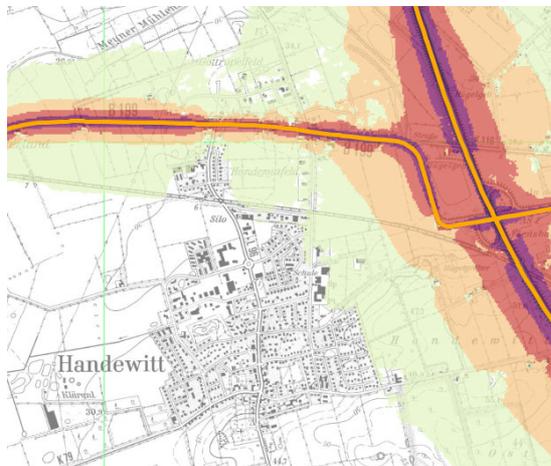


Lärmaktionsplan der Gemeinde Handewitt zur Umsetzung der Runde vier der Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf



Quelle: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein, Strategische Lärmkartierung Runde 4

Auftraggeberin: **Gemeinde Handewitt**
Hauptstraße 9
24983 Handewitt

Projektnummer: LK 2023.059
Berichtsnummer: LK 2023.059.1
Berichtsstand: 12.06.2023
Berichtsumfang: 33 Seiten sowie 5 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz



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

Inhaltsübersicht

1	Allgemeines	4
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	5
1.4	Geltende Grenzwerte	6
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	12
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	14
2.4	Mehrfachbelastung	20
3	Maßnahmenplanung	21
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	21
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	21
3.2.1	BAB A7	22
3.2.2	B199	23
3.2.3	B200	23
3.2.4	L317	23
3.2.5	Schienenlärm	24
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	24
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	27
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert.....	29
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	29
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit	29
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	29
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	29
6	Evaluierung des Aktionsplans	30
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	32
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch den Gemeinderat Handewitt beschlossen	32
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	32
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	32
8	Anlagenverzeichnis	33

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Handewitt
Hauptstr. 9
24983 Handewitt

Gemeindekennziffer: 01059183
Kontakt: Frau Ute Runge
Telefon: 04608 / 90 40-35
E-Mail: ute.runge@gemeinde-handewitt.de
Internet: www.gemeinde-handewitt.de/

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

Handewitt ist eine Gemeinde im Kreis Schleswig-Flensburg an der Grenze zu Dänemark. Sie liegt rd. 7 km westlich von Flensburg. Zur Gemeinde gehören die Ortsteile Ellund, Gottrupel, Handewitt, Haurup, Hüllerup, Jarplund, Timmersiek, Unaften und Weding. Die angrenzenden deutschen Kommunen sind Osterby, Wallsbüll, Meyn, Großenwiehe, Wanderup, Oeversee, Freienwill, Harrislee und die Stadt Flensburg. Im Norden grenzt die dänische Kommune Apenrade an.

Die Gemeinde hat rund 11.250 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 77,7 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von zirka 145 Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde beträgt etwa 4.680¹.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von jeweils mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehört in Handewitt die BAB A7 mit rund 20.000 bis 37.000 Kfz/Tag, die B200 mit rund 8.600 bis 12.000 Kfz/Tag, die B199 mit rund 12.800 bis 21.500 Kfz/Tag und die L317 auf einem kurzen Abschnitt an der Gemeindegrenze mit rund 21.000 Kfz/Tag.

¹ www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas, Stand : 26. Oktober 2017

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² (ULR) sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz³ (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört in Handewitt die DB-Strecke 1040 Schleswig-Flensburg mit bis zu 50.000 Zugbewegungen pro Jahr⁴.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Handewitt nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR 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 fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen.

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

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) geändert worden ist

⁴ Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes, 2022, https://geoportal.eisenbahnbundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&catalogNodes=11,12,10,13&layers_opacity=dd2ee848080358b8819a669404e48a62&E=568152.66&N=6003784.00&zoom=12&layers_visibility=69f36695462b025c596d6814616e7f96&layers=20eb788ea41d58f85b41851ac6f6de66. Stand: Januar 2023

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA³ zuständig.

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 sind⁵.

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 Runde vier 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. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland⁶ und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31. März 2022 gegen Portugal⁷ hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist⁸. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

⁵ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

⁶ Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

⁷ Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

⁸ Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

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 Bundes⁹ von 64 dB(A) tags und 54 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-19¹⁰ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB¹¹ abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich⁸.

