

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Stadt - Geesthacht

- zur
- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom November 2008.

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde: Stadt Geesthacht
Gemeindekennziffer: 05303228
Ansprechpartner: Anette Platz
Adresse: Markt 15, 21502 Geesthacht
Telefon: 04152 / 13 - 305
E-Mail: anette.platz@geesthacht.de
Internetadresse: www.geesthacht.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Geesthacht liegt im Norden Deutschlands in Schleswig-Holstein, östlich angrenzend an Hamburg, südlich an den Fluss Elbe und Niedersachsen, ländliche Umgebung, sie ist die größte Stadt des Kreises Herzogtum Lauenburg. Geesthacht ist ein Mittelzentrum mit rd. 29.000 Einwohnern, die in 14.233 Wohnungen auf einer Stadtfläche von 33,3 qkm leben. Das Hauptverkehrsnetz umfasst eine Gesamtlänge von 8 km

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ und deren Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG².

1.4 Geltende Grenzwerte

Siehe Anlage

¹ 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.

² Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 27.6.2012 BGBl I 1421

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tab.1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm des Straßenverkehrs betroffenen Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen
		über 50 bis 55	240
über 55 bis 60	390	über 55 bis 60	350
über 60 bis 65	250	über 60 bis 65	370
über 65 bis 70	360	über 65 bis 70	30
über 70 bis 75	330	über 70	0
über 75	0		
Summe	1.330	Summe	990

Tab. 2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm des Straßenverkehrsbelasteten belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55	1,66	310	0	0
über 65	0,46	330	0	0
über 75	0,14	0	0	0

Link zu den Lärmkarten: www.laerm.schleswig-holstein.de

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

330 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen über 70 dB(A)_{L_{DEN}} ausgesetzt.
400 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen über 60 dB(A)_{L_{NIGHT}} ausgesetzt.
360 Menschen sind ganztägig hohem Belastungen von über 65-70 dB(A)_{L_{DEN}} ausgesetzt.
350 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen von über 55-60 dB(A)_{L_{NIGHT}} ausgesetzt.
640 sind ganztägig Belastungen / Belästigungen von über 55-65 dB(A)_{L_{DEN}} ausgesetzt.
590 Menschen sind in der Nacht Belastungen / Belästigungen von über 50-60dB(A)_{L_{NIGHT}} ausgesetzt.

2.3 Angabe vorhandener Lärmprobleme und verbesserungsbedürftiger Situationen (in der Gemeinde)

Die Stadt Geesthacht hat in der Lärmkartierung ein erweitertes Straßennetz mit Straßen bis unter 3 Mio. Kfz/a kartiert und bezieht die geplanten Maßnahmen auch auf dieses erweiterte Straßennetz.

Zur vertiefenden Auswertung der Lärmkarten wurde eine Dringlichkeitsreihung in Bezug auf die Konfliktschwere und Handlungserfordernissen durchgeführt. Bereiche, in denen die Auslösewerte 65 / 70 dB(A) für _{L_{DEN}} und 55 / 60 dB(A) für _{L_{NIGHT}} erreicht werden, wurden näher untersucht. Bei der Ermittlung der Dringlichkeit wurde neben dem Lärmpegel und den Betroffenenenzahlen weitere ergänzende Kriterien berücksichtigt, die eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Lärm erwarten lassen:

- Tagesbevölkerung (Beschäftigte etc.)
- Fuß- / Radverkehrsaufkommen (z.B. wegen Sprachverständlichkeit draußen)
- Zentralität, Geschäftsbesatz, Aufenthaltsfunktion,
- Empfindlichkeit der vorhandenen Bebauung (gibt es ruhige Seiten, zugeordnete private oder öffentliche Grünbereiche etc.)

Die Bewertung ergab eine in einer Tabelle dargestellten Prioritätenreihung zur Ergreifung von Maßnahmen zur Lärminderung. Folgende Hauptkonfliktbereiche („Hot Spots“) gibt es. Die Konfliktbereiche entlang der B5 sind dabei besonders gravierend.):

- B5 / Geesthachter Straße
- B5 / Berliner Straße
- B404 / Richtweg
- L205 / HansasträÙe
- Düneberger Straße
- Kernstadt

Die Kernstadt ist ein zusammenhängender Konfliktbereich aufgrund von zahlreicher Nutzungsüberlagerungen besonders in Norderstraße, Bergedorfer Straße und der Rathausstraße, aber auch der Lauenburger Straße:

- angewohnte Straßen mit zusätzlicher Innenstadterschließungsfunktion (Parksuchverkehre)
- mischgenutzte Bereich Wohnen, Dienstleistungen etc.
- in Teilbereichen Tempo 30 km/h
- Straßen teilweise mit Kopfsteinpflasterung, teilweise ausgetauscht.

