

Vorlage zum öffentlichen Teil der Sitzung	am	TOP
des Stadtentwicklungsausschusses	10. SEP. 2015	5
der Stadtvertretung		

- Personalrat: nein
- Gleichstellungsbeauftragte: nein
- Schwerbehindertenbeauftragte/r: nein
- Kriminalpräventiver Rat: nein

Zweite Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Schleswig-Holstein;

hier: Lärmaktionsplan

A) SACHVERHALT

Zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist gemäß § 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz ein Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

Seitens des Planungsbüros Lärmkontor GmbH wurde der im Entwurf beigefügte Lärmaktionsplan erstellt.

B) STELLUNGNAHME

Aus der Auswertung der vorliegenden Lärmkartierung ergibt sich, dass in Heiligenhafen an den Hauptverkehrsstraßen keine Lärmbelastungen verbleiben, auf die mit Lärminderungsmaßnahmen zu reagieren ist.

Herr Kurz vom Planungsbüro Lärmkontor GmbH wird den Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Heiligenhafen in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses im Detail vorstellen.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes ist für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen und die beteiligten Träger öffentlicher Belange von der Auslegung zu benachrichtigen.

C) FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes sind bereits im Haushalt 2015 zur Verfügung gestellt.




D) BESCHLUSSVORSCHLAG

Der vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Heiligenhafen zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wird in der vorliegenden Fassung gebilligt.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes ist für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen und die beteiligten Träger öffentlicher Belange sind von der Auslegung zu benachrichtigen.



Bürgermeister

Sachbearbeiterin / Sachbearbeiter	
Amtsleiterin / Amtsleiter	 25.8.15
Büroleitender Beamter	

Stadt Heiligenhaf...

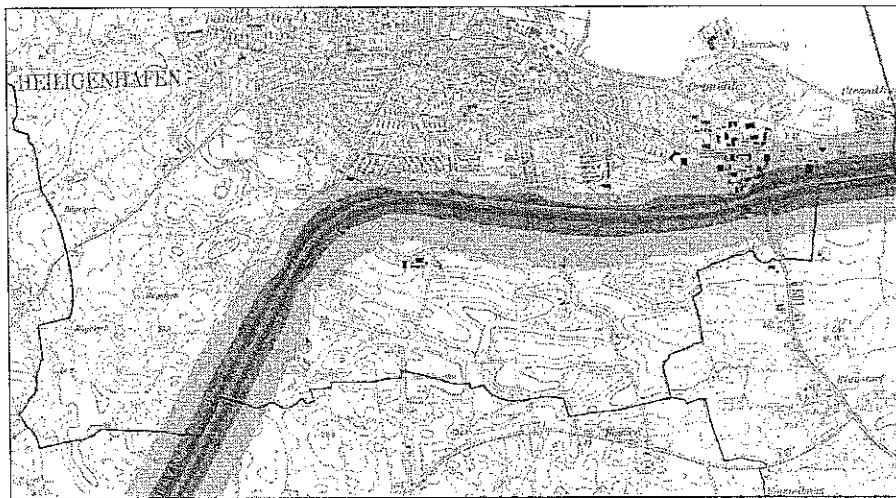
Eing. 19. JUNI 2015

Abt.: 23 Anl.:
€ / Scheck / Briefmarken

S.2.
12

Lärmaktionsplan der Stadt Heiligenhafen zur Umsetzung der zwei- ten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf



Auftraggeber:

Stadt Heiligenhafen
Markt 4-5
23774 Heiligenhafen

Auftragnehmer:



Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg
Tel.: 0 40 / 38 99 94 -0

Bearbeiter:

Diplom Geograph Carsten Kurz
Hamburg, den 15.06.2015

Lärmaktionsplan der Stadt Heiligenhafen gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Stadt Heiligenhafen gehört zum Kreis Ostholstein in Schleswig-Holstein. Sie befindet sich an der östlichen Spitze der Halbinsel Wagrien an der Ostsee. Die Hafenstadt liegt an einer Bucht, die durch eine vorgelagerte Landzunge (Steinwarder und Graswarder) von der Ostsee getrennt ist. Heiligenhafen ist staatlich anerkanntes Seeheilbad, touristisch geprägt und bis heute ein Fischerort.

