Dies betrifft in etwa die Gebiete entlang der Schleistraße bis zur Kreuzung Königstraße / Plessenstraße und von der Kreuzung Lollfuß/Schleistraße bis zur Kreuzung Flensburger Straße / Schubystraße. Diese Straßen sind mit Ausnahme kurzer Unterbrechungen auf Tempo 50 beschränkt. Der Verkehr wird mit über 8.200 Fahrzeugen am Tag angegeben.

Entlang der Bundesstraßen 201 und 76 sowie der Bundesautobahn 7 sind die Lärmbelastungen überwiegend geringer als im innerstädtischen Bereich. Die Lernkennziffer zeigt, dass die Lärmbelastung auch im Verhältnis zur Anzahl der betroffenen positiver ausfällt.

Bei der Lärmkartierung handelt es sich um eine rechnerische Ermittlung der Lärmbelastung, auch unter Berücksichtigung von Lärmschützenden Maßnahmen wie Lärmschutzwänden und Angaben zum Straßenbau- und Verkehr (Art der Oberfläche, Verkehrsregelungen, etc.). Der Zustand der Lärmschutzwände und die tatsächliche Qualität der Straßen ist dabei aber nicht berücksichtigt und muss gesondert betrachtet werden. Daher wendet sich dieser Lärmaktionsplan auch einem in den Lärmkarten weniger betroffenen Gebiet an der B 201 zu.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Deutschen Bahn AG wurden in Schleswig umfangreiche Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt. Die Lärmbelastung ist dort so weit verbessert worden, dass eine nähere Betrachtung nicht erforderlich ist.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Im Rahmen der Lärmkartierung und der Ermittlung der Lernkennziffer sind insbesondere die innerstädtischen Bereiche auffällig. Bereits im Rahmen einer Schallimmissionsprognose für den Bebauungsplan Nr. 101 an der Schleistraße wurde der Straßenverkehrslärm untersucht. Mangels freier Fläche können dort jedoch keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden, stattdessen werden im Bebauungsplan passive Lärmschutzaufgaben formuliert. Dennoch sind die Lärmemissionen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Schleistraße unverändert hoch und ziehen sich weiter in Richtung stadteinwärts, was nun anhand der Lärmkartierung bestätigt wird. Auch einige Anwohnerbeschwerden haben die Stadt bereits erreicht, jedoch ist dabei kein Muster oder eine besondere Häufung an bestimmten Stellen zu erkennen.

Neben den in den Lärmkarten deutlich erkennbaren Bereichen mit hohen Lärmemissionen liegt in diesem Lärmaktionsplan die Betrachtung auch auf dem vermeintlich weniger betroffenen Wohngebiet südlich der B 201. In den letzten Jahren wurde von der Schleswiger Bevölkerung und auch von Mitgliedern des Bauausschusses auf den mangelhaften Lärmschutz hingewiesen. So erfüllt der Lärmschutzwall aufgrund seiner zu geringen Höhe nicht die Voraussetzungen wie im Übersichtsplan als Ergänzung zum B-Plan Nr. 50 dargestellt. Die aus Holz hergestellte Lärmschutzwand – deren schlechter Zustand offensichtlich ist – verringert die Lärmbelastung in keiner Weise und ist als Lärmschutz völlig ungeeignet.

Weitere Gebiete mit vorhandenen Lärmproblemen waren im letzten Lärmaktionsplan die Wohngebiete an der B 76 im Ortsteil Friedrichsberg und um Wohngebiete östlich der A 7 am Nordwall. Für die betroffenen Einwohner/innen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete nachts nur zum Teil eingehalten. Es sind jedoch keine Bewohner/innen hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt, weshalb sich dieser Lärmaktionsplan stärker betroffenen Gebieten widmet.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmschützende Festsetzungen in Bebauungsplänen

Zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen werden in Bebauungsplänen lärmschützende Festsetzungen übernommen. In Bestandsgebieten werden überwiegend passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt (Vorgaben zur Grundrissgestaltung, schallgedämmte Lüftungen, etc.), während in ehemaligen Außenbereichsflächen aufgrund der Lage oft auch aktive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt werden konnten (Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Abstandsgebote).

