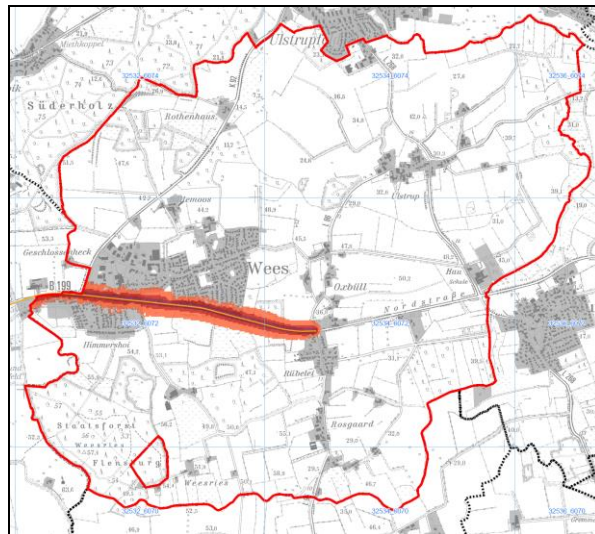


Lärmaktionsplan der Gemeinde Wees zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



Auftraggeber: Amt Langballig
Süderende 1
24977 Langballig

Projektnummer: LK 2017.315
Berichtsnummer: LK 2017.315.2
Berichtsstand: 19.06.2018
Berichtsumfang: 14 Seiten sowie 3 Anlagen

Projektleitung
und
Bearbeitung: Diplom Geograph Carsten Kurz



LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Messstellenleiter Bernd Kögel • AG Hamburg HRB 51 885
Geschäftsführer: Christian Popp (Vorsitz) / Ulrike Krüger (kfm.) / Bernd Kögel (techn.)
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • <http://www.laermkontor.de>

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

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	3
1.2	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund	4
1.4	Geltende Grenzwerte.....	4
2	Bewertung der Ist-Situation	5
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	6
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	8
3	Maßnahmenplanung	8
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	8
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen für die nächsten fünf Jahre	8
3.3	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre	9
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	11
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	12
4	Formelle und finanzielle Informationen	12
4.1	Datum der Aufstellung des Aktionsplans	12
4.2	Datum des Abschlusses des Aktionsplans	12
4.3	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen.....	12
4.4	Überprüfung und Bewertung der Durchführung sowie der Ergebnisse des Aktionsplans	12
4.5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	13
4.6	Weitere finanzielle Informationen.....	13
4.7	Link zum Aktionsplan im Internet.....	13
5	Anlagenverzeichnis	14

1 Allgemeines

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

Die Gemeinde Wees liegt im Kreis Schleswig-Flensburg, direkt östlich von Flensburg. Außer der Ortschaft Wees gehören die Ortsteile Oxbüll, Rosgaard und Ulstrup zur Gemeinde. Neben den besiedelten Bereichen ist das Gebiet überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Im Norden und Süden finden sich Waldbereiche. Wees ist staatlich anerkannter Erholungsort.

Die Gemeinde Wees hat ca. 2.350 Einwohner, etwa 1000 Wohnungen¹ und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 12,74 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rd. 184 Einwohnern je qkm.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehört in Wees nur der westliche Abschnitt der B199 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 18.370 Kfz/Tag westlich der Glücksburger Chaussee und 12.530 Kfz/Tag zwischen Glücksburger Chaussee und Oxbüll. Östlich Oxbüll reduziert sich die Verkehrsmenge auf unter 8.200 Kfz/Tag und wird daher im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² (ULR) nicht betrachtet.

Lärm von Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der ULR ist in Wees nicht gegeben und wird deshalb nicht betrachtet.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Wees
über Amt Langballig
Süderende 1
24977 Langballig

E-Mail: reinhard.schmeiduch@langballig.de
Internet: www.langballig.de
Gemeindeschlüssel: 01 0 59 176

¹ Nach der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein, Stand 11/2017

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, S. 12.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)³ 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...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR.

