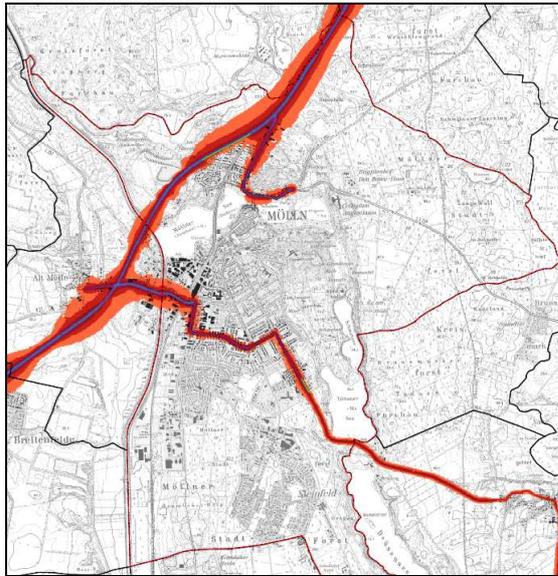


# Lärmaktionsplan der Stadt Mölln zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



## Auftraggeber:

Stadt Mölln  
Wasserkrüger Weg 161  
23879 Mölln

## Auftragnehmer:



Altonaer Poststraße 13b  
22767 Hamburg  
Tel.: 0 40 / 38 99 94 -0

## Bearbeiter:

Dipl. Geograph Carsten Kurz  
Hamburg, den 11.09.2013

# Lärmaktionsplan der Stadt Mölln gemäß § 47d Bundes- Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

## Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines .....	3
1.1	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind .....	3
1.2	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	5
1.4	Geltende Grenzwerte.....	5
2	Bewertung der Ist-Situation.....	6
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....	6
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	7
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	9
3	Maßnahmenplanung.....	12
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	12
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	12
3.3	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre .....	15
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen .....	16
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	18
4	Formelle und finanzielle Informationen .....	18
4.1	Datum der Aufstellung des Aktionsplans .....	18
4.2	Datum des Abschlusses des Aktionsplans .....	18
4.3	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen.....	18
4.4	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.....	18
4.5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans .....	18
4.6	Weitere finanzielle Informationen.....	19
4.7	Link zum Aktionsplan im Internet.....	19

# 1 Allgemeines

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

Die Stadt Mölln befindet sich im Kreis Herzogtum Lauenburg, rund 30 Kilometer südlich von Lübeck. Mölln liegt direkt an der Seenkette Ziegelsee, Stadtsee, Schulse, Hegesee, Schmalsee, Lütauer See und Drüsensee. Der Ziegelsee wird vom Elbe-Lübeck-Kanal durchzogen.

Die Stadt Mölln hat 18.556 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 25 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 742 Einwohnern je qkm. Die Stadt ist über die B207 an die BAB A24 angeschlossen. Die B207 umfährt Mölln im Westen als Ortsumgehung. Daran liegen die Anschlussstellen Mölln-Süd und Mölln-Nord. Im Norden finden sich die Landesstraßen L199, L202 und L218. Im Süden Möllns verlaufen die L287 und L257. Mölln ist mit eigenem Bahnhof an die Bahnstrecke Lübeck – Lüneburg angebunden.

Bei der strategischen Lärmkartierung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie waren die Hauptverkehrsstraßen (überregionale Straßen) mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehört in der Gemeinde Mölln die B207, Abschnitte der L199 und L218 (Ratzeburger Straße, Schmilauer Straße), Abschnitte der L257- und L287 (Bundesstraße, Vorkamp, Eichholzberg, Grambeker Weg, Berliner Straße; Johann Gutenberg Straße; Gudower Weg) (siehe nachfolgende Tabelle 1). Die Lärmkartierung wurde vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume erstellt.

