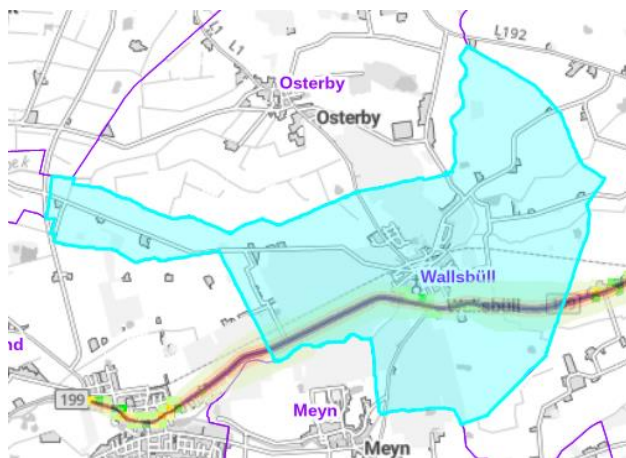


# Lärmaktionsplan der Gemeinde Wallsbüll zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie



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

Berichtsstand: 14.11.2024

Berichtsumfang: 19 Seiten sowie 3 Anlagen



## 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 .....	5
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b> .....	<b>7</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung .....	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind .....	10
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	12
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans .....	12
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b> .....	<b>12</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	12
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.	12
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	13
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz .....	15
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen reduziert innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert .....	15
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit</b> .....	<b>15</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	15
4.2	Art der Mitwirkung .....	15
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben.....	16
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	16
4.5	Dokumentation .....	16
<b>5</b>	<b>Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan</b> .....	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b> .....	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b> .....	<b>17</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss der Gemeindevertretung Wallsbüll .....	17
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans .....	18
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	18
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>19</b>

# 1 Allgemeines

## 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Wallsbüll  
Amt Schafflund  
Tannenweg 1  
24980 Schafflund

Gemeindekennziffer: 01059173  
Kontakt: Herr Arne Wöhl  
Telefon: 04639-7020  
E-Mail: [arne.woehl@amt-schafflund.de](mailto:arne.woehl@amt-schafflund.de)  
Internet: [www.amt-schafflund.de](http://www.amt-schafflund.de)

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

Die Gemeinde Wallsbüll liegt im Landkreis Schleswig-Flensburg nördlich und südlich der B199 zwischen Flensburg und Niebüll.

Wallsbüll hat rund 980 Einwohnerinnen und Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 13,23 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 74 Personen je km<sup>2</sup>.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehört in Wallsbüll keine Straße, allerdings wird das nördliche und südliche Gemeindegebiet vom Lärm der B199 (9.140 Kfz/Tag<sup>1</sup>) belastet.

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

---

<sup>1</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU). Stand: April 2024

<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, S. 12.

### 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 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 EBA zuständig.

### 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 Energie, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung erstellt worden und im Geoportal Umgebungslärm<sup>5</sup> für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

---

<sup>3</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

<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: 10/2023

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 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 der Richtlinie 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>.

---

<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)

<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 FGSV 052, (VkB1. 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

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

## 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 Lärmberechnungsmethode basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

Die 34. BImSchV (Lärmkartierungsverordnung) legt mit den BUB das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass zur Unterrichtung der Öffentlichkeit Lärmkarten in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grunde werden der Öffentlichkeit und den Gemeinden mit den Kartierungsergebnissen 2022 auf dem Internetportal des Landes Schleswig-Holstein<sup>12</sup> Lärmkarten zur Verfügung gestellt.

Dargestellt werden die rechnerisch ermittelten Lärmbelastungen durch Hauptverkehrsstraßen für einen über den gesamten Tag gemittelten Lärmpegel  $L_{DEN}$  (Tag-Abend-Nacht-Pegel) oder einen über die Nachtstunden gemittelten Lärmpegel  $L_{Night}$  (Nacht-Pegel, 22:00-8:00 Uhr) vor einer jeweils passenden Hintergrundkarte. Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Wallsbüll finden sich in den Anlagen 2 und 3.