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, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁴.

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, Natur und Digitalisierung erstellt worden und in einem Kartenservice unter www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 3. Stufe der ULR in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A) L_{DEN}⁵ und

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

⁴ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH.2015

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 (nach VBUS) die Abendstunden (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.

55 dB(A) L_{Night} ⁶ für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Die Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit den vom Sachverständigenrat für Umweltfragen zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen für geeignet befundenen Umwelthandlungszielen⁷.

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 Bundes⁸ 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-90⁹ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS¹⁰ abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

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

⁸ 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

⁹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

¹⁰ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an der Hauptverkehrsstraße in Wees

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Wees belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministerium für Energie, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand 10.2017				
L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen	Fläche in km ²	Wohnungen	Belastete Menschen
	Straßenlärm			Straßenlärm
über 55 bis 60	100			über 50 bis 55
über 60 bis 65	50			über 55 bis 60
über 65 bis 70	0			über 60 bis 65
über 70 bis 75	0			über 65 bis 70
über 75	0			über 70
Summe	150			Summe
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Wees belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 10.2017				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A)	0,272	71	0	0
65 - 75 dB(A)	0,105	1	0	0
über 75 dB(A)	0,002	0	0	0
Summe	0,379	72	0	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraße in Wees finden sich in Anlage 2 und 3.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Wees werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der Hauptverkehrsstraße 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 (s. Tab. 4), 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. 150 Personen und somit knapp 7 % der Einwohner in Wees durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN}, verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraße B199 mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 55 dB(A) L_{Night} sind in Wees 10 Personen betroffen.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Wees zur 3. Stufe der ULR

Von sehr hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraße B199 über 70 dB(A) L_{DEN} und über 60 dB(A) L_{Night} sind in Wees keine Personen betroffen.

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

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹¹), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

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 97⁸ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass 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 Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV¹² überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen würden bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o.g. Gebieten Schutzauflagen auslösen - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)¹³
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV¹² 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)¹³ langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)¹³

¹¹ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

¹² Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

¹³ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Vorrangig werden die durch die Hauptverkehrsstraßen am stärksten lärmbelasteten Wohngebäude berücksichtigt.

Dazu gehören in Wees die der B199 am nächsten gelegenen Wohngebäude. Insbesondere die Wohnhäuser „Am Pahl“ und an der „Dorfstraße“ werden als lärmbelastet in der Lärmkartierung dargestellt. Hier werden ganztags bis zu 66 dB(A) L_{DEN} und nachts bis zu 56 dB(A) L_{Night} erreicht¹⁴.

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} 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

Auf der B199 wurde 2010 westlich der L96 und 2015 östlich der L96 ein neuer lärmgeminderter Asphalt (-2dB) eingebaut.

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 Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen für die nächsten fünf Jahre

An Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)

¹⁴ Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung. Kartenservice Umgebungslärm. Stand 06.04.2017.

- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und –wällen (baulicher Schallschutz)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm
- 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 B199 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.

Die Grenzwerte der Lärmsanierung (vgl. Kap. 1.4 und Anlage 1) werden entsprechend der Berechnungen in der Lärmkartierung in Wees nicht überschritten.

Zur Reduzierung der Belastung der in Wees am stärksten betroffenen Wohngebäude, könnte eine Geschwindigkeitsreduzierung ab Ortseingang Wees im Westen der B199 bis zum Abzweig Moorstraße auf 50 km/h eingerichtet werden (der Abschnitt, auf dem aktuell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bzw. 80 km/h besteht). Auf diesem Abschnitt befinden sich die Fußgängerampel und die Kreuzung mit dem Abzweig nach Glücksburg und Weesbahnhof sowie die Abzweige Wesrieser Straße und Moorweg.

Im Falle einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist deren Einhaltung durch regelmäßige oder stationäre Geschwindigkeitskontrollen zu begleiten. Es sollte das Zusatzschild „Lärmschutz“ angebracht werden. Autofahrer halten sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn der Grund dafür bekannt 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 Gemeinde Wees, 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 der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete¹⁵. 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“*¹⁶. 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.

