
Lärmaktionsplan der Stadt Husum Erstellung und Begleitung der 2. Stufe 2013 (Ergänzender Bericht zum Musteraktionsplan)

Projektnummer: 13051.01

27. November 2014

Im Auftrag von:

Stadt Husum

Zingel 10

25813 Husum

Dieses Gutachten wurde im Rahmen des erteilten Auftrages für das oben genannte Projekt / Objekt erstellt und unterliegt dem Urheberrecht. Jede anderweitige Verwendung, Mitteilung oder Weitergabe an Dritte sowie die Bereitstellung im Internet – sei es vollständig oder auszugsweise – bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Urhebers.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	2
1.1.	Anlass.....	2
1.2.	Aufgabenstellung.....	2
2.	Lärmaktionsplanung in Husum.....	4
2.1.	Grundlagen.....	4
2.2.	Rückblick auf die 1. Stufe der Lärminderungsplanung	4
2.3.	Bewertung der Lärmsituation „Straße“	5
2.4.	Bewertung der Lärmsituation „Schiene“	8
3.	Lärminderungsmaßnahmen	9
3.1.	Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen	9
3.2.	Maßnahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung	9
3.3.	Langfristige Strategien.....	9
4.	Ruhige Gebiete.....	10
5.	Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	10
6.	Beschluss des Lärmaktionsplanes.....	10
7.	Anlage: Lärmaktionsplan Husum	10
8.	Quellenverzeichnis	12

1. Einführung

1.1. Anlass

Seit 2007 sind Gemeinden und Städte, die im Einflussbereich einer Hauptlärmquelle liegen, generell verpflichtet, eine Lärminderungsplanung nach EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie aufzustellen bzw. regelmäßig zu aktualisieren (Meldung an Europäische Union alle 5 Jahre). Dies verfolgt das Ziel, den Umgebungslärm darzustellen und Maßnahmen zur Minderung zu entwickeln.

Eine Lärminderungsplanung setzt sich zusammen aus der Lärmkartierung und der ein Jahr darauf folgenden Lärmaktionsplanung. Für die Lärmkartierung 2012 werden dabei jeweils die Belastungen des Vorjahres (Analyse 2011) betrachtet. Die Lärmaktionsplanung 2013 berücksichtigt einen Prognosehorizont von 5 Jahren.

Derzeit ist die 2. Stufe der Lärminderungsplanung 2012 / 2013 in Bearbeitung. Die 2. Stufe unterscheidet sich von der 1. Stufe in folgenden Punkten:

- Für alle Gemeinden / Städte wurden die Grenzen der Belastungen zur Kartierungspflicht einer Straße bzw. Schiene erheblich herabgesetzt.
- Es wurden weitere Gemeinden / Städte als Ballungsräume definiert, wodurch ein höherer Kartierungsumfang gewählt werden muss.

Im Allgemeinen bezieht sich der Kartierungsumfang der 2. Stufe, der auch in der Lärmaktionsplanung Beachtung findet, auf alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von > 8.200 Kfz/24h), alle Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Vorbeifahrten pro Jahr (entspricht ca. > 82 Züge/24h) und alle Großflughäfen mit > 137 Bewegungen pro Tag.

In Ballungsräumen sind zusätzlich noch „sonstige“ Verkehrswege sowie Hafenanlagen und spezielle Industrie- und Gewerbeanlagen zu kartieren. Gemäß den LAI-Hinweisen [12] meint die Begrifflichkeit „sonstige“ alle Lärmquellen, die durch ihre Verkehrsbelastung und / oder Nähe zur Wohnbebauung bzgl. der Belastungszahlen von Relevanz sein könnten. Zusätzlich sollte mit Fortschreiten der Lärminderungsplanung gemäß den LAI-Hinweisen dem Anspruch der Lückenschließung nachgegangen werden.

1.2. Aufgabenstellung

Die Stadt Husum ist in der 2. Stufe der Lärminderungsplanung erstmalig angehalten einen Lärmaktionsplan auf Basis der Lärmkartierung der 2. Stufe aufzustellen. Ab dem Jahr 2013 ist dieser dann alle 5 Jahre, jeweils zum 18. Juli des Jahres, zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren. Die Ergebnisse der Aufstellung, Überprüfung und ggf. der Aktualisierung sind jeweils an die Europäische Union zu melden.

