
Erstellung und Begleitung der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung (2013) der Gemeinde Kummerfeld (Ergänzender Bericht zur Überprüfung 1.Stufe)

Projektnummer: 08102.01

Entwurfssfassung vom 27. Mai 2014

Beschlussfassung vom 18. September 2014

Im Auftrag von:
Gemeinde Kummerfeld
Amt Pinnau
Hauptstraße 60
25462 Rellingen

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.	Anlass und Aufgabenstellung	3
1.1.	Anlass	3
1.2.	Aufgabenstellung	3
2.	Berechnungsgrundlagen	5
3.	Überprüfung Lärmaktionsplanung der 1. Stufe	7
3.1.	Emissionen	7
3.2.	Immissionen	8
3.2.1.	Ergebnisse und Bewertung der 2. Stufe der Lärmkartierung	8
3.3.	Ergänzende Themengebiete	10
4.	Mitwirkung der Öffentlichkeit	11
5.	Anlage: Überprüfung Lärmaktionsplanung der 1. Stufe in 2. Stufe (2013)	11
6.	Quellenverzeichnis	12

1. Anlass und Aufgabenstellung

1.1. Anlass

Seit 2007 sind Gemeinden und Städte, die im Einflussbereich einer Hauptlärmquelle liegen, generell verpflichtet, eine Lärminderungsplanung nach EU-Umgebungslärm-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 werden dabei jeweils die Belastungen des Vorjahres (Analyse 2011) betrachtet. Die Lärmaktionsplanung berücksichtigt einen Prognosehorizont von 5 Jahren.

Derzeit ist die 2. Stufe der Lärminderungsplanung 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 [5] meint die Begrifflichkeit „sonstige“ alle Lärmquellen, die durch ihre Verkehrsbelastung und / oder Nähe zur Wohnbebauung bzgl. der Belastetenzahlen von Relevanz sein könnten. Zusätzlich sollte mit Fortschreiten der Lärminderungsplanung gemäß den LAI-Hinweisen dem Anspruch der Lückenschließung nachgegangen werden.

1.2. Aufgabenstellung

Auf Basis der Lärmkartierung der 1. Stufe aus dem Jahr 2007 (Analyse 2006) war die Gemeinde Kummerfeld bereits in der 1. Stufe der Lärminderungsplanung verpflichtet, eine Lärmaktionsplanung aufzustellen. Diese hatte mindestens die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Für die Gemeinde Kummerfeld liegt demnach eine Lärmaktionsplanung der 1. Stufe vor [9]. Im Rahmen dieser wurde ausgehend vom Jahr 2008 ein Prognose-Modell für das Jahr 2012 erstellt, die Lärmsituation bewertet und Maßnahmenvorschläge wurden unter Einbeziehung der Öffentlichkeit erarbeitet. Über das Mindestmaß der Betrachtungen

hinaus wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Kreisstraße K21, die Ortsdurchfahrt, in den Untersuchungsraum aufgenommen. Im Rahmen der vorangegangenen Lärmkartierung wurde lediglich die Bundesautobahn A23 als Hauptlärmquelle gemeldet und kartiert.

Als Gemeinde mit weniger als 20.000 Einwohnern wurden zum 30.06.2012 durch das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) abermals Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm erstellt und Belastetenzahlen abgeschätzt [8], für die 2. Stufe. Da bereits eine Lärmaktionsplanung der 1. Stufe vorliegt, besteht in der aktuellen 2. Stufe damit die Möglichkeit, eine Überprüfung dieser vorzunehmen, um die Aktualität zu bewerten und abzuschätzen, ob eine Überarbeitung der Lärmaktionsplanung notwendig ist.