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

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 be-

⁹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

¹⁰ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBf. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

¹¹ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB

Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB

Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D

Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D

vom 7. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

rücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen wurde vom Land Schleswig-Holstein erarbeitet. Die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken wird ebenso wie die zugehörige Lärmaktionsplanung vom EBA erarbeitet.

Die Verkehrszahlen auf der BAB A7 haben gegenüber der letzten Lärmkartierung 2017 nördlich der AS Flensburg/Harrislee um rund 2,500 Kfz/Tag und südlich des Kreuzes Handewitt um rund 4.000 Kfz/Tag zugenommen. Dazwischen sind die Verkehrszahlen auf der A7 etwa gleichgeblieben.

Auf der B199 haben sie östlich der AS Flensburg/Handewitt um rund 2.000 Kfz/Tag abgenommen, Auf dem Abschnitt zwischen der AS Flensburg/Handewitt und dem Scandinavian Park haben die Verkehrszahlen deutlich um rund 5.000 Kfz/Tag und im westlichen anschließenden Abschnitt um rund 2.000 Kfz/Tag zugenommen.

Auf der B200 haben die Verkehrszahlen um rund 2.000 Kfz/Tag zugenommen.

Auf der L317 haben die Verkehrszahlen um rund 4.000 Kfz/Tag zugenommen.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde drei war die VBEB¹², die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB¹³, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste, Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland.

Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der

¹² Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

¹³ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 7. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu mehr als einer Verdopplung der berechneten Belasteten führen¹⁴.

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!

Zudem wird nach BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:

1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgte entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“¹⁵ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ¹⁶.

¹⁴ Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein. Richard Maaß 23. Januar 2023

¹⁵ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

¹⁶ LAI-Hinweise zur Lärmkartierung -Dritte Aktualisierung-, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Handewitt

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Handewitt belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energie, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: Januar 2023				
L _{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L _{Night} dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	1.070		über 50 bis 55	690
über 60 bis 65	420		über 55 bis 60	310
über 65 bis 70	230		über 60 bis 65	110
über 70 bis 75	80		über 65 bis 70	00
über 75	0		über 70	0
Summe	1.800		Summe	1.110
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Handewitt belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Januar 2023				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	20,03	709	15	0
65 - 75 dB(A)	4,46	145	0	0
über 75 dB(A)	1,01	1	0	0
Summe	25,50	855	0	0
Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Januar 2023				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				1
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				285
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				68

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Handewitt finden sich in den Anlagen 2 und 3.

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der Haupteisenbahnstrecke in Handewitt

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Handewitt belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: Januar 2023				
L _{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L _{Night} dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	310		über 50 bis 55	240
über 60 bis 65	60		über 55 bis 60	30
über 65 bis 70	30		über 60 bis 65	20
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	400		Summe	290
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Handewitt belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Januar 2023				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	0,90	180	0	0
65 - 75 dB(A)	0,22	10	0	0
über 75 dB(A)	0,01	0	0	0
Summe	1,13	190	0	0
Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Januar 2023				
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				61
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				26

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecke in Handewitt finden sich in den Anlagen 4 und 5.

Der Bahnabschnitt in Handewitt wurde lärmsaniert. Dieser Sanierungsbereich gehört zu den Abschnitten, die bereits mit passiven/aktiven Maßnahmen auf 65 dB (A) lärmsaniert wurde. Er reiht sich erneut in die Anlage 3 ein und ist gemäß Priorisierung auf den aktuellen Auslösewert von 54 dB (A) gemäß aktueller Förderrichtlinie nachzusaniieren¹⁷.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der Runde vier weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von

¹⁷ Anlage 3 Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche - Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte, Stand: 31. August 2022

den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. „Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zu Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“¹⁴ Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Handewitt lässt sich daraus nicht ableiten.

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Handewitt werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und 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 zurückgegriffen¹⁸ (s. Tabelle 3), 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. 1.800 Personen und somit gut 16 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Handewitt durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr) betroffen.

¹⁸ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹⁸⁾, 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"> - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen¹⁹, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)
65-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein⁹ - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG²⁰ 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)²¹
55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night}	Belastung/Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV²⁰ können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist²².

¹⁹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

²⁰ 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 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

²¹ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

²² LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Copenhagen, 2018

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind ganztags 310 (2,7 %) und nachts 420 (3,7 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} sind für 80 bzw. 110 (knapp 1 %) Anwohnerinnen und Anwohner in Handewitt gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde vier der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Handewitt detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm²³ bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Fassadenpunkte an Wohngebäuden ermittelt, die Pegel von >55-60 dB(A) L_{Night} (gelb, grün) und über 60 dB(A) L_{Night} (orange, rot) aufweisen und damit einer Belastung, einer hohen bzw. einer sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 3) ausgesetzt sind.