Die in 2016 durchgeführte Neubewertung im Rahmen der Überprüfung der Lärmkarten zeigt, dass in vier Abschnitten von einer (deutlichen) Zunahme der Lärmbelastung durch den Straßenverkehrslärm auszugehen ist:

1. zwei Abschnitte im Bereich B404 (Richtweg und Marksweg/Gutenbergstraße),
2. östlicher Abschnitt Keil; hier wurden durch die aktuellen Zählungen für die gesamten Keil etwa gleich hohe Kfz-Mengen festgestellt
3. Norderstraße auf Höhe ZOB, da hier das Busverkehrsaufkommen deutlich zugenommen hat

zu 1. Eine Erhöhung der Lärmbelastung ist zu erwarten. Hier ist im Bereich Richtweg/Marksweg eine Erhöhung der Prioritätsstufe von z.Zt. 3 auf 2 empfohlen. Für den Bereich Gutenbergstraße, der bisher nicht in der Dringlichkeitsreihung des LAP genannt wurde, ist zukünftig eine Prioritätsstufe 3 empfohlen.

zu 2. Trotz einer Erhöhung der zu erwartenden Verkehrsmengen ist, wie auch schon für den westlichen Abschnitt, von keiner besonderen Dringlichkeit auszugehen.

zu 3. Die Zunahme des Busverkehrs bezieht sich nur auf einen kleinen Abschnitt. In diesem Bereich gibt es nur wenige Anwohner, so dass es auch zukünftig hier bei Prioritätsstufe 3 bleibt.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits realisierte Maßnahmen zur Lärminderung

	<i>Maßnahme</i>	<i>Maßnahmenträger</i>	<i>Zeitraum</i>
1.	Buskap Berliner Straße Höhe An der Post/Bergedorfer Str.	Stadt Geesthacht	
2.	Prüfung Optimierung LSA-Schaltungen B5	Stadt Geesthacht	
3.	Verlagerung Stadthafen Richtung B404: Einstellung des gewerblichen Hafenerbetriebes	Hafengesellschaft Geesthacht	2017
4.	Markt Rückbau Pflasterung	Stadt Geesthacht	2013
5.	Sielstr., Markt, Rathausstr., Trift Anlage Schutzstreifen f. Radfahrer	Stadt Geesthacht	2015
6.	Elbuferstr./Sielstr. radverkehrssicherer Knotenumbau	Stadt Geesthacht	2018
7.	Einbau lärmindernder Asphalt in östlichen Abschnitten B5 (im Bereich Grüner Jäger)	LBV-SH	2015
8.	Durchfahrtsverbot B5/B404 für LKW ab 12t zwischen Geesthacht und Lauenburg für Durchgangsverkehr	Verkehrsministerium Schleswig-Holstein	2010

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Es werden auch Maßnahmen aufgeführt, die außerhalb der Hauptverkehrsstraßen der 1. Stufe durchgeführt werden sollen.

Die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem LAP der 1. Stufe sind weiterhin aktuell und werden im hier vorliegenden LAP der 3. Stufe fortgeschrieben.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen dienen vorrangig der Homogenisierung des Verkehrsflusses und der Minderung von nächtlichen Spitzengeschwindigkeiten sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bis zum Bau der Ortsumgehung wird auf Maßnahmen zur Verkehrsverdrängung weitgehend verzichtet um nicht an neuen Orten Lärmkonflikte zu erzeugen.

