

## Lärmaktionsplan der Gemeinde Stapelfeld

gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist) –

### Fortschreibung 2018

#### 1 Hauptforderungen der Gemeinde Stapelfeld zur Lärminderung

Die Gemeinde Stapelfeld ist durch die unmittelbar flankierende Autobahn A1, sowie durch die Landesstraße L222 generell sehr starken Lärmbelastungen ausgesetzt. Stetig wachsende Verkehrszahlen auf diesen Strecken führen zwangsläufig zu einer zunehmenden Beeinträchtigung der Bewohner der Gemeinde und hemmen zugleich die Entwicklungsmöglichkeiten des Ortes, dieser Umstand ist nicht hinnehmbar. Gegenwärtige im Umkreis liegende Gewerbeflächenentwicklungen entlang der A 1 steigern stetig den LKW-Verkehr, auch innerorts. Die geplante Baumaßnahme der Fehmarnbeltquerung wird hierzu ebenfalls im negativen Sinne beitragen.

Folgende Hauptforderungen werden seitens der Gemeinde Stapelfeld mit diesem Lärmaktionsplan formuliert:

- Die Gemeinde Stapelfeld sieht in den Lärmkarten des LLUR die Lärmbelastung nicht angemessen abgebildet, insbesondere da die Verkehrszählungen nach Auffassung der Gemeinde an nicht repräsentativen Stellen erfolgten. Die Gemeinde Stapelfeld fordert für die regelmäßige Verkehrszählung alle fünf Jahre zukünftig repräsentative Standorte zu wählen. Hierbei sollen insbesondere auch die Verkehrsströme der Zu-/ Abfahrt Barsbüttel zur A 1 berücksichtigt werden.
- Auf Grundlage der im Oktober 2018 vom LBV durchgeführten neuen Verkehrszählung am Überführungsbauwerk A1/K107/L92 (Anlage 2), soll die Lärmsituation in der Gemeinde erneut vom LBV beurteilt werden und die Betroffenheit nach Lärmsanierungskriterien des Bundes geprüft werden. Die zur Verfügung gestellten Lärmkarten zugrundeliegenden Verkehrszahlen (DTV- Wert) für die A1 gem. Tab. 1, stimmen mit den Ergebnissen der Verkehrszählung (Anlage 2) nicht überein.

#### DTV der Lärmkartierung 2017: 93163

Emissionspegel Tag	76,76	dB(A)
Emissionspegel Nacht	70,52	dB(A)
Emissionspegel Abend	75,23	dB(A)

#### DTV der Verkehrszählung 2018: 95364

Emissionspegel Tag	77,07	dB(A)	Differenz 0,31 dB(A)
Emissionspegel Nacht	71,16	dB(A)	Differenz 0,64 dB(A)
Emissionspegel Abend	75,38	dB(A)	Differenz 0,15 dB(A)

## Lärmaktionsplan der Gemeinde Stapelfeld – Fortschreibung 2018

- Darüber hinaus behält sich die Gemeinde Stapelfeld die Option vor, außerhalb der behördlich vorgegebenen 5-Jahresfrist im Falle weiterhin steigender DTV-Verkehrsstärken/mengen einen neuen Lärmaktionsplan zu erstellen.
- Die Gemeinde Stapelfeld sieht sich nicht ausreichend geschützt vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Belästigungen durch den Verkehrslärm der A1.
- Die Gemeinde fordert eine Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung, damit Mittel für Lärmschutzmaßnahmen aus dem Bundeshaushalt zugewiesen werden können.
- Der Lärmaktionsplan wird nach Vorliegen der manuellen Verkehrszählung 2018 und der darauf fußenden Beurteilung der Lärmsituation durch den LBV im Jahre 2020 gem. § 47 d Abs. 5 BImSchG überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

## 2 Allgemeines

### 2.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Gemeinde Stapelfeld liegt direkt östlich der Freien und Hansestadt Hamburg im Kreis Stormarn des Landes Schleswig-Holstein an der BAB A1. Die Gemeinde ist überwiegend durch eine ländliche Struktur geprägt.

