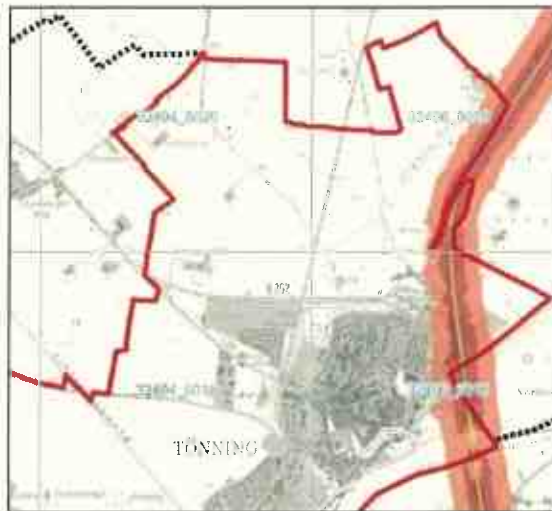


# Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Tönning zur Umsetzung der dritten Runde der Umgebungslärmrichtlinie



Quelle: Lärmkartierung Schleswig-Holstein 2017

**Auftraggeber:** Stadt Tönning  
Am Markt 1  
25832 Tönning

**Projektnummer:** LK 2019.135  
**Berichtsnummer:** LK 2019.135.1  
**Berichtsstand:** 24.04.2020  
**Berichtsumfang:** 17 Seiten sowie 3 Anlagen

**Projektleitung  
und  
Bearbeitung:** Diplom-Geograph Carsten Kurz



**LÄRMKONTOR GmbH** • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg  
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen  
Messstellenleiter Bernd Kögel • AG Hamburg HRB 51 885  
Geschäftsführer: Christian Popp (Vorsitz) / Mirco Bachmeier / Bernd Kögel / Ulrike Krüger (kfm.)  
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44  
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • <http://www.laermkontor.de>

# Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Tönning gemäß § 47d Bundes- Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>4</b>
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	4
1.2	Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	5
1.4	Geltende Grenzwerte.....	5
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation.....</b>	<b>6</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....	7
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	7
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	9
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung.....</b>	<b>10</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	10
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen für die nächsten fünf Jahre .....	10
3.3	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen .....	11
3.4	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre .....	13
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	14
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans.....</b>	<b>14</b>
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	14
4.2	Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation auch seiner Überprüfung zur Mitwirkung mit Möglichkeit zur Stellungnahme .....	14
4.3	Ggf. weitere Formen der öffentlichen Mitwirkung.....	14
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	14
<b>5</b>	<b>Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar).....</b>	<b>15</b>
5.1	Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans .....	15
5.2	Kosten zur Umsetzung der Maßnahme .....	15
5.3	Kosten/Nutzenanalyse.....	15

<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans (Festlegungen zur Überprüfung der Durchführung und der Ergebnisse dieses Aktionsplans).....</b>	<b>15</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans .....</b>	<b>16</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung beschlossen .....	16
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit.....	16
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet .....	16
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis .....</b>	<b>17</b>

## 1 Allgemeines

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Tönning  
Am Markt 1  
25832 Tönning  
Gemeindekennziffer: 01054138  
Ansprechpartner: Frau Homann-Vorderbrück  
Telefon: 04861 61411  
E-Mail: [homann-vorderbrueck@toenning.de](mailto:homann-vorderbrueck@toenning.de)  
Internet: [www.toenning-rathaus.de](http://www.toenning-rathaus.de)

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

Die Stadt Tönning liegt an der Westküste Schleswig-Holsteins an der Eider im Kreis Nordfriesland. Zu Tönning gehören die Ortsteile Kating, Katingsiel, Olversum und Groß Olversum. Tönning hat einen eigenen Hafen an der Eider, der mit seinen alten Gebäuden als historischer Hafen eine Sehenswürdigkeit darstellt. Am Südende des Gemeindegebietes liegt das Eidersperrwerk, das die Eider von der Nordsee trennt.

