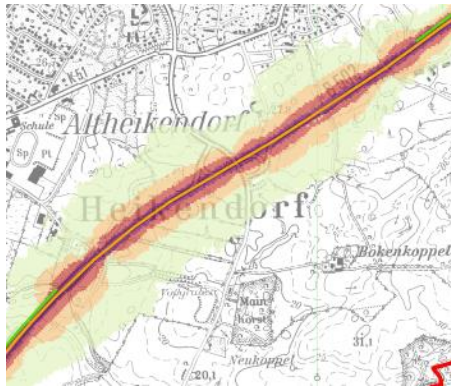


# Lärmaktionsplan der Gemeinde Heikendorf zur Umsetzung der Run- de vier der Umgebungs- lärmrichtlinie

## Entwurf



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

Auftraggeberin: Amt Schrevenborn  
Dorfplatz 2  
24226 Heikendorf

Projektnummer: LK 2023.218  
Berichtsnummer: LK 2023.218.1  
Berichtsstand: 02.11.2023  
Berichtsumfang: 25 Seiten sowie 3 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz  
Projektbearbeitung: Johannes Plate, B.Sc.



**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

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>4</b>
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
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b> .....	<b>8</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung .....	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind .....	11
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	13
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans .....	13
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b> .....	<b>14</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	14
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre. ....	14
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	15
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz .....	18
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert.....	21
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans</b> .....	<b>21</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	21
4.2	Art der Mitwirkung .....	21
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben.....	21
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	21
4.5	Dokumentation .....	21
<b>5</b>	<b>Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans</b> .....	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b> .....	<b>22</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b> .....	<b>23</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch Beschluss der Gemeindevertretung Heikendorf .....	23
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans .....	23
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	24
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>25</b>

## **1 Allgemeines**

### **1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde**

Name der Gemeinde: Heikendorf  
Name der Behörde: Amt Schrevenborn  
Adresse: Dorfplatz 2, 24226 Heikendorf  
Gemeindekennziffer: 01057025  
Kontakt: Herr Jens Hamann  
Telefon: 0431 / 2409 322  
E-Mail: Jens.Hamann@amt-schrevenborn.de  
Internet: [www.amt-schrevenborn.de/](http://www.amt-schrevenborn.de/)

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

Die Gemeinde Heikendorf liegt in Schleswig-Holstein, am Ostufer der Kieler Förde im Kreis Plön und gehört zum Amt Schrevenborn. Das Zentrum der Landeshauptstadt Kiel befindet sich ca. zehn Kilometer südwestlich von Heikendorf. Die Gemeinde ist durch Wohnbebauung im westlichen Teil und durch landwirtschaftliche Nutzung im östlichen Teil geprägt und ein attraktiver Naherholungsort. Seit 1967 ist die Gemeinde Heikendorf ein staatlich anerkanntes Ostseebad. Die Gemeinde besteht heute aus den Ortsteilen Altheikendorf, Kitzberg, Neuheikendorf, Möltenort und Schrevenborn.

Heikendorf hat etwa 8.700 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 14,72 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 590 Einwohnern je qkm. Die Gemeinde hat rund 4.080 Wohnungen<sup>1</sup>.

Heikendorf verfügt mit der B502, die das westliche bebaute Gemeindegebiet an der Kieler Förde von dem östlichen landwirtschaftlich genutzten Teil trennt, über eine gute Straßenverkehrsanbindungen an Kiel und die Nachbargemeinden. Eine Anschlussstelle an die B502 befindet sich im südlichen Teil und bindet über die Heikendorfer Straße (K52) Altheikendorf an. Die K52 (Teichtor, Dorfstraße, Neuheikendorfer Weg) übernimmt die innerörtliche Erschließung und die direkte Anbindung an die Nachbargemeinde Laboe. Die nördliche Anschlussstelle bindet über den Lehmkamp Neuheikendorf an die B502 an.

---

<sup>1</sup> <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas> Stand 03/2018

In der strategischen Lärmkartierung werden ausschließlich überregionale Straßen einbezogen, die ein jährliches Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen aufweisen (vgl. Kap. 1.3). In Heikendorf betrifft dies nur die B502.

