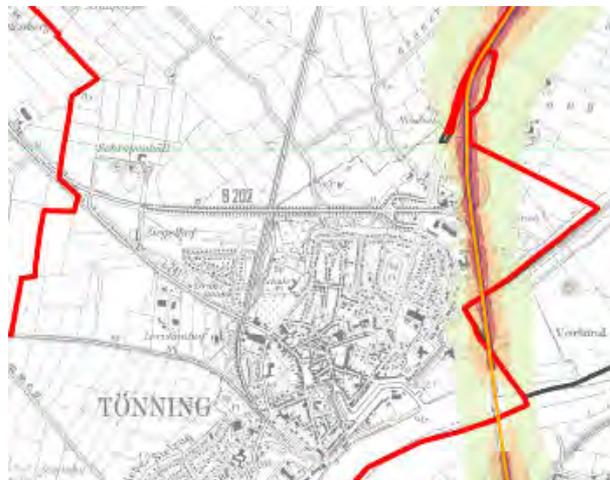


# Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Tönning zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie



Quelle: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume  
Schleswig-Holstein, Strategische Lärmkartierung Runde 4

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

Projektnummer: LK 2024.101  
Berichtsnummer: LK 2024.101.1  
Berichtsstand: 18.12.2024  
Berichtsumfang: 24 Seiten sowie 3 Anlagen  
Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz



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



## Inhaltsübersicht

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>4</b>
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	5
1.4	Geltende Grenzwerte .....	6
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b> .....	<b>7</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung .....	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind .....	10
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	13
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b> .....	<b>14</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	14
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre. 15	
3.2.1	Lärmsanierung B5 .....	16
3.2.2	Lärmarme Fahrbahnoberflächen B5.....	16
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	16
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz .....	19
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert .....	20
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans</b> .....	<b>20</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	20
4.2	Art der Mitwirkung .....	20
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben.....	21
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	21
4.5	Dokumentation .....	21
<b>5</b>	<b>Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans</b> .....	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b> .....	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b> .....	<b>23</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung Tönning beschlossen .....	23
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans .....	23
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	23
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>24</b>

# 1 Allgemeines

## 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Tönning  
Am Markt 1  
25832 Tönning

Gemeindekennziffer: 01054138  
Kontakt: Monika Brenk  
Telefon: 04861 614-34  
E-Mail: [m.brenk@toenning.de](mailto:m.brenk@toenning.de)  
Internet: [www.toenning.de](http://www.toenning.de)

## 1.2 Beschreibung der Gemeinde, 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.

Die Stadt hat rund 4.940 Einwohnerinnen und Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 44,43 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 111 Einwohnerinnen und Einwohner je qkm.

Tönning 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.

Die Stadt 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 rund

11.200 Kfz/Tag<sup>1</sup>, die über das östlichste Gemeindegebiet verläuft und den östlichen Stadtbereich verlärmert. Die B202 weist nicht die Verkehrsmenge auf, um im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>2</sup> (ULR) betrachtet zu werden. Daher wurde die B202 nicht bei der Lärmkartierung vom Land S-H berücksichtigt.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Diese Verkehrsmenge wird auf der Eisenbahnstrecke in Tönning mit rund 13.600 Zügen pro Jahr nicht erreicht<sup>3</sup>.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Tönning nicht betroffen.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR 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 fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus den Anhängen V und VI der ULR. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA zuständig.

---

<sup>1</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU). Stand : Juli 2024

<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, S. 12.

<sup>3</sup> <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/> Stand Juli 2024

<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)

## 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 Energie- wende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung erstellt worden und im Geoportal Umgebungslärm<sup>6</sup> für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde 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>7</sup> und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31. März 2022 gegen Portugal<sup>8</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. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist<sup>9</sup>. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

---

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

<sup>6</sup> <https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/> Stand: 11/2023

<sup>7</sup> Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

<sup>8</sup> Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

<sup>9</sup> Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>10</sup> von 64 dB(A) tags und 54 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-19<sup>11</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB<sup>12</sup> abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich<sup>9</sup>.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

## 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. Die Berechnungsmethode basiert auf gemessenen Werten und

---

<sup>10</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

<sup>11</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

<sup>12</sup> Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB

Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB

Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D

Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D

vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

## 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung der Straßen wurde vom Land Schleswig-Holstein erarbeitet und die Ergebnisse werden über das Geoportal Umgebungslärm Schleswig-Holstein<sup>13</sup> bereitgestellt.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB<sup>14</sup>, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB<sup>15</sup>, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste, Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland.

Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu mehr als einer Verdopplung der berechneten Belasteten führen<sup>16</sup>.

**Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!**

---

<sup>13</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU). Stand : Juli 2024

<sup>14</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

<sup>15</sup> Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)  
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 7. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

<sup>16</sup> Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein. Richard Maaß 23. Januar 2023

Zudem wird nach BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:

1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“<sup>17</sup> veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ<sup>18</sup>.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. *„Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“*<sup>16</sup> Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Tönning lässt sich daraus nicht ableiten.

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

---

<sup>17</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

<sup>18</sup> LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Straßen in Tönning**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen in Tönning belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Stand: Januar 2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	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
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen in Tönning belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Januar 2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	0,74	19	0	0
65 - 75 dB(A)	0,15	1	0	0
über 75 dB(A)	0,02	0	0	0
Summe	0,91	20	0	0
<b>geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Januar 2023</b>				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				0
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				6
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				1

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

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

## 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 den Straßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und 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<sup>19</sup> (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 40 Personen und somit 0,8 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Tönning durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  verursacht durch die kartierten Hauptverkehrsstraßen betroffen.

Von hohen oder sehr hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A) sind entsprechend Tabelle 1 in Tönning keine Personen betroffen.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem vor-Corona-Jahr 2019.

---

<sup>19</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

**Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>19</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>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen<sup>20</sup>, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)</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>- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein<sup>10</sup></li> <li>- Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG<sup>21</sup> können überschritten sein</li> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>22</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 für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>21</sup> können überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus</li> <li>- die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L<sub>DEN</sub> zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist<sup>23</sup>.</li> </ul>

<sup>20</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>21</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 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

<sup>22</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

<sup>23</sup> LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Copenhagen, 2018

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Tönning detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup> bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Fassadenpunkte an Wohngebäuden ermittelt, die Pegel von >55-60 dB(A)  $L_{Night}$  (gelb/grün) damit einer hohen nächtlichen Belastung (vgl. Tabelle 2) ausgesetzt sind. Die blauen Fassadenpunkte stellen geringe Belastung/Belästigungen dar.

Für die Abbildungen 1 und 2 wird der  $L_{Night}$ -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4).

Hohe nächtliche Belastungen ergeben sich an nur zwei Wohngebäuden im nördlichen Abschnitt der B5 in Tönning. Alle anderen straßennäheren Wohngebäude/Feuerwehrhaus (s. Abbildung 2) werden nicht hoch oder sehr hoch belastet (vgl. Tabelle 2).

**Abbildung 1: Fassadenpunkte  $L_{Night}$  B5 (Nord)**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup>



<sup>24</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU), Stand: Juli 2024

**Abbildung 2: Fassadenpunkte  $L_{\text{Night}}$  B209/B5 (Mitte)**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup>



Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben 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.

### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

An der B5 in Tönning befinden sich entsprechend der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein<sup>25</sup> keine Lärmschutzbauwerke.

<sup>25</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU), Stand: Juli 2024

Auf der B5 ist südlich des Abzweigs der B202 ein lärmarmer Asphalt (SMA-8/SMA-11) verbaut.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärmgrenzwerten 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 Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

### **3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung 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 -wällen (baulicher Schallschutz),
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm.
- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung (Lärmverlagerung)
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehre (Lärmvermeidung)
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs (Lärmvermeidung)
- Verstetigung des Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs).

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

Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde des Kreises Nordfriesland zuständig.

### 3.2.1 Lärmsanierung B5

Für zwei straßennahen Wohngebäude an der B5 werden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von  $>54 \text{ dB(A) } L_{\text{Night}}$  ermittelt. Hier ist vom zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>26</sup> eingehalten werden (vgl. Kap. 1.4) und eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eine aktive Maßnahme lohnt.

### 3.2.2 Lärmarme Fahrbahnoberflächen B5

In der Lärmkartierung wird für die B5 nördlich des Abzweigs der B202 ein nicht geriffelter Gussasphalt zu Grunde gelegt<sup>27</sup>, der keine lärmmindernde Wirkung entfaltet.

