



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

Gemeinde Owschlag

Lärmaktionsplan 2018

Berichtsfassung zur Meldung an die EU-Kommission

Bearbeitungsstand: 19. Januar 2018

Auftraggeber:

Gemeinde Owschlag
Die Bürgermeisterin
über Amt Hüttener Berge
Mühlenstraße 8

24361 Groß Wittensee

Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0
Telefax 04321 . 260 27 99

Dipl.-Ing. (FH) Michael Hinz
B.Sc. Annedore Lafrentz

**Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Gemeinde Owschlag vom 01.03.2018**

1 Allgemeines

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

Die Gemeinde Owschlag liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde im mittleren Schleswig-Holstein außerhalb der Ballungsgebiete. Hier leben ca. 3.671 Einwohner (Stand 31.12.2015) auf einer Fläche von 39,32 km². Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 93 E/km².

Die Gemeinde Owschlag ist verkehrlich über die Bundesautobahn A 7 sowie die Bundesstraße B 77 an das überregionale Straßennetz angebunden. Die Bundesautobahn A 7 verläuft mit einer eigenen Anschlussstelle durch den östlichen Teil der Gemeinde. Die Bundesstraße B 77 tangiert diese im Westen und gewährleistet so eine gute Anbindung an die umliegenden Städte und Gemeinden. Die innerörtliche Erschließung findet hauptsächlich über die Landesstraße L 265, welche als innerörtliche Umfahrung anbaufrei durch die Gemeinde verläuft und die Verkehre verteilt sowie über die Kreisstraße K 99 und diverse Gemeindestraßen statt.

Die Eisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg, welche gleichzeitig ein Bestandteil des TEN-Netzes ist, verläuft von Norden nach Süden durch das Gemeindegebiet und zerschneidet dabei den zentralen Siedlungsschwerpunkt mittig. Einen Anschluss des Personenverkehrs ist über einen Bahnhof in der Gemeinde gegeben.

Der Siedlungsschwerpunkt mit einem Großteil der Wohnbebauung liegt etwa in der Mitte der Gemeinde. Der westliche Ortsrand ist durch ein Gewerbegebiet begrenzt. Weitere kleine und mittelständische Unternehmen sowie Einzelhandelseinrichtungen sind im Gemeindegebiet verteilt. Der umliegende Bereich ist durch landwirtschaftliche, ländliche und naturbelassene Flächen geprägt.

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

- Bundesautobahn A 7

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

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Owschlag

Die Bürgermeisterin
über Amt Hüttener Berge
Mühlenstraße 8
24361 Groß Wittensee

Gemeindeschlüssel 01058127

1.3 Rechtlicher Hintergrund

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm• §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz |
|--|

1.4 Geltende Grenzwerte

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

Die Belastungsschwelle, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen, stellen die Auslösewerte der Aktionsplanung zur Lärminderung dar. Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärminderungsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen.

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

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entspr. Lärmschutz-Richtlinien-StV (23.11.2007) können bei Überschreitung von Lärmsanierungswerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angeordnet werden. Gemäß Angaben der oberen Verkehrsaufsicht werden, obwohl entsprechend der Richtlinie mit den Lärmsanierungswerten verknüpft, nicht die um 3 dB(A) abgeminderten Werte herangezogen.

Weitere Grenz- und Richtwerte siehe Anlage 1.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

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

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
		über 50 bis 55	20
über 55 bis 60	30	über 55 bis 60	10
über 60 bis 65	20	über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	10	über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0	über 70	0
über 75	0		
Summe	60	Summe	30

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L _{DEN}	5,167	25	0	0
über 65 dB(A) L _{DEN}	1,046	4	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,244	0	0	0

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

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm
		über 50 bis 55	930
über 55 bis 60	1.050	über 55 bis 60	410
über 60 bis 65	530	über 60 bis 65	160
über 65 bis 70	190	über 65 bis 70	80
über 70 bis 75	90	über 70	40
über 75	60		
Summe	1.920	Summe	1.620

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L _{DEN}	11,87	929	0	0
über 65 dB(A) L _{DEN}	2,89	169	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,69	28	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Straßenverkehrslärm

Es sind ca. 30 Personen und somit weniger als ein Prozent der Einwohner der **Gemeinde**

Owschlag durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 10 Personen betroffen. Von über 55 dB(A) L_{Night} sind ebenfalls 10 Personen betroffen. Dies entspricht für beide Zeiträume jeweils weniger als ein Prozent.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) oder einem L_{Night} über 60 dB(A) sind keine Personen ausgesetzt.

