

Lärmaktionsplan
zur 4. Runde der Lärmkartierung

im Internet auf der Homepage des Amtes Stargarder Land

<https://www.burg-stargard.de/category/bekanntmachungen/>

Inhalt	
1 Einführung	3
2 Rechtliche Grundlagen	4
2.1 Grenzwerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie	6
3 Lärmkartierung der 4. Runde	7
3.1 Kurzbeschreibung des Geltungsbereiches	7
3.2 Grundlagen der Lärmaktionsplanung	7
3.3 Benennung der geschätzten Anzahl von betroffenen Personen	8
3.4 Information der Öffentlichkeit	10
4 Planerische Vorgaben und Maßnahmen zum Lärmschutz	10
4.1 Bauleitplanung	11
4.2 Maßnahmen zum Lärmschutz	11
5 Belastungsschwerpunkte	13
6 Beschreibung von lärmmindernden Maßnahmen	14
6.1 Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen	14
6.2 Lärmschutzwand / Lärmschutzwall	14
6.3 Geschwindigkeitsreduzierung	14
6.4 Einbau von Schallschutzfenstern	15
7 Zusammenfassung	15
8 Anhang	16
9 Quellenverzeichnis	17

1 Einführung

Die in den vergangenen Jahren besonders in großen Städten und Ballungsräumen Europas gestiegene Lärmbelastung hat die Europäische Union dazu veranlasst, 2002 die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie zu erlassen. Diese sieht eine systematische Erfassung von Lärmbelastungen und die darauf folgende Erstellung von Lärmaktionsplänen zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen vor. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47b Satz 1 Nr. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes BImSchG [1] als Umgebungslärm bezeichnet werden.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist zusammenfassend die Verringerung des Umgebungslärms sowie der Schutz ruhiger Gebiete, so dass im günstigsten Fall belästigenden oder gesundheitsschädlichen Auswirkungen vorgebeugt wird.

Der vorangegangene Lärmaktionsplan wurde in der 3. Bearbeitungsstufe durch das Amt Stargarder Land im Jahr 2018 erstellt. Auf dieser Grundlage wird nunmehr der Lärmaktionsplan 2024 in der 4. Runde fortgeschrieben. Der Schwerpunkt soll dabei auf die Überprüfung und Überarbeitung der bestehenden Lärmaktionspläne der 3. Runde gelegt werden.

Aufgrund der erfolgten europaweiten Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm durch CNOSSOS-EU [2] sowie durch Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie [3] und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV [4]) wurden u.a. alle Lärmkarten der dritten Runde für die vierte Runde neu berechnet.

Die besondere Herausforderung besteht darin, dass in der 4. Runde der Lärmkartierung ein neues, EU-weit harmonisiertes Berechnungsverfahren angewendet wurde, so dass die vorgelegten aktuellen Kartierungsergebnisse in der Regel nicht mit den Ergebnissen der vorherigen Kartierungsrunden vergleichbar sind.

Im Vorentwurf wird der Lärmaktionsplan des Amtes Stargarder Land aus dem Jahr 2018 hinsichtlich der Rechtsgrundlagen aktualisiert und die Ergebnisse der strategischen Lärmkarten der 4. Runde werden eingearbeitet. Neue Maßnahmen werden in diesem ersten Schritt der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes nicht vorgeschlagen. Vorgeschlagene Maßnahmen sind hinsichtlich der Umsetzung zu kontrollieren.

Der Vorentwurf dient der ersten Information der Öffentlichkeit und soll die Möglichkeit bieten, an der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Runde mitzuwirken.

2 Rechtliche Grundlagen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG bildet die Grundlage der Lärmaktionsplanung. Ihr Ziel ist die einheitliche Regelung zur Verhinderung, Vorbeugung und Minderung von Umgebungslärm sowie der Schutz ruhiger Gebiete vor einer Zunahme des Lärms. Seit dem 24.06.2005 ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie im Rahmen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) Sechster Teil Lärminderungsplanung § 47a – f [5] in deutsches Recht umgesetzt und mit der 34. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über Lärmkartierung) konkretisiert worden.

Nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der EU-Umgebungslärmrichtlinie haben die nach Landesrecht zuständigen Behörden Lärmaktionspläne mindestens alle 5 Jahre aufzustellen sowie bei besonders bedeutsamen Veränderungen fortzuschreiben.

Die bestehenden Lärmaktionspläne sind folglich in der vierten Runde bis zum 18.07.2024 zu überprüfen und wenn erforderlich zu überarbeiten. Die in den vorherigen Kartierungsrunden angewandte „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS [6])“ ist nicht mehr in Kraft. In der 4. Runde der Lärmkartierung wurde ein neues, EU-weit harmonisiertes Berechnungsverfahren angewendet: „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)“ sowie die „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB [9])“. Insofern sind die Angaben zur geschätzten Anzahl der betroffenen Personen der vorangegangenen 3. Runde nicht in direkten Zusammenhang mit der 4. Runde zu bringen und bedeuten nicht zwangsläufig, dass mit dem Anstieg der Personenanzahl auch eine tatsächliche Zunahme des Verkehrslärms erfolgt ist.

„Entsprechend den Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie) ist das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V zuständig für alle Hauptverkehrsstraßen (Bundesfern- und Landesstraßen) mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen sowie Ballungsräumen mit Einwohnerzahlen von über 100.000 Einwohnern strategische Lärmkarten zu erstellen. Damit wird die Belastung durch Umgebungslärm erfasst und dargestellt.“ [5]

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohner pro Quadratkilometer. Haupteisenbahnstrecken des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und Großflughäfen liegen nicht im Gebiet des Amtes Stargarder Land.

Andere Lärmquellen wie z.B. Gewerbebetriebe treten nicht in maßgeblicher Weise in Erscheinung.

An Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes erstellt das Eisenbahn-Bundesamt Lärmkarten und Lärmaktionspläne. Flugzeuglärm ist im Amtsgebiet nicht zu betrachten.

Durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V wurden die strategischen Lärmkarten erstellt und einschließlich eines Berichtes an das Amt Stargarder Land übersandt, so dass hiermit die datenbasierte Grundlage der Lärmaktionsplanung bereitgestellt wurde.

„Die strategischen Lärmkarten bilden die Grundlage von Lärmaktionsplänen, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.“ [9]

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen werden durch die des Ergänzungs- bzw. Nebenstraßennetzes komplettiert. Dieses umfasst weniger befahrene Bundes- und Landesstraßen sowie Kreis- und Gemeindestraße, die auch lärmrelevant sind, aber nicht den §§ 47 a-f BImSchG unterliegen.

In der Regel umfasst der Geltungsbereich des Lärmaktionsplans den Zuständigkeitsbereich der Plan aufstellenden Behörde. Im Land Mecklenburg-Vorpommern obliegt dies nach dem Gesetz über die Funktionalreform [10] dem Amt Stargarder Land.

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Absatz 2 BImSchG i.V.m. Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- zuständige Behörde,
- rechtlicher Hintergrund,
- Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen und Lärm von Industrieanlagen,
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Beschreibung der festgestellten Lärmprobleme und der verbesserungsbedürftigen Situationen,
- Protokoll, wie die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne konsultiert wurde, indem ihr frühzeitig und effektiv Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Vorbereitung und

der Überprüfung von Aktionsplänen gegeben wurde,

- Lärminderungsmaßnahmen, die zum Zeitpunkt der Annahme des Lärmaktionsplans bereits bestehen,
- Lärminderungsmaßnahmen, die im Rahmen des Lärmaktionsplans durchgeführt werden, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Angabe zur langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Kosten der Umsetzung der geplanten Maßnahmen, geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Lärmaktionsplan beschriebenen Maßnahmen, geschätzte Gesamtkosten des Lärmaktionsplans,
- Beschreibung der Vorkehrungen,
- geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Lärmaktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.

