

Lärmaktionsplan der Gemeinde Harrislee gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

Zur Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 06.04.2017

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Harrislee
Süderstraße 101
24955 Harrislee
Ansprechpartner: Herr Dummann-Kopf
Telefon: 0461/706131
Fax: 0461/7065131
E-Mail: k.dummann-kopf@gemeinde-harrislee.de
Internet: www.harrislee.de
Gemeindeschlüssel: 01059120

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

Die Gemeinde Harrislee mit den Ortsteilen Harrislee, Niehuus, Kupfermühle und Wassersleben findet sich im Norden Schleswig-Holsteins an der Grenze zu Dänemark mit den Grenzübergängen Pattburg und Krusau. Die Nachbarschaft zu Dänemark hat auf politisch-kultureller Ebene und wegen des prosperierenden Grenzhandels eine große Bedeutung für Harrislee. Das Gemeindegebiet grenzt im Osten an die Flensburger Förde und die Krusau, im Südosten an die Stadt Flensburg und im Westen an Handewitt.

Harrislee hat rund 11.440 Einwohner, ca. 5.550 Wohnungen und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 18,9 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rd. 600 Einwohnern je km². Die BAB A7 verläuft westlich von Harrislee. Über die Anschlussstellen "Schäferhaus/Pattburg" oder „Flensburg“ und die Bundesstraßen B199 und B200 ist das Gemeindegebiet für den Kraftfahrzeugverkehr gut angeschlossen.

Zu den im Lärmaktionsplan zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen auf Harrisleer Gemeindegebiet gehören die B200, die L16 und die L17. Die gesamte Länge der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Harrislee beträgt 7,44 km.

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)¹ das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Die Bahnstrecke nach Padborg gehört nicht zu den Haupteisenbahnstrecken und wird demnach im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR) nicht betrachtet. Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Harrislee ebenfalls nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² und deren Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG.

¹ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 27.6.2012 BGBl I 1421

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

1.4 Geltende Grenzwerte

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Anforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland³ hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind dafür in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

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 Bundes⁴ 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-90⁵ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS⁶ abweicht. Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an den Hauptverkehrsstraßen in Harrislee

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Harrislee nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand September 2017				
L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm		L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 55 bis 60	210		über 50 bis 55	120
über 60 bis 65	100		über 55 bis 60	40
über 65 bis 70	40		über 60 bis 65	10
über 70 bis 75	10		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	360		Summe	170
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Harrislee belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand September 2017				
L_{DEN}	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	1,244	145	0	0
65 - 75 dB(A)	0,414	25	0	0
über 75 dB(A)	0,024	0	0	0
Summe	1,682	170	0	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

³ Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28.09.2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116)
in: Bundestagsdrucksache 18/10151

⁴ 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

⁵ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

⁶ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Harrislee werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen betrachtet, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

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

Es sind ca. 360 Personen und somit rund 3,1 % der Einwohner der Gemeinde Harrislee durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} , verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind 50 Personen betroffen. Dies entspricht ganztags 0,4 % und für den Nachtzeitraum rund 0,5 % der Einwohner von Harrislee. Sehr hohen Belastungen durch den Straßenlärm mit über 70 dB(A) L_{DEN} und über 60 dB(A) L_{Night} sind für 10 Bewohner gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2017 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Vorrangig werden die durch die kartierten Straßen am stärksten lärmbelasteten Wohngebäude betrachtet.

Zu den am höchsten lärmbelasteten Bereichen gehören in Harrislee die Wohngebäude an der Grenzstraße/Süderstraße, die mit Pegeln ganztags von bis zu 73 dB(A) L_{DEN} und nachts bis zu 63 dB(A) L_{Night} durch den Verkehr auf der B200 erheblich belastet werden. Im weiteren Verlauf der B200 werden auch die Wohngebäude an der Niehuuser Straße/Achterum mit Pegeln ganztags von bis zu 68 dB(A) L_{DEN} und nachts bis zu 59 dB(A) L_{Night} durch den Verkehr auf der B200 belastet.

Direkt östlich am Ochsenweg finden sich zwischen Bahntrasse und Straße nördlich des Einkaufszentrums „Poetzsch Padborg“ einzelne Wohngebäude, die mit bis zu 68 dB(A) L_{DEN} und nachts bis zu 58 dB(A) L_{Night} durch den Verkehrslärm des Ochsenweges belastet werden. Zusätzlich werden diese Gebäude auch durch den Bahnlärm belastet, der allerdings im Rahmen der ULR nicht betrachtet wird (s. Kap. 1.1).

Etwas weiter nördlich auf Höhe des Betriebs „Reifen Technik Nord“ finden sich zwischen Bahntrasse und Straße weitere einzelne Wohngebäude direkt östlich des Ochsenweges, die mit bis zu 68 dB(A) L_{DEN} und nachts bis zu 58 dB(A) L_{Night} durch den Verkehrslärm des Ochsenweges belastet werden. Zusätzlich werden diese Gebäude auch durch den Bahnlärm belastet, der allerdings im Rahmen der ULR nicht betrachtet wird (s. Kap. 1.3).

