

## Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Stadt

### Heide

- zur
- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 08. Oktober 2014

## 1 Allgemeine Angaben

### 1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt: Heide  
 Gemeindegennziffer:  
 Ansprechpartner: Bernd Steffens  
 Adresse: Postelweg 1; 25746 Heide  
 Telefon:  
 E-Mail: bernd.steffens@stadt-heide.de  
 Internetadresse: www.heide.de

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

Die Stadt Heide liegt im Westen Schleswig-Holsteins außerhalb der Ballungsgebiete und ist Kreisstadt des Landkreises Dithmarschen. Sie nimmt als Mittelzentrum der südlichen Westküste Schleswig-Holsteins die Versorgung eines großen Einzugsbereiches wahr. Darüber hinaus ist Heide Standort der Fachhochschule Westküste und des Westküstenklinikums sowie größerer Industriebetriebe und von daher selbst ein wichtiges Verkehrsziel.

Die Stadt hat 21.684 Einwohner (Stand 31.12.2018) auf einer Fläche von 31,97 km<sup>2</sup>, dies entspricht einer Bevölkerungsdichte 678 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Die Anzahl der Wohnungen beträgt 11.433.

Heide wird über die Bundesautobahn A 23 an die Metropolregion Hamburg angeschlossen, sie verläuft auf ca. 1,7 km im südlichen Stadtgebiet. Außerhalb des Stadtgebietes liegen die Anschlussstellen „Heide-Süd“ an die Bundesstraße B 5 und die „Heide-West“ an die B 203. Die B 203 durchquert das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung, sie verläuft auf etwa 400 m als innerstädtische Hochstraße über die Bahngleise. Die B 5 führt von Süden in die Stadt hinein, findet jedoch ihre Fortsetzung nach Norden in der Verlängerung der Bundesautobahn A 23. Die Landesstraße L 150 verlässt das Stadtzentrum in nordöstlicher Richtung zu den ländlichen Zentralorten Hennstedt und Erfde. Die in nördliche Richtung verlaufende Kreisstraße K 77 wurde abhängig von der Verkehrsstärke bis zur Wesselner Chaussee kartiert. Die Kreisstraße K 41 im Stadtteil Süderholm war aufgrund der Verkehrsstärke von unter 3 Mio. Kfz pro Jahr nicht als Hauptverkehrsstraße zu kartieren.

Die Eisenbahnstrecken 1210 Elmshorn – Westerland und 1042 Neumünster –Heide vereinigen sich am Bahnhof in Heide und werden als 1210 nach Westerland und 1206 nach Büsum fortgeführt.

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

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| • Bundesautobahn A 23 | ca. 1,7 km (südl. Stadtgebiet)                   |
| • Bundesstraße B 5    | ca. 2,4 km (von südl. Stadtgrenze bis B 203)     |
| • Bundesstraße B 203  | ca. 4,5 km (von K 41. bis westl. Stadtgrenze)    |
| • Landesstraße L 150  | ca. 2,2 km (von B 203 bis nordöstl. Stadtgrenze) |
| • Kreisstraße K 77    | ca. 0,8 km (von B 203 bis Wesselner Chaussee)    |

Bei der strategischen Lärmkartierung sind die folgenden Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Zugaufkommen von mehr als 30.000 zu berücksichtigen:

- Parallelstrecke 1206/1210 ca. 2,4 km (von Berliner Str. bis nördl. Stadtgrenze)

Für die Lärmaktionsplanung der Haupteisenbahnstrecke ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig ([www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de)).

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> und deren Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG<sup>2</sup>.

### 1.4 Geltende Grenzwerte

Der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärmminderungsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Pegelwertes von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{night}$  für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen. Diese Pegelwerte von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{night}$  decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungszielen.

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

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

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tab.1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm des Straßenverkehrs betroffenen Menschen (auf 10 gerundet)

$L_{DEN}$ dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	420
über 60 bis 65	470
über 65 bis 70	380
über 70 bis 75	90
über 75	0
Summe	1.360

$L_{Night}$ dB(A)	Belastete Menschen
über 50 bis 55	470
über 55 bis 60	400
über 60 bis 65	130
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	1.000

<sup>1</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

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

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55	2,008	722	4	0
über 65	0,593	249	2	0
über 75	0,052	0	0	0

Link zu den Gemeindedaten Straßenverkehr:

[https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/laermenschutz/functions/laerm\\_wrapping.html?sgkz=01051044&smode=g](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/laermenschutz/functions/laerm_wrapping.html?sgkz=01051044&smode=g)