Für die Umsetzung von Lärmaktionsplanung sieht das Bundes-Immissionsschutzgesetz keine neue Rechtsgrundlage vor, d.h. die Frage der Finanzierung von Maßnahmen wurde ausgeklammert. Es wird darauf verwiesen, dass die Maßnahmen durch Anordnungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach den geltenden Rechtsvorschriften durchzusetzen sind (BImSchG § 47 Abs. 6). Dies bedeutet, dass für die zuständigen Behörden eine Umsetzung nur dann bindend ist, wenn nach geltendem Recht ein konkreter Lärmschutzanspruch vorliegt (z.B. nach der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV).

2.1 Grenzwerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Zur Beschreibung der Lärmbelastung der Bevölkerung werden europaweit einheitlich zwei Lärmindizes als kennzeichnende Größen verwendet:

- Zur Beschreibung für die allgemeine Belästigung der Tag-Abend-Nacht-Index L_{DEN} . Hierbei handelt es sich um einen 24-Stunden-Mittelungspegel, welcher den Tagzeitraum (6-18 Uhr), den Abendzeitraum (18-22 Uhr) und den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) aufgrund der unterschiedlichen Ruhebedürfnisse in diesen Zeiträumen entsprechend gewichtet.
- Zur Beschreibung für Schlafstörungen dient der Nachtlärmindex L_{Night} . Hierbei handelt es sich um einen Mittelungspegel, welcher den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) umfasst.

Für die Beurteilung von Lärmimmissionen im Verkehrsbereich gibt es verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte, die in Abhängigkeit von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und der Tageszeit definiert sind.

Unter gesundheitlichen Aspekten wurden durch eine Reihe von Institutionen

Qualitätsstandards für die Geräuschbelastung der Bevölkerung entwickelt. Diese Qualitätsstandards sind jedoch unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind.

Um gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Lärm zu vermeiden, wird die Aufstellung von Lärminderungsmaßnahmen bei Betroffenheiten ab den Auslösewerten für den Tag-Abend-Nachtzeitraum $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) und für den Nachtzeitraum $L_{Night} \geq 50$ dB(A) durch das LUNG MV empfohlen.

3 Lärmkartierung der 4. Runde

3.1 Kurzbeschreibung des Geltungsbereiches

Der Geltungsbereich umfasst das Verwaltungsgebiet des Amtes Stargarder Land. Im Amt Stargarder Land wurden sieben Gemeinden um die Stadt Burg Stargard zur Erledigung ihrer Verwaltungsgeschäfte zusammengeschlossen. Das Amt liegt im Osten des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte im Süden Mecklenburg-Vorpommerns. Es grenzt an die Kreisstadt Neubrandenburg und an den Tollensesee. Der Amtssitz befindet sich in Burg Stargard.

Das Amt ging aus dem ehemaligen Amt Burg Stargard-Land hervor. Am 1. Juli 2002 wurde die vormals amtsfreie Stadt Burg Stargard in das Amt eingegliedert; der Amtsname wurde dabei in Amt Stargarder Land geändert. Mit der Eingemeindung von Teschendorf nach Burg Stargard am 27. September 2009 und Cammin am 26. Mai 2014 verringerte sich die Zahl der amtsangehörigen Gemeinden auf sechs.

Als unmittelbares Einzugsgebiet von Neubrandenburg wird das Gebiet des Amtes Stargarder Land gern als Wohnort im Grünen genutzt. Die Gemeinden sind überwiegend landwirtschaftlich geprägt, der Tourismus spielt insbesondere am Tollensesee eine Rolle. Durch das Amtsgebiet führen die Landesstraßen 33, 331, sowie die Bundesstraßen 96 und 104.

3.2 Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten ist das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie MV (LUNG MV) zuständig. Die entsprechenden Daten wurden im Rahmen der Lärmkartierung durch das LUNG MV ermittelt und den Kommunen übergeben.