Eine Überprüfung sollte gemäß einem Vermerk zur Überprüfung von Lärmaktionsplänen [10] zu einer Überarbeitung führen, wenn einer der folgenden Aussagen zutrifft:

- weitere Straßenabschnitte wurden kartiert;
- relevante Änderungen in den Straßenverkehrsbelastungen liegen vor (z. B. Verkehrsstärke $\pm 30 \%$, SV-Anteile $\pm 50 \%$ bei gleichbleibender Verkehrsstärke oder Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten um $\pm 20 \text{ km/h}$);
- relevante Änderung der Emissionen durch Lärminderungsmaßnahmen wurden vorgenommen;
- die Schallausbreitungsbedingungen haben sich relevant geändert (z.B. durch neue Erschließungen / Bebauungen);
- die Einwohnerzahl hat sich relevant verändert.

Für die Überprüfung des Lärmaktionsplanes sollten weiterhin folgende Themengebiete betrachtet, eingeschätzt und ausgewertet werden:

- Aufstellung des Lärmaktionsplanes;
- Umsetzung des Lärmaktionsplanes;
- Ergebnisse des Lärmaktionsplanes;
- Rechtliche Grundlagen bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes.

Im Vermerk zur Überprüfung von Lärmaktionsplänen [10] wird grundsätzlich darauf hingewiesen, dass eine umfassende Überarbeitung des Lärmaktionsplanes vorgenommen werden sollte, wenn die bisherigen Ergebnisse als unbefriedigend einzustufen sind. Inwieweit das Zutreffen einzelner Aussagen eine Überarbeitung notwendig macht, muss abgewogen werden.

Die jeweils aktuelle Lärmaktionsplanung ist mindestens alle 5 Jahre (gemessen ab 2008) zu aktualisieren, fortzuschreiben bzw. zu überprüfen. Die Ergebnisse der Aufstellung, Überprüfung und ggf. der Aktualisierung sind jeweils an die Europäische Union zu melden.

2. Berechnungsgrundlagen

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 [3] 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) berücksichtigt, dieser Lärmindex ist somit in keinem Fall zu verwechseln mit dem Beurteilungspegel tags gemäß RLS-90.

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 lärmminimierende 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.

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, [4]) in vorgegebenen Iso-phonen-Bändern (siehe 34. BImSchV, [2]). Die Einwohner einer Gemeinde zählen als Belastete, wenn folgendes zutrifft:

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

Die belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen werden ausschließlich für den Lärmindex $L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$ 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.

3. Überprüfung Lärmaktionsplanung der 1. Stufe

3.1. Emissionen

Seit der 1. Stufe der Lärminderungsplanung ist für die Gemeinde Kummerfeld ausschließlich die Lärmart Straße relevant. Kartiert wurden in der 1. Stufe ausschließlich die Bundesautobahn A23. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 1. Stufe wurde auf freiwilliger Basis zusätzlich die Kreisstraße K21 betrachtet, da es sich hierbei um die Ortsdurchfahrt handelt. In der 2. Stufe der Lärmkartierung wurde nun wiederum ausschließlich die Bundesautobahn betrachtet. Damit wurden keine weiteren Straßenabschnitte als Hauptverkehrsstraßen kartiert.

Hinsichtlich der bisher verwendeten Eingangsdaten erfolgt eine Gegenüberstellung in nachfolgender Tabelle 1.

Tabelle 1: Gegenüberstellung bisher in der Lärminderungsplanung verwendeter Eingangsdaten

Sp	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ze	Kürzel	Straßenabschnitt	DTV	SV-Anteil > 3,5 t			zul. Höchstgeschwindigkeiten		Straßenoberfläche	Steigung / Gefälle
				p _D	p _E	p _N	v _{Pkw}	v _{Lkw}		g
			Kfz/24 h	%			km/h		D _{Stro}	%
Eingangsdaten Lärmkartierung 1. Stufe (Analyse 2006)										
1	A23	Höhe Kummerfeld	60.016	5,9	3,5	9,9	130	80	0 dB(A)	< 5,0
2	K21	innerorts	keine Meldung als Hauptverkehrsstraße (Kartierung)							
Eingangsdaten Lärmaktionsplanung 1. Stufe (Prognose 2012)										
2	A23	Höhe Kummerfeld	66.155	6,4	3,8	10,8	130	80	0 dB(A)	< 5,0
3	K21	innerorts	8.441	7,1	3,4	5,4	50	50	0 dB(A)	< 5,0
Eingangsdaten Lärmkartierung 2. Stufe (Analyse 2011)										
4	A23	Höhe Kummerfeld	53.339	5,3	3,0	8,1	130	80	0 dB(A)	< 5,0
5	K21	innerorts	keine Meldung als Hauptverkehrsstraße (Kartierung)							
Vergleich Eingangsdaten Prognose 2012 / Analyse 2011										
6	A23	Höhe Kummerfeld	-19%	-33%	-36%	-40%	0 km/h	0 km/h	± 0 dB(A)	0%