Tab.3: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm der Eisenbahn betroffenen Menschen (auf 10 gerundet)

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	220	über 50 bis 55	180
über 60 bis 65	150	über 55 bis 60	60
über 65 bis 70	50	über 60 bis 65	30
über 70 bis 75	<10	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	430	Summe	270

Tab. 3: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm der Eisenbahn belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55	0,42	222	0	0
über 65	0,15	31	0	0
über 75	0,01	0	0	0

Link zu den Gemeindedaten Eisenbahn:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/statistik?id=25&br=false&gemeinde=Heide>

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

### Straßenverkehrslärm

Es sind ca. 1.360 Personen und somit rund 6,3 % der Einwohner der Stadt Heide durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> verursacht durch Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> sind 470 Personen sowie von über 55 dB(A) L<sub>Night</sub> 530 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum 2,2 % und für den Nachtzeitraum 2,4 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L<sub>DEN</sub> über 70 dB(A) sind 90 Personen und mit einem L<sub>Night</sub> über 60 dB(A) 130 Personen ausgesetzt. Dies entspricht zwischen 0,4 bis 0,6 % aller Einwohner der Stadt Heide

### Eisenbahnlärm

Es sind ca. 430 Einwohner Heides durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> verursacht durch Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zügen/a) betroffen; dies sind 1,9%.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> sind 60 Personen sowie von über 55 dB(A) L<sub>Night</sub> 90 Personen betroffen. Dies entspricht für den Tageszeitraum 0,3 % und für den Nachtzeitraum 0,4 % der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L<sub>DEN</sub> über 70 dB(A) sind 10 Personen und mit einem L<sub>Night</sub> über 60 dB(A) 30 Personen ausgesetzt. Der Anteil liegt unter 0,0% der Einwohner der Stadt Heide.

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

Während im östlichen bis mittleren Stadtgebiet zwischen der K 41 im Stadtteil Süderholm und der Friedrich-Elvers-Straße Flächen des Natur- und Landschaftsraumes sowie Gewerbegebiete durch die B 203 betroffen sind, sind im westlichen Stadtgebiet die Hauptverkehrsstraßen B 5, B 203, L 150 und K 77 ursächlich für die Belastung des Wohnens durch Umgebungslärm. Dabei wirken sich diese vornehmlich auf die erste zur Straße gelegene Bebauungsreihe aus, welche besonders hoch durch Verkehrslärm belastet ist, jedoch für dahinter liegende Baureihen bereits abschirmend wirkt.

Die Wohnnutzung entlang dieser Straßen ist vorwiegend durch Einfamilienhäuser mit wenigen Mehrfamilienhäusern teilweise auch in den Obergeschossen von Geschäftshäusern geprägt. Eine Seniorenwohnanlage liegt am deutlich durch Straßenverkehrslärm belasteten Knotenpunkt der B 203 (Marschstraße) mit der K 77 (Husumer Straße).

#### Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm

Obere Priorität: bestimmt durch hohe nächtliche Beurteilungspegel  $L_{\text{night}}$  bei gleichzeitiger meist nahezu geschlossener Randbebauung, die durch Wohnnutzung bestimmt wird

- B 5 Süderstraße, Mühlenstraße, Westerweide:  $L_{\text{night}} > 60$  dB(A), beidseitige nahezu geschlossene Randbebauung durch zweigeschossige Wohngebäude, Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen
- B 203 Hamburger Straße:  $L_{\text{night}} > 60$  dB(A) beidseitige nahezu geschlossene Randbebauung durch zweigeschossige Einfamilienhäuser und wenige dreigeschossige Mehrfamilienhäuser zwischen Friedrich-Elvers-Straße und Hans-Böckler-Straße.
- K 77 Husumer Straße:  $L_{\text{night}}$  um 60 dB(A) beidseitige nahezu geschlossene Randbebauung durch zweigeschossige Einfamilienhäuser.

