

Datum 24.06.2024	Aktenzeichen: III / 21 / 56100 (BImSchG)	Verfasser: Gerlach
Verw.-Vorl.-Nr.: WISCH/BV/0073/2024		Seite: -1-

AMT PROBSTEI

für die GEMEINDE WISCH

Vorlage an	am	Sitzungsvorlage
Gemeindevertretung		öffentlich

<p>Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:</p> <p style="text-align: center;">Lärminderungsplan nach dem Sechsten Teil des Bundesimmissionschutzgesetzes (Abwägung und Beschluss)</p>

Sachverhalt:

Vorbemerkung

Der Inhalt dieser Verwaltungsvorlage dient der Begründung des Lärmaktionsplanes und ist dessen Bestandteil.

1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005 (Bundesgesetzblatt I, Seite 1794, Jahrgang 2005) wurde der Sechste Teil „Lärminderungsplanung“ in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) aufgenommen. Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002).

Auf der Grundlage der sich daraus ergebenden rechtlichen Verpflichtungen hatte auch die Gemeinde Wisch nach Beschluss durch die Gemeindevertretung am 16.04.2013 einen Lärmaktionsplan aufgestellt.

Die Lärmaktionspläne werden gemäß § 47 d Absatz 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Nach § 47 a BImSchG gilt der Sechste Teil für den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind. Er gilt nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten inner-

halb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Die Regelungen in den §§ 47 a bis 47 f BImSchG stellen die Voraussetzungen für das Erstellen von Lärmkarten und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen dar. Diese Vorschriften dienen der Verminderung der Lärmauswirkungen in der Bundesrepublik Deutschland. Ergänzt werden die Vorschriften durch die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und die 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung).

Nach § 47 e Absatz 1 BImSchG obliegt der Vollzug der vorstehend genannten Vorschriften grundsätzlich den Gemeinden als „zuständigen Behörden“.

Um diesen Vollzug zu ermöglichen, wurden durch das Landesamt für Umwelt des Landes Schleswig-Holstein (LfU) auf der Grundlage des § 47 c Absatz 1 Satz 2 BImSchG zunächst einmal die sogenannten Lärmkarten erstellt (vergleiche Nummer 2).

2. Ergebnisse der Lärmkartierung (Anlass der Planung)

Die Lärmkartierungen sowie weitergehende Informationen (beispielsweise die geschätzte Zahl der belasteten Menschen und eine Analyse gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen) für die Gemeinde können der Anlage entnommen oder online unter der Web-Adresse

<https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaerm/index.html?lang=de#/>

abgerufen werden. Die Lärmkarte kann online komfortabel betrachtet werden, indem die betreffende Gemeinde in der initialen Ansicht im linken oberen Suchfenster eingetragen und ausgewählt wird. Darüber hinaus steht im rechten unteren Bereich eine Schaltfläche „Werkzeuge“ zur Verfügung, mit dessen Hilfe die weitergehenden Informationen abgerufen werden können.

3. Erforderlichkeit der Aufstellung von Lärmaktionsplänen bzw. deren Überprüfung

In einem ersten Schritt wurden durch das LfU auf der Grundlage des § 47 c Absatz 1 Satz 2 BImSchG die sogenannten Lärmkarten erstellt. Diese zeigen durch Farbunterschiede, welche Gebiete der Region **rechnerisch** (vergleiche § 5 der 34. BImSchV) von Lärmimmissionen betroffen sind und in welchem Ausmaß dies der Fall ist.

In den Karten wird der **berechnete** Umgebungslärm dargestellt, der für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken durch das LfU festgestellt wurde.

Unter Umgebungslärm sind nach der Legaldefinition des § 47 b Nummer 1 BImSchG belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht, zu verstehen.

Die vom LfU erstellten Lärmkarten zeigen für die Gemeinden

- Barsbek
- Lutterbek
- Probsteierhagen und
- Wisch

rechnerisch ermittelten Umgebungslärm, der grundsätzlich zur Aufstellung bzw. Überprüfung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet.

Die Gemeinden („zuständige Behörden“ im Sinne des § 47 e Absatz 1 BImSchG) haben gemäß § 47 d Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Absatz 5 BImSchG **bis zum 18.07.2024** Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Ballungsräume sowie für **Hauptverkehrsstraßen** und Haupteisenbahnstrecken geregelt werden.

Ausgangspunkt für den in den Lärmkarten verzeichneten Umgebungslärm ist jeweils eine Hauptverkehrsstraße.

Eine Hauptverkehrsstraße ist nach § 47 b Nummer 3 BImSchG eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Dies entspricht einem Verkehrsaufkommen von rund 343 Kraftfahrzeugen pro Stunde.

Nach den Feststellungen des LfU handelt es sich hier konkret um die **Bundesstraße 502**, die als Bundesfernstraße im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 2 FStrG durch das Gebiet der von der Lärmkartierung betroffenen Gemeinden verläuft.

Eine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ergibt sich nach Maßgabe des § 47 d Absatz 1 Satz 2 BImSchG unter anderem dann, wenn **mögliche** Lärmprobleme und Lärmauswirkungen festgestellt werden können, die durch Umgebungslärm einer Hauptverkehrsstraße verursacht werden.

4. Allgemeine Ziele und Zweck der Planung

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die nach Maßgabe des § 47 b Satz 1 Nummer 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden.

Ziel der Lärmaktionspläne ist es daher, schädlichen Auswirkungen durch Umgebungslärm vorzubeugen. Dies schließt ein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Lärmaktionsplanung ist eine integrierte Planung. In einer wechselseitigen Verzahnung mit der Bauleitplanung, der Verkehrsentwicklungsplanung und anderen gemeindlichen Planungen wie der Stadtentwicklungsplanung soll die Lärmaktionsplanung die Lärmvermeidung und Lärminderung koordinieren und stärken. Auch überörtliche Planungen bis hin zur Raumordnungsplanung und Landschaftsplanung auf Landesebene sollen zur Nutzung von Synergieeffekten und zur Vermeidung von Zielkonflikten einbezogen werden.

5. Ablauf des Verfahrens zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans

Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist nicht gesetzlich geregelt. Um den Anforderungen des § 47 d Absatz 3 BImSchG zu genügen, wird es jedoch zweckmäßigerweise in verschiedene Phasen unterteilt und lässt sich in Anlehnung an Verfahren, mit denen Bauleitpläne entwickelt werden, schematisch wie folgt zusammenfassen:

Phase 1 – frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung anderer Behörden sowie der sonstigen Träger öffentlicher Belange (analog zu § 3 Absatz 1 BauGB und § 4 Absatz 1 BauGB)

Diese frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung anderer Behörden sowie der sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Phase 1 wurde in der Zeit vom 01.01.2023 bis zum 30.11.2023 durchgeführt und gestaltete sich wie folgt:

- Veröffentlichung einer kurzen und prägnanten Aufforderung zur Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung in der Ausgabe vom 27.10.2023 der Zeitung „Probsteier Herold“ sowie auf der Website der Amtsverwaltung Probstei (Anstoßwirkung)
- Innerhalb dieser Aufforderung zur Mitwirkung wurde auf den Inhalt der Website des Amtes Probstei verwiesen, auf welcher die weitergehenden Informationen bereitgehalten wurden
- Die Ausübung der Beteiligungsrechte erfolgte im elektronischen Verfahren per E-Mail
- Frühzeitige Beteiligung anderer Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, deren Planungen und Entscheidungen Auswirkungen auf die identifizierten Lärmemissionen haben können (insbesondere der Landesbetrieb Verkehr und Straßenbau sowie die Straßenverkehrsbehörde), per Serien-E-Mail vom 25.10.2023

Erstellung eines Entwurfes, Offenlegung des Entwurfs

Unter Berücksichtigung der in der Phase 1 eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen wurde der Entwurf eines Lärmaktionsplanes gefertigt.

- Fertigung eines Entwurfes für einen Lärmaktionsplan unter Einbeziehung der Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Beteiligung anderer Behörden auf der Basis des Modells, welches vom Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt wurde.
- Erstellung einer Abwägungsmatrix, um darüber zu entscheiden, ob und in welchem Umfang Anregungen und Stellungnahmen in den Entwurf einfließen sollen
- Beschluss des zuständigen gemeindlichen Organs (Gemeindevertretung) über die Bestimmung zur Offenlegung des Entwurfes

Der jeweilige Entwurf wurde wie folgt zur Offenlegung bestimmt:

Gemeinde	Sitzung der Gemeindevertretung	vom
Barsbek	BARSB/GV/01/2024	01.02.2024
Lutterbek	LUTTE/GV/01/2024	27.03.2024
Probsteierhagen	PROBS/GV/01/2024	29.02.2024
Wisch	WISCH/GV/01/2024	25.03.2024

Phase 2 – öffentliche Auslegung des Entwurfs und Einholung von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (analog zu § 3 Absatz 2 BauGB und § 4 Absatz 2 BauGB)

Der nach Abschluss der Phase 1 gefertigte Entwurf wurde nach Beschlussfassung der Gemeindevertretung offengelegt, um auch hierzu Anregungen und Stellungnahmen zu erhalten. Die Offenlegung wurde in der Zeit vom 15.05.2024 bis 14.06.2024 durchgeführt. Der Verfahrensschritt für die Phase 2 lief wie folgt ab:

- Ortsübliche Bekanntmachung über die Online-Auslegung des Entwurfs in der Ausgabe

vom 07.05.2024 der Zeitung „Probsteier Herold“ sowie auf der Website der Amtsverwaltung

- Formelle Beteiligung der Träger öffentlicher Belange per Serien-E-Mail vom 02.05.2024
- Erneute Gelegenheit zur Mitwirkung durch die Öffentlichkeit und Einbringung von Stellungnahmen durch die Träger öffentlicher Belange
- Auswertung der Ergebnisse der Mitwirkung und Stellungnahmen und Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung im Rahmen einer Abwägung

Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan

Unter Berücksichtigung der in der Phase 2 eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen wurde der Entwurf eines Lärmaktionsplanes gefertigt, der nun zur abschließenden Entscheidung vorgelegt wird.

