Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt Büdelsdorf vom 02. Mai 2018

1 Allgemeines

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

Die Stadt Büdelsdorf liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde im mittleren Schleswig-Holstein außerhalb der Ballungsgebiete. Hier leben ca. 10.110 Einwohner (Stand 31. Dez. 2015) auf einer Fläche von 6,48 km². Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 1.560 E/km².

Die Stadt Büdelsdorf ist verkehrlich über die Bundesautobahn A 7 sowie die Bundesstraße B 203 an das überregionale Straßennetz angebunden. Die zahlreichen Nebenstraßen gewährleisten eine gute Verteilung des innerörtlichen Quell- und Zielverkehres sowie des Binnenverkehres.

Die Eisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg, welche gleichzeitig ein Bestandteil des TEN-Netzes ist, verläuft am westlichen Rand des Stadtgebietes. Die Anbindung des Personenverkehrs an die Eisenbahnstrecke erfolgt über den Bahnhof in der benachbarten Stadt Rendsburg.

Die Stadt Büdelsdorf ist überwiegend von Wohnnutzung geprägt. Jeweils etwa 10 % der Gemeindefläche fallen auf Wasser-, Grün- und Waldflächen sowie Landwirtschaftsflächen. Entlang der Bundesstraße B 203 befinden sich zahlreiche klein- und mittelständische Gewerbeflächen. Im Süden der Stadt befindet sich eine größere Gewerbefläche mit unterschiedlichen Betrieben. Am östlichen Rand befinden sich Gewerbegebiete mit weiteren Entwicklungsmöglichkeiten.

Zu berücksichtigen bei der strategischen Lärmkartierung sind die folgenden Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugsaufkommen von mehr als drei Millionen:

Bundesstraße B 203

Für die Haupteisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg mit einem jährlichen Zugaufkommen von mehr als 30.000 Zügen/Jahr ist für die strategische Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (<u>www.laermaktionsplanung-schiene.de</u>).

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Büdelsdorf Der Bürgermeister Am Markt 1

24782 Büdelsdorf

Gemeindeschlüssel 01058034



1.3 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken, in dem sie fordert, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Für Bereiche mit (zu) hohen Geräuschbelastungen sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärmminderung zu erarbeiten.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen.

So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Pegelwertes von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen. Diese Pegelwerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungszielen.

Mittel für Lärmminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entspr. Lärmschutz-Richtlinien-StV (23.11.2007) sind durch die Straßenverkehrsbehörden anzuordnen. Bei Überschreitung der Vorsorgegrenzwerte der 16. Blm-SchV sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet. Werden jedoch die Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV mit 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet überschritten, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auch auf null reduzieren. (siehe Nr. 3.3 "Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen" WD7-3000-021/16, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages)

Weitere Grenz- und Richtwerte siehe Anlage 1.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	190
über 60 bis 65	90
über 65 bis 70	50
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	330

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	100
über 55 bis 60	60
über 60 bis 65	10
über 65 bis 70	. 0
über 70	0
Summe	170

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser	
über 55 dB(A) L _{DEN}	0,525	153	0	0	
über 65 dB(A) L _{DEN}	0,161	22	0 ·	0	
über 75 dB(A) L _{DEN}	0.	0	0	. 0	

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm
über 55 bis 60	980
über 60 bis 65	190
über 65 bis 70	20
über 70 bis 75	10
über 75	10
Summe	1.210

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm
über 50 bis 55	730
über 55 bis 60	90
über 60 bis 65	10
über 65 bis 70	10
über 70	10
Summe	850

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser	
über 55 dB(A) L _{DEN}	1,55	619	0	0	
über 65 dB(A) L _{DEN}	0,14	10	0	0	
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,02	1	0	0	



2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Straßenverkehrslärm

Es sind ca. 330 Personen und somit rund 3 % der Einwohner der Stadt Büdelsdorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 50 Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} 70 Personen betroffen. Dies entspricht für beide Zeiträume weniger als einem Prozent der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 10 Personen und mit einem L_{Night} über 60 dB(A) 20 Personen ausgesetzt. Dies entspricht ebenfalls weniger als einem Prozent aller Einwohner der Stadt Büdelsdorf.