Die Lärmkartierung und Abschätzung der Belastetenzahlen für die Stadt Husum erfolgte im Jahr 2013 für den Straßenverkehrslärm ([17], Stand Juni 2013). Zudem wurde die Bahnstrecke Westerland – Hamburg-Altona in der 2. Stufe der Lärminderungsplanung als Hauptschienenstrecke gemeldet. Weitere Lärmarten mussten gemäß BImSchG [1] beziehungsweise 34. BImSchV [4] nicht kartiert werden, daher sind in der anstehenden Lärmaktionsplanung nur die Lärmarten Straße und Schiene zu betrachten. Die Verpflichtung zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung resultiert aus den Ergebnissen der vorangegangenen Lärmkartierung (Belastete > 0).

Im Innenstadtbereich der Stadt Husum gab es im Jahr 2011 umfangreiche verkehrliche Änderungen (Ausbau Innenstadtring). Es gibt daher derzeit keine aktuelle Datengrundlage die zur Bewertung der Lärmsituation herangezogen werden kann, da davon ausgegangen wird, dass sich die Verkehre erst in den nächsten Jahren entsprechend nachhaltig einstellen werden. Aufgrund dieses Umstands kann in dieser Stufe keine fachlich fundierte und umfangreiche Lärmaktionsplanung mit Maßnahmenplanung aufgestellt werden. Allerdings soll der Meldepflicht nachgekommen werden.

Um Städten und Gemeinden ohne relevante Lärmbelastungen die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu vereinfachen, hat das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MELUR) in Zusammenarbeit mit dem Verband der Gemeinden, Ämter und Zweckverbände (SHGT) einen Musteraktionsplan [14] als Handlungsempfehlung herausgegeben. Dies schließt auch Städte und Gemeinden mit ein, für die Maßnahmen zur Lärminderung nicht oder nicht sinnvoll möglich sind. Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass sich dies auf die Lärmkonflikte durch die gemeldeten Hauptlärmquellen bezieht und dieser auch genutzt werden kann, wenn die Lärmkonflikte aus wenigen Lärmquellen resultieren und bereits aus Vorbetrachtungen bekannt ist, dass nur bedingt Möglichkeiten zur Lärminderung vorhanden sind.

Es bietet sich für die Stadt Husum an, diesen Musteraktionsplan aufgrund vorgenannter Ausgangslage zur Aufstellung und zeitgleich notwendigen Meldung der Ergebnisse zu nutzen.

Ergänzend werden hiermit im Vorwege die Aufgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie erläutert und zusammenfassend dargestellt, sowie die Auswirkungen für die Stadt Husum aufgezeigt. Der erstellte Lärmaktionsplan auf Grundlage des Musteraktionsplanes [14] stellt die Anlage dieser Ausführungen dar.

2. Lärmaktionsplanung in Husum

2.1. Grundlagen

Grundlage für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes 2013 bildet die Lärmkartierung, die im Jahr 2012 durchgeführt wurde und sich auf die Verkehrsbelastungen 2011 bezieht. In die Berechnungen gehen folgende Faktoren ein:

- Verlauf und Lage der äußeren Fahrstreifen einer Straße;
- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, über das Jahr gemittelt (DTV in Kfz/24h);
- Höhe der Schwerverkehrs-Anteile (SV-Anteil > 3,5 t) am DTV;
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit (tags / abends / nachts)¹;
- Art der Straßenoberfläche²;
- Neigung / Gefälle einer Straße bzw. des Geländes;
- Faktor zur Festlegung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke (tags / abends/ nachts), der im Regelfall aus der Gattung der Straße resultiert, außer es liegen andere Eingangsdaten vor;
- Lage und Höhe von Lärmschutzwänden und -wällen;
- Bebauungsstruktur / Nutzung und Höhe der Gebäude, Einwohner je Gebäude;

Zur Berechnung der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} aus der Belastung des Straßenverkehrs wurden die vorläufigen Berechnungsmethoden zur Ermittlung des Umgebungslärms $VBUS[10]$ verwendet. Der Lärmindex L_{DEN} stellt dabei einen über 24 Stunden gemittelten Langzeitpegel (DEN = Day / Evening / Night) gemäß nachfolgender Formel (1) dar, der Lärmindex L_{Night} den Umgebungslärm innerhalb der Nachtstunden (22 – 6 Uhr).

