



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

Gemeinde Schacht-Audorf

Lärmaktionsplan 2018

Berichtsfassung zur Meldung an die EU-Kommission

Bearbeitungsstand: 16. Januar 2018

Auftraggeber:

Gemeinde Schacht-Audorf
Die Bürgermeisterin
über Amt Eiderkanal
Schulstraße 36

24783 Osterrönhof

Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0
Telefax 04321 . 260 27 99

Dipl.-Ing. (FH) Michael Hinz
B.Sc. Annedore Lafrentz

**Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Gemeinde Schacht-Audorf vom 02. Mai 2018**

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Gemeinde Schacht-Audorf liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde im mittleren Schleswig-Holstein außerhalb der Ballungsgebiete. Hier leben ca. 4.742 Einwohner (Stand 31. Dez. 2015) auf einer Fläche von 6,52 km². Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 727 E/km².

Die Gemeinde Schacht-Audorf ist verkehrlich über die Bundesautobahnen A 7 und A 210 an das überregionale Straßennetz angebunden. Die östlich angrenzende Bundesautobahn A 7 und die südlich gelegene A 210 gewährleisten eine gute Verkehrsanbindung. Die im Gemeindegebiet liegende Landesstraße L 47 und die Kreisstraße K 76 sichern die innerörtliche Verteilung der Quell-, Ziel- und Binnenverkehre. Zudem verfügt die Gemeinde über eine Fährverbindung über den Nord-Ostsee-Kanal.

Die Eisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg, welche gleichzeitig ein Bestandteil des TEN-Netzes ist, verläuft nicht direkt durch das Gebiet, jedoch werden geringe Teile der Gemeinde durch den Eisenbahnlärm der Hochbrücke des Nord-Ostsee-Kanals vom Dammbereich in der Stadt Rendsburg beeinträchtigt.

Das Gemeindegebiet wird durch die Schifffahrtsstraße des Nord-Ostsee-Kanals im Westen begrenzt.

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

- Bundesautobahn A 7

Für die Haupteisenbahnstrecke 1040 Neumünster – Flensburg mit einem jährlichen Zugaufkommen von mehr als 30.000 Zügen/Jahr ist für die strategische Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (www.laermaktionsplanung-schiene.de).

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Schacht-Audorf
Die Bürgermeisterin
über Amt Eiderkanal
Schulstraße 36

24783 Osterrönfeld

Gemeindeschlüssel 01058140

1.3 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken, in dem sie fordert, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Für Bereiche mit (zu) hohen Geräuschbelastungen sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärminderung zu erarbeiten.

Die Belastungsschwelle, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen, stellen die Auslösewerte der Aktionsplanung zur Lärminderung dar. Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärmierungsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen.

So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen. Diese Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungszielen.

Mittel für Lärmierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entspr. Lärmschutz-Richtlinien-StV (23.11.2007) können bei Überschreitung von Lärmsanierungswerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angeordnet werden. Gemäß Angaben der oberen Verkehrsaufsicht werden, obwohl entsprechend der Richtlinie mit den Lärmsanierungswerten verknüpft, nicht die um 3 dB(A) abgeminderten Werte herangezogen.

Weitere Grenz- und Richtwerte siehe Anlage 1.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
		über 50 bis 55	180
über 55 bis 60	210	über 55 bis 60	30
über 60 bis 65	90	über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0	über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0	über 70	0
über 75	0		
Summe	300	Summe	210

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L _{DEN}	2,621	140	0	0
über 65 dB(A) L _{DEN}	0,62	1	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,114	0	0	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Menschen (auf 10 gerundet)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Eisenbahnlärm
		über 50 bis 55	0
über 55 bis 60	0	über 55 bis 60	0
über 60 bis 65	0	über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0	über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0	über 70	0
über 75	0		
Summe	0	Summe	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
über 55 dB(A) L _{DEN}	0,32	0	0	0
über 65 dB(A) L _{DEN}	0,02	0	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,00	0	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Straßenverkehrslärm

Es sind ca. 300 Personen und somit rund 6 % der Einwohner der Gemeinde Schacht-Audorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind keine Personen sowie von über 55 dB(A) L_{Night} 30 Personen betroffen. Dies entspricht für den Nachtzeitraum weniger als einem Prozent der Gesamtbevölkerung.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) und mit L_{Night} über 60 dB(A) sind keine Personen ausgesetzt.

Eisenbahnlärm

Es sind keine Einwohner der Gemeinde Schacht-Audorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Züge/a) betroffen.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Autobahn A 7 ist ursächlich für die Lärmbelastung der im östlichen Gemeindegebiet gelegenen Wohnnutzung, insbesondere entlang der Danziger Straße. Diese besteht überwiegend aus Einzel- und Doppelhäusern. In diesem Gemeindegebiet liegen darüber hinaus die zur Freizeitgestaltung der Bevölkerung genutzten Sportanlagen. Im weiteren Verlauf der Autobahn befinden sich landwirtschaftliche Flächen, die von dem Lärmpegel nicht beeinträchtigt werden.

Handlungsschwerpunkte zur Minderung der Belastung durch Straßenverkehrslärm liegen entlang der Bundesautobahn A 7 im Zuge der Zufahrt zur Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Es sind an folgenden Straßenabschnitten Schallschutzmaßnahmen (Schallschutz-wände/-wälle) vorhanden:·

Bundesautobahn A 7

- Keine

Sonstige Gemeindestraßen

- In der Vergangenheit wurden bereits großflächig in den Wohngebieten Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduzierung ausgewiesen.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Folgende Maßnahmen sind für die nächsten fünf Jahre geplant:

- Aufgrund des baulichen Zustandes der Rader Hochbrücke gilt seit Ende 2013 auf dieser derzeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für Fahrzeuge < 7,5 t und von 60 km/h für Fahrzeuge > 7,5 t. Die damit einhergehende Lärminderung soll bis zur Fertigstellung des Ersatzbauwerks im Jahr 2026 erhalten werden.
- Im Rahmen des Ersatzneubaus der Rader Hochbrücke wird ein sechsstreifiger Ausbau des Streckenabschnitts zwischen dem AK Rendsburg und der AS Rendsburg/ Büdelsdorf vorgesehen. Diese Maßnahme entspricht einer ‚wesentlichen Änderung‘ im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) der Straßenbaulastträger ist daher verpflichtet, die Grenzwerte für Lärmvorsorge einzuhalten. Da mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwänden, die größte Minderungswirkung im Nahbereich der Straße erzielt wird und deren Wirkung in größerer Entfernung geringer ist, wird der Straßenbaulastträger angehalten, die Fahrbahn mit lärmindernder Deckschicht herzustellen. Im Interesse der Gemeinde liegt dabei möglichst eine Bauweise, die über die heute übliche Minderung von -2 dB(A) hinaus geht, so dass der Einsatz offenporigen Asphalts geprüft werden soll. Ebenfalls sollen geeignete Lärmschutzwände erstellt werden.
- Im Rahmen des Ersatzneubaus der Rader Hochbrücke wird der Straßenbaulastträger angehalten die Brückenübergänge in lärmindernder Form auszugestalten.

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

In der Gemeinde Schacht-Audorf liegen die für die Naherholung genutzten ruhigen Gebiete entlang des Uferbereiches des Nord-Ostsee-Kanals. Der Unterhaltungsweg des Nord-Ostsee-Kanals folgt dessen Verlauf und wird außerhalb der Schiffswerft als Wanderweg genutzt. Am östlichen Siedlungsrand liegen die Sportplätze, welche durch die Bundesautobahn A 7 durch einen L_{DEN} von 65 bis 75 dB(A) betroffen sind. Aufgrund der Nutzungsart zur Freizeitgestaltung werden diese als ruhiges Gebiet ausgewiesen.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt.

Der Straßenbaulastträger der Bundesautobahn A 7 wird aufgefordert diese ruhigen Gebiete im Rahmen der Planungen des Ersatzbauwerkes der Rader Hochbrücke zu berücksichtigen und dabei den Sportanlagen mindestens den Schutzzweck eines Mischgebietes einzuräumen, womit der heutige Zustand verbessert würde.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Konzeptionelle Ansätze

- Bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen wird der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel aufgenommen. Durch die Aufnahme des Lärmschutzes in das städtebauliche Leitbild der Gemeinde wird der Aspekt des Immissionsschutzes in allen kommunalen Planungen gestärkt.
- Im Sinne einer langfristigen Lärmvorsorge sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm der Straßen auch in der Bauleitplanung zu ergreifen. Bei Ausweisung neuer Wohngebiete oder neuer Wohnbauflächen, bei Schließung von Baulücken u. ä. sind die Baugrenzen in einem angemessenen Abstand zur Schallquelle anzuordnen. Weiterhin sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Ferner kann auf Ebene der Bauleitplanung auf die Gebäudestellung und die Grundrissgestaltung eingewirkt werden. Schutzbedürftige Räume für ständigen Aufenthalt von Personen können beispielsweise auf der lärmabgewandten Seite angeordnet werden. Auch die Zulassung von Balkonen, Terrassen und anderen Außenwohnbereichen kann ausschließlich auf der lärmabgewandten Seite erfolgen.

Bundesfernstraßen und Landesstraßen außerhalb der Baulast der Gemeinde Schacht-Audorf

- Schacht-Audorf ist vom Lärm der Bundesautobahn A 7 sowie unterhalb der kartierten Hauptverkehrsstraßen von der Landesstraße L 47 und den Kreisstraßen K 75 und K 76 betroffen, diese Straßen befinden sich nicht in der Baulast der Gemeinde. Daher soll auch langfristig auf den zuständigen Baulastträger, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr sowie den Kreis Rendsburg-Eckernförde eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen. Hierzu zählen insbesondere der Einsatz von lärmindernden Fahrbahndeckschichten unter anderem auch beim Ersatzneubau der Rader Hochbrücke oder bei Deckenerneuerungsmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 47 und den Kreisstraßen sowie von Lärmschutzwänden.

Maßnahmen an Gemeindestraßen in der Baulast der Gemeinde Schacht-Audorf

- Als langfristig umzusetzende Lärminderungsmaßnahme sollen die Fahrbahndeckschichten mit lärmindernden Fahrbahnbelägen versehen werden.
- Eine Ausführung der Fahrbahndeckschicht mit lärmindernden Fahrbahnbelägen auf innerörtlichen Straßen befindet sich derzeit in der wissenschaftlichen Erprobungsphase und hat noch keine Zulassung durch die zuständigen Behörden erlangt, so dass die Straßenbauverwaltungen grundsätzlich innerorts diese Asphaltarten nicht einsetzen. Allein außerorts bei Geschwindigkeiten von über 60 km/h werden derzeit verschiedene lärmindernde Asphaltdeckschichten z.B. offenporiger Asphalt OPA, lärmarmer Gussasphalt MA LA, Splittmastixasphalt SMA, Asphaltbeton AC und Waschbeton WB eingesetzt.
Für Innerortsgeschwindigkeiten wurden noch keine Werte für lärmindernde Fahrbahnbeläge vergeben. Durch die Randbedingungen (Einbausituation, Durchführung von Aufgrabungen, etc.) und die Verkehrssituationen (viele Lenk-, Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge und daraus resultierend größere horizontale Scherkräfte) bedingt, empfiehlt es sich,

Beläge mit einer Textur einzusetzen, die wenig mechanische Anregung verursacht. Es bieten sich der lärmarme Splittmastixasphalt SMA LA, die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA 5 D, die dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung DSH-V und eventuell auch Splittmastixasphalte SMA und Asphaltbetone AC an. Das Hauptproblem lärmarmere Beläge ist ihr akustisches Langzeitverhalten: Messungen zeigen, dass hohe Anfangs-Pegelreduktionen möglich sind, nach wenigen Jahren verlieren viele Beläge jedoch einen Großteil ihrer guten akustischen Eigenschaften. [Zitat aus „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“, UBA 2/2014]

Derzeit lassen die rechtlich durch die 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung), 16. BImSchV vorgeschriebenen nationalen Berechnungsvorschriften RLS-90 mit den zugehörigen Allgemeinen Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums einen rechnerischen Nachweis für Innerortsstraßen mit offenporigen Asphaltdeckschichten nicht zu.

Im Lärmaktionsplan wird daher darauf hingewiesen, dass der Gemeinde die Zulassungssituation für lärmindernde Fahrbahndeckschichten innerorts bewusst ist. Dennoch ist es der Wille der Gemeinde, bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen selbst, aber auch gegenüber dem Baulastträger eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht (z.B. LOA 5 D, DSH-V, AC) zu fordern, sofern dafür zukünftig die bautechnischen und rechtlichen Freigaben vorliegen sollten.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Durch die derzeitige Reduzierung der Geschwindigkeit auf der A 7 hat eine leichte Reduzierung der Anzahl der Betroffenen stattgefunden.

Durch den Einbau lärmindernden Asphalts sowie der Ausgestaltung von Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Ersatzneubaus der Rader Hochbrücke zur Einhaltung der Lärmvorsorgekriterien wird eine Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner am nördlichen Siedlungsrand und dem Treidelweg erreicht. Hier durch treten nachts keine Betroffenen über 50 dB(A) mehr auf, auch die Betroffenen am Tage können bedeutend gemindert werden.

Im Rahmen des Ersatzneubaus der Rader Hochbrücke erfolgt der sechsstreifige Ausbau zwischen dem AK Rendsburg und der AS Rendsburg/Büdelndorf. In Folge dieser ‚wesentlichen Änderung‘ im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind deren Immissionsgrenzwerte einzuhalten. In diesem Zuge tritt eine Lärminderung der betroffenen Bereiche ein.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss des Bauausschusses der Gemeinde Schacht-Audorf vom 22.02.2018
Beschluss der Gemeindevertretung der Gemeinde Schacht-Audorf vom: 22.03.2018

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

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

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung des Aktionsplanes

Bekanntmachung der Erarbeitung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit am 26.01.2018

Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans zur Mitwirkung vom 05.02.2018 bis 23.02.2018

Formen der öffentlichen Mitwirkung:
Öffentliche Veranstaltung am 14.02.2018

Parallel zur öffentlichen Auslegung wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeschickt. Die Stellungnahmen wurden abgewogen und in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

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

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan beschränkt sich auf administrative Aufgaben welche im Zusammenwirken der beteiligten Behörden ihre Wirkung entfalten. Ein Kostenrahmen wird daher nicht veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Lärmkarte:
http://www.umweltdaten.landsh.de/public/umgebungslaerm/dbscript/la_gemeinde.php?sgkz=01058140&smode=w
Lärmaktionsplan:

Schacht-Audorf, 02. Mai 2018

Sabrina Jacob
(Bürgermeisterin)

Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- 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.

Anwendungsbereich Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{2,3}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	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)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
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.

¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

³ Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)