Der Bade- und Luftkurort Tönning hat rund 4.900 Einwohner, ca. 2.676 Wohnungen<sup>1</sup> und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 44,41 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rd. 110 Einwohnern je qkm.

Die Stadt ist über die B5, die östlich an der Stadt vorbeiführt und dort auch die Eider quert, an den überregionalen Verkehr in Nord- und Südrichtung angebunden. Die B202 zweigt bei Tönning nach Westen von der B5 ab und erschließt die Eidersteder Halbinsel bis nach St. Peter-Ording.

Tönning liegt an der Bahnstrecke Husum – St. Peter-Ording. Die Züge fahren einmal pro Stunde in Richtung Husum und in Richtung St. Peter-Ording.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr zu berücksichtigen (vgl. Kap 1.3.). Dazu gehört in Tönning nur die B5 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 8.500 bis 11.000 Kfz/Tag, die über das östlichste Gemeindegebiet verläuft und den östlichen Stadtbereich verlärmert.

<sup>1</sup> [www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas](http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas), Stand 07/2019

Lärm von Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr (die Strecke Husum – St. Peter-Ording weist rd. 14.000 Zugbewegungen pro Jahr auf) oder Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>2</sup> (ULR) ist in Tönning nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet<sup>3</sup>.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>4</sup> (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig<sup>4</sup>.

### 1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch **Störungen** der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind<sup>5</sup>.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Ministerium für **Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung** erstellt worden und in einem

<sup>2</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189

<sup>3</sup> <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>. Stand 07/2019

<sup>4</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch **Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen** und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

<sup>5</sup> NORAH Noise-related annoyance, cognition and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

Kartenservice unter [www.umweltdaten.landsh.de/laermaplas](http://www.umweltdaten.landsh.de/laermaplas) für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 3. Stufe der ULR in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland<sup>6</sup> hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind dafür in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>7</sup> von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90<sup>8</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS<sup>9</sup> abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

---

<sup>6</sup> Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28.09.2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

<sup>7</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkBf 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

<sup>8</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

<sup>9</sup> Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

## 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Tönning

Geschätzte Zahl der von Lärm an den Hauptverkehrsstraßen in Tönning belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand 10.2017				
L <sub>DEN</sub> dB(A) <sup>10</sup>	Belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A) <sup>11</sup>	Belastete Menschen
über 55 bis 60	30		über 50 bis 55	10
über 60 bis 65	10		über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	40		Summe	10
Geschätzte Zahl der von Lärm an den Hauptverkehrsstraßen in Tönning belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 10.2017				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A)	0,606	19	0	0
65 - 75 dB(A)	0,120	0	0	0
über 75 dB(A)	0,026	0	0	0
Summe	0,752	19	0	0

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Tönning finden sich in den Anlagen 2 und 3.

Die Belastenzahlen stellen sich geringfügig höher dar, als bei der letzten Lärmkartierung aus dem Jahr 2012<sup>12</sup>.

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Tönning werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der Hauptverkehrsstraße betrachtet, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Anga-

<sup>10</sup> L<sub>DEN</sub> - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden (nach VBUS<sup>9</sup>) die Abendstunden (18:00 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

<sup>11</sup> L<sub>Night</sub> - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr)

<sup>12</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Tönning zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. 2017

ben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf **Lärmminderung** entsteht dadurch jedoch nicht.

**Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>13</sup>), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  > 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97<sup>7</sup> können überschritten sein</li> <li>- Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein<sup>14</sup></li> </ul>
65-70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  55-60 dB(A) L <sub>Night</sub>	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- für <b>Gewerbegebiete</b> können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV<sup>15</sup> überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97<sup>7</sup> können überschritten sein</li> <li>- diese <b>Lärmbeeinträchtigungen</b> können so intensiv sein, dass <b>straßenverkehrsrechtliche</b> Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von <b>Gesundheitsgefährdung</b> von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>16</sup></li> </ul>
55-65 dB(A) L <sub>DEN</sub>  50-55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>15</sup> können überschritten sein</li> <li>- mittelfristiges Handlungsziel zur <b>Prävention</b> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)<sup>16</sup>, langfristig anzustrebender Pegel als <b>Vorsorgeziel</b> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)<sup>16</sup></li> <li>- Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm<sup>17</sup>: L<sub>DEN</sub>&lt;53 dB, L<sub>Night</sub> &lt;45 dB</li> </ul>

Es sind ca. 40 Personen und somit knapp 1 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Tönning durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> verursacht durch die Hauptverkehrsstraße (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

<sup>13</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

<sup>14</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

<sup>15</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung“ vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

<sup>16</sup> Sondergutachten des Rates von **Sachverständigen** für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

<sup>17</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018



Von hohen oder sehr hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind in Tönning keine Personen betroffen.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2017 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

### 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Vorrangig werden die durch die Hauptverkehrsstraße am stärksten lärmbelasteten Wohngebäude betrachtet.

Wie bereits bei der letzten Lärmkartierung<sup>12</sup> gehören zu den am höchsten lärmbelasteten Bereichen in Tönning die Wohngebäude an der Utholmer, Dithmarscher und Eiderstedter Straße, die mit Pegeln von bis 50 dB(A)  $L_{Night}$  und zu 58 dB(A)  $L_{DEN}$ <sup>18</sup> durch den Verkehr auf der B5 belastet werden (s. Abb. 1).

**Abbildung 1:** Belastete Gebäude an der B5 in Tönning, Utholmer, Dithmarscher und Eiderstedter Straße,  $L_{DEN}$  (Ausschnitt aus der Lärmkartierung Schleswig-Holstein 2017)



Der durch die Zufahrten zu den Supermärkten und Gewerbebetrieben sowie dem Multimar Wattforum entstehende Verkehrslärm an diesen Straßen wird im

<sup>18</sup> Kartenservice Umgebungslärm. <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas/>  
Stand 12.07.2016.

Rahmen der strategischen Lärmkartierung zur Umgebungslärmrichtlinie nicht erfasst.

Die von den Tönninger Bürgerinnen und Bürger am stärksten empfundene Lärmbelastung durch die B5 wird allerdings in der Lärmkartierung des Landes nicht abgebildet. Sie entsteht durch das Überfahren der Brückenübergänge an der Eiderbrücke. Speziell wenn Lkw die Fugen der Klappbrücke überfahren entsteht ein impulsartige Geräusch, das über die Wasserfläche der Eider bis weit in die Stadt Tönning hineingetragen wird.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

Die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

An der B5 in Tönning befinden sich entsprechend der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein aktuell keine Lärmschutzbauwerke.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärm-Grenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

#### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen für die nächsten fünf Jahre

An Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und Schallschutzwällen (baulicher Schallschutz)

- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz),  
Problem: **Außenwohnbereich** bleibt verlärm
- Verstetigung des Verkehrs  
(verträgliche Abwicklung des Verkehrs).

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraße B5 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Durch den Verkehr auf der B5 werden die Wohngebäude an der Utholmer, Dithmarscher und Eiderstedter Straße mit Pegeln von bis zu 50 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  und bis zu 58 dB(A)  $L_{\text{DEN}}$  belastet (vgl. Kap 2.3). Die Grenzwerte für die freiwillige Lärmsanierung an Bundesstraßen wird allerdings nicht erreicht (vgl. Anlage 1).

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein besteht auf der B5 ein Asphalt mit einem Korrekturwert für die Straßenoberfläche (DstrO) von 0 dB. Im Zuge der Sanierung der Straßenoberflächen auf der B5 sollte durchgängig ein lärmgeminderter Asphalt mit einem DStrO von -2 dB eingebaut werden, wie bei dem aktuell für den dreistreifigen Ausbau des planfestgestellten nördlich anschließenden Abschnitts der B5<sup>19</sup>.