Mittlere Priorität: bestimmt durch hohe nächtliche Beurteilungspegel  $L_{\text{night}}$  mit offener teils zurückliegender oder einseitiger Bebauung, aber auch einem hohen Anteil gewerblich genutzter Gebäude

- B 5 Meldorfer Straße, Mommsenstraße bis Kreuzstraße:  $L_{\text{night}} > 60$  dB(A) einseitige offene Einfamilienhausbebauung mit höheren Beurteilungspegeln
- B 5 Meldorfer Straße, Kreuzstraße bis Hafensstraße:  $L_{\text{night}}$  55-60 dB(A), beidseitige offene bis geschlossene Einfamilienhausbebauung teils mit Geschäftsbesatz
- B 203 Bahnhofstraße:  $L_{\text{night}}$  um 65 dB(A) beidseitige geschlossene Randbebauung durch drei- bis viergeschossige Wohn- und Geschäftshäuser
- B 203 Marschstraße Ost:  $L_{\text{night}} > 60$  dB(A) Seniorenwohnanlage am signalisierten Knoten zur Husumer Straße (K 77), zweigeschossige Wohnhäuser mit ca. 2,0 m Lärmschutzwand aber gegenüberliegender geschlossener Bebauung durch Geschäftshaus
- B 203 Marschstraße West:  $L_{\text{night}}$  55-60 dB(A) beidseitige offene Wohnbebauung mit ca. 2,0 m Lärmschutzwand an nördlicher Straßenseite. Später weiter von der Straße zurück gelegene Wohnbebauung

Niedrige Priorität: bestimmt durch geringere Beurteilungspegel  $L_{\text{night}}$  mit offener zurückliegender Wohnbebauung oder Wohn- und Geschäftshäusern

- B 5 Meldorfer Straße, F.-Thiedemann-Ring bis Mommsenstr.:  $L_{\text{night}}$  55-60 dB(A), offene zurückgelegene Bebauung vorwiegend durch Gewerbe nur vereinzelt mit Einfamilienhäusern
- B 203 Stadtbrücke:  $L_{\text{night}}$  um 55 dB(A), da Brückenkörper abschirmend wirkt; Hochstraße mit beidseitiger Bebauung durch zwei bis dreigeschossige Wohn- und Geschäftshäuser
- B 203 Markt:  $L_{\text{night}}$  um 60 dB(A) einseitige geschlossene Randbebauung durch zwei- bis dreigeschossige Wohn- und Geschäftshäuser
- L 150 Brahmsstraße, Heistedter Straße, Waldschlösschenstraße:  $L_{\text{night}}$  bis 55 dB(A) zurückgelegene beidseitige offene Einfamilienhausbebauung

**Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Eisenbahnlärm** liegen im Bereich der Dietrich-Bonnhoeffer-Straße, der Lerchen- und Bahnhofstraße und der Schleswiger Straße, da dort Ein- und Mehrfamilienhäuser aber auch Wohn- und Geschäftshäuser betroffen sind. Teilweise wurde für diese bereits im Rahmen der Bauleitplanung abschirmender Lärmschutz vorgesehen. Im mittleren Streckenabschnitt zwischen Hamburger Straße und Waldschlößchenstraße sind dagegen nur Gewerbebauten durch Eisenbahnlärm betroffen, so dass hier kein Handlungsschwerpunkt liegt.

### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum
1.	Sanierung der Waldschlößchenstraße beseitigte die schadhafte Fahrbahndecke und reduzierte Lärmbelastung um 1 bis 2 dB(A)	Land SH / Stadt Heide	vor 2014
2.	B 203: K 41 bis Ortstafel bei F.-Thiedemann-Ring zulässige Geschwindigkeit 60 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit; Effekt: reduzierte Lärmbelastung ggü. 100 km/h ca. 4 dB(A)	Kreis Dithmarschen / Stadt Heide	
3.	B 203: Lärmschutzwand (ca. 2 m) zw. Fußweg zur Norderstraße und Fußweg zur Harmoniestraße	Stadt Heide	
4.	F.-Thiedemann-Ring als östliche Umgehung geplant und mit Lärmschutzwällen versehen, Wegweisung nimmt Umgehungsfunktion bereits auf.	Stadt Heide	
5.	Tempo-30-Zonen in Wohngebieten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lärmreduzierung	Stadt Heide	
6.	In verschiedenen Bebauungsplänen sind aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.	Stadt Heide	

#### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

##### Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms:

###### Verkehrslenkende Maßnahmen

- Einrichtung eines Durchfahrtsverbotes für Lkw der L 150, B 5 und B 203 durch das Zentrum, durch Umleitung über Fritz-Thiedemann-Ring und BAB A 23.
- Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes im südlichen Abschnitt zur Bundesstraße B 203 mit Abstufung der Ortsdurchfahrten B 5 und B 203 und gleichzeitig Verlegung der L 150 auf den nördlichen Abschnitt. Die zentralen Ortsdurchfahrten geraten damit in die Baulast der Stadt Heide, so dass verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen außerhalb der heutigen überörtlichen Verbindungsfunktion möglich werden. Dadurch können die Verkehrsstärken und folglich die Lärmbelastungen reduziert werden.
- Anpassung der wegweisenden Beschilderung für den überörtlichen Verkehr zur Verkehrslenkung auf den Fritz-Thiedemann-Ring

###### Verkehrsrechtliche Maßnahmen

- Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A).