---

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)

<sup>12</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU). <https://danord.gdi-sh.de/>

## 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierungen der Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 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.

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 Betroffenenbewertung 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.

---

<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)

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



**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an den kartierten Straßen in Wallsbüll**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Wallsbüll belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt, 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	10
über 60 bis 65	10		über 55 bis 60	10
über 65 bis 70	10		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	40		Summe	20
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Wallsbüll 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)	1,89	22	0	0
65 - 75 dB(A)	0,38	4	1	0
über 75 dB(A)	0,0	0	0	0
Summe	0,05	0	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				8
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				2

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Straßen in Wallsbüll finden sich in den Anlagen 2 u. 3.

Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt 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,

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

repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ<sup>17</sup>.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der vierten Runde 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 Wallsbüll lässt sich daraus nicht ableiten.

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**

Es sind ca. 40 Personen und somit knapp 4 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Wallsbüll durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen, verursacht durch die kartierten Straßen.

Von hohen Belastungen durch die Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind ganztags 10 (1 %) und nachts 0 (0 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Lärm der kartierten Straßen über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  sind keine Anwohnerinnen und Anwohner in Wallsbüll ausgesetzt.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021.

---

<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: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie** Fehler! Textmarke nicht definiert.

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>18</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>19</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>20</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>19</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>21</sup>.</li> </ul>

<sup>18</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>19</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 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

<sup>20</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

<sup>21</sup> LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

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

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (Nr. 18), (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

## **2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans**

Da keine sehr hohen und nur geringfügig hohe Belastungen bestehen und keine Lärminderungsmaßnahmen erforderlich sind, liegt der Schwerpunkt des Lärmaktionsplans auf langfristigen Strategien.

# **3 Maßnahmenplanung**

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

Auf der B199 wurde ein lärmreduzierter Asphalt verbaut.

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 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 lärmminderndem Asphalt
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Verstetigung des Verkehrs
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmert).

Für die betrachtete B199 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an dieser kartierten Straße müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Behörden erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde des Landkreises Schleswig-Flensburg zuständig.

Die Gemeinde Wallsbüll plant keine Lärminderungsmaßnahmen.

### 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 Hauptverkehrsstraße sind daher auch Strategien der Lärminderung in Wallsbüll gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Über die Betrachtung der Hauptverkehrsstraße B199 hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Gemeinde den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken, dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung. 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 der Gemeinde 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,
- 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 Fahrradweginfrastruktur 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, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride-Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.

- **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,
- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite und barrierefreie Gehwege,
- guter Beleuchtung,
- Verhinderung von Gehwegparken,
- kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- 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>22</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 und ermöglicht damit den Verzicht auf Autofahrten und infolge Verkehrslärmreduzierung.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>23</sup> Lärmbelastungen

---

<sup>22</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

<sup>23</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

### **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 Wallsbüll, gestellt.

Es werden in Wallsbüll keine ruhigen Gebiete und somit auch keine geplanten Maßnahmen zu deren Schutz festgelegt.

### **3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen reduziert innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert**

0

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit**

### **4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Vom 25.11. 2024 bis 06.12.2024

### **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 Schleswig-Flensburg, LBV S-H,

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

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

#### **4.5 Dokumentation**

Bekanntmachung im Mitteilungsblatt des Amtes Schafflund.

### **5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan**

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Gemeinde Wallsbüll getragen. Derzeit sieht der Lärmaktionsplan keine konkreten Maßnahmen vor. Finanzielle Informationen gibt es daher nicht.

### **6 Evaluierung des Aktionsplans**

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Wallsbüll erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Verkehrswege und angrenzende Wohngebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung und den neuen Vorgaben für die Berichterstattung 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 vorgabekonformen Umsetzung
- ... der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen
- ... der Änderung der kartierten Lärmbelastung
- ... der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.



Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde<sup>24</sup> wurde vorgabenkonforme erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat und an das Land Schleswig-Holstein im Juli 2018 übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

Da keine sehr hohen und nur geringfügig hohe Lärmbelastungen in Wallsbüll bestehen, werden keine Lärminderungsmaßnahmen geplant.