Eisenbahnlärm

Es sind ca. 1.920 Personen und somit rund die Hälfte der Einwohner der **Gemeinde**

Owschlag durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Züge/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 340 Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} 690 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum 9 % und für den Nachtzeitraum 19 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind 150 Personen und mit einem L_{Night} über 60 dB(A) 280 Personen ausgesetzt. Dies entspricht am Tage 4 % und in der Nacht 8 % aller Einwohner.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Hauptverkehrsstraße A 7 ist ursächlich für die Belastung der Gemeinde durch Umgebungslärm der Straße. Hier ist besonders der östliche Teil betroffen, der allerdings nur durch Einzelgehöfte besiedelt ist. Die maßgebliche Lärmbelastung des Siedlungsschwerpunktes der Gemeinde tritt durch die dort verlaufende Eisenbahnstrecke 1040 auf. Diese verläuft durch die Wohnbebauung und ist dort maßgeblich für die Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Verkehrslärm.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm sind aufgrund der niedrigen Anzahl der Betroffenen, welche zudem in den unteren Belästigungskategorien liegen nicht gegeben. Durch die Lage der betroffenen Einzelgehöfte im Außenbereich können keine Anspruchsvoraussetzungen gegenüber des Straßenbaulastträgers oder der Verkehrsaufsicht nachgewiesen werden, da die Lärmsanierungsgrenzwerte nicht erreicht werden.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Eisenbahnlärm liegen im zentralen Gemeindegebiet. Im Zuge Eisenbahnstrecke wird der gesamte, nahezu ausschließlich durch Wohnnutzung geprägte Siedlungsschwerpunkt durch Eisenbahnlärm belastet. Dabei schirmen die Gebäude der ersten Bebauungsreihe zur Bahnstrecke den Verkehrslärm gegenüber den folgenden Baureihen ab. Insbesondere diese erste Baureihe ist stark beeinträchtigt.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Es sind an folgenden Straßenabschnitten Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände/-wälle) vorhanden:

Landesstraße L 265

- Zwischen der Straße Blöcken sowie der Überführung der Bergstraße ist auf der nördlichen Straßenseite ein Lärmschutzwall zum Schutz des Wohngebietes Sandbargkoppel und Sandbergring vorhanden.

Sonstige Gemeindestraßen

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

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Baulast der Gemeinde Owschlag

- Einwirkung auf den jeweiligen Straßenbaulastträger zur Verwendung von lärm mindernden Bauweisen der Fahrbahn-Deckschicht. Eine Lärminderung um -2 dB(A) ist regelmäßig der Fall bei Deckenerneuerungen von älteren Gussasphalt- oder Asphaltbeton-Fahrbahnen durch heutige Bauweisen z.B. in Asphaltbeton 0/11 ohne Absplittung.

Eisenbahnstrecken außerhalb der Baulast der Gemeinde Owschlag

- Owschlag wurde in das Förderprogramm des Bundes zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes aufgenommen. Durch die verantwortliche DB Netz AG wird derzeit eine Schalltechnische Untersuchung zur Bestimmung der erforderlichen Lärmsanierungsmaßnahmen erstellt. (Nr. des LS-Abschnitts: 1, von km 121,6 – 129,3 [Anlage 1 des Gesamtkonzeptes, Stand 30.09.2017, Internetauftritt BMVI zur Lärmsanierung an Schienenwegen])

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

In der Gemeinde Owschlag liegt ein für die Naherholung genutztes ruhiges Gebiet entlang des östlichen Uferbereiches des Owschlagers Sees. Hier ist eine Badestelle mit Liegewiese und Spielplatz zur Freizeitgestaltung gelegen. Das im südlichen Gemeindegebiet gelegen Owschlag Moor wird durch, die Eisenbahnstrecke 1040 durch einen L_{DEN} von 55 bis 65 dB(A) betroffen. Aufgrund des dort verlaufenden Wirtschaftswegenetzes und der damit verbundenen Nutzung zur Freizeitgestaltung wird dieses als ruhiges Gebiet ausgewiesen.