Südlich des Ellunder Weges finden sich westlich am Ochsenweg mehrere Wohngebäude, die mit bis zu 69 dB(A) L_{DEN} und nachts bis zu 59 dB(A) L_{Night} durch den Verkehrslärm des Ochsenweges belastet werden.

Im weiteren Verlauf des Ochsenweges finden sich bis zur Grenze beiderseits der Straße einzelne Wohngebäude, die z.T. erheblich mit Straßenlärm belastet sind. Auf Höhe des Grenzmarktes „Zur Krone“ bestehen an den umliegenden Wohngebäuden Belastungen mit bis zu 70 dB(A) L_{DEN} und nachts bis zu 60 dB(A) L_{Night} durch den Verkehrslärm des Ochsenweges. 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. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche

Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

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

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

An der B200 befindet sich eine Lärmschutzwand, die im Rahmen der Lärmsanierung 1997 errichtet wurde.

Auf dem Ochsenweg ist abschnittsweise ein lärmarmen Asphalt (-2dB) verbaut.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärm-Grenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundes- und Landesstraßen 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
- Verstetigung des Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs).

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen B200, L16 und L17 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Wie sich aus der Lärmkartierung ergibt, bestehen an Gebäuden entlang der B200 Lärmbelastungen von über 65 dB(A) und punktuell über 70 dB(A) L_{DEN} . Für diese Bereiche ist zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR977 eingehalten werden. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2010 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eventuell eher aktive Maßnahmen lohnen.

Nach Rücksprache mit dem LBV S-H am 15.02.2018 per E-Mail ist für den Abschnitt südlich der bestehenden Lärmschutzwand an der B200 in Harrislee bis zur Harrisleer Umgehung eine Lärmsanierung vorgesehen. Dies betrifft die lautesten in der Lärmkartierung ermittelten Bereiche an der Grenzstraße.

Im Zuge der Sanierung der Straßenoberflächen auf der B200, der L16 und abschnittsweise an der L17 sollte in den Abschnitten mit >60 km/h durchgängig ein lärmgeminderter Asphalt mit einem Korrekturwert für die Straßenoberfläche (D_{strO}) von -2 dB eingebaut werden.

Werden Abschnitte des Ochsenweges mit einer bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung von ≤ 60 km/h saniert, sollte ein lärmindernder Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D) aufgebracht werden. Dadurch kann eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung von bis zu 4 dB gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht werden.

Daneben sollte geprüft werden, ob am Ochsenweg für die am stärksten betroffenen Wohngebäude analog zum Lärmsanierungsprogramm an Bundesstraßen der Einbau von Schallschutz-

fenstern gefördert werden kann. Es bietet sich an, dieses ggf. zusammen mit dem Lärmsanierungsprogramm für Schienenstrecken des Bundes umzusetzen.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

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.

Entlang der Bahnstrecke 1000 ist in Harrislee eine Lärmsanierung seitens der DB AG geplant. Aktuell wird eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet, die über Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen entscheidet. Der Sanierungsabschnitt verläuft parallel zum Ochsenweg und betrifft auch die doppelt belasteten Wohngebäude dort (vgl. Kap. 2.3). Im Zuge der Lärmsanierung der Bahn sollte geprüft werden, ob gleichzeitig auch eine Lärmsanierung der Gemeinde hinsichtlich des Straßenlärms der L17 durchgeführt werden kann.

Die Gemeinde Harrislee ist von der Hauptlärmquelle B200, L16 und L17 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde für zusätzlichen Lärmschutz dort gering. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Gemeinde 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 Taktichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern. Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge und Omnibusse beschafft und eingesetzt werden.
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung).
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken).
- Einbau von lärmarmen Asphalten auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D), durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 4 dB erreicht werden kann.
- Verkehrsberuhigung (verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung).

Auf der Grundlage der Gesetzesinitiative der Verkehrsminister der Länder wurde die StVO im November 2016 geändert, so dass verstärkt Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen eingeführt werden kann, um die Verkehrssicherheit vor Schulen, Altenheimen und Kindertagesstätten zu erhöhen. Durch Tempo 30 wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch der Straßenlärm um 2 bis 3 dB gesenkt. Neben der Lärmreduzierung für die Anlieger wird auch der Lärm in den Kindertagesstätten und Schulen reduziert. Dies ist vor dem Hintergrund aktueller Studien, die für Kinder eine reduzierte Aufnahmefähigkeit ermittelt haben, je lauter der Umgebungslärm ist, besonders bedeutsam.

Die laufenden Anträge für eine Tempo 30 Ausweisung an der Zentralschule, der dänische Schule in Wassersleben sowie den Kindergärten Hechtenteich, Himmelbogen und Süderstraße sollten daher zusätzlich auch unter dem Aspekt Lärmschutz betrieben werden.