Eisenbahnlärm

Es sind ca. 1.210 Personen und somit rund 12 % der Einwohner der Stadt Büdelsdorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zügen/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 40 Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} 120 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum weniger als 1 % und für den Nachtzeitraum etwa 1,2 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 20 Personen und mit einem L_{Night} über 60 dB(A) 30 Personen ausgesetzt. Dies entspricht in beiden Zeiträumen jeweils weniger als 1 % aller Einwohner der Stadt Büdelsdorf.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Hauptverkehrsstraße B 203 ist ursächlich für die Lärmbelastung der etwa 150 betroffenen Wohnungen. Zudem wird der westliche Rand der Stadt Büdelsdorf durch Umgebungslärm der Eisenbahnstrecke 1040 beeinträchtigt. Die übrigen Bereiche, welche überwiegend zu Wohnzwecken genutzt werden, sind nicht betroffen.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm liegen somit im Zuge der Bundesstraße B 203 (Hollerstraße). Hier ist insbesondere der östliche Abschnitt im Bereich Ulmenstraße bis Brandheideweg aufgrund der dortigen Mehrfamilien- und Einzelhausbebauung interessant. Zum Teil wird hier versucht durch private Wände oder abschirmende Nebengebäude einen Schallschutz zu realisieren, welcher jedoch aufgrund der Lückenhaftigkeit oder der nur als Sichtschutz geeigneten Materialien keine lärmmindernde Wirkung entfaltet.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Eisenbahnlärm liegen besonders im alten Ortskern um die Meynstraße bis zur Ahlmannallee. In diesem Bereich wird der gesamte, nahezu ausschließlich durch Wohnnutzung geprägte Bereich, durch Eisenbahnlärm belastet, welcher aber durch die Wohnbebauung der ersten Baureihe der Meynstraße, welche zur Stadt Rendsburg gehört, bereits für dahinterliegende Wohngebäude abgeschirmt wird.



3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Es sind an folgenden Straßenabschnitten Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) vorhanden:

Bundesstraße B 203

- Die Brückenstraße (B 203) erhielt nach dem vierstreifigen Ausbau auf der nördlichen Straßenseite eine Schallschutzwand zum Schutz der Wohnbebauung in der Alten Dorfstraße.
- In der mittleren Hollerstraße zwischen Ahlmannallee und Ulmenstraße wirken die gewerblich genutzten Gebäude der ersten Bebauungsreihe abschirmend für die dahinterliegende Wohnbebauung. Hier wird der Schallschutz durch städtebauliche Planung erreicht, so dass gegebenenfalls wenige Wohnungen in den Gewerbeimmobilien von Straßenverkehrslärm betroffen sind. Durch den Straßenbaulastträger wurde in den 1990er Jahren im Rahmen des Ausbaus mit Mehrzweckstreifen eine Überprüfung auf Schallschutzansprüche durchgeführt und soweit berechtigt umgesetzt.
- Im weiteren Verlauf der Hollerstraße (B 203) von der Ulmenstraße bis zur Landesstraße L 42 wurde in den Bereichen östlich des Brandheideweges, die durch Mehrfamilienhausbebauung geprägt sind bereits durch die städtebaulichen Planungen Schallschutz erreicht. Durch die Anordnung von Nebengebäuden und privaten Schallschutzwänden erfolgt eine Abschirmung der dahinterliegenden Wohnbebauung.
- Durch den Bund als Straßenbaulastträger der Bundesstraße B 203 wird über einen Verkehrsrechner die verkehrsabhängige Koordinierung der Lichtsignalanlagen des gesamten Straßenzuges aus der Gemeinde Fockbek über die Städte Rendsburg und Büdelsdorf betrieben. Diese
 Maßnahme dient der Verstetigung des Verkehrsflusses und damit der Lärmreduktion infolge
 der Minimierung von Halte- und Anfahrvorgängen an den Lichtsignalanlagen.

Sonstige Gemeindestraßen

 In der Vergangenheit wurden bereits großflächig in den Wohngebieten Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung ausgewiesen.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms:

- Es wird eine Kooperation zwischen dem Straßenbaulastträger, der Stadt und den Grundstückseigentümern angestrebt, mit dem Ziel im Abschnitt Ulmenstraße bis Brandheideweg beiderseits der Hollerstraße (B 203) aktive Lärmschutzmaßnahmen zu errichten.
- Anwendung von Beurteilungspegeln über 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts berechnet nach Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS - als Auslöser straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Nov. 2007). Straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wenigsten im Nacht-



Zeitraum mit unterstützender statischer Geschwindigkeitskontrolle im Abschnitt der Hollerstraße (B 203) zwischen Memelstraße und mindestens der Heimstraße, besser der Parkallee. Dies ist ein dringender Wunsch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Straßenverkehrsbehörde wird gebeten dies positiv zu bescheiden.

 Im Rahmen von Bauleitplanungen verfolgt die Stadt Büdelsdorf weiterhin das Konzept des aktiven Schallschutzes durch Abschirmung mit Hilfe von Nebengebäuden und Schallschutzwänden sowie die Abschirmung durch nicht schutzbedürftige Gewerbebauten.