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

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Konzeptionelle Ansätze

- Bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen wird der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel aufgenommen. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild der Gemeinde wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.
- Im Sinne einer langfristigen Lärmvorsorge sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm der Straßen und Eisenbahnstrecken auch in der Bauleitplanung zu ergreifen. Bei Ausweisung neuer Wohngebiete oder neuer Wohnbauflächen, bei Schließung von Baulücken u.ä. sind die Baugrenzen in einem angemessenen Abstand zur Schallquelle anzuordnen. Weiterhin sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Ferner kann auf Ebene der Bauleitplanung auf die Gebäudestellung und die Grundrissgestaltung eingewirkt werden. Schutzbedürftige Räume für ständigen Aufenthalt von Personen können beispielsweise auf der lärmabgewandten Seite angeordnet werden. Auch die Zulassung von Balkonen, Terrassen und anderen Außenwohnbereichen kann ausschließlich auf der lärmabgewandten Seite erfolgen.

Straßen außerhalb der Baulast der Gemeinde Owschlag

- Owschlag ist vom Lärm der Bundesautobahn A 7 sowie unterhalb der kartierten Hauptverkehrsstraßen von der Landesstraße L 265 betroffen, diese Straßen befinden sich nicht in der Baulast der Gemeinde. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen. Hierzu zählt insbesondere der Einsatz von lärm mindernden Fahrbahndeckschichten bei Deckenerneuerungsmaßnahmen im Zuge der Bundesautobahn A 7 oder der Landesstraße L 265.

Eisenbahnstrecken außerhalb der Baulast der Gemeinde Owschlag

- Owschlag ist erheblich durch den Eisenbahnlärm der Strecke 1040 Neumünster – Flensburg betroffen. Hier soll auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms der Eisenbahnstrecke umzusetzen.
- Durch die Gemeinde Owschlag wird die Umsetzung des Lärmsanierungsprogrammes und darüber hinaus ein aktiver Lärmschutz am Fahrweg der Eisenbahnstrecke gefordert.

Maßnahmen an Gemeindestraßen in der Baulast der Gemeinde Owschlag

- Als langfristig umzusetzende Lärm minderungsmaßnahme sollen die Fahrbahndeckschichten mit lärm mindernden Fahrbahnbelägen versehen werden.

- Eine Ausführung der Fahrbahndeckschicht mit lärmindernden Fahrbahnbelägen auf innerörtlichen Straßen befindet sich derzeit in der wissenschaftlichen Erprobungsphase und hat noch keine Zulassung durch die zuständigen Behörden erlangt, so dass die Straßenbauverwaltungen grundsätzlich innerorts diese Asphaltarten nicht einsetzen. Allein außerorts bei Geschwindigkeiten von über 60 km/h werden derzeit verschiedene lärmindernde Asphaltdeckschichten z.B. offenporiger Asphalt OPA, lärmarmes Gussasphalt MA LA, Splittmastixasphalt SMA, Asphaltbeton AC und Waschbeton WB eingesetzt.

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

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

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

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Sofern im Zuge der Bundesautobahn A 7 im Abschnitt 070 zwischen AS Owschlag und AS Rendsburg/Büdelndorf eine Deckenerneuerung erfolgt, ist mit einer Lärminderung um -2 dB(A) zu rechnen, so dass die Anzahl der Betroffenen in die jeweils niedrigere Klasse von L_{DEN} 60 dB(A) bis 50 dB(A) und 50 dB(A) bis 55 dB(A) sinkt.

Die Wirkung des Förderprogramms des Bundes zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf die Anzahl der Betroffenen ist nicht zu quantifizieren. Ziel der Lärmsanierungsmaßnahmen ist die Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in Wohngebieten.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss der Gemeindevertretung der Gemeinde Owschlag vom: 20.02.2018

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

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

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung des Aktionsplanes

Bekanntmachung der Erarbeitung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit am 24.01.2018

Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans zur Mitwirkung vom 29.01.2018 bis 14.02.2018

Formen der öffentlichen Mitwirkung:

Beratung der gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am 20.02.2018

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

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

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

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan beschränkt sich auf administrative Aufgaben welche im Zusammenwirken der beteiligten Behörden ihre Wirkung entfalten. Ein Kostenrahmen wird daher nicht veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Lärmkarte:

http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungslaerm/dbscript/la_ge-meinde.php?sgkz=01058127&smode=w

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

Lärmaktionsplan:

<https://www.amt-huettener-berge.de/gemeinden/owschlag/umwelt/>

Owschlag, Datum 01.03.2018

Christiane Ostermeyer
(Bürgermeisterin)

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.

Anwendungsbereich Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{2,3}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
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 des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

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

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

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

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

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