Heiligenhafen hat knapp 9.100 Einwohner, ca. 5.900 Wohnungen¹ und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 18,12 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rd. 500 Einwohnern je qkm.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr zu berücksichtigen (vgl. Kap 1.3.). Dazu gehört in Heiligenhafen nur die BAB A1 / B207, die südlich der Stadt das Gemeindegebiet durchquert. Sie weist ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von rund 15.500 Kraftfahrzeugen in ihrem südlichen Abschnitt und rund 13.000 Kraftfahrzeugen in ihrem östlichen Abschnitt auf.

Lärm von Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² (ULR) ist in Bark nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Gemeinde

Stadt Heiligenhafen
Markt 4-5
23774 Heiligenhafen

¹ Nach der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein, Stand 2013

² RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189

E-Mail: Kuno.Brandt@heiligenhafen.de

Internet: [http:// www.heiligenhafen.de](http://www.heiligenhafen.de)

Gemeindeschlüssel: 01055021

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz³ (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume erstellt worden und in einem Kartenservice unter www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 2. Stufe der ULR in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen.

Ein EU-Pilotverfahren in Baden-Württemberg macht deutlich, dass die EU-Kommission nicht nur von Städten und Gemeinden mit erheblichen Lärmproblemen die Erstellung einer Lärmaktionsplans erwartet⁴, sondern von allen Gemeinden bei denen Betroffenheiten von über 55 dB(A) L_{DEN} ⁵ und/oder über

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), Art. 1 G vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274)

⁴ Lärmschutz Baden-Württemberg. Herausgeber: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur. April 2014

⁵ L_{DEN} - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden

50 dB(A) L_{Night} ⁶ im Rahmen der Lärmkartierung ermittelt wurden. Demnach sind alle Gemeinden, für welche die gemeindespezifische Betroffenheitsanalyse lärmbeeinträchtigte Personen ausweist, in der Pflicht, in Form eines Lärmaktionsplans ihre Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu analysieren und zu regeln (§ 47d BImSchG).

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes⁷ von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90⁸ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS⁹ abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

die Abendstunden gemäß VBUS⁹ (18:00 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

⁶ L_{Night} - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr)

⁷ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkBf 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

⁸ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

⁹ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation in Heiligenhafen

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Heiligenhafen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand 02. April 2013				
L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm		L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 55 bis 60	20		über 50 bis 55	10
über 60 bis 65	10		über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	30		Summe	10
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Heiligenhafen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 02. April 2013				
L _{DEN}	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	2,027	18	0	0
65 - 75 dB(A)	0,383	1	0	0
über 75 dB(A)	0,155	0	0	0
Summe	2,565	19	0	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten von Heiligenhafen finden sich in Anlage 2 und 3.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹⁰ zurückgegriffen (s. Tab. 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

¹⁰ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹⁰)

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN} > 60 dB(A) L _{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁷ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden
65-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV¹¹ überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen würden bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o.g. Gebieten Schutzauflagen auslösen - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)¹²
55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night}	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte nachts für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV¹¹ können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)¹² langfristige anzustrebende Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)¹²

Es sind ca. 30 Personen und somit etwa 3 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Heiligenhafen durch Umgebungslärm mit über 55 dB(A) L_{DEN}, verursacht durch die Hauptverkehrsstraße (> 3 Mio. Kfz/a), belastet.

Von hohen oder sehr hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraße BAB A1/B207 mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind in Heiligenhafen keine Personen betroffen.

Die Zahl der von Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr betroffenen Bürgerinnen und Bürgern in Heiligenhafen ist somit sowohl bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl, als auch auf die Stärke der Belastung als sehr gering zu bewerten.