Das Planfeststellungsverfahren der im Bundesbedarfswegeplan vorgesehenen Ortsumgehung hat im Sommer 2018 begonnen. Viele im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Maßnahmen stehen in engem Zusammenhang und in Abstimmung mit diesen Planungen. Diese Maßnahmen erfolgen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsverlagerung durch Unterstützung und Optimierung der Umgehungsstraße durch Anpassung des Straßenverkehrsnetzes zur Entlastung der innerörtlichen Straßen bei Inbetriebnahme der Ortsumgehung. Hierzu ist eine Variantenstudie zur Darstellung von Auswirkungen der Be- und Entlastung unterschiedlicher innerörtlicher Straßenabschnitte im Bereich der Ortslage Geesthacht erforderlich. Möglichst viel Verkehr soll auf die Ortsumgehung verlagert werden. Nächtlicher Lkw-Verkehr sollte ausschließlich über die Ortsumgehung geführt werden. Ein Durchfahrtsverbot für LKW ab 12t im reinen Durchfahrtsverkehr besteht zwischen Geesthacht und Lauenburg seit 2010. Die Ortsumgehung soll für den Quell- und Zielverkehr in weiten Abschnitten sinnvoll nutzbar sein.

Die 2008, zum Zeitpunkt der Erstellung des LAP der 1. Stufe, vorliegenden Verkehrsuntersuchungen zur Umgehungsstraße bildeten das innerstädtischen Straßennetz nur unzureichend ab. Fundierte Verkehrszählungen und die Entwicklung von Varianten zur Anpassung des Netzes, die mittels aussagescharfer Modellrechnungen bilanziert werden können, waren notwendig. Diese wurden inzwischen im Rahmen eines im Herbst 2012 vorgelegten VEP zu erarbeitet. In der hier vorliegenden durchgeführten Überprüfung des LAP wurden die Daten der Straßenverkehrszählung des Landes von 2015 berücksichtigt.

Maßnahmen

Berliner Straße (B5)

- Fahrendorfer Weg bis Bahnstraße
 - Ergänzende Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen
 - Verschiedene Maßnahmen an dem am stärksten belasteten Straßenabschnitt (Geesthachter Straße im Abschnitt Fahrendorfer Weg bis An der Post) wurden nach Verabschiedung des LAP 1. Stufe einer vertiefenden Untersuchung und Umsetzbarkeit unter Einbeziehung aller beteiligter Behörden unterzogen.

Folgende 5 Maßnahmen sollen im Rahmen einer Testphase erprobt werden:

Maßnahme 1.: Fahrbahnteiler westlich Fahrendorfer Weg als deutliche Kennzeichnung der Ortseingangssituation und bauliche Einleitung des vorhandenen Linksabbiegestreifens

Maßnahme 2.: Mittelinsel als Querungshilfe östlich Fahrendorfer Weg aus Richtung Hamburg betrachtet hinter der Busbucht. Die Busbucht verbleibt außerhalb der Fahrbahn.

Angedacht wurde auch eine Verlegung der Busbucht. Die südliche Bucht sollte dichter an die LSA verlegt werden, um den Weg zur Querung an der LSA zu verkürzen. Zusätzlich kann abgewogen werden, ob die LSA zwischen den beiden Buchten zu verlegen wäre. Dies erscheint den beteiligten Behörden als sicherste und bequemste Lösung.

Da die Strecke häufig von Schwerlasttransportern genutzt wird und auch als Umleitung für die BAB 24 gilt, sollten Mittelinseln überfahrbar sein. Die Befestigung der Verkehrszeichen sollte in einer Hülse sein.

Maßnahme 3.: Mittelinsel als Querungshilfe westlich Klaus-Groth-Weg

Im Bereich der heutigen Sperrfläche soll der Einbau einer Mittelinsel mit dem Ziel der Verbesserung der Querungsverhältnisse sowie einer Verstetigung des Verkehrsflusses erfolgen, wobei die Mittelinsel etwas breiter als die derzeitige Sperrfläche angelegt ist, was zu einem deutlicheren Verschwenk der Fahrbahn führt.

Maßnahme 4.: Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts zwischen Langer Kamp und Düneberger Straße, Anlage einer Mittelinsel mit Querungshilfe, mittelfristig gestalteter und begrünter Mittelstreifen mit integrierten Linksabbiegehilfen

Durch die Veränderung des Fahrbahnquerschnitts ist die Anlage eines etwa 2,20 m breiten Längsparkstreifens möglich. Für die jeweiligen Linksabbieger zum Autohaus, zur Tankstelle und zu einigen Privathäusern wird ein Parkstreifen mit einer Breite 2,50m als ausreichend angesehen. Diese Maßnahme bietet eine Reihe von Vorteilen:

- deutliche Kennzeichnung im Straßenraum
- Verschwenk der Fahrbahn
- Abstandserhöhung zur nördlich angrenzenden Wohnbebauung
- Querungsverbesserung durch Mittelinsel im Bereich der heutigen Sperrflächen

- Mittelfristig ist ein baulich umgestalteter und begrünter Mittelstreifen mit integrierten Linksabbiegehilfen vorstellbar, der die Neuaufteilung der Fahrbahn auch optisch unterstützt.