Abbildung 1: Fassadenpunkte L_{Night} B199 Höhe Timmersiekfeld
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³



²³ <https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/>

Für die Abbildung 1 bis 9 wird der L_{Night} -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4).

Entlang der B199 ergeben sich fast durchgängig hohe nächtliche Belastungen an den Fassaden (gelb/grün) der angrenzenden Wohnbebauung, abschnittsweise sind die Belastungen auch sehr hoch (orange und rot).

Abbildung 2: Fassadenpunkte L_{Night} B199 Höhe Unafthen
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³



Abbildung 3: Fassadenpunkte L_{Night} B199 östlich Unafthen
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³



Abbildung 4: Fassadenpunkte L_{Night} B199 Höhe Handewitt Raiffeisenstraße
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³



Abbildung 5: Fassadenpunkte L_{Night} B199 Höhe Handewitt Alter Kirchweg
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³

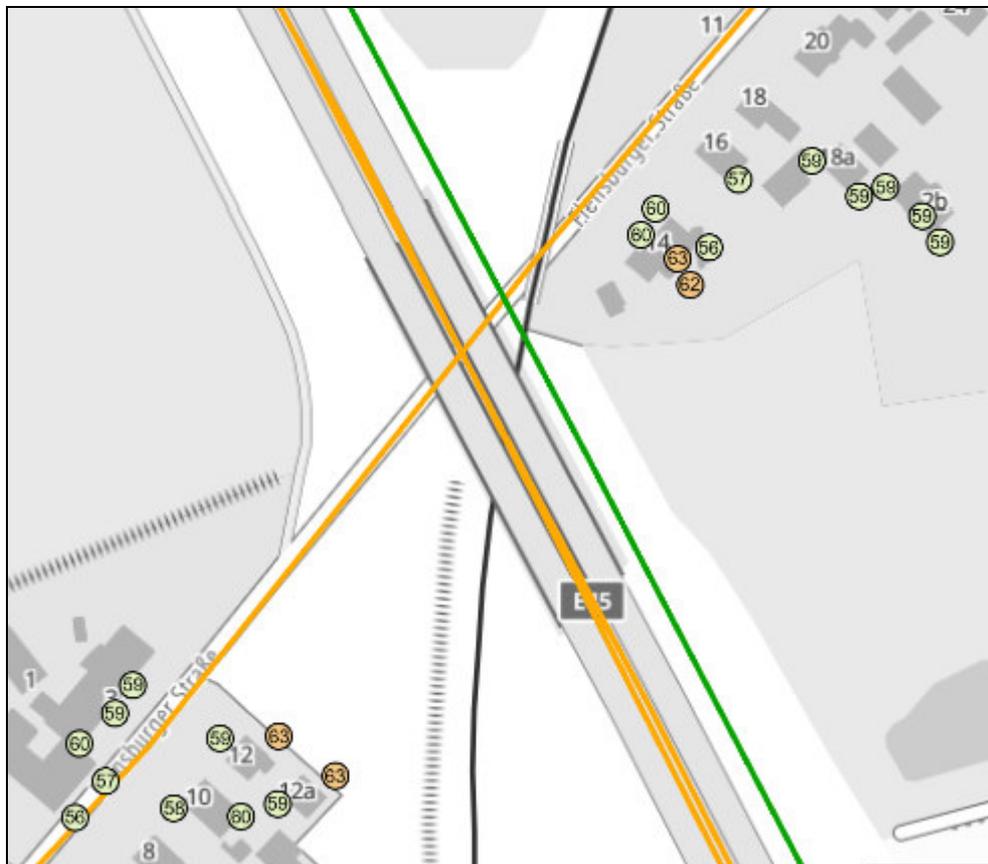


Auch entlang der BAB A7 ergeben sich an den straßennächsten Wohngebäuden trotz vorhandener Lärmschutzwände in Weding und Unterlangberg nachts hohe (gelb/grün) und sehr hohe Belastungen (orange), s. Abbildungen 5 und 6.