Entsprechend den Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie - EU-ULR) ist das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V zuständig für alle Hauptverkehrsstraßen (Bundesfern- und Landesstraßen) mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen

Kraftfahrzeugen strategische Lärmkarten zu erstellen. Damit wird die Belastung durch Umgebungslärm erfasst und dargestellt. Darüber hinaus dienen die Ergebnisse der Lärmkartierung als Grundlage für die Lärmaktionsplanung.

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen werden durch die des Ergänzungs- bzw. Nebenstraßennetzes komplettiert. Dieses umfasst weniger befahrene Bundes- und Landesstraßen sowie Kreis- und Gemeindestraße, die auch lärmrelevant sind, aber nicht den §§ 47 a-f BImSchG unterliegen.

Die Beschreibung der Hauptlärmquellen ist dem Bericht zur 4. Lärmkartierung des LUNG MV entnommen.

Dazu zählen im Geltungsbereich des Amtes Stargarder Land:

- Bundesstraße B 96
- Landesstraße L 33

„Die Verkehrsmengen werden flächendeckend aus den von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hochgerechneten Daten für die Bundesstraßen übernommen. Für die Verkehrsmengen auf Landesstraßen werden durch die BASt Regionsfaktoren übergeben, die eine Umrechnung der Verkehrsmengen ermöglichen.“ [8]

In der 4. Kartierungsrunde wurde hinsichtlich des Verkehrsflusses auch das Ergänzungs- und Nebenstraßennetz vervollständigt. Diese sind jedoch nicht von der Lärmaktionsplanung nach §§ 47 a-f BImSchG umfasst.

3.3 Benennung der geschätzten Anzahl von betroffenen Personen

Die Lärmkarten für den Tag-Abend-Nachtzeitraum L_{DEN} und den Nachtzeitraum L_{Night} sowie die Konfliktkarten für die Auslösewerte sind in den strategischen Lärmkarten des LUNG MV [8] im Anhang zu entnehmen. Sie sind auch unter dem nachfolgenden Link einzusehen:

https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm_eu/laerm_einzelber_2/berichte_ms.htm

Für die Ermittlung der Zahl der betroffenen Menschen wurde durch das LUNG MV die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)“ sowie die „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“ angewendet.

Das Amt Stargarder Land hatte zum Zeitpunkt der Berechnung der Lärmkarten 9.811 Einwohner und eine Größe von 205,19 km². Die Größen der lärmbelasteten Gebiete und die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern des Tag-Abend-Nacht-

Lärmindex $L_{DEN} > 55$, > 60 , > 65 , > 70 und > 75 dB(A) und des Nachtindex L_{Night} ab > 45 dB(A) bis > 70 dB sind in den Karten des LUNG im Anhang des Lärmberichtes aufgeführt.

Im Anhang 3 sind die Informationen auch nach den betroffenen Gemeinden aufgeschlüsselt. In den folgenden Gemeinden sind Menschen durch Lärmeinwirkungen betroffen:

Groß Nemerow
und Burg Stargard.

Es wurden für das Amt Stargarder Land folgende lärmbelastete Gebiete als **Gesamtsumme** für die betrachteten Straßen im Rahmen der Lärmkartierung zur 4. Runde für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} im Jahr 2022 ermittelt:

- Fläche, mit L_{DEN} -Wert > 55 dB(A) ist: 3,03 km²
(sie enthält **243 Wohnungen**, keine Schulen und keine Krankenhäuser),
- Fläche, mit L_{DEN} -Wert > 65 dB(A) ist: 0,67 km²
(sie enthält **113 Wohnungen**, keine Schulen und keine Krankenhäuser),
- Fläche, für die die L_{DEN} -Wert > 75 dB(A) ist: 0,00 km²
(sie enthält keine Wohnungen, keine Schule und keine Krankenhäuser).