Im Norden und Westen wird Wees von angrenzenden Natur- und Landschaftsschutzgebieten eingerahmt. Entsprechend den Vorschlägen aus dem Lärmaktionsplan Wees zur Umsetzung der zweiten Stufe der ULR werden folgende Bereiche als ruhige Gebiete festgesetzt:

- der Bereich nordwestlich der K92 (Glücksburger Chaussee) sowie
- das Waldgebiet im südwestlichen Gemeindegebiet einschließlich des FFH-Gebietes Blixmoor.

Neben der Ausweisung erfolgen keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der ruhigen Gebiete.

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). Bei der Bauleitplanung und anderen raumbe-

¹⁵ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

¹⁶ 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

deutschen Planungen ist der Schutz des ruhigen Gebietes als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

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

Die Gemeinde Wees ist von der Hauptlärmquelle B199 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 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** (bessere Anbindung an Flensburg und Glücksburg, hohe Taktdichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern)
- **Förderung des Fahrradverkehrs** (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Wegweisung)
- **Förderung des Fußverkehrs** (Querungshilfen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung)
- **Verkehrsberuhigung**: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung
- **Einbau von lärmarmen Asphalten** auf allen Gemeindestraßen
- **Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen.**

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005¹⁷ Lärmbelastungen vermindert werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die

¹⁷ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

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

Durch die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h kann eine Lärminderung von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden.

Konkretere Angaben über die Reduzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Datum der Beschlussfassung der Gemeindevertretung.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Mit der Beschlussfassung der Gemeindevertretung.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde den betroffenen Trägern öffentlicher Belange vom 12.03. bis zum 13.04.2018 zur Stellungnahme zugeschickt. Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde vom 12.03. bis zum 13.04.2018 und vom 23.04. bis 24.05.2018 eine öffentliche Auslegung durchgeführt.

4.4 Überprüfung und Bewertung der Durchführung sowie der Ergebnisse des Aktionsplans

Im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie von 2013 wurde die Lärmsituation analysiert und keine erheblichen Lärmbelastungen in Wees festgestellt.

Der Öffentlichkeit wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans zur Umsetzung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in einer 4-wöchigen Auslegung ausreichend die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben. Die Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt. Der Lärmaktionsplan wurde am 26.05.2016 in der Gemeindevertretung 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.

Die im Rahmen der ULR zu betrachtende Hauptverkehrsstraße lag und liegt auch aktuell nicht in der Baulast der Gemeinde. Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahme an der Hauptverkehrsstraßen liegt somit im Ermessen der zuständigen Baulastträger bzw. der für verkehrsrechtliche An-

Lärmaktionsplan der Gemeinde Wees zur 3. Stufe der ULR

ordnung zuständigen Behörde und nicht der planaufstellenden Gemeinde und ist im Regelfall an bestehende nationale Vorgaben gebunden.

Eine Überprüfung der Eingangsdaten der Lärmkartierung ergab, dass sich die Verkehrszahlen auf der B199 erhöht haben. 2010 wurde westlich der L96 und 2015 östlich der L96 ein lärmreduzierter Asphalt (-2 dB) auf der B199 eingebaut. Die Anzahl der Betroffenen hat geringfügig zugenommen.

Auf Grund der geänderten Ausgangssituation wurde der Lärmaktionsplan von der 2. zur 3. Stufe in der vorliegenden Fassung überarbeitet.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung dieses Lärmaktionsplans werden rd. 800 € veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 400 € je Schild vergleichsweise gering.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.laerm.schleswig-holstein.de

Ort, Datum

Wees, den

5 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{DEN} Wees

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{Night} Wees

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 Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes ¹⁸ .		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ¹⁹ für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁰		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ²¹		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung ²²	
	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, 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.

¹⁸ 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

¹⁹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁰ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²¹ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)

²² DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{DEN} Wees vom
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein
Stand September 2017

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{Night} Wees vom
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein
Stand September 2017