



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

Gemeinde Osterrönhofeld

Lärmaktionsplan 2018

Berichtsfassung zur Meldung an die EU-Kommission

Bearbeitungsstand: 02. März 2018

Auftraggeber:

Gemeinde Osterrönhofeld
Der Bürgermeister
über Amt Eiderkanal
Schulstraße 36

24783 Osterrönhofeld

Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0
Telefax 04321 . 260 27 99

Dipl.-Ing. (FH) Michael Hinz
B.Sc. Annedore Lafrentz

P:\Projekte\2018\118.2000-VERKEHR\118.2400-LÄRM\118.2401-Raum Rendsburg_Lärmaktionsplan\03 Bearbeitung\Bericht\Osterrönhofeld\180302-Osterrönhofeld_Lärmaktionsplan 2018.docx

Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Gemeinde Osterrönfeld vom 02. Mai 2018

1 Allgemeines

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

Die Gemeinde Osterrönfeld liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde im mittleren Schleswig-Holstein außerhalb der Ballungsgebiete. Hier leben ca. 5.110 Einwohner (Stand 31. Dez. 2015) auf einer Fläche von 17,89 km². Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 286 E/km².

Die Gemeinde Osterrönfeld ist verkehrlich über die Bundesautobahnen A 7 und A 210 sowie die Bundesstraßen B 77 und B 202 an das überregionale Straßennetz angebunden. Im Osten und Westen prägen Gewerbegebiete das Gemeindebild. Die Bundesautobahn A 210 und im weiteren Verlauf die Bundesstraße B 202 verläuft durch den durch Wohnnutzung charakterisierten nördlichen Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde. Die Kreisstraßen K 75 und K 76 sowie die Landesstraße L 255 binden zudem die umliegenden Gemeinden an und sichern einen leistungsfähigen Quell-, Ziel- und Binnenverkehr. Das Gemeindegebiet wird durch die Schifffahrtsstraße des Nord-Ostsee-Kanals nach Norden hin begrenzt. Der südliche Bereich der Gemeinde besteht überwiegend aus landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Die Eisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg, welche gleichzeitig ein Bestandteil des TEN-Netzes ist, verläuft teilweise über die Eisenbahnhochbrücke des Nord-Ostsee-Kanals, teilweise in erheblicher Dammlage durch große Teile des Gemeindegebietes. Die Anbindung des Personenverkehrs wird über den Bahnhof in der Stadt Rendsburg realisiert.

Der nördliche Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde, in dem vorwiegend Wohn- und Gewerbegebiete angesiedelt sind, ist durch die Bundesautobahn/Bundesstraße und die Eisenbahnstrecke in drei Teile gespalten, welche teilweise von beiden Verkehrsträgern Straße und Schiene betroffen sind.

Zu berücksichtigen bei der strategischen Lärmkartierung sind die folgenden Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen:

- Bundesautobahn A 210
- Bundesstraße B 202

Für die Haupteisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg mit einem jährlichen Zugaufkommen von mehr als 30.000 Zügen/Jahr ist für die strategische Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (www.laermaktionsplanung-schiene.de).

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Osterröfnfeld
Der Bürgermeister
über Amt Eiderkanal
Schulstraße 36
24783 Osterröfnfeld
Gemeindeschlüssel 01058124

1.3 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken, in dem sie fordert, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Für Bereiche mit (zu) hohen Geräuschbelastungen sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärminderung zu erarbeiten.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen.

So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Pegelwertes von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen. Diese Pegelwerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungszielen.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entspr. Lärmschutz-Richtlinien-StV (23.11.2007) sind durch die Straßenverkehrsbehörden anzuordnen. Bei Überschreitung der Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet. Werden jedoch die Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV mit 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet überschritten, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auch auf null reduzieren. (siehe Nr. 3.3 „Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen“ WD7-3000-021/16, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages)

Weitere Grenz- und Richtwerte siehe Anlage 1.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
		über 50 bis 55	130
über 55 bis 60	360	über 55 bis 60	10
über 60 bis 65	70	über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0	über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0	über 70	0
über 75	0		
Summe	430	Summe	140