Es wurden in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Gemeinde berücksichtigt und im Lärmaktionsplan ergänzt und fortgeschrieben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen 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.

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 Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

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

Am: 25.11.2024, bekannt gemacht am 03.01.2025 im Mitteilungsblatt des Amtes Schafflund, rechtskräftig geworden am 04.01.2025.

---

<sup>24</sup> Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz - Berichterstattung der Gemeinde Wallsbüll vom Juli 2018

## **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.

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

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

Wallsbüll, den 30.12.2024

gez.

Arno Asmus  
Bürgermeister

## **8 Anlagenverzeichnis**

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

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

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

**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/ue/noise/df3/env/0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV 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		
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**

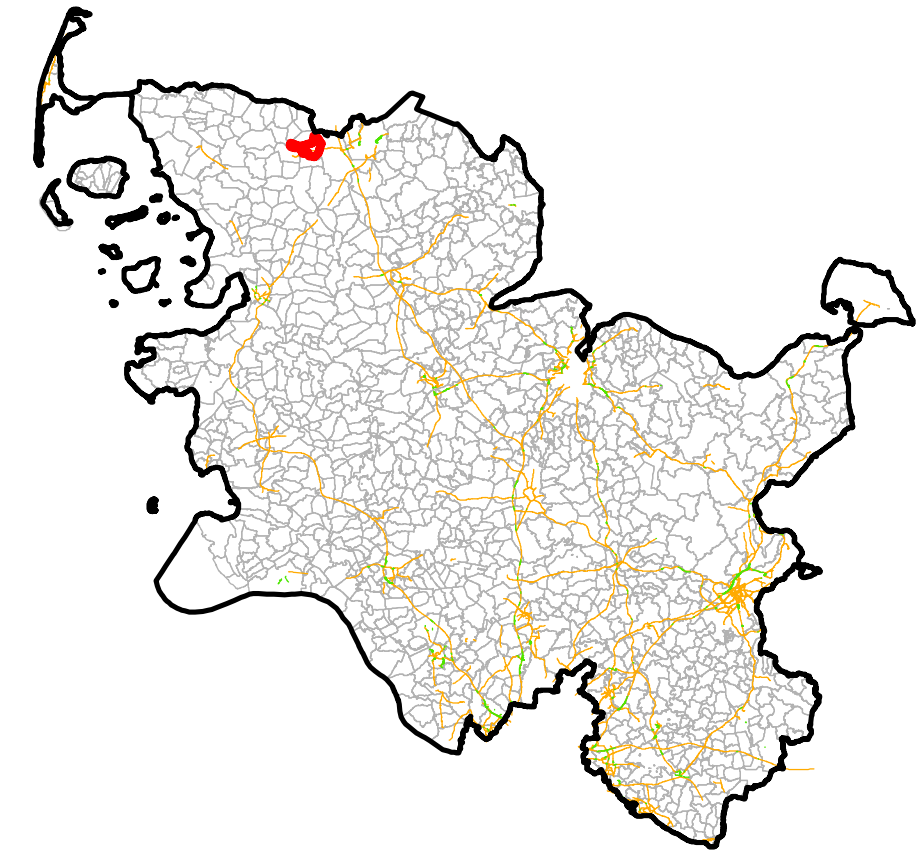
Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Wallsbüll  
Stand: Januar 2023

**Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L<sub>Night</sub> für Wallsbüll  
Stand: Januar 2023











# Wallsbüll Schleswig-Flensburg

Gemeindeübersicht

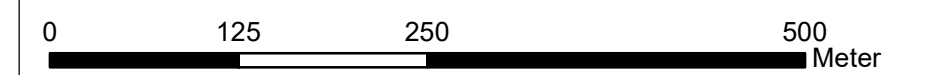


## Straßenlärm - 24 Stunden-Pegel $L_{DEN}$ in dB(A)

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2021

- |   |                    |   |                          |
|---|--------------------|---|--------------------------|
|  | ab 75 dB(A)        |  | Landesgrenze             |
|  | ab 70 bis 74 dB(A) |  | Gemeindegrenzen          |
|  | ab 65 bis 69 dB(A) |  | Lärmschutzwand           |
|  | ab 60 bis 64 dB(A) |  | Hauptverkehrsstraße      |
|  | ab 55 bis 59 dB(A) |  | Gemeindegrenze Wallsbüll |

