

4. Stufe der Lärmaktionsplanung zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG - Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundes- Immissionsschutzgesetz, 4. Stufe (2024)

<i>Amt Schönberger Land</i> Fachbereich IV <i>Datum</i> 12.09.2024	<i>Bearbeitung:</i> Kai Zimmer <i>Bearbeiter/in-Telefonnr.:</i> 038828/330-1415	
<i>Beratungsfolge</i> Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und Umwelt der Gemeinde Lüdersdorf (Vorberatung) Gemeindevertretung Lüdersdorf (Entscheidung)	<i>Geplante Sitzungstermine</i> 24.09.2024	<i>Ö / N</i> Ö Ö

Sachverhalt

Die Gemeinde Lüdersdorf hat sich mit dem Lärmaktionsplan beschäftigt.

Maßgeblich ist es aus Sicht der Gemeinde Lüdersdorf, die von ihr im Rahmen der Planungshoheit zu beachtenden Belange im Zuge der Bauleitplanung entsprechend zu betrachten und zu bewerten und entsprechende schallschützende Maßnahmen unter Berücksichtigung auch des verdichteten Bauens zu berücksichtigen.

Zielsetzung ist es, mit der zuständigen Straßenbaubehörde die Möglichkeiten zur Erweiterung der aktiven Schallschutzmaßnahmen zu erörtern. Alternativ sollten Unterstützungen für die passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Gebäuden durch Fenster ermöglicht werden. Hier sind die Abstimmungen sowohl mit dem Straßenbaulastträger als auch mit dem Landkreis zu führen.

Die Gemeinde wird sich um entsprechende Fördermöglichkeiten bemühen und kümmern. Hierzu gehören Abstimmungen auch mit dem Landkreis und der Immissionsschutzbehörde bzw. dem Landesamt für Gesundheit und Soziales.

Die Aufgaben im Rahmen der Bauleitplanung nimmt die Gemeinde gewissenhaft wahr.

Für Lüdersdorf geht es maßgeblich um die Beurteilung der Auswirkungen durch den Lärm von der Bundesautobahn. Bauleitplanerische Aktivitäten in der Gemeinde werden durch Bewertung des induzierten Verkehrsaufkommens auch zukünftig betrachtet und Maßnahmen festgelegt. In die Betrachtungen selbst fließen auch die Bewertungen zur L02 und ein stetiges Monitoring dazu ein.

Aufgrund der maßgeblichen Auswirkungen durch die Bundesautobahn wird die Abstimmung im Rahmen der Sitzung der Gemeindevertretung gesucht und die Öffentlichkeit einbezogen und informiert. Maßnahmen, die sich daraus noch ergeben können oder Hinweise, die vorgetragen werden, werden eingearbeitet. Auf der Grundlage des Lärmaktionsplanes wird die Gemeinde weitergehend Abstimmungen führen, um die Zielsetzungen der Öffentlichkeit umzusetzen und in das Gespräch mit den zuständigen Behörden und Stellen gehen.

Beschlussvorschlag

Die Gemeinde Lüdersdorf bestätigt den Lärmaktionsplan. Auf der Grundlage des Lärmaktionsplanes sind Maßnahmen mit den zuständigen Straßenbaulastträgern zur Reduzierung der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zu führen. Mit den zuständigen Behörden sind Abstimmungen zur Regelung passiver Schallschutzmaßnahmen zu führen.

Die Gemeinde wird ihren eigenen Maßnahmenplan kontinuierlich auf Erörterungen der Gemeindevertretung behandeln und fortschreiben.

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Anlage/n

1	0-2024-09-09-Luedersdorf-LAP_4.Stufe_Übersicht-ANLAGEN (öffentlich)
2	1-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage1 (öffentlich)
3	2-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage2 (öffentlich)
4	3-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage3 (öffentlich)
5	4-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage4 (öffentlich)
6	5-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage5 (öffentlich)
7	6-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage6 (öffentlich)
8	7-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage7 (öffentlich)
9	8-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage8 (öffentlich)
10	9-2024-09-09_Lüdersdorf_LAP_Anlage9 (öffentlich)
11	10-2016-03-02-Lärmaktionsplan_Lüdersdorf_Anlage10 (öffentlich)

Übersicht - ANLAGEN

Gemeinde Lüdersdorf

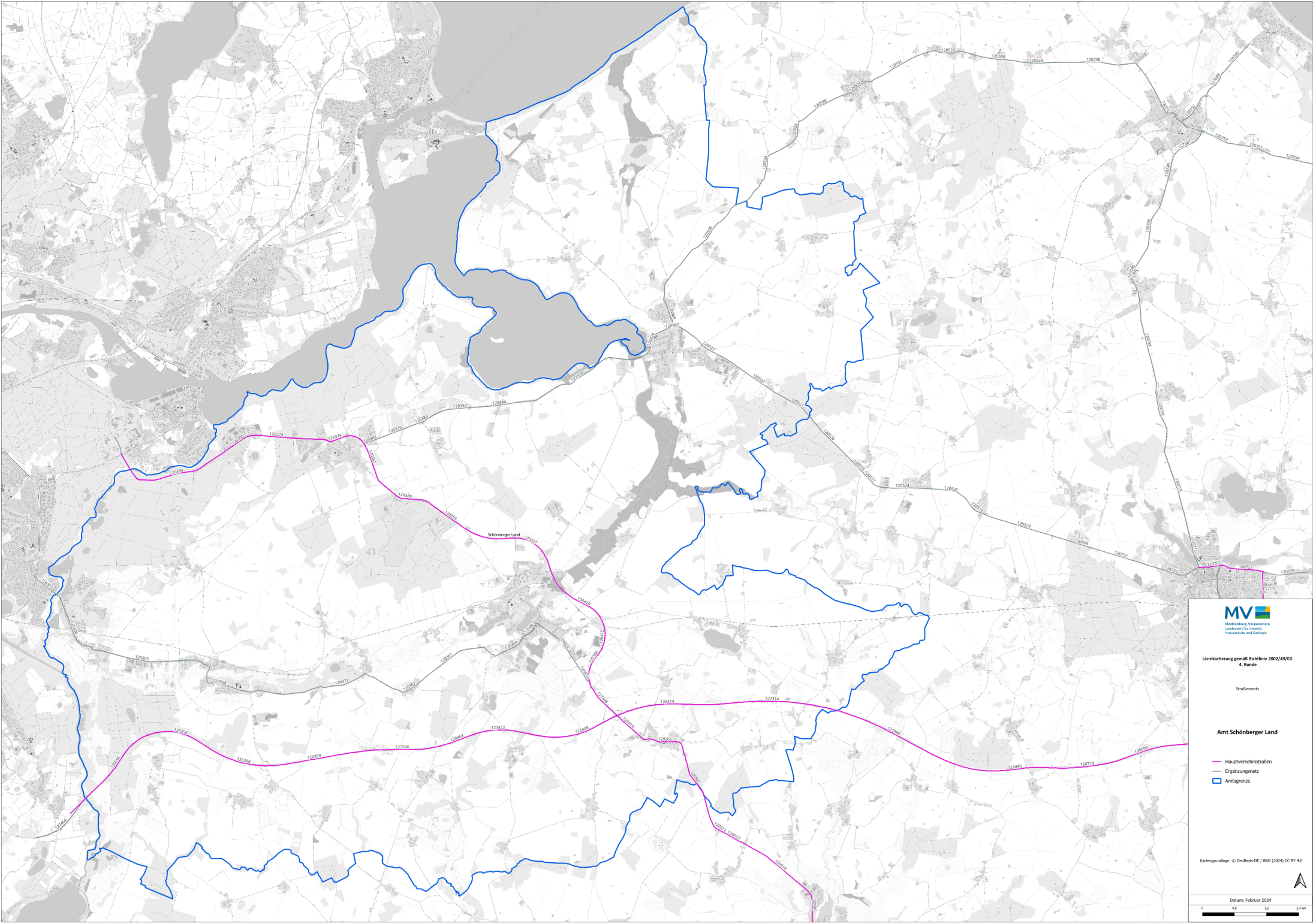
4. Stufe der Lärmaktionsplanung zur Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie 2002/49/EG