¹¹ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

¹² Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

Die Lärmberechnungen berücksichtigen ein „für die Lärmemissionen ausschlaggebendes und hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr“ (VBUS⁹).

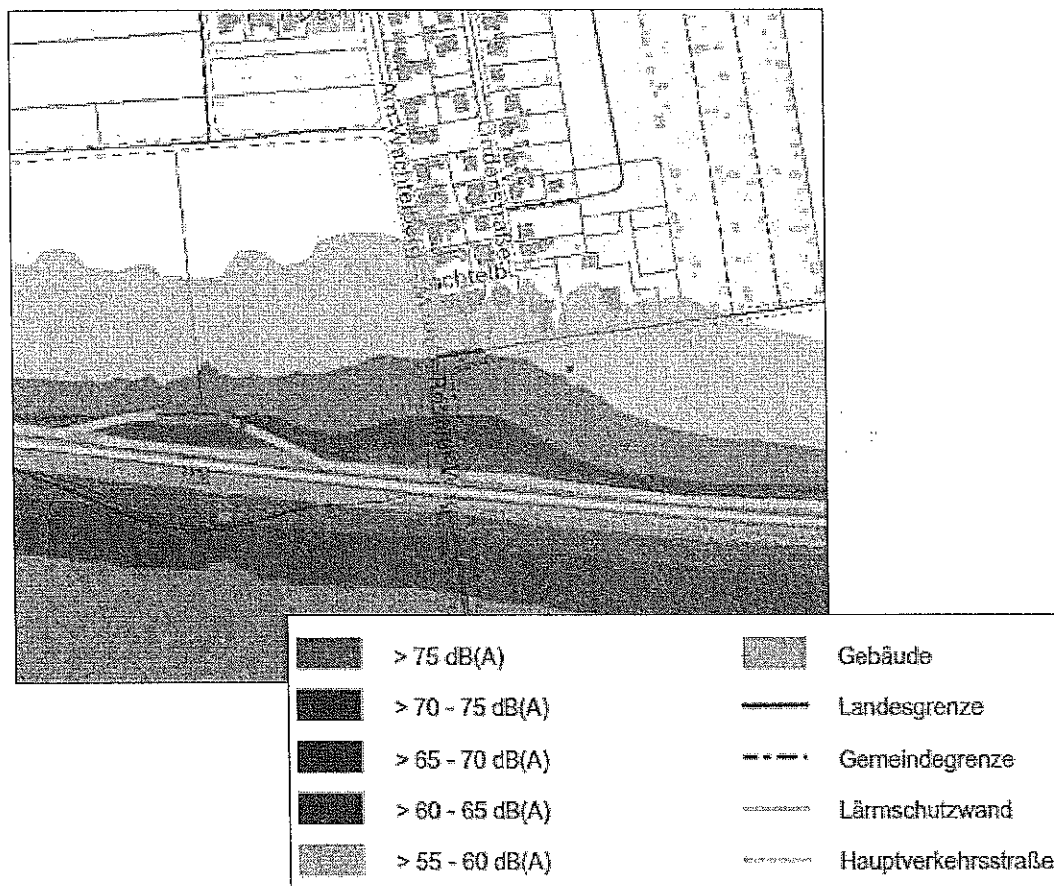
Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2012 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Vorrangig werden die durch die Hauptverkehrsstraße am stärksten lärm-belasteten Bereiche betrachtet. Dazu gehören in Heiligenhafen die der BAB A1 / B206 am nächsten gelegenen Wohngebäude.

