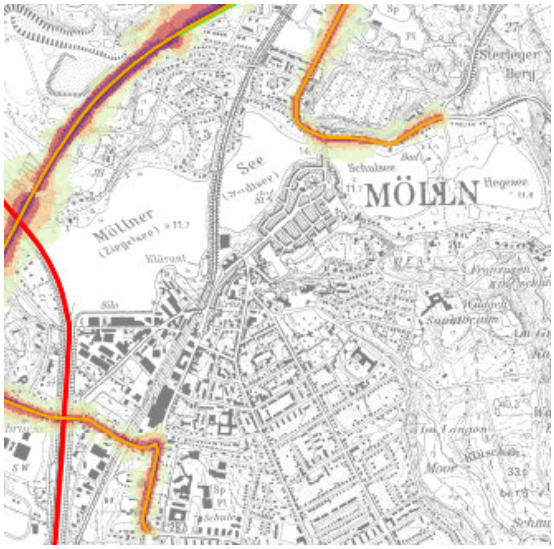
Lärmaktionsplan der Stadt Mölln zur Umsetzung der Runde vier der Umgebungs-lärmrichtlinie



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

Auftraggeberin: Stadt Mölln
Wasserkrüger Weg 16
23879 Mölln

Projektnummer: LK 2023.123

Berichtsnummer: LK 2023.123.1

Berichtsstand: 28.03.2024

Berichtsumfang: 29 Seiten sowie 3 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz

LÄRMKONTOR GmbH

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 6
2 Bewertung der Ist-Situation 8
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 8
2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind 11
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen 13
3 Maßnahmenplanung 16
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung 16
3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre. 16
3.2.1 L199/L218 16
3.2.2 L287 17
3.2.3 K86 18
3.2.4 Wasserkrüger Weg / Gudower Weg 18
3.2.5 Hauptstraße 19
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 19
3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz 23
3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert 25
4 Mitwirkung der Öffentlichkeit 25
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung 25
4.2 Art der Mitwirkung 25
4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben 25
4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit 25
4.5 Dokumentation 25
5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans 25
6 Evaluierung des Aktionsplans 26
7 Inkrafttreten des Aktionsplans 28
7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung Mölln beschlossen 28
7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit 28
7.3 Link zum Aktionsplan im Internet 28
8 Anlagenverzeichnis 29

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Mölln
Wasserkrüger Weg 16
23879 Mölln

Gemeindekennziffer: 01053090
Kontakt: Frau Beate Skambath
Telefon: 04542 803200
E-Mail: Beate.Skambath@moelln.de
Internet: www.moelln.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde, 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, Schulsee, Hegesee, Schmalsee, Lütauer See und Drüsensee. Der Ziegelsee wird vom Elbe-Lübeck-Kanal durchzogen.

Die Stadt Mölln hat rund 19.500 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 25 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 777 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 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 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein erstellt.

Tabelle 1: Übersicht der in der Kartierung erfassten Hauptverkehrsstraßen in Mölln

Hauptver-kehrsstraße	DTV*	Korrekturfaktor Straßenober-fläche, ca.	v_{zul} (km/h)** Pkw/Lkw
B207	14.173 bis 14.732	-2 dB(A)	abschnittsweise 100/80 und 70/70
L199	9.055	0 dB(A)	abschnittsweise 30/30 und 60/60
L218	9.278	0 dB(A)	30/30
L257	15.967	-2 dB(A),	abschnittsweise 30/30 und 60/60
L287	10.384	0 dB(A)	50/50 und 30/30

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

** zulässige Höchstgeschwindigkeit

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG[1] (ULR) sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz[2] (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die Bahnstrecke in Mölln weist unter 30.00 Zügen/Jahr auf und wurde daher vom EBA nicht kartiert[3].

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

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutz-gesetz (BImSchG)[2] von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit

[1] 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

[2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) geändert worden ist

[3] Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes, 2022, https://geoportal.eisenbahnbundesamt.de, Stand: Juni 2023

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[2] 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 sind.[4]
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, Natur und Digitalisierung erstellt worden und im Geoportal Umgebungslärm[5] für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der Runde vier 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 ge-

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

[5] https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/ Stand: 07/2023

gen Deutschland[6] und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31. März 2022 gegen Portugal[7] hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist[8]. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärmminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes[9] von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19[10] erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB[11] abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich[8].

---

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)

10 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 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

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

Die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen wurde vom Land Schleswig-Holstein erarbeitet. Die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken wird ebenso wie die zugehörige Lärmaktionsplanung vom EBA erarbeitet.

Die Verkehrszahlen auf der B207 haben sich gegenüber den im vorangegangenen Lärmaktionsplan[12] aufgeführten Verkehrszahlen geringfügig reduziert. Auf der L199 und L218 haben sie geringfügig zugenommen. Auf der L257 haben sie um 5.000 bis 7.000 Kfz/Tag deutlich abgenommen. Zur L287 kann keine Angabe gemacht werden.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde drei war die VBEB[13], die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB[14], Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland

Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D
vom 7. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

[12] Lärmaktionsplan Mölln vom 11.03.2019

[13] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

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

angepasste, Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland.

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

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu mehr als einer Verdopplung der berechneten Belasteten führen[15].

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 erfolgte 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“ [16] veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ[17].

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

[16] Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

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

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Mölln

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Mölln belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: Januar 2023				
L_{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L_{Night} dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	250		über 50 bis 55	200
über 60 bis 65	160		über 55 bis 60	350
über 65 bis 70	320		über 60 bis 65	30
über 70 bis 75	100		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	830		Summe	580

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Mölln belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Januar 2023				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	1,31	193	2	0
65 - 75 dB(A)	0,44	196	0	0
über 75 dB(A)	0,09	0	0	0
Summe	1,84	389	2	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	163
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	37

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

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

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der Runde vier weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. „*Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt*.“[15] Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Mölln 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 Stadt Mölln werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen[18] (s. Tabelle 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 830 Personen und somit gut 4 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Mölln durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr).

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind ganztags 420 (2,1 %) und nachts 380 (2,0 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} sind für 100 bzw. 30 (unter 1 %) Anwohnerinnen und Anwohner in Mölln gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde vier der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021.

[18] Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie[18]), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen[19], 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	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein[9] - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG[20] 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)[21]
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung/Belästigung	- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV[20] 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 ist[22].

[19] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

[20] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

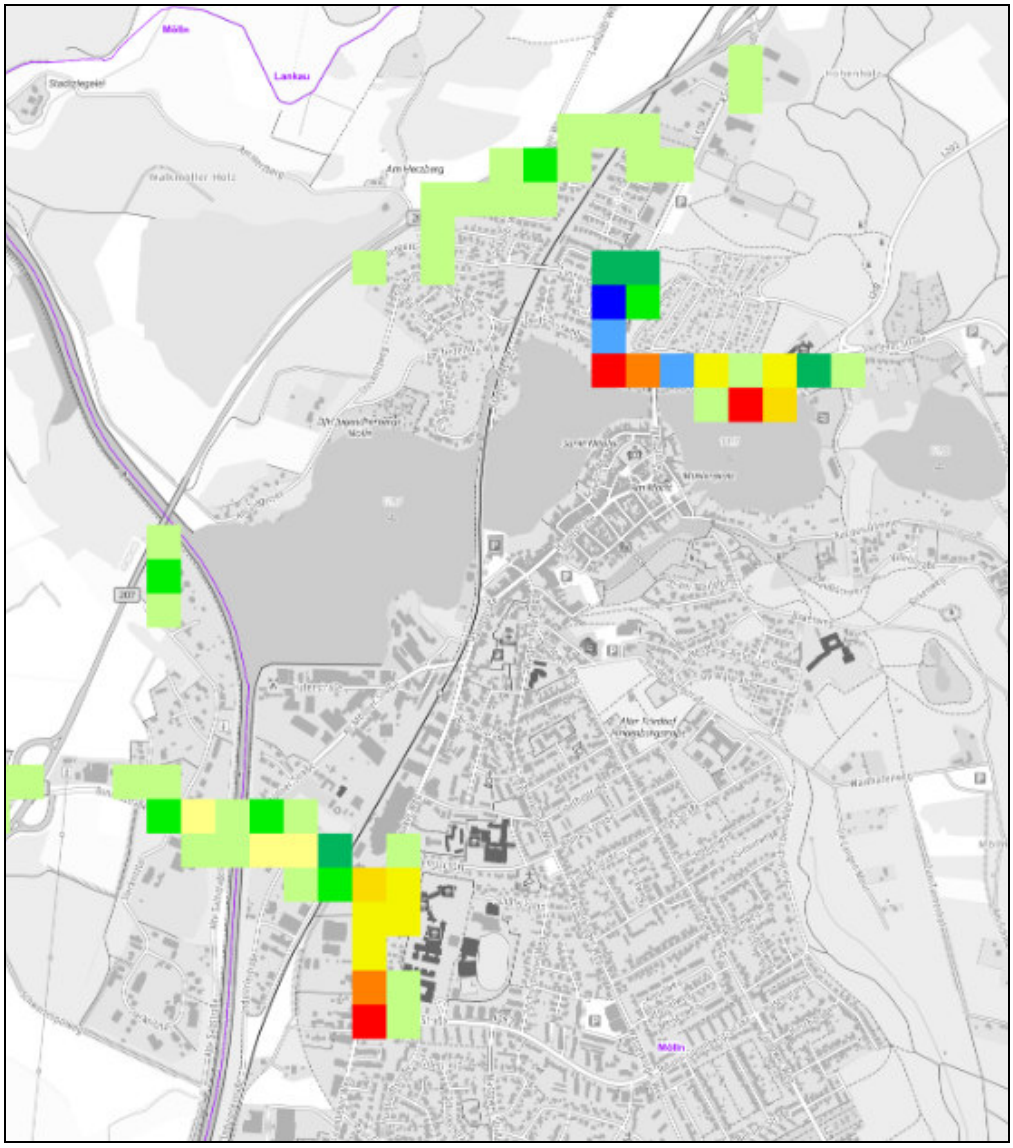
[21] Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

[22] LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Copenhagen, 2018

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Mölln zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm[23] Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Lärmkennziffer herangezogen.
Es zeigen sich zwei Belastungsschwerpunkte (rot/orange), an der Ratzeburger Straße/Schmilauer Straße und am Grambeker Weg (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Lärmkennziffer Mölln
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm[24]



[23] https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/ umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/, Stand: Juni 2023

Um die belasteten Bereiche in Mölln detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm[24] 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 Belastung, einer hohen bzw. einer sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 3) ausgesetzt sind.

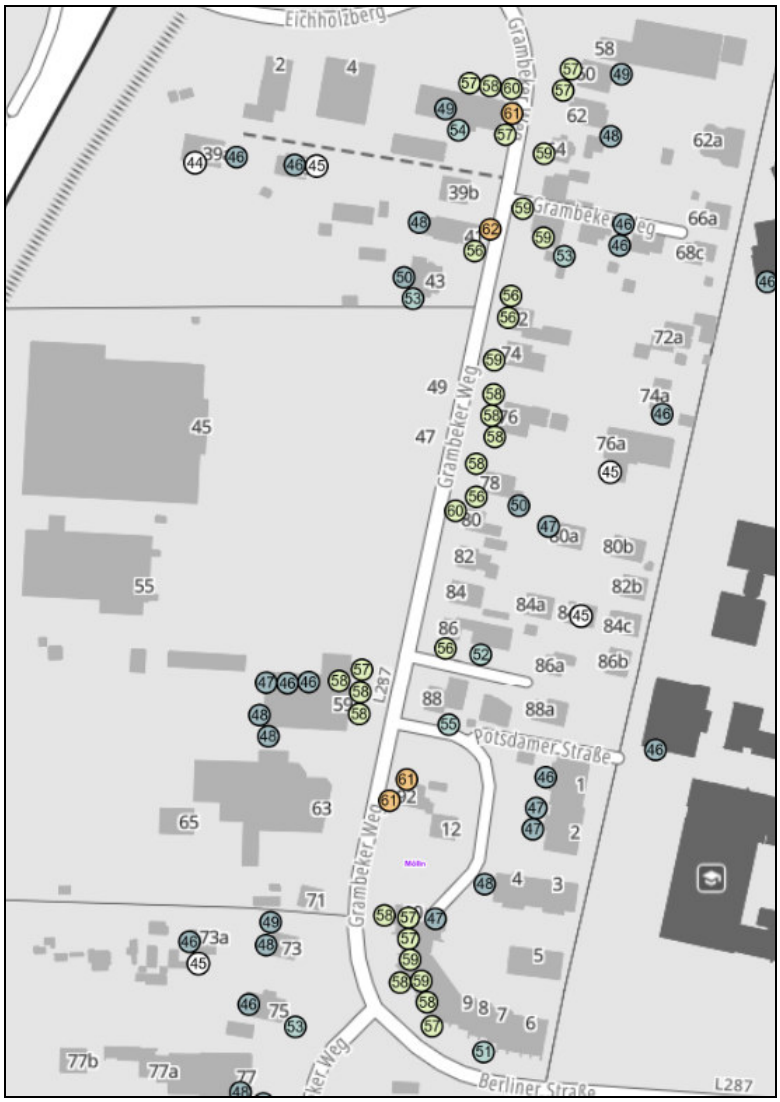
Abbildung 2: Fassadenpunkte L_{Night} Ratzeburger/Schmilauer Straße
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm[24]

Für die Abbildung 2 und 3 wird der L_{Night}-Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4).

Sowohl entlang der Ratzeburger Straße, der Schmilauer Straße (s. Abbildung 2) und dem Grambeker Weg (s. Abbildung 3) ergeben sich hohe Belastungen (gelb/grün) und punktuell sehr hohe Belastung (orange) an den Fassaden der straßennahen Wohnbebauung.
Auch wird das Gebäude der Till-Eulenspiegel Schule und des Marion-Dönhoff-Gymnasiums tagsüber mit bis zu 56 dB(A) L_{DEN} belastet (vgl. a Tabelle 2).

[24] https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/ umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/

Abbildung 3: **Fassadenpunkte L_{Night} Grambeker Weg**
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm[24]



Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

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

Auf der B207 und auf der L257 wurden lärmarme Asphalte verbaut.

Auf der L199, der L218 und L257sind, entsprechend der Lärmkartierung des Landes S-H, innerorts Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h umgesetzt.

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 zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundes- und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern
  (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmt)

Für die B207, L199, L218, L257 und L287 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärmminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Behörden erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg zuständig.

3.2.1 L199/L218

An der Ratzeburger Straße und der Schmilauer Straße besteht bereits, entsprechend der Lärmkartierung des Landes S-H, eine Geschwindigkeitsredu-

zierung auf 30 km/h. Allerdings ist hier noch ein relativ lauter Standardasphalt verbaut. Daher bietet es sich an einen lärmmindernden Asphalt für Stadtstraßen einzubauen, mit dem die bestehende Lärmbelastung (vgl. Abbildung 2) um rund 2 dB gesenkt werden kann.

Entsprechend der Stellungnahme des Landkreises Herzogtum Lauenburg vom 25.03.2024 wird geprüft, ob eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h umgesetzt werden kann.

3.2.2 L287

Auf dem Grambeker Weg ist ebenfalls ein relativ lauter Standardasphalt verbaut. Daher bietet es sich auch hier an einen lärmmindernden Asphalt für Stadtstraßen einzubauen. Dadurch kann die bestehende Lärmbelastung (vgl. Abbildung 3) um rund 2 dB gesenkt werden.

Darüber hinaus kann in dem Abschnitt zwischen Berliner Straße und Eichholzberg durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, wie bereits auf der L257 umgesetzt, die Lärmbelastung um weitere 2-3 dB gesenkt werden, insbesondere auch an der Till-Eulenspiegel Schule und dem Marion-Dönhoff-Gymnasium.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden[25]:

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

Bei der Abwägung durch die Verkehrsbehörde ist zu berücksichtigen, dass

- an zahlreichen straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Wohn- und in Dorfgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschritten sind. Somit ist die Zumutbarkeits-

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

schwelle 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 WHO[16] 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) [26] erreicht werden kann. Zudem stärkt Tempo 30 den Fuß- und Radverkehr. Daher empfiehlt das Umweltbundesamt auch Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit[27,28]. Nach StVO ist derzeit aber Tempo 50 die innerörtliche Regelgeschwindigkeit.

Entsprechend der Stellungnahme des Landkreises Herzogtum Lauenburg vom 25.03.2024 wird geprüft, ob eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h umgesetzt werden kann.

3.2.3 K86

Entsprechend der Stellungnahme des Landkreises Herzogtum Lauenburg vom 25.03.2024 wird geprüft, ob auf der K86 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h umgesetzt werden kann.

3.2.4 Wasserkrüger Weg / Gudower Weg

Entsprechend der Stellungnahme des Landkreises Herzogtum Lauenburg vom 25.03.2024 sollte Tempo 30 auf dem Wasserkrüger Weg / Gudower Weg umgesetzt werden.

---

[26] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016. UBA empfiehlt Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit: https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfiehlt-tempo-30-als-inneroertliche

[27] UBA empfiehlt Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit: https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfiehlt-tempo-30-als-inneroertliche

[28] Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. UBA, Dessau-Roßlau, März 2023

Daher empfiehlt der Landkreis Herzogtum-Lauenburg der Stadt Mölln als Straßenbaulastträger des Wasserkrüger und Gudower Weges Lärmberechnungen durchzuführen bzw. durchführen zu lassen, um dort weitere verkehrsberuhigende bzw. Lärmschutzmaßnahme umzusetzen.

Unabhängig davon besteht die Möglichkeit, beim Kreis Herzogtum Lauenburg für diese beiden Straßen einen Antrag auf Einrichtung von Tempo 30-Zonen zu stellen. Eine Anordnung kann hier nur im Einvernehmen mit der Stadt Mölln erfolgen.

3.2.5 Hauptstraße

Entsprechend der Stellungnahme des Landkreises Herzogtum Lauenburg vom 25.03.2024 kann geprüft werden, ob sich Lärmminderungsmaßnahen durch verkehrsrechtliche Anordnungen umsetzen lassen.

Für den besonders lauten Abschnitt der Hauptstraße im Bereich der Möllner Altstadt wird im klimafreundlichen Verkehrskonzept Mölln[29] eine zeitlich begrenzten Durchfahrtssperrungen in den Abend- und Nachtstunden angedacht.

Um prüfen zu können, ob diese Durchfahrtssperrungen angeordnet werden können, müssten Lärmberechnungen nach den Vorgaben der RLS-90 durch die Stadt Mölln durchgeführt werden. Abhängig vom Ergebnis kann dann geprüft werden, ob und ggf. welche Maßnahmen erforderlich und verhältnismäßig sind. Auch Verkehrsverbote werden hier regelmäßig in die Prüfung einbezogen.

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 sind daher auch Strategien der Lärmminderung in Mölln gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Stadt Mölln ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen B207, L199, L218, L257 und L287 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf die Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden

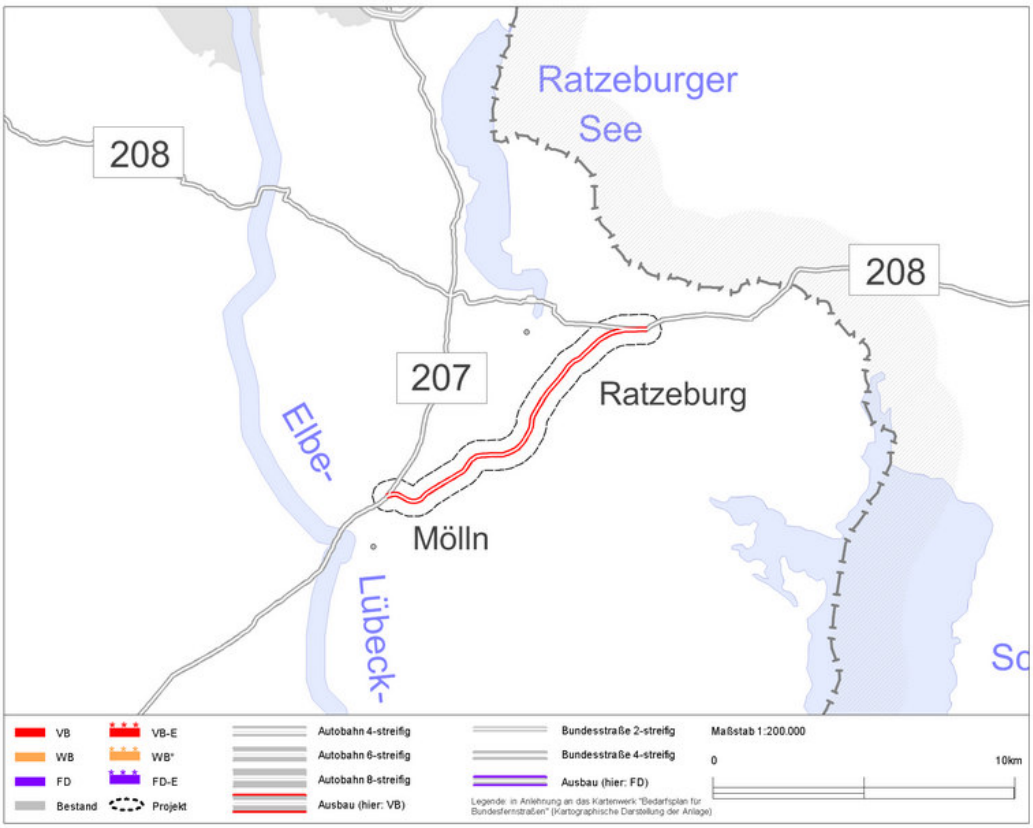
[29] Klimafreundliches Verkehrskonzept Mölln. Planungsbüro VIA. Stand 25.01.2013

eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Bundesverkehrswegeplan ist der 2-streifige Neubau der B208 zwischen Mölln und Ratzeburg-Ziehten als vordringlicher Bedarf aufgeführt (s.

Abbildung **4**). Im Zuge des Neubaus ist Lärmvorsorge[30] (vgl. Anlage 1) mit entsprechend umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Abbildung 4: Bundesverkehrswegeplan 2030 – Neubau B208[31]



Eine Verlegung der B208 (Nordumgehung) kann zu einer Lärmreduzierung im Norden von Mölln führen. Insbesondere die Schmilauer Straße kann durch eine Verlagerung der Durchgangsverkehre entlastet werden.

Weiterhin gibt es im klimafreundlichen Verkehrskonzept Mölln[32] Überlegungen zu einer 2. Kanalquerung. Dieses Projekt führt zu einer verkehrlichen Entlastung des Altstadtbereiches, der Hauptstraße, des Grambeker Weges

[30] Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)
[31] http://www.bvwp-projekte.de/map_street.html, Stand: Juni 2023.

[32] Klimafreundliches Verkehrskonzept Mölln. Planungsbüro VIA. Stand 25.01.2013

und des Wasserkrüger Weges mit entsprechenden lärmmindernden Wirkungen dort. Allerdings führt dieses Projekt auch zu deutlichen Mehrbelastungen im Bereich der Berliner Straße und Johann-Gutenberg-Straße. Für detailliertere Aussagen müssten im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung verkehrsplanerische und lärmtechnische Berechnungen durchgeführt werden, die ein umfangreicheres Straßennetz berücksichtigen (s. Kap. 3.2).

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie der Stadt Mölln sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz relativ gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast 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 **ÖPNV**:
  Höhere Taktdichten von Bus und Bahn, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
  Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.
  Durch gut ausgebauten und funktionierenden ÖPNV soll ein Anreiz geschaffen werden, das Auto öfter stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren (vgl. auch Stadt-Entwicklungs-Konzept (GEK) Stadt Mölln[33])
  Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge und Omnibusse beschafft und eingesetzt werden.
- Förderung des **Fahrradverkehrs:**
  Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs zur Reduzierung des innerörtlichen Kfz-Verkehrs und zur Lärmminderung[33] durch
  Fahrradstraßen, -wege, -schutzstreifen und -schnellwege, sowie ausreichende und sichere Stellplätze (auch für Lastenfahrräder) an geeigneten Stellen, Fahrradverleihsysteme und Wegweisung.
  Tempo 30 innerorts hat auch den Vorteil, dass die kombinierten Fuß- und Radwege aufgehoben werden können und der Radverkehr in Mölln

[33] Stadt-Entwicklungs-Konzept (GEK) Stadt Mölln vom 27. August 2019

auf die Straße ausweichen kann. Die Radwegebenutzungspflicht ist derzeit bis auf wenige Ausnahmen flächendeckend aufgehoben. Ein Radverkehrskonzept für die Stadt Mölln wird bis zum 31. Oktober 2024 erstellt.

- Förderung des **Fußverkehrs:**
  Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken. Ein Fußverkehrskonzept für die Stadt Mölln wird gerade erarbeitet.
- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann.[10,34,35,36,37.]
  Grundsätzlich ist es aus Kostengründen sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer an-stehenden Erneuerung/Sanierung auszutauschen.
- **Verkehrsberuhigung**
  Verkehrsberuhigte Bereiche, Einrichtung von Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen.
  Tempo-30-Zonen mit baulichen Maßnahmen.
  Parkraumkonzepte mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung.
  Verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005[38] 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*."[38]

---

[34] Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

[35] Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

[36] „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

[37] Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

[38] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

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, vermeidet Autofahrten und infolge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

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 Mölln, 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 Gebiete[39]. 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 Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*“[40]. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die …

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

[39] vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

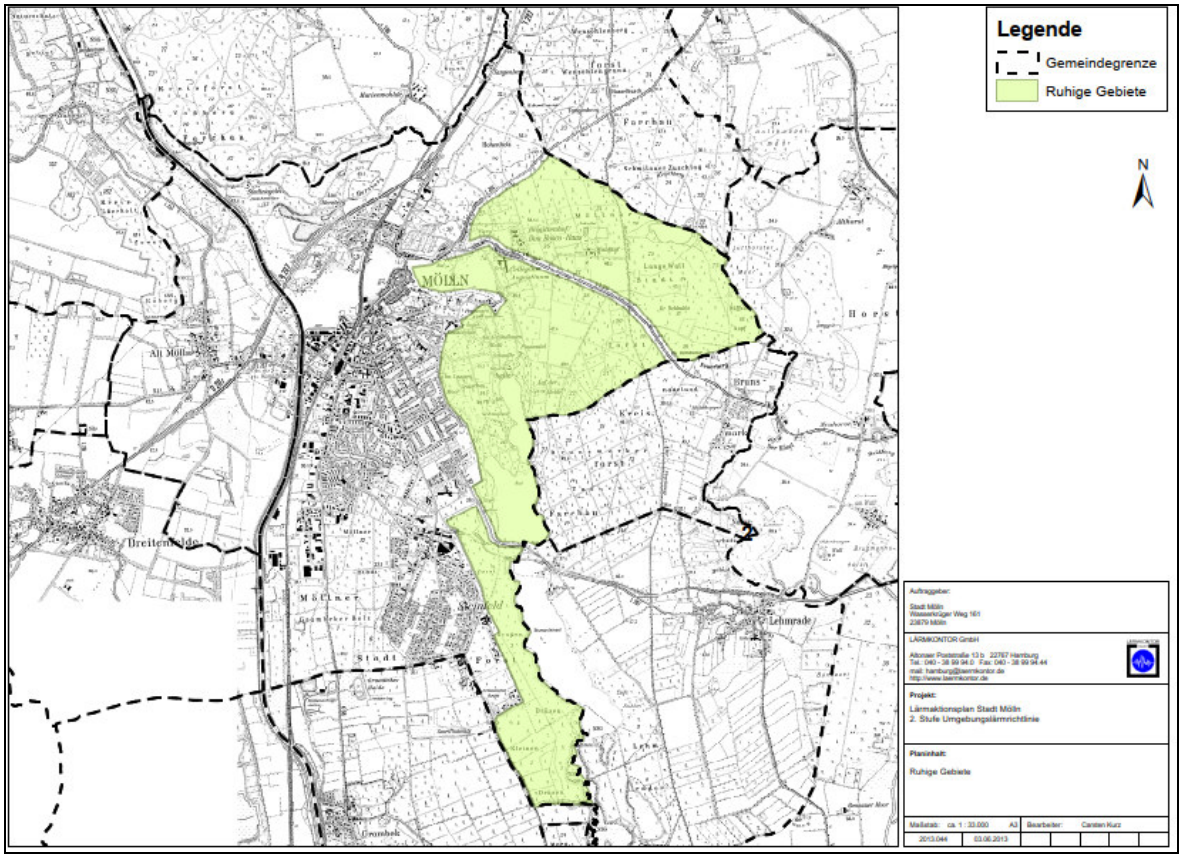
[40] Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

Im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der 2. Stufe der ULR[41] ist ein Ruhiges Gebiet für Mölln festgelegt worden (s. Abbildung 5). Diese Festlegung wird übernommen.

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

Abbildung 5: Skizze der Ruhigen Gebiete (grün)
Quelle: Lärmaktionsplan Mölln 2013[41]



[41] Lärmaktionsplan der Stadt Mölln zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom September 2013

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

Durch die aufgeführten Maßnahmen können die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in Mölln deutlich vom Straßenlärm entlastet werden. Davon ausgehend, dass lärmarmer Asphalt auf der L199, L218 und L287 sowie die Geschwindigkeitsreduzierung an der L287 umgesetzt werden, können alle dort betroffenen Anwohnenden entlastet werden. Somit reduziert sich für rund 70% der Personen, also für knapp 600 Personen, der Lärm.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 19.02.2024 bis 19.03.2024

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

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 Behörden sind 4 Stellungnahmen eingegangen, die zu Ergänzungen des Lärmaktionsplans bezüglich der verkehrsrechtlichen Abwägung an mehreren Straßen geführt haben.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

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

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

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt liegt geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten[42].

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Mölln erstreckt sich auf das gesamte Stadtgebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen 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 aktuelle Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

Der Lärmaktionsplan zur Runde drei der ULR wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat und an das Land Schleswig-Holstein im März 2019 übergeben.

In den vorangegangenen Lärmaktionsplänen waren Lärmminderungsmaßnahmen an der L199, L218 und L257 (Geschwindigkeitsreduzierung) aufgeführt, die inzwischen umgesetzt wurden und zu entsprechenden Lärmminderungen geführt haben. Auch wurde auf der L257 und B207 entsprechend den Forderungen aus vorangegangenen Lärmaktionsplänen lärmarmer Asphalt eingebaut, mit entsprechend lärmmindernder Wirkung.

[42] Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

Weitere Maßnahmen aus den vorangegangenen Lärmaktionsplänen, insbesondere die L287 betreffend, wurden nicht umgesetzt und werden daher erneut aufgeführt.

Das bereits in vorangegangenen Lärmaktionsplänen festgesetzte Ruhige Gebiet wird übernommen. Inwieweit das Ruhige Gebiet von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen. Zumindest ist es im Geoportal Umgebungslärm öffentlich einsichtig dokumentiert.

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

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die 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.

Da die Kosten für die Maßnahmen im Wesentlichen von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen (lärmarmer Asphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung) ist nicht die planaufstellende Stadt, 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"[43].

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

[43] https://www.lebenswerte-staedte.de Stand: 05/2023

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung Mölln beschlossen

Am: 30.05.2024

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

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

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.moelln.de

Mölln, den 7. 06. 2024

Stadt Mölln
Der Bürgermeister
Wasserkrüger Weg 16
23879 Mölln

8 Anlagenverzeichnis

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

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

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

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

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/).

Anwendungsbereich / Nutzung	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)
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	60	45/50
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.

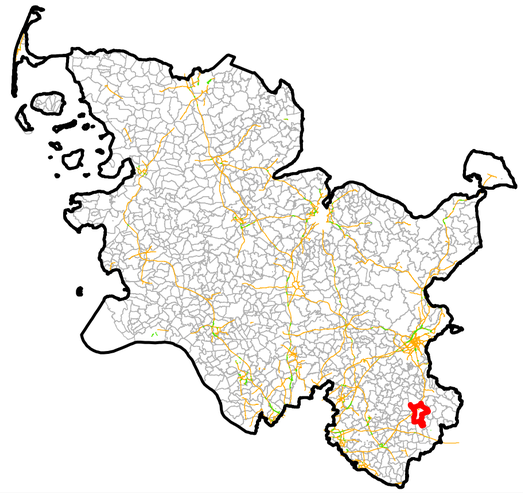
Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Mölln

Stand: Januar 2023

Mölln
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)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)

- Landesgrenze
- Gemeindegrenzen
- Lärmschutzwand
- Hauptverkehrsstraße
- Gemeindegrenze Mölln

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

0 125 250 500 Meter

Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein

SH Schleswig-Holstein
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume

Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg

LÄRMKONTOR GmbH

© GeoBasis-DE/LVermGEO SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)

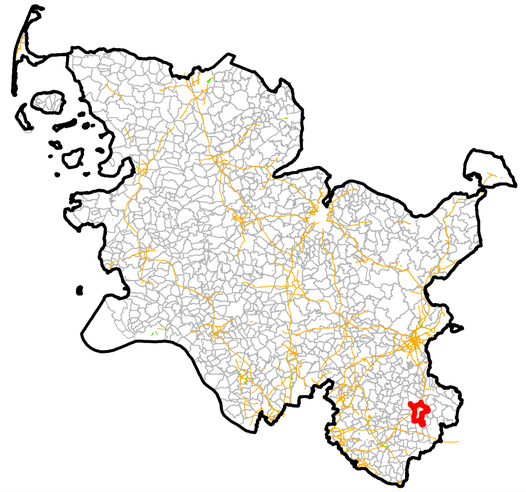
Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Mölln

Stand: Januar 2023

Mölln
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)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 45 bis 49 dB(A)

- Landesgrenze
- Gemeindegrenzen
- Lärmschutzwand
- Hauptverkehrsstraße
- Gemeindegrenze Mölln

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

0 125 250 500 Meter

Koordinatensystem: ETRS 1989 - UTM Zone 32N

Kartengrundlage: DTK25

Erstellungsdatum: 17.11.2022

Auftraggeber:

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume

Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg

LÄRMKONTOR GmbH

© GeoBasis-DE/LVermGEO SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)