Bemerkung:

Zur Ermittlung der prozentualen Zu- / Abnahme der Schwerverkehrsanteile wurden die absoluten Zahlen verglichen.

Somit ist festzustellen, dass hinsichtlich der A23 die im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung erstellte Prognose eine Betrachtung zur sicheren Seite gewesen ist. Gemäß den durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) durchgeführten Verkehrserhebungen, auf denen die Annahmen im Rahmen der Lärmkartierung basieren, haben die Verkehrsbelastungen zwischen 2005 und 2010 deutlich abgenommen. Die bisherigen Betrachtungen erfolgten im Sinne der A23 somit zur sicheren Seite. Hinsichtlich der Kreisstraße K21 liegen keine jüngeren Verkehrserhebungen vor, damit kann keine Gegenüberstellung

erfolgen (Verkehrserhebung aus 2008). Hinsichtlich der sonstigen Parameter (Straßenoberfläche, zulässige Höchstgeschwindigkeiten) gab es keine Veränderungen.

Hinsichtlich aktivem Lärmschutz (Lärmschutzwälle und -wände) gibt es derzeit keinen Anpassungsbedarf gegenüber der 1. Stufe.

Aufgrund von Änderungen der Emissionen wird gemäß einem Vermerk zur Überprüfung von Lärmaktionsplänen [10] somit keine Veranlassung zur Überarbeitung der Lärmaktionsplanung der 1. Stufe gesehen.

3.2. Immissionen

Hinsichtlich möglicher immissionsseitiger Veränderungen ist zu prüfen, ob sich die Schallausbreitungsbedingungen (z.B. durch neue Erschließungen / Bebauungen) und / oder die Einwohnerzahlen relevant verändert haben.

Innerhalb des Gemeindegebietes gibt es verschiedene Bebauungspläne in der Aufstellung, die der Erschließung neuer Bebauung dienen und sich in unterschiedlichen Verfahrensschnitten befinden. Genannt seien hier der Bebauungsplan Nr. 14 (Nördlichen Langenbargen), der Bebauungsplan Nr. 16 für den Bereich südlich Prisdorfer Straße sowie der Bebauungsplan Nr. 17 für das Gebiet westlich der Autobahn A23.

Nach derzeitiger Einschätzung wird eine Beachtung dieses Baugebietes jedoch nicht zu einer Neubewertung der Lärmsituation führen, damit wird die Notwendigkeit der Überarbeitung der Lärmaktionsplanung aufgrund dieser Entwicklungen nicht gesehen.

3.2.1. Ergebnisse und Bewertung der 2. Stufe der Lärmkartierung

In nachfolgende Tabellen sind die bisherigen Abschätzungen der Belastetenzahlen gegenübergestellt. Folgende Quellen wurden verwendet:

- Spalte 3:
Lärmkartierung der 1. Stufe, Analyse 2006, erstellt durch LLUR, Kartierung A23;
- Spalte 4:
Lärmaktionsplanung der 1. Stufe, Prognose 2012, erstellt durch LAIRM Consult GmbH [9], Kartierung A23 und K21;
- Spalte 5:
Lärmkartierung der 2. Stufe, Analyse 2011, erstellt durch LLUR [11], Kartierung A23;

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Abschätzung handelt, dies bestärkt auch die Forderung der 34. BImSchV [2] 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 die Abschätzungen jedoch lediglich auf Zehnerstellen bzw. gar nicht gerundet.