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right) \quad (1)$$

In der Formel zur Berechnung des Lärmindex L_{DEN} wird für den Abendzeitraum (18-22 Uhr) ein Zuschlag von 5 dB und für den Nachtzeitraum ein Zuschlag von 10 dB(A) be-

¹ Es haben rechnerisch stets nur die Veränderungen eine Auswirkung, die gemäß den Rechenregeln eine Veränderung der Eingangsdaten zulassen. Hierbei stellt eine Minimierung von 30 km/h auf 20 km/h bspw. keine Minimierung dar, da die $VBUS$ eine minimale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorsieht.

² Gemäß vorhergehender Fußnote, ist bis zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von einschließlich 60 km/h rechnerisch der Asphalt die Straßenoberfläche mit dem geringsten Emissionspegel. Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es für diese Geschwindigkeiten keine Straßenoberfläche, die rechnerisch mit Minimierung angesetzt werden darf. Beispielsweise kann eine Straße mit einem offenporigen Asphalt rechnerisch bei 70 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit einen geringeren Emissionspegel haben als bei 60 km/h. Bis einschließlich 60 km/h ist dieser rechnerisch jedoch nicht besser als ein Asphaltbelag. Es sei jedoch auch erwähnt, dass sich derzeit mehrere lärmindernde Asphaltbeläge in der Prüfung befinden, mit dem Ziel der Zertifizierung, die eine rechnerische Beachtung erlaubt. Bei straßenbaulichen Maßnahmen sollte somit stets geprüft werden, ob zu dem Zeitpunkt neue Zertifizierungen vorliegen.

rücksichtigt, dieser Lärmindex ist somit in keinem Fall zu verwechseln mit dem Beurteilungspegel tags gemäß RLS-90.

Grundsätzlich ist eine Vergleichbarkeit dieser Lärmindizes mit den bekannten Beurteilungspegeln für den Tages- und Nachtzeitraum sonstiger Untersuchungen für Verkehrs- oder Gewerbelärm auf nationaler Ebene nicht gegeben, da diese sich aus anderen Berechnungsgrundlagen ergeben (bspw. RLS-90).

Die Abschätzung der Belasteten erfolgte mit der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB,[11]) in vorgegebenen Isophonen-Bändern (siehe 34. BImSchV,[4]). Die Einwohner einer Gemeinde zählen als Belastete, wenn folgendes zutrifft:

- $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) oder
- $L_{Night} \geq 50$ dB(A).

Die belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen werden ausschließlich für den Lärmindex $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) abgeschätzt. Zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung sind alle Gemeinden / Städte angehalten, in denen nach den oben genannten Kriterien belastete Menschen, Flächen, Wohnungen oder Schulen abgeschätzt wurden, gleich welcher Größenordnung. Je nach Lage der Ortschaft / -en im Gemeinde- / Stadtgebiet kann es somit auch sein, dass zwar ein Teil der Fläche belastet ist, jedoch keine Menschen.

2.2. Rückblick auf die 1. Stufe der Lärminderungsplanung

In der 1. Stufe der Lärminderungsplanung vor 5 Jahren (2007 / 2008) wurden keine Hauptlärmquellen im Einwirkungsbereich der Stadt Husum gemeldet, so dass weder Lärmkarten erstellt, noch ein Lärmaktionsplan aufgestellt wurde.

2.3. Bewertung der Lärmsituation „Straße“

Für die Stadt Husum wurden in der Lärmkartierung der 2. Stufe [17] die in der nachfolgenden Tabelle 1 aufgelisteten Straßen gemeldet bzw. kartiert.

Tabelle 1: Kartierungsumfang der Lärmkartierung (LK) der 2. Stufe

Sp	1	2
Ze	Straßenabschnitt	DTV (LK 2012)
Bundesstraße B5		
1	Stadtgrenze Husum - Brücke Schleswiger Chaussee	12.677
2	Brücke Schleswiger Chaussee - nördl. Zu- / Abfahrtsbereich Schleswiger Chaussee	13.935
3	nördl. Zu- / Abfahrtsbereich Schleswiger Chaussee - Kreuz B5 / B200	13.292
4	Kreuz B5 / B200 - Stadtgrenze Husum	10.355
Bundesstraße B200		
5	Kreuz B5 / B200 - nördl. Höhe Augsburger Weg	11.097
Fortsetzung auf nachfolgender Seite...		