Es bietet sich daher an, auch dort einen lärmarmen Asphalt, wie südlich des Abzweigs der B202 zu verbauen. Dadurch kann die Lärmbelastung um rund 2 bis 3 dB reduziert werden.

## 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sind daher auch Strategien der

---

<sup>26</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

<sup>27</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU), Stand: Juli 2024

Lärminderung in Tönning gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Stadt Tönning ist von der Hauptverkehrsstraße B5 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind in Tönning die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt für zusätzlichen Lärmschutz dort gering, da die Baulast für diese Verkehrswege nur nicht bei der Stadt liegen.

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken, dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz 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 Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:

- bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
- hohe Taktdichten,
- Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
- gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.

Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**

Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und

Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride-Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.

- **Förderung des Fußverkehrs**

Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
- Einbau von Mittelinseln,
- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite Gehwege,
- guter Beleuchtung,
- kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**

Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Grüne Welle,
- Bau von Kreisverkehren,
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.

- **Verkehrsberuhigung**

- verkehrsberuhigte Bereiche, z.B. bei der Erschließung von Neubaugebieten,
- verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

- Prüfung des Einbaus von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen,

durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB<sup>28</sup> gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann<sup>29</sup>, im Rahmen anstehender Straßensanierungen.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst 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>30</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.“

### 3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

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.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. 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.

Im Geoportal Umgebungslärm<sup>31</sup> ist aktuell kein Ruhiges Gebiet für Tönning eingezeichnet, das sich aus den Festlegungen dem vorangegangenen

<sup>28</sup> Lärmaktionsplanung - Lärminderungseffekte von Maßnahmen Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen. Umweltbundesamt. Juli 2023

<sup>29</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

<sup>30</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

<sup>31</sup> Geoportal Umgebungslärm LfU, Stand: Juli 2024

Lärmaktionsplan<sup>32</sup> ergibt. Auch mit diesem Lärmaktionsplan werden keine Ruhigen Gebiete ausgewiesen.

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und 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 der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

### **3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert**

Durch die aufgeführte aktive Maßnahme und die Lärmsanierung können wenige betroffene Anwohnerinnen und Anwohner in Tönning im nördlichen Abschnitt der B5 vom Straßenlärm entlastet werden. Davon ausgehend, dass die aktiven Maßnahmen (lärmarter Asphalt) alle betroffenen Anliegender entlasten wird, reduziert sich für rund 10 Personen der Lärm.

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

### **4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Vom 08.11.2024 bis 09.12.2024

### **4.2 Art der Mitwirkung**

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte eine öffentliche Auslegung und eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange.

---

<sup>32</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Tönning zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Dezember 2018

#### **4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben**

Bürger, Kreis, Verkehrsbehörden

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

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

#### **4.5 Dokumentation**

Es gab keine Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit.

### **5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

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

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt liegt geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten<sup>33</sup>.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können entsprechend VLärmSchR 97<sup>34</sup> bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet werden.

### **6 Evaluierung des Aktionsplans**

Der Lärmaktionsplan der Stadt Tönning erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Verkehrswege und angrenzende Wohngebiete sowie auf die Ruhigen Gebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen

---

<sup>33</sup> Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

<sup>34</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde<sup>35</sup> wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Schleswig-Holstein im Januar 2020 übergeben.

Im letzten Lärmaktionsplan waren Lärminderungsmaßnahmen für die B5 aufgeführt. Auf Grund aktualisierter Eingangsdaten und der neuen Berechnungsmethode stellt sich die Belastung anders dar und die Maßnahmen werden entsprechend angepasst.

Im vorhergehenden Lärmaktionsplan ebenso wie in dieser Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird kein Ruhiges Gebiet ausgewiesen.

Es wurden in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Stadt berücksichtigt und im Lärmaktionsplan ergänzt und fortgeschrieben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen kaum vergleichbaren, Ergebnissen. Angaben zu geänderten Betroffenen, auch als Ergebnis von umgesetzten Maßnahmen, können somit nicht getroffen werden.

Da die Kosten für die Maßnahmen (lärmarmen Asphalt, Lärmsanierung) von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich

---

<sup>35</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Tönning zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Januar 2020

die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen an der Hauptverkehrsstraße (lärmarter Asphalt, Lärmsanierung) ist nicht die Stadt, sondern sind andere Institutionen zuständig.