Um dem in Tönning am stärksten empfundenen Lärmproblem durch die B5 entgegen zu wirken (vgl. Kap. 2.3), sind die **Brückenübergänge** an der Eiderbrücke durch den Baulastträger so zu sanieren, dass die weithin hörbare impulsartige Lärmbelastung bei der Überfahung der Brückenübergänge unterbleibt.

### 3.3 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema ‚Lärm‘ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Stadt Tönning ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraße B5 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegt. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche

---

<sup>19</sup> Planfeststellung B 5, Dreistreifigkeit Tönning – Husum, 1. BA Tönning – Rothenspieker, Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung. Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Flensburg. Stand 30.01.2019

Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an dieser Straße umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung:

- **Förderung des ÖPNV:**  
hohe Taktichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.  
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge und Omnibusse beschafft und eingesetzt werden.
- **Förderung des Fahrradverkehrs:**  
Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung.
- **Förderung des Fußverkehrs:**  
Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Stadtstraßen<sup>20, 21, 22, 23</sup>, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 4 dB erreicht werden kann.
- **Verkehrsberuhigung:**  
verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine mög-

<sup>20</sup> Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes **Nordrhein-Westfalen**.

<sup>21</sup> Lärmmindernde Asphalte. Umweltbundesamt 2014.

<sup>22</sup> Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

<sup>23</sup> Leitfaden für die Planung, den Bau und die Bauliche Erhaltung von lärmtechnisch optimierten **Asphaltdeckschichten** in Berlin. Berlin 2018

lichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und ermöglicht damit den Verzicht auf Autofahrten und infolge Verkehrslärmreduzierung.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>24</sup> **Lärmbelastungen** vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“<sup>24</sup>

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

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Die Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Stadt Tönning, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht.

Als ruhige Gebiete kommen zum einen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete<sup>25</sup>. Zum anderen können Gebiete ausgewiesen werden, die einen bestimmten Grenzwert unterschreiten. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*“<sup>26</sup>. Als relevante ruhige Gebiete werden Bereiche ausgewählt, die

- entsprechend der Lärmkartierung frei von Umgebungslärm sind,
- eine relativ naturnahe Ausprägung haben und
- für die Naherholung relativ gut erschlossen und zu erreichen sind.

<sup>24</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

<sup>25</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

<sup>26</sup> Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

Entsprechend dem Lärmaktionsplan Tönning zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie<sup>12</sup> werden keine ruhigen Gebiete in Tönning festgelegt.

Beim Schutz des ausgewiesenen ruhigen Gebietes vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz des ruhigen Gebietes als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**

Durch die Aufbringung eines lärmarmen Asphalts auf der B5 reduziert sich die Lärmbelastung um 2 dB und kann somit die Anzahl der belasteten Anwohner senken.

Die impulshaltige Lärmbelastung durch das Überfahren der Brückenübergänge wird in der Lärmkartierung nicht erfasst. Entsprechend können keine konkreten Angaben über die Lärminderung und die Anzahl der entlasteten Personen gemacht werden.

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans**

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

Am 30.08.2019

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

10.12.2019 bis 13.01.2020

### **4.3 Ggf. weitere Formen der öffentlichen Mitwirkung**

Ausschusssitzung mit Rederecht für die Öffentlichkeit am 16.09.2019.

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

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Stellungnahmen oder Anregungen abgegeben.

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

### **5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans**

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Tönning getragen.

### **5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahme**

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt für Stadtstraßen liegen geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten<sup>27</sup>.