Im Ergebnis der Ermittlung der lärmbelasteten Gebiete wurde die folgende Zahl der Menschen im Amt Stargarder Land die in Gebieten wohnen die sich innerhalb bestimmter Lärmeinwirkungen (Isophonen-Bänder) befinden geschätzt. Die Berechnungsergebnisse wurden in Stufen von 5 dB in einer Tabelle (siehe Anhang 3) zusammengefasst.

Insgesamt ist in allen Gemeinden die geschätzte Anzahl von insgesamt **239 Menschen** von dem Auslösewert für gesundheitsschädliche Lärmbelastungen von 65 dB(A) für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN}) betroffen. Darüber hinaus sind insgesamt **2 Menschen** von Werten bis zu 74 dB(A) betroffen.

Die Gesamtanzahl der geschätzten Anzahl der betroffenen Menschen, die einem Lärmpegel über 50 dB(A) des Nacht-Lärmindex (L_{Night}) als Auslösewerte ausgesetzt sind, beträgt insgesamt **155 Menschen**. Einem Lärmpegel über 55 dB(A) (L_{Night}) sind geschätzt **243 Menschen** ausgesetzt und **3 Menschen** einem Lärmpegel über 60 dB(A) (L_{Night}). Ein Lärmpegel von 65 dB(A) (L_{Night}) wird in keinem Gebäude erreicht.

Im Ergebnis der Bewertung gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen ergibt sich im Zusammenhang mit der Überschreitung der Auslösewerte die geschätzte Fallzahl von 100 starken Belästigungen und 26 Fällen starker Schlafstörungen.

Die Betroffenen konzentrieren sich auf die straßenbegleitende Wohnbebauung in den bereits genannten Gebieten. Schutzwürdige öffentliche Gebäude wie Schulen und Krankenhäuser

sind weiterhin nicht betroffen.

Aufgrund der Änderung der Berechnungsmethode sind die Werte nicht mit denen der vorangegangenen 3. Lärmkartierung vergleichbar. Ob und in welchem Umfang es zu einer Verbesserung oder Verschlechterung der Situation gekommen ist, kann auf der Basis der 4. Runde der Lärmkartierung nicht bewertet werden. Als Anhaltspunkt werden die Verkehrszahlen für PKW und für LKW gegenübergestellt.

3.4 Information der Öffentlichkeit

Das Bundesimmissionsschutzgesetz fordert in § 47d Abs. 3: „Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“

Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt. Es wird sich aus diesem Grund wie von der Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) erarbeiteten LAI-Leitfaden an dem Aufstellungsverfahren für Bauleitpläne orientiert.

Die Information über die Beteiligung der Öffentlichkeit zum Vorentwurf der Lärmaktionsplanung wurde im Amtsblatt „Stargarder Zeitung“ und im Internet vorgenommen. Die Offenlage des Vorentwurfs des Lärmaktionsplans erfolgt digital im Internet auf der Homepage des Amtes Stargarder Land. Die Bürger des Amtes Stargarder Land können ihre Anregungen und Hinweise zur Planung mitteilen.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange, insbesondere auch die Straßenbaulastträger, werden parallel beteiligt.

Die politischen Gremien in den betroffenen Gemeinden, für die Lärmkarten durch das LUNG MV erstellt wurden, werden ebenfalls informiert und deren Stellungnahmen werden im Lärmaktionsplan eingearbeitet.

4 Planerische Vorgaben und Maßnahmen zum Lärmschutz

In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung wird bezüglich der planerischen Vorgaben ausgeführt: „Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen wie Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne haben und ermöglichen dadurch eine gesamtplanerische Problemlösung und -vermeidung. Viele lärmbedingte Konfliktfälle, die im Nachhinein hohe Kosten verursachen, können vorausschauend vermieden werden.“ [9]

4.1 Bauleitplanung

Die beiden Instrumente der Bauleitplanung sind der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan. Der Flächennutzungsplan wird auch als vorbereitender Bauleitplan bezeichnet und stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung einer Gemeinde dar. Er entfaltet nur in besonderen Fällen des § 35 BauGB unmittelbare rechtliche Wirkung, so dass er im Regelfall behördenintern bindende Vorgaben bzgl. des Inhalts von Bebauungsplänen sowie unverbindliche Hinweise zur Entscheidung über Genehmigungen von Vorhaben enthält.