Abbildung 6: Fassadenpunkte L_{Night} BAB A7 Höhe: Oberlangberg
 Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³



Abbildung 7: Fassadenpunkte L_{Night} BAB A7, Höhe Flensburger Straße
 Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³



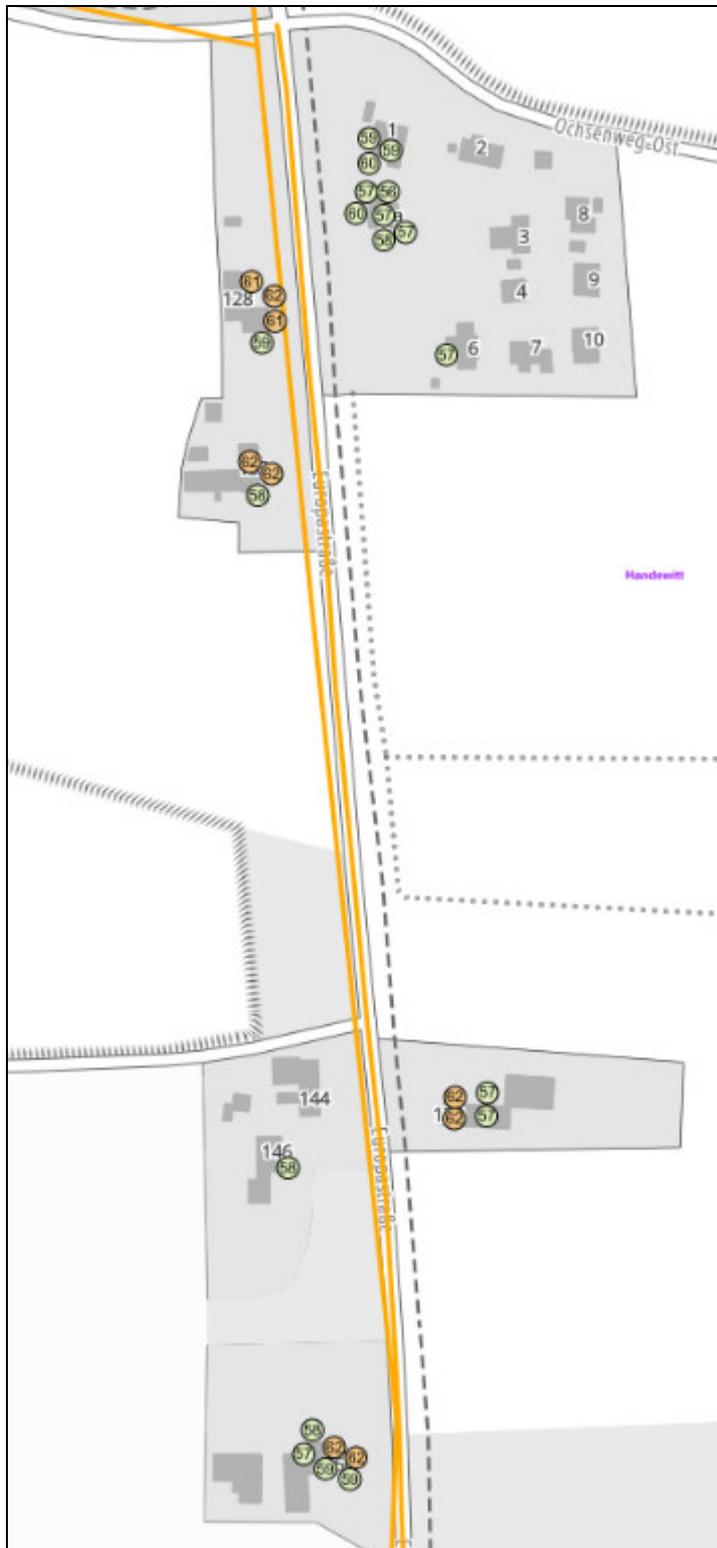
Auch an der B200 und L 317 werden die straßennächsten Wohngebäude nachts hoch und sehr hoch belastet (s. Abbildungen 8 und 9).

Abbildung 8: Fassadenpunkte L_{Night} B200 Haurup-Hoffnung

Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³



Abbildung 9: Fassadenpunkte L_{Night} L317 Europastraße/Bundesstraße
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²³



Die belasteten Bereiche stellen sich ähnlich dar, wie im vorhergehenden Lärmaktionsplan²⁴. Hinzugekommen sind die Belastungsschwerpunkte entlang der BAB A7 und an der B200.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben 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.