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L _{DEN}	1,576	202	0	0
über 65 dB(A) L _{DEN}	0,329	0	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,085	0	0	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm
		über 50 bis 55	1.620
über 55 bis 60	1.620	über 55 bis 60	1.300
über 60 bis 65	1.500	über 60 bis 65	160
über 65 bis 70	340	über 65 bis 70	10
über 70 bis 75	10	über 70	0
über 75	0		
Summe	3.470	Summe	3.090

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L _{DEN}	7,32	1.526	0	0
über 65 dB(A) L _{DEN}	1,20	150	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,16	0	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Straßenverkehrslärm

Es sind ca. 430 Personen und somit rund 8 % der Einwohner der Gemeinde Osterröfnfeld durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind keine Personen jedoch von über 55 dB(A) L_{Night} 10 Personen betroffen. Dies entspricht für den Nachtzeitraum weniger als 1 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen L_{DEN} über 70 dB(A) und L_{Night} über 60 dB(A) sind sowohl am Tag, als auch in der Nacht keine Personen betroffen.

Eisenbahnlärm

Es sind ca. 3.470 Personen und somit rund 68 % der Einwohner der Gemeinde Osterröfnfeld durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zügen/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 350 Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} 1.470 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum 7 % und für den Nachtzeitraum 29 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 10 Personen und mit einem L_{Night} über 60 dB(A) 170 Personen ausgesetzt. Dies entspricht am Tage weniger als einem Prozent und in der Nacht etwa 3 % aller Einwohner der Gemeinde Osterröfnfeld.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Hauptverkehrsstraßen A 210 und im weiteren Verlauf die B 202 sind ursächlich für die Belastung weiter Gemeindebereiche durch Umgebungslärm. So sind alle straßenbegleitenden Bebauungen von Pegeln über 55 dB(A) im L_{DEN} betroffen.

Infolge des Verlaufs der Eisenbahnstrecke 1040 durch die Gemeinde Osterröfnfeld ist ein Großteil der Bewohner der Gemeinde durch Eisenbahnlärm belastet. Alle Anwohner, welche von Straßenlärm betroffen sind, werden ebenfalls deutlich durch den Eisenbahnlärm beeinträchtigt.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm liegen somit im Zuge der Bundesstraße B 202 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Schacht-Audorf im Osten und der ehemaligen und in Aufhebung befindlichen Anschlussstelle Osterröfnfeld im Westen.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Eisenbahnlärm liegen besonders im Zuge der Eisenbahnhochbrücke und deren Rampe, welche zur Erlangung der Brückenhöhe über den Nord-Ostsee-Kanal erforderlich ist. Im Zuge dieser Strecke wird der gesamte, nahezu ausschließlich durch Wohnnutzung geprägte Ortsteil, durch Eisenbahnlärm belastet, welcher dazu noch infolge der Rampe von oben her auf das Gebiet einwirkt.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Es sind an folgenden Straßenabschnitten Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände/-wälle) vorhanden:

Bundesstraße B 202

- Eine Schallschutzwand befindet sich zum Schutz der Wohngebiete Wilhelm-Hartz-Straße, Neuer Aspel und Alter Aspel nördlich der B 202. Im Bereich der Überführung der Bahnhofstraße ist auf der südlichen Straßenseite eine Schallschutzwand zum Schutz des Wohngebietes Im Winkel angeordnet.
- Ebenfalls südlich der B 202 ist zum Schutz des Wohngebietes Fehmarnstraße ein Lärmschutzwall auf rund 470 m vorhanden.

Sonstige Gemeindestraßen

- In der Vergangenheit wurden bereits großflächig in den Wohngebieten Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung ausgewiesen.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms:

- Erneuerung und Ausweitung des vorhandenen aktiven Schallschutzes an der Bundesstraße B 202 zur Verbesserung der Lärmsituation in den angrenzenden Wohngebieten.