Direkt an der L222 und der Anschlussstelle Stapelfeld der BAB A1 befindet sich das gemeinsame Gewerbegebiet Stapelfeld/Braak einschließlich einer Müllverbrennungsanlage.

Stapelfeld hat 1.776 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 10,11 qkm. Das Gemeindegebiet wird von Südost nach Nordwest von der BAB A1 durchzogen. Über diese ist die Gemeinde verkehrlich an Hamburg angebunden. Weiterhin quert die L222 das Gemeindegebiet und verbindet den Hamburger Osten mit der Anschlussstelle Stapelfeld. Stapelfeld wird über die K107 erschlossen, die die Ortschaft mit Braak und Hamburg verbindet.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehört in der Stapelfeld die BAB A1 und die L222 (siehe nachfolgende Tabelle 1). Die Gesamtlänge der im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie kartierten Hauptverkehrsstraßen beträgt auf dem Gemeindegebiet 5,37 km.

**Tabelle 1: Übersicht der Hauptverkehrsstraßen in Stapelfeld**

Hauptverkehrsstraße	DTV*	Korrekturfaktor Straßenoberfläche	V <sub>zul</sub> (km/h)** Pkw/Lkw
BAB A1	90.649	-2 dB(A)	120/80
L222	19.787	0 dB(A)	abschnittsweise 70/70 und 100/80

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

\*\* zulässige Höchstgeschwindigkeit

### 2.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Stapelfeld  
über Amt Siek  
Hauptstraße 49  
22962 Siek

E-Mail: [info@amtsiek.de](mailto:info@amtsiek.de)  
Internet: [www.amtsiek.de](http://www.amtsiek.de)  
Gemeindeschlüssel: 01062071

### 2.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

### 2.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume erstellt worden und in einem Kartenservice unter [www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas](http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas) für Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A)  $L_{DEN}^1$  und 55 dB(A)  $L_{Night}^2$  für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Die Auslösewerte von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  decken sich mit den vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung für geeignet befundenen Umwelthandlungszielen<sup>3</sup>.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>4</sup> von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90<sup>5</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung anzuwendenden VBUS<sup>6</sup> abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

---

<sup>1</sup>  $L_{DEN}$  - nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden die Abendstunden (18.00 - 22.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

<sup>2</sup>  $L_{Night}$  - nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22.00 - 6.00 Uhr)

<sup>3</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

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

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

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

### 3 Bewertung der Ist-Situation

#### 3.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

**Tabelle 2: Übersicht der Belastetenzahlen in Stapelfeld**

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Stapelfeld nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand Oktober 2017				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm		L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 55 bis 60	260		über 50 bis 55	140
über 60 bis 65	50		über 55 bis 60	20
über 65 bis 70	0		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	310		Summe	160

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Stapelfeld belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand März 2013				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Kranken-häuser
55 - 65 dB(A)	4,968	151	0	0
65 - 75 dB(A)	1,298	2	0	0
über 75 dB(A)	0,324	0	0	0
Summe	6,5	153	0	0

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

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

**Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>7</sup>)**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub> > 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	sehr hohe Belastung	- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 <sup>8</sup> können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden

<sup>7</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

<sup>8</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkBf 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

## Lärmaktionsplan der Gemeinde Stapelfeld – Fortschreibung 2018

65-70 dB(A) L <sub>DEN</sub> 55-60 dB(A) L <sub>Night</sub>	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV<sup>9</sup> überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen würden bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o.g. Gebieten Schutzauflagen auslösen</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>10</sup></li> </ul>
< 65 dB(A) L <sub>DEN</sub> < 55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte nachts für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV<sup>9</sup> können überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus</li> <li>- mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)</li> <li>- langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)</li> </ul>

Es sind ca. 310 Personen in der Gemeinde Stapelfeld durch Umgebungslärm von Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr) mit über 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> sind keine Personen und über der 55 dB(A) L<sub>Night</sub> sind 20 Personen durch die Hauptverkehrsstraßen betroffen.