2.4 Mehrfachbelastung

Der südliche Teil von Weding/Baggerwald wird, wie bereits im Lärmaktionsplan zur Runde drei der ULR aufgeführt²⁴, sowohl vom Lärm der BAB A7, als auch vom Lärm der Haupteisenbahnstrecke Schleswig–Flensburg belastet.

²⁴ Lärmaktionsplan der Gemeinde Handewitt zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, 09/2019.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der BAB A7 ist im Bereich Weding, Höhe Flensburger Straße, Kirkwrahe, Baggerwald, Schulstraße, östlich der BAB A7 eine Lärmschutzwand mit Höhen zwischen 1,40m und 2,50 vorhanden und in der Lärmkartierung berücksichtigt.

In Unterlangberg an der Ostseite der BAB A7 ein Lärmschutzwall bzw. auf der Brücke eine Lärmschutzwand mit Höhen von 3,80 bis 4,10m vorhanden und in der Lärmkartierung berücksichtigt.

Auf der BAB A7, der B199 östlich AS Flensburg/Harrislee und auf der B200 östlich Haurup-Hoffnung ist durchgängig ein lärmreduzierter Asphalt (SMA 8 / SMA 11) mit einer Minderung von rund 2 dB verbaut.

An der B199 im Bereich der Überquerung des Flugplatzweges sind beidseitig an kurzen Abschnitten Lärmschutzwände vorhanden.

Seit September 2022 sind auf der B199, Lecker Chaussee, Ortstafeln westlich der Lecker Chaussee bis östlich „Alter Kirchweg“ aufgestellt, so dass hier Tempo 50 statt bislang Tempo 70 gilt. Dies wurde bei der Lärmkartierung, die auf Daten von 2021 aufbaut, nicht berücksichtigt.

Auf der L317 besteht ca. 150 südlich der Kreuzung Ochsenweg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, die in der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein nicht berücksichtigt wurde.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An den Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärminderndem Asphalt
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern
(Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm)

Für die betrachtete Autobahn BAB A7 ist seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH zuständig. Für die B199, B200 und L317 ist der Landesbetrieb

Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Behörden erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde des Kreises Flensburg zuständig.

3.2.1 BAB A7

Zur Reduzierung der Lärmbelastung an den BAB A7 fordert die Gemeinde vom Baulastträger Autobahn GmbH ein Lärmsanierung an der BAB A7 durchzuführen, um die hohen und sehr hohen Belastungen in Weding und Unterlangberg trotz der vorhandenen Lärmschutzwände (vgl. Kap. 3.1) zu reduzieren (s. Abbildungen 6 und 7).

Die Lärmsanierungswerte wurden in den letzten Jahren erheblich abgesenkt (s. Anlage 1 und Kap. 1.4). Die Ergebnisse der Lärmkartierung legen nahe, dass es auch auf Grund eines höheren Verkehrsaufkommens auf der BAB A7 zu Überschreitungen der Lärmsanierungswerte kommen kann.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 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.

Die Gemeinschaftsschule Handewitt, Standort Weding, und der Kindergarten Weding werden sowohl mit Bahnlärm, als auch vom Lärm der BAB A7 mit bis zu 60 dB(A) L_{DEN} belastet. Entlang der BAB A7 besteht eine Lärmschutzwand, entlang der Bahnstrecke wurde eine Lärmschutzwand neu gebaut (vgl. Kap. 3.2.5).

Zur Reduzierung der Lärmbelastung der Schule und zur Reduzierung der Lärmbelastung an den Wohngebäuden im südlichen Teil von Weding/Baggerwald, sollte geprüft werden, ob die Lärmschutzwand, die hier entsprechend den Angaben der Lärmkartierung eine Höhe von bis zu 1,8 m aufweist, erhöht werden kann.

So kann dieser Bereich einschließlich der Schule und des Kindergartens, der sowohl mit Bahn- als auch mit Straßenlärm belastet ist (vgl. Kap. 2.4), entlastet werden.

3.2.2 B199

Entlang der B199 bestehen durchgängig hohe und sehr hohe Belastungen, insbesondere in Unaften und Timmersiekkfeld (s. Abbildungen 1 bis 3). Daher sollte auch hier eine Lärmsanierung unter den aktuellen Rahmenbedingungen (s. Kap. 3.2.1) stattfinden.

Die Lärmkartierung weist für den Abschnitt der B199 westlich der AS Flensburg/Harrislee einen Standardasphalt aus. Es bietet sich daher an, einen lärm mindernden Asphalt für die jeweiligen Geschwindigkeiten einzubauen.