Langfristig können im Rahmen der Bauleitplanung verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und

-dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und ermöglicht damit den Verzicht auf Autofahrten und infolge Verkehrslärmreduzierung. Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

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 Gemeinde Harrislee, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht.

Als ruhige Gebiete kommen zum einen 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 Gebiete. Zum anderen können Gebiete ausgewiesen werden, die einen bestimmten Grenzwert unterschreiten. 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“. 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.

Unter diesen Aspekten wird in Harrislee, wie bereits im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vorgeschlagen, das Landschaftsschutzgebiet „Kupfermühle-Niehuus“ außerhalb der durch die B200 verlärmten Bereiche und außerhalb der Siedlungsbereiche Kupfermühle und Wassersleben als ruhige Gebiete festzusetzen.

Weiterhin wird der unbebaute Bereich zwischen Ochsenweg und westlicher Gemeindegrenze südlich des Ellunder Weges (Stiftungsland Schäferhaus Nord) als ruhiges Gebiet festgesetzt. Das ehemalige Militärgelände wurde für den Naturschutz und die Naherholung entwickelt und weist eine Reihe von Wanderwegen auf. Die Festsetzung als Ruhiges Gebiet bietet sich auch deswegen an, weil die Gemeinde Handewitt den direkt westlich angrenzenden Teil des Stiftungsland Schäferhaus ebenfalls als ruhiges Gebiet ausweisen will.

Beim Schutz des ausgewiesenen ruhigen Gebietes 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). Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz des ruhigen Gebietes als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen an der Westtangente (B200), dem Ochsenweg (L17) und der Harrisleer Umgehung (L16) kann es zu einer Reduzierung der hoch und sehr hoch belasteten Anwohner in Harrislee kommen. Konkretere Angaben über die Reduzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit am 17.04.2018

4.2 Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation auch seiner Überprüfung zur Mitwirkung mit Möglichkeit zur Stellungnahme am

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde eine 4-wöchige Auslegung vom 26.04.2018 bis 28.05.2018 durchgeführt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) fand im Zeitraum vom 24.04. bis 22.05.2018 statt.

4.3 Weitere Formen der öffentlichen Mitwirkung

-

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden abgewogen. Das Abwägungsergebnis wurde im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden rd. 1.700 € veranschlagt.

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen

Grundsätzlich ist es sinnvoll die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Durch den Einbau eines lärmindernden Asphalts entstehen keine bzw. nur geringfügig höheren Kosten gegenüber dem Einbau herkömmlichen Asphalts. Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 400 € je Schild vergleichsweise gering.

5.3 Kosten/Nutzenanalyse

-

6 Evaluierung des Lärmaktionsplans

Im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wurde die Lärmsituation analysiert und eine Reihe von geplanten Maßnahmen, Strategien und Forderungen aufgeführt, um den Lärm in Harrislee zu reduzieren. Der Öffentlichkeit wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans zur Umsetzung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie im Rahmen einer 4-wöchigen Auslegung ausreichend die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben. Der Lärmaktionsplan wurde am 06.04.2017 in der Hauptversammlung beschlossen. Die wesentlichen Schritte der Lärmaktionsplanung wurden durchgeführt und die rechtlichen Vorgaben eingehalten. Die in der ULR aufgeführte Frist vom 18.07.2013 konnte nicht eingehalten werden.

Im Rahmen der aktuellen Lärmkartierung 2017 wurden abschnittsweise relevante Änderungen der Verkehrsmengen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Straßenoberfläche berücksichtigt, die eine Überarbeitung der Lärmaktionsplanung im Rahmen der Umsetzung der dritten Stufe der ULR erfordert, die mit diesem Lärmaktionsplan erfolgt.

Die im Rahmen der ULR zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen lagen und liegen auch aktuell nicht in der Baulast der Gemeinde. Die Umsetzung der meisten im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen liegt somit im Ermessen der zuständigen Baulastträger und nicht der planaufstellenden Gemeinde und ist im Regelfall an bestehende nationale Vorgaben gebunden. Die Überprüfung der Lärmsanierung der B200 sowie die Maßnahmen zu Tempo 30 Abschnitten vor Schulen und Kindergärten sind noch nicht abgeschlossen.

7 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch der Gemeindevertretung beschlossen am 31.05.2018

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit am 27.06.2018

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.laerm.schleswig-holstein.de
www.harrislee.de

Ort, Datum
Harrislee, den 28.06.2018

Der Bürgermeister

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 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	Grenzwerte für die Lärmsanie- rung an Straßen und Schienenwe- ge in Baulast des Bundes ⁷ ,		Richtwerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV ⁸ für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die we- sentliche Änderung von Straßen- und Schie- nenwegen (Lärmvor- sorge) ⁹		Richtwerte für Anla- gen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sicherge- stellt werden soll ¹⁰		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauli- che Planung ¹¹	
	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)
Krankenhäuser, Schu- len, Altenheime, Kur- gebiete	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 Wohnge- biete	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.

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

⁹ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

¹⁰ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

¹¹ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1