Es ist zu prüfen, ob auf der B 5, B 203, L 150, K 77 und Büsumer Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden kann. Dies kann für bestimmte Abschnitte oder auch für bestimmte Tageszeiten erfolgen. Ganztags betrifft dies insbesondere den Abschnitt der B 203 vom Wulf-Isebrand-Platz bis zum Fußweg zur Norderstraße (ehem. Bruhnstr.).

Anwendung von Beurteilungspegeln über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts - berechnet nach Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS - als Auslöser straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Nov. 2007). Straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wenigsten im Nacht-Zeitraum mit unterstützender statischer Geschwindigkeitskontrolle in folgenden Straßen:

- B 203 Hamburger Straße zwischen Berliner Straße und Hans-Böckler Straße sowie der Bahnhofstraße, Markt und Marschstraße bis Fußweg zur Norderstraße (Im Bereich Seniorenwohnanlage ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit begründbar.)
- B 5 Meldorfer Straße ab Jahnstraße über Mühlenstraße und Westerweide
- K 77 Husumer Straße ab Markt bis Wesseler Chaussee
- Stärkung des innerstädtischen nicht motorisierten Verkehrs. Hierfür wurde ein Radverkehrskonzept erarbeitet, dessen Maßnahmen sich in Umsetzung befinden.
  - Einrichtung von Radverkehrsanlagen (z.B. Schutzstreifen) in der Husumer Straße (K 77)
  - Einrichtung einer Fahrradstraße über Johann-Hinrich-Fehrs-Straße, Beselerstraße und Klaus-Groth-Straße als weitreichende attraktive parallele Fahrradroute zur B 5 Meldorfer Straße vom südlichen Stadtrand bis zum Marktplatz

#### **Straßenbautechnische Maßnahmen**

- Für die B 203 ist durch den LBV.SH eine Deckenerneuerung der schadhafte Fahrbahn vorgesehen. Hiermit kann eine Lärminderung erreicht werden.
- Im Zuge der Erneuerung von Stadtstraßen soll durch den Einsatz von lärminderndem Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D) eine Reduzierung der Lärmemissionen von bis zu 5 dB(A) gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht werden.

#### **Lärmtechnische Maßnahmen**

- Für die B 203 ist durch den LBV.SH eine Untersuchung vorgesehen, ob Lärmsanierungsmaßnahmen zu planen sind. Diese Maßnahme entfällt bei Umwidmung und verändertem Streckenverlauf über den Fritz-Thiedemann-Ring.
- Erhöhung des Lärmschutzwalls am nördlichen Fritz-Thiedemann-Ring. Hier erfolgt derzeit die Prüfung des erforderlichen Umfangs

### **3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm**

#### **Konzeptionelle Ansätze**

- Die Stadt Heide hat mit dem „Masterplanes Mobilität für die Region Heide“ 05/2017, ein bestehendes Konzept, das auf eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung abzielt. Je Szenario geht die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs um 7% bis 15% zurück. Wichtige Maßnahmen sind:
  - die flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche,
  - eine Förderung des ÖPNV und besonders Rad- und Fußgängerverkehr,
  - die Stärkung der Elektromobilität, Carsharing, Mobilitätsdienstleistungen oder
  - ein betriebliches Mobilitätsmanagement und emissionsarmer ÖPNV.
- Die Stadt Heide verfolgt als Ziel die Stärkung des innerstädtischen nicht motorisierten Verkehrs. Hierfür wurde ein Radverkehrskonzept erarbeitet, dessen Maßnahmen sich in Umsetzung befinden.

- Weiterhin wird bei allen zukünftigen städtischen Planungen der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel aufgenommen und eine Umsetzung der unter 3.2 aufgeführten Maßnahmen im Rahmen dieser Planungen geprüft. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.
- Im Sinne einer langfristigen Lärmvorsorge sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm der Straßen und Eisenbahnstrecke auch 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 oder auch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Weiterhin können passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorgesehen werden. 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.

### **Bundesstraßen außerhalb der Baulast der Stadt Heide**

- Die Stadt Heide ist von den Hauptlärmquellen B 5 und B 203 betroffen, die nicht in der städtischen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

### **Maßnahmen an städtischen und klassifizierten Straßen in Baulast der Stadt Heide**

- Als langfristig umzusetzende Lärminderungsmaßnahme sollen die Fahrbahndeckschichten mit lärmindernden 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 OPS, lärmarter 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 Splittmastix-asphalt 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 lärmarter 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 Stadt die Zulassungssituation für lärmindernde Fahrbahndeckschichten innerorts bewusst ist. Dennoch ist es der Wille der Stadt, 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.

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

Im Stadtgebiet von Heide wird der Bereich in den Grenzen des im Stadtgebiet gelegenen „Landschaftsschutzgebietes Ostroher / Süderholmer Moor“ (Nr.: 21 Kreis: HEI, Verordnung vom 06.06.1972) als ruhiges Gebiet ausgewiesen. Es gelten die Flurstücke des Landschaftsschutzgebietes.

Derzeit ist dieses ruhige Gebiet nicht durch Umgebungslärm infolge von Hauptverkehrsstraßen betroffen. Beim Schutz des ausgewiesenen ruhigen Gebietes vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das ruhige Gebiet überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt.

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

Durch den Einbau von lärmminderndem Asphalt auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen kann eine deutliche Lärminderung um bis zu 5 dB(a) gegenüber dem in den Lärmkarten dargestellten Zustand erreicht werden.

Durch die Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes zur B 203 und L 150 bei gleichzeitiger Anpassung der wegweisenden Beschilderung und der Lenkung des Lkw-Durchgangsverkehrs kann der zentrale Bereich von Durchgangsverkehren entlastet werden. Der größere Effekt stellt sich mit dem Wechsel der Straßenbaulast ein, da in diesem Fall verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Heide liegen. Eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes muss dann eine geringere Rücksicht auf die Verbindungsfunktion der Straße nehmen als bei einer Bundesstraße.

Eine mindestens nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung in der B 5 Süderstraße, Mühlenstraße und Westerstraße führt dazu, dass die hier lebenden mit über 60 dB(A) hoch belasteten Personen in eine niedrigere Klasse von 55 bis 60 dB(A) fallen.

Eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung in der B 203 Hamburger Straße, im Abschnitt zwischen Friedrich-Elvers-Straße und Hans-Böckler-Straße (ca. 750 m), wie auch in der K 77 Husumer Straße, im Abschnitt zwischen Markt und Wesselner Chaussee (ca. 730 m) reduziert in der nahezu geschlossenen Randbebauung die Anzahl der mit über 60 dB(A) betroffenen Personen. Diese fallen gänzlich in die nächst niedrigere Klasse zwischen 55 dB(A) bis 60 dB(A).

## 4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans

### 4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

am ....

### 4.2 Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation auch seiner Überprüfung zur Mitwirkung mit Möglichkeit zur Stellungnahme

vom .... bis ....

### 4.3 Formen der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

Öffentliche Veranstaltung

am ....

Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für  
die Öffentlichkeit

am ....

Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit  
.....

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

#### **5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)**

**5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans** .... €

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

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

Der Lärmaktionsplan umfasst administrative Aufgaben, welche im Zusammenwirken der beteiligten Behörden ihre Wirkung entfalten. Ein Kostenrahmen wird für diese nicht veranschlagt.

#### **6 Evaluierung des Aktionsplans**

(Festlegungen zur Überprüfung der Durchführung und der Ergebnisse  
dieses Aktionsplans)

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren, überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen bei der Aufstellung des Aktionsplans und der Umsetzung von Maßnahmen sowie die erzielten Ergebnisse werden möglichst konkret ermittelt und bewertet. Dazu ist geplant, das unter [www.laerm.schleswig-holstein.de](http://www.laerm.schleswig-holstein.de) veröffentlichte Schema (Formular Überprüfung Aktionsplan) zu verwenden

#### **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

**7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch der Gemeindevertretung/ Stadtvertretung  
beschlossen**

am: .....

**7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit**

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

am ....

Link zum Aktionsplan im Internet

[www.laerm.schleswig-holstein.de](http://www.laerm.schleswig-holstein.de)  
[www.Internetseite\\_der\\_Gemeide.de](http://www.Internetseite_der_Gemeide.de)

*Unterschrift*

Name, Ort, Datum, ggf. Funktion, Stempel