...Fortsetzung von vorheriger Seite		
Sp	1	2
Ze	Straßenabschnitt	DTV (LK 2012)
Landesstraße L273		
6	Simonsberger Straße - Gaswerkstraße	15.665
7	Wilhelmstraße (L273) - d Am Binnenhafen	9.857
8	Am Binnenhafen - Nordbahnhofstraße	10.988
9	Nordbahnhofstraße - Schobüller Straße (L30)	11.246
Landesstraße L30		
10	Norderwungweg - Deichstraße (L273)	10.635
11	Schobüller Straße - Bredstedter Straße	12.410
12	Bredstedter Straße - Erichsenweg	14.156
13	Erichsenweg - Vogtstraße	16.170
14	Vogtstraße - Matthias-Claudius-Straße	8.070
15	Matthias-Claudius-Straße - Osterende (L37)	13.152
16	Osterende (L37) - Süderstraße (L37)	11.527
Landesstraße L244		
17	Wilhelmstraße - Kreisverkehr Danckwerthstraße	9.785
18	Kreisverkehr Danckwerthstraße - Süderstraße (L37)	11.645
Landesstraße L37		
19	Brinckmannstraße - Mönkeweg	9.683
Kreisstraße K24		
20	Friedrichstraße - Simonsberger Straße	12.315

Nachfolgende Tabellen geben die im Rahmen der 2. Stufe der Lärmkartierung abgeschätzten Belastungen [17] für die Stadt Husum an. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Abschätzung handelt, dies bestärkt auch die Forderung der 34. BImSchV [4] wonach die Anzahl der belasteten Menschen auf die nächsten Hunderter auf - bzw abzurunden sind. Um einen Ansatz für die Einschätzung der Lärmsituation zu haben, wurden hier zusätzlich die ungerundeten Werte angegeben.

Tabelle 2: Abschätzung der belasteten Menschen (Lärmkartierung 2. Stufe [17])

Sp	1	2	3	4
Ze	Höhe der Belastung		Belastete Menschen, gerundet gemäß 34. BImSchV [ungerundete Werte]	
	von	bis	L _{DEN}	L _{Night}
	dB(A)		Anzahl der Einwohner im Stadtgebiet	
1	50	55	-	400 [357]
2	55	60	500 [464]	200 [186]
3	60	65	300 [335]	0
4	65	70	200 [180]	0
5	70	75	0	0
6	75		0	-
7	Summe		1000 [979]	600 [543]

Tabelle 3: Abschätzung der belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Lärmkartierung 2. Stufe [17])

Sp	1	2	3	4	5	6
Ze	Höhe der Belastung L_{DEN}		Belastete Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehrslärm -			
	von	bis	Fläche	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	dB(A)		km ²	Anzahl im Stadtgebiet		
1	55	65	1,88	380	3	0
2	65	75	0,56	86	0	0
3	75		0,09	0	0	0
4	Summe		2,53	466	3	0

Für die Stadt Husum sind gemäß Auswertungen der Lärmkartierung [17] 979 belastete Menschen ($L_{DEN} \geq 55$ dB(A)) abgeschätzt worden, davon liegen 180 Menschen im Bereich $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), hier beginnt gemäß einem Leitfaden zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie [8] der Bereich der hohen Belastung. Belastete im Isophonen-Band $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) werden zudem als sehr hoch belastet eingestuft, in der Stadt Husum betrifft dies gemäß den Abschätzungen keine Menschen. Grundsätzlich ist diese Einschätzung zur Abgrenzung Belästigung / hohe Belastung / sehr hohe Belastung individuell vorzunehmen, es wird sich jedoch an oben genannter Quelle orientiert. Hinsichtlich der belasteten Flächen ergaben sich in Summe 2,5 km². Es sind somit etwa 9,7 % der Stadtflächen und 4,4 % der Einwohner mit $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) belastet.

