

Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Gemeinde Ellerau vom 14.07.2016

1. Allgemeines

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

Die rund 7 km² große Gemeinde Ellerau gehört zum Kreis Segeberg und liegt nördlich des Ballungsraumes Hamburg zwischen Quickborn und Norderstedt. Die knapp 6.000 Einwohnerinnen und Einwohner (Anzahl Stand: 31.12.2013: 5.911) verteilen sich auf gut 2.600 Wohnungen.

Im Osten der Gemeinde verläuft die Autobahn A 7 (Hamburg-Flensburg) in Nord-Südrichtung. Der von ihr ausgehende Straßenverkehrslärm belastet vor allem die Anwohnerinnen und Anwohner an der Moortwiete, am Tanneneckweg und am „To`n Kroog“. Im Süden tangiert die Landesstraße L 76 (Bahnstraße und Ellerauer Straße) das Gemeindegebiet und beeinträchtigt die dort wohnenden Anliegerinnen und Anlieger.

Parallel zur L 76 verläuft auch die Eisenbahntrasse der AKN Eisenbahn AG (A1 von Eidelstedt nach Kaltenkirchen) mit den Haltestellen Ellerau und Tanneneck, die sich ebenfalls auf dem Gemeindegebiet befinden.

Südlich des Gemeindegebietes auf dem Hamburger Stadtgebiet wird der Flughafen Hamburg betrieben, dessen nördliche Start- und Landebahn bis auf das Norderstedter Stadtgebiet führt.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Ellerau

Berliner Damm 2

25479 Ellerau

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ist gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz der 2008 beschlossene Lärmaktionsplan (LAP) zu überprüfen und für die nächsten fünf Jahre fortzuschreiben. Gleichzeitig sind die zusätzlich ermittelten Lärmprobleme aus dem Bereich der L 76 sowie dem Schienenverkehr zu bewerten und Maßnahmen zu entwickeln, wie diese Lärmauswirkungen geregelt bzw. gemindert werden sollen.

1.4 Geltende Grenzwerte

Die Bundesrepublik Deutschland hat bisher keine für Lden und Lnight geltenden Grenzwerte erlassen.

Die nachfolgende Tabelle soll der Einstufung und Bewertung der Lärmsituation dienen und orientiert sich am „Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie“ vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Bundesrepublik Deutschland.

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
<p>>65 dB(A) Lden >55 dB(A) Lnight</p>	<p>Hohe Belastung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts • Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV für Misch-, Kern- und Dorfgebiete können überschritten sein
<p>55-65 dB(A) Lden 45-55 dB(A) Lnight</p>	<p>Mittlere Belastung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV für Wohngebiete können überschritten sein • Die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 als städtebauliches Ziel für allgemeine Wohngebiete, Misch-, Kern- und Dorfgebiete ist nicht gegeben
<p>< 55 dB(A) Lden < 45 dB(A) Lnight</p>	<p>geringe Belastung / Belästigung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die schalltechnischen Orientierungswerte als städtebauliches Ziel für allgemeine Wohngebiete sind eingehalten. • Kommunikation im Freien am Tage und ungestörter nächtlicher Schlaf bei schräg geöffnetem Fenster ist möglich.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

Lden dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	340
über 60 bis 65	100
über 65 bis 70	30
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	470

Lnight dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	170
über 55 bis 60	40
über 60 bis 65	10
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	220

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Lden dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55 dB(A) L den	2,187	213	0	0
über 65 dB(A) L den	0,66	17	0	0
über 75 dB(A) L den	0,142	1	0	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Schienenwegen belasteten Menschen

Lden dB(A)	Belastete Menschen – Schienenlärm
über 55 bis 60	40
über 60 bis 65	20
über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	60

Lnight dB(A)	Belastete Menschen – Schienenlärm
über 50 bis 55	30
über 55 bis 60	0
über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	30

Geschätzte Zahl der von Lärm an Schienenwegen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Lden dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55 dB(A) Lden	0,18	27	0	0
über 65 dB(A) Lden	0,04	0	0	0
über 75 dB(A) Lden	0	0	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Ca. 470 der Einwohnerinnen und Einwohner Elleraus und damit ca. 8% sind **Straßenverkehrslärm** von der A 7 und der L 76 ausgesetzt (berechnet als Lden). Dies sind ca. 3% mehr an betroffenen Personen als 2007. Gegenüber der strategischen Lärmkartierung 2007 ist jedoch die Anzahl der betroffenen Personen, die einer potentiell hohen Belastung von über 65 dB(A) – berechnet als Lden – ausgesetzt sind, gleich geblieben (0,5% der Bevölkerung). Ab dieser Schwelle sind gesundheitliche Wirkungen durch Lärm nicht mehr auszuschließen.