Der Flächennutzungsplan ist in Bezug auf zukünftig aufzustellende bzw. fortzuschreibende Lärmaktionspläne von Bedeutung. Mit der Aufstellung bzw. Überarbeitung der Flächennutzungspläne sind insbesondere die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu beachten und umzusetzen. Es wird entschieden, wo

- Verkehrserzeugende Raumnutzungen (Wohngebiete, Gewerbegebiete, Einkaufszentren etc.),
- Emittenten (z.B. Straßen, Industriegebiete),
- lärmempfindliche Nutzungen (Wohngebiete, Kranken- und Pflegeeinrichtungen, Schulen etc.) entstehen.

An dieser Stelle sind bereits Fragen des Lärmschutzes zu berücksichtigen, mit denen sich die zukünftige Lärmaktionsplanung befassen muss, wenn dies unzureichend und nicht erfolgt ist. Deshalb ist es Ziel der Lärmaktionsplanung, bereits entsprechend auf die Flächennutzungsplanung einzuwirken.

Ein Bebauungsplan wird auch als verbindlicher Bauleitplan bezeichnet. Er enthält für die Bürger und die Baubehörden rechtsverbindliche Festsetzungen und regelt, wie konkret die Grundstücke bebaut werden können. Bei der Aufstellung von Bauleitplänen müssen nach § 1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB die Darstellungen sonstiger Pläne, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechtes berücksichtigt werden.

Aus diesem Grund sind durch die Gemeinden bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die vorhandenen Schallimmissionspläne bzw. Lärmkartierungen oder auch extra angefertigte Gutachten zu nutzen, um dort, wo es notwendig ist, lärmindernde Maßnahmen in ihre Bebauungspläne zu integrieren.

4.2 Maßnahmen zum Lärmschutz

Grundlage für die Erarbeitung von Lärminderungsstrategien der nächsten fünf Jahre ist die Lärmkartierung. Daraus können der Handlungsbedarf der zuständigen Behörden abgeleitet

und verkehrliche Analysen durchgeführt sowie anschließend Strategien und Rahmenkonzepte zur Lärminderung entwickelt werden.

Die Rahmenkonzepte zur Lärminderung beruhen auf verschiedenen Handlungsstrategien:

- Vermeidung von Lärmemissionen
- Verlagerung von Lärmemissionen
- Verminderung von Lärmemissionen
- Verminderung von Lärmimmissionen.

Diese Handlungsstrategien lassen sich durch verschieden Maßnahmen umsetzen. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen lassen sich in der Regel ohne größere städtebauliche (Bau-) Maßnahmen realisieren, z.B.:

- Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. zeitlich beschränkt
- Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche (z.B. Beseitigung von Schlaglöchern)
- Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung.

Langfristige Maßnahmen umfassen in der Regel verkehrsplanerische und städtebauliche Maßnahmen, wie z.B.

- Verlagerung, Bündelung von Verkehr,
- Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag),
- Vergrößerung des Abstands zwischen Quelle und Immissionsort,
- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen,
- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und -wälle.

Bei der Lärminderungsplanung geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht.

Diese Rangfolge hat eine umwelt- und stadtgerechte Lärminderung zum Ziel. Sie leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen vorrangig an der Quelle und möglichst nicht am Einwirkungsort zu vermeiden.

Prinzipiell und wenn möglich sollte immer dem aktiven Schallschutz (durch Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg, z.B. leiserer Fahrbelag, Schallschirme) Vorrang gegenüber dem passiven Schallschutz (durch Maßnahmen beim Empfänger, z.B. Schallschutzfenster) eingeräumt werden.

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierten Handlungskonzepte. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen in einer Gemeinde müssen jeweils individuelle Maßnahmen abgestimmt werden.