- Fertigung des gegebenenfalls noch anzupassenden finalen Entwurfes unter Berücksichtigung der Abwägung
- Beschlussfassung des gemeindlichen Organs (Gemeindevertretung)

6. Vorschläge zur Lärminderung

Im Rahmen des Verfahrens konnten die Phasen 1 und 2 abgeschlossen werden, so dass nun endgültig über den LAP entschieden werden kann, was nur noch einer finalen Abwägung und Beschlussfassung bedarf.

Die interessierte Öffentlichkeit war dazu aufgerufen, konkrete Vorschläge zu unterbreiten, die zu einer Verminderung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen führen können, die durch das LfU im Rahmen der Kartierung identifiziert wurden und ihre Ursache in der **Bundesstraße B 502** haben, welche die betroffenen Gemeinden durchquert.

Wer sich mit Vorschlägen in das Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren einbringen wollte, um die schädlichen Auswirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden oder zu verringern, erhielt die dafür notwendigen Informationen auf der Website des Amtes Probstei.

Behörden bzw. sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Lärmaktionsplanung berührt werden kann, waren ebenso dazu aufgerufen, konkrete Vorschläge zu unterbreiten, die zu einer Verminderung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen führen können, die durch das LfU im Rahmen der Kartierung identifiziert wurden und zu vorgeschlagenen Maßnahmen Stellung zu nehmen.

7. Zeitraum der Beteiligung

Die Öffentlichkeit sowie die Behörden bzw. sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Lärmaktionsplanung berührt werden kann, hatten während der Phase 1 die Möglichkeit, im Zeitraum

vom 01.11.2023 bis zum 30.11.2023

konkrete Vorschläge zu unterbreiten, die zu einer Verminderung oder Vermeidung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen führen können.

Die Öffentlichkeit sowie die Behörden bzw. sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Lärmaktionsplanung berührt werden kann, hatten während der Phase 2 die Möglichkeit, im Zeitraum

vom 15.05.2024 bis zum 14.06.2024

konkrete Vorschläge zu unterbreiten, die zu einer Verminderung oder Vermeidung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen führen können bzw. zu den im Entwurf enthaltenen Maßnahmen konkret Stellung zu beziehen.

8. Allgemeine Einschätzung zu den Handlungsmöglichkeiten der Gemeinden

Im Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens wurden durch die Amtsverwaltung für die betroffenen Gemeinden keine Möglichkeiten gesehen, durch eigene Maßnahmen signifikant zu einer Lärminderung beitragen zu können, so dass solche im Entwurf für die Phase 1 nicht bzw. nur in einem sehr geringen Umfang vorgesehen wurden. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der identifizierte und vom LfU kartierte Umgebungslärm von einer Bundesfernstraße, konkret der B 502, ausgeht, stehen der jeweiligen Gemeinde nach Bewertung der Amtsverwaltung keine eigenen Mittel zur Verfügung, um selbst zu einer Reduzierung des von der B 502 verursachten Umgebungslärms beitragen zu können. Daher war davon auszugehen, dass der Lärmaktionsplan die bestehende Situation lediglich wird beschreiben und nur kleinere Maßnahmen vorgesehen werden können.

Diese Einschätzung hat sich während des Verfahrens für die Phase 2 vollständig bestätigt. Hintergrund hierfür ist die Rechtslage, welche dem Lärmaktionsplan keinerlei Durchschlagskraft gegenüber anderen Behörden zumisst.

Denn zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47 d Absatz 6 BImSchG auf § 47 Absatz 6 BImSchG. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes „sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen“.

Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“.

§ 47 d Absatz 6 BImSchG enthält also **keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen**, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (beispielsweise §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Absatz 1 Nummer 3 StVO, § 75 Absatz 2 Satz 3 VwVfG bzw. § 142 Absatz 2 Satz 3 LVwG).

Maßnahmen können daher nur umgesetzt werden, **wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden**. Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47 d Absatz 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt.

Grundsätzlich hat die den Lärmaktionsplan aufstellende Behörde daher den Konsens mit den Fachbehörden herzustellen, wenn verbindlich umzusetzende Maßnahmen in den Aktionsplan aufgenommen werden sollen. Die verfahrensrechtliche Zuständigkeit der Gemeinden für die Erstellung eines Lärmaktionsplans verdrängt also nicht die Entscheidungskompetenzen der Fachbehörden für die Recht- und Zweckmäßigkeit der von den Fachbehörden zu vollziehenden Normen. Nur wenn für die Aufnahme von konkreten Maßnahmen das Einvernehmen mit der Fachbehörde erreicht wurde, entfaltet der Lärmaktionsplan dort seine Bindungswirkung.

Im Klartext bedeutet dies, dass insbesondere für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

(beispielsweise die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung oder einer Durchfahrtsbeschränkung) sowie für straßenrechtliche Maßnahmen (beispielsweise die Verwendung einer anderen Art des Asphalts oder die Herstellung von Lärmschutzwällen) **immer die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde bzw. der Straßenbaubehörde erforderlich ist**, um eine derartige Maßnahme mit Bindungswirkung für diese in den Lärmaktionsplan aufnehmen zu können.

Erwartungsgemäß konnte eine solche Zustimmung im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes nicht erreicht werden, wofür im Wesentlichen zeitliche Gründe bzw. unzureichende Daten verantwortlich sein sollen. Gleichwohl sollen derartige Maßnahmen im Lärmaktionsplan verbleiben, um Potenziale zur Begründung im Rahmen von gegebenenfalls noch zu führenden Verwaltungsverfahren außerhalb des Lärmaktionsplanes zu sichern. Denn soweit bspw. die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung oder zur Vornahme von baulichen Veränderungen erfüllt sind, wird das in den einschlägigen straßenverkehrs- und straßenbaurechtlichen Vorschriften eingeräumte Ermessen durch § 47 d Absatz 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt, so dass sich die Erfolgsaussichten hierfür erhöhen.

9. Auswertung der Beteiligung aus der Phase 1

Die Anregungen und Vorschläge der Öffentlichkeit einerseits sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurden tabellarisch erfasst. Auf die beigefügte Anlage zum ursprünglichen Entwurf für die Phase 1 wird insoweit verwiesen. Zur Straffung und zur Vereinheitlichung der Verfahren, welche für die Gemeinden Barsbek, Lutterbek, Probsteierhagen und Wisch gleichermaßen durchzuführen waren, wurden die Anregungen und Vorschläge der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange **gemeindeübergreifend** mit fortlaufenden Nummern versehen. Daher ist es möglich, dass innerhalb der Tabelle für die Abwägung die Nummern der Anregungen und Vorschläge Lücken aufweisen. Dies ist lediglich dem Umstand geschuldet, dass die jeweils fehlende Nummer für den Lärmaktionsplan einer anderen Gemeinde bestimmt ist.

10. Abwägung der Anregungen im Rahmen der Phase 1

Insbesondere unter Berücksichtigung der sich aus der Nummer 8 ergebenden Beschränkungen wurde für jede einzelne Anregung bzw. Stellungnahme ein Vorschlag für deren Abwägung formuliert. Dies war erforderlich, um entscheiden zu können, ob diese Berücksichtigung im Entwurf des Lärmaktionsplans finden soll, der anschließend zur Offenlegung bestimmt wurde. Hierbei war insbesondere zu bewerten, ob die Vorschläge rechtlich und vor allem tatsächlich geeignet waren, um signifikant zu einer Minderung von Umgebungslärm beizutragen, der innerhalb der Lärmkarten nachgewiesen wurde und seine Ursache in der B 502 hat.

Das Ergebnis der jeweiligen Abwägung findet sich in der als Anlage zum ursprünglichen Entwurf für die Phase 1 beigefügten Synopse wieder. Hierbei handelte es sich um Vorschläge der Amtsverwaltung, welche die Gemeinde im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens auch anders hätte bewerten können, wovon jedoch kein Gebrauch gemacht wurde. Die Abwägung wurde insbesondere danach vorgenommen, ob sich der Vorschlag im Rahmen der rechtlichen Zulässigkeit bewegte (vergleiche hierzu die Ausführungen unter der Nummer 8). Sofern eine rechtliche Zulässigkeit bejaht werden konnte, wurden die Maßstäbe für die Abwägung angewendet, die unter der Nummer 13 benannt sind.

Zum Schutz der Identität von Privatpersonen, die Anregungen und Vorschläge vorgetragen haben, wurden deren Namen in der Synopse nicht genannt.

11. Auswertung der Beteiligung aus der Phase 2

Die Anregungen und Vorschläge der Öffentlichkeit einerseits sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurden erneut tabellarisch erfasst. Auf die beigefügte Anlage wird insoweit verwiesen. Im Übrigen gelten die Ausführungen unter der Nummer 9 entsprechend.

12. Abwägung der Anregungen im Rahmen der Phase 2

Insbesondere unter Berücksichtigung der sich aus der Nummer 8 ergebenden Beschränkungen wurde für jede einzelne Anregung bzw. Stellungnahme ein Vorschlag für deren Abwägung formuliert. Dies war erforderlich, um entscheiden zu können, ob diese Berücksichtigung in der Endfassung des Lärmaktionsplans finden soll. Hierbei war insbesondere zu bewerten, ob die Vorschläge rechtlich und vor allem tatsächlich geeignet waren, um signifikant zu einer Minderung von Umgebungslärm beizutragen, der innerhalb der Lärmkarten nachgewiesen wurde und seine Ursache in der B 502 hat.