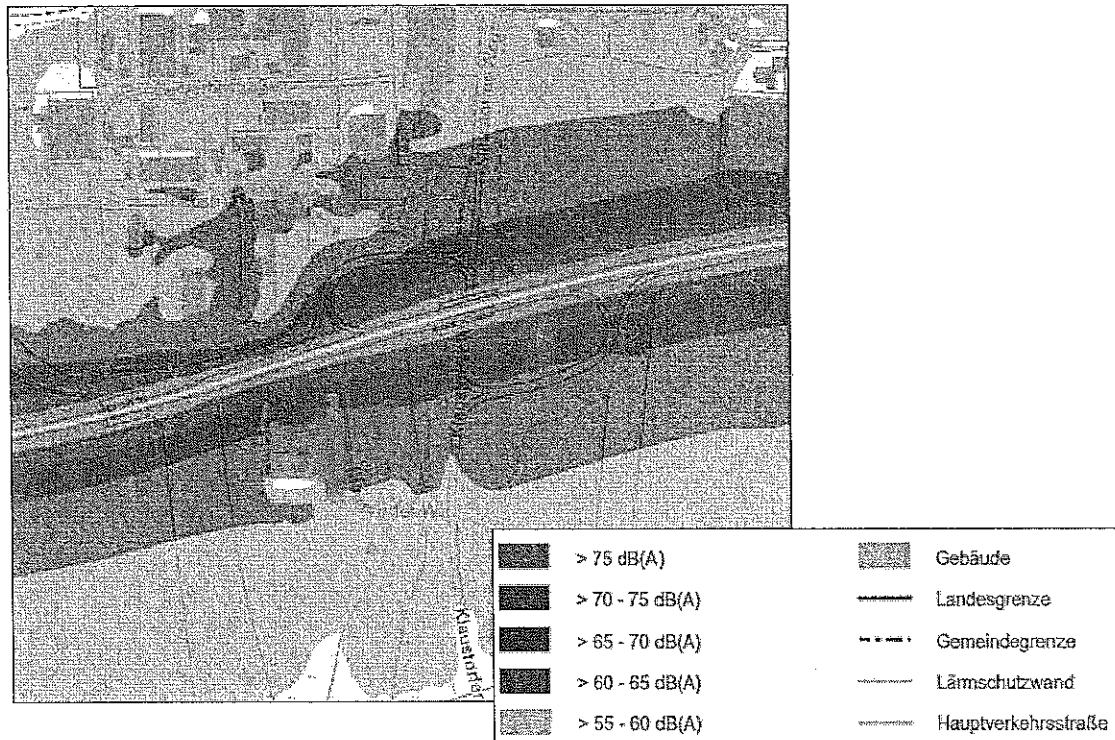
Gemäß der Lärmkartierung finden sich gering belastete Wohngebäude mit einem L_{DEN} von bis zu 58 dB(A) und einem L_{Night} von bis zu 50 dB(A) an den straßenzugewandten Fassaden im Bereich Rosseer Weg / Am Wachtelberg / Carl-Maria-von-Weber-Weg. Allerdings wird auch deutlich, dass die Lärmschutzwand auf der Brücke nicht berücksichtigt wurde (s. Abb. 1).

Abbildung 1: Belastete Gebäude an der BAB A1 in Heiligenhafen, Rosseer Weg, L_{DEN}



Im Bereich der neuen Autobahnanschlussstelle Heiligenhafen-Ost finden sich südlich und nördlich der BAB A1 einzelne Gebäude, die mit Werten von bis zu 67 dB(A) L_{DEN} und bis zu 59 dB(A) L_{Night} belastet sind (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2: Belastete Gebäude an der BAB A1 in Heiligenhafen, AS Heiligenhafen Ost, L_{DEN}



Eine telefonische Rückfrage beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) am 05.05.2015 ergab, dass an den Brücken über den Rosseer Weg und den Neuratjensdorfer Weg inzwischen Lärmschutzwände errichtet wurden, die in der vorliegenden Lärmkartierung zur Umgebungslärmrichtlinie allerdings noch nicht berücksichtigt wurden. Aktuell bestehen daher am Rosseer Weg (vgl. Abb. 1) keine erheblichen Belastungen mehr.