Die Auswertung der Belastetenzahlen zeigt, dass es in der Stadt Husum keine übermäßige Flächenverlärmung gibt, da die Belasteten Menschen in nahezu gleichem Verhältnis zu den belasteten Flächen stehen. Dies ist aber auch darauf zurückzuführen, dass hinreichend bebauungsnahe Straßen kartiert wurden.

Die Lärmsituation ist anhand der Belastetenzahlen und der Lärmkartierung nicht bewertbar. Eine Prognose für das Jahr 2018, wie sie in der Lärmaktionsplanung durchgeführt werden sollte, ist auf Grund einer fehlenden Datengrundlage für die Prognose und der Annahme, dass sich die Verkehre kurzfristig weiter verlagern werden, nicht möglich.

Eine aktuelle Datengrundlage ist insbesondere vor dem Hintergrund wichtig, da es in den letzten Jahren im Innenstadtbereich der Stadt Husum umfangreiche verkehrliche Änderungen gegeben hat. Im Jahr 2012 wurde die Landesstraße L273 im Bereich zwischen Nordbahnhofstraße und Treibweg zu einem Stadtring ausgebaut. Im südlichen Stadtbereich wurde die Landesstraße L273 im Bereich zwischen Simonsberger Straße und Friedrichstraße in die Kreisstraße K24, als Verlängerung der Friedrichstraße, umgewidmet. Weiterhin wurde die Landesstraße L273 südlich der Friedrichstraße in die Kreisstraße K137 umgewidmet.

Zudem wurde im Jahr 2013 eine Verbindungsstraße zwischen der Kreisstraße K137 (ehemals Landesstraße L273) auf Höhe des Krummweges östlich am Klärwerk vorbei zur

Finkchaussee (Kreisstraße K136, ehemals Landesstraße 244) gebaut, die als Zubringerstraße eine Ortsumgehung zum Hafengebiet bildet.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich die verkehrlichen Veränderungen erst in den nächsten Jahren nachhaltig einstellen werden. Somit ist es wichtig, die Auswirkungen der verkehrlichen Veränderungen zukünftig zu betrachten und auf Grundlage dessen in der 3. Stufe der Lärminderungsplanung die Lärmsituation zu bewerten.

2.4. Bewertung der Lärmsituation „Schiene“

Für die Bearbeitung der Lärmaktionsplanung sollten Belastetenzahlen und Lärmkarten der einzelnen Lärmarten zur Verfügung stehen. Für die Lärmart Schiene wurden diese durch den Betreiber, die Deutsche Bahn AG, jedoch noch nicht erstellt. Aus diesem Grund kann die Lärmart Schiene an dieser Stelle nicht abschließend beurteilt werden, jedoch werden im Folgenden textliche Abhandlungen erfolgen.

Die Bahnstrecke Westerland – Hamburg-Altona, die in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung als Hauptschienenstrecke gemeldet wurde, verläuft von Süden kommend, durch das südliche Stadtgebiet und dann westlich der Stadt Richtung Norden. Durch die Nähe dieser Bahnstrecke zur Wohnbebauung können sich Lärmkonflikte ergeben.

Hinsichtlich des Schienenverkehrslärms ist auf das Lärmsanierungsprogramm [18] des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hinzuweisen. Die Stadt Husum ist derzeit jedoch nicht in diesem Lärmsanierungsprogramm aufgenommen, sodass die Realisierung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen seitens der Deutschen Bahn AG, derzeit nicht angedacht ist. Inwieweit die Möglichkeit besteht, dass die Stadt in das Lärmsanierungsprogramm mit aufgenommen werden kann, sollte seitens der Stadt geprüft werden.

Mit der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes [1], durch Ergänzung des Absatzes 2a des §47d sind die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zukünftig verpflichtet bei der Erstellung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Ab 2015 ist das Eisenbahnbundesamt, durch die Ergänzung des Absatzes 4 des §47e BImSchG zusätzlich verpflichtet einen bundesweiten Lärmaktionsplan für alle gemeldeten Hauptschienenstrecken aufzustellen und zusätzlich in Ballungsräumen an den Lärmaktionsplänen mitzuwirken.