Als vorsorgender Lärmschutz ist gemäß § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG [2] ein Ziel der Aktionsplanung „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen und ruhigen Gebieten auf dem Land. Da das Amt Stargarder Land nicht zu einem Ballungsraum gehört, gelten die Kriterien für ruhige Gebiete auf dem Land. Ruhige Gebiete auf dem Land sind gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie ein „von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeidlärm ausgesetzt ist“. Um diese Kriterien zu erfüllen, sind sehr große zusammenhängende Freiräume ohne Straßen oder andere Emittenten erforderlich.

Im Geltungsbereich des Lärmaktionsplans konnten auf der Basis der strategischen Lärmkarten keine Bereiche mit Pegelwerten von $L_{DEN} < 40$ dB(A) identifiziert werden. „Ruhige Gebiete“ wurden nicht festgelegt.

5 Belastungsschwerpunkte

Die Belastungsschwerpunkte B 96 bei Groß Nemerow und Landstraße 33 in Burg Stargard wurden in der 3. Runde zur Lärmaktionsplanung im Jahr 2018 (LAP 2018) für das Amt Stargarder Land betrachtet. Diese Belastungsschwerpunkte müssen in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung auf der Basis der aktuellen Lärmkartierung des Jahres 2022 überarbeitet und ergänzt werden.

In der Konfliktkarte (siehe Anhang 2) sind die Belastungsschwerpunkte kartographisch festgehalten. Grundlage der Konfliktermittlung bilden die benannten Auslösewerte.

6 Beschreibung von lärmindernden Maßnahmen

6.1 Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen

Seit Jahren sind offenporige Asphalte zur Lärminderung auf Autobahnen und Bundesstraßen bei höheren zulässigen Geschwindigkeiten gebräuchlich, was sich auf die Lärminderung positiv auswirkt. Für die Durchführung aller baulichen Maßnahmen an der Straße ist jedoch der Straßenbaulastträger verantwortlich. Die Belastungsschwerpunkte liegen alle im Bereich der Bundes- und Landesstraßen, somit ist Straßenbaulastträger der Bund sowie das Land Mecklenburg-Vorpommern. Die Lärmschutzmaßnahmen müssen daher beim Bund oder Land beantragt werden. Ob und wann dieser im Rahmen des Straßenbaus oder der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchführt, kann das Amt Stargarder Land nicht beeinflussen.

6.2 Lärmschutzwand / Lärmschutzwall

Durch den Einsatz von Schallschutzwänden und –wällen lassen sich theoretisch hohe Geräuschminderungen erreichen. Um eine abschirmende Wirkung zu erzielen, sollte durch den Schallschirm die Sichtverbindung zwischen Emissionsort und Immissionsort unterbrochen werden. Dies erreicht man am einfachsten, indem man die Schallschutzwände möglichst nah an der Quelle bzw. an dem Haus errichtet.

Zeitgleich mit dem Ausbau der Bundesstraßen, vor allem der B 96 muss der Lärmschutz weitaus mehr Berücksichtigung finden. Gerade da, wo bereits Wälle vorhanden und die Eigentumsverhältnisse geklärt sind, muss vorrangig der Bau und Ausbau von Lärmschutzwällen berücksichtigt werden.

6.3 Geschwindigkeitsreduzierung

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Da die Belastungsschwerpunkte neben der Bundesstraße 96 an der Ortsdurchfahrt Burg Stargard (L33) liegen, ist eine Verkehrsverlagerung über andere Straßen nicht möglich. Aus den genannten Gründen erscheint auch eine Beschränkung des Verkehrs zu lärmsensiblen Zeiten (z.B. Lkw-Nachtfahrverbot) nicht praktikabel.

Vorstellbar wäre eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ggf. zeitlich gestaffelt nach Tageszeiten. Hierzu wäre allerdings eine gesonderte Untersuchung über einen

längeren Zeitraum erforderlich.