Entlang der B 76 sind zu den Wohngebieten Lärmschutzwände aufgestellt worden. Ebenso entlang der B 201 im Norden, sowie außerhalb der Stadtgrenzen an der BAB 7 (Lärmschutzwand).

Im Rahmen des umfangreichen Lärmsanierungsprogramms der Deutschen Bahn AG wurden entlang des Schienennetzes Lärmschutzwände aufgestellt, wodurch die Lärmbelastung durch Schienenlärm deutlich reduziert werden konnte.

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Ifd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Städtebauliche Planung: Flächennutzungsplanung; hier: Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung	u. a. Bebauungspläne 75,100, 101, 103, 102, 105 (bspw. Festsetzungen über Grundrissgestaltung, nur verglaste Balkone / Loggien, schallgedämmte Lüftungen).
2.	Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg: Lärmschutzwände; hier: Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung	Lärmschutzwall und Lärmschutzwand zu den Wohngebieten südlich der B 201, Lärmschutzwand B 76, Lärmschutzwall BAB 7

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

Ifd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg: Lärmschutzwände; hier: Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung	In Schleswig wurden bereits umfangreiche lärmschutzmaßnahmen entlang der Gleise durchgeführt (durchgeführt von der Deutschen Bahn AG)

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Ifd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg: Lärmschutzwände; hier: Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung Konkret: Überprüfung der Lärmschutzwand an der B 201 zwischen B 201 und Rehwinkel / Zaunkönigweg	Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 50 wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwall und Lärmschutzwand) festgesetzt. Die aus Holz gefertigte Lärmschutzwand entspricht offensichtlich nicht dem aktuellen Stand der Technik und schützt die angrenzende Wohnbebauung nicht ausreichend vor dem vorhandenen Verkehrslärm. Um die Lärmbelastung möglichst kurzfristig zu senken, ist eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 201 zwischen der Abfahrt Lattenkamp und der Abfahrt St. Jürgen auf 70 km/h mit den weiteren Behörden abzustimmen. Die Verwaltung wird beauftragt mit dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr als Straßenbaulastträger über eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ins Gespräch zu gehen.
2.	Maßnahmen an der Quelle: Änderung des Emissionspegels; hier: Maßnahmen am Straßenbelag sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung; hier: Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (aktuell Tempo 50) auf Tempo 30 und / oder Einsatz einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht im Bereich Schleistraße bis Königstraße.
3.	Konkret: Maßnahmen am Straßenbelag / Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (aktuell Tempo 50) auf Tempo 30 und / oder Einsatz einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht von der Kreuzung Plessenstraße/Königstraße bis zur Kreuzung Bismarckstraße/Schubyastraße
4.		Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (aktuell Tempo 50) auf Tempo 30 und / oder Einsatz einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht von der

		Kreuzung Lollfuß / Schleistraße bis zur Kreuzung Flensburger Straße / Schubustraße
--	--	--

Erläuterungen des erwarteten Nutzens:

Maßnahme 1:

Die Lärmschutzwand wurde 1976 geplant, bevor die B 201 als Ortsumgehungsstraße gebaut wurde. Für den Bau wurde angenommen, dass ca. 4.600 Fahrzeuge am Tag die Straße befahren. Diese Zahlen entsprechen nicht dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen, das bei mindestens 8.200 Fahrzeugen am Tag liegt. Es kann bereits aufgrund der Anzahl der Fahrzeuge von einer höheren Lärmbelastung ausgegangen werden. Jedoch entspricht auch die bauliche Ausführung der Lärmschutzwand in Holzbauweise nicht dem aktuellen Stand der Technik. Die Stadt sieht daher die Überprüfung der Lärmschutzmaßnahme sowie die Sanierung bzw. den Neubau der Lärmschutzwand für erforderlich an. Diese Vermutung ist zunächst von einem qualifizierten Ingenieurbüro zu untersuchen. Ziel der Maßnahme ist die Ermittlung der erforderlichen Lärmsanierungsmaßnahmen, anschließend die Verringerung der Lärmimmission im angrenzenden Wohngebiet und damit der lärmbedingte Gesundheitsschutz sowie der Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Maßnahmen 2, 3 und 4:

Die Lärmimmissionen sind im innerstädtischen Bereich entlang der Hauptverkehrsstraßen besonders hoch. Aktive Lärmschutzmaßnahmen kommen hier aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit nicht infrage. Daher soll als Maßnahme im Bestand die Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 und der Einsatz von lärmtechnisch optimiertem Asphalt (ggf. in Kombination), überprüft werden.