### **5.3 Kosten/Nutzenanalyse**

-

## **6 Evaluierung des Aktionsplans (Festlegungen zur Überprüfung der Durchführung und der Ergebnisse dieses Aktionsplans)**

Im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wurde die Lärmsituation analysiert und Maßnahmen, Strategien und Forderungen aufgeführt, um den Lärm in Tönning zu reduzieren. Zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte eine öffentliche Ausschusssitzung am 03.04.2017 und eine Auslegung des Lärmaktionsplans vom 15.05. bis 16.06.2017. Eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand im gleichen Zeitraum statt.

Der Lärmaktionsplan wurde am 17.07.2017 beschlossen. Die wesentlichen Schritte der Lärmaktionsplanung wurden durchgeführt und bis auf den Abgabetermin die rechtlichen Vorgaben eingehalten.

Die im Lärmaktionsplan von 2017<sup>12</sup> dargestellten und geforderten Maßnahmen an der B5 wurden bislang nicht umgesetzt. Sie werden daher in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert wieder aufgeführt.

Die im Rahmen der ULR zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen lagen und liegen auch aktuell nicht in der Baulast der Stadt. Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen an der Hauptverkehrsstraße liegt somit weitgehend im Ermessen der zuständigen Baulastträger.

Eine Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt im Zuge der 5-jährigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans hinsichtlich

---

<sup>27</sup> Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

- der vorgabenkonformen Umsetzung
- der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen
- der Änderung der kartierten Lärmbelastung
- der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

### **7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung beschlossen**

Am: 17.02.2020

### **7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit**

Am: 22.04.2020

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

[www.toenning-rathaus.de](http://www.toenning-rathaus.de)

[www.laerm.schleswig-holstein.de](http://www.laerm.schleswig-holstein.de)

Ort, Datum

Tönning, den

  
The official blue circular seal of the City of Tönning. It features a central shield with a crown on top, surrounded by the text 'STADT 12 TÖNNING'.



## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Stadtübersicht  $L_{DEN}$  der Stadt Tönning vom Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Stadtübersicht  $L_{Night}$  der Stadt Tönning vom Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein

## Lärmaktionsplan der Stadt Tönning zur 3. Runde der ULR

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/air/noise/df3/env/0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes <sup>28</sup>		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV <sup>29</sup> für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>30</sup>		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>31</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung <sup>32</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Nutzung										
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							70	70		

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

<sup>28</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBf 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010  
<sup>29</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007  
<sup>30</sup> Verkehrsraumschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)  
<sup>31</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)  
<sup>32</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

## **Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Stadtübersicht  $L_{DEN}$  der Stadt Tönning vom  
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein  
Stand September 2017

# Tönning

Gemeindeübersicht



**Straßenlärm - 24 Stunden-Pegel L<sub>den</sub> in dB(A)**  
**Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr**

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsstrahler: 10 m x 10 m  
 Berechnungsprogramm: IMM1 2016

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- Gebäude
- Landesgrenze
- Gemeindegrenzen
- Lärmschutzwand
- Hauptverkehrsstraße
- Gemeindegrenze Tönning