Maßnahme 5.: Mittelinsel als Querungshilfe und Linksabbiegehilfe östlich Mittelstraße Höhe Bushaltestelle

Mit dieser Maßnahme soll die Querungssituation zur Bushaltestelle verbessert werden. Die Busbucht bleibt weiterhin erhalten. Im Bereich der Mittelinsel wird zudem die Fahrbahn geringfügig verschwenkt unter Mitbenutzung von etwa einen Meter des Parkstreifen. Insgesamt gehen etwa drei Stellplätze verloren. Die Notwendigkeit einer Bake sollte geprüft werden.

- Bahnstraße bis Hansastraße
 - Anstelle der im LAP 1. Stufe vorgeschlagenen Anlage von Kreisverkehrsplätzen in diesem Abschnitt ist nun eine verbesserte Radverkehrsführung an LSA-geregelten Knotenpunkten vorgesehen und in Bearbeitung.
 - Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten und Geschwindigkeitsanzeigen
Bemerkung: Verkehrsbehörde und Kreis als zuständige Behörden werden aufgefordert diese Kontrollen aufzunehmen und turnusmäßig durchzuführen
 - Linksabbiegehilfen
Bemerkung: Es wurde eine Konzeptstudie dazu von einem Verkehrsplanungsbüro entworfen.
 - Veränderung der nächtlichen Ampelschaltung mit dem Ziel einer koordinierten Grünen Welle bei 40km/h
Bemerkung: Ampelprogramm wurde geprüft hinsichtlich Umsetzbarkeit; Untersuchungsbedarf hinsichtlich der tatsächlichen nächtlichen Verkehrszahlen festgestellt als Voraussetzung für die Umsetzung
- **Richtweg (B404)**
 - Abschnittsweise 30km/h, vorrangig nachts
 - Verstetigung des Verkehrsflusses durch bereichsweise wechselseitiges Markieren von Parkplätzen (versetztes Parken) sowie außermittiger Markierung von Abbiegehilfen, um durchgehendem Verkehr langsames Vorbeifahren an abbiegenden Fahrzeugen zu ermöglichen, Begrünung, Fahrbahnverengungen
 - Ergänzung von Querungshilfen an geeigneten Stellen, z.B. in Höhe wichtiger Querungsstellen im Bereich von Bushaltestellen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Homogenisierung des Fahrverlaufes
 - ergänzende Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen
- **Hansastraße (L205)**
 - Dösselbuschberg bis Barmbeker Ring (Süd)
 - Abschnittsweise Einführung von 30 km/h vorrangig nachts
 - Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten und Einführung von Geschwindigkeitsanzeigen
 - Im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden alternativ zu den bisher vorgeschlagenen Kreisverkehrsplätzen Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsführung an den LSA-geregelten Knotenpunkten erarbeitet.
- **Rathausstraße**
 - Sielstraße bis Buntenskamp

- Durchgehende Einführung von Tempo 30 km/h
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und Verstetigung des Verkehrsflusses durch bereichsweise Kreisverkehr (Minikreisel)
- **Buntenskamp**
 - zwischen Trift und Rathausstraße
 - Anlage einer Fahrradstraße
- **Trift**
 - zwischen Schüttberg und B5
 - Anlage einer Fahrradstraße
 - Optimierung der Querung der B5 für Radfahrer auf Höhe Trift
- **Ortsumgehung Geesthacht**
 - Nordumgehung zur Entlastung der Ortsdurchfahrten
 - Planfeststellungsverfahren durch den LBV-SH hat im Sommer 2018 begonnen

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Im mittel- bis langfristigen Zeithorizont werden Maßnahmen in Verbindung mit der Neuordnung des Straßennetzes gesehen, wie der Neubau der Ortsumgehung und einer innerstädtischer Nord-Süd-Verbindung. Um diesbezüglich Klarheit zu erhalten, ist die Weiterführung des Prozesses durch Abstimmung und Erörterung des Verkehrskonzeptes, in welchem verschiedenen Varianten bewertet werden, zwingend frühzeitig erforderlich. Insbesondere Maßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrten der B5 und der B404 wie Maßnahmen zur Verkehrsdämpfung und ggf. Änderung der Straßenquerschnitte, sind für den Zeitraum nach Bau der Ortsumgehung anzuvisieren.