Sehr hohen Belastungen mit L<sub>DEN</sub> über 70 dB(A) und L<sub>Night</sub> über 60 dB(A) sind in Stapelfeld entsprechend der Ergebnisse der Lärmkartierung Schleswig-Holsteins keine Bewohner ausgesetzt.

Die Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Personen in Stapelfeld ist somit bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl (ca. ein Fünftel der Einwohner ist durch Verkehrslärm betroffen) als erheblich zu bewerten.

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

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Fortschreibung der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2017.

### 3.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

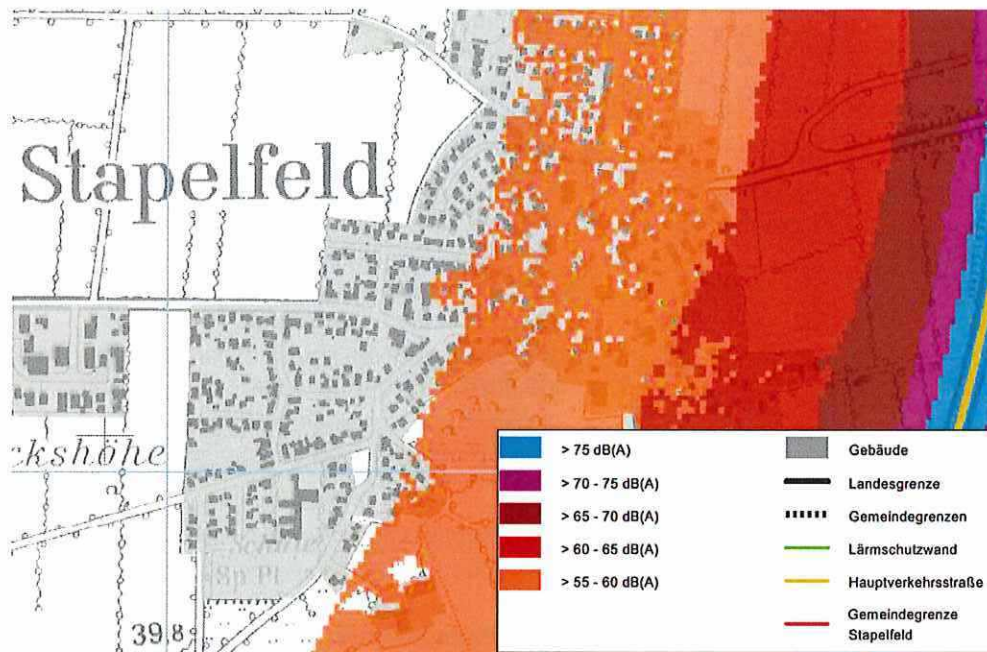
In Stapelfeld liegt das Hauptproblem darin, dass die gesamte Ortschaft von erheblichem Umweltlärm von der BAB A1 belastet ist. Sehr hohe Belastungen treten nicht auf, hohe Belastungen nur an den trassennächsten Wohngebäuden. Die höchsten Lärmbelastungen durch die BAB A1 mit einem L<sub>DEN</sub> von z.T. 65 bis 70 dB(A) ergeben sich an den autobahnnächsten Wohngebäuden an den Straßen „Am Schmiedeberg“ und „Reinbeker Straße“. Allerdings ist die Hälfte des übrigen Orts und ein Fünftel der Einwohner der Gemeinde mit Lärm zwischen L<sub>DEN</sub> 55 und 65 dB(A) belastet (s. Abb. 1 und Tab. 2).