Hier: Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz, 4. Stufe (2024)

- Anlage 0 Vorbemerkung
Die Anlagen bestehen aus einem allgemeinen Anlagenteil für das Amt Schönberger Land mit den Anlagen 1 - 5.
Auf die geltenden Grenzwerte der EU-Umgebungsrichtlinie wird hier hingewiesen.
Diese entsprechen dem allgemeinen Regelwerk.
Die Anforderungen für die städtebauliche Planung, die die Gemeinde heranzieht, gelten nach der DIN 18005, Beiblatt 1.
- Anlage 1 Straßenübersicht
Anlage 2 Immissionswerte der Straßen im Amtsbereich Amt Schönberger Land
Anlage 3 Lärmkarte Lden für das Amt Schönberger Land
Anlage 4 Lärmkarte Lnight für das Amt Schönberger Land
Anlage 5 Betroffenheiten für die Gemeinden im Amt Schönberger Land
-

Gemeindebezogene Daten – Gemeinde Lüdersdorf (Kartenübersicht)

- Anlage 6 Übersicht Lüdersdorf Lärm Lden zzgl. Legende
Anlage 7 Übersicht Lüdersdorf Lärm Lnight zzgl. Legende
Anlage 8 Übersicht der Betroffenheiten Lüdersdorf Lden auf der ALK zum Abgleich
Anlage 9 Übersicht der Betroffenheiten Lüdersdorf Lnight auf der ALK zum Abgleich
- Anlage 10 Lärmaktionsplan Stand 2016-03-02
Anlage 11 Lärmaktionsplan mit dem Protokoll vom 2018-06-08



Lärmkartierung gemäß Richtlinie 2002/49/EG
4. Runde

Straßennetz

Amt Schönberger Land

- Hauptverkehrsstraßen
- Ergänzungsnetz
- Ambsgrenze

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0

Datum: Februar 2024

0 0,5 1 1,5 km

ID	Straßenname	DTV in Kfz/24h	LKW pro 24h	Emissionspegel in dB(A)			Steigung in %	Straßen- oberfläche	Geschwindigkeit in km/h								
				Tag	Abend	Nacht			Tag	PKW Abend	Nacht	Tag	LKW1 Abend	Nacht	Tag	LKW2 Abend	Nacht
120356	B104	2655	392	83,4	76,2	80,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
127308	B104	2655	392	83,4	76,2	80,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
127309	B104	2655	392	83,4	76,2	80,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120353	B104	4401	530	85,5	77,4	81,7	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120358	B104	4401	530	85,5	77,4	81,7	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120380	B104	4401	530	85,5	77,4	81,7	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120351	B104	5004	629	85,9	79,0	83,1	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120357	B104	5004	629	85,9	79,0	83,1	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120373	B104	5004	629	85,9	79,0	83,1	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
126420	B104	5004	629	85,9	79,0	83,1	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
127476	B104	5004	629	85,9	79,0	83,1	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
127477	B104	5004	629	85,9	79,0	83,1	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120386	B105	5684	251	82,7	75,3	80,4	0,0	NGA	70	70	70	70	70	70	70	70	70
126423	B105	5684	251	82,7	75,3	80,4	0,0	NGA	70	70	70	70	70	70	70	70	70
126424	B105	5684	251	82,7	75,3	80,4	0,0	NGA	70	70	70	70	70	70	70	70	70
120354	B105	5949	311	85,8	78,1	82,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120376	B105	5949	311	85,8	78,1	82,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120382	B105	5949	311	85,8	78,1	82,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120383	B105	5949	311	85,8	78,1	82,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120384	B105	5949	311	85,8	78,1	82,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
127310	B105	5949	311	85,8	78,1	82,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
127311	B105	5949	311	85,8	78,1	82,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120298	B104	10689	751	88,6	81,1	85,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120299	B104	10689	751	88,6	81,1	85,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120300	B104	10689	751	88,6	81,1	85,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120374	B104	10689	751	88,6	81,1	85,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120375	B104	10689	751	88,6	81,1	85,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
126334	B104	10689	751	88,6	81,1	85,4	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120515	A20	32462	3484	95,7	89,2	93,9	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120522	A20	32462	3484	95,7	89,2	93,9	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126413	A20	32462	3484	95,7	89,2	93,9	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126414	A20	32462	3484	95,7	89,2	93,9	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126444	A20	32462	3484	95,7	89,2	93,9	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127314	A20	32462	3484	95,7	89,2	93,9	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127315	A20	32462	3484	95,7	89,2	93,9	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127480	A20	32462	3484	95,7	89,2	93,9	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120350	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120355	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120359	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120360	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120363	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120364	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120378	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126406	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126407	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126408	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126416	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126417	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127306	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127307	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127472	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127473	A20	34035	3760	95,9	89,4	94,2	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120294	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120295	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120296	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90