Im Rahmen der Bauleitplanung befasst sich die Stadt Geesthacht laufend mit dem Thema Lärm. Die Zuordnung bestimmter Nutzungen erfolgt auch immer unter Gesichtspunkten des Lärmschutzes.

Die Stadt Geesthacht setzt auch im Zusammenhang mit dem Klimaschutzkonzept und dem Radverkehrskonzept aus dem VEP auf den Umstieg vom Auto auf ÖPNV und Fahrrad und fördert diese. Dies hat auch lärmindernde Wirkungen.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz (Erläuterung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Als ruhige Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, sollen ausgewiesen werden:

- Große Teile der Innenstadt, in dem maximal ein Mittelungspegel von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts als Zielwerte gelten sollen
- Sowie stadtnahe Erholungsgebiete im Norden und das Elbufer

Die genaue räumliche Festlegung wird in einem Abstimmungsprozess mit den beteiligten Fachdiensten bis zur erneuten Überprüfung des LAP ermittelt und festgesetzt. Dadurch erhalten diese Gebiete eine Abwägungsrelevanz bei weiteren Planungen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (durch die vorgesehenen Maßnahmen)

Lärmindex	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten	Anzahl der Belasteten	Ent-/Belastung
DEN		gem. Lärmkartierung	nach Durchführung der Maßnahmen lt. LAP	
	über 55 bis 60	390	290	-100
	über 60 bis 65	250	330	+80
	über 65 bis 70	360	340	-20
	über 70 bis 75	330	80	-250
	über 75	0	0	0
NIGHT				
	über 50 bis 55	240	320	+80
	über 55 bis 60	350	270	-80
	über 60 bis 65	370	110	-260
	über 65 bis 70	30	10	-20
	über 70	0	0	0

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans

4.1 Bekanntmachung der Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Möglichkeit der Mitwirkung der Öffentlichkeit

am 28.09.2018

4.2 Auslegung des Entwurfes der Dokumentation der Überprüfung des LAP zur Mitwirkung mit Möglichkeit zur Stellungnahme

vom 09.10. bis 14.11.2018

4.3 Formen der öffentlichen Mitwirkung Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit

am 10.12.2018 und 12.02.2019
Ausschuss für Stadt- und Verkehrsplanung

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit wurden in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Es wurden Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung dieser Aspekte ausgesprochen. So wurde z.B. das Land im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur geplanten Ortsumgehung aufgefordert, weitergehende Maßnahmen zum Lärmschutz vorzusehen.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans 6.000 €

**5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen
(geschätzte Gesamtsumme) €**

**5.3 Kosten/Nutzenanalyse
(ggf. auch verbale Beschreibung, falls Kosten nicht bezifferbar sind)**

6 Evaluierung des Aktionsplans

(Festlegungen zur Überprüfung der Durchführung und der Ergebnisse dieses 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 bei der Aufstellung des Aktionsplans und der Umsetzung von Maßnahmen sowie die erzielten Ergebnisse werden möglichst konkret ermittelt und bewertet. Dazu ist geplant, das unter www.laerm.schleswig-holstein.de veröffentlichte Schema (Formular Überprüfung Aktionsplan) zu verwenden.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch der Gemeindevertretung/ Stadtvertretung beschlossen

am: 22.02.2019

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

(der Lärmaktionsplan tritt am Tage nach seiner Bekanntmachung in Kraft)

im März 2019 durch Veröffentlichung der Niederschrift mit dem gefassten Beschluss auf der Internetseite der Stadt Geesthacht

Link zum Aktionsplan im Internet

www.laerm.schleswig-holstein.de
www.geesthacht.de

Unterschrift

Anette Platz, Geesthacht, 24.04.2019, FD Umwelt

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 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 Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ³		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{4,5}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁶		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁷	
	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)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	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 §2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) zu beachten.

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁴ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBfI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

⁵ Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

⁶ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁷ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBfI Nr. 26/1998 S. 503)