In der Stellungnahme des LBV vom 19.09.2018²⁵ wurde darauf verwiesen, dass ein lärmreduzierter Asphalt (-2 dB) eingebaut werden soll. Dies ist bis zum Zeitpunkt der aktuellen Lärmkartierung nicht erfolgt.

3.2.3 B200

Der Bereich von Haurup-Hoffnung bestehen erhebliche Lärmbelastungen an der B200 von bis zu 65 dB(A) L_{Night} (s. Abbildung 8). Daher sollte auch in diesem Bereich eine Lärmsanierung unter den aktuellen Rahmenbedingungen (s. Kap. 3.2.1) durchgeführt werden.

Die Lärmkartierung weist für diesen Abschnitt der B200 einen Standardasphalt aus. Es bietet sich daher an, wie auf dem östlich anschließenden Abschnitt der B200 einen lärm mindernden Asphalt einzubauen.

3.2.4 L317

Die Wohngebäude im Abschnitt der L317 südlich des Abzweigs Ochsenweg auf der Europastraße sind z.T. erheblich mit Lärm belastet, bis zu 62 dB(A) L_{Night} .

Hier ist laut Lärmkartierung S-H ein Standardasphalt verbaut. Daher bietet es sich an hier einen lärm mindernden Asphalt zu verbauen, durch den eine Lärminderung von 2 bis 3 dB erreicht werden kann.

²⁵ Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr, Stellungnahme vom 19 September 2018

3.2.5 Schienenlärm

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Schleswig-Flensburg in Handewitt ist seit 2015 das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

Der Bahnabschnitt in Handewitt wurde in den letzten Jahren lärmsaniert. Insbesondere wurde in Weding zu den Wohngebieten hin eine Lärmschutzwand gebaut, die die Belastung dort erheblich reduziert hat (vgl. Lärmaktionsplan zur dritten Runde der ULR²⁴).

Dieser Sanierungsbereich gehört zu den Abschnitten, die bereits mit passiven und/oder aktiven Maßnahmen auf 65 dB (A) lärmsaniert wurde und reiht sich erneut in die Anlage 3 ein. Damit ist der Bahnabschnitt gemäß Priorisierung auf den aktuellen Auslösewert 54 dB (A) entsprechend der aktueller Förderrichtlinie nachzusaniieren¹⁷.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

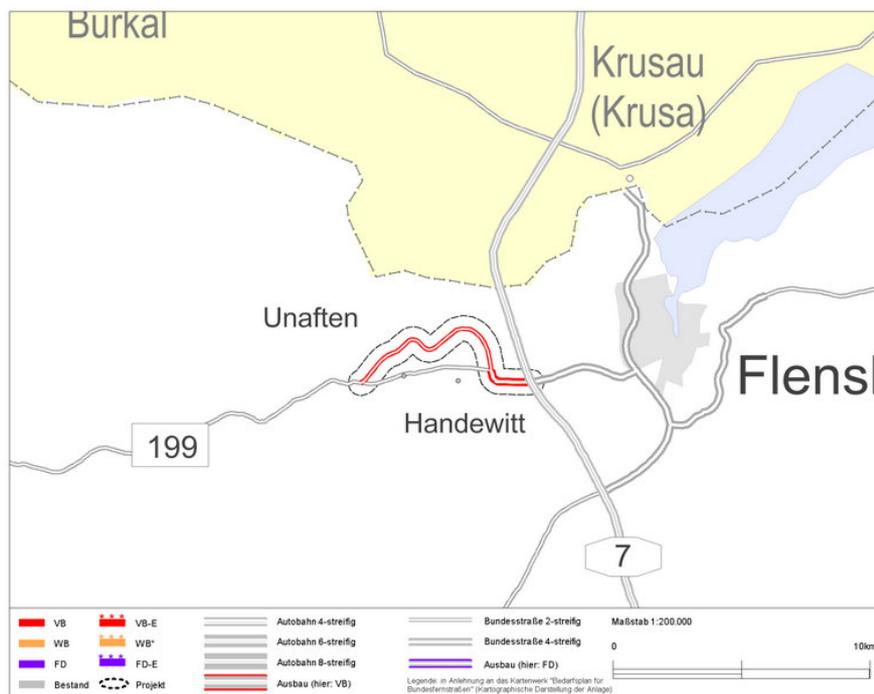
Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen sind daher auch Strategien der Lärminderung in Handewitt gefordert, die ihre Wirkung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

Die Gemeinde Handewitt ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen BAB A7, B200, B199 und L317 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf die Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Bundesverkehrswegeplan ist die OU Handewitt im Zuge der B199 als vordringlicher Bedarf aufgeführt (s. Abbildung 10). Im Zuge des Neubaus ist Lärmvorsorge²⁶ (vgl. Anlage 1) mit entsprechend umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

An der dann „alten B199“ bieten sich auf Grund der dann geringeren Verkehrsbelastung weitere Lärmschutzmaßnahmen an (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Maßnahmen zur Reduzierung der Durchgangsverkehre, Beschränkungen für den Lkw-Verkehr u.a.).