ID	Straßenname	DTV in Kfz/24h	LKW pro 24h	Emissionspegel in dB(A)			Steigung in %	Straßen- oberfläche	Geschwindigkeit in km/h								
				Tag	Abend	Nacht			Tag	PKW Abend	Nacht	Tag	LKW1 Abend	Nacht	Tag	LKW2 Abend	Nacht
120301	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126393	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126394	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126397	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
126398	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127466	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127467	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127468	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
127469	A20	35209	3523	96,0	89,4	94,3	0,0	NGA	130	130	130	90	90	90	90	90	90
120361	L1002	4530	187	84,6	75,4	82,5	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120362	L1002	4530	187	79,1	69,9	76,7	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120369	L1002	4530	340	79,8	71,0	77,2	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120302	L1002	4936	781	81,4	73,4	78,9	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120388	L1001	1883	78	75,3	66,0	72,9	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120389	L1001	1883	78	79,2	69,9	76,8	0,0	NGA	80	80	80	80	80	80	80	80	80
120528	L1001	1883	78	76,8	67,4	74,4	0,0	NGA	60	60	60	60	60	60	60	60	60
120372	L1002	2770	208	77,6	68,7	75,0	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120379	L1002	2770	208	77,6	68,7	75,0	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
126411	L1002	2770	208	77,6	68,7	75,0	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
126412	L1002	2770	208	77,6	68,7	75,0	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
126421	L1002	2770	208	77,6	68,7	75,0	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
126422	L1002	2770	208	77,6	68,7	75,0	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
127304	L1002	2770	208	77,6	68,7	75,0	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
127305	L1002	2770	208	77,6	68,7	75,0	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120293	A20	36560	3302	95,7	89,7	93,9	0,0	NGA	130	130	130	80	80	80	80	80	80
120381	B104	4210	465	79,8	73,0	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120367	L1002	4977	375	80,2	71,4	77,6	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120352	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120368	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120370	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120371	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120385	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
126409	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
126410	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
126415	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
127474	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
127475	B104	4997	547	85,6	78,6	83,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120297	L1002	5058	133	79,2	70,1	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120304	L1002	5058	133	79,2	70,1	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120305	L1002	5058	133	84,9	75,7	82,9	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120306	L1002	5058	133	79,2	70,1	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120307	L1002	5058	133	79,2	70,1	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120377	L1002	5058	133	84,9	75,7	82,9	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
126395	L1002	5058	133	79,2	70,1	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
126396	L1002	5058	133	79,2	70,1	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120303	L1002	5095	134	79,3	70,2	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120308	L1002	5095	134	79,3	70,2	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120309	L1002	5095	134	79,3	70,2	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
126399	L1002	5095	134	79,3	70,2	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
127470	L1002	5095	134	79,3	70,2	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
127471	L1002	5095	134	79,3	70,2	77,1	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120387	B105	6122	252	80,1	72,8	77,9	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120521	B105	6122	252	82,9	75,6	80,7	0,0	NGA	70	70	70	70	70	70	70	70	70
120527	B105	6122	252	82,9	75,6	80,7	0,0	NGA	70	70	70	70	70	70	70	70	70
120537	B105	6122	252	85,7	78,2	83,6	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80

ID	Straßenname	DTV in Kfz/24h	LKW pro 24h	Emmissionspegel in dB(A)			Steigung in %	Straßen- oberfläche	Geschwindigkeit in km/h								
				Tag	Abend	Nacht			Tag	PKW Abend	Nacht	Tag	LKW1 Abend	Nacht	Tag	LKW2 Abend	Nacht
120365	B104	8826	496	82,0	74,7	79,7	0,0	NGA	50	50	50	50	50	50	50	50	50
120366	B104	8826	496	87,4	80,1	85,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
120507	B104	8826	496	87,4	80,1	85,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
126418	B104	8826	496	87,4	80,1	85,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80
126419	B104	8826	496	87,4	80,1	85,3	0,0	NGA	100	100	100	80	80	80	80	80	80

**Lärmkartierung gemäß Richtlinie 2002/49/EG
4. Runde**

Lärmkarte Lden

Hauptverkehrsstraßen

Amt Schönberger Land

Pegelbereich Lden

ab 50 bis 55 dB(A)

ab 55 bis 59 dB(A)

ab 60 bis 64 dB(A)

ab 65 bis 69 dB(A)

ab 70 bis 74 dB(A)

ab 75 dB(A)

 Amtsgrenze

 Gebäude

Berechnungsgrundlage: BUB 2021
Berechnungshöhe: 4 m
Berechnungsraster: 10 x 10 m

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/M-V (2022)



Datum: Februar 2024



**Lärmkartierung gemäß Richtlinie 2002/49/EG
4. Runde**

Lärmkarte Lnight

Hauptverkehrsstraßen

Amt Schönberger Land

Pegelbereich Lnight

ab 45 bis 49 dB(A)

ab 50 bis 54 dB(A)

ab 55 bis 59 dB(A)

ab 60 bis 64 dB(A)

ab 65 bis 69 dB(A)

ab 70 dB(A)

 Amtsgrenze

 Gebäude

Berechnungsgrundlage: BUB 2021
Berechnungshöhe: 4 m
Berechnungsraster: 10 x 10 m

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/M-V (2022)



Datum: Februar 2024



Anhang 3:

Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen, die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten sowie Angaben zur gesundheitsschädlichen Auswirkungen.

Amt Schönberger Land	Anzahl der betroffenen Menschen L _{DEN} [dB(A)] L _{Night} [dB(A)]				EU-Gebäudestatistik				EU-Flächenstatistik
					L _{DEN} [dB(A)]	Anzahl der			Fläche [km ²]
					Wohnungen	Krankenhäuser	Schulen		
Gesamt			50-54	647	>55	776	2	0	42,47
	55-59	1071	55-59	164	>65	137	0	0	10,36
	60-64	285	60-64	184	>75	1	0	0	2,22
	65-69	207	65-69	4					
	70-74	84	ab 70	0					
	ab 75	3							
	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen								
	Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen			Fälle ischämischer Herzkrankheiten	
	259				63			0	
	Gemeinde Grieben			50-54	13	>55	12	0	0
55-59		21	55-59	3	>65	0	0	0	0,4411
60-64		6	60-64	0	>75	0	0	0	0,1308
65-69		0	65-69	0					
70-74		0	ab 70	0					
ab 75		0							
Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen									
Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen			Fälle ischämischer Herzkrankheiten		
4				1			0		
Gemeinde Groß Siemz				50-54	91	>55	70	0	0
	55-59	120	55-59	2	>65	0	0	0	1,6233
	60-64	29	60-64	0	>75	0	0	0	0,3413
	65-69	0	65-69	0					
	70-74	0	ab 70	0					
	ab 75	0							
	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen								
	Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen			Fälle ischämischer Herzkrankheiten	
	20				5			0	