Die Rückfrage am 05.05.2015 beim LBV S-H ergab auch, dass im Bereich der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost nördlich der BAB A1 nur gewerblich genutzte Gebäude betroffen sind. Südlich der BAB A1 ist ein Wohngebäude am Klausdorfer Weg betroffen, dass im Rahmen des Autobahnbaus passiven Schallschutz entsprechend den gesetzlichen Vorgaben der Lärmvorsorge nach §16 BImSchG erhalten hat.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. ein-

zelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

Die Lärmindizes L_{DEN}^5 und L_{Night}^6 werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der BAB A1 wurden beim Bau umfangreiche Lärminderungsmaßnahmen zur Einhaltung der Lärmvorsorge gemäß §16 BImSchV umgesetzt. Dazu gehören Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände und ein lärmgeminderter Asphalt. Zusätzlich wurde punktuell passiver Schallschutz (Schallschutzfenster und -lüfter) umgesetzt.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen (baulicher Schallschutz)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm

An Bundesstraßen bestehen zusätzlich folgende Lärminderungsmöglichkeiten:

- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung (Lärmverlagerung)
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehre (Lärmvermeidung)
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs (Lärmvermeidung)
- Verstetigung des Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs).

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraße BAB A1 und B207 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße

müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Wie sich aus der Auswertung der Lärmkartierung und der Rücksprache beim LBV S-H ergab (s. Kap. 2.3), verbleiben in Heiligenhafen an den Hauptverkehrsstraßen keine Lärmbelastungen auf die mit Lärmminderungsmaßnahmen zu reagieren ist.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Die Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Stadt Heiligenhafen, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht.

Als ruhige Gebiete außerhalb der Ballungsräume kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete¹³. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*“¹⁴. Als relevante ruhige Gebiete werden Bereiche ausgewählt, die

- entsprechen der Lärmkartierung frei von Umgebungslärm sind,
- eine relativ naturnahe Ausprägung haben und
- für die Naherholung relativ gut erschlossen und zu erreichen sind.

Der Bereich des Landschaftsschutzgebietes „Küsten von Johannistal und Heiligenhafen einschließlich Salzwiesen“ im Westen des Gemeindegebietes erfüllt die genannten Kriterien und wird daher als ruhiges Gebiet festgesetzt. Neben der Ausweisung erfolgen keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der ruhigen Gebiete.

¹³ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012

¹⁴ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema ‚Lärm‘ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Stadt Heiligenhafen ist von der Hauptlärmquelle BAB A1 / B207 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegt. Daher wird auch zukünftig auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an dieser Straße umzusetzen.

Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Stadt den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken, dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung:

- Förderung des ÖPNV, hohe Taktdichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung)
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken)
- Verkehrsberuhigung: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung
- Einbau von lärmarmen Asphalten
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005¹⁵ Lärmbelastungen vermindert werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen entfällt

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Datum der Beschlussfassung der Stadtvertretung.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Mit der Beschlussfassung der Stadtverwaltung.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird den betroffenen Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeschickt. Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wird eine öffentliche Ausschusssitzung durchgeführt.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 Kosten für die Aufstellung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden 2.000 € veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

entfällt

¹⁵ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Entwurf

Lärmaktionsplan der Stadt Heiligenhafen zur 2. Stufe der ULR



4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.laerm.schleswig-holstein.de

Heiligenhafen, den



Anlage 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungsrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Anwendungsbereich	Grenz- und Richtwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ¹⁶		Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹⁷		Grenz- und Richtwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ¹⁸		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ¹⁹		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung ²⁰	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
	Grenz- und Richtwerte für die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes ²¹									
Nutzung										
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ...	67	57	70	60	57 (58)	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59 (60)	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohngebiete	67	57	70	60	59 (60)	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64 (65)	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69 (70)	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							70	70		

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

¹⁶ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010
¹⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007
¹⁸ Verkehrs-lärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
¹⁹ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)
²⁰ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1
²¹ Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr als Grenzwerte herangezogen.