²⁶ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)

Abbildung 10: Bundesverkehrswegeplan 2030 – B199 OU Handewitt²⁷

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie der Gemeinde Handewitt sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz relativ gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Gemeinde, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast 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**:
Höhere Taktichten von Bus und Bahn, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.
Durch gut ausgebauten und funktionierenden ÖPNV soll ein Anreiz geschaffen werden, das Auto öfter stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren (vgl. auch Gemeinde-Entwicklungs-Konzept

²⁷ http://www.bvwp-projekte.de/map_street.html, Stand: März 2023.

(GEK) Gemeinde Handewitt²⁸)

Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge und Omnibusse beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs:**
Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs zur Reduzierung des innerörtlichen Kfz-Verkehrs und zur Lärminderung²⁸.
Fahrradstraßen, -wege, -schutzstreifen und -schnellwege.
ausreichende und sichere Stellplätze (auch für Pedelecs) an geeigneten Stellen, Fahrradverleihsysteme, Wegweisung.
Tempo 30 innerorts hätte auch den Vorteil, dass die kombinierten Fuß- und Radwege aufgehoben werden können und der Radverkehr in Handewitt auf die Straße ausweichen kann.
- **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 Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann^{10,29,30,31,32}.
- **Verkehrsberuhigung**
Verkehrsberuhigte Bereiche, Einrichtung von Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen.
Tempo-30-Zonen mit baulichen Maßnahmen.
Parkraumkonzepte mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung.
Verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

²⁸ Gemeinde-Entwicklungs-Konzept (GEK) Gemeinde Handewitt vom 27. August 2019

²⁹ Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

³⁰ Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmen Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

³¹ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

³² Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005³³ 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.“³³

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, vermeidet Autofahrten und infolge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

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.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. 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 Handewitt, gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete³⁴. 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“*³⁵. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

³³ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

³⁴ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

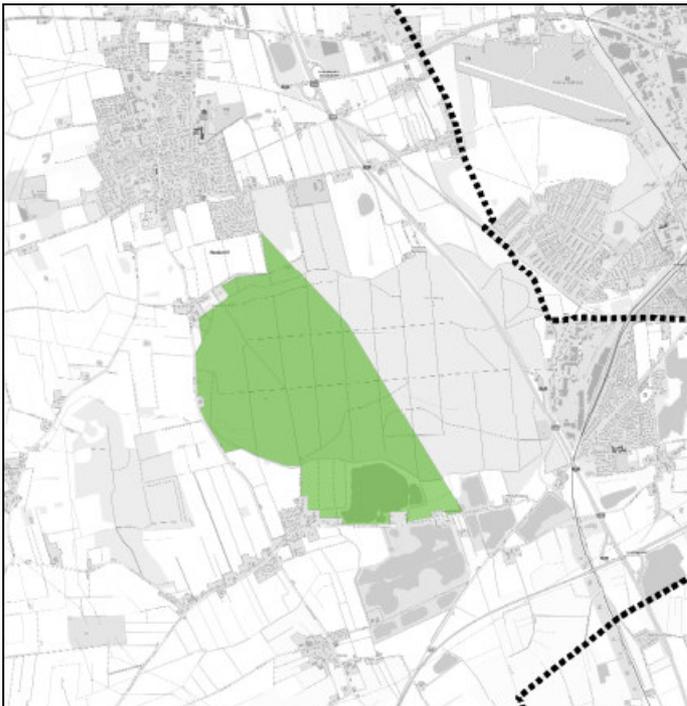
³⁵ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

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

Im Geoportal Umgebungslärm²³ sind Ruhige Gebiete für Handewitt eingezeichnet. Da sich mit der neuen Lärmkartierung die als verlärmte berechneten Flächen der BAB A7 deutlich ausgedehnt haben¹⁴, ist eine flächenmäßige Anpassung der Ruhigen Gebiete erforderlich, da ein wichtiges Kriterium der Ruhigen Gebiete ist, dass sie frei von Umgebungslärm sein sollen.