Das Ergebnis der jeweiligen Abwägung findet sich in der als Anlage beigefügten Synopse wieder. Hierbei handelt es sich ebenfalls um Vorschläge der Amtsverwaltung, welche die Gemeinde im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens auch anders bewerten könnte. Die Abwägung wurde insbesondere danach vorgenommen, ob sich der Vorschlag im Rahmen der rechtlichen Zulässigkeit bewegte (vergleiche hierzu die Ausführungen unter der Nummer 8). Sofern eine rechtliche Zulässigkeit bejaht werden konnte, wurden die Maßstäbe für die Abwägung angewendet, die unter der Nummer 13 benannt sind.

Im Rahmen der Phase 2 haben Privatpersonen keine Anregungen und Vorschläge vorgetragen.

13. Maßstäbe für die Abwägung

Ziel des Lärmaktionsplanes sollte es sein, die Gesamtlärmbelastung zu verringern. Die Festlegung von Maßnahmen sowie die Entscheidung über deren Reihenfolge, Ausmaß und zeitlicher Ablauf liegen im Ermessen der Gemeinde. Dabei können folgende Parameter die Entscheidung mitbestimmen:

- a) Ausmaß der Pegelüberschreitung
- b) Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen
- c) Gesamtlärmbelastung
- d) technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand

14. Betroffenheit bzw. fehlende Betroffenheit

Wie vorstehend dargestellt wurde, ergibt sich eine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes nach Maßgabe des § 47 d Absatz 1 Satz 2 BImSchG unter anderem dann, wenn **mögliche** Lärmprobleme und Lärmauswirkungen festgestellt werden können, die durch Umgebungslärm einer Hauptverkehrsstraße verursacht werden, ohne jedoch den Regelungsbereich des Lärmaktionsplans auf Umgebungslärm der Hauptverkehrsstraße zu beschränken.

In den vorangegangenen Verfahren vertraten die Gemeinden und die Amtsverwaltung den Standpunkt, dass auf der Grundlage des Zwecks des Gesetzes zu ermitteln ist, ob eine derartige Feststellung überhaupt getroffen werden kann. Hierzu war es nach Ansicht der Gemeinden und der Amtsverwaltung erforderlich, dass auch tatsächlich eine beachtliche Anzahl von

Menschen vom Umgebungslärm betroffen ist, der überdies durch eine Hauptverkehrsstraße verursacht sein musste.

Dem ist der Europäische Gerichtshof mit einer Entscheidung zum Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedstaat Portugal vom 31.03.2022 (Rechtssache C-687/20, Europäische Kommission / Portugal) entgegengetreten. Nach dieser Entscheidung sind für alle Bereiche Lärmaktionspläne aufzustellen, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind und unabhängig davon, **ob es in den Bereichen überhaupt Lärmbetroffenheiten (beispielsweise betroffene Bevölkerung) gibt**. Ein Ermessensspielraum besteht insoweit nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Frage, ob die Aufstellung des Lärmaktionsplans überhaupt erfolgen soll.

15. Qualifizierung als Umgebungslärm

Ab wann Umgebungslärm tatsächlich ein Lärmproblem darstellt, ist in der Bundesrepublik Deutschland nicht gesetzlich geregelt. Gesetzliche Grenzwerte, bei deren Überschreiten ein Lärmaktionsplan zur Bekämpfung von Umgebungslärm aufgestellt werden muss, sehen weder die Richtlinie 2002/49/EG noch das BImSchG vor.

Da die Bundesregierung bisher keinen Gebrauch von der Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung im § 47 f BImSchG gemacht hat, mit der insbesondere gesetzliche Grenzwerte definiert werden könnten, ist ein alternativer Maßstab heranzuziehen. Ob Umgebungslärm als Problem anzusehen ist, ist nach Maßgabe des Anhangs III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der bestehenden technischen Vorschriften zum Verkehrslärm zu beurteilen. Bei der LAI handelt es sich um die „Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz“. Die LAI-Hinweise sollen die zuständigen Behörden bei der Lärmaktionsplanung unterstützen. Als geeignete technische Vorschriften werden im hier zu beurteilenden Zusammenhang insbesondere die

- 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung)
- Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)
- Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)

angesehen, wobei zu konstatieren ist, dass die 16. BImSchV als Rechtsnorm auch die Verwaltung und die Gerichte binden, wohingegen es sich bei den beiden genannten Richtlinien nur um Verwaltungsvorschriften handelt.

Verwaltungsvorschriften binden jedoch nur die zuständigen Verwaltungsbehörden im Rahmen ihrer jeweiligen sachlichen Zuständigkeit – namentlich also die Straßenverkehrs- und die Straßenbaubehörden – im Sinne der Gleichbehandlung von Sachverhalten ohne jegliche Außenwirkung. Weder die Verwaltungsgerichte noch die Gemeinden als „zuständige Behörden“ im Sinne des § 47 e Absatz 1 BImSchG müssen sich an diesen festhalten lassen.

In diesem Zusammenhang ist auf ein Urteil des Verwaltungsgerichts Würzburg vom 06.11.2018 hinzuweisen (W 4 K 18.540). Dieses hatte entschieden, dass die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen des Lärmschutzes für bestehende Straßen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 StVO besteht, nicht durch auf Rechtsetzung beruhende Grenzwerte festgelegt ist; **die nicht unmittelbar anwendbaren Immissionsgrenzwerte des § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV können aber als Orientierungspunkte für**

die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden. Es stellt einen Ermessensausfall zur Frage verkehrsbeschränkender Maßnahmen dar, wenn die Behörde das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 StVO allein deshalb verneint, weil die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht überschritten seien, und den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung dagegen keinerlei Relevanz zumisst.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht und auch geboten, im Wesentlichen auf die 16. BImSchV abzustellen.

Lärmprobleme werden in Abhängigkeit vom betroffenen Bereich danach spätestens ab einem Wert von 60 dB(A) tagsüber (sogenannter L_{DEN}) und 50 dB(A) nachts (sogenannter L_{Night}) angenommen. Diese beiden Werte sind nach den Vorgaben der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) zu ermitteln, die das genaue Berechnungsverfahren festlegt.

Gemessen werden Schallereignisse mit Schallpegelmessern. Für die Einordnung und Bewertung von Schall als Lärm gibt es mehrere Möglichkeiten. Durchgesetzt hat sich in Deutschland als Maßeinheit das dB(A) für den Schalldruckpegel, wobei versucht wird, mittels technischer Einrichtungen die Empfindlichkeit des menschlichen Ohres bei bestimmten Tonhöhen zum Beispiel zwischen 1 und 2 kHz zu berücksichtigen. Neben dem Schalldruckpegel sind die Dauer des Geräuschs, die Tageszeit, die Frequenzzusammensetzung und die Häufigkeit zu berücksichtigen.

Die geltende Rechtslage sieht nach Maßgabe des § 4 Absatz 4 Nummer 1 der 34. BImSchV eine Kartierungspflicht für folgende Lärmwerte vor:

- a) bei einem Tageswert ab 55 dB(A) und
- b) bei einem Nachtwert ab 50 dB(A).

Sollten diese Werte erreicht oder überschritten werden, müssen die davon betroffenen Gebiete in der Lärmkarte farblich gekennzeichnet werden (vergleiche Anlage).

Daraus kann gefolgert werden, dass der Verordnungsgeber bereits ab einem Wert von 50 dB(A) – dies entspricht in etwa dem Wert einer normalen Unterhaltung – von Lärm ausgeht.

Dieser Wert kann nach Auffassung der Gemeinde und der Amtsverwaltung aber nicht als bindend angesehen werden, da der Gesetzgeber im § 47 f BImSchG eine Verordnungsermächtigung zu Gunsten der Bundesregierung vorgesehen hat, um entsprechende Grenzwerte definieren zu können, von der sie bislang jedoch keinen Gebrauch gemacht hat.

In § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte zwischen 57 dB(A) und 69 dB(A) am Tag sowie 47 dB(A) und 59 dB(A) in der Nacht festgelegt. Die Vorschrift differenziert dabei stark nach baulichen Nutzungen in der Nachbarschaft der Straße, wobei zu berücksichtigen ist, dass die jeweils niedrigsten Werte der Umgebung von Krankenhäusern und Schulen vorbehalten sind.

Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass ein Wert von **60 dB(A) tagsüber** und ein Wert von **50 dB(A) nachts** in Abhängigkeit von der Art des betroffenen Gebiets regelmäßig Handlungsbedarf zur Lärmverhinderung auslöst (vergleiche nachfolgende Tabelle).

Anwendungsbereich	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV	Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) nach der 16. BImSchV
Nutzung	Tag in dB(A) Nacht in dB(A)	Tag in dB(A) Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen	70 60	57 47
reine (WR) und allgemeine (WA) Wohngebiete	70 60	59 49
Dorf-, Kern- und Mischgebiete	72 62	64 54
urbane Gebiete	-	64 54
Gewerbegebiete	75 65	69 59

16. Hinweise zum finalen Entwurf des Lärmaktionsplans nach Abschluss der Phase 2

Unter Berücksichtigung der vorstehend genannten Ausführungen wurden die Anregungen und Hinweise der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zusammengefasst und mit einem Vorschlag zur Abwägung versehen. Diese Abwägung bildet die Basis für den vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplans, der, gegebenenfalls nach einer noch vorzunehmenden Überarbeitung aufgrund der Beschlüsse der Gemeindevertretung, nun endgültig beschlossen werden kann.

Beschlussvorschlag:

Die Gemeindevertretung beschließt den Lärmaktionsplan in der vorliegenden [bzw. noch zu überarbeitenden] Fassung der Anlage zur Verwaltungsvorlage WISCH/BV/0073/2024. Die vorgelegten Abwägungsentscheidungen werden in der vorliegenden [bzw. noch zu überarbeitenden] Fassung gebilligt.