Amt Schönberger Land	Anzahl der betroffenen Menschen L _{DEN} [dB(A)] L _{Night} [dB(A)]				EU-Gebäudestatistik			EU-Flächenstatistik	
					L _{DEN} [dB(A)]	Anzahl der		Fläche [km ²]	
				Wohnungen	Krankenhäuser	Schulen			
Gemeinde Lockwisch			50-54	0	>55	4	0	0	2,3517
	55-59	9	55-59	0	>65	0	0	0	0,586
	60-64	0	60-64	0	>75	0	0	0	0,056
	65-69	0	65-69	0					
	70-74	0	ab 70	0					
	ab 75	0							
	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen								
	Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen		Fälle ischämischer Herzkrankheiten		
	1				0		0		
	Gemeinde Lüdersdorf			50-54	172	>55	163	0	0
55-59		292	55-59	2	>65	0	0	0	3,6893
60-64		51	60-64	0	>75	0	0	0	0,799
65-69		0	65-69	0					
70-74		0	ab 70	0					
ab 75		0							
Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen									
Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen		Fälle ischämischer Herzkrankheiten			
45				9		0			
Gemeinde Menzendorf				50-54	18	>55	15	0	0
	55-59	26	55-59	2	>65	0	0	0	0,463
	60-64	7	60-64	0	>75	0	0	0	0,1228
	65-69	0	65-69	0					
	70-74	0	ab 70	0					
	ab 75	0							
	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen								
	Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen		Fälle ischämischer Herzkrankheiten		
	4				1		0		

Amt Schönberger Land	Anzahl der betroffenen Menschen L _{DEN} [dB(A)] L _{Night} [dB(A)]				EU-Gebäudestatistik				EU-Flächenstatistik
					L _{DEN} [dB(A)]	Anzahl der			Fläche [km ²]
					Wohnungen	Krankenhäuser	Schulen		
Gemeinde Niendorf			50-54	64	>55	53	0	0	3,8169
	55-59	106	55-59	0	>65	0	0	0	1,1385
	60-64	8	60-64	0	>75	0	0	0	0,2212
	65-69	0	65-69	0					
	70-74	0	ab 70	0					
	ab 75	0							
	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen								
	Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen			Fälle ischämischer Herzkrankheiten	
	15				3			0	
	Gemeinde Roduchelstorf			50-54	53	>55	63	0	0
55-59		60	55-59	40	>65	17	0	0	1,2255
60-64		38	60-64	10	>75	0	0	0	0,2505
65-69		37	65-69	0					
70-74		2	ab 70	0					
ab 75		0							
Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen									
Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen			Fälle ischämischer Herzkrankheiten		
23				6			0		
Schönberg, Stadt				50-54	63	>55	61	0	0
	55-59	127	55-59	0	>65	0	0	0	0,6977
	60-64	3	60-64	0	>75	0	0	0	0,1905
	65-69	0	65-69	0					
	70-74	0	ab 70	0					
	ab 75	0							
	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen								
	Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen			Fälle ischämischer Herzkrankheiten	
	16				3			0	

Amt Schönberger Land	Anzahl der betroffenen Menschen L _{DEN} [dB(A)] L _{Night} [dB(A)]				EU-Gebäudestatistik			EU-Flächenstatistik	
					L _{DEN} [dB(A)]	Anzahl der		Fläche [km ²]	
				Wohnungen	Krankenhäuser	Schulen			
Gemeinde Selmsdorf			50-54	173	>55	335	2	0	2,3485
	55-59	310	55-59	115	>65	120	0	0	0,4915
	60-64	143	60-64	174	>75	1	0	0	0,105
	65-69	170	65-69	4					
	70-74	82	ab 70	0					
	ab 75	3							
	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen								
	Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen		Fälle ischämischer Herzkrankheiten		
	131				35		0		
				50-54	0	>55	0	0	0
55-59		0	55-59	0	>65	0	0	0	0
60-64		0	60-64	0	>75	0	0	0	0
65-69		0	65-69	0					
70-74		0	ab 70	0					
ab 75		0							
Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen									
Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen		Fälle ischämischer Herzkrankheiten			
0				0		0			
				50-54	0	>55	0	0	0
	55-59	0	55-59	0	>65	0	0	0	0
	60-64	0	60-64	0	>75	0	0	0	0
	65-69	0	65-69	0					
	70-74	0	ab 70	0					
	ab 75	0							
	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen								
	Fälle starker Belästigungen				Fälle starker Schlafstörungen		Fälle ischämischer Herzkrankheiten		
	0				0		0		

Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG),

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

M 1:20.000

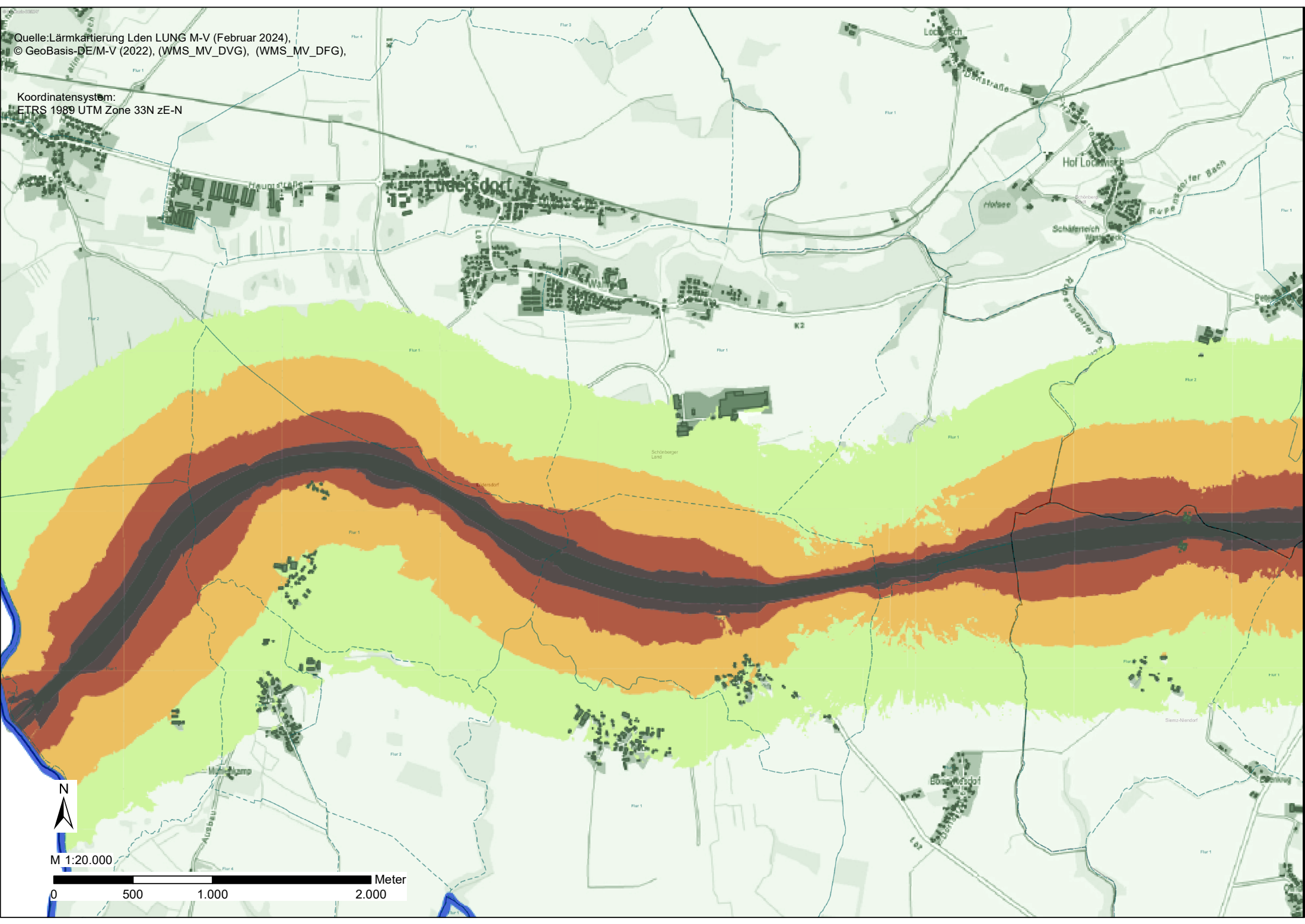
0 500 1.000 2.000 Meter

Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG),

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

M 1:20.000

0 500 1.000 2.000 Meter



Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG),

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

M 1:20.000

0 500 1.000 2.000 Meter

Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG),

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

M 1:20.000

0 500 1.000 2.000 Meter

Anlage 6:

Legende

Pegelbereich Lden

-  ab 50 bis 55 dB(A)
-  ab 55 bis 59 dB(A)
-  ab 60 bis 64 dB(A)
-  ab 65 bis 69 dB(A)
-  ab 70 bis 74 dB(A)
-  ab 75 dB(A)

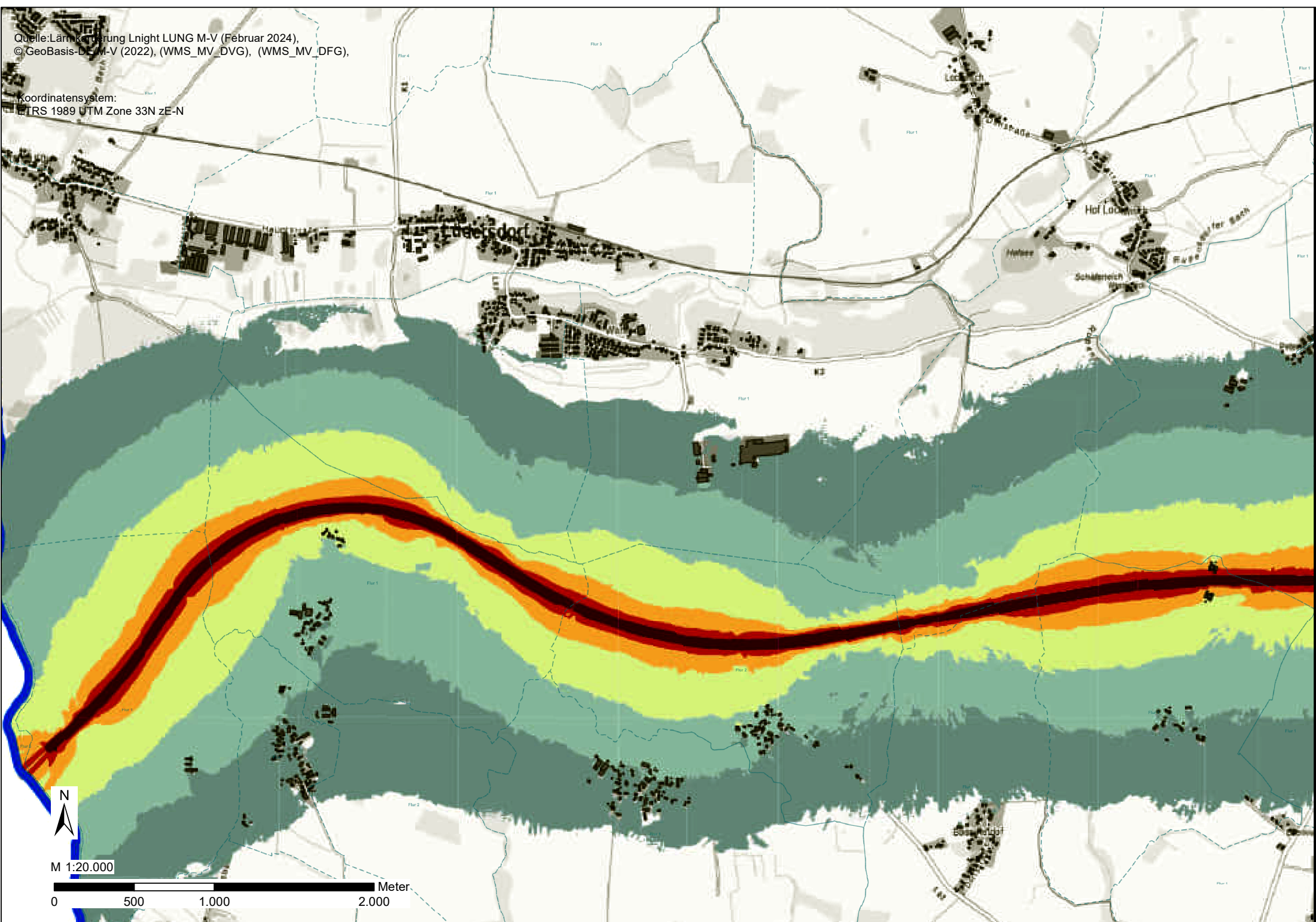
 Amtsgrenze

 Gebäude

— Gemeindegrenze

Quelle: Lärmkartierung LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG),

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N



Anlage 7:

Legende

Pegelbereich Lnicht

 ab 45 bis 49 dB(A)

 ab 50 bis 54 dB(A)

 ab 55 bis 59 dB(A)

 ab 60 bis 64 dB(A)

 ab 65 bis 69 dB(A)

 ab 70 dB(A)