Ca. 220 der Einwohnerinnen und Einwohner Elleraus und damit knapp 4% sind nächtlichem Straßenverkehrslärm von der A 7 und der L 76 ausgesetzt (berechnet als Lnight). Dies sind ca. 0,6 % mehr an betroffenen Personen als 2007. Gegenüber der strategischen Lärmkartierung 2007 ist jedoch auch die Anzahl der betroffenen Personen, die einer potentiell hohen Belastung von über 55 dB(A) – berechnet als Lnight – ausgesetzt sind, gleich geblieben (0,8%). Ab dieser Schwelle sind gesundheitliche Wirkungen durch Lärm nicht mehr auszuschließen.

Im Vergleich zum landesweiten Durchschnitt ist die Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Menschen im Gemeindegebiet Ellerau niedrig.

Hinzugekommen sind die nun erstmals 2012 ermittelten Beeinträchtigungen durch **Schieneverkehrslärm**.

Ca. 60 der Einwohnerinnen und Einwohner Elleraus und damit ca. 1% sind Schienenverkehrslärm von der AKN-Strecke ausgesetzt (berechnet als Lden). Es sind jedoch keine Betroffenheiten ermittelt worden, die einer potentiell hohen Belastung von über 65 dB(A) – berechnet als Lden – ausgesetzt sind.

Ca. 30 der Einwohnerinnen und Einwohner Elleraus und damit ca. 0,5% sind nächtlichem Schienenverkehrslärm ausgesetzt (berechnet als Lnight). Aber auch nachts sind keine Betroffenheiten ermittelt worden, die einer potentiell hohen Belastung von über 55 dB(A) – berechnet als Lnight – ausgesetzt sind.

Damit sind deutlich weniger Menschen im Ellerau von Schienenverkehrslärm betroffen als von Straßenverkehrslärm. Die Lärmbelastungen liegen hier unterhalb der Schwelle, ab der gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen sind.

Mehrfachbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm treten für die Wohngebäude im Bereich südlich des Richtweges und südwestlich des Hamburger Weges/ Schulweges auf. Auslöser ist dabei der parallele Verlauf der L 76 und der AKN-Trasse.

Flugverkehrslärm:

Die Lärmkartierung des Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ermittelt keine Belastungen bzw. keine Betroffenheiten durch Fluglärm für das Gebiet der Gemeinde Ellerau oberhalb der Schwellen von 55 dB(A) – berechnet als Lden – und oberhalb von 50 dB(A) – berechnet als Lnight – (s. Bericht des LLUR S.-H.: Auswertung der Lärmkartierung 2012).

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm sind im Umfeld der A 7 nicht mehr auszuschließen, da hier die höchsten Lärmbetroffenheiten größer 65 dB(A) – berechnet als L_{den} – und 55 dB(A) – berechnet als L_{night} – für Wohngebäude an der Moortwiete, an dem Tanneneckweg und an der Straße „To´n Kroog“ ermittelt wurden. Auch im Einflussbereich der L 76/ Ellerauer Straße zwischen „An der Gronau“ und „Berliner Damm“ bzw. Bahnstraße von Schulweg bis Friedrichsgaber Straße wurden hohe Lärmbetroffenheiten größer 65 dB(A) – berechnet als L_{den} – und 55 dB(A) – berechnet als L_{night} – an den straßenbegleitenden Wohngebäudefassaden ermittelt.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Mit der Deckenerneuerung der L 76/ Ellerauer Straße von der Einmündung „Berliner Damm“ bis „Ziegenweg“ in Quickborn durch den LBV Itzehoe im Jahr 2014 wurde eine neue Asphaltdeckschicht aufgebracht, die lärmindernd wirkt. Mit dem eingebauten Splitmastixasphalt SMA 11S wurde eine rechnerische Lärminderung von $D_{strO} = -2$ dB(A) gegenüber konventionellen Fahrbahnbelägen für die dortigen Anlieger erreicht.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Straßenverkehr:

Zur Bundesautobahn A7

Laut der schalltechnischen Berechnungen zum sechsstreifigen Ausbau der A 7 vom Dreieck Bordesholm bis zur Landesgrenze Schleswig-Holstein/ Hamburg und zum Autobahndreieck Hamburg-Nordwest werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Bereich Ellerau/ Quickborn um bis zu 12,2 dB(A) in der Nacht überschritten. Daher sind aktive Lärmschutzmaßnahmen planfestgestellt worden (Planfeststellungsbeschluss vom 28.12.2012 zum Abschnitt Bordesholm bis Landesgrenze SH/ Hamburg), die auch das Gemeindegebiet Ellerau entlasten werden. Zum einen ist dies eine 5m hohe und ca. 1,4 km lange Lärmschutzwand auf der Westseite der Autobahn (von km 131,3 bis km 132,6) und zum anderen ein lärmindernder Deckenaufbau (offenporiger Asphalt OPA), der eine rechnerische Minderung von $D_{strO} = -5$ dB(A) erreichen soll (von km 131,1 bis km 133,3). Trotz der ausgewiesenen aktiven Schallschutzmaßnahmen können die Immissionsgrenzwerte nicht an allen Gebäuden eingehalten werden. Für sieben Gebäude westlich und östlich der A 7 in Ellerau besteht grundsätzlich Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Für diese sind Entschädigungszahlungen vorgesehen, um hier den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen zu fördern.

Der Abschluss aller Baumaßnahmen ist für Ende 2018 vorgesehen.

Zur L 76

Die Sanierung der Fahrbahndecke fand 2014 bisher ab der Einmündung „Berliner Damm“ Richtung Ortsausgang nach Westen bis Quickborn-Stadt / „Ziegenweg“ statt. Weitere Sanierungsarbeiten sind in den nächsten Jahren durch den Landesbe-

trieb Verkehr in Itzehoe nach dem Ausbau der A7 - nicht vor 2018 - vorgesehen.

Maßnahme 1: Prüfung Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags (D StrO mindestens -3 dB(A)) für den innerstädtischen Bereich der Bahnstraße (L76), Abschnitt „Berliner Damm“ bis „Friedrichsgaber Straße“.

Diese Maßnahme soll dazu dienen, die Lärmbelastungen durch den Straßenverkehrslärm der L 76 für die Anwohnerinnen und Anwohner auf der Nordseite des Straßenabschnittes und damit auf dem Gemeindegebiet Ellerau dauerhaft um mindestens 3 dB(A) zu mindern.

Maßnahme 2: Kooperation mit der Stadt Quickborn bei der Umsetzung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts auf der Ellerauer Straße/ Bahnstraße (L76) von „An der Gronau“ bis „Friedrichsgaber Straße“.

Diese Maßnahme soll dazu dienen, die Lärmbelastungen durch den Straßenverkehrslärm der L 76 für die Anwohnerinnen und Anwohner auf der Nordseite des Straßenabschnittes und damit auf dem Gemeindegebiet Ellerau des Nachts kurzfristig um rund 3 dB(A) zu mindern und Lärmspitzen zu vermeiden.

Schienerverkehr:

Mit dem geplanten zweigleisigen Ausbau der AKN-Strecke zwischen Quickborn und der AKN-Haltestelle Tanneneck und der Elektrifizierung dieser Strecke (Ersatz der Dieseltriebwagen) ist auch aktiver Lärmschutz in Form von Schallschutzwänden/ -wällen für Teile des Gemeindegebiet Ellerau vorgesehen, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Allerdings wird es keine Schallschutzmaßnahmen im Bereich der zwei Bahnhöfe geben, da dort bereits eine Zweigleisigkeit vorhanden ist und damit kein wesentlicher Eingriff erfolgen wird. Das Planfeststellungsverfahren soll in 2016 beginnen, sodass eine Umsetzung – vorbehaltlich der Ergebnisse des Planfeststellungsbeschlusses - frühestens 2018 beginnen könnte.

Ein kreuzungsfreier Umbau des Knotenpunktes AKN-Schienerstrecke und Berliner Damm / L76 wird von der Gemeinde Ellerau angestrebt. Konkrete Entscheidungen liegen jedoch nicht vor, sodass eine eventuelle Realisierung nicht vor 2018 zu erwarten ist.