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

Die Lärmsanierung der Deutschen Bahn AG ist abgeschlossen. Die Zahl der belasteten Menschen konnte wesentlich gesenkt werden. Es sind keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild der Stadt Schleswig wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.

Langfristig werden im Rahmen der Bauleitplanung verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt und unverträgliche Nutzungen getrennt. Die Ausweisung von neuen Wohngebieten in verlärmten Bereichen soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 vermieden werden. Bei der Sanierung von Straßen sollen zudem zukünftig vermehrt lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten verbaut werden, sodass die Lärmemissionen auch in Bestandsgebieten verringert wird.

Alle fünf Jahre überprüft die Deutsche Bahn AG im Zusammenhang mit der 5. EU Richtlinie zur Bekämpfung von Umgebungslärm die Lärmkartierung und passt Sanierungsbedarfe an.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Ruhige Gebiete sind im Stadtgebiet nicht ausgewiesen. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete sind somit nicht geplant.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Durch die Überprüfung und Sanierung der Lärmschutzwand an der B 201 (Maßnahme 1) können ca. 110 Menschen entlastet werden (Anlage 4).

Vom Einsatz einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht und/oder die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 in der Schleistraße bis zur Kreuzung Königstraße / Plessenstraße (Maßnahme 2) könnten 570 Menschen profitieren (Anlage 5).

Vom Einsatz einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 von der Kreuzung Königstraße / Plessenstraße bis zur Kreuzung Schubyastraße/Bismarckstraße (Maßnahme 4) könnten 540 Menschen profitieren (Anlage 6).

Die Anzahl der von dem Einsatz einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 von der Kreuzung Königstraße/Plessenstraße bis zur Kreuzung Bismarckstraße/Schubyastraße (maßnahme 3) betroffenen Personen kann mangels vorhandener Daten in den Lärmkarten nicht konkret angegeben werden.

3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Es sind keine Maßnahmen vorgesehen.

3.7 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Fluglärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Es sind keine Maßnahmen vorgesehen.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von: 07.05.2024 Bis: 24.06.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Schleswig und Veröffentlichung auf der Internetseite <https://www.schleswig.de/bauen-stadtentwicklung/stadtentwicklung/laermaktionsplanung>.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Träger öffentlicher Belange

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind: Ja

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden. Ja

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde: Ja

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Die Klassifizierung unter Punkt 3.1. und 3.2 wurde an die Vorgaben aus Anhang I des Formblattes zur Lärmaktionsplanung angepasst.

Unter Ziffer 4.2 wurde der Zeitraum der Mitwirkung der Öffentlichkeit und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ergänzt.

4.5 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

Protokoll der Sitzung des Bau-, Klimaschutz- und Umweltausschusses vom 15.10.2024 und Protokoll der Ratsversammlung vom 11.11.2024 (über das Ratsinformationssystem online einsehbar) sowie Veröffentlichung auf der Internetseite der Stadt Schleswig.

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation:

<https://www.schleswig.de/bauen-stadtentwicklung/stadtentwicklung/laermaktionsplanung>

5. Evaluierung des Aktionsplans

5.1 Überprüfung der Umsetzung und Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind:

Die Überprüfung der Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplans in der nächsten Runde. Im gleichen Zuge wird auch die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft (vgl. Formblatt).

6. Inkrafttreten des Aktionsplans

6.1 Der Lärmaktionsplan tritt in Kraft

am: 23.12.2024

6.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

zum: 23.12.2029

6.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.schleswig.de/bauen-stadtentwicklung/stadtentwicklung/laermaktionsplanung>

Schleswig, den 16.12.2024

Stadt Schleswig
Der Bürgermeister

gez.
Erster Stadtrat
Rainer Hausen