## Lärmkartierung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig-Holstein



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

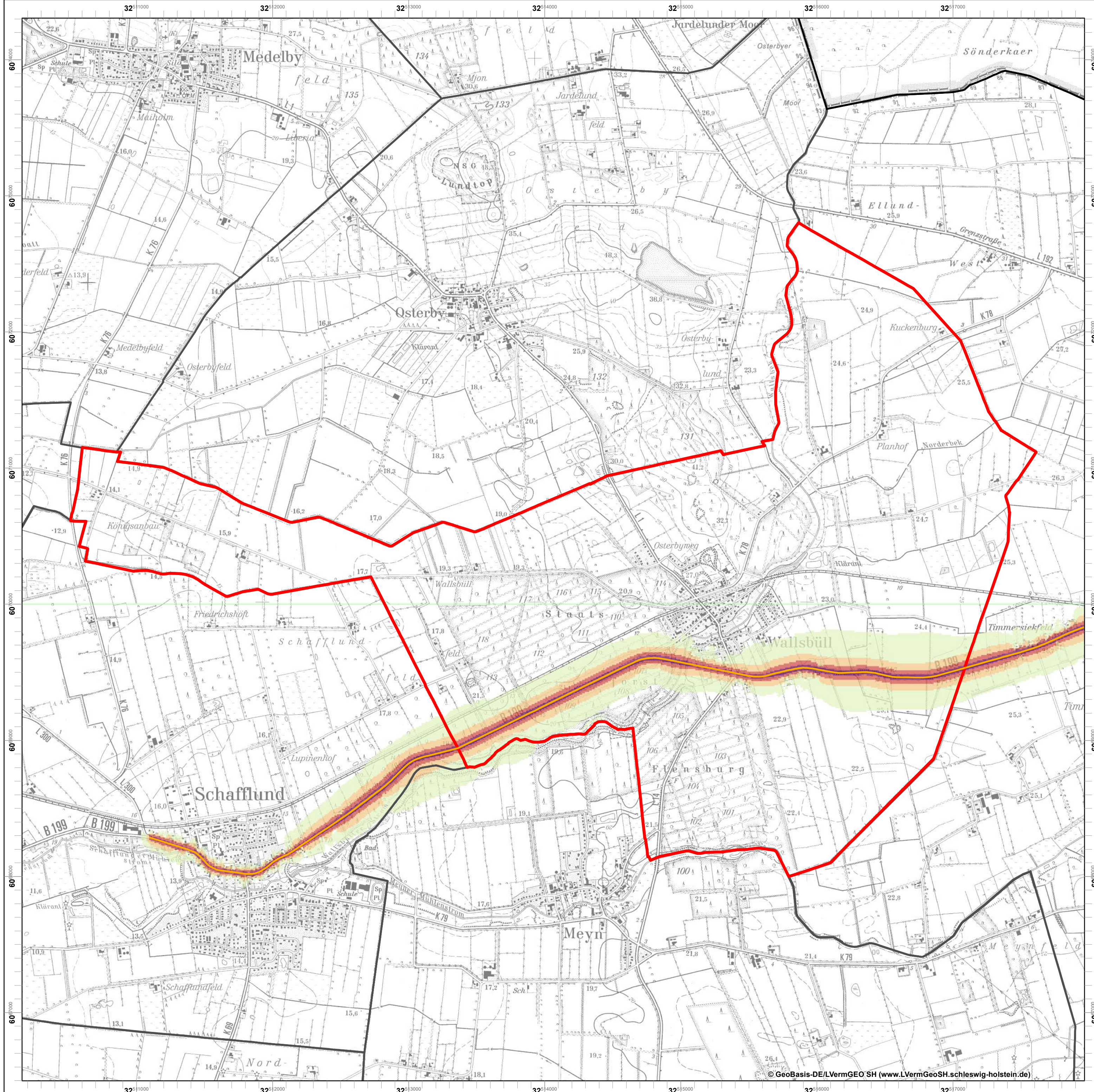
Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,  
Umwelt und ländliche Räume  
Schleswig-Holstein