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird und mögliche Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden, die allerdings meist erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

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

Am: 10.12.2024

### **7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans**

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

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

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

Tönning, den

## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Tönning

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Tönning

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

**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/eu/noise/d3/env/dec5a/>).

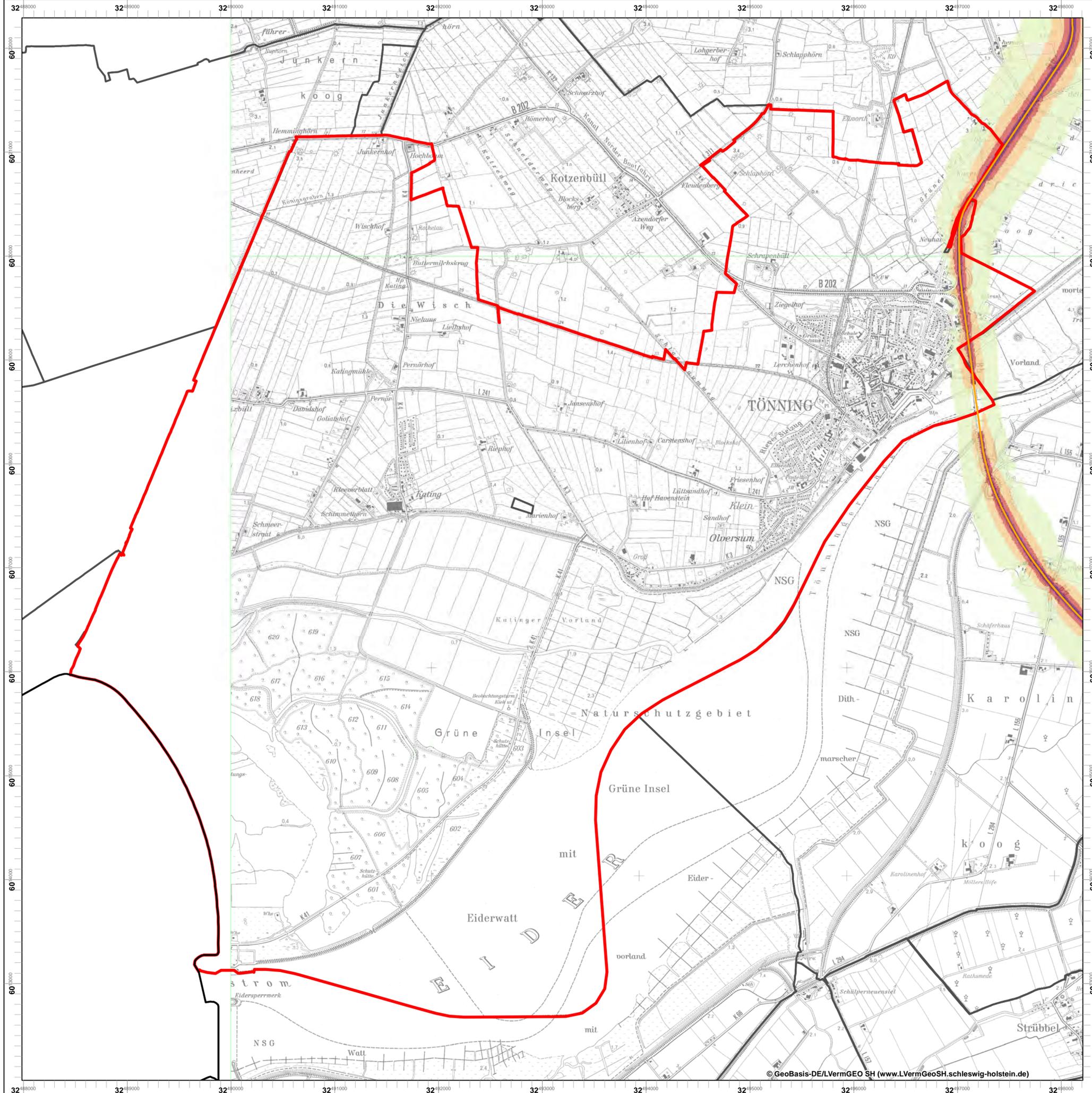
Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutzverordnungen für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung	
	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 ....	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35/40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50
Urbanes Gebiet					64	54	63	45		
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55
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.