Anlagenverzeichnis:

- Entwurf des Lärmaktionsplans (einschließlich Belastungsstatistik, Lärmkarte Tag, Lärmkarte Nacht sowie der Aufstellung der beteiligten Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange)
- Abwägungsmatrix für die Hinweise und Vorschläge aus der Phase 2 der Beteiligung

Im Auftrage:

Gerlach
Amt III

Gesehen:

Körber
Amtdirektor

Abwägungssynopse für den Lärmaktionsplan der Gemeinde Wisch (Phase 2)

Nummer	Ge- meinde	Einrei- chungsda- tum	Name (Zeile 1)	Vorname (Zeile 2)	Träger öffentli- cher Belange?	Stellungnahme bzw. Vorschlag	Abwägungsvorschlag
4	Wisch	07.05.2024	Landesbetrieb Stra- ßenbau und	Verkehr Schleswig- Holstein	ja	<p>Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Wisch.</p> <p>Die obere Verkehrsbehörde weist jedoch darauf hin, dass auch anlässlich der aktuell aufzustellenden Lärmaktionspläne weiterhin unverändert die einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu beachten sind. Dies betrifft insbesondere den § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (und hier speziell den Absatz 9) sowie den dabei anzuwendenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen.</p> <p>Unter Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 StVO kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung nur dort in Betracht, wo der Verkehrslärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss.</p> <p>Zur Orientierung ziehen die Straßenverkehrsbehörden regelmäßig die Verkehrslärmschutzverordnung sowie die Lärmschutz-Richtlinie StV heran.</p> <p>Maßnahmen kommen insbesondere dann in Betracht, wenn die in Ziffer 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte überschritten werden.</p> <p>Bei Vorliegen einer unzumutbaren Lärmbelastung der Wohn-/Bevölkerung durch Lärm ist zusätzlich zu prüfen, ob die vorgesehene Maßnahme geeignet ist eine effektive (d.h. subjektiv wahrnehmbare) Pegelminderung nach Ziffer 4.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV zu bewirken. Die Maßnahme muss unter Berücksichtigung weiterer geeigneter Maßnahmen überdies das mildeste Mittel darstellen. Schlussendlich hat eine Interessensabwägung zu erfolgen, die neben den Interessen der Verkehrsteilnehmer sowie anderer Anwohner von Straßen, auf denen sich der Verkehr in Folge der Maßnahme verlagern könnte, insbesondere auch die besondere Funktion der betroffenen Straße und das quantitative Ausmaß der Anzahl der Lärmbetroffenen zu berücksichtigen.</p> <p>Die verkehrlichen, wirtschaftlichen und personenbezogenen Auswirkungen eventueller Maßnahmen sind umfassend und objektiv zu bewerten. Für die straßenverkehrsrechtliche Bewertung jeder Einzelmaßnahme sind daher folgende Angaben zwingend erforderlich:</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Vorbringen erschöpft sich im Wesentlichen auf fachaufsichtsrechtliche Argumente, die (nur) gegenüber der Straßenverkehrsbehörde zur Anwendung gelangen.

Nummer	Ge- meinde	Einrei- chungsda- tum	Name (Zeile 1)	Vorname (Zeile 2)	Träger öffentli- cher Belange?	Stellungnahme bzw. Vorschlag	Abwägungsvorschlag
						<p>1. errechneter Mittelungspegel tagsüber nachts (Berechnung nach den RLS-90)</p> <p>2. rechnerisch erreichbare Pegelminderung tagsüber nachts - durch ein evtl. vorgesehene Verkehrsverbot bzw. durch eine evtl. vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung, wobei in jedem Fall zu unterscheiden ist zwischen einem Tempo-limit für alle Kraftfahrzeuge oder nur für Lkw (Zusatzzeichen 1048-12)</p> <p>3. Funktion der betreffenden Straße als integraler Bestandteil eines überörtlichen bzw. innerörtlichen Verkehrsnetzes</p> <p>4. Anzahl der Betroffenen</p> <p>5. Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit (auch im Hinblick auf unerwünschte Verlagerungseffekte), den Energieverbrauch von Fahrzeugen, die Versorgung der Bevölkerung sowie die Freizügigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung des grundsätzlich garantierten Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen.</p> <p>Die unter Punkt 3. 2 lfd. Nr. 1 aufgeführte Maßnahme zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Zuge der B502 ist nicht hinreichend konkretisiert. Die obere Straßenverkehrsbehörde weist darauf hin, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde an eine derartige Ausführung im Lärmaktionsplan nicht gebunden ist. Sofern die Gemeinde die Straßenverkehrsbehörde um Prüfung und Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes bittet, besteht unter diesen Voraussetzungen kein Anspruch auf besondere Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde bei der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde über die verkehrsrechtliche Maßnahme.</p>	

Nummer	Ge- meinde	Einrei- chungsda- tum	Name (Zeile 1)	Vorname (Zeile 2)	Träger öffentli- cher Belange?	Stellungnahme bzw. Vorschlag	Abwägungsvorschlag
8	Wisch	12.06.2024	Landesamt für Umwelt	des Landes Schleswig- Holstein	Ja	<p>Zu den Entwürfen der Lärmaktionspläne der Gemeinden Barsbek, Lutterbek, Probsteierhagen und Wisch des Amtes Probstei wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>3.3 - Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm“ sind obligatorischer Bestandteil von Lärmaktionsplänen, müssen also vorhanden sein. Man könnte dort zum Beispiel angeben, dass entsprechend § 1 Abs.6 BauGB bei der Bauleitplanung insbesondere auch die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Belange des Umweltschutzes und damit der Schutz vor Umgebungslärm berücksichtigt werden.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass bei Punkt 4.2 nicht vermerkt wurde, dass eine Auslegung durchgeführt wurde. Das MEKUN hat klargestellt, dass eine öffentliche Auslegung mit Gelegenheit zur Stellungnahme und – falls Stellungnahmen eingegangen sind – auch eine Abwägung notwendig sind.</p> <p>Regelungen zur Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans (Ziffer 6.1 und 6.2) sind gem. Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG obligatorisch. Da zu erwarten ist, dass im Rahmen der Berichterstattung an die EU-Kommission ein Fehlen solcher Regelung beanstandet wird, bedarf es hier einer Ergänzung. Möglich wäre z.B. ein Verweis auf das Formblatt zur Überprüfung von Lärmaktionsplänen des LfU.</p> <p>Unter Punkt 7.3 fehlt die URL zum Lärmaktionsplan im Internet. Da dieses Feld ein Pflichtfeld ist, möchten wir Sie bitten, diese Information vor Übermittlung des LAP noch zu ergänzen.</p> <p>Auf den Erlass des MEKUN vom 27.02.2024 Az.: V 365 - 162651/2024 wird hingewiesen, mit dem die Berichterstattung über das Geoportal Umgebungslärm verbindlich vorgegeben wurde. Es ist entscheidend, dass alle Pflichtfelder in der Berichts-Maske im Geoportal ausgefüllt sind. Fehlen einzelne Aussagen, kann der Bericht nicht an die EU-Kommission übermittelt werden und im Zweifel stellt sich die Frage, ob eine Ergänzung nicht sogar eine zweite Befassung in der Gemeindevertretung erfordert.</p>	<p>Der Vorschlag zur Nummer 3.3 wird zur Kenntnis genommen. Allerdings wird ihm nicht gefolgt. Die Aussage, dass eine langfristige Strategie obligatorischer Bestandteil eines Lärmaktionsplanes sei, kann anhand der gesetzlichen Bestimmungen nicht verifiziert werden. Zudem handelt es sich nicht um eine Strategie, im Rahmen der Bauleitplanung § 1 Absatz 6 BauGB zur Anwendung zu bringen.</p> <p>Der Hinweis zur Nummer 4.2 wird zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Entwurfs, zu dem Stellung genommen wurde, noch nicht auf die öffentliche Auslegung hingewiesen werden konnte, weil diese zum fraglichen Zeitpunkt noch lief.</p> <p>Der Hinweis zu den Nummern 6.1 und 6.2 wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis zur Nummer 7.3 wird zur Kenntnis genommen. Eine Ergänzung erfolgt am Ende des Verfahrens.</p> <p>Der allgemeine Hinweis zur Nutzung des Geoportals wird zur Kenntnis genommen.</p>
10	Wisch	18.06.2024	Kreis Plön	Straßenverkehrsbe- hörde	ja	<p>In vorbezeichneter Angelegenheit kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt und unter Bezugnahme auf die hier vorgelegten Entwurfsunterlagen keine abschließende Stellungnahme seitens der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Plön abgegeben werden.</p>	<p>Der Vortrag wird zur Kenntnis genommen. Auch wenn das für eine Verbindlichkeit der Maßnahme erforderliche Einvernehmen nach § 47 d Absatz 6 BImSchG nicht hergestellt werden konnte, wird gleichwohl an der Maßnahme festgehalten. Einerseits hätte für die Straßenverkehrsbehörde die Möglich-</p>

Nummer	Ge- meinde	Einrei- chungsda- tum	Name (Zeile 1)	Vorname (Zeile 2)	Träger öffentli- cher Belange?	Stellungnahme bzw. Vorschlag	Abwägungsvorschlag
						<p>Damit eine fundierte Ermessensabwägung durch die Straßenverkehrsbehörde vorgenommen werden kann, bedarf es zunächst einer konkreten lärmtechnischen Untersuchung, welche die genauen Werte der Lärmbelastung an den einzelnen in der Lärmkartierung des Landes aufgeführten und betroffenen Liegenschaften/Gebäuden an und im näheren Umfeld der B 502 abbildet.</p> <p>Ein Einvernehmen mit den Gemeinden Lutterbek und Wisch hinsichtlich der geplanten und in den Entwürfen unter Ziff. 3.2 lfd. Nr. 2 (Entwurf Lutterbek) sowie lfd. Nr. 1 (Entwurf Wisch) aufgeführten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärminderung kann daher zurzeit nicht hergestellt werden.</p>	<p>keit und auch die Notwendigkeit bestanden, aufgrund der errechneten Lärmbelastung eine entsprechende Untersuchung der tatsächlichen Lärmbelastung durch eine Lärmmessung durchzuführen. Andererseits kann ein Festhalten an der Maßnahme auch dazu genutzt werden, um in einem Verfahren, welches außerhalb der Aufstellung des Lärmaktionsplanes zu führen ist, diese durchzusetzen.</p>