 Amtsgrenze

 Gebäude

— Gemeindegrenze

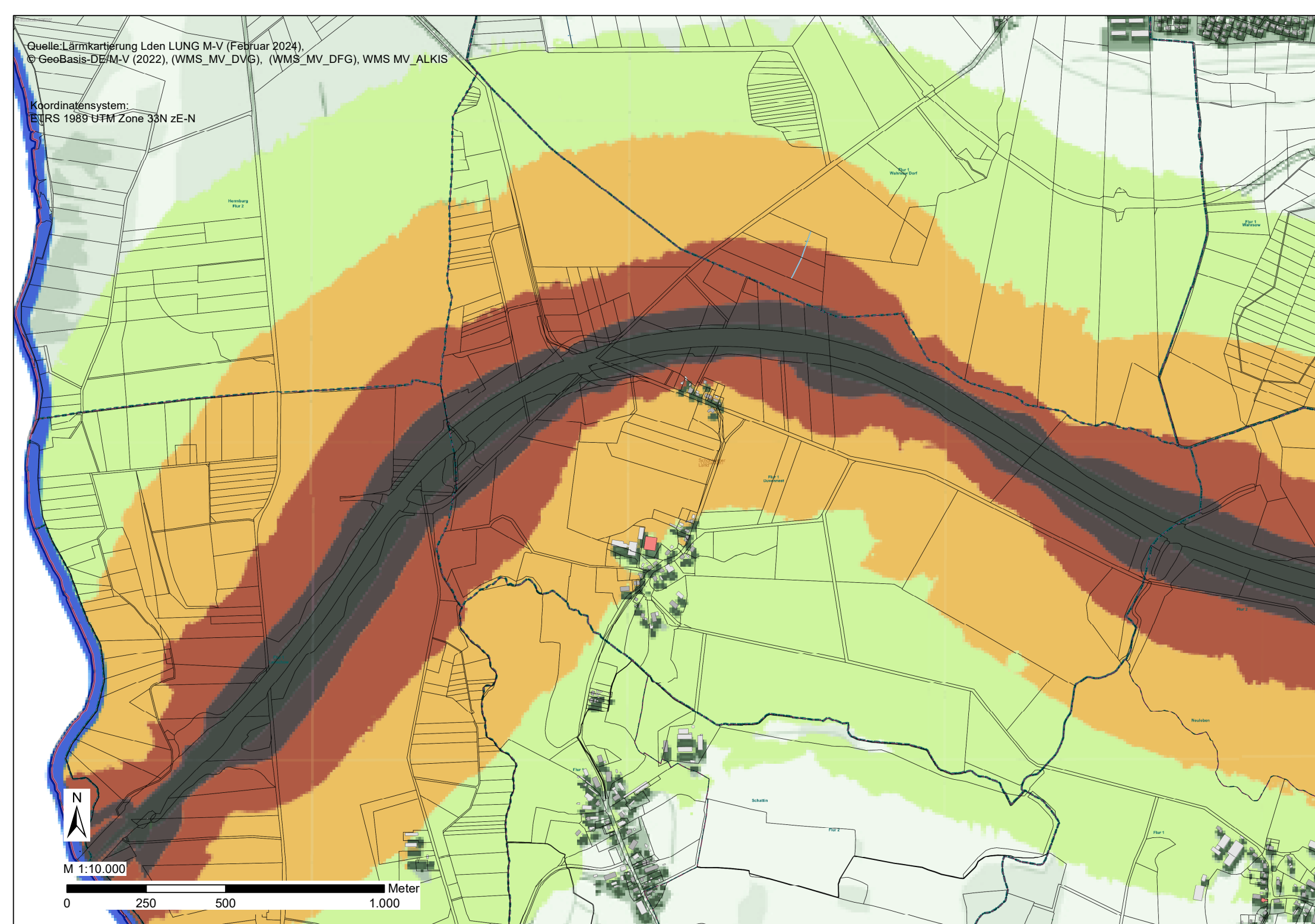
Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N



M 1:10.000

0 250 500 1.000 Meter



Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

N

M 1:10.000

0 250 500 1.000 Meter

Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS_MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

Flur 1 Wahren Dorf

Flur 1 Wahren

Flur 1 Wahren

Schulzinger Land

Neudorf

Flur 1 Bechelsdorf

Flur 2 Schulin

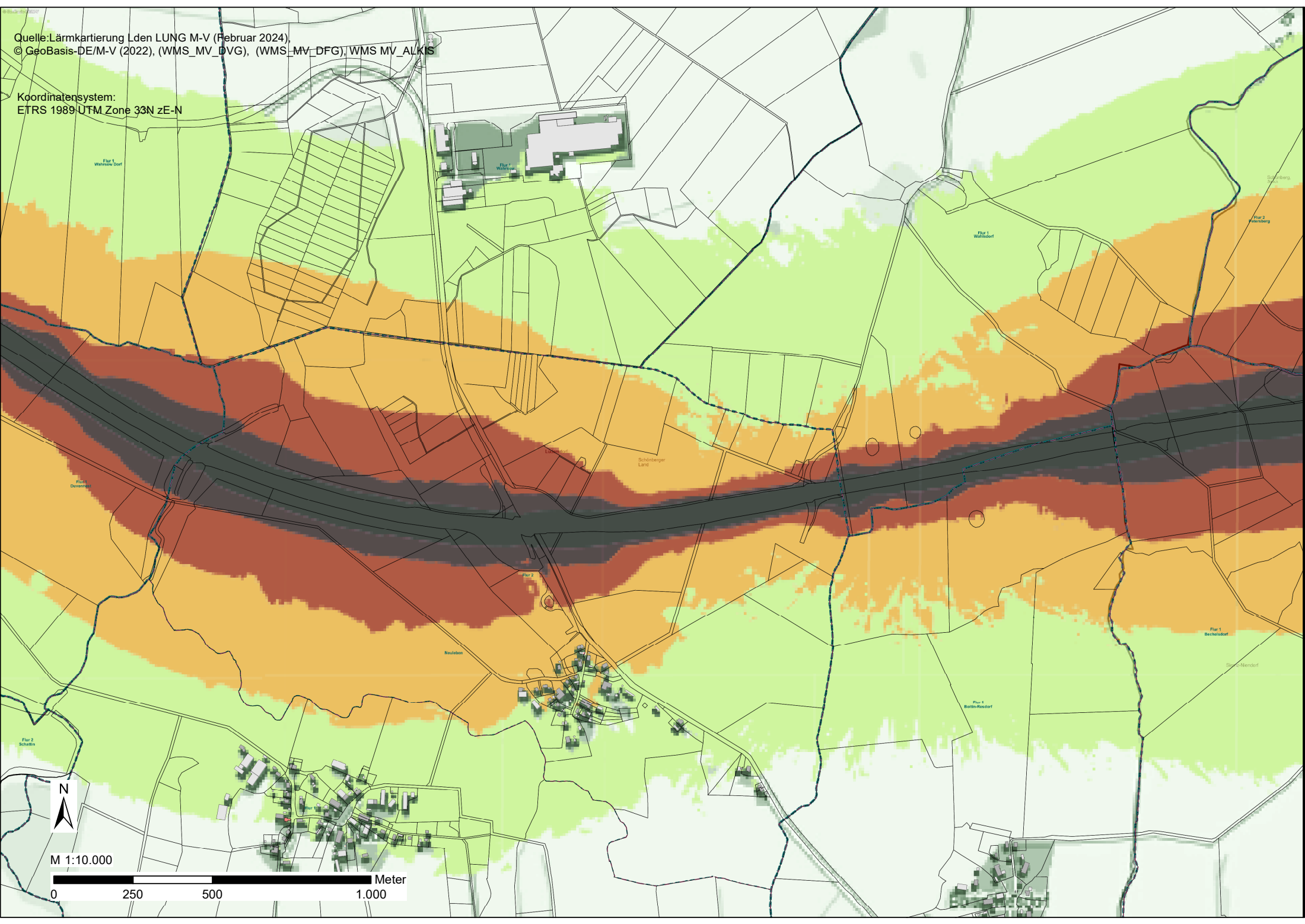
Flur 1 Bechelsdorf

Flur 2 Schulin

N

M 1:10.000

0 250 500 1.000 Meter



Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS_MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

