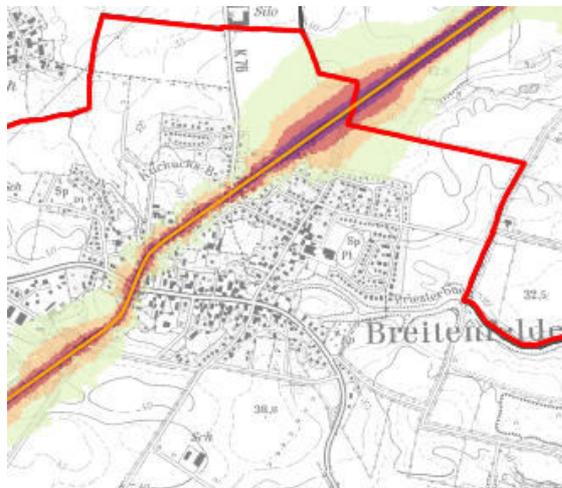


Lärmaktionsplan der Gemeinde Breitenfelde zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie



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

Auftraggeberin: Amt Breitenfelde
Wasserkrüger Weg 16
23879 Mölln

Projektnummer: LK 2023.294
Berichtsnummer: LK 2023.294.1
Berichtsstand: 16.10.2024
Berichtsumfang: 25 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 • <http://www.laermkontor.de>

Inhaltsübersicht

1	Allgemeines	4
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	5
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	7
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	10
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	12
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	14
3	Maßnahmenplanung	15
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	15
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.	15
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	18
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	20
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen reduziert innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	21
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	21
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	22
6	Evaluierung des Aktionsplans	22
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	24
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss der Gemeindevertretung Breitenfelde.....	24
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans	24
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	24
8	Anlagenverzeichnis	25

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Breitenfelde
Amt Breitenfelde
Wasserkrüger Weg 16
23879 Mölln

Gemeindekennziffer: 01053014
Ansprechpartner: Frau Sylvia Funke
Telefon: 04542 803-106
E-Mail: Sylvia.Funke@moelln.de
Internet: <https://amt-breitenfelde.de/>

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

Die Gemeinde Breitenfelde liegt im Kreis Herzogtum Lauenburg an der B207. Die Gemeinde ist landwirtschaftlich geprägt und wird im Osten vom Elbe-Lübeck-Kanal begrenzt.

Breitenfelde hat rund 2.100 Einwohnerinnen und Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 12,54 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 167 Personen je qkm.

Das Gemeindegebiet wird von Südwest nach Nordost von der B207 durchzogen und ist über diese verkehrlich an die BAB A24 und A20 angebunden. Weiterhin durchzieht die L200 das westliche Gemeindegebiet in Ost-West-Richtung.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehört in Breitenfelde nur die B207 mit 11.000 bis 17.100 Kfz/Tag¹.

¹ Geoportal Umgebungslärm (LfU). Stand: Februar 2024

Lärm von Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR)² ist in Breitenfelde nicht gegeben und wird nicht betrachtet.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)³ 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 Anhang V und Anhang 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.

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 sind⁴.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen so-

² 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.

³ 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)

⁴ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

wie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung erstellt worden und im Geoportal Umgebungslärm⁵ 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 Deutschland⁶ und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31. März 2022 gegen Portugal⁷ 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 ist⁸. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

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 Bundes⁹ 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 Grenz-

⁵ <https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramAtlasgeoportal/index.html?lang=de#/> Stand: 10/2023

⁶ 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

⁷ Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

⁸ Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

⁹ 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)

werte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19¹⁰ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB¹¹ abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich⁸.

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierungen der Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB¹², die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB¹³, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzah-

¹⁰ 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

¹¹ 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)

¹² Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

¹³ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

len 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 führen¹⁴.

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

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“¹⁵ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

¹⁴ Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein. Richard Maaß 23. Januar 2023

¹⁵ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

tive Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ¹⁶.

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an den kartierten Straßen in Breitenfelde

geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Breitenfelde belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt, Stand: Januar 2023				
L _{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L _{Night} dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	160		über 50 bis 55	60
über 60 bis 65	40		über 55 bis 60	80
über 65 bis 70	90		über 60 bis 65	40
über 70 bis 75	30		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	320		Summe	180
geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Breitenfelde belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Januar 2023				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	0,90	96	0	0
65 - 75 dB(A)	0,23	53	0	0
über 75 dB(A)	0,04	0	0	0
Summe	1,17	149	0	0
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Januar 2023				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				0
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				56
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				13

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

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

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 in-

¹⁶ LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

*nerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.*¹⁴ Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Breitenfelde 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.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Breitenfelde werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den kartierten 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 Auslöschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen¹⁷ (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.

¹⁷ 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 Umgebungslärmrichtlinie¹⁷), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN} > 60 dB(A) L _{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen¹⁸, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)
65-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein⁹ - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG¹⁹ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)²⁰
55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night}	Belastung/Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV¹⁹ können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist²¹.

¹⁸ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

¹⁹ 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 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

²⁰ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

²¹ LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

Es sind ca. 320 Personen und somit knapp 15,2 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Breitenfelde durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, verursacht durch die kartierten Straßen.

Von hohen Belastungen durch die Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind ganztags 90 (4,2 %) und nachts 80 (3,8 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Lärm der kartierten Straßen über 70 dB(A) L_{DEN} sind 30 (1,4 %) und über 60 dB(A) L_{Night} sind 40 (1,9 %) Anwohnerinnen und Anwohner in Breitenfelde ausgesetzt.

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

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die durch Straßenlärm belasteten Bereiche in Breitenfelde zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm²² bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Lärmkennziffer herangezogen.

Um die hoch belasteten Bereiche in Breitenfelde detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm²² bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Fassadenpunkte an Wohngebäuden ermittelt, die Pegel von >55-60 dB(A) L_{Night} (gelb, grün) und über 60 dB(A) L_{Night} (orange/rot) aufweisen und damit einer hohen bzw. einer sehr hohen nächtlichen Belastung (vgl. Tabelle 2) ausgesetzt sind.

Die detailliertere Betrachtung zeigt, dass fast in der gesamten Ortsdurchfahrt Breitenfelde hohe und sehr hohe Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung an den straßennahen Wohngebäuden bestehen, wie dies auch in den beiden vorangegangenen Lärmaktionsplänen^{23,24} festge-

²² Geoportal Umgebungslärm (LfU), Stand: Februar 2024

²³ Lärmaktionsplan der Gemeinde Breitenfelde zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Mölln 05.11.2014

²⁴ Vermerk zur vereinfachten Überprüfung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Breitenfelde vom 05.11.2014. Mölln 30.10.2019

stellt wurde. Die Fassaden der Wohngebäude werden nachts mit bis 64 dB(A) L_{Night} belastet (s. Abbildung 1 bis 3).

Abbildung 1: Fassadenpunkte L_{Night} B207 Breitenfelde (Ost)
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²²

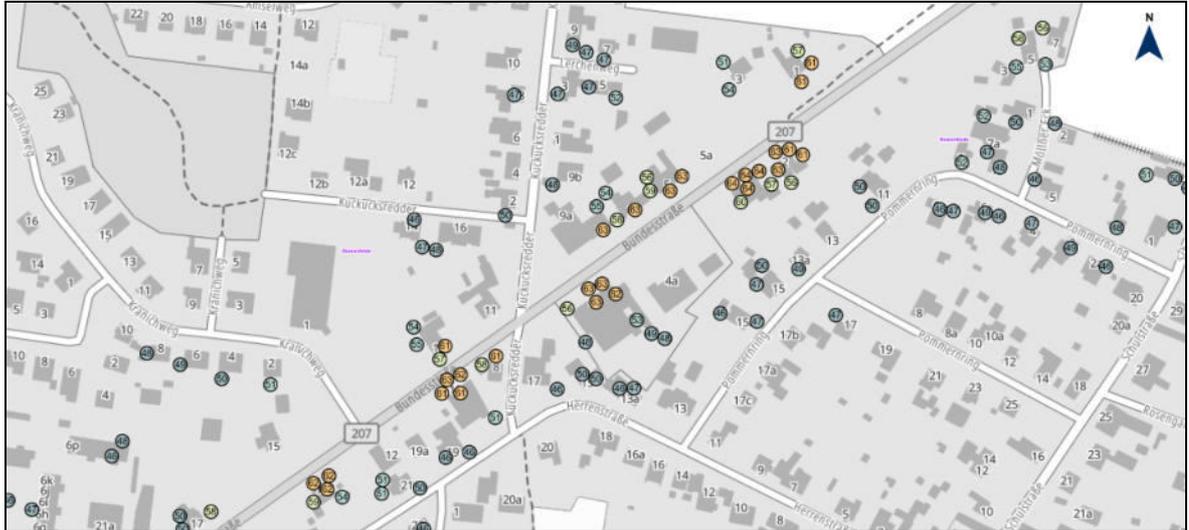


Abbildung 2: Fassadenpunkte L_{Night} B207 Breitenfelde (Mitte)
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²²



Abbildung 3: Fassadenpunkte L_{Night} B207 Breitenfelde (West)
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm²²



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.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Breitenfelde 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.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein bestehen keine Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bundesstraße.

Auf dem Abschnitt der B207 südöstlich der Kreuzung mit der Dorfstraße/Borstorfer Straße ist ein um ca. 2 dB lärmgeminderter Asphalt 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
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Verstetigung des Verkehrs.
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmt)

Für die betrachtete B207 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an diesen kartierten Straßen müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Behörden erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg zuständig.

Für die straßennahen Wohngebäude an der B207 werden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von deutlich >54 dB(A) L_{Night} ermittelt. Es wird daher vom zuständigen Baulastträger gefordert zu prüfen, ob die Grenzwerte der

Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97²⁵ eingehalten werden bzw. ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4). 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.

Auf der B207 ist entsprechend der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein nordwestlich der Kreuzung mit der Dorfstraße/Borstorfer Straße ein Standardasphalt verbaut, der keine Lärmreduzierung bewirkt. Daher bietet es sich an bei der nächsten Sanierung der Straßenoberfläche einen **lärmarmen Asphalt** für innerörtliche Geschwindigkeiten einzubauen, wie im östlich angrenzenden Abschnitt. Dadurch kann eine Lärmreduktion von 2-3 dB erreicht werden.

Trotz eines potenziell eingebauten lärmarmen Asphalts verbleiben, vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90, Lärmbelastungen, die über den Lärmvorsorgewerten liegen. Daher sollte von dem Mühlenweg bis zum nordwestlichen Ortsausgang auf der B207 **Tempo 30 ganztags** umgesetzt werden, um die sehr hohen Lärmbelastungen an den angrenzenden Wohngebäuden zu reduzieren (vgl. Abbildung 1 und 2). Von der Verkehrsbehörde des Herzogtum Lauenburgs wird eine verkehrsrechtliche Abwägung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV²⁶ gefordert, da die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde gegeben sind (aus: Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandstraßen (WD 7 – 3000 -

²⁵ 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)

²⁶ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

021/16). Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages 2016²⁷). Bei der Abwägung durch die Verkehrsbehörde ist zu berücksichtigen, dass

- an zahlreichen straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Dorf- und Mischgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschritten sind. Somit ist die Zumutbarkeitsschwelle erreicht und die Belastung so hoch, dass sie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76/84) für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist,
- die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO¹⁵ für den Straßenverkehr liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können,
- eine Verlagerung der Verkehre in das nachgeordnete Straßennetz nicht zu erwarten ist, da keine direkten Ausweichstrecken vorhanden sind,
- mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden deutlich reduziert)²⁸ erreicht werden kann.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden²⁹:

- Es sollte das Zusatzschild „Lärmschutz“ angebracht werden. Autofahrer halten sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn der Grund dafür bekannt ist.
- Eine häufige Wiederholung des Schildes fördert die Befolgung.

²⁷ Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandstraßen (WD 7 – 3000 -021/16). Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages 2016

²⁸ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016. UBA empfiehlt Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfehlt-tempo-30-als-innereortliche-Regelgeschwindigkeit>

²⁹ Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

- Die Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind stärker, wenn Geschwindigkeitsdisplays oder – noch einmal wirkungsverstärkend – Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden.

Bei einer Umsetzung der Maßnahme ist zu prüfen, ob ggf. Ausweichverkehre in Wohnstraßen stattfinden. Diese sind dann ggf. durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

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, Haupteisenbahnstrecken und Flughäfen sind daher auch Strategien der Lärmreduzierung in Breitenfelde gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Gemeinde Breitenfelde ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraße B207 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.

Über die unter 3.2 aufgeführten Maßnahmen für die kartierten Straßen hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Gemeinde 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 der Gemeinde 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,
 - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
 - Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.
 - Nachfrageorientierte Busangebote als Ergänzung des ÖPNV-Netzes.

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 und barrierefreie Gehwege,
- guter Beleuchtung,
- Verhinderung von Gehwegparken,
- kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann³⁰.

³⁰ 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

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 18005³¹ 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 Gemeinde Breitenfelde, gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete³². Bei der Ausweisung sollte *„ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärm-*

³¹ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

³² vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

*pegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*³³. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

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

Wie in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen werden in Breitenfelde keine Ruhigen Gebiete ausgewiesen.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen reduziert innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Durch die aufgeführten Maßnahmen (Lärmsanierung, lärmarmen Asphalt, Geschwindigkeitsbeschränkung) für die B207 in Breitenfelde können die meisten betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, also rund 300 Personen entlastet werden.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 26.08.2014 bis 26.09.2024

4.2 Art der Mitwirkung

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

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

Bürger, Kreis, Verkehrsbehörden

³³ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

4.5 Dokumentation

Seitens der Bürgerinnen und Bürger sind keine Stellungnahmen eingegangen. Seitens der TöB sind zehn Schreiben eingegangen, von denen drei Anregungen/Bedenken enthielten. Ein Schreiben hat dazu geführt, dass der Lärmaktionsplan bezüglich der Angaben zur Lärmkartierung überarbeitet wurde.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden vom Amt Breitenfelde 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 Standarddeckschichten³⁴.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Zeichen vergleichsweise gering.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97³⁵ bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Breitenfelde erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Ver-

³⁴ Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

³⁵ 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)

kehrswegen und angrenzende Wohngebiete sowie auf die ruhigen Gebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung und den neuen Vorgaben für die Berichterstattung 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. Runde³⁶ wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat und an das Land Schleswig-Holstein im Oktober 2019 übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

Im letzten Lärmaktionsplan wurden Maßnahmen für die B207 aufgeführt, die aktualisiert fortgeschrieben werden. Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat und die Ergebnisse kaum mit den vorhergehenden Lärmkartierungen vergleichbar sind, können Angaben zu geänderten Betroffenheiten nicht ermittelt werden.

Ruhigen Gebiete wurden und werden in Breitenfelde nicht festgelegt.

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

³⁶ Vermerk zur vereinfachten Überprüfung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Breitenfelde vom 05.11.2014. Mölln 30.10.2019

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

Für die Umsetzung der Maßnahmen (Lärmsanierung, Geschwindigkeitsbegrenzung, Einbau lärmreduzierter Asphalt) ist nicht die Gemeinde, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Gemeinden vereinfacht werden, dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“³⁷.

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 Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss der Gemeindevertretung Breitenfelde

Am: 09.12.2024

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.amt-Breitenfelde.de

Breitenfelde, den

³⁷ <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Mai 2023

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Breitenfelde

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Breitenfelde

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 Umgebungsrichtlinie 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/ue/noise/df3/envt0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV 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		

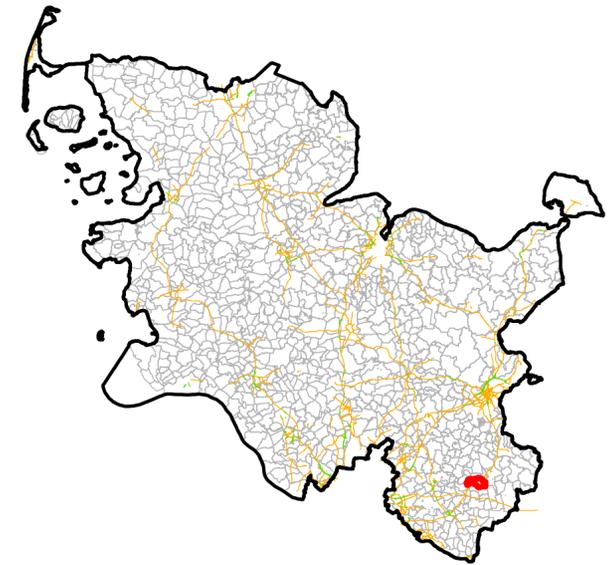
Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

Anlage 2

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

Breitenfelde Herzogtum Lauenburg

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 Breitenfelde |

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



Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

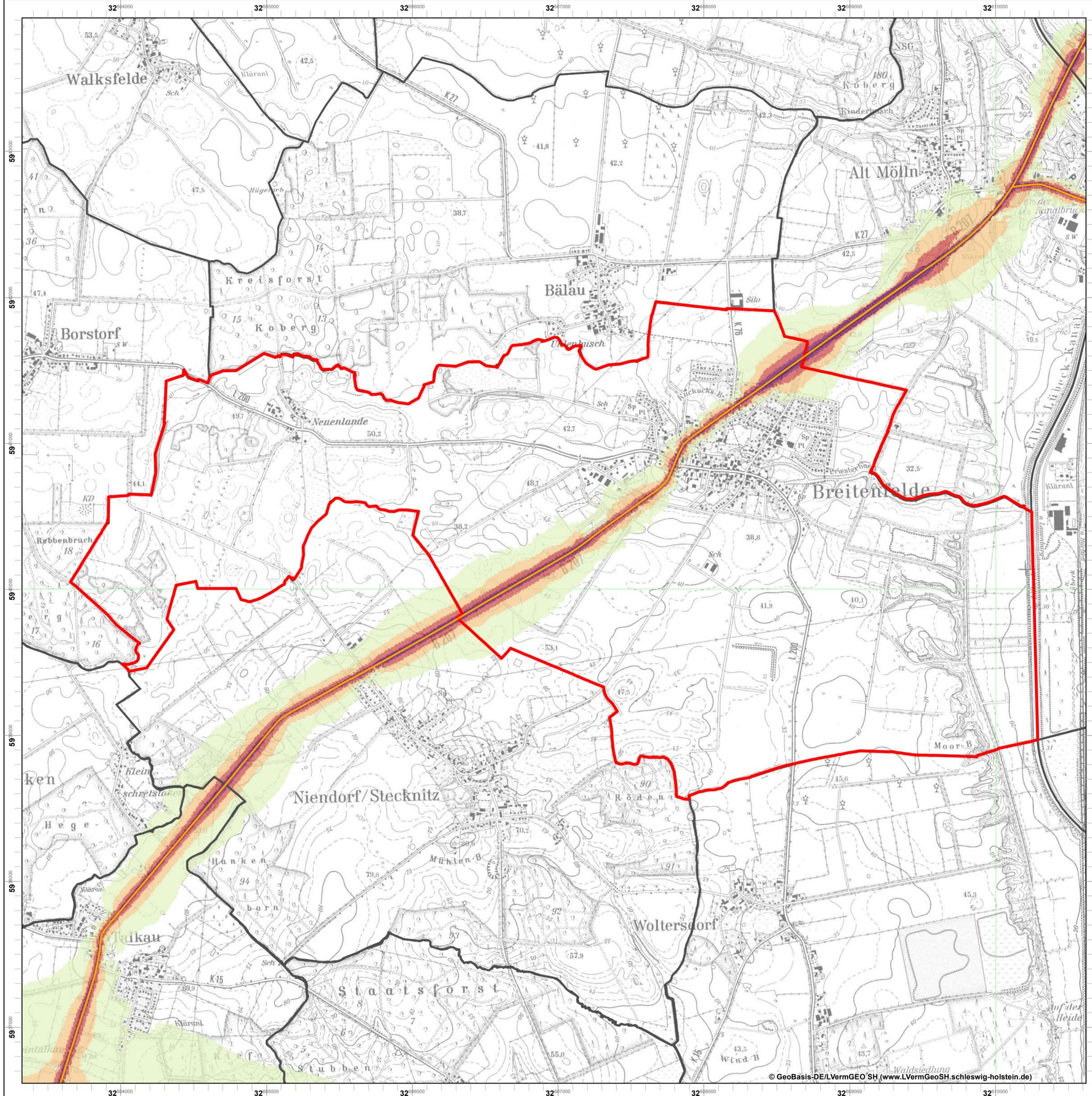
Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein



Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg





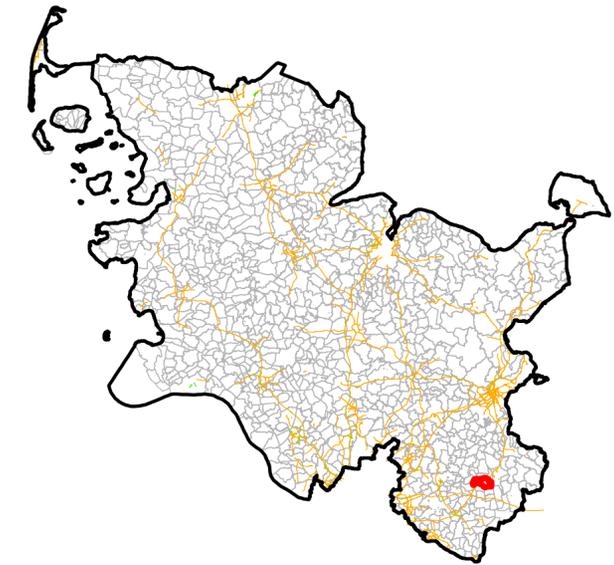
Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Breitenfelde

Stand: Januar 2023

Breitenfelde Herzogtum Lauenburg

Gemeindeübersicht



Straßenlärm - L_{Night} 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 Breitenfelde |
|  | 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