6.4 Einbau von Schallschutzfenstern

Da sich die vorgenannten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes als größtenteils nicht bzw. nur sehr langfristig realisierbar erweisen, verbleiben zunächst nur Maßnahmen des passiven Schallschutzes, also der Einbau von Schallschutzfenstern. Diese Maßnahme ist vom Gebäudeeigentümer durchzuführen. Die Anträge auf eventuelle Fördermittel sind beim zuständigen Straßenbauamt zu stellen.

7 Zusammenfassung

In den Gemeinden des Amtes Stargarder Land wurden in den letzten Jahren keine Haushaltsmittel für Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt. Wie in der Betrachtung der Belastungsschwerpunkte deutlich wurde, gehen die Lärmimmissionen von der Bundesstraße B 96 und der Landesstraße L33 aus.

Im Ergänzungs- bzw. Nebenstraßennetzes sind auch Überschreitungen der Werte für den Tag-Abend-Nachtzeitraum $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) und für den Nachtzeitraum $L_{Night} \geq 50$ dB(A) an Wohnbebauung im Außenbereich zu betrachten. Diese werden maßgeblich durch den Verkehr auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen verursacht.

Durch die innerörtlichen Gemeindestraßen kommt es nur in sehr geringem Ausmaß zu einer Überschreitung der Werte von über $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) und für den Nachtzeitraum $L_{Night} \geq 50$ dB(A). Diese sind jedoch nicht von der Lärmaktionsplanung nach §§ 47 a-f BImSchG umfasst. An der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes des Amtes Stargarder Land wurde die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 07.02.2024 und die entsprechenden Anlagen lagen vom 12.02.2024 bis zum 12.03.2024 öffentlich aus. Des Weiteren standen die Unterlagen auf der Internetseite <https://www.burg-stargard.de/category/bekanntmachungen/Einsichtnahme> für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Die eingereichten Hinweise wurden in der Erarbeitung der Planung berücksichtigt. Der Amtsausschuss hat auf der Sitzung am 23.05.2024 die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes des Amtes Stargarder Land in der Fassung des Entwurfes vom 07.02.2024 beschlossen.

Burg Stargard, 30.04.2024

Im Original
gez. Jünger
Amtsvorsteher



8 Anhang

Bericht nach der EG – Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG – Runde 4 (2022) Lärmkarten nach § 47 c BImSchG

- Anhang 0 Straßennetz
- Anhang 1 Lärmkarten
- Anhang 2 Konfliktkarte Auslösewerte ($L_{den} > 60 \text{ dB(A)}$ / $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$)
- Anhang 3 Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen, die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten sowie Angaben zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen.
- Anhang 4 Emissionskennwerte der Straßenabschnitte

9 Quellenverzeichnis

- [1] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202).
- [2] Common Noise Assessment Methods in Europe (CNOSSOS-EU) — Referenzbericht der JRC, EUR 25379 EN. Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2012, — ISBN 978-92-79-25281-5.
- [3] EU-Umgebungslärmrichtlinie (2021): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABL. EG vom 18.07.2002 Nr. L 1898 S. 12).
- [4] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251).
- [5] sechszehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I, S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334).
- [6] VBUS - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen vom 22. Mai 2006 (BAnz. Nr. 154a vom 17.08.2006 S. 30, 22.11.2018 - AT 28.12.2018 B7aufgehoben)
- [7] Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)* – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) – – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF) – Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) – Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB-D) – Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF-D) – Vom 20. November 2018.
- [8] Strategische Lärmkarten und Bericht nach der EG – Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG – Runde 4 Lärmkarten nach § 47 c BImSchG; Landesamt für Umwelt Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommer (LUNG M-V) (2022).

[9] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung–Dritte Aktualisierung–UMK-Umlaufbeschluss 40/2022 (LAI Beschluss 146. LAI) Stand 19.09.2022.

[10] Gesetz über die Funktionalreform des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 05. Mai 1994; zuletzt geändert durch Art. 1 G zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet des öffentlichen Vereinsrechts vom 5.11.2015 (GVOBl. M-V S. 422)