**Tabelle 1: Übersicht der in der Kartierung erfassten Hauptverkehrsstraßen in Heikendorf**

Hauptverkehrsstraße	DTV*	Korrekturfaktor Straßenoberfläche ca.	v <sub>zul</sub> (km/h)** Pkw/Lkw
B502, nördlicher Abschnitt	13.938	-2 dB(A)	100/80
B502, südlicher Abschnitt	22.152	-2 dB(A)	100/80 120/80

\* Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV)  
3 Millionen Kfz/Jahr entsprechen einem DTV von rd. 8.200

\*\* zulässige Höchstgeschwindigkeit

Lärm von Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>2</sup> (ULR) ist in Heikendorf nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)<sup>3</sup> 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

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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 19. Oktober (BGBl. 2022, Teil I Nr. 38) geändert worden ist

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.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig<sup>3</sup>.

## 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 sind.<sup>4</sup>

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 im Geoportal Umgebungslärm<sup>5</sup> 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 Deutschland<sup>6</sup> und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31. März 2022 gegen Portugal<sup>7</sup> hat die EU-Kommission

---

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

<sup>5</sup> [https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/  
Stand: 07/2023](https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/)

<sup>6</sup> 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

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

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 ist<sup>8</sup>. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>9</sup> 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-19<sup>10</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB<sup>11</sup> abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich<sup>8</sup>.

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

<sup>8</sup> Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

<sup>9</sup> 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)

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

<sup>11</sup> 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 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

## 2 Bewertung der Ist-Situation

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

### 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 Verkehrsstärke auf dem nördlichen Abschnitt der B502 ist im Vergleich zum vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>12</sup> leicht gestiegen, von 13.184 auf 13.938. Gleichzeitig verzeichnet der südliche Abschnitt einen Anstieg von 20.876 auf aktuell 22.152 Fahrzeugen.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde drei war die VBEB<sup>13</sup>, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB<sup>14</sup>, 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 neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

---

<sup>12</sup> Lärmaktionsplan Heikendorf vom 04. März 2019

<sup>13</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

<sup>14</sup> 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 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)



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 führen<sup>15</sup>.

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“<sup>16</sup> veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ<sup>17</sup>.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der Runde vier weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. „Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“<sup>15</sup> Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Heikendorf lässt sich daraus nicht ableiten.

---

<sup>15</sup> Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein. Richard Maaß 23. Januar 2023

<sup>16</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

<sup>17</sup> LAI-Hinweise zur Lärmkartierung -Dritte Aktualisierung-, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

**Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Heikendorf**

<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Heikendorf belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: Januar 2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	20		über 50 bis 55	0
über 60 bis 65	0		über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	20		Summe	0
<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Heikendorf belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Januar 2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	1,60	9	0	0
65 - 75 dB(A)	0,34	0	0	0
über 75 dB(A)	0,10	0	0	0
Summe	2,14	9	0	0
<b>Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Januar 2023</b>				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten			0	
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung			2	
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung			0	

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

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

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 Heikendorf 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 zurückgegriffen<sup>18</sup> (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. 20 Personen und somit gut 0,2 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Heikendorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen, verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr).

Von hohen Belastungen bzw. sehr hohen Belastungen durch den Straßenlärm sind keine Anwohnerinnen oder Anwohner in Heikendorf betroffen.

Der untersuchte Umgebungslärm geht dabei ausschließlich von der B502 als Lärmquelle aus.

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

---

<sup>18</sup> 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 Umgebungslärmrichtlinie<sup>18</sup>), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  > 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen<sup>19</sup>, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)</li> </ul>
65-70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  55-60 dB(A) L <sub>Night</sub>	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein<sup>9</sup></li> <li>- Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG<sup>20</sup> können überschritten sein</li> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>21</sup></li> </ul>
55-65 dB(A) L <sub>DEN</sub>  50-55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung/Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>20</sup> können überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus</li> <li>- die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L<sub>DEN</sub> zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist<sup>22</sup>.</li> </ul>

<sup>19</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

<sup>20</sup> 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

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

<sup>22</sup> LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Copenhagen, 2018

### **2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen**

Im Gebiet der Gemeinde Heikendorf wurden auf Grundlage der Lärmkartierung keine hohen oder sehr hohen Lärmbelastungen und somit keine Lärmprobleme festgestellt.