Maßnahmen zur Minderung des Eisenbahnlärms:

- Osterrönfeld wurde in das Förderprogramm des Bundes zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes aufgenommen. Durch die verantwortliche DB Netz AG wird derzeit eine Schalltechnische Untersuchung zur Bestimmung der erforderlichen Lärmsanierungsmaßnahmen erstellt. (Nr. des LS-Abschnitts: 2, von km 103,2 – 108,1 [Anlage 1 des Gesamtkonzeptes, Stand 30.09.2017, Internetauftritt BMVI zur Lärmsanierung an Schienenwegen])

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

Nördlich des Bahndammes sind mit den Sportanlagen und dem gemeindlichen Freibad Freizeitanlagen angeordnet, welche dem Umgebungslärm des Bahndammes mit einem L_{DEN} von 65 bis 70 dB(A) ausgesetzt sind. Aufgrund der Nutzungsart zur Freizeitgestaltung werden diese als ruhiges Gebiet ausgewiesen.

Die im südlichen Gemeindegebiet gelegenen Naturräume entlang des Flusses Wehrau und des Wilden Moores werden als Ruhige Gebiete ausgewiesen. Diese vorwiegend durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten Gebiete sind durch ein weitläufiges Wirtschaftswegenetz erschlossen, welches als Wanderwegenetz dient. In diesem Bereich sind darüber hinaus zwei Reiterhöfe gelegen.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt.

Der Baulastträger der Eisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg wird aufgefordert diese ruhigen Gebiete im Rahmen der Planungen von Lärmsanierungsmaßnahmen im Zuge des Förderprogramms des Bundes zu berücksichtigen und dabei den Sportanlagen mindestens den Schutzzweck eines Mischgebietes einzuräumen.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Konzeptionelle Ansätze

- Bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen wird der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel aufgenommen. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild der Gemeinde wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.
- Im Sinne einer langfristigen Lärmvorsorge sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm der Straßen und Eisenbahnstrecke auch in der Bauleitplanung zu ergreifen. Bei Ausweisung neuer Wohngebiete oder neuer Wohnbauflächen, bei Schließung von Baulücken u.ä. sind die Baugrenzen in einem angemessenen Abstand zur Schallquelle anzuordnen. Weiterhin sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Ferner kann auf Ebene der Bauleitplanung auf die Gebäudestellung und die Grundrissgestaltung eingewirkt werden. Schutzbedürftige Räume für ständigen Aufenthalt von Personen können beispielsweise auf der lärmabgewandten Seite angeordnet werden. Auch die Zulassung von Balkonen, Terrassen und anderen Außenwohnbereichen kann ausschließlich auf der lärmabgewandten Seite erfolgen.

Bundes- und Landesstraßen sowie Kreisstraßen außerhalb der Baulast der Gemeinde Osterrönfeld

- Osterrönfeld ist vom Lärm der Bundesstraße B 202 sowie unterhalb der kartierten Hauptverkehrsstraßen von der Landesstraße L 255 und den Kreisstraßen K 75 und K 76 betroffen, diese Straßen befinden sich nicht in der Baulast der Gemeinde. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr sowie den Kreis Rendsburg-Eckernförde eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen. Hierzu zählt insbesondere der Einsatz von lärmindernden Fahrbahndeckschichten bei Deckenerneuerungsmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 255 und den Kreisstraßen.

Eisenbahnstrecken außerhalb der Baulast der Gemeinde Osterrönfeld

- Osterrönfeld ist erheblich durch den Eisenbahnlärm der Strecke 1040 Neumünster – Flensburg betroffen. Hier soll auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms der Eisenbahnstrecke umzusetzen.
- Durch die Gemeinde Osterrönfeld wird die Umsetzung des Lärmsanierungsprogrammes und darüber hinaus ein aktiver Lärmschutz am Fahrweg der Eisenbahnstrecke gefordert.