3. Lärminderungsmaßnahmen

3.1. Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen

Aktiver Lärmschutz ist an der Bundesstraße B5 vorhanden. Südlich der Zu-/Abfahrt Ostfelder Straße (L37) befindet sich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von ca. 3,5 m und einer Länge von etwa 300 m auf der nordwestlichen Straßenseite sowie auf der südöstlichen Seite mit einer Höhe von ca. 3,0 m auf einer Länge von etwa 210 m. Eine weitere Lärmschutzwand befindet sich südlich der Zu-/Abfahrt zur Bundesstraße B200 auf der westlichen Seite mit einer Höhe von ca. 2,0 m auf einer Länge von etwa 65 m.

Aus Festsetzungen in Bebauungsplänen sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorhanden, die aus Gründen des Lärmschutzes realisiert wurden. Die passiven Lärmschutzmaßnahmen betreffen zum einen Anforderungen an die Außenhülle der Gebäude, aber auch die Anordnung der Schlafräume und Außenwohnbereiche.

3.2. Maßnahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung

Da gemäß den Anforderungen in Abschnitt 2.3 keine Bewertung der Lärmsituation vorgenommen werden konnte, erfolgt auch keine Maßnahmenplanung.

Um für die nächste Stufe eine entsprechende Datengrundlagen zu schaffen, hat sich die Stadt Husum im Rahmen der Umsetzung der Lärmaktionsplanung dazu entschlossen, bis zum Jahr 2018 an verschiedenen Zählstellen im Stadtgebiet Verkehrserhebungen durchzuführen, um in der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung ein sinnvolles und gesichertes Straßennetz betrachten zu können.

Es ist zu beachten, dass die Lärminderungsplanung grundsätzlich ein Instrument ist, das nicht nur kurzfristig, sondern auch mittel- und langfristig zur Minimierung des Umgebungslärms beitragen soll. Weiterhin besteht derzeit keinerlei Rechtsanspruch auf die Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen aus der Aufstellung einer Lärmaktionsplanung.

3.3. Langfristige Strategien

Es ist im Interesse der Stadt Husum, Planungen für die Hauptlärmquellen zu verfolgen und zu hinterfragen. Auch die Entwicklung der Verkehrsbelastung wird verfolgt. Hierbei soll der Lärmaktionsplan stets als Instrument dienen, um Hinweise auf bereits zuvor erkannte Lärmkonflikte geben zu können. Insbesondere der Einbau lärmreduzierter Straßenbeläge mit den, in regelmäßigen Abständen notwendigen Straßendeckenerneuerungen, ist auf den Hauptverkehrsstraßen anzustreben.

Weiterhin wird seitens der Stadt in zukünftigen Bauleitverfahren darauf geachtet, dass die Lärmimmissionen sowohl aus Verkehrs-, aber auch Gewerbe- und Freizeitlärm mit den Wohnbebauungen verträglich sind.

4. Ruhige Gebiete

Ziel der Lärmaktionsplanung ist es auch „ruhige Gebiete vor einer Zunahmen des Lärms zu schützen“ [1] Da es jedoch keine festen Kriterien gibt, wie mit dieser Thematik umzugehen ist, wird sich orientiert an verschiedenen Quellen. Danach wird ein ruhiges Gebiet über die Abwesenheit von Hauptlärmquellen definiert. Im Allgemeinen bietet es sich an, vorhandene Ruhe- und Naherholungsbereiche oder sonstige landschaftlich schützenswerte Gebiete (bspw. Fauna-Flora-Habitat-Gebiete) als solche auszuweisen.

Da davon ausgegangen wird, dass die Lärmsituation für die Stadt Husum nicht hinreichend dargestellt ist bzw. sich kurzfristig verlagern wird, werden in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung keine ruhigen Gebiete ausgewiesen.

5. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Weiterhin ist im Zuge der Aufstellung und Erarbeitung des Lärmaktionsplanes der Öffentlichkeit die Möglichkeit der Mitwirkung „im geeigneten Maß“ zu geben. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist im Lärmaktionsplan zu dokumentieren.

Für die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange (TöB) schlägt das LLUR vor, zunächst die Aufstellung bekanntzugeben und dann unter Einbindung der maßgeblichen Behörden einen Entwurf zu erarbeiten (ggf. mit Mitwirkung der Öffentlichkeit). Dieser Entwurf mit Datum vom 08. Oktober 2013 wurde am 26. Februar 2014 im Umwelt- und Planungsausschuss öffentlich vorgestellt. Nach Auslegung und Durchführung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde die Lärmaktionsplanung von dem Stadtverordnetenkollegium am 27. November 2014 abschließend beschlossen.

