

Amt Usedom-Süd

- Der Amtsvorsteher –

Amt Usedom-Süd

Beschlussvorlage
AAS-0088/26

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung Träger öffentlicher Belange des Lärmaktionsplanes des Amtes Usedom-Süd in der Fassung vom Oktober 2024

<i>Organisationseinheit:</i> FD Bürgeramt <i>Bearbeitung:</i> Vanessa Genz	<i>Datum</i> 21.04.2026
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Amtsausschuss des Amtes Usedom Süd (Entscheidung)	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i> Ö
---	---------------------------------	-------------------

Beschlussvorschlag

Der Amtsausschuss des Amtes Usedom-Süd beschließt den Lärmaktionsplan des Amtes Usedom-Süd in der vorliegenden Fassung vom Oktober 2024. Der Öffentlichkeit und den betroffenen Behörden gem. § 47d Absatz 3 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) ist Gelegenheit zur Information und zur Stellungnahme zum Lärmaktionsplanes zu geben. Der Beschluss wird ortsüblich bekanntgemacht.

Sachverhalt

Das Amt Usedom-Süd ist aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des § 47d BImSchG verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Das Amt Usedom-Süd hat die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes nach § 47d BImSchG mit dem Ziel, Maßnahmen zur Verringerung des Umgebungslärms, insbesondere des Straßenverkehrslärms festzulegen und umzusetzen, beschlossen.

Der Lärmaktionsplan wurde durch das Ordnungsamt erarbeitet und vorgelegt. Gleichzeitig wurde der Lärmaktionsplan am 29.10.2024 an die zuständige Behörde, das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie übermittelt und auf der Internetseite des Amtes Usedom-Süd veröffentlicht.

Es sind keine Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürgern eingegangen.

Erstmalig wurde im Jahr 2013 ein Lärmaktionsplan erstellt. Nun wurde das Amt Usedom-Süd vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie aufgefordert, neben der Bekanntmachung, den Lärmaktionsplan vom Amtsausschuss beschließen zu lassen.

Anlage/n

1	Lärmaktionsplan Oktober 2024 (öffentlich)
---	---

Beratungsergebnis	Gesetzl. Zahl d. Mitglieder	Anwesend	Einstimmig	JA	NEIN	Enthaltung	Ausgeschlossen (Mitwirkungsverbot)
Gremium Amtsausschuss des Amtes Usedom Süd	19						



Lärmaktionsplan für das Amt Usedom-Süd



Fassung vom Oktober 2024

1. Einleitung

Lärmaktionspläne sind für Ballungsräume sowie für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen zu erstellen. Aus Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG wird deutlich, dass es sich bei den „Orten“ um das Gebiet um die genannten Hauptlärmquellen handelt, wobei Planungen zum Schutz einzelner Objekte nicht erforderlich sind.

Es können auch Lärmquellen außerhalb der abgegrenzten Gebiete auf das Plangebiet einwirken bzw. sich Maßnahmen lärmmäßig auf andere Gebiete belastend auswirken. Deshalb können die räumlichen Grenzen der Lärmaktionspläne auch außerhalb der in den Lärmkarten erfassten Bereiche liegen. Dies kann z.B. bei großräumigen Verkehrsumlegungen der Fall sein.

Erster Schritt der Lärmaktionsplanung ist die Analyse der Lärm- und Konfliktsituation. Im Einzelfall kann die Lärmaktionsplanung bei keinen oder nur geringen Betroffenheiten mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden.

Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen wie z.B. Bauleitplänen, Regionalpläne, Verkehrspläne, andere Planung und Luftreinhaltepläne haben und ermöglichen dadurch eine gesamtplanerische Problemlösung und –vermeidung. Viele lärmbedingte Konfliktfälle, die im Nachhinein hohe Kosten verursachen, können vorausschauend vermieden werden. Aber auch „Ruhige Gebiete“, die für die Erholung der Bevölkerung einen hohen Wert haben, können vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden.

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine besondere Bedeutung zu. Die Bürgerinnen und Bürger können dazu beitragen, dass aus ihrer Kenntnis vor Ort die Gegebenheiten im Wohnumfeld so gut wie möglich gestaltet werden. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen.

2. Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen und Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Das Amt Usedom-Süd wird in seiner nördlichen Ausdehnung auf einer Länge von ca. 15 Kilometern von der Bundesstraße 111 durchschnitten. Damit ist die einzig relevante Lärmquelle der fließende Verkehr auf dieser Straße.

Belastungsschwerpunkte im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die Ortsdurchfahrten Zempin, Loddin und Ückeritz, sowie die Randlage der Gemeinde Koserow. Entsprechend der vom LUNG zur Verfügung gestellten Daten der Lärmkarten ergibt sich, dass die Belastung nur in unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße erfolgt. Diese Darstellung zeigt eine messbare Belastung in einem Umkreis von ca. 100 Metern zur Emissionsquelle. Der Radius variiert zudem insbesondere durch die vorhandene Bebauung. Eine Beeinflussung durch geographische oder biologische Gegebenheiten ist aus dem Kartenmaterial nicht ersichtlich. Das LUNG geht von 550 betroffenen Menschen nach VBEB im den-Intervall und von 647 betroffenen Menschen nach VBEB im night-Intervall aus.

Auf die anliegenden Lärmarten des LUNG wird verwiesen.

3. Informationen zur Rechtslage

Rechtsgrundlage zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes ist die Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Nach § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden (§ 47 e BImSchG) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmproblemen und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach § 47 d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“ Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Die Grundlagen von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47 c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastung von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47 b Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden.

Lärmaktionspläne sind zumindest für die kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Werte gem. § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) dargestellt sind.

4. Problemdarstellung und Lösungsmöglichkeiten

4.1 Problemdarstellung

Der Lärmaktionsplan hat sich insbesondere auf die Ortsdurchfahrten der Gemeinden Zempin, Loddin und Ückeritz zu konzentrieren. Dort gilt es geeignete Maßnahmen zu finden, um eine Lärmreduktion zu erreichen.

Die Ortsdurchfahrten stellen sich so dar, dass die Bebauung bis an die Bundesfernstraße 111 erfolgt. Die Straße befindet sich in Baulast der Bundesrepublik Deutschland.

Zur Bundesfernstraße gehören gemäß § 1 Absatz 4 Bundesfernstraßengesetz der Straßenkörper; das sind besonders der Straßengrund, der Straßenunterbau, die Straßendecke, die Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen; der Luftraum über dem Straßenkörper; das Zubehör; das sind die Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und -anlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung;

Die Bundesfernstraße ist zweispurig ortsüblich ausgebaut und entspricht dem Standard für Bundesfernstraßen.

Bauliche Maßnahmen im Sinne des Lärmaktionsplanes an der Straße kann somit nur die Bundesrepublik Deutschland leisten.

Mit ihr sind etwaige Lösungsmöglichkeiten abzusprechen und durch sie zu finanzieren.

4.2 Lösungsmöglichkeiten

4.2.1 Ortsumgehungen

Aufgrund der Insellage und der Bebauung der Ortslagen bis zur Ostsee und zum Achterwasser scheidet diese Möglichkeit aus.

4.2.2 Lärmschutzwände

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse scheidet diese Maßnahme ebenfalls aus. Die Grundstücke privater Eigentümer reichen bis an die Bundesstraße heran. Es ist daher nicht zu vermitteln, dass zusätzliche Flächen in Anspruch genommen werden müssen, um eine Lärminderung zu erzielen. Zudem wirkt eine Lärmschutzwand unansehnlich nicht nur für den fließenden Verkehr auf der Bundesstraße, sondern auch für die Grundstückseigentümer selbst. Vielerorts ist dies auch aufgrund der unmittelbaren Nähe der Häuser zur Bundesstraße nicht realisierbar.

4.2.3 Lärmschutzwälle

In der Vergangenheit wurde darauf geachtet, dass bei neu geschaffenen Baugebieten solche Wälle mit ausgewiesen wurden. Dies wird auch zukünftig erfolgen. Siehe 5.

4.2.4 Geschwindigkeitsbegrenzungen

Die Ortsdurchfahrt Zempin kann teilweise mit 60 km/h durchfahren werden, der Loddiner Ortsteil Stubbenfelde mit 70 km/h und Ückeritz mit 50 km/h.

Unter Berücksichtigung der allgemeingültigen Regeln für den fließenden Verkehr bleibt festzuhalten, dass die jeweiligen Geschwindigkeitsregelungen angemessen sind. Dabei ist das Interesse der Anwohner dem Interesse an einem flüssigen Verkehr gegenüberzustellen. Eine signifikante Lärmreduzierung durch das Ausweisen einer durchgängigen 50 km/h Strecke in Zempin ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erkennbar. Gemäß der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 kann bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h mit einer Reduzierung des Schallpegels von 1 dB gerechnet werden. Dies ist mit dem subjektiven Hörempfinden nicht messbar. Weiterhin sind in dem Bereich der 60 km/h Zone bereits aktive Schutzmaßnahmen installiert worden. So befindet sich auf der südlichen Seite der Bundesfernstraße 111 der bereits erwähnte Lärmschutzwall.

Gleichwohl ergibt sich in Stubbenfelde bei einer Reduzierung von 70 km/h auf 50 km/h ein um 2 dB verminderter Schallpegel. Bei diesen Berechnungen wird von einem LKW-Anteil von 10% ausgegangen. Diese Reduzierung ist für das menschliche Ohr ebenfalls kaum wahrnehmbar. Bei der Beurteilung fließt weiterhin ein, dass einem Fahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen 32 Anwohner gegenüberstehen. Insofern muss die Verhältnismäßigkeit zugunsten des fließenden Verkehrs bejaht werden. Zudem erscheint es verkehrstechnisch nicht sinnvoll, für eine ca. 200 Meter lange, locker bebaute Teilortschaft die Geschwindigkeit von 100 km/h zu halbieren und anschließend auf 100 km/h wieder zuzulassen. Es wird hier abgewogen, dass die Brems- und Beschleunigungsgeräusche dann stärker Emissionen verursachen, als der Lärmpegel bei 70 km/h.

5. vorhandene und geplante Maßnahmen

5.1 vorhandene Maßnahmen

Bereits mit dem B-Plan Nr. 1 „Hansestraße“ in Zempin wurde seitens der TÖB gefordert, einen Lärmschutzwall gegen die Emissionen der Bundesfernstraße 111 zu errichten. Dies wurde durch die Gemeinde Zempin auch umgesetzt.

Gleichfalls existiert ein Lärmschutzwall am östlichen Ortsausgang Koserow, so dass das dahinter liegende Wohngebiet auch geschützt ist.

Seitens einzelner Grundstückseigentümer wurden Hecken und Bäume gepflanzt, die zumindest sekundär den Zweck der Lärmreduktion erfüllen.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass sowohl die Wand- wie auch die Fensterdämmung (Doppel- oder Dreifachverglasung) der einzelnen betroffenen Häuser derart gestaltet sind, dass eine Lärmreduktion erreicht wird.

5.2 geplante Maßnahmen

Wie bereits unter Punkt 4. dargelegt, befindet sich die Straßenbaulast in Trägerschaft der Bundesrepublik Deutschland. Sollten somit Maßnahmen an der Bundesfernstraße 111 selbst geplant oder durchgeführt werden, kann dies nur in enger Abstimmung mit und auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland erfolgen.

Einzig Punkt 4.2.4 eröffnet der Gemeinde die Möglichkeit, auf Maßnahmen der Geschwindigkeitssteuerung mittels Verkehrszeichen Einfluss zu nehmen.

Dabei ist sich die Gemeinde ihres Ermessens bewusst, sowohl den fließenden Verkehr zu fördern, wie auch den Lärmschutz zu beachten. Wie bereits ausgeführt, ist eine relevante Lärmreduzierung durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h nicht zu erwarten. Eine solche Maßnahme ist demzufolge nicht zu befürworten.

6. Finanzielle Folgen des Lärmaktionsplanes

Durch die bereits realisierten Maßnahmen entstehen keine Folgekosten.

Da bisher keine kurz- oder mittelfristigen Maßnahmen geplant sind, entstehen hierzu ebenfalls keine Kosten.

7. Überlegungen zur Plandurchführung und zur Ergebniskontrolle

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

Usedom, im Oktober 2024