<sup>9</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>10</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

## Lärmaktionsplan der Gemeinde Stapelfeld – Fortschreibung 2018

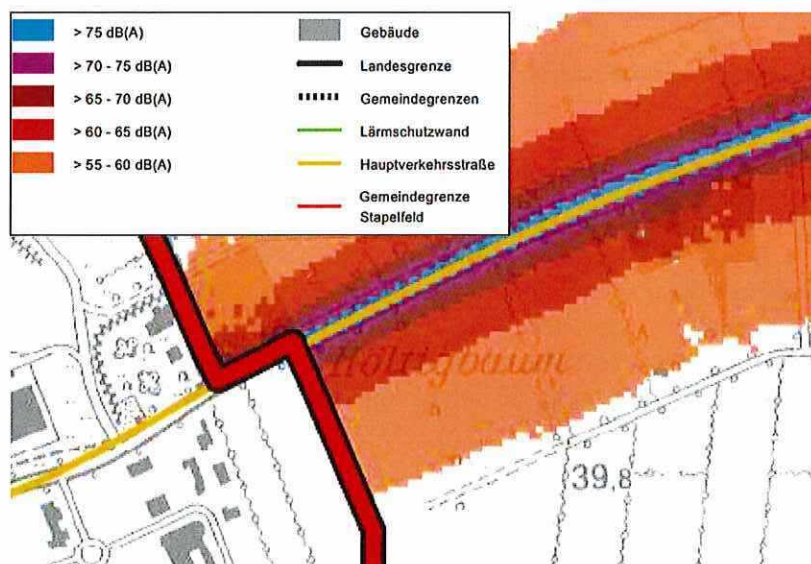
Weiterhin bestehen an einer Reihe von Wohngebäuden entlang der L222 zwischen „Kleine Mannhagen“ und der Gemeindegrenze Stapelfeld/Hamburg Belastungen von z.T. 70 bis 75 dB(A) an den straßennahen Gebäudefassaden (s. Abb. 2).



**Abbildung 1: Belastete Gebäude in Stapelfeld an der BAB A1,  $L_{DEN}$**

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

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



**Abbildung 2: Belastete Gebäude in Stapelfeld an der L222,  $L_{DEN}$**

## **4 Maßnahmenplanung**

### **4.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

Im Rahmen der Bauleitplanung hat die Gemeinde Stapelfeld lärmindernden Maßnahmen umgesetzt.

Auf der BAB A 1 im Bereich der Gemeinde Stapelfeld wurde eine -2dB(A)-Decke aufgebracht. Hierbei kam es zu Mängeln im eingebrachten Material, die eine Nachbearbeitung der Fahrbahndecke per Grinding-Verfahren (Frühjahr 2019) erforderlich machten. Eine reale Verbesserung um -2 dB(A) ist noch nicht nachgewiesen.

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

An Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- Einbau von lärmarmen Asphalten oder Fahrbahnbelägen,
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen,
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm).

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraße BAB A1 ist der LBV S-H stellvertretend für den Bund der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an der BAB A1 und L222 müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Wie sich aus der Lärmkartierung ergibt, bestehen an Wohngebäuden entlang der BAB A1 Lärmbelastungen von  $L_{DEN}$  60 bis 65 dB(A) und einem  $L_{Night}$  von 55 bis 60 dB(A). Für diese Bereiche ist zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>11</sup> (s. Anlage 1) eingehalten werden. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2010 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eventuell eher aktive Maßnahmen umgesetzt werden können.

Zusätzlich sollte Berücksichtigung finden, dass in Stapelfeld eine erhebliche Anzahl Anwohner knapp unterhalb der Grenzwerte mit erheblichen Lärmbelastungen zwischen  $L_{DEN}$  55 und 60 dB(A) belastet sind.

Darüber hinaus legt die Gemeinde für die nächsten fünf Jahre keine Lärmschutzmaßnahmen fest.

---

<sup>11</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

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

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Eine Definition ruhiger Gebiete ist weder in der Richtlinie 2002/49/EG noch in deren nationaler Umsetzung dem § 47 BImSchG vorgegeben.

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 Stapelfeld, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht. Als ruhige Gebiete außerhalb der Ballungsräume kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeidlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete<sup>12</sup>. Dabei sollte „ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“<sup>13</sup>.

Entsprechend den Festlegungen im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der Stufe 1 der ULR von 2008 werden die Naturschutzgebiete Stapelfelder Moor und Höltigbaum als ruhige Gebiete festgelegt.