Maßnahmen an Gemeindestraßen in der Baulast der Gemeinde Osterröfnfeld

- Als langfristig umzusetzende Lärminderungsmaßnahme sollen die Fahrbahndeckschichten mit lärmindernden Fahrbahnbelägen versehen werden.
- Eine Ausführung der Fahrbahndeckschicht mit lärmindernden Fahrbahnbelägen auf innerörtlichen Straßen befindet sich derzeit in der wissenschaftlichen Erprobungsphase und hat noch keine Zulassung durch die zuständigen Behörden erlangt, so dass die Straßenbauverwaltungen grundsätzlich innerorts diese Asphaltarten nicht einsetzen. Allein außerorts bei Geschwindigkeiten von über 60 km/h werden derzeit verschiedene lärmindernde Asphaltdeckschichten z.B. offenporiger Asphalt OPA, lärmarmes Gussasphalt MA LA, Splittmastixasphalt SMA, Asphaltbeton AC und Waschbeton WB eingesetzt.

Für Innerortsgeschwindigkeiten wurden noch keine Werte für lärmindernde Fahrbahnbeläge vergeben. Durch die Randbedingungen (Einbausituation, Durchführung von Aufgrabungen, etc.) und die Verkehrssituationen (viele Lenk-, Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge und daraus resultierend größere horizontale Scherkräfte) bedingt, empfiehlt es sich, Beläge mit einer Textur einzusetzen, die wenig mechanische Anregung verursacht. Es bieten sich der lärmarme Splittmastixasphalt SMA LA, die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA 5 D, die dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung DSH-V und eventuell auch Splittmastixasphalte SMA und Asphaltbetone AC an. Das Hauptproblem lärmarmen Beläge ist ihr akustisches Langzeitverhalten: Messungen zeigen, dass hohe Anfangs-Pegelreduktionen möglich sind, nach wenigen Jahren verlieren viele Beläge jedoch einen Großteil ihrer guten akustischen Eigenschaften. [Zitat aus „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“, UBA 2/2014]

Derzeit lassen die rechtlich durch die 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung), 16. BImSchV vorgeschriebenen nationalen Berechnungsvorschriften *RLS-90* mit den zugehörigen Allgemeinen Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums einen rechnerischen Nachweis für Innerortsstraßen mit offenporigen Asphaltdeckschichten nicht zu.

Im Aktionsplan wird daher darauf hingewiesen, dass der Gemeinde die Zulassungssituation für lärmindernde Fahrbahndeckschichten innerorts bewusst ist. Dennoch ist es der Wille der Gemeinde, bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen selbst, aber auch gegenüber dem Baulastträger eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht (z.B. LOA 5 D, DSH-V, AC) zu fordern, sofern dafür zukünftig die bautechnischen und rechtlichen Freigaben vorliegen sollten.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Infolge der durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr vorgesehenen Verbesserung des aktiven Lärmschutzes entlang der Bundesstraße B 202 auf einer Länge von rund 1.600 m wird sich die Anzahl der Betroffenen durch Straßenverkehrslärm vollständig reduzieren.

Die Wirkung des Förderprogramms des Bundes zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf die Anzahl der Betroffenen ist nicht zu quantifizieren. Ziel der Lärmsanierungsmaßnahmen ist die Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in Wohngebieten.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss der Gemeindevertretung der Gemeinde Osterrönfeld vom: 15.03.2018

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter, daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung des Aktionsplanes

Bekanntmachung der Erarbeitung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit am 26.01.2018

Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans zur Mitwirkung vom 05.02.2018 bis 23.05.2018

Formen der öffentlichen Mitwirkung:

Öffentliche Veranstaltung am 14.02.2018

Parallel zur öffentlichen Auslegung wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeschickt. Die Stellungnahmen wurden abgewogen und in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

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 und Umsetzung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan beschränkt sich auf administrative Aufgaben welche im Zusammenwirken der beteiligten Behörden ihre Wirkung entfalten. Ein Kostenrahmen wird daher nicht veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Lärmkarte:

http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungslaerm/dbscript/la_ge-meinde.php?sgkz=01058124&smode=w

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Lärmaktionsplan:

www.laerm.schleswig-holstein.de

Osterrönfeld, 02. Mai 2018

Bernd Sienknecht
(Bürgermeister)

Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- 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 Umgebungslärmrichtlinie 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 Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{2,3}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	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)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
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.

¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

³ Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)