Ortsentwicklungsplanung:

Ziel der Ortsentwicklungsplanung:

Die Ausweisung von neuen Wohngebieten, die durch Straßenverkehr verlärmert sein können, soll vermieden werden. Dazu sollen die Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) eingehalten werden. Insbesondere sollen - zur Vermeidung neuer Lärmkonflikte - keine Wohngebiete im Einflussbereich des Verkehrslärms der A 7 und L 76 ausgewiesen werden. Dieser Einflussbereich wird wie folgt bestimmt: Der Einflussbereich erstreckt sich über die Bereiche, in denen die Orientierungswerte für reine und allgemeine Wohngebiete nicht eingehalten werden können (s. Beiblatt 1), also:

- a) bei der Planung von reinen Wohngebieten (WR), Wochenendhausgebieten, Ferienhausgebieten: tags 50 dB(A) und nachts 40 dB(A),
- b) bei der Planung von allgemeinen Wohngebieten (WA), Kleinsiedlungsgebieten (WS) und Campingplatzgebieten: tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A).

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Maßnahme 3:

Erstmalig ist die Aufnahme des Schutzes als Ruhiges Gebiet für das Erholungsgebiet „Zum Busch“ westlich und östlich der A 7 vorgesehen. Die Flächen „A“ und „B“ werden als Ruhiges Gebiet festgesetzt, um sie vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Es wird angestrebt, die Lärmbelastung in diesen Gebieten so zu verringern bzw. auf einem Niveau zu halten, dass die Kommunikation im Freien am Tage ($< 55 \text{ dB(A)}$) möglich bleibt. Es ist vorgesehen, das „Ruhige Gebiet Zum Busch“ in die Ortsentwicklungsplanung aufzunehmen und von Bebauung freizuhalten. Die Entwicklung von durchgängigen Wegeverbindungen für die Naherholung (Fuß- und Radverkehr) und Anbindung an andere Naherholungsgebiete im Umfeld der Gemeinde Ellerau soll weiter verfolgt werden.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Die Gemeinde strebt langfristig an, dass alle Menschen in Ellerauer Wohngebieten vor nächtlichen Lärmbelastungen über 45 dB(A) geschützt werden, um ihnen einen störungsfreien Schlaf zu ermöglichen.

Durch die geplante Aufnahme des Lärmschutzes in das Städtebauliche Leitbild der Gemeinde wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen Planungen gestärkt. Das Ortsentwicklungskonzept wird aktuell erarbeitet und soll zu einer Änderung des Flächennutzungsplanes führen.

Langfristig werden im Rahmen der Bauleitplanung verkehrsarme Siedlungsstrukturen unterstützt und unverträgliche getrennt. Die Ausweisung von neuen Wohngebieten in verlärmten Bereichen soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte für reine und allgemeine Wohngebiete des Beiblattes 1 der DIN 18005 vermieden werden. Ausnahmen richten sich nach Nr. 1.2 des Beiblattes.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Zur BAB A7:

Durch die im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A7 notwendigen geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird die überwiegende Anzahl der betroffenen Menschen, die einer potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung $> 65 \text{ dB(A)}$ – berechnet als L_{den} – und $> 55 \text{ dB(A)}$ – berechnet als L_{night} – ausgesetzt sind, bis unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV entlastet. Für wenige Gebäude im Bereich der Moortwiete, dem Tanneneckweg und „To´n Kroog“ reicht dies nicht aus. Daher sollen zusätzlich passive Maßnahmen an den Wohngebäuden vorgesehen werden.

Zur L 76:

Die entlastende Wirkung durch eine nächtliche Temporeduzierung auf 30 km/h auf dem Abschnitt der L 76/ Ellerauer Straße und Bahnstraße auf dem Abschnitt von „An der Gronau“ bis „Friedrichsgaber Straße“, der zum Stadtgebiet Quickborn gehört, wurde vom Büro Lärmkontor erarbeitet.

Tabelle 4: Berechnete Zahl der von Lärm an der L76 belasteten Anwohner in Ellerau und Quickborn bei Tempo 50

Berechnete Zahl der von Lärm an der L76 in Ellerau und Quickborn belasteten Menschen bei Tempo 50				
L_{DEN} [dB(A)]	Belastete Menschen		L_{Night} [dB(A)]	Belastete Menschen
über 55 bis 60	200		über 50 bis 55	140
über 60 bis 65	130		über 55 bis 60	70
über 65 bis 70	80		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	10		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	420		Summe	210

Berechnete Zahl der von Lärm an der L76 belastete Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser bei Tempo 50 in Ellerau und Quickborn			
L_{DEN} [dB(A)]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A) L_{DEN}	196	0	0
> 65 dB(A) L_{DEN}	42	0	0
> 75 dB(A) L_{DEN}	0	0	0