Maßnahmen zur Minderung des Eisenbahnlärms:

Büdelsdorf wurde zusammen mit der Stadt Rendsburg in das Förderprogramm des Bundes zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes aufgenommen. Durch die verantwortliche DB Netz AG wird derzeit eine Schalltechnische Untersuchung zur Bestimmung der erforderlichen Lärmsanierungsmaßnahmen erstellt. (Nr. des LS-Abschnitts: 2, von km 108,2 – 117,3 [Anlage 1 des Gesamtkonzeptes, Stand 30.09.2017, Internetauftritt BMVI zur Lärmsanierung an Schienenwegen])

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

Als ruhiges Gebiet wird der Stadtpark zwischen der Mühlenstraße und dem Kortenfohr ausgewiesen. Dieses Gebiet ist derzeit stark durch Eisenbahnlärm betroffen. Es soll auf den Baulastträger eingewirkt werden, hier die Lärmbelastung mindestens zu halten, jedoch besser zu verringern. Eine Berücksichtigung bei der Lärmsanierung an der bestehenden Eisenbahnstrecke ist anzustreben.

Als weiteres ruhiges Gebiet wird der Waldbereich am Nordufer der Obereider mit dem dortigen Wanderweg ausgewiesen. Dieses ruhige Gebiet erstreckt sich im östlichen Bereich weiter nach Norden über die Sportanlagen und das Schwimmbad bis zum Park. Im westlichen Bereich umfasst es den Friedhof.

Derzeit sind diese ruhigen Gebiete nicht von Verkehrslärm der Hauptverkehrsstraßen betroffen. Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt.



3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Konzeptionelle Ansätze

- Bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen wird der Lärmschutz auch weiterhin als Planungsziel verfolgt. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild der Stadt wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.
- Im Sinne einer langfristigen Lärmvorsorge sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm der Straßen und Eisenbahnstrecke auch weiterhin in der Bauleitplanung zu ergreifen. Bei Ausweisung neuer Wohngebiete oder neuer Wohnbauflächen sind die Baugrenzen in einem angemessenen Abstand zur Schallquelle anzuordnen. Weiterhin sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Ferner kann auf Ebene der Bauleitplanung auf die Gebäudestellung eingewirkt werden. Auch die Zulassung von Balkonen, Terrassen und anderen Außenwohnbereichen kann ausschließlich auf der lärmabgewandten Seite erfolgen.
- Seit längerem in der Diskussion befindet sich eine Nordumfahrung des Raumes Rendsburg zwischen der Bundesautobahn A 7 AS Rendsburg/Büdelsdorf und der Bundesstraße B 77 AS Rendsburg-Nord.

Bundesstraßen außerhalb der Baulast der Stadt Büdelsdorf

 Büdelsdorf ist vom Lärm der Bundesstraße B 203 betroffen, diese Straße befindet sich nicht in der Baulast der Stadt. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr eingewirkt werden, mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an dieser Straße umzusetzen.

Eisenbahnstrecken außerhalb der Baulast der Stadt Büdelsdorf

- Büdelsdorf ist erheblich durch den Eisenbahnlärm der Strecke 1040 Neumünster Flensburg betroffen. Hier soll auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms der Eisenbahnstrecke umzusetzen.
- Durch die Stadt B\u00fcdelsdorf wird die Umsetzung des L\u00e4rmsanierungsprogrammes, insbesondere durch aktiven L\u00e4rmschutz, am Fahrweg der Eisenbahnstrecke unterst\u00fctzt.

Maßnahmen an städtischen Straßen in der Baulast der Stadt Büdelsdorf

- Als langfristig umzusetzende Lärmminderungsmaßnahme sollen die Fahrbahndeckschichten mit lärmmindernden Fahrbahnbelägen versehen werden, sofern diese technisch ausgereift sind.
- Eine Ausführung der Fahrbahndeckschicht mit lärmmindernden Fahrbahnbelägen auf innerörtlichen Straßen befindet sich derzeit in der wissenschaftlichen Erprobungsphase und hat noch keine Zulassung durch die zuständigen Behörden erlangt, so dass die Straßenbauverwaltungen grundsätzlich innerorts diese Asphaltarten nicht einsetzen. Allein außerorts bei Geschwindigkeiten von über 60 km/h werden derzeit verschiedene lärmmindernde Asphaltdeckschichten z.B. offenporiger Asphalt OPA, lärmarmer Gussasphalt MA LA, Splittmastixasphalt SMA, Asphaltbeton AC und Waschbeton WB eingesetzt.