Flur 1 Wahren Dorf

Flur 1 Wahren

Flur 1 Wahren

Flur 2 Schellin

Schulzinger Land

Neudorf

Flur 1 Bechelsdorf

Flur 1 Bechelsdorf

Flur 2 Schellin

N

M 1:10.000

0 250 500 1.000 Meter

Quelle: Lärmkartierung Lden LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS_MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

Flur 1 Wahren Dorf

Flur 1 Wahren

Flur 1 Wahren

Flur 2 Schellin

Schulzinger Land

Neudorf

Flur 1 Bechelsdorf

Flur 1 Bechelsdorf

Flur 2 Schellin

N

M 1:10.000

0 250 500 1.000 Meter

Anlage 8:

Legende

Pegelbereich Lden

-  ab 50 bis 55 dB(A)
-  ab 55 bis 59 dB(A)
-  ab 60 bis 64 dB(A)
-  ab 65 bis 69 dB(A)
-  ab 70 bis 74 dB(A)
-  ab 75 dB(A)

 Amtsgrenze

 Gebäude

— Gemeindegrenze

-- Gemarkungen

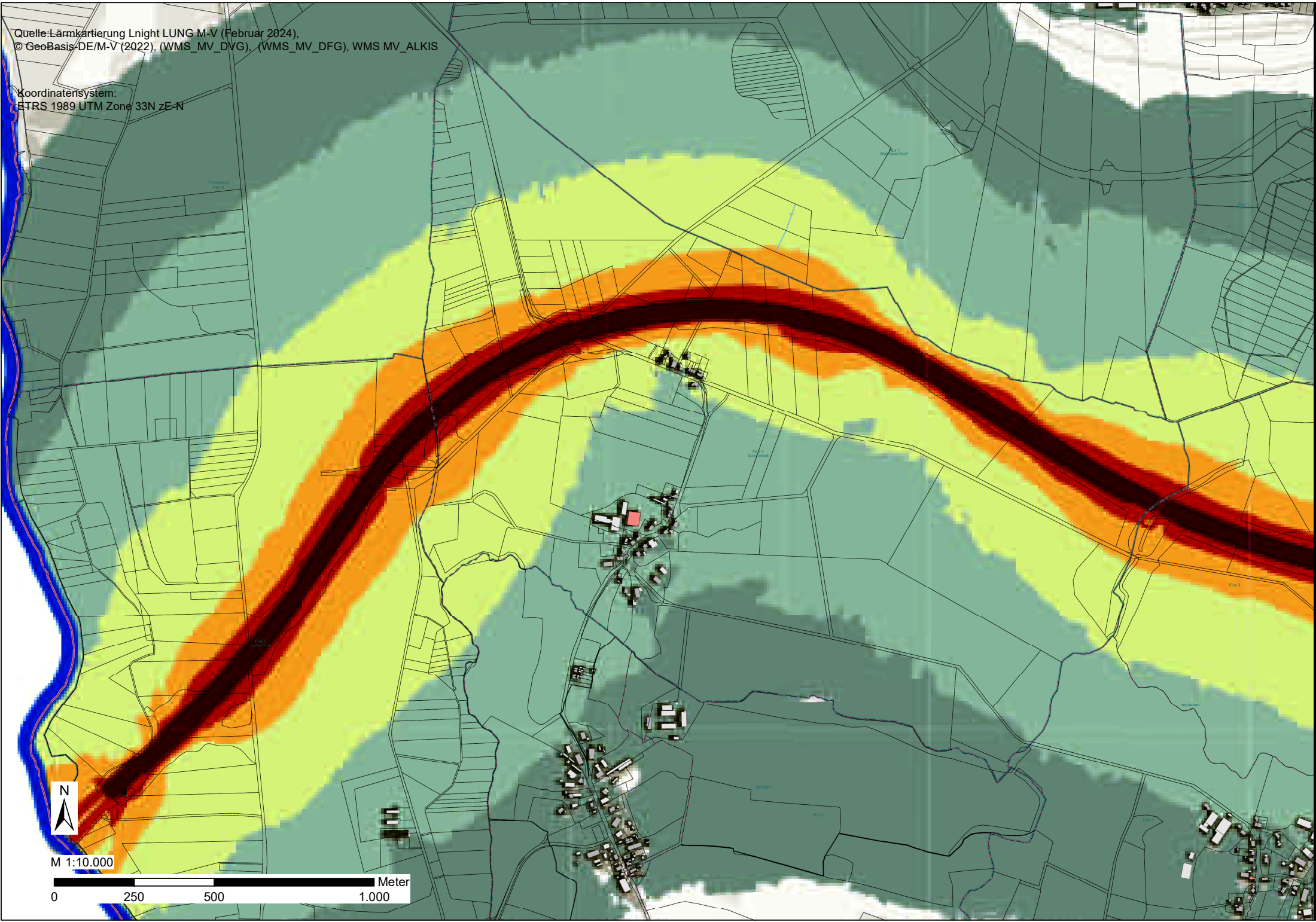
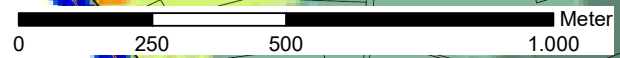
— Flurstücke

Quelle: Lärmkartierung Lnight LUNG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N



M 1:10.000



Quelle: Lärmkartierung Lützen LUG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS_MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