Tabelle 2: Gegenüberstellung der gemäß VBEB abgeschätzten Belastetenzahlen, Lärmindex L_{DEN}

Sp	1	2	3	4	5
Ze	Höhe der Belastung L_{DEN}		Anzahl der Belasteten Einwohner für das gesamte Stadtgebiet, Lärmart Straße		
	von	bis	- Vergleich der einzelnen Bearbeitungsstufen -		
	dB(A)		Analyse 2006 LK 1. Stufe (2007)	Prognose 2012 LAP 1. Stufe (2008)	Analyse 2011 LK 2. Stufe (2012)
1	55	60	500	581	570
2	60	65	360	460	200
3	65	70	190	166	60
4	70	75	10	8	0
5	75		0	2	0
6	Summe		1.060	1.217	830

Tabelle 3: Gegenüberstellung der gemäß VBEB abgeschätzten Belastetenzahlen, Lärmindex L_{Night}

Sp	1	2	3	4	5
Ze	Höhe der Belastung L_{Night}		Anzahl der Belasteten Einwohner für das gesamte Stadtgebiet, Lärmart Straße		
	von	bis	- Vergleich der einzelnen Bearbeitungsstufen -		
	dB(A)		Analyse 2006 LK 1. Stufe (2007)	Prognose 2012 LAP 1. Stufe (2008)	Analyse 2011 LK 2. Stufe (2012)
1	50	55	420	549	300
2	55	60	320	282	110
3	60	65	50	40	10
4	65	70	0	3	0
5	70		0	0	0
6	Summe		790	874	420

Folgendes ist festzustellen:

- in der 1. Stufe wurden in der Prognose 2012 höhere Belastetenzahlen abgeschätzt als in der Analyse 2006, dies ist auf die Annahme einer Zunahme der Verkehre auf der A23 sowie einen erweiterten Kartierungsumfang (K21 zusätzlich) zurückzuführen;
- ein Vergleich der Lärmkartierungen zeigt deutlich die Auswirkungen der in Abschnitt 3.1 erläuterten reduzierten Verkehrsmengen auf der A23;

Im Folgenden werden zur weitergehenden Bewertung der 2. Stufe der Lärmkartierung noch weitere durchgeführte Abschätzungen [8] dargestellt.

Tabelle 4: Abschätzung der belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (2. Stufe der Lärmkartierung [8])

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	2,514	338	1	0
2	65	75	0,665	25	0	0
3	75		0,169	0	0	0
4	Summe		3,348	363	1	0

Für die 2. Stufe der Lärmkartierung lässt sich somit feststellen, dass hinsichtlich des Lärmindex $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) etwa 40 % der Einwohner und hinsichtlich des Lärmindex L_{Night} etwa 20 % der Einwohner als Belastete abgeschätzt wurden. Hinsichtlich der Fläche sind etwa 50 % der gesamten Gemeindefläche als belastet ($L_{DEN} \geq 55$ dB(A)) anzusehen. Da in der Lärmkartierung der 2. Stufe wie auch in der 1. Stufe ausschließlich die Bundesautobahn betrachtet wurde, resultieren die Belastungen ausschließlich aus dieser. Insbesondere hinsichtlich der Flächenverlärmung haben die Emissionen der Autobahn erhebliche Auswirkungen. Auch in Bezug auf die Menschen kommt es schon bei alleiniger Betrachtung der Autobahn zu einer wesentlichen Anzahl hoch belasteter Menschen ($L_{DEN} \geq 65$ dB(A) / $L_{Night} \geq 55$ dB(A)), Einstufung gemäß einem Leitfadens zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie [7].

Gegenüber der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung ist dies jedoch nicht als neue Erkenntnis anzusehen, damit resultiert aus den Ergebnissen der Lärmkartierung der 2. Stufe keine Notwendigkeit der Überarbeitung der Lärmaktionsplanung der 1. Stufe.