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



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N Götting

Kartengrundlage: DTK25

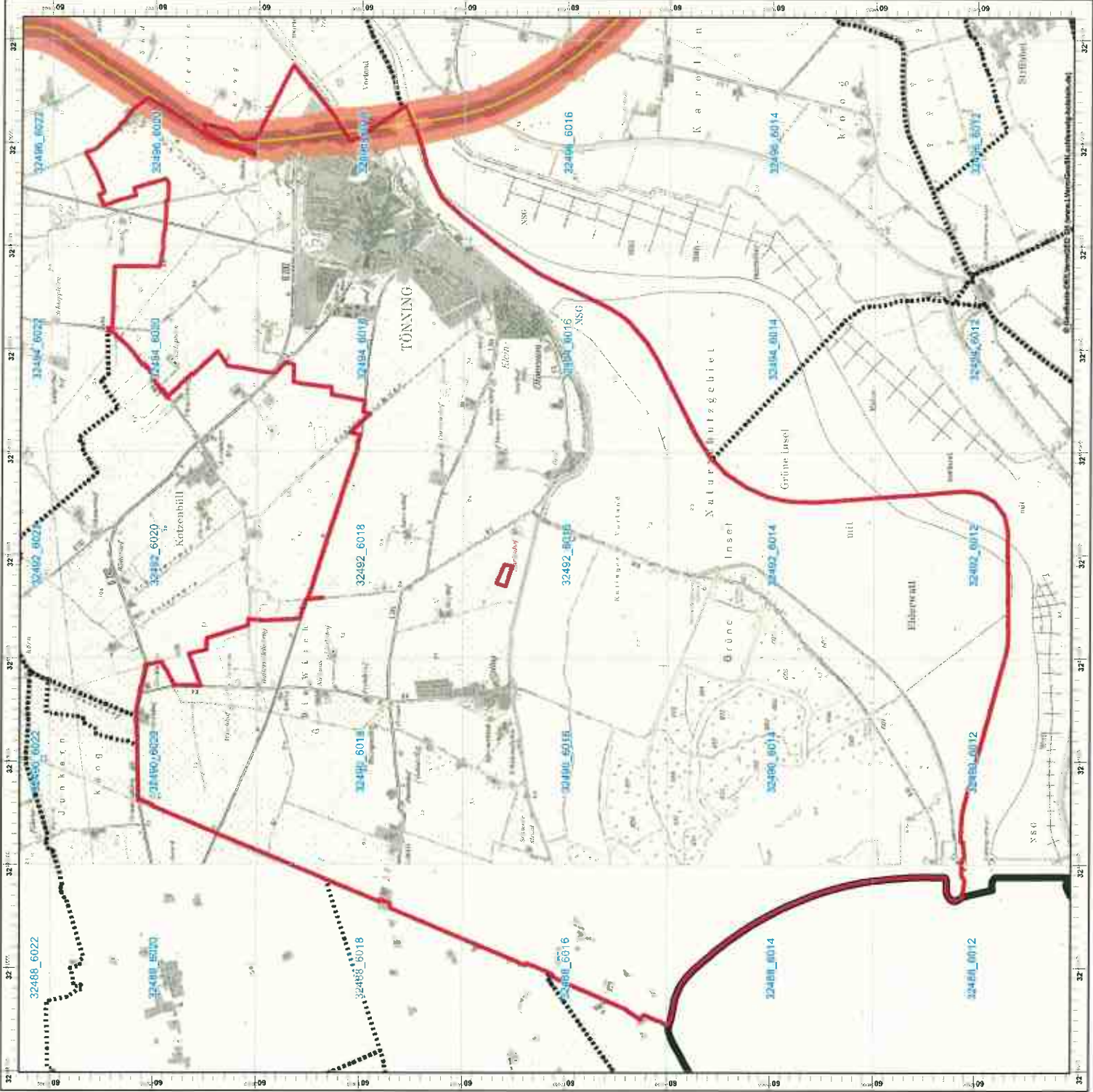
Erstellungsdatum: 18.09.2017

Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume  
 Hamburger Chaussee 25  
 D 24220 Flintbek

Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH  
 Altonaer Poststraße 13b  
 22767 Hamburg



### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Stadtübersicht  $L_{Night}$  der Stadt Tönning vom  
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein  
Stand September 2017

# Tönning

Gemeindeübersicht



**Straßenlärm - L<sub>night</sub> in dB(A)**  
**Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr**

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsrastr: 10 m x 10 m  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016

- > 70 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- Gebäude
- Landesgrenze
- Gemeindegrenzen
- Lärmschutzwand
- Hauptverkehrsstraße
- Gemeindegrenze
- Tönning

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

0 625 1250 2500 Meter

Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N Basellg

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 19.09.2017

Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume  
 Hamburger Chaussee 25  
 D 21420 Flinbek

Auftragnehmer:

LARMKONTOR GmbH  
 Altonaer Poststraße 13b  
 22767 Hamburg