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 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans**

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

## **3 Maßnahmenplanung**

### **3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

Nordwestlich besteht entlang der B502 ein Lärmschutzwall im Abschnitt vom Eintritt der Bundesstraße in die Gemeinde bis auf Höhe des Röbsdorfer Wegs.

Entlang der Bundesstraße erstreckt sich eine weitere Lärmschutzwand, die westlich zu den benachbarten Wohngebäuden hin ausgerichtet ist. Die Konstruktion beginnt auf Höhe der Stelle, wo der Mühlenbach die B502 unterquert, und erstreckt sich bis kurz vor die Brücke, an der der Schrevenborner Weg die Bundesstraße kreuzt.

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

### **3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre**

An Bundesstraßen 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)

Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde des Kreises Plön zuständig.

Da keine relevanten Lärmbelastungen auf Grundlage der Lärmkartierung entlang der B502 festgestellt wurden, werden dort keine Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre vorgesehen.

### 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 Heikendorf gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Gemeinde Heikendorf ist vom Lärm der Bundesstraße 502 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 Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie ist die Hauptverkehrsstraße zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde für zusätzlichen Lärmschutz dort gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Gemeinde den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

Der Bau- u. Umweltausschuss der Gemeinde Heikendorf hat am 26.2.2001 im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes für Heikendorf beschlossen, in einer Abstandstiefe von 300 m - beginnend an der Fahrbahnkante der B502 - in Richtung Ortskern keine Flächen für eine Wohnbebauung entlang der B502 zu überplanen. Durch die Umsetzung dieses Beschlusses werden vorsorglich Lärmkonflikte entlang der B502 vermieden. Gleichzeitig soll langfristig ein Lärmschutzwall entlang des nordöstlichen Abschnitts der B502 auf dem Gemeindegebiet aufgebaut werden.

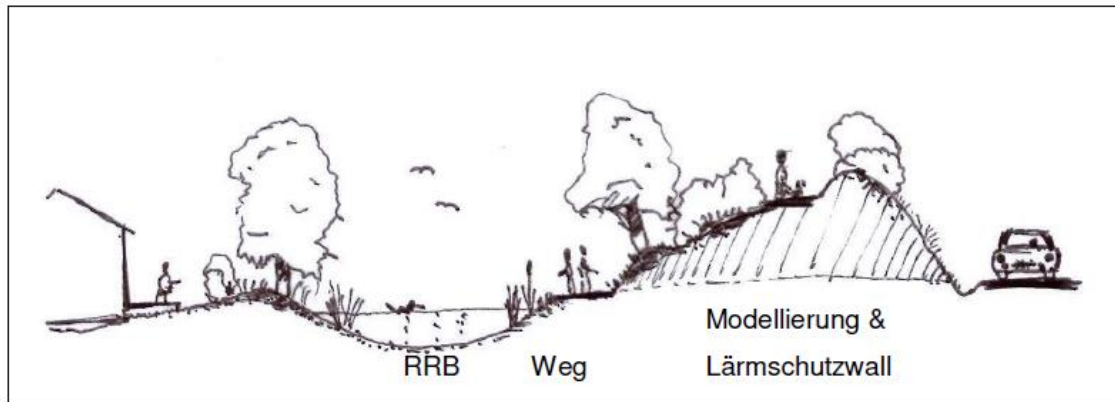
Im Landschaftsplan<sup>23</sup> der Gemeinde Heikendorf ist der Aufbau dieses Lärmschutzwalls (s. Abbildung 1) nordwestlich entlang der B502 dargestellt. Durch diese Maßnahme kann die Lärmbelastung bzw. die Lärmbelästigung auch unterhalb von 50 dB(A) (die im Rahmen der Lärmkartierung als nächtlicher Grenzwert heranzuziehen sind) in Heikendorf weiter gesenkt werden. Gleichzeitig entstehen in diesem lärmreduzierten 300 m Streifen Möglichkeiten für die Naherholungsnutzung.

---

<sup>23</sup> Landschaftsplan Gemeinde Heikendorf. Gemeinde Heikendorf 2013.



**Abbildung 1: Systemskizze für Lärmschutzwall aus dem Landschaftsplan Heikendorf<sup>23</sup>**



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 Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**  
 Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:

  - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
  - hohe Taktdichten,
  - Einrichtung von Busspuren,
  - Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
  - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
  - Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.

Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.
- **Förderung des Fahrradverkehrs**  
 Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

  - Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,



- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
  - Fahrrad-Abstellanlagen,
  - Bike + Ride Einrichtungen,
  - spezielle Wegweisung für Radfahrer,
  - Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.
- Tempo 30 innerorts hat auch den Vorteil, dass die z.T. in beide Richtungen zu befahrenden engen kombinierten Fuß- und Radwege aufgehoben werden können und der Radverkehr auf die Straße ausweichen kann, und so auch Konflikte von Fuß- und Radverkehr abbauen kann.

- **Förderung des Fußverkehrs**

Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
- Einbau von Mittelinseln,
- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite Gehwege,
- guter Beleuchtung,
- Verhinderung von Gehwegparken,
- Kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**

Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Grüne Welle,
- Bau von Kreisverkehren,
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren,

- **Verkehrsberuhigung**

Verkehrsberuhigte Bereiche durch

- Einrichtung von Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen,
- Parkraumkonzepte mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung,
- Verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

- **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<sup>10,24,25,26,27</sup>

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005<sup>28</sup> 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.*“<sup>28</sup>

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 Heikendorf, gestellt.

---

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

<sup>26</sup> „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

<sup>27</sup> 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.

<sup>28</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

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 Gebiete<sup>29</sup>. 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“*<sup>30</sup>. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

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

Als ruhige Gebiete werden in Heikendorf, wie bereits im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie<sup>31</sup> dargestellt, folgende Bereiche festgesetzt (s. Abbildung 2):

- Als großflächiges ruhiges Gebiet wird das gesamte östliche gering besiedelte Gemeindegebiet mit den landwirtschaftlichen Nutzflächen, den Knicks und eingestreuten Gehölzflächen einschließlich dem Schützbrehm ausgewiesen.
- Der Bereich des Kitzeberger Waldes einschließlich der westlich angrenzenden Gorkwiese wird als ruhiges Gebiet geschützt. Dieser Bereich ist im Regionalen Raumordnungsprogramm<sup>32</sup> auch als Grünzug gekennzeichnet.
- Weiterhin wird der laut Regionalen Raumordnungsprogramm als Gebiet mit Bedeutung für den Naturschutz und Landschaft ausgewiesene Waldbereich des Korügen südlich des Bundeswehrgeländes als ruhiges Gebiet geschützt.

<sup>29</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

<sup>30</sup> 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

<sup>31</sup> Lärmaktionsplan der Gemeinde Heikendorf zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. 04/2017

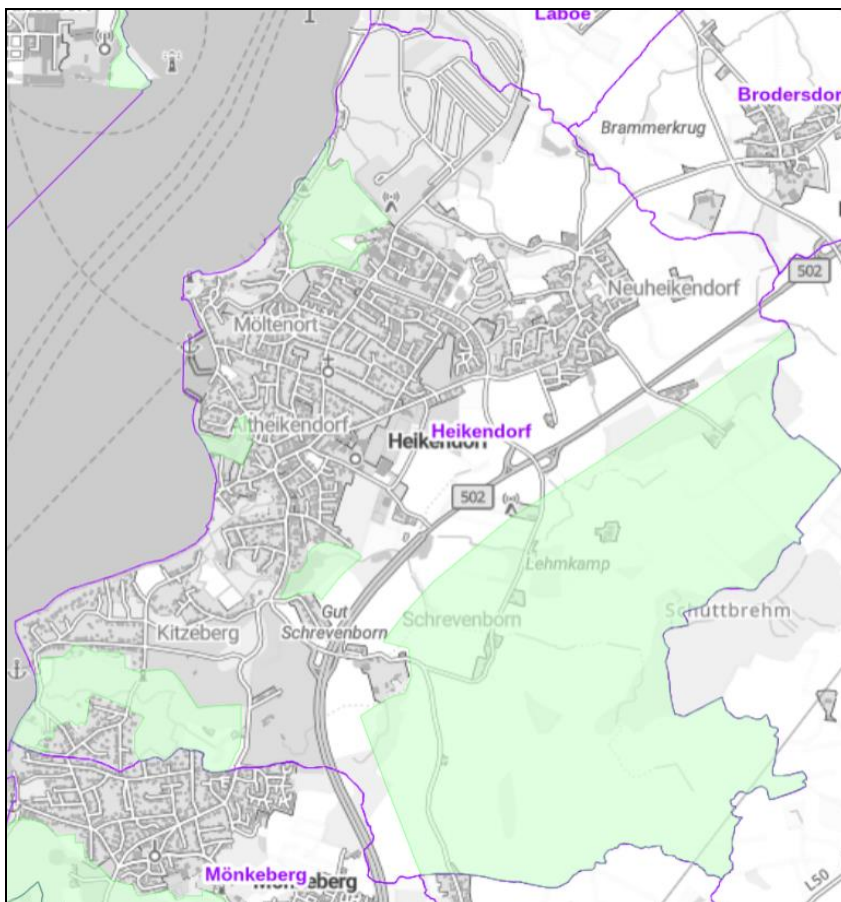
<sup>32</sup> Regionalplan für den Planungsraum III. Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus Schleswig-Holstein. 2000