Auftragnehmer:

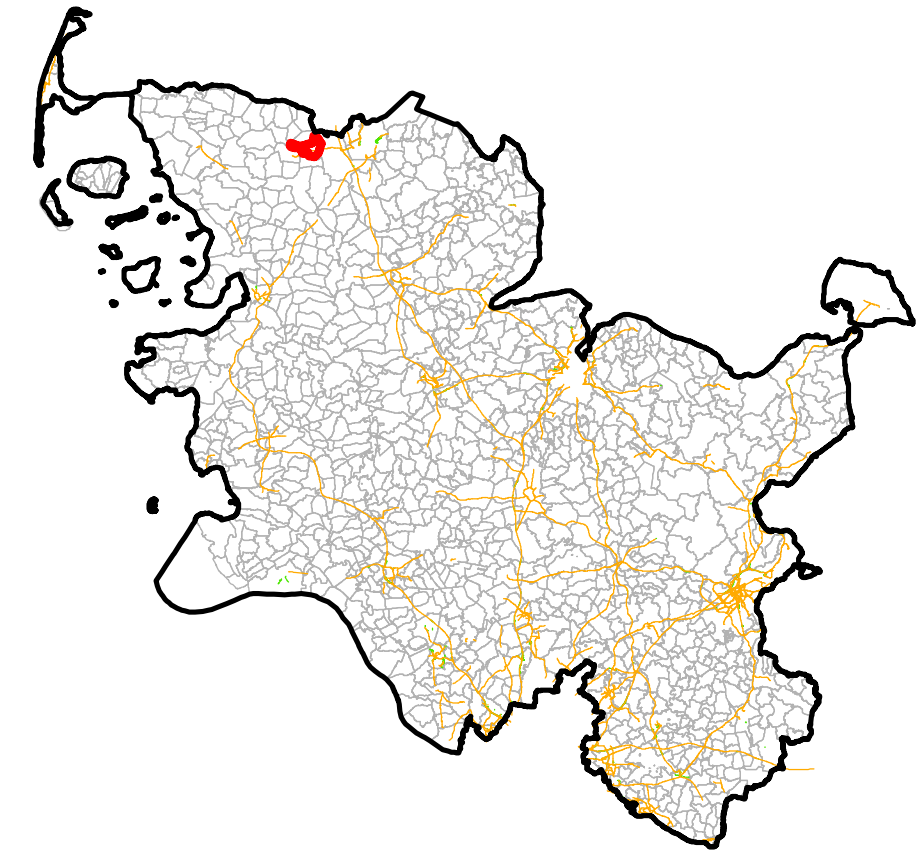
LÄRMKONTOR GmbH  
Altonaer Poststraße 13b  
22767 Hamburg





# Wallsbüll Schleswig-Flensburg

Gemeindeübersicht

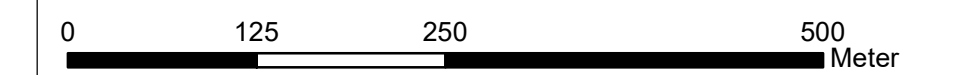


## Straßenlärm - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Berechnungsprogramm: IMMI 2021

- |  |                    |  |                          |
|--|--------------------|--|--------------------------|
|  | ab 70 dB(A)        |  | Landesgrenze             |
|  | ab 65 bis 69 dB(A) |  | Gemeindegrenzen          |
|  | ab 60 bis 64 dB(A) |  | Lärmschutzwand           |
|  | ab 55 bis 59 dB(A) |  | Hauptverkehrsstraße      |
|  | ab 50 bis 54 dB(A) |  | Gemeindegrenze Wallsbüll |
|  | ab 45 bis 49 dB(A) |  |                          |

## Lärmkartierung zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Schleswig-Holstein



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,  
Umwelt und ländliche Räume  
Schleswig-Holstein



Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH  
Altonaer Poststraße 13b  
22767 Hamburg