M 1:10.000

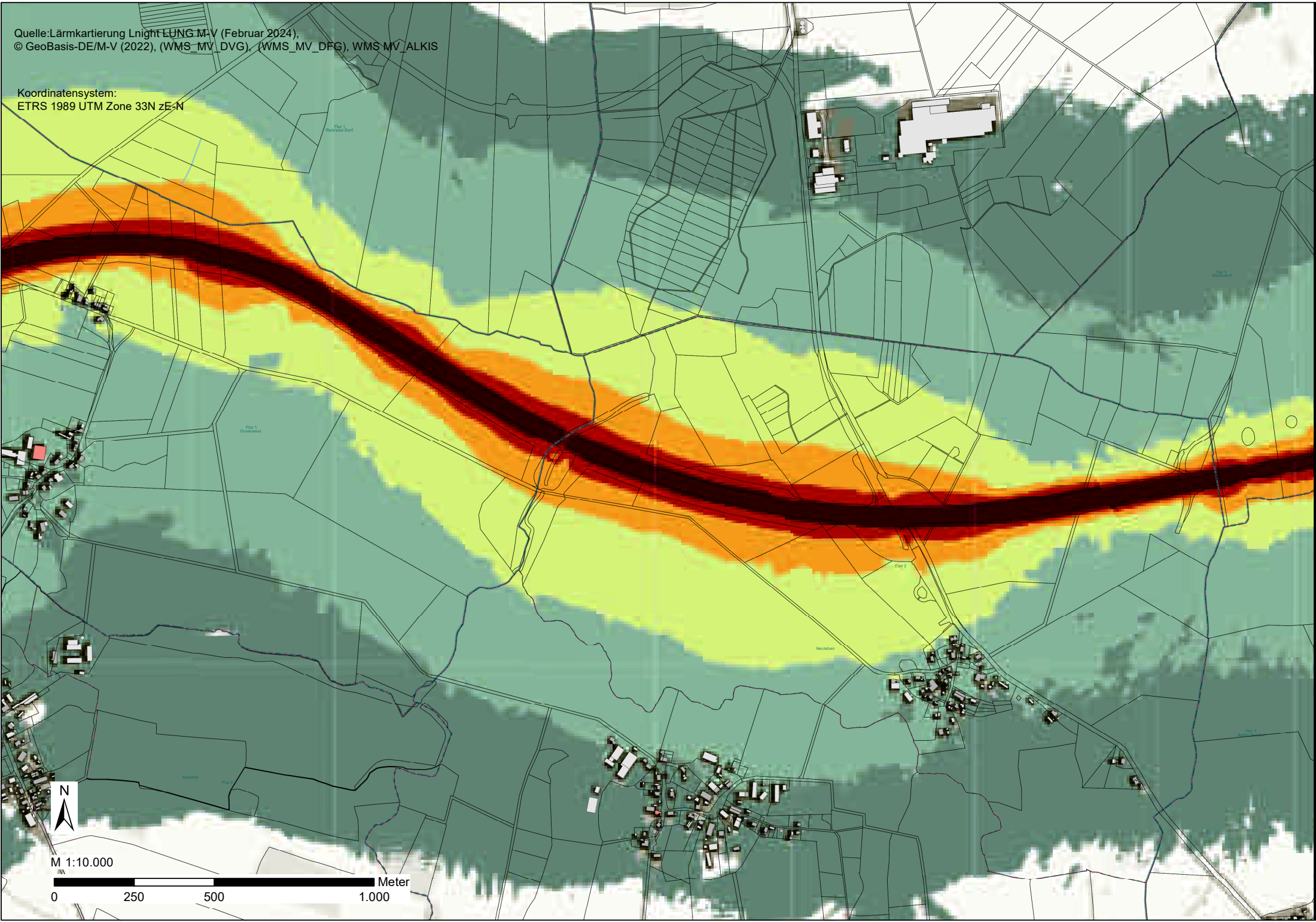
0 250 500 1.000 Meter

Quelle: Lärmkartierung Lützen LUG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS_MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

M 1:10.000

0 250 500 1.000 Meter



Quelle: Lärmkartierung Lützen LUG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS_MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

M 1:10.000

0 250 500 1.000 Meter

Quelle: Lärmkartierung Lärm LUG M-V (Februar 2024),
© GeoBasis-DE/M-V (2022), (WMS_MV_DVG), (WMS_MV_DFG), WMS_MV_ALKIS

Koordinatensystem:
ETRS 1989 UTM Zone 33N zE-N

M 1:10.000

0 250 500 1.000 Meter

Anlage 9:

Legende

Pegelbereich L_{night}

-  ab 45 bis 49 dB(A)
-  ab 50 bis 54 dB(A)
-  ab 55 bis 59 dB(A)
-  ab 60 bis 64 dB(A)
-  ab 65 bis 69 dB(A)
-  ab 70 dB(A)

 Amtsgrenze

 Gebäude

 Gemeindegrenze

 Gemarkungen

 Flurstücke

LÄRMAKTIONSPLAN
der Gemeinde Lüdersdorf
Amt Schönberger Land
Landkreis Nordwestmecklenburg
Februar 2016



Gemeinde Lüdersdorf

Vertreten durch:
Amt Schönberger Land
Am Markt 15
23923 Schönberg

Bearbeitet durch:
Planungsbüro Mahnel
Rudolf-Breitscheid-Straße 11
23936 Grevesmühlen

Schalltechnische Stellungnahme:
Ingenieurbüro für Schallschutz
Dipl.-Ing. Volker Ziegler
Grambecker Weg 146
23879 Mölln

INHALTSVERZEICHNIS	SEITE
1. Veranlassung	3
2. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen	6
3. Zuständige Behörde	8
4. Verweis auf den Ort der Veröffentlichung	8
5. Rechtlicher Hintergrund	8
6. Derzeitige Belastungswerte, Übersichtskarte der zu untersuchenden Straßen und Emissionswerte der L02 in Herrnburg	9
7. Schalltechnische Stellungnahme Nr. 15-12-03 zur Lärmminde- rungsplanung	16
8. Analyse vorhandener und überörtlicher	26
8.1 Flächennutzungsplan	26
8.2 Vorhandene Bebauungspläne	26
9. Beschreibung der betroffenen Belastungsschwerpunkte	28
10. Maßnahmenplanung	28
10.1 Diskussion und Erörterung	28
10.2 Die Maßnahmen im Einzelnen bzw. Entscheidungen zu den geprüften Maßnahmen	33
10.3 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärmminde- rung	34
10.4 Langfristige Strategien der Lärmminde- rung	34
10.5 Geplante Bestimmungen über die Durchführung (Qualitätssicherung)	35
10.6 Erweiterte Auswirkungen	35
11. Finanzielle Informationen	35
12. Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit	35

1. Veranlassung

Aufgrund der EG-Umgebungslärmrichtlinie von 2002/49/EG ist die Gemeinde Lüdersdorf verpflichtet, für das Gemeindegebiet einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Im Jahr 2012 wurde die Stufe II der *EG – Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG* in Mecklenburg-Vorpommern federführend durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) umgesetzt. Für die Planungsregion Westmecklenburg / Amt Schönberger Land, in der sich die Gemeinde Lüdersdorf befindet, liegt ein Einzelbericht vom Juni 2012 vor mit Lärmkarten, Betroffenheitsanalysen sowie Angaben zu Aktionsplänen und Lärmschutzprogrammen.

Dieser Lärmaktionsplan wird auf die Hauptlärmquellen Straße abgestellt. Zusätzlich sind als Lärmquellen für das Gemeindegebiet Schienenverkