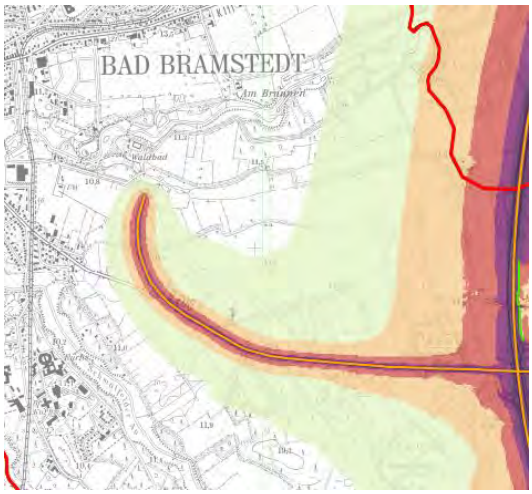
Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Bad Bramstedt zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf



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

Auftraggeberin: Stadt Bad Bramstedt
Bleeck 15 - 19
24576 Bad Bramstedt

Projektnummer: LK 2025.034

Berichtsnummer: LK 2025.034.1

Berichtsstand: 03.03.2025

Berichtsumfang: 25 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

Leerseite

(dieser Hinweis wird nicht mir ausgedruckt)

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 7
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 8
2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind 10
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen 13
3 Maßnahmenplanung 14
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung 14
3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre 15
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 16
3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz 19
3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert 21
4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans 21
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung 21
4.2 Art der Mitwirkung 21
4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben 21
4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit 21
4.5 Dokumentation 21
5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans 22
6 Evaluierung des Aktionsplans 22
7 Inkrafttreten des Aktionsplans 24
7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtverordnetenversammlung Bad Bramstedt beschlossen 24
7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans 24
7.3 Link zum Aktionsplan im Internet 24
8 Anlagenverzeichnis 25

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Bad Bramstedt
Bleeck 15 – 19
24576 Bad Bramstedt
Gemeindekennziffer: 01060004
Kontakt: Frau Schack
Telefon: 04192 506 33
E-Mail: bauamt@badbramstedt.de
Internet: www.bad-bramstedt.de

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

Die Stadt Bad Bramstedt liegt im Kreis Segeberg im südlichen Schleswig-Holstein. Das Stadtgebiet ist im Westen relativ dicht besiedelt, der östliche Teil wird landwirtschaftlich genutzt und durch Wald- sowie Forstgebiete geprägt.

Bad Bramstedt hat rund 15.400 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 24,14 km^2. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 639 Einwohnern je km^2.

Das östliche Stadtgebiet wird in Nord-Süd-Richtung von der BAB A7 durchzogen. An der Anschlussstelle Bad Bramstedt quert die B206 das östliche Stadtgebiet in West-Ost-Richtung und umgeht dann den besiedelten Bereich im Osten und Norden. Die B4 durchquert das Stadtgebiet von Süd nach Nord. Bad Bramstedt besitzt einen eigenen Bahnhof an der Bahnstrecke Kaltenkirchen–Neumünster.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugsaufkommen von jeweils mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehören in der Stadt Bad Bramstedt die BAB A7 mit 51.200 bis 60.700 Kfz/Tag und die B206 in dem Abschnitt östlich der Stadt mit 10.600 Kfz/Tag[1]. Diese Straßen wurden vom Land

[1] Geoportal Umgebungslärm (LfU). Stand : Februar 2025

Schleswig-Holstein kartiert. Für sie ist in der 4. Runde der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG[2] (ULR) ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Im weiteren Verlauf der B206 und auf der B4 werden die Verkehrszahlen von 3 Mio. Kfz/Tag nicht erreicht, weshalb sie nicht kartiert wurden.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Diese Verkehrsmenge wird auf der Eisenbahnstrecke Kaltenkirchen–Neumünster in Bad Bramstedt nicht erreicht[3]. Dementsprechend wurde diese Strecke weder vom Land Schleswig-Holstein noch vom Eisenbahnbundesamt (EBA) kartiert.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Bad Bramstedt nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz[4] (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...*Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen*...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus den Anhängen V und VI der ULR. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA zuständig.

---

[2] RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

[3] https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/ Stand Januar 2025

[4] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

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[5].
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[6] für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland[7] und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31. März 2022 gegen Portugal[8] hat die EU-Kommission 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[9]. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Schleswig-Holstein die Gemeinden zuständig.

---

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

[6] https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/ Stand: 11/2023

[7] 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

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

[9] Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

Mittel für Lärmminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes[10] 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[11] erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB[12] abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich[9].

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

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 Berechnungsmethode basiert auf gemessenen Werten und

---

[10] 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)

[11] 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

[12] Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB
Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB
Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D
Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D
vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung der Straßen wurde vom Land Schleswig-Holstein erarbeitet und die Ergebnisse werden über das Geoportal Umgebungslärm Schleswig-Holstein[13] bereitgestellt.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB[14], die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB[15], Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste, Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland.

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

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu mehr als einer Verdopplung der berechneten Belasteten führen[16].

<u>Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!</u>

---

[13] Geoportal Umgebungslärm (LfU). Stand : Januar 2025

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

[15] 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)

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

Zudem wird nach BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:
1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen, getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ [17] veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ[18].

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. „*Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter, als in der Kartierung 2017 dargestellt*.“[16] Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Bad Bramstedt lässt sich daraus nicht ableiten.

Trotz aller Unterschiede zu den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung, ebenso wie die bisherigen Lärmkartierungen, die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

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

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

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Straßen in Bad Bramstedt

Geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen in Bad Bramstedt belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Stand: Januar 2023				
L_{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L_{Night} dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	10		über 50 bis 55	10
über 60 bis 65	10		über 55 bis 60	10
über 65 bis 70	10		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	30		Summe	20

Geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen in Bad Bramstedt belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Januar 2023				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Kranken-häuser*
55 - 65 dB(A)	6,62	9	0	0
65 - 75 dB(A)	1,50	4	0	0
über 75 dB(A)	0,35	0	0	0
Summe	8,47	13	0	0

Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Januar 2023	
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	5
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	1

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

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

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Bad Bramstedt werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Straßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die

Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen[19] (s. Tabelle 2), 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. 30 Personen der Stadt Bad Bramstedt durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN}, verursacht durch die kartierten Hauptverkehrsstraßen, betroffen.

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind 10 Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 60 dB(A) L_{Night} sind für keine Anwohnerinnen und Anwohner in Bad Bramstedt gegeben.

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

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

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie[19]), 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[20], 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[10] - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG[21] 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)[22]
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung/Belästigung	- Vorsorgewerte für Misch- und Allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV[21] können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR97[23] 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[24].

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

[21] 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

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

[23] 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)

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

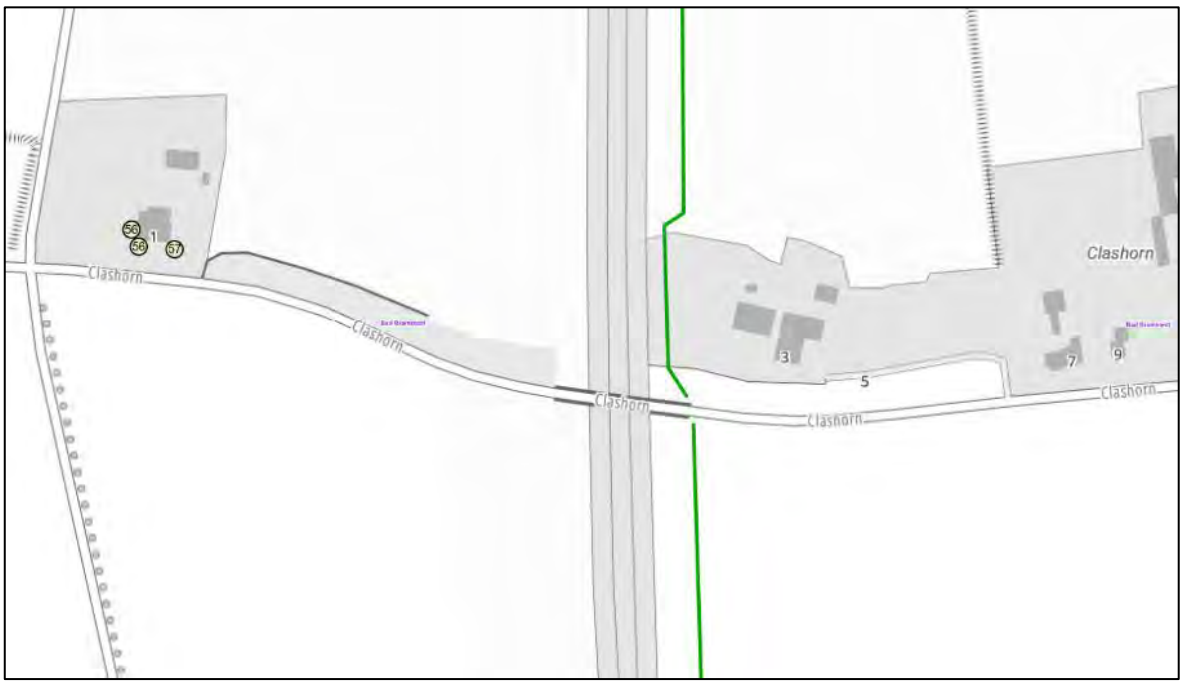
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Bad Bramstedt detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm[25] bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Fassadenpunkte an Wohngebäuden ermittelt, die Pegel von >55-60 dB(A) L_{Night} (gelb/grün) und über 60 dB(A) L_{Night} (orange/rot) aufweisen und damit einer hohen bzw. einer sehr hohen nächtlichen Belastung (vgl. Tabelle 2) ausgesetzt sind.

Für die Abbildungen 1 und 2 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).

Es zeigt sich, dass entlang der BAB A7 in Clashorn ein Wohngebäude eine hohe Belastung (55-60 dB(A) L_{Night}) (s. Abbildung 1) und an der B206 westliche der AS Bad Bramstedt straßennahe Wohngebäude eine sehr hohe Belastung (>60 dB(A) LNight) aufweisen (s. Abbildung 2).

Abbildung 1: Fassadenpunkte L_{Night} BAB A7 Clashorn
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm[25]

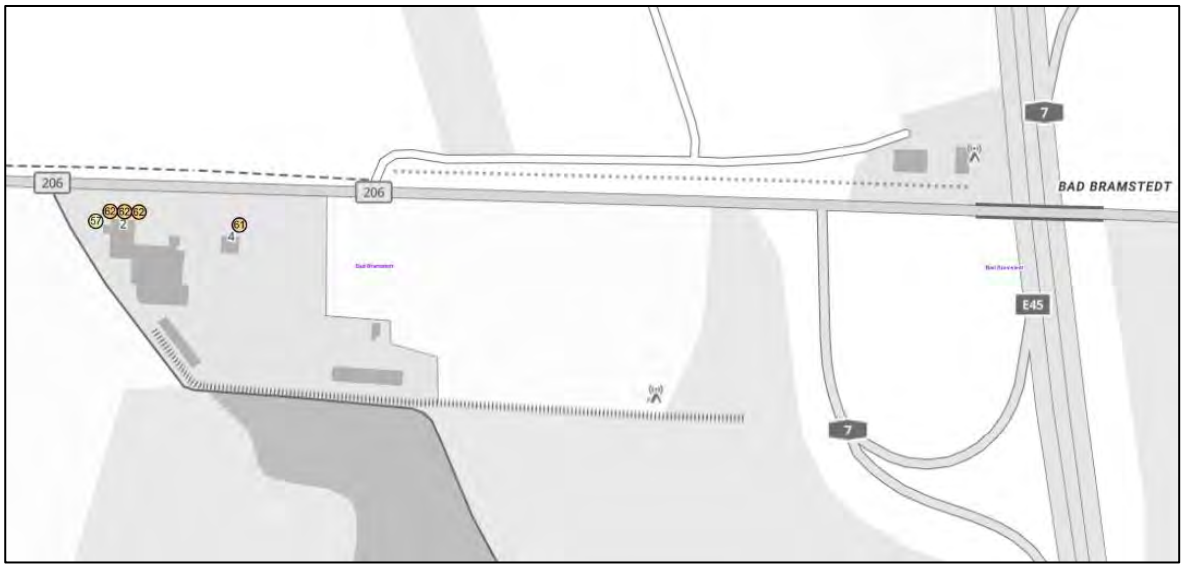


Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel)

[25] Geoportal Umgebungslärm (LfU), Stand: Februar 2025

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.

Abbildung 2: Fassadenpunkte L_{Night} B206
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm[25]



3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Östlich der BAB A7 bei Clashorn sind Lärmschutzwälle und -wände vorhanden.

Auf der BAB A7 sind Waschbetonoberflächen verbaut, die eine Lärmreduzierung von rund 2 dB gegenüber nicht geriffeltem Gussasphalt bewirken.

Auf der B206 ist ein SMA-8 / SMA-11 verbaut, der eine Lärmreduzierung von rund 2 dB gegenüber nicht geriffeltem Gussasphalt bewirkt.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan[26] sind weitere Maßnahmen an innerstädtischen Straßen aufgeführt, die in diesem Lärmaktionsplan wegen fehlender Kartierung nicht betrachtet werden.

[26] Lärmaktionsplan gem. §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz. Berichterstattung der Stadt Bad Bramstedt vom18.05.2019

Grundsätzlich ist die Ausweisung von Allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärmgrenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundestraßen und Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
  (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
  (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
  (baulicher Schallschutz)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz),
  Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmt

Für die betrachteten BAB A7 ist die Autobahn GmbH der zuständige Baulastträger. Für die B206 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 Segeberg zuständig.

Für straßennahe Wohngebäude an der BAB A7 und an der B206 werden in der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein Fassadenpegel >54 dB(A) L_{Night} ermittelt (vgl. Abbildung 1 und 2). Daher ist vom jeweils zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97[27] eingehalten werden bzw. ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4).

[27] 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)

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang aktive Maßnahmen lohnen.

Der erwartete Nutzen dieser Maßnahme ist, dass die hoch und sehr hoch belasteten Anwohnerinnen und Anwohner an den Hauptverkehrsstraßen in Bad Bramstedt vom Lärm entlastet werden.

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 und Haupteisenbahnstrecken sind daher auch Strategien der Lärmminderung in Bad Bramstedt gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Stadt Bad Bramstedt ist von den Hauptverkehrsstraßen BAB A7 und B206 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind in Bad Bramstedt die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt für zusätzlichen Lärmschutz dort gering, da die Baulast für diese Verkehrswege nicht bei der Stadt liegen.

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung:

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**
  Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV motiviert werden, um so, neben anderen positiven Umweltaspekten, auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:
  - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
  - hohe Taktdichten,
  - Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
  - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.

  Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**
  Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:
  - Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
  - Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
  - Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
  - Verhinderung von Radwegeparken,
  - Bike + Ride Einrichtungen,
  - spezielle Wegweisung für Radfahrer,
  - Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes,
  - Einrichtung von Fahrradstraßen.

- **Förderung des Fußverkehrs**
  Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:
  - Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
  - Einbau von Mittelinseln,

- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite Gehwege,
- gute Beleuchtung,
- kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses**:
  Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:
  - Grüne Welle,
  - Bau von Kreisverkehren,
  - Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.

- **Verkehrsberuhigung**
  - verkehrsberuhigte Bereiche, z.B. bei der Erschließung von Neubaugebieten,
  - verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

- Prüfung des Einbaus von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmminderndem Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB[28] gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann[29], im Rahmen anstehender Straßensanierungen.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und trägt somit zum Verzicht auf Autofahrten bei, was zu einer Reduzierung des Verkehrslärms führt.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005[30] Lärmbelastungen

[28] Lärmaktionsplanung - Lärmminderungseffekte von Maßnahmen Methode zur Abschätzung von Lärmminderungspotenzialen. Umweltbundesamt. Juli 2023

[29] 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

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

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

3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, *Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*" (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der „Ruhigen Gebiete" in Zukunft zu vermeiden ist.
Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Stadt Bad Bramstedt, 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[31]. 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*"[32]. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die …

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

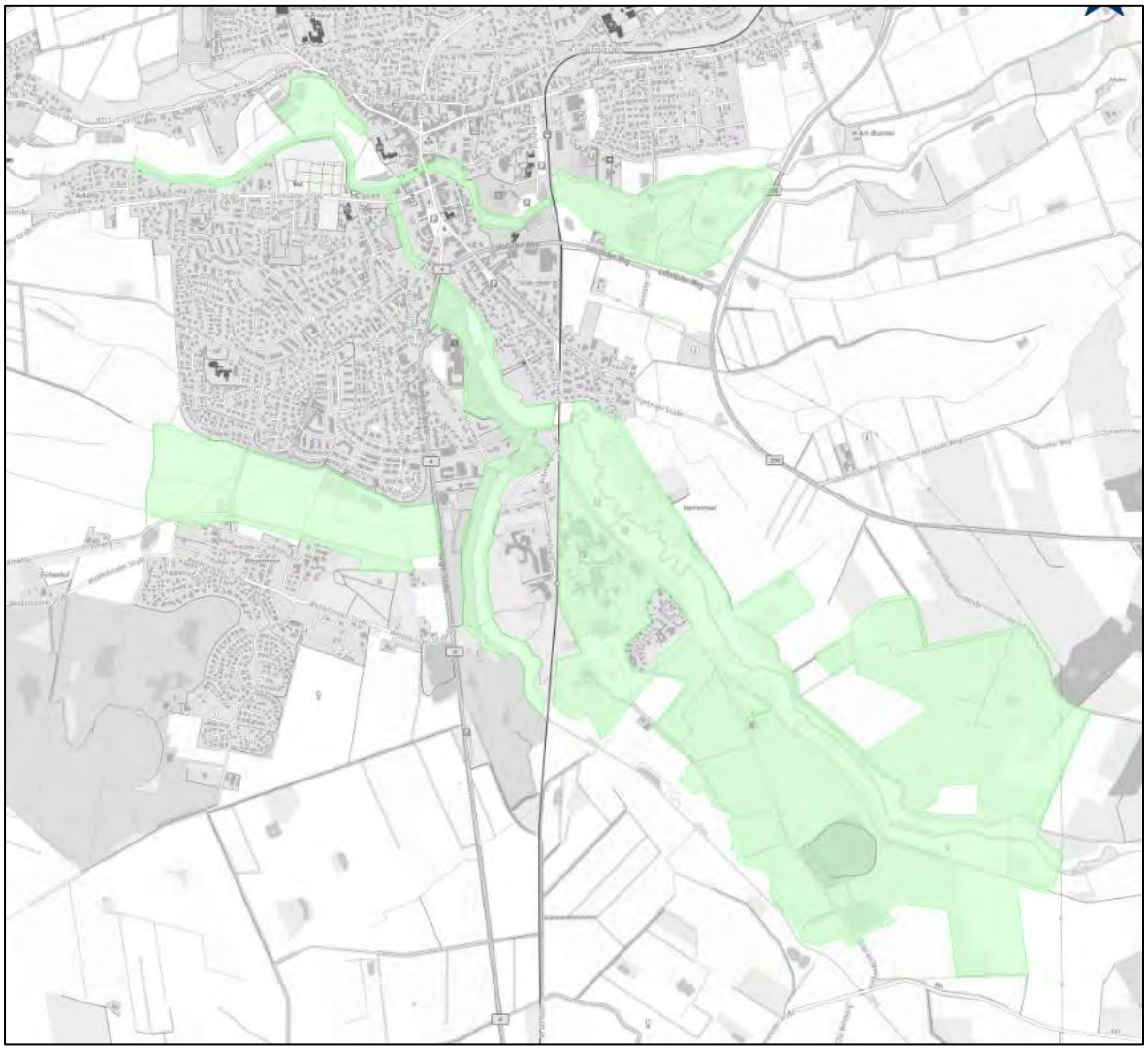
Unter diesen Aspekten wurden die Niederungsbereiche der Ohlau, Schmalfelder Au, Hudau, Bramau und Unteren Osterau sowie angrenzende Waldge-

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

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

biete im Lärmaktionsplan von 2008 festgelegt. Sie sind im Geoportal Umgebungslärm[33] als Ruhige Gebiete dargestellt (s. Abbildung 3). Diese Festlegung wird mit diesem Lärmaktionsplan fortgeschrieben

Abbildung 3: Skizze Ruhiges Gebiet Bad Bramstedt
Quelle; Geoportal Umgebungslärm[33]



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).

[33] Geoportal Umgebungslärm. Stand Februar 2025

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.

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

Durch die aufgeführte Maßnahme (Lärmsanierung) können die hoch betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in Bad Bramstedt vom Straßenlärm entlastet werden. Entlastet werden rund 10 Personen.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von:… Bis:…

4.2 Art der Mitwirkung

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

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

Bürgerinnen und Bürger, Kreis, Verkehrsbehörden

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

4.5 Dokumentation

…

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

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

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden gemäß VLärmSchR97[34] bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Bad Bramstedt erstreckt sich auf das gesamte Stadtgebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Verkehrswege und angrenzenden Wohngebiete sowie auf die Ruhigen Gebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen der 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 3. Runde der ULR[35] wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Schleswig-Holstein im Mai 2020 übergeben.

[34] 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)

[35] Lärmaktionsplan gem. §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz. Berichterstattung der Stadt Bad Bramstedt vom18.05.2019

Die meisten Lärmbelastungen in Bad Bramstedt stellten sich aufgrund veränderte Verkehrszahlen und die neue Berechnungsmethode anders dar als vor rund 5 Jahren. Die in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen aufgeführten Maßnahmen erstreckten sich auf innerstädtische Straßen, die in der Runde 4 der ULR nicht kartiert wurden und somit in diesem Lärmaktionsplan nicht betrachtet werden.

Das in den vorhergehenden Lärmaktionsplänen festgelegte Ruhige Gebiet wird fortgeschrieben. Inwieweit das Ruhige Gebiet von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurde, lässt sich nicht abschätzen.

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

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu anderen, mit der 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 (Lärmsanierung) 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 an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Stadt, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Stadt vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden" [36].

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärmminderungsmaßnahmen aufgezeigt und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert werden. Die Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

[36] https://www.lebenswerte-staedte.de Stand: Mai 2023

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtverordnetenversammlung Bad Bramstedt beschlossen

Am:

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

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

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.bad-bramstedt.org

Bad Bramstedt, den

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Bad Bramstedt

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Bad Bramstedt

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		
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

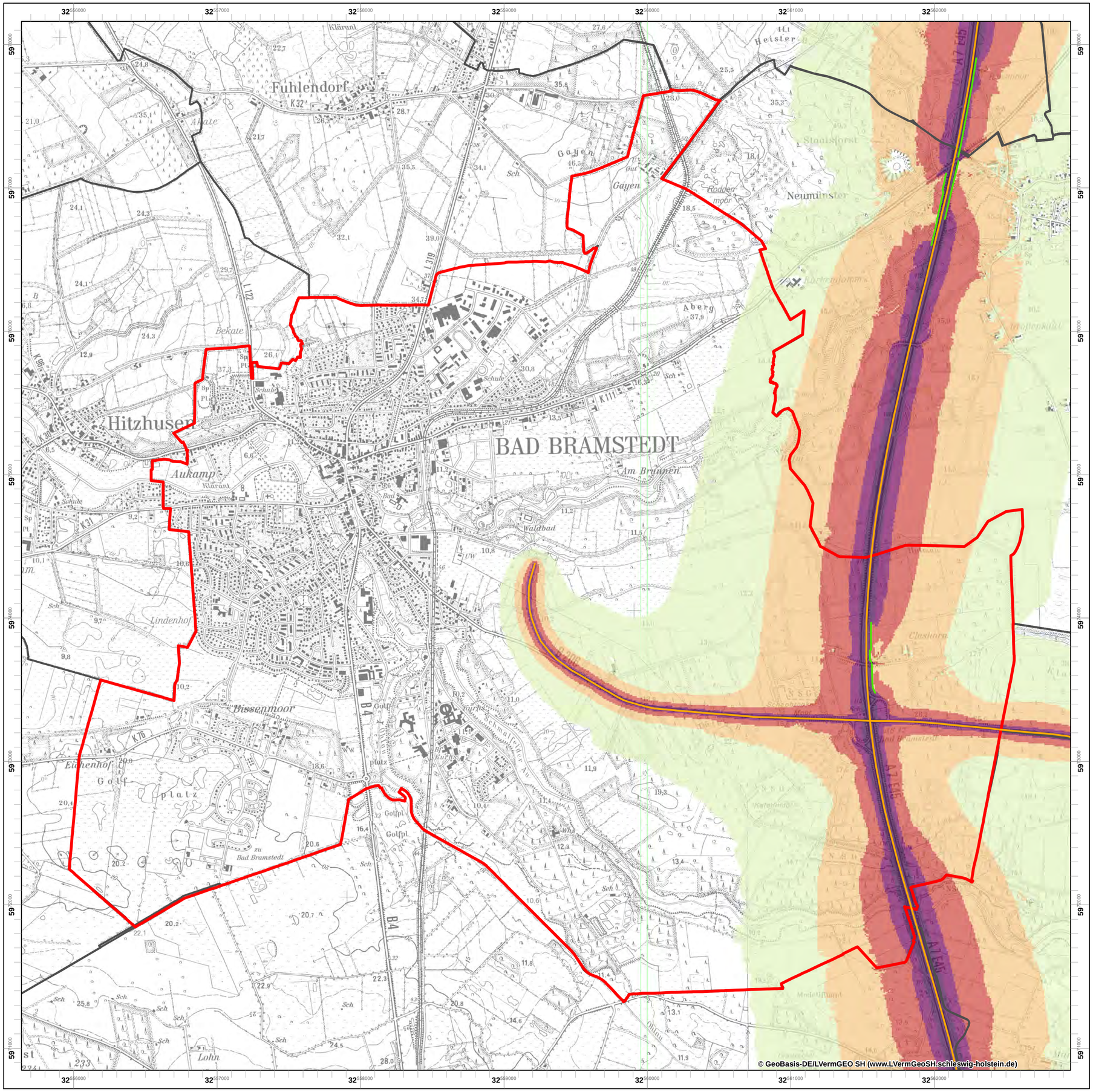
Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Bad Bramstedt

Stand: Januar 2023

Anlage 3

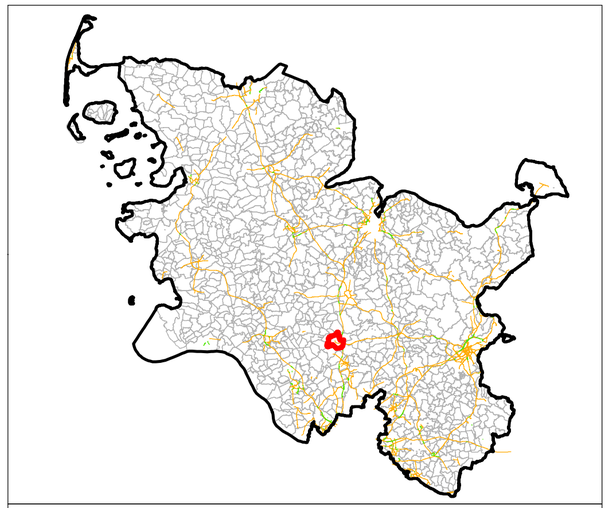
Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Bad Bramstedt

Stand: Januar 2023



Bad Bramstedt
Segeberg

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 Bad Bramstedt

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:

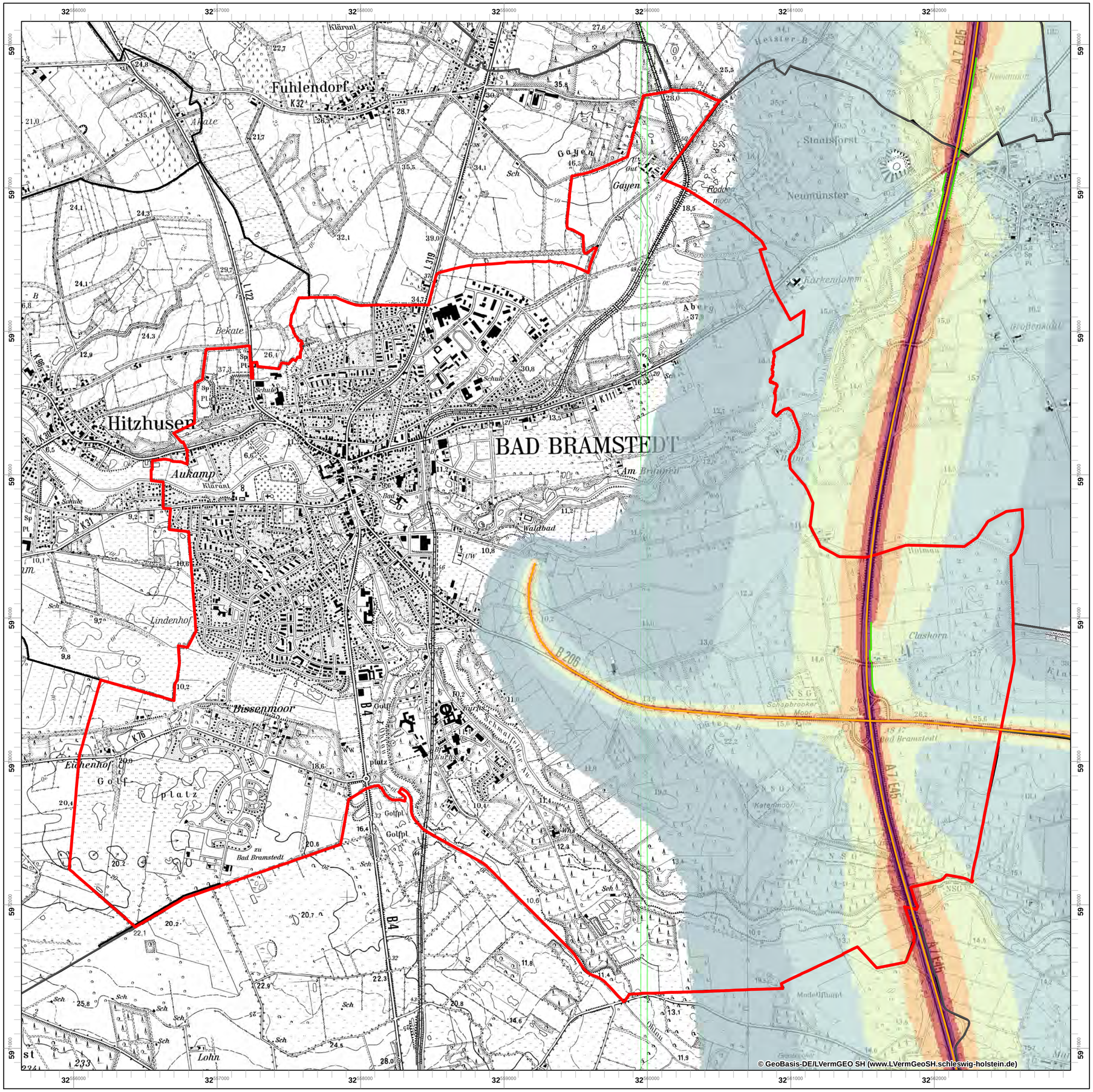
Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein
Landesamt für
Landwirtschaft, Umwelt
und ländliche Räume

Auftragnehmer:

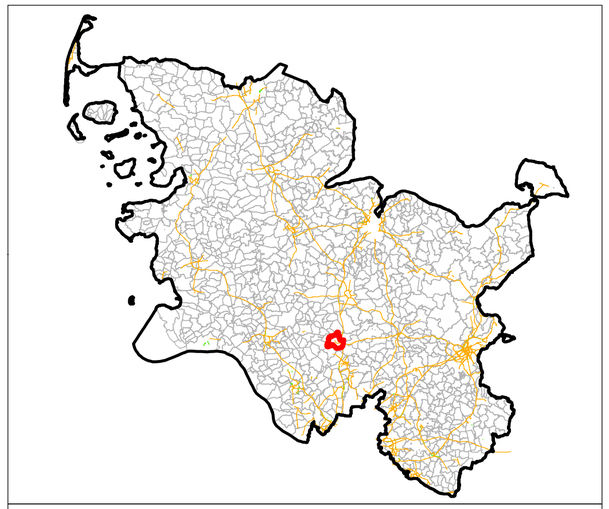
LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg

LÄRMKONTOR GmbH



Bad Bramstedt
Segeberg

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 Bad Bramstedt

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