**Tabelle 1: Übersicht der in der Kartierung erfassten Straßen in Mölln**

Hauptverkehrsstraße	DTV*	Korrekturfaktor Straßenoberfläche	v <sub>zul</sub> (km/h)** Pkw/Lkw
B207	14.400 bis 15.044	0 dB(A)	abschnittsweise 100/80 und 70/70
L199	8.490	0 dB(A)	abschnittsweise 50/50 und 70/70
L218	8.587	0 dB(A)	50/50
L257	23.700 bis 20.200	0 dB(A),	50/50
L287	3.656 bis 17.700	0 dB(A)	abschnittsweise 50/50 und 30/30

\* Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV)

3 Millionen Kfz/Jahr entsprechen einem DTV von rd. 8.200

\*\* zulässige Höchstgeschwindigkeit

Um einen umfassenderen Überblick über die Straßenverkehrsbelastungssituation zu bekommen wurde von der Stadt Mölln eine zusätzliche Lärmkartierung beauftragt. Für die Erstellung des Aktionsplans hat sich die Stadt Mölln entschlossen die Ergebnisse der schleswig-holsteinischen Lärmkartierung um den nördlichen Teil des Grambeker Wegs, die Hauptstraße und den Wasserkrüger Weg zu ergänzen (siehe Tabelle 2). Mit der Betrachtung des nördlichen Grambeker Wegs und der Hauptstraße erfolgt ein Lückenschluss in der Ortsdurchfahrt.

**Tabelle 2: Übersicht der ergänzend betrachteten Straßen in Mölln<sup>1</sup>**

Hauptverkehrsstraße	DTV*	Korrekturfaktor Straßenoberfläche	v <sub>zul</sub> (km/h)** Pkw/Lkw
Grambeker Weg	7.000 bis 13.400	0 dB(A)	50/50
Hauptstraße	11.300 bis 12.110	Abschnittsweise 0 dB(A); +3 dB(A);	20/20
Wasserkrüger Weg	6.300 bis 10.800	0 dB(A)	50/50

\* Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV)  
3 Millionen Kfz/Jahr entsprechen einem DTV von rd. 8.200

\*\* zulässige Höchstgeschwindigkeit

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR) sind auch Haupt-eisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Diese Verkehrsmenge wird auf der Eisenbahnstrecke Lübeck – Lüneburg in Mölln nicht erreicht. Dem entsprechend wird der Eisenbahnlärm in Mölln im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt. Von Fluglärm - entsprechend den Vorgaben der ULR - ist Mölln nicht betroffen.

## 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Mölln  
Wasserkrüger Weg 16  
23879 Mölln

Telefon: 04542 803 207  
Fax: 04542 803 241

E-Mail: [manfred.kuhmann@stadt-moelln.de](mailto:manfred.kuhmann@stadt-moelln.de)  
Internet: [www.moelln.de](http://www.moelln.de)  
Gemeindeschlüssel: 01053090

<sup>1</sup> Ergänzende Lärmkartierung für die Stadt Mölln. LÄRMKONTOR 09.04.2013.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>2</sup> 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...“.

### 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 und Balkon ausdrücken. 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 Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume erstellt worden. Diese sind in einem Kartenservice unter [www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas](http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas) für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Grundsätzlich sind in der Umgebungslärmrichtlinie und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz keine Grenzwerte für die Lärmbelastung festgelegt, ab deren Überschreitung lärmmindernde Maßnahmen zu planen und/oder umzusetzen sind. Dementsprechend lässt sich aus dem Lärmaktionsplan kein Anspruch auf Maßnahmen zur Lärminderung ableiten.

Der Lärmaktionsplan dient der Entwicklung von Maßnahmen und Strategien zur Lärminderung im Zusammenwirken mit anderen Planungen (Lärmmanagement)<sup>3</sup>.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>4</sup> von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten

---

<sup>2</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch Art. 2G v.27.06.2012|1421

<sup>3</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

<sup>4</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90<sup>5</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung anzuwendenden VBUS<sup>6</sup> abweicht. Vergleichbare Regelungen für Landes- und Kreisstraßen bestehen nicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

**Tabelle 3: Übersicht der Belastungen in Mölln**

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Mölln belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume S-H, Stand 02. April 2013					
L <sub>DEN</sub> <sup>7</sup> dB(A)	Belastete Menschen			L <sub>Night</sub> <sup>8</sup> dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	520			über 50 bis 55	340
über 60 bis 65	320			über 55 bis 60	330
über 65 bis 70	320			über 60 bis 65	90
über 70 bis 75	110			über 65 bis 70	0
über 75	0			über 70	0
Summe	1.270			Summe	760
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Mölln, Stand 02. April 2013					
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser	
55 - 65 dB(A)	1,42	405	1	0	
65 - 75 dB(A)	0,48	212	0	0	
über 75 dB(A)	0,1	0	0	0	
Summe	2	617	1	0	

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Mölln finden sich in Anlage 2 und 3.

<sup>5</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

<sup>6</sup> Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

<sup>7</sup> L<sub>DEN</sub> - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden die Abendstunden (18.00 - 22.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

<sup>8</sup> L<sub>Night</sub> - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22.00 - 6.00 Uhr)

Neben den Hauptverkehrsstraßen wurde in Mölln auch der Grambeker Weg, die Hauptstraße und der Wasserkrüger Weg nach den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie mit folgenden Ergebnissen kartiert:

**Tabelle 4: Übersicht der Belastungssituation am Grambeker Weg, Hauptstraße und Wasserkrüger Weg**

Berechnete Zahl der von Lärm am Grambeker Weg, an der Hauptstraße und am Wasserkrüger Weg belasteten Menschen in Mölln, Stand 09.04.2013				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm		L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 55 bis 60	200		über 50 bis 55	270
über 60 bis 65	260		über 55 bis 60	260
über 65 bis 70	280		über 60 bis 65	40
über 70 bis 75	40		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	780		Summe	570
Berechnete Zahl der von Lärm am Grambeker Weg, an der Hauptstraße und am Wasserkrüger Weg belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 13.03.2013				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A)	0,3	230	0	0
65 - 75 dB(A)	0,1	150	0	0
über 75 dB(A)	0	0	0	0
Summe	0,4	380	0	0

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für den Grambeker Weg, die Hauptstraße und den Wasserkrüger Weg finden sich in Anlage 4 und 5.

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der 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<sup>9</sup> zurückgegriffen (s. Tab. 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht (vgl. Kap. 1.4).

<sup>9</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

**Tabelle 5: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>10</sup>)**

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>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97<sup>11</sup> können überschritten sein</li> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</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>- für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV<sup>12</sup> überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen würden bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o.g. Gebieten Schutzauflagen auslösen</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>13</sup></li> </ul>
< 65 dB(A) L <sub>DEN</sub> < 55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte nachts für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus</li> <li>- mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)</li> <li>- langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)</li> </ul>

Es sind ca. 1.270 Personen und somit rund 7 % der Einwohner der Stadt Mölln durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L<sub>DEN</sub>, verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a), betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> sind 430 Personen und über 55 dB(A) L<sub>Night</sub> sind 420 Personen durch die Hauptverkehrsstraßen betroffen. Dies sind rund 2,3 Prozent der Gesamtbevölkerung.

<sup>10</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

<sup>11</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkBf 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

<sup>12</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>13</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

Sehr hohen Belastungen mit  $L_{DEN}$  über 70 dB(A) und  $L_{Night}$  über 60 dB(A) sind in Mölln 110 bzw. 90 Bewohner ausgesetzt, was etwa 0,5 % der Gesamtbevölkerung Möllns ausmacht.

Der Prozentsatz der von Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr betroffenen Personen in Mölln ist somit bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl relativ gering zu bewerten. Hohen Belastungen dagegen sind entsprechend der strategischen Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein dagegen relativ viele Menschen in Mölln ausgesetzt.

Die Lärmberechnungen berücksichtigen grundsätzlich eine Mitwindsituation. Dies bedeutet, dass von einem stetigen Wind weg von der Lärmquelle ausgegangen wird.

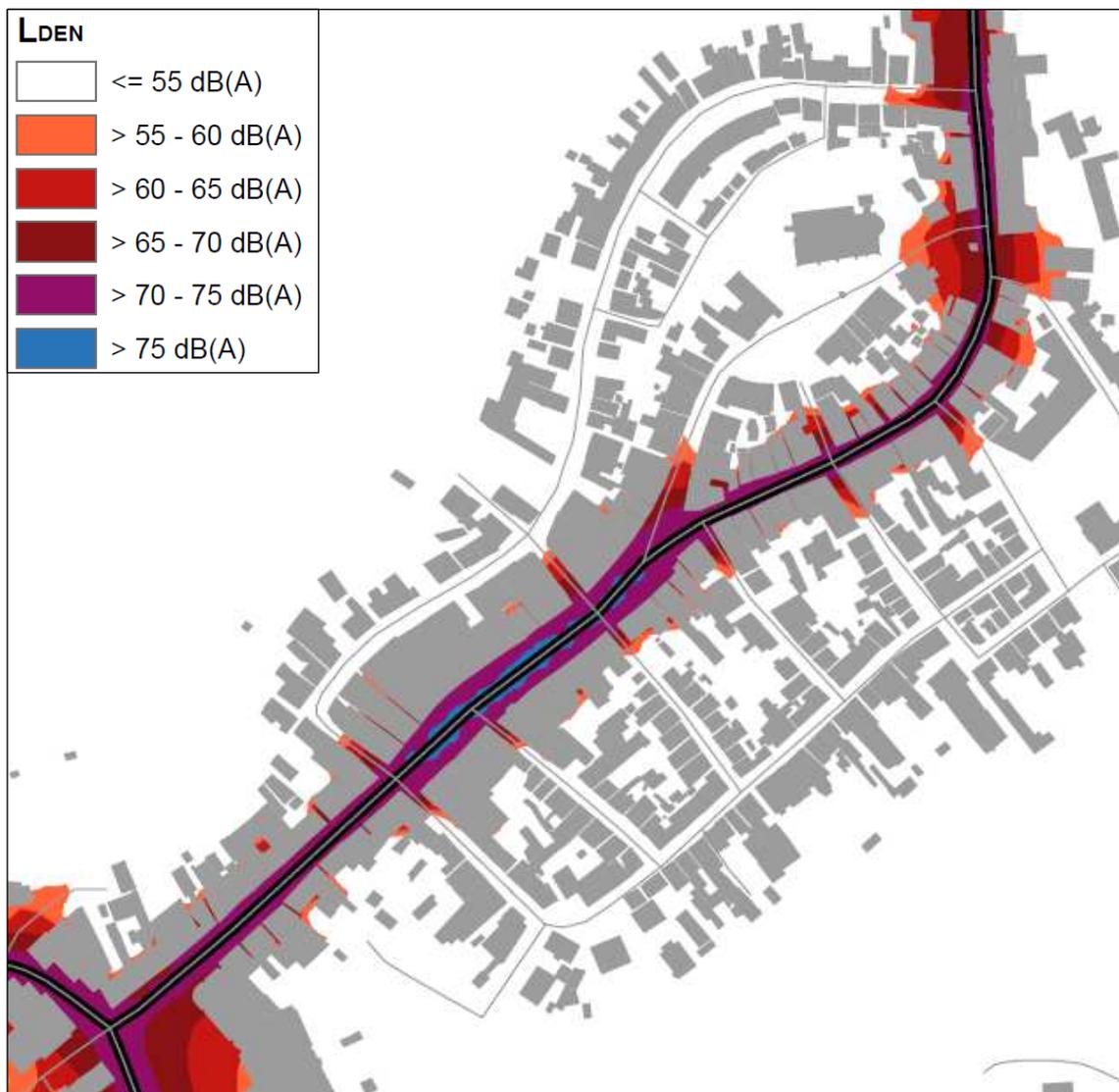
Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2012 und berücksichtigt im Regelfall Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010.

Betrachtet man die ergänzende Lärmkartierung am Grambeker Weg, der Hauptstraße und dem Wasserkrüger Weg, so werden dort 780 Anwohner (rd. 4%) mit Lärmpegeln über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen. Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  oder 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind 320 bzw. 300 Personen am Grambeker Weg, der Hauptstraße und dem Wasserkrüger Weg betroffen. Von sehr hohen Belastungen mit  $L_{Night}$  über 60 dB(A) sind am Grambeker Weg, der Hauptstraße und dem Wasserkrüger Weg 40 Anwohner betroffen.

### **2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen**

Vorrangig betrachtet werden in Mölln lärmbelastete Bereiche, die eine Belastung von über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  ausweisen, und ab denen gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm auftreten können (vgl. Kap. 1.4).

Die höchsten Lärmbelastungen treten in Mölln in der Altstadt entlang der Hauptstraße auf. Durch die enge Bebauung, die relativ hohen Verkehrsmengen und das verbaute Kopfsteinpflaster ergeben sich an den straßennahen Fassaden Belastungen von über 70 dB(A) (s. Abb. 1).

Abbildung 1: Belastete Gebäude an der Hauptstraße in Mölln,  $L_{DEN}$ 

Ein weiterer Lärmbelastungsschwerpunkt befindet sich in Mölln entlang der Schmilauer Straße (L218) und Ratzeburger Straße (L199). Auch hier ergeben sich an den straßennahen Fassaden Belastungen von über 70 dB(A) (s. Abb. 2).

Aber auch am Grambeker Weg werden die direkt angrenzenden Wohngebäude an ihren straßenzugewandten Fassaden mit sehr hohen Lärmpegeln von über 70 dB(A) belastet (s. Abb. 3).

Abbildung 2: Belastete Gebäude an Schmilauer Straße und Ratzeburger Straße,  $L_{DEN}$

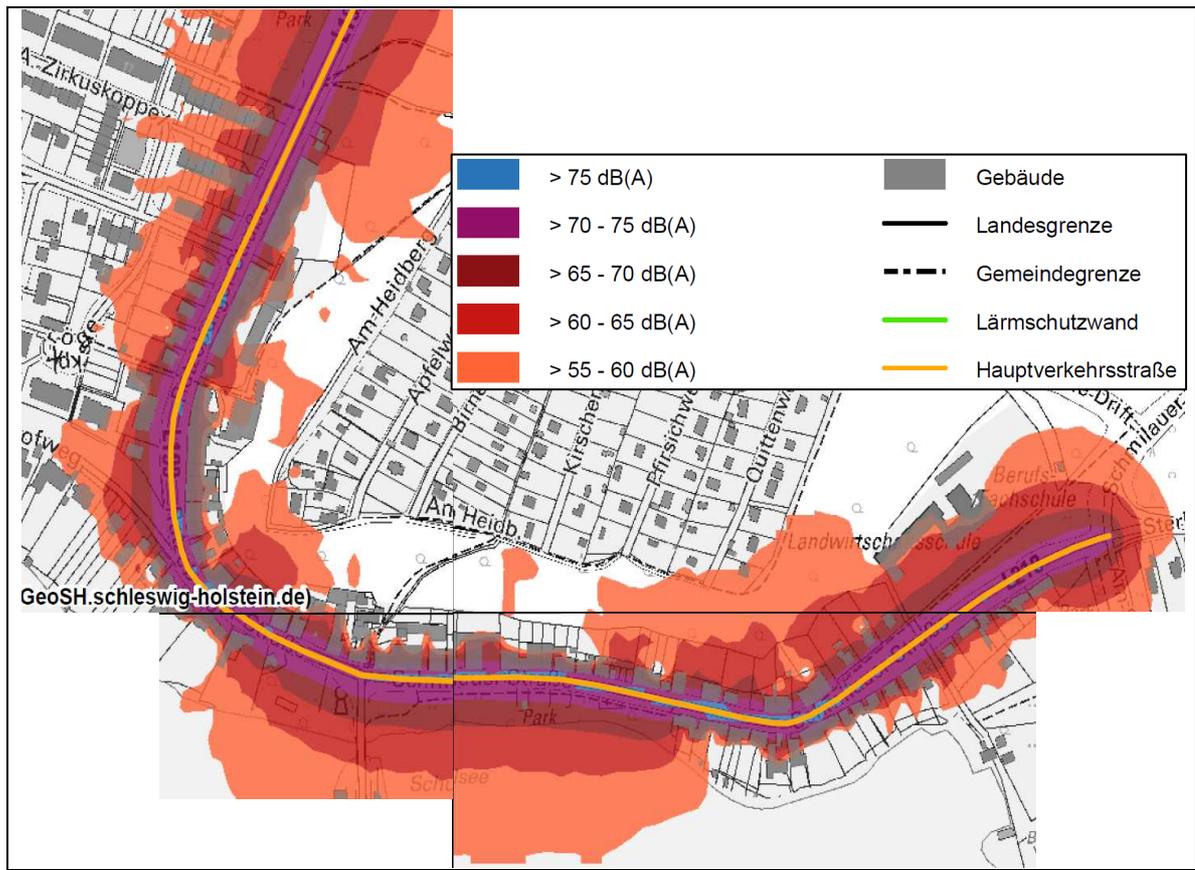
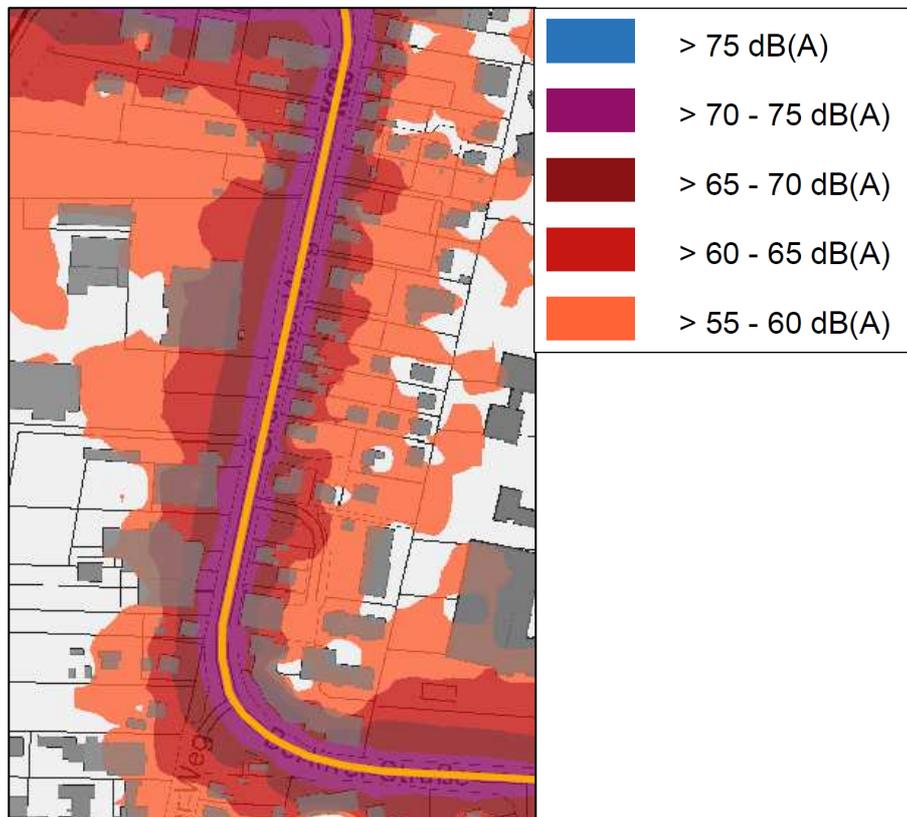


Abbildung 3: Belastete Gebäude am Grambeker Weg in Mölln,  $L_{DEN}$



Darüber hinaus finden sich entlang des gesamten Wasserkrüger Wegs einzelne straßennahe Wohngebäude, die ebenfalls sehr hohe Lärmbelastungen an den straßenzugewandten Gebäudefassaden aufweisen.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 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.

Die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

### **3 Maßnahmenplanung**

#### **3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

Entlang der B207 befindet sich südöstlich der Straße eine Lärmschutzwand zum Schutz der Wohnbebauung im nördlichen Mölln.

Eine weitere Lärmschutzwand befindet sich am Gudower Weg, auf Höhe der Straße „Am Lütauer See“.

Ein Lärmschutzwall befindet sich entlang dem Wasserkrüger Weg nördlich der Sebastian-Kneipp-Straße.

Auf einem kurzen Abschnitt an der Berliner Straße besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30.

Im Bereich der Hauptstraße besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 20.

Auf der Schmilauer Straße wurde aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die Nachtstunden umgesetzt. Diese aktuelle Maßnahme ist in der Lärmkartierung des Landes noch nicht berücksichtigt. Dementsprechend wird die Lärmsituation in der Lärmkartierung lauter dargestellt, als sie sich aktuell darstellt.

#### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre**

An den Straßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärminderndem Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen

- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmert)
- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrs.

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen B207, L287, L257, L199 und L218 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Für die im Rahmen der ergänzenden Lärmkartierung betrachteten Straßen Grambeker Weg, der Hauptstraße und dem Wasserkrüger Weg ist die Stadt Mölln zuständig.

Zur Reduzierung der Lärmbelastung in Mölln sollten folgende Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden:

- Auf der gesamten B207 ist ein lärmgeminderter Asphalt (-2 dB(A)) einzubauen, so dass auch in den durch die B207 weniger stark belasteten Bereichen eine Lärminderung erreicht wird. Gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand kann so eine Reduzierung der Lärmemissionen von 2 dB(A) erreicht werden.
- An der Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal im Zuge der B207 sind lärmarme Fahrbahnübergänge einzubauen, so dass die weithin hörbare impulsartige Lärmbelastung bei der Überfahung der Brückenübergänge reduziert wird.
- Im Bereich des Grambeker Weges zwischen Eichholzberg und Berliner Straße ist ein lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA5D) einzubringen. Dadurch kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von 5 dB(A)<sup>14</sup> gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand (vgl. Abb. 3) erreicht werden.
- Entlang der Berliner Straße sollte der Tempo 30 Bereich vom Grambeker Weg bis zur Wasserkrüger Straße ausgedehnt werden, um die angrenzende Wohnbebauung, die Schule und das Seniorenheim vor Lärm zu schützen, und um die Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt zu erhöhen. Dadurch kann eine Reduzierung der Lärmemissionen von 2 bis 3 dB(A)<sup>14</sup> gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zu-

---

<sup>14</sup> Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr. Umweltbundesamt 2009.

stand für die Abschnitte erreicht werden, in denen aktuell noch Tempo 50 gilt.

Im Falle einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist deren Einhaltung durch regelmäßige oder stationäre Geschwindigkeitskontrollen zu begleiten.

- Im Bereich des Vorkamps (L257) und in dem Abschnitt der „Bundesstraße“ (L257) in dem eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h besteht ist ein lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA5D) einzubringen.
- Im Bereich der L199 und der L218 sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 geprüft werden, von der Straße „Am Schulse“ bis zum Ende der direkt angrenzenden Wohnbebauung hinter dem Lankauer Weg. Dadurch kann eine Reduzierung der Lärmemissionen von 2 bis 3 dB(A)<sup>14</sup> gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand (vgl. Abb. 2) erreicht werden.  
Im Falle einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist deren Einhaltung durch regelmäßige oder stationäre Geschwindigkeitskontrollen zu begleiten.
- Alternativ kann im Zuge der Erneuerung der Straßenoberfläche in diesem Abschnitt der L199 und L218 ein lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen aufgebracht werden.
- Auf dem südwestlichen Abschnitt der Hauptstraße, ab dem Wasserkrüger Weg und auf dem Wasserkrüger Weg sollte im Zuge der Erneuerung des Straßenbelags ein lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen aufgebracht werden. Dadurch kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von 5 dB(A) gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht werden.
- Für den besonders lauten Abschnitt der Hauptstraße im Bereich der Möllner Altstadt (vgl. Abb. 1) könnte durch den Einbau lärmärmerer Straßenbeläge die Belastung deutlich gesenkt werden. Diese unter Lärmgesichtspunkten sinnvolle Maßnahme ist sicherlich unter städtebaulichen Gesichtspunkten wenig wünschenswert.  
Um in diesem Bereich den Lärm zu reduzieren ist eine deutliche Reduzierung der Verkehrsmenge erforderlich. Hierzu sind im klimafreundlichen Verkehrskonzept Mölln<sup>15</sup> einige Vorschläge aufgeführt:  
- Einführung von zeitlich begrenzten Durchfahrtsperren in den

<sup>15</sup> Klimafreundliches Verkehrskonzept Mölln. Planungsbüro VIA. Stand 25.01.2013

- Abend- und Nachtstunden
- Verkehrsberuhigung durch bauliche Änderungen
- Maßnahmen zur Verkehrsregelung und zum Parkraumangebot.

Darüber hinaus ist seitens des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97 an der B207 eingehalten werden. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2010 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90 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 eventuell eher aktive Maßnahmen lohnen.

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

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.

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 Mölln, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht. Als ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete<sup>16</sup>. Dabei 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 Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*“<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009

<sup>17</sup> Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

Dafür bietet sich in Mölln der gesamte Bereich des östlichen Stadtgebietes mit der Seenkette entlang dem Hellbach mit dem Lütauer See, Schmalsee, Hege-see und dem östlichen Teil des Schulsees, sowie dem Waldgebiet (Möllner Stadtforst) an.

Weiterhin bietet sich das Gebiet westlich des Drüsensees im Süden von Mölln an.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen 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).

### **3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema ‚Lärm‘ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Eine Verlegung der B208 (Nordumgehung)<sup>15</sup> kann zu einer Lärmreduzierung im Norden von Mölln führen. Insbesondere die Schmilauer Straße wird durch eine Verlagerung der Durchgangsverkehre entlastet.

Weiterhin gibt es im klimafreundlichen Verkehrskonzept Mölln<sup>15</sup> Überlegungen zu einer 2. Kanalquerung. Dieses Projekt führt zu einer verkehrlichen Entlastung des Altstadtbereiches, der Hauptstraße, des Grambecker Weges und des Wasserkrüger Weges mit entsprechenden lärm mindernden Wirkungen dort. Allerdings führt dieses Projekt auch zu deutlichen Mehrbelastungen im Bereich der Berliner Straße und Johann-Gutenberg-Straße. Zu detaillierteren Aussagen müssten im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung lärmtechnische Berechnungen unter Berücksichtigung eines gegenüber der Lärmkartierung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie deutlich ausgeweiteten Straßennetzes durchgeführt werden.

Die Stadt Mölln ist von den Hauptlärmquellen B207, L287, L257, L199 und L218 betroffen, die nicht in der städtischen 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 an diesen Straßen umzusetzen.

Neben den für die Hauptverkehrsstraßen und den Grambeker Weg, die Hauptstraße und den Wasserkrüger Weg benannten Maßnahmen bestehen weitere Möglichkeiten den Lärm in Mölln zu reduzieren. Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten, die sich auch mit den Vorschlägen aus dem klimafreundlichen Verkehrskonzept Mölln<sup>15</sup> decken, stehen dazu zur Verfügung:

- Förderung des ÖPNV (bessere Anbindung der Ortsteile, bessere Anbindung an Lübeck, hohe Taktichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern)
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung)
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen an Durchgangsstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung)
- Verkehrsberuhigung: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung
- Verkehrsorganisation: Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme
- Einbau von lärmarmen Straßenoberflächen
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte im Zentrum von Mölln eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und ermöglicht damit den Kfz-Verzicht und infolge Verkehrslärmreduzierung. Dies kann z.B. erreicht werden durch:

- ein attraktives Zentrum Mölln, in dem alle Funktionen auf dichtem Raum vorhanden sind
- das Schließen von Baulücken bzw. die gezielte Bebauung von Brachflächen durch Innenentwicklung und
- das Verhindern von siedlungsfernen Bebauungen durch gezielte Bauleitplanungen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 Lärmbelastungen vermie-

den werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**

Durch die im Kapitel 3.2 und 3.4 aufgeführten Maßnahmen kann eine deutliche Reduzierung der in Mölln lärmbelasteten Anwohner erreicht werden. Insbesondere der Einbau von besonders lärmreduziertem Asphalt für innerörtliche Straßen kann eine deutliche Lärminderung durch den Straßenverkehr in Mölln bewirken.

Konkretere Angaben über die Reduzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

## **4 Formelle und finanzielle Informationen**

### **4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans**

Beschlussfassung der Stadtvertretung am 19.12.2013.

### **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 / Protokoll der öffentlichen Anhörungen**

Der Lärmaktionsplan wurde in einer öffentlichen Ausschusssitzung am 13.06.2013 vorgestellt und diskutiert. Daneben wurde der Lärmaktionsplan vom 10.06.2013 bis zum 08.08.2013 öffentlich ausgelegt. Parallel fand eine schriftliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 14.06.2013 bis zum 25.07.2013 statt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

### **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**

Für die ergänzende Lärmkartierung, die Aufstellung des Lärmaktionsplans, die Öffentlichkeitsbeteiligung und die TöB-Beteiligung werden rd. 5.760 € veranschlagt.

#### **4.6 Weitere finanzielle Informationen**

Die Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen an der Bundesstraße und den Landesstraßen werden vom zuständigen Baulastträger getragen.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärm-SchR97 bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

Grundsätzlich ist es sinnvoll die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Durch den Einbau eines lärmindernden Asphalts, wie z.B. des LOA 5D entstehen keine bzw. nur geringfügig höheren Kosten gegenüber dem Einbau herkömmlichen Asphalts<sup>18</sup>.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 400 € je Schild vergleichsweise gering.

#### **4.7 Link zum Aktionsplan im Internet**

[www.laerm.schleswig-holstein.de](http://www.laerm.schleswig-holstein.de)

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

Ort, Datum

Mölln, den

---

---

<sup>18</sup> Neuer lärmarter Asphalt für den kommunalen Straßenbau. Marcus Winkler. In: BauMagazin 06/2008.

## Anlage1

### 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.

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Straßen in Baulast des Bundes <sup>19</sup>		Richtwerte, bei deren Überschreitung <b>straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</b> in Betracht kommen <sup>20</sup>		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen ( <b>Lärmvorsorge</b> ) <sup>21</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>22</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die <b>städtebauliche Planung</b> <sup>23</sup>	
	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)
	Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Schienenwegen des Bundes <sup>24</sup>									
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw.40
allgemeine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw.45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 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.

<sup>19</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

<sup>20</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>21</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>22</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

<sup>23</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

<sup>24</sup> Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

**Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L<sub>DEN</sub> Mölln

Stand 22.06.2012

**Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L<sub>Night</sub> Mölln

Stand 22.06.2012

**Anlage 4**

Lärmkarte ergänzend kartiertes Straßennetz  $L_{DEN}$  Mölln

Stand 26.03.2013

**Anlage 5**

Lärmkarte ergänzend kartiertes Straßennetz  $L_{\text{Night}}$  Mölln

Stand 26.03.2013

## **Anlage 6**

Ruhige Gebiete in Mölln