Lärmaktionsplan gemäß § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) der Gemeinde Wisch

Inhalt

1. Allgemeine Angaben	3
2. Bewertung der Ist-Situation	4
3. Maßnahmenplanung	5
4. Mitwirkung der Öffentlichkeit	7
5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	9
6. Evaluierung des Aktionsplans	9
7. Inkrafttreten des Aktionsplans	9
Erläuterungen und Ausfüllhinweise.....	11
Anhang I: Maßnahmenart Straßenverkehr.....	14
Anhang II: Maßnahmenart Schienenverkehr	15

Weitere Bestandteile

1. Begründung des Lärmaktionsplans in Form einer Verwaltungsvorlage mit Angaben
 - a) zu den rechtlichen Rahmenbedingungen
 - b) zu den Ergebnissen der Lärmkartierung (Anlass der Planung)
 - c) zur Erforderlichkeit der Aufstellung von Lärmaktionsplänen bzw. deren Überprüfung
 - d) zu den allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung
 - e) zum Ablauf des Verfahrens zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes
 - f) zu den Vorschlägen zur Lärminderung
 - g) zum Zeitraum der Beteiligung (Phasen 1 und 2)
 - h) zur allgemeinen Einschätzung zu den Handlungsmöglichkeiten der Gemeinden
 - i) zur Auswertung der Beteiligung aus der Phase 1
 - j) zur Abwägung der Anregungen im Rahmen der Phase 1

- k) zur Auswertung der Beteiligung aus der Phase 2
 - l) zur Abwägung der Anregungen im Rahmen der Phase 2
 - m) zu den Maßstäben für die Abwägung
 - n) zur Betroffenheit bzw. fehlenden Betroffenheit
 - o) zur Qualifizierung als Umgebungslärm und
 - p) zu den Hinweisen zum finalen Entwurf des Lärmaktionsplans nach Abschluss der Phase 2.
2. Abwägungssynopse für den Lärmaktionsplan der Gemeinde (Phase 2)
 3. Belastetenstatistik
 4. Lärmkarte (24 Stunden-Pegel)
 5. Lärmkarte (Nacht) und
 6. Aufstellung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die zu einer Stellungnahme aufgefordert wurden.

Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

der Gemeinde Wisch

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Gemeinde:	Wisch
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	010575755088
Vollständiger Name der Behörde:	Gemeinde Wisch, c/o Amt Probstei
Straße:	Knüll
Hausnummer:	4
PLZ:	24217
Ort:	Schönberg
E-Mail (<i>freiwillige Angabe</i>):	stefan.gerlach@amt-probstei.de
Internet-Adresse (<i>freiwillige Angabe</i>):	www.amt-probstei.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird¹

pflichtige Angaben der Gemeinde:

— Geographische Lage der Gemeinde

Die Gemeinde Wisch liegt im Kreis Plön. Das Gemeindegebiet grenzt an die Nachbargemeinden Wendtorf, Barsbek, Krokau und Schönberg an. Die Gemeinde besteht aus dem Ortsteil Wisch und der Siedlung Heidkate. Die Gemeinde ist durch die am südlichen Rand der Ortslage Wisch verlaufende Bundesstraße 502 und die östliche Kreisstraße 33 an das Verkehrsnetz angeschlossen.

— Raumordnungsrechtliche Festlegungen im Landesentwicklungsplan (LEP)

Dem LEP sind für die Gemeinde Wisch die nachfolgenden Aussagen zu entnehmen:

Gemäß LEP liegt die Gemeinde Wisch im Ordnungsraum in Bezug auf die Landeshauptstadt Kiel. Weiterhin liegt das Gemeindegebiet im Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung.

— Raumordnungsrechtliche Festlegungen im Regionalplan für den Planungsraum III (REP III)

Die Gemeinde Wisch liegt im Ordnungsraum der Landeshauptstadt Kiel. Sie ist dem Nahbereich in Bezug auf das Unterzentrum Schönberg zugeordnet, liegt in einem Vorranggebiet für Naturschutz und in einem regionalen Grünzug sowie im Ordnungsraum für Tourismus und Erholung.

— Bevölkerung

In der Gemeinde Wisch leben mit Stand zum 31.03.2023 nach Maßgabe des statistischen Berichts über die Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Fortschreibung auf Basis des Zensus 2011) insgesamt 713 Personen. Bei der für den LAP relevanten Lärmquelle handelt es sich um die Bundesstraße B 502.

1.3 Rechtlicher Hintergrund²

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a bis f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden, sind im Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung dokumentiert.

Werden zusätzliche Grenzwerte, Auslösewerte o. ä. im Aktionsplan verwendet und welche?

freiwillige Angabe der Gemeinde:

Entfällt.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten³

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ausgesetzt sind ab

55 dB(A) L_{DEN} von Hauptverkehrsstraßen:	130
50 dB(A) L_{Night} von Hauptverkehrsstraßen:	100
55 dB(A) L_{DEN} von Haupteisenbahnstrecken:	0
50 dB(A) L_{Night} von Haupteisenbahnstrecken:	0

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind⁴

pflichtige Angaben der Gemeinde:

geschätzte Zahl der Fälle mit ischämischer Herzkrankheit	0
geschätzte Zahl der Fälle mit starker Belästigung	24

geschätzte Zahl der Fälle mit starker Schlafstörung

6

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen⁵

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Ausgangspunkt für den in den Lärmkarten verzeichneten Umgebungslärm ist eine Hauptverkehrsstraße.

Eine Hauptverkehrsstraße ist nach § 47 b Nummer 3 BImSchG eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Dies entspricht einem Verkehrsaufkommen von rund 343 Kraftfahrzeugen pro Stunde.

Nach den Feststellungen des Landesamtes für Umwelt (LfU) handelt es sich hier konkret um die **Bundesstraße 502**, die als Bundesfernstraße im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 2 FStrG durch das Gebiet der von der Lärmkartierung betroffenen Gemeinde verläuft und Straßenlärm verursacht.

Die geschätzte Anzahl der belasteten Menschen über einen Zeitraum von 24 Stunden, im Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (Nachtstunden), die belastete Fläche sowie die geschätzte Anzahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ergeben sich aus dem Anhang. Gleiches gilt für die Belastungsschwerpunkte nach der Lärmkennziffermethode.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans⁶

freiwillige Angaben der Gemeinde:

Entfällt.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung⁷

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁸	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Entfällt	

ggf. Zeilen hinzufügen oder löschen

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

lfd. Nr.	Maßnahmenart ⁹	Erläuterungen (Wo, Was)
1.	Entfällt	

ggf. Zeilen hinzufügen oder löschen

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)¹⁰

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Ifd. Nr.	Maßnahmenart ⁸	Erläuterungen (Wo, Was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens ¹¹ (freiwillige Angabe)	Kosten der Maßnahme [€] ¹¹ (freiwillige Angabe)
1.	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	Anordnung von VZ 274-50 mit ZZ 1012-36 (Tempo 50 wegen Lärmschutz) durch die Straßenverkehrsbehörde im Zuge der B 502 zwischen den Gemeinden Barsbek und Wisch (Ortsausgang Barsbek bis zur Höhe des Erdbeerfelds)	signifikante Lärmreduzierung innerhalb des betroffenen Bereichs	Unbekannt. Die Kosten wären vom Träger der Straßenbaulast zu tragen.

ggf. Zeilen hinzufügen oder löschen

Erläuterungen des erwarteten Nutzens¹²

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Die vorgeschlagene Maßnahme führt innerhalb des belasteten und von Menschen bewohnten Gebiets zu einer Reduzierung von Immissionen, die durch die B 502 ausweislich der Lärmkarten auf dieses einwirken.

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

Ifd. Nr.	Maßnahmenart ⁹	Erläuterungen (Wo, Was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens ¹² (freiwillige Angabe)	Kosten der Maßnahme [€] (freiwillige Angabe)
1.	Entfällt			

ggf. Zeilen hinzufügen oder löschen

Erläuterungen des erwarteten Nutzens¹³

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Entfällt.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm¹³

Gibt es eine langfristige Strategie?

nein

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Entfällt.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete¹⁴

Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden: nein

Wenn ja:

Ifd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets (freiwillige Angabe)	Art des ruhigen Gebiets	Schutzmaßnahmen ¹⁵
1.	Entfällt.

ggf. Zeilen hinzufügen oder löschen

Zusätzlich ist im Rahmen der Berichterstattung die räumliche Ausdehnung der jeweiligen ruhigen Gebiete in georeferenzierter Form zu übermitteln.¹⁶

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert¹⁷

pflichtige Angaben der Gemeinde:

130 (vergleiche Tabelle der geschätzten Anzahl der belasteten Menschen mit den Angaben zum L_{DEN}).

3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.^{15.18. 19}

pflichtige Angaben der Gemeinde

Entfällt.

3.7 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Fluglärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert¹⁷

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Entfällt.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit²⁰

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung²¹

Phase 1 (frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden)

Von:	01.11.2023	Bis:	30.11.2023
------	------------	------	------------

Phase 2 (Offenlegung des Entwurfs und Einholung von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange)

Von:	15.05.2024	Bis:	14.06.2024
------	------------	------	------------

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung²²

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Öffentliche Auslegungen zur „Ansprache verschiedener Interessenträger“ mit Hinweisen auf die öffentliche Auslegung in Online-Medien (Internetseite) sowie ergänzend Print-Medien (amtliche Bekanntmachung) in der Kategorie „Anzeigen / Werbung“

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben²³

freiwillige Angaben der Gemeinde:

Öffentlichkeit in der Kategorie „Bürgerinnen und Bürger“

Die beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ergeben sich aus dem Anhang und sind den Kategorien „nichtstaatliche Organisationen“, und „staatliche Stellen“ zuzuordnen.

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

freiwillige Angaben der Gemeinde:

Phase 1

Öffentlichkeit = 0 (natürliche) Personen

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange = 3 (juristische) Personen

Phase 2

Öffentlichkeit = 0 (natürliche) Personen

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange = 3 (juristische) Personen

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit²⁴

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

ja

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden:

Nach der erfolgten Abwägung erfolgte eine Aufnahme von vorgeschlagenen Maßnahmen.

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Als Ergebnis der Abwägung von vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgte eine Überarbeitung des LAP.

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

pflichtige Angaben der Gemeinde:

Ob und welche Maßnahmen, die vorgeschlagen wurden, Eingang in den LAP gefunden haben, wurde im Rahmen einer Abwägung entschieden, die jeweils für die Phasen 1 und 2 der Konsultation durchgeführt wurde. Das Ergebnis der Abwägung ist für beide Phasen den jeweiligen Abwägungssynopsen zu entnehmen.

4.5 Dokumentation²⁵

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

Die inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation ist dem LAP zu entnehmen, der online unter dem nachfolgend angegebenen Link abrufbar ist.

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation:
freiwillige Angaben der Gemeinde:

<https://www.amt-probstei.de/buergerservice/buergerservice/laermaktionsplanung>

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans (ohne Maßnahmenumsetzung)
freiwillige Angaben der Gemeinde:

Entfällt.

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen²⁶
freiwillige Angaben der Gemeinde:

Entfällt.

6. Evaluierung des Aktionsplans²⁷

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind: nein

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans²⁸

freiwillige Angaben der Gemeinde:

Entfällt.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind:

nein

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans^{26, 29}

freiwillige Angaben der Gemeinde:

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan tritt in Kraft³⁰

am: 19.02.2025

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans³¹

freiwillige Angaben der Gemeinde

zum: Entfällt.

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet³²

pflichtige Angaben der Gemeinde:

<https://www.amt-probstei.de/buergerservice/buergerservice/laermaktionsplanung>

Wisch, 28.02.2025

Verena Sapia
Bürgermeisterin

Erläuterungen und Ausfüllhinweise

- ¹ Kurzcharakteristik der planaufstellenden Gemeinde (z. B. Einwohnerzahl, räumliche Lage und Gliederung, Lage zu Umgebungslärmquellen) und Angaben zu den für die Lärmaktionsplanung maßgeblichen Hauptlärmquellen. Dies müssen nicht zwangsläufig nur die im Rahmen der Lärmkartierung untersuchten Hauptverkehrsstraßen oder Haupteisenbahnstrecken sein, sondern können auch andere lärmrelevante Straßen oder Bahnstrecken umfassen. Im Geoportale Umgebungslärm sind einzelne Informationen, wie die kartierten Straßen und deren Länge für die meisten Gemeinden dargestellt. Von den Gemeinden sind dort weitere Datenfelder zu ergänzen. Im Regelfall gilt der Lärmaktionsplan für das gesamte Gebiet der Gemeinde. Sollte im Einzelfall davon abgewichen werden, ist es bei der Berichterstattung erforderlich, den konkreten Geltungsbereich anhand einer entsprechenden Fläche im Shape-Format zu übermitteln. Entsprechende Formatvorlagen werden bereitgestellt.
- ² Der rechtliche Hintergrund ist mit dem Verweis auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie und § 47 a-f BImSchG abschließend genannt. Weitere Eintragungen der Gemeinde sind möglich, aber nicht erforderlich.
- ³ Anzugeben sind die Betroffenenzahlen, wie sie sich aus dem Pflichtumfang der EU-Umgebungslärmkartierung ergeben. Nicht benötigte Zeilen können gelöscht werden.
- ⁴ Im Geoportale Umgebungslärm sind für angemeldete Nutzer Belastungsschwerpunkte nach der Lärmkennziffermethode dargestellt. Hinweise zur Abschätzung bietet u.a. Kapitel 8.2 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung.
- ⁵ Beschreibung der Lärmsituation bzw. Lärmschwerpunkte, d. h. Gebiete mit besonders starker Lärmbetroffenheit (ggf. auch mit Mehrfachbelastung durch Einwirkung mehrerer Lärmarten wie beispielsweise Straße und Schiene) sollten hier in Textform benannt werden. Sofern keine für die Lärmaktionsplanung relevanten Lärmprobleme vorhanden sind, sollte dies hier benannt werden (Kap. 7 der LAI-Hinweise zur LAP).
- ⁶ Hierbei handelt es sich um freiwillige Angaben der planaufstellenden Gemeinde. Möglichkeiten der Prioritätensetzung sind insbesondere Kosten-Nutzen-Analysen, die Höhe der Lärmbelastung oder die Zahl der lärmbelasteten Menschen. (Kapitel 8.3 LAI-Hinweise zur LAP).
- ⁷ Hier sind die zum Zeitpunkt der Annahme des Lärmaktionsplans bereits durchgeführten, in Umsetzung oder Vorbereitung befindlichen Lärminderungsmaßnahmen anzuführen. Dies umfasst insbesondere auch Maßnahmen, deren Wirkung bei der Lärmkartierung nicht erfasst wird (passive Lärmschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen der Lärmsanierung, verkehrsplanerische Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrsflusses, Einsatz von Dialogdisplays oder flächenhaft wirksame Maßnahmen wie ÖPNV-/Radverkehrskonzepte, LKW-Lenkungskonzepte) sowie kürzlich umgesetzte oder laufende Maßnahmen, die aufgrund des zeitlichen Ablaufs bei der aktuellen Lärmkartierung noch nicht berücksichtigt wurden. Wenn es bislang keine Maßnahmen gibt, kann dieser Teil entfallen. (Kapitel 12 LAI-Hinweise zur LAP).
- ⁸ Anhang I gibt eine Übersicht über das Spektrum lärmindernder Maßnahmen. Im Zuge der Berichterstattung sind die jeweiligen Maßnahmen den dort aufgeführten Kategorien zuzuordnen.
- ⁹ Anhang II gibt eine Übersicht über das Spektrum lärmindernder Maßnahmen. Im Zuge der Berichterstattung sind die jeweiligen Maßnahmen den dort aufgeführten Kategorien zuzuordnen.
- ¹⁰ Betrifft auch Maßnahmen anderer Planungsträger außerhalb der kommunalen Planungshoheit. Sofern ruhige Gebiete festgelegt wurden, sind hier zwingend Maßnahmen zu deren Schutz anzuführen (siehe auch Kapitel 3.4 und Endnote 13).
- ¹¹ im Einzelfall
- ¹² zusammenfassend
- ¹³ Maßnahmen, die über einen Realisierungszeitraum von fünf Jahren hinausreichen, bspw. auch im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung.
- ¹⁴ Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47 d Absatz 2 BImSchG). Die Gemeinden sind aufgefordert, potenziell geeignete Gebiete als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festzuschreiben und Maßnahmen zu deren Schutz zu benennen. Die Festlegung

ruhiger Gebiete sowie geeigneter Maßnahmen zu deren Schutz liegt im Ermessen der Gemeinden. Sofern ein ruhiges Gebiet festgelegt wurde, sind jedoch zwingend Maßnahmen zum Schutz dieses Gebietes zu benennen. Dies kann z.B. die Berücksichtigung durch andere Planungsträger bei deren Planungen sein

¹⁵ Insbesondere die Berücksichtigung der ruhigen Gebiete in anderen Planungen der Gemeinde und von anderen Planungsträgern als planungsrechtliche Festsetzung (siehe EuGH gegen Polen vom 20. April 2023 Rechtssache 602/21)

¹⁶ Werden im Rahmen des Lärmaktionsplans ruhige Gebiete festgelegt, muss deren Lage und räumliche Abgrenzung in der nachfolgenden Berichterstattung in georeferenzierter Form im Shape-Format gesondert an die Europäische Kommission übermittelt werden. Entsprechende Formatvorlagen werden bereitgestellt, sobald die EEA die Vorgaben abschließend konkretisiert hat.

¹⁷ Geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Eine Person zählt ab einem Wert von LDEN ab 55 dB(A) oder einem Wert von LNight ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Ein Tool zur Abschätzung der entlasteten Personen wird in Kürze auf dem Geoportal Umgebungslärm umgesetzt.-

¹⁸ Die Angabe bezieht sich ausschließlich auf die unter 3.2 aufgeführten kommunalen, außerhalb des Lärmaktionsplans des EBA festgelegten Maßnahmen an Hauptbahnstrecken.

¹⁹ Nicht benötigte Felder bitte löschen

²⁰ Hier sind Form, Zeiträume und Ergebnisse der nach § 47 d Absatz 3 BImSchG erforderlichen Mitwirkung der Öffentlichkeit darzustellen. Dies gilt gleichermaßen für die erstmalige Ausarbeitung wie auch für die Überprüfung des Lärmaktionsplans.

²¹ Für die Mitwirkung der Öffentlichkeit sind angemessene Fristen vorzusehen. Der Lärmaktionsplan muss die beiden gefragten Datumswerte enthalten. Bei einer mehrstufigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind der Beginn der ersten und das Ende der letzten Beteiligungsphase anzugeben. Die Angabe der gefragten Datumswerte im Lärmaktionsplan kann beispielsweise in Textform erfolgen.