3.3. Ergänzende Themengebiete

Der Aufstellungsbeschluss der Lärmaktionsplanung der 1. Stufe [9] erfolgte im Jahr 2008. Im Rahmen der Umsetzung wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit der Mitwirkung gegeben. Eingegangene Stellungnahmen wurden abgewogen und in die Endfassung aus Ende 2012 mit aufgenommen. Der Beschluss der Lärmaktionsplanung der 1. Stufe erfolgte Ende 2011 durch die Gemeindevertretersitzung.

Damit ist festzustellen, dass die vorliegende Lärmaktionsplanung der 1. Stufe jüngerem Datums ist, als es die 1. Stufe vermuten lässt (2008). Die zu betrachtenden rechtlichen Grundlagen haben sich seither nicht bzw. nicht relevant verändert.

Die in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung untersuchten und aufgeführten Maßnahmen konnten bisher nicht umgesetzt werden, sind aber weiterhin aktuell und werden angestrebt.

Damit wird auch nach Betrachtung weiterer Themengebiete keine Notwendigkeit zur Überarbeitung der Lärmaktionsplanung der 1. Stufe gesehen.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Weiterhin ist im Zuge der Aufstellung und Erarbeitung des Lärmaktionsplanes sowie einer Überprüfung dessen 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 sollte im Anschluss öffentlich ausgelegt werden, zeitgleich kann die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgen und auch eine Bürger-Informationsveranstaltung durchgeführt werden.

Im Zeitraum vom 10. November bis 13. Dezember 2014 wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes öffentlich ausgelegt. Die Träger öffentlicher Belange wurden angeschrieben. Es gab keine Einwände zum Entwurf des Lärmaktionsplanes.

5. Anlage: Überprüfung Lärmaktionsplanung der 1. Stufe in 2. Stufe (2013)

Abschließend wird die Überprüfung der Lärmaktionsplan unter Beachtung gegebenenfalls eingegangener Stellungnahmen aufgestellt. Diese sollte von Gemeindevertreterversammlung der Gemeinde Kummerfeld beschlossen werden.

Gemäß § 47 d des Bundes-Immissionsschutz Gesetzes ist die Lärmaktionsplanung bzw. dessen Überprüfung für die 2. Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungslärm-Richtlinie bis zum 18. Juli 2013 abzuschließen. Derzeit gibt es eine Fristsetzung der zum 18. Mai 2014, über die zuständige Behörde an die Europäische Union. Im halbjährlichen Turnus soll diese vorerst erfolgen.

Die Ergebnisse der Überprüfung werden auf Grundlage eines Vermerk zur Überprüfung von Lärmaktionsplänen [10] als Meldung zusammengestellt und sind Anlage dieser Ausführungen. Die hiermit durchgeführte ausführlichere Betrachtung / Überprüfung dient der Gemeinde als Hilfestellung zur Entscheidung über das weitere Vorgehen sowie zur verbesserten Verständlichkeit.

Bargteheide, den 1. Juni 2015

(Jan Rosch, M.Sc.)



(Dipl.-Ing. Björn Heichen)

6. 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 7. Oktober 2013 durch Berichtigung des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie über Industrieemissionen (BGBl. I Nr. 60 vom 09. Oktober 2013 S. 3753);
- [2] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6.03.2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15.03.2006;
- [3] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS, Bundesanstalt für Straßenwesen, Stand 22.05.2006;
- [4] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm VBEB – prefinal-, vom 09.02.2007;
- [5] 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;
- [6] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss von der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis genommen mit der Ergänzung zu ruhigen Gebieten entsprechend des Beschlusses zu TOP 10.4.2 der 117. LAI-Sitzung vom 25. März 2009;
- [7] 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. Januar 13);
- [8] Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), Lärmatlas Schleswig-Holstein, www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas, Belastetenzahlen und Lärmkarten der 2. Stufe der Lärmkartierung; April 2014;
- [9] LAIRM Consult GmbH, Hammoor Lärmaktionsplan zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Gemeinde Kummerfeld, Projekt-Nr. 08102, Endfassung vom 17. August 2012;
- [10] 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);
- [11] Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), Modelldaten der Lärmkartierung der 2. Stufe, 16. Mai 2014;