Das im letzten Lärmaktionsplan²⁴ ausgewiesene Ruhige Gebiet „Stiftungsland Schäferhaus Nord“ entfällt demnach vollständig, da der Bereich in der aktuellen Lärmkartierung als belastet dargestellt wird.

Abbildung 11: Skizze der Ruhigen Gebiete (grün)



Das im letzten Lärmaktionsplan²³ ausgewiesene Ruhige Gebiet des **Handewitter Forstes** einschließlich des nördlich angrenzenden FFH-Gebietes „Staatsforst südöstlich Handewitt“ und des südlich angrenzenden Teilbereichs des geplanten Erholungsbereich „SeenLand um Flensburg“ ist nun deutlich verkleinert da sich der durch die BAB A7 lärmbelastete Bereich deutlich vergrößert hat (vgl. Anlage 2). Das Ruhige Gebiet wird entsprechend Abbildung 11 festgesetzt.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert

Durch die aufgeführten Maßnahmen können die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in Handewitt deutlich vom Straßenlärm entlastet werden. Davon ausgehend, dass die aktiven Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Straßenoberfläche) an der B199, B200 und L317 alle dort betroffenen Anlieger entlasten wird, reduziert sich für rund 60%, also für gut 1.000 Personen der Lärm.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

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

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt eine öffentliche Auslegung und eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen werden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Gemeinde Handewitt getragen.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Zeichen vergleichsweise gering.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt liegt geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten³⁶.

³⁶ Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können entsprechend VLärmSchR 97⁹ bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet werden.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Handewitt erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen und angrenzende Wohngebiete sowie auf die Ruhigen Gebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

Eine Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt im Zuge der 5-jährigen Fortschreibung hinsichtlich ...

- ... der vorgabekonformen Umsetzung
- ... der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen
- ... der Änderung der kartierten Lärmbelastung
- ... der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Der Lärmaktionsplan zur Runde drei der ULR wurde vorgabekonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat und an das Landes Schleswig-Holstein im November 2019 übergeben.

Im letzten Lärmaktionsplan waren Lärminderungsmaßnahmen an der BAB A7, B199 und der L317 aufgeführt worden, die z.T. nicht umgesetzt sind und daher im aktuellen Lärmaktionsplan erneut aufgeführt werden.

Neu hinzugekommen sind auf Grund der kartierten Belastungen Maßnahmen an der B200.

Die im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie von 2019²⁴ geforderte Geschwindigkeitsreduzierung auf der B199 in Handewitt wurde im September 2022 umgesetzt.

Ebenso wurde die Forderung aus dem Lärmaktionsplan zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie von 2019²⁴ von Tempo 50 auf der L317 südlich der Kreuzung Ochsenweg inzwischen umgesetzt.

Mit der neuen Lärmkartierungsmethode haben sich die als verlärmte berechneten Flächen ausgedehnt. Dadurch wurde eine flächenmäßige Anpassung der ruhigen Gebiete erforderlich (2.6). Inwieweit die ruhigen Gebiete von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen. Zumindest sind sie im Geoportal Umgebungslärm öffentlich einsichtig dokumentiert.

Es wurden in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Gemeinde berücksichtigt und im Lärmaktionsplan fortgeschrieben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierung kaum vergleichbaren Ergebnissen. Angaben zu geänderten Betroffenheiten, auch als Ergebnis von umgesetzten Maßnahmen, können somit nicht getroffen werden.

Da die Kosten für die Maßnahmen im Wesentlichen von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen (lärmarmen Asphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung) ist nicht die planaufstellende Gemeinde, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Gemeinden vereinfacht werden, dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“³⁷.

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird und mögliche Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden, die allerdings meist erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

³⁷ <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: 05/2023

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch den Gemeinderat Handewitt beschlossen

Am:....

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.gemeinde-handewitt.de

Handewitt, den

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Handewitt

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Handewitt

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{DEN} für Handewitt

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{Night} für Handewitt

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

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. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/ue/noise/df3/env/0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung	
	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)
Nutzung										
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35/40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50
Urbanes Gebiet					64	54	63	45		
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55
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.

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Handewitt
Stand: Januar 2023

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Handewitt

Stand: Januar 2023

Anlage 4

Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{DEN} für Handewitt

Stand: Januar 2023

Anlage 5

Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{Night} für Handewitt

Stand: Januar 2023