²² Die Form der öffentlichen Mitwirkung liegt im Ermessen der planaufstellenden Gemeinde. Die Form der öffentlichen Mitwirkung ist mindestens einer der folgenden Kategorien zuzuordnen:

- | | |
|--|---|
| - Anzeigen/Werbung | - Öffentliche Veranstaltung |
| - Ansprache verschiedener Interessenträger | - Umfrage |
| - Informationskampagne | - Workshop |
| - Besprechungen/Sitzungen | - Andere Mittel/Instrumente (bitte beschreiben) |

Erfolgt die öffentliche Mitwirkung ausschließlich im Rahmen von Besprechungen oder (Gemeinderats-) Sitzungen, ist den interessierten Teilnehmern aus der Öffentlichkeit die Möglichkeit einzuräumen, sich zu äußern (Rederecht).

²³ Die Art der Interessenträger ist mindestens einer der folgenden Kategorien zuzuordnen:

- | | |
|----------------------------------|--|
| - Bürger:innen | - Privatwirtschaft |
| - Nichtstaatliche Organisationen | - Andere Interessenträger (bitte benennen) |
| - Staatliche Stellen | |

²⁴ Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Hier soll eine zusammenfassende Würdigung der Mitwirkung der Bevölkerung erfolgen, d. h. ob und wie die Hinweise aus der Öffentlichkeit in die Lärmaktionsplanung einbezogen wurden.

²⁵ Hier ist eine zusammenfassende verbale Beschreibung der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung und ihrer Ergebnisse zu geben. Wenn die Konsultation im Lärmaktionsplan beschrieben wird, ist der Link zum Lärmaktionsplan anzugeben. Wenn die Öffentlichkeitsbeteiligung in einem separaten Dokument beschrieben wird, ist auf dieses Dokument zu verweisen.

²⁶ Hier können Kosten-Nutzen-Analysen oder Kostenwirksamkeitsanalysen angeführt werden.

²⁷ Bitte Kriterien anführen, anhand derer der Lärmaktionsplan bei dessen Überprüfung bewertet werden kann. Beispielsweise kann hierfür die Wirksamkeit der Maßnahmen herangezogen werden (z. B. Lärmpegelminderung, Minderung der Zahl der Betroffenen und anderes).

-
- ²⁸ Hier kann auch auf das Formblatt zur Überprüfung des Lärmaktionsplans verwiesen werden.
- ²⁹ Die geplanten Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit sind mindestens einer der folgenden Kategorien zuzuordnen:
- Umfrage/Befragung
 - Berechnung
 - Messung
- ³⁰ Bitte Datum der Annahme des Lärmaktionsplans (Durchführungsbeginn des Lärmaktionsplans) angeben. Einzutragen ist das Datum der öffentlichen Bekanntmachung im Anschluss an den Beschluss der Gemeindevertretung
- ³¹ Bitte Ende (der Umsetzung) des Lärmaktionsplans bzw. Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung der im Lärmaktionsplan angegebenen Maßnahmen eintragen.
- ³² Der beschlossene Lärmaktionsplan ist für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Hier empfiehlt sich die Veröffentlichung auf der Homepage der Gemeinde (insbesondere bei Lärmaktionsplänen mit geplanten Maßnahmen).

Anhang I: Maßnahmenart Straßenverkehr

Hinweis: Bei den angegebenen Maßnahmenarten handelt es sich um eine exemplarische, nicht abschließende Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Angaben berücksichtigen die europäischen Vorgaben zur Datenberichterstattung, so dass ggf. auch übergeordnete Maßnahmen aufgeführt sind, die auf Ebene der Gemeinden nicht umgesetzt werden können.

Maßnahmen an der Quelle

Änderung des Emissionspegels

- Maßnahmen am Straßenbelag
- Lärmarme Reifen
- Leise Motoren
- Maßnahmen an der Auspuffanlage
- Umrüstung auf leisere öffentliche Verkehrsmittel und Komponenten

Zeitliche Beschränkungen

- Zeitliche Beschränkung für LKW
- Zeitliche Beschränkung für PKW

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

- Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung
- Kreisverkehre und Kreuzungen
- Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen

Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen

- Stärkung öffentlichen Verkehrs
- Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger
- Intelligente Mobilität
- Veränderung/Reduzierung der Fahrspuren
- Fahrverbote und Umleitungen für LKW
- Fahrverbote und Umleitungen für PKW
- Parkraumbewirtschaftung
- City-Maut

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Lärmschutzwände

- Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
- Grüne Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung

Schalldämmung an Gebäuden

- Schallschutzfenster
- Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung

Städtebauliche Planung

Flächennutzungsplanung

- Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung
- Lärmreduzierung für sensible Gebiete
- Abstandsflächen/Pufferzonen

Lärmschutzbereiche

- Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten
- Verfügbarkeit von Grünflächen
- Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes

Änderung der Infrastruktur

Neue Infrastruktur

- Neubau von Umgehungstraßen oder -brücken
- Neubau von Tunneln

Sperrung von Verkehrsanlagen

- Sperrung von Straßen (z.B. zeitweise für LKW)

Bürgerschaftlicher Dialog

Kommunikation

- Vermittlung von Informationen
- Beschwerdemanagement

Maßnahmen zur Verhaltensänderung

- Förderung der lärmarmen Mobilität
- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Förderung von Carsharing
- Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten

Anhang II: Maßnahmenart Schienenverkehr

Maßnahmen an der Quelle

Hinweis: Bei den angegebenen Maßnahmenarten handelt es sich um eine exemplarische, nicht abschließende Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Angaben berücksichtigen die europäischen Vorgaben zur Datenberichterstattung, so dass ggf. auch übergeordnete Maßnahmen aufgeführt sind, die durch auf Ebene der Gemeinden nicht umgesetzt werden können.

Änderung des Emissionspegels

- Maßnahmen am Gleis
- Umrüstung von Rädern oder Radkomponenten
- Geräuscharme Bremsen
- Geräuscharme Motoren
- Erneuerung des Fuhrparks

Zeitliche Beschränkungen

- Zeitliche Beschränkung für den Güterverkehr
- Zeitliche Beschränkung für den Personenverkehr

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

- Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Signalsteuerung
- Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen für Schienenverkehr

Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen

- Veränderung/Reduzierung der Gleisanlagen
- Trassenpreise
- Fahrverbote und Umleitung von Güterverkehren
- Fahrverbote und Umleitung von Personenverkehren

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Lärmschutzwände

- Lärmschutzwände und Instandhaltung
- Grüne Lärmschutzwände und Instandhaltung

Schalldämmung an Gebäuden

- Schallschutzfenster
- Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung

Städtebauliche Planung

Flächennutzungsplanung

- Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung
- Lärmreduzierung für sensible Gebiete
- Abstandsflächen/Pufferzonen

Lärmschutzbereiche

- Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten
- Verfügbarkeit von Grünflächen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Klanglandschaft

Änderung der Infrastruktur

Neue Infrastruktur

- Neubau von Strecken
- Neue Eisenbahnumfahrung/neues Brückenbauwerk
- Neubau von Tunneln

Sperrung von Verkehrsanlagen

- Stilllegung einer Schienenstrecke
- Stilllegung eines Bahnhofs

Bürgerschaftlicher Dialog

Kommunikation

- Vermittlung von Informationen
- Beschwerdemanagement

Maßnahmen zur Verhaltensänderung

- Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten
- Förderung anderer Verkehrsträger

Umgebungs­lärm - Belastetenstatistik

Wisch (1057088)

Lärmquelle:Strassen

Geschätzte Anzahl der belasteten Menschen über 24h:

L_{DEN} dB(A) (24 Stunden)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	40
über 60 bis 65	50
über 65 bis 70	40
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	130