6. Beschluss des Lärmaktionsplanes

Gemäß § 47 d des Bundes-Immissionsschutz Gesetzes ist die Lärmaktionsplanung für die 2. Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungslärm-Richtlinie bis zum 18. Juli 2013 abzuschließen.

Die Ergebnisse werden auf Grundlage des Musteraktionsplanes zusammengestellt und sind Anlage dieser Ausführungen. Der Lärmaktionsplan ist über das LLUR an die Europäische Union weiterzuleiten.

7. Anlage: Lärmaktionsplan Husum

Der Musteraktionsplan [4] kann durch Gemeinden / Städte ohne relevante Lärmbelastungen als Lärmaktionsplan genutzt werden. Im Regelfall ist jedoch eine eigenständige Lärmaktionsplanung aufzustellen und der Musteraktionsplan lediglich zur Meldung der

zusammengefassten Ergebnisse zu nutzen. Die notwendige Meldung an die Europäische Union erfolgt in den Gemeinden / Städten in Schleswig-Holstein über das LLUR.

Die Inhalte und notwendigen Angaben eines Lärmaktionsplanes sind durch den Aufbau des Musteraktionsplanes vorgeschrieben. Für die Stadt Husum wurde der Musteraktionsplan mit den städtespezifischen Erkenntnissen gefüllt.

Dieser Lärmaktionsplan hat eine vorgegebene Formatierung und bildet die Anlage dieser Ausführung.

Bargteheide, den 7. Januar 2015

erstellt:

geprüft:

(Olga Kuhl, B.Eng.)
Projektingenieurin

(Dipl.-Ing. Björn Heichen)
Geschäftsführender Gesellschafter

8. Quellenverzeichnis

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I Nr. 25 vom 27.05.2013 S. 1274), zuletzt geändert am 2. Juli 2013 durch Artikel 1 des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BGBl. I Nr. 34 vom 05.07.2013 S. 1943);
- [2] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm;
- [3] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. Teil I Nr. 38 vom 29. Juni 2005;
- [4] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6.03.2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15. März 2006;
- [5] Richtlinie 2008/1/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung; 15. Januar 2008;
- [6] Nationales Verkehrslärmschutzpaket II, 27. August 2009;
- [7] Straßenverkehrsordnung (StVO), 06. März 2013;
- [8] Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie (www.umweltdaten.landsh.de / abgerufen am 14.01.13);
- [9] Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie;
- [10] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS, Bundesanstalt für Straßenwesen, Stand 22. Mai 2006;
- [11] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm VBEB – prefinal-, vom 09. Februar 2007;
- [12] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung einschließlich Beratungsunterlage und Beschluss zu TOP 13.1 der 121. Sitzung der Bund-Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 02. und 03. März 2011 in Stuttgart;
- [13] LAI – AG Lärmaktionsplanung, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012;
- [14] Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Schleswig-Holsteinischer Stadttag (SHGT), Kiel, Handlungsempfehlungen zur Dokumentation und Berichterstattung (2. Musteraktionsplan), 2012;

- [15] Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Vermerk zur vereinfachten Überprüfung des Lärmaktionsplanes gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (www.umweltdaten.landsh.de / abgerufen am 14. Januar 2013);
- [16] Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und öffentliche Räume (LLUR), Lärmatlas Schleswig-Holstein, www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas, Belastetenzahlen und Lärmkarten der 2. Stufe der Lärmkartierung, August 2013;
- [17] LAIRM CONSULT GmbH, Hammoor, Projekt-Nr. 13051, Erstellung der Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm im Rahmen der Umsetzung der 2.Stufe der Lärm-minderungsplanung für die Stadt Husum, 05. Juni 2013;
- [18] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), <http://www.bmvbs.de>, Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen, Stand 27. August 2013;
- [19] Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH Neumünster, Verkehrserhebung im Rahmen der Simulation und Signalisierung des Knotenpunktes Wilhelmstraße - Gaswerkstraße in 25813 Husum, 07. November 2011;