- Die Mühlenbachniederung einschließlich dem östlich angrenzenden Bereich des Mühlenteichs wird ebenfalls als ruhiges Gebiet ausgewiesen. Der aktuell zwar nicht kartierte, aber durch den Verkehr auf dem Teichtor belastete Bereich wird dabei ausgenommen.
- Als kleinflächiges ruhiges Gebiet innerhalb des Siedlungsbereiches von Heikendorf wird der Stinnes Park geschützt.

Durch die neue Lärmkartierungsmethode (s. Kap. 2.1) haben sich die als verlärmrt berechneten Flächen der B502 ausgedehnt<sup>15</sup> und jetzt 2 Flächen der Ruhigen Gebiete minimal verlärmrt sind. Dadurch werden der Bereich um den Mühlenbach sowie das große östlich gelegene Gebiet randlich als geringfügig verlärmrt dargestellt. Aufgrund der geringen Betroffenheit bleibt es aber bei der Festsetzung der Ruhigen Gebiete wie im vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>12</sup>.

#### Abbildung 2: Skizze der Ruhigen Gebiete (grün)

Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>33</sup>



<sup>33</sup> [https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaerm/index.html?lang=de#/,](https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaerm/index.html?lang=de#/)  
Stand: Oktober 2023

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

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

entfällt

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans**

### **4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Von:... Bis:...

### **4.2 Art der Mitwirkung**

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

### **4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben**

Bürger, Kreis, Verkehrsbehörde

### **4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

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

### **4.5 Dokumentation**

...

## 5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

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

## 6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Heikendorf 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 bedeutenden 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 vorgabenkonformen 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 vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat und an das Land Schleswig-Holstein im Februar 2019 übergeben.

Wie im vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>12</sup> wurden keine verbesserungsbedürftigen Situationen für die Hauptverkehrsstraße festgestellt und werden keine Lärminderungsmaßnahmen erarbeitet.

Die bereits in vorangegangenen Lärmaktionsplänen festgesetzten Ruhigen Gebiete werden übernommen. Allein durch die neue Berechnungsmethode werden Randbereiche der Ruhigen Gebiete als geringfügig betroffen dargestellt. Die bestehenden Ruhigen Gebiete bleiben in ihrer Ausdehnung beste-



hen. Inwieweit die Ruhigen Gebiete von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen. Zumindest werden sie im Geoportal Umgebungslärm öffentlich einsichtig dokumentiert.

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

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die 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.

Für die Umsetzung von Maßnahmen an den im Rahmen der ULR zu betrachtenden überregionalen Straßen 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“<sup>34</sup>.

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 der rechtlichen Voraussetzungen und der Zuständigkeiten meist erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

### **7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch Beschluss der Gemeindevertretung Heikendorf**

**Am:....**

### **7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans**

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

---

<sup>34</sup> <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: 05/2023

### **7.3 Link zum Aktionsplan im Internet**

[www.amt-schrevenborn.de/](http://www.amt-schrevenborn.de/)

Heikendorf, den



## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Heikendorf

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Heikendorf

## 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/eu/noise/df3/envt0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-SV 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	60	45/50
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 Heikendorf

Stand: Januar 2023



### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Heikendorf

Stand: Januar 2023