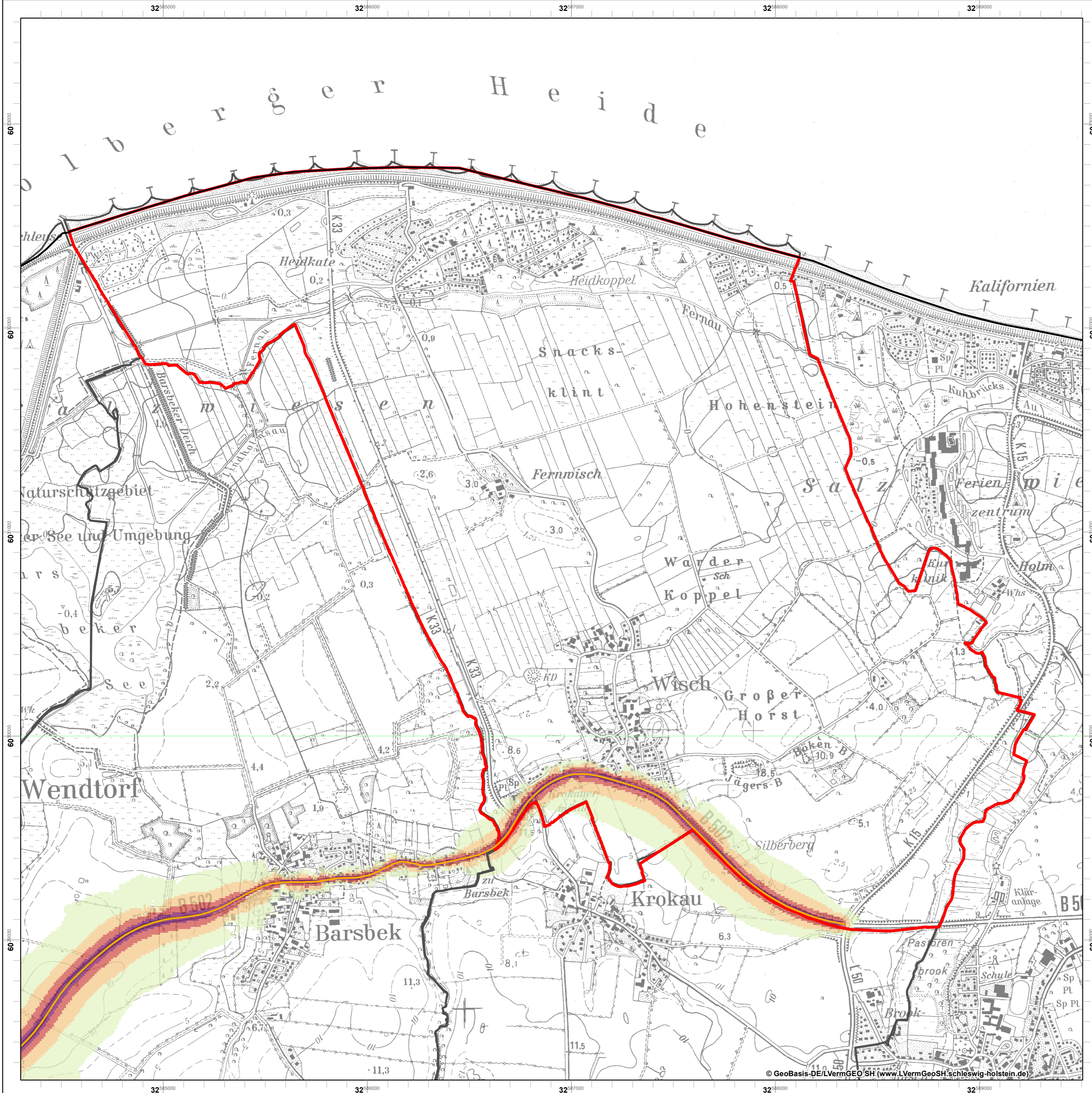
Geschätzte Anzahl der belasteten Menschen im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr:

L_{Night} dB(A) (24 Stunden)	Belastete Menschen
über 50 bis 55	50
über 55 bis 60	50
über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	100

Belastete Fläche sowie geschätzte Anzahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

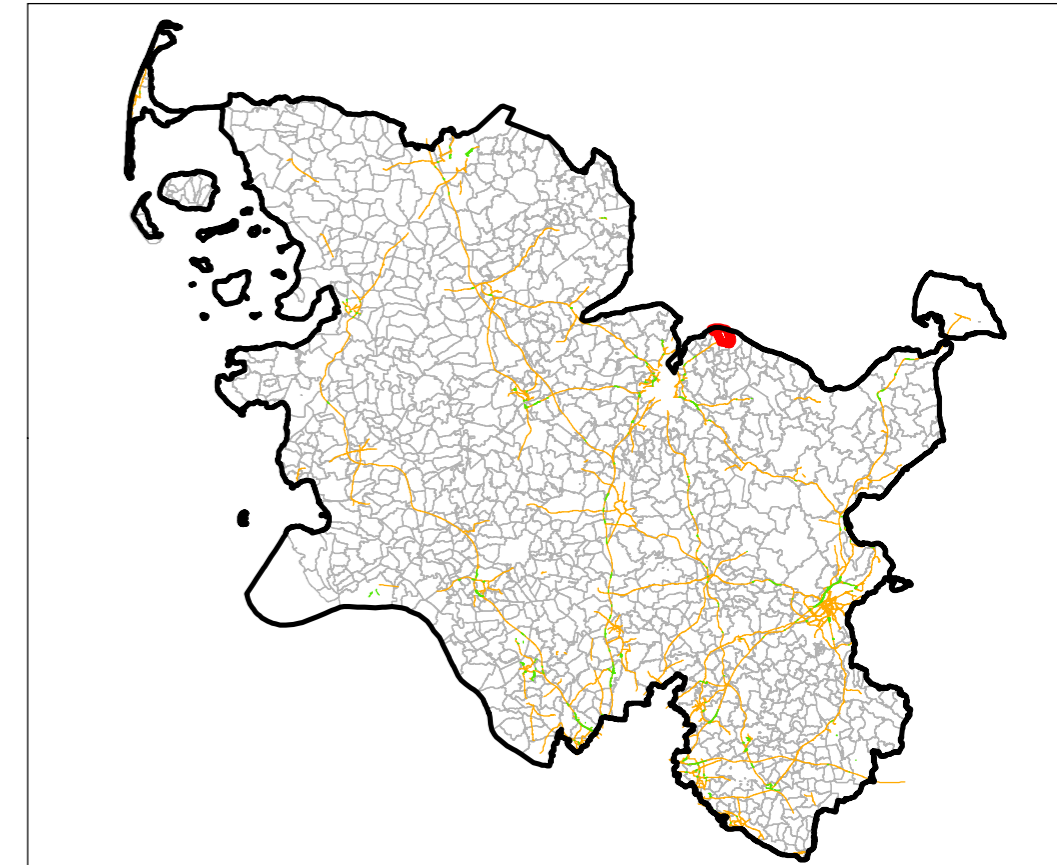
L_{DEN} dB(A)	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55	0.41	20	1	0
über 65	0.12	20	0	0
über75	0.01	0	0	0

geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	24
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	6



Wisch Plön

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

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

0 125 250 500 Meter

Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

Auftraggeber:
 Landesamt für Landwirtschaft,
 Umwelt und ländliche Räume
 Schleswig-Holstein

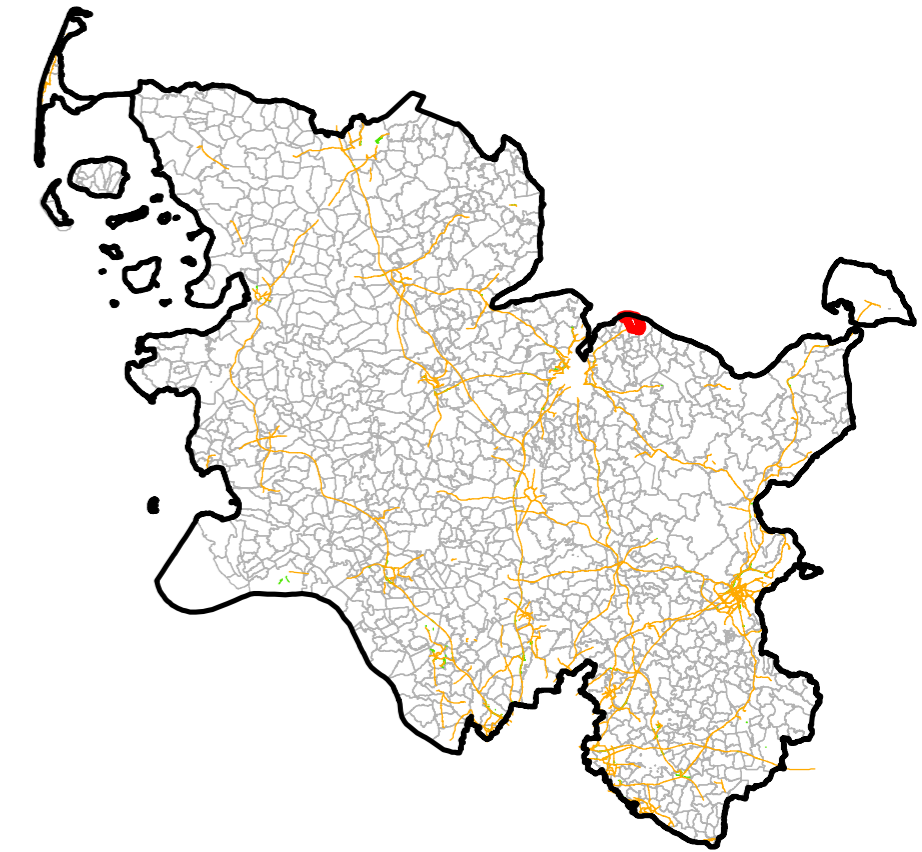
Auftragnehmer:
 LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13b
 22767 Hamburg
















Wisch Plön

Gemeindeübersicht

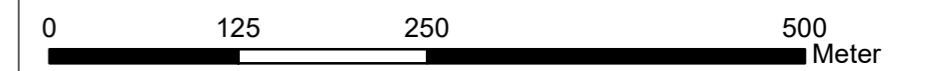


Straßenlärm - L_{Night} in dB(A)

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 Wisch |
|  | 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



Träger Zeile 1	Träger Zeile 2	Fachbehörde, Fachabteilung
Kreis Plön	Der Landrat	Straßenverkehrsbehörde
Kreis Plön	Der Landrat	Kreisplanung
Kreis Plön	Der Landrat	Untere Naturschutzbehörde
Landesbetrieb Straßenbau und	Verkehr Schleswig-Holstein	Abteilung für Straßenbau
Landwirtschaftskammer	Schleswig-Holstein	Abteilung für hoheitliche Aufgaben
Industrie- und Handelskammer	zu Kiel	Abteilung für Standortpolitik
Verkehrsbetriebe Kreis	Plön GmbH	Planungsabteilung
Handwerkskammer	Lübeck	Planungsabteilung
B. U. N. D. Landesverband	Schleswig-Holstein e. V.	Abteilung Mensch und Umwelt
Naturschutzbund Deutschland	LV Schleswig-Holstein	Abteilung Umwelt und Ressourcen
Landesnaturschutzverband	Schleswig-Holstein e.V.	Planungsabteilung
Amt Probstei	Der Amtsdirektor	Abteilung Bauplanung und Bauordnung
Landesamt für Landwirtschaft und	nachhaltige Landentwicklung	Untere Forstbehörde
Landesamt für Umwelt	des Landes Schleswig-Holstein	Technischer Umweltschutz