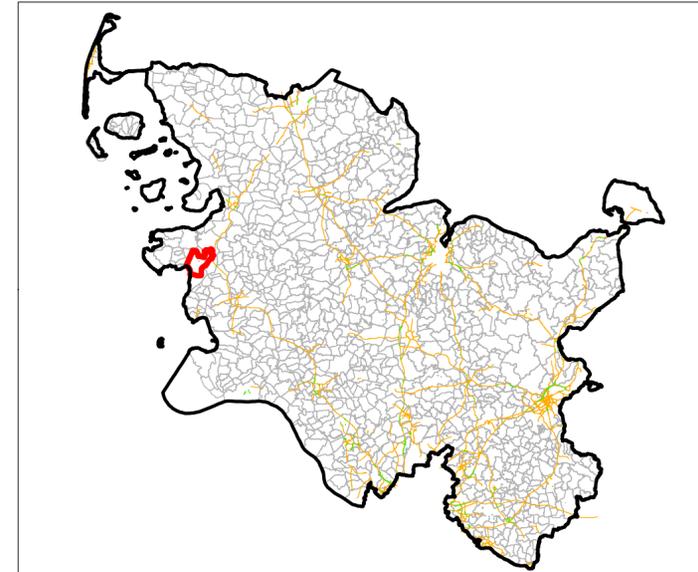
## Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Tönning  
Stand: Januar 2023



# Tönning Nordfriesland

Gemeindeübersicht



## Straßenlärm - 24 Stunden-Pegel $L_{DEN}$ in dB(A)

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2021

- |   |                    |   |                        |
|---|--------------------|---|------------------------|
|  | ab 75 dB(A)        |  | Landesgrenze           |
|  | ab 70 bis 74 dB(A) |  | Gemeindegrenzen        |
|  | ab 65 bis 69 dB(A) |  | Lärmschutzwand         |
|  | ab 60 bis 64 dB(A) |  | Hauptverkehrsstraße    |
|  | ab 55 bis 59 dB(A) |  | Gemeindegrenze Tönning |

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



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25  
 Erstellungsdatum: 17.11.2022

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



Auftragnehmer:  
 LÄRMKONTOR GmbH  
 Altonaer Poststraße 13b  
 22767 Hamburg

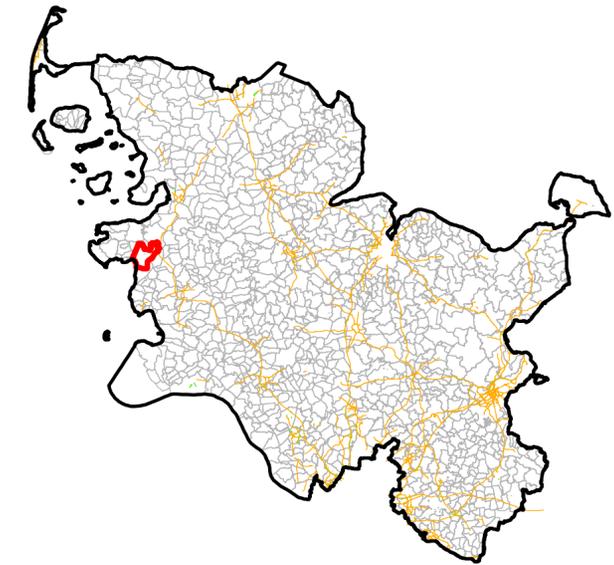


### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Tönning  
Stand: Januar 2023

# Tönning Nordfriesland

Gemeindeübersicht



## Straßenlärm - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2021

- |  |                    |  |                        |
|--|--------------------|--|------------------------|
|  | ab 70 dB(A)        |  | Landesgrenze           |
|  | ab 65 bis 69 dB(A) |  | Gemeindegrenzen        |
|  | ab 60 bis 64 dB(A) |  | Lärmschutzwand         |
|  | ab 55 bis 59 dB(A) |  | Hauptverkehrsstraße    |
|  | ab 50 bis 54 dB(A) |  | Gemeindegrenze Tönning |
|  | ab 45 bis 49 dB(A) |  |                        |

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



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,  
Umwelt und ländliche Räume  
Schleswig-Holstein



Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH  
Altonaer Poststraße 13b  
22767 Hamburg