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

### 4.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

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

Die Gemeinde Stapelfeld ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen BAB A1 und L222 betroffen, die beide nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher wird auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde dort gering, da die Straße nicht in gemeindlicher Baulast liegt. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Gemeinde den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken, dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

---

<sup>12</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009

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



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 (bessere Anbindung der Ortsteile, hohe Taktichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern),
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung),
- Einbau von lärmarmen Asphalten oder Fahrbahnbelägen für die L 222,
- Einbau von offenporigem Asphalt auf der BAB A1,
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen entlang der BAB A1,
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmte),
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen,
- Auf der L222 im Bereich zwischen Autobahnauffahrt und Gemeindegrenze Stapelfeld/Hamburg eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h aus Lärmschutzgründen und aus Gründen der Verkehrssicherheit umzusetzen. Dies würde auch dem Schutz des ruhigen Gebietes Naturschutzgebiet Höltigbaum dienen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>14</sup> (s. Anlage 1) 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.“

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

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen an der BAB A1 und L222 kann eine deutliche Lärmreduzierung in den belasteten Bereichen gegenüber dem kartierten Zustand erreicht werden und somit die Anzahl der belasteten Anwohner gesenkt werden.

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

## **5 Formelle und finanzielle Informationen**

### **5.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans**

Datum der Beschlussfassung des Gemeinderates: 05.02.2018

### **5.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans**

Beschluss des Lärmaktionsplanes 2018: 07.10.2019

### **5.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen**

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit ist eine öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplans durchgeführt worden: 19.02. – 19.03.2018. In der Zeit sind Stellungnahmen von Bürgern eingegangen. Diese wurden bearbeitet und fanden insofern Eingang in den Lärmaktionsplan.

---

<sup>14</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

### **5.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans**

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

Im Rahmen der Umsetzung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wurde der Öffentlichkeit im Rahmen einer öffentlichen Bekanntmachung und darauffolgenden öffentlichen Ausschuttsitzung ausreichend Gelegenheit für die Mitwirkung gegeben.

Die geforderten Maßnahmen an der BAB A1 und der L222 wurden aus Gründen der Rechtsvorschriften der zuständigen Baulastträger nicht umgesetzt.

### **5.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

keine

### **5.6 Weitere finanzielle Informationen**

Die Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen an der BAB A1 und L222 werden vom zuständigen Baulastträger getragen.

### **5.7 Link zum Aktionsplan im Internet**

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

Stapelfeld, den  
07.10.2019



  
Jürgen Westphal  
Bürgermeister

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<sub>DEN</sub> und L<sub>Night</sub> dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes <sup>15</sup>		Richtwerte, bei deren Überschreitung <b>straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</b> in Betracht kommen <sup>16</sup>		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen ( <b>Lärmvorsorge</b> ) <sup>17</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>18</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die <b>städtebauliche Planung</b> <sup>19</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	67	57	70	60	57 (58)	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59 (60)	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohngebiete	67	57	70	60	59 (60)	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64 (65)	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69 (70)	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							70	70		

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

<sup>15</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBfI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

<sup>16</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>17</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>18</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

<sup>19</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

<sup>20</sup> Die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

Anlage 2



Projekt **BAB 1 zwischen AS Stapelfeld und AS Barsbüttel**

Ergänzung **DTV und Schwerlastanteil**

Koordinaten **53.588040, 10.213352**

Datum **22.10.2018 bis 28.10.2018**

	Start hh:mm	Stop hh:mm	Dauer hh:mm
Zählzeit(en)	0:00	24:00	24:00
			0:00

Zufahrt

- 1 BAB 1 von Lübeck (NORDOST)
- 2
- 3 BAB 1 von Hamburg (SÜDWEST)
- 4



Anmerkungen:	DTV (ohne jahreszeitliche Korrekturen)	95.364
	DTV werktags	102.961
	DTV DI MI Do	100.560
	DTV Schwerverkehr	12.811
	DTV Schwerverkehr werktags	16.241

Klassifizierung **Krad Pkw Lfz/ Lkw > 3,5t**