Für Innerortsgeschwindigkeiten wurden noch keine Werte für lärmmindernde Fahrbahnbeläge vergeben. Durch die Randbedingungen (Einbausituation, Durchführung von Aufgrabungen, etc.) und die Verkehrssituationen (viele Lenk-, Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge und daraus resultierend größere horizontale Scherkräfte) bedingt, empfiehlt es sich, Beläge mit einer Textur einzusetzen, die wenig mechanische Anregung verursacht. Es bieten sich der lärmarme Splittmastixasphalt SMA LA, die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA 5 D, die dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung DSH-V und eventuell auch Splittmastixasphalte SMA und Asphaltbetone AC an. Das Hauptproblem lärmarmer Beläge ist ihr akustisches Langzeitverhalten: Messungen zeigen, dass hohe Anfangs-Pegelreduktionen möglich sind, nach wenigen Jahren verlieren viele Beläge jedoch einen Großteil ihrer guten akustischen Eigenschaften. [Zitat aus "Lärmmindernde Fahrbahnbeläge", UBA 2/2014]

Derzeit lassen die rechtlich durch die 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung), 16. BImSchV vorgeschriebenen nationalen Berechnungsvorschriften *RLS-90* mit den zugehörigen Allgemeinen Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums einen rechnerischen Nachweis für Innerortsstraßen mit offenporigen Asphaltdeckschichten nicht zu.

Im Lärmaktionsplan wird daher darauf hingewiesen, dass der Stadt die Zulassungssituation für lärmmindernde Fahrbahndeckschichten innerorts bewusst ist. Dennoch ist es der Wille der Stadt, bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen selbst, aber auch gegenüber dem Baulastträger eine lärmmindernde Fahrbahndeckschicht (z.B. LOA 5 D, DSH-V, AC) zu fordern, sofern dafür zukünftig die bautechnischen und rechtlichen Freigaben vorliegen sollten.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Hollerstraße (B 203) zwischen Memelstraße und mindestens der Heimstraße, besser der Parkallee führt dazu, dass die hier lebenden mit über 55 dB(A) belasteten Personen in eine niedrigere Klasse von 50 bis 55 dB(A) fallen.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Ortsentwicklung und Verkehr der Stadt Büdelsdorf vom: 24.04.2018

Beschluss der Stadtvertretung der Stadt Büdelsdorf vom: 26.04.2018

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

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



4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung des Aktionsplanes

Bekanntmachung der Erarbeitung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit am 27.01.2018

Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans zur Mitwirkung vom 05.02.2018 bis 23.02.2018

Formen der öffentlichen Mitwirkung:

Öffentliche Veranstaltung am 22.02.2018

Parallel zur öffentlichen Auslegung wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans den Trägeren öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeschickt. Die Stellungnahmen wurden abgewogen und in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan umfasst administrative Aufgaben welche im Zusammenwirken der beteiligten Behörden ihre Wirkung entfalten. Ein Kostenrahmen wird für diese nicht veranschlagt. Für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird eine Größenordnung von 1,2 Mio. € geschätzt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Lärmkarte:

http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungslaerm/dbscript/la_ge-meinde.php?sgkz=01058034&smode=w

http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba

Lärmaktionsplan:

www.buedelsdorf.de unter Planung, Bauen und Umwelt > Umwelt > Lärmaktionsplan

Büdelsdorf, 02. Mai 201

Rainer Hinrichs (Bürgermeister)

Ubersicht 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 LDEN und LNIGHT dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

F			1		T -		1	
Anlagen im nSchG, deren ergestellt wer-	Nacht in dB(A)	35	35	40	45	20	20	
	Richtwerte für Anlagen im Sinne des BlmSchG, deren Einhaltung sichergestellt wer- den soll ⁵	Tag in dB(A)	45	20	22	09	65	20
den Neu- sentliche Straßen-	r den Neu- resentliche n Straßen- enwegen orge) ⁴	Nacht in dB(A)	47	49	49	54	59	
	Grenzwerte für den Neu- bau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴	Tag in dB(A)	22	59	29	64	69	
	Auslösewerte für die Lärm- sanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{2,3}	Nacht in dB(A)	57	57	57	59	62	
		Tag in dB(A)	29	. 29	29	69	72	
	deren Über- Senverkehrs- nschutzmaß- etracht kom-	Nacht in dB(A)	09	09	09	62	65	
	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen¹	Tag in dB(A)	. 02	70	70	72	75	
do: cachos aribacona A	Aliweildungsbereich	Nutzung	Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	reine Wohngebiete	allgemeine Wohngebiete	Dorf-, Misch- und Kernge- biete	Gewerbegebiete	Industriegebiete

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des "Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm" in der Fassung vom 31.Oktober 2007 (BGBI. 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, VkBI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

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

Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BlmSchV)vom 12.06.1990 (BGBI. I S. 1036)
 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