Tabelle 5: Berechnete Zahl der von Lärm an der L76 belasteten Anwohner in Ellerau und Quickborn bei Tempo 30

Berechnete Zahl der von Lärm an der L76 in Ellerau belasteten Menschen bei Tempo 30 in Ellerau und Quickborn				
L_{DEN} [dB(A)]	Belastete Menschen		L_{Night} [dB(A)]	Belastete Menschen
über 55 bis 60	170		über 50 bis 55	120
über 60 bis 65	110		über 55 bis 60	50
über 65 bis 70	60		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	340		Summe	170

Berechnete Zahl der von Lärm an der L76 belastete Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser bei Tempo 30			
L_{DEN} [dB(A)]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A) L_{DEN}	164	0	0
> 65 dB(A) L_{DEN}	29	0	0
> 75 dB(A) L_{DEN}	0	0	0

Aus der schalltechnischen Berechnung vom 17.11.2015

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

2.11.2015

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

14.07.2016 (Beschluss der Gemeindevertretung)

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Informationsveranstaltung im Rahmen der Bürgerversammlung am 27.01.2016 (s. Protokoll).

Förmliche Beteiligung durch Auslage im Ellerauer Rathaus vom 01.02.2016 bis 01.03.2016. Bis zum 15.03.2016 konnten Stellungnahmen oder Einwendungen schriftlich eingebracht werden.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Mit der im Jahr 2017 erforderlichen strategischen Lärmkartierung soll auch der erreichte Umsetzungsstand des LAP 2013 - 2018 überprüft werden und ein Abgleich der vom Lärm betroffenen Menschen gegenüber dem Stand von 2012 erfolgen. Im Jahr 2018 ist die Überprüfung und Fortschreibung des LAP 2013 - 2018 erforderlich.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Aufstellung des LAP 2013 - 2018 erfolgte durch die Stadtverwaltung Norderstedt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ellerau.

Kosten sind daher für die Wirkungsabschätzung der geplanten Maßnahme: nächtliche Temporeduzierung auf 30 km/h auf dem Abschnitt der Ellerauer Straße und Bahnstraße auf dem Abschnitt von „An der Gronau“ bis „Friedrichsgaber Straße“ nach BImSchG entstanden: ca. 1.500 €.

In Zusammenarbeit mit der Stadt Quickborn wurde eine Berechnung nach der RLS-90 beauftragt: ca. 1.200 € (Anteil Gemeinde Ellerau).

Die Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und den Trägern öffentlicher Belange wurde durch eine rechtsgutachterliche Stellungnahme begleitet: ca. 1.500 €.

Die Kosten für die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen entlang der zukünftig ausgebauten A7 werden vom Baulastträger, der VIA Solution getragen.

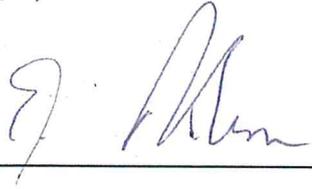
4.6 Weitere finanzielle Informationen

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.ellerau.de

Ort, Datum

Ellerau, den 18.07.2016



Urban

Bürgermeister

Abkürzungen:

LAP	Lärmaktionsplan
dB(A)	Maßangabe für Lärmbelastungen in Dezibel unter Berücksichtigung der dem menschlichen Gehör angepassten A-Bewertung
Lden	Level day evening night: der Lden ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden - day evening night. Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht) berücksichtigt. Der Lden dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelästigung.
Lnight	Level night: der Lnight beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (Belastung von 22.00 Uhr – 6.00 Uhr). Der Lnight dient zur Bewertung von Schlafstörungen.
AKN	AKN Eisenbahn AG: AKN ist eine historische und traditionelle Abkürzung und steht für "Eisenbahn-Aktiengesellschaft Altona - Kaltenkirchen - Neumünster"
LLUR	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
DStro	Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen (Stro) mit lärmindernder Wirkung, wird in den Lärmberechnungsvorschriften „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) und „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS) in dB (A) angegeben
DIN 18005	DIN-Norm für den Schallschutz im Städtebau. Sie gibt Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung. Sie richtet sich an Gemeinden, Städteplaner, Architekten und Bauaufsichtsbehörden. Sie gilt nicht für die Anwendung in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren.

Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (siehe Anlage der „Hinweise zur Lärmkartierung der der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz www.umwelt.schleswig-holstein.de/ULR/de/regelwerke)

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{2,3}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	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, Kurgelände	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
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.

¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VklBI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

³ Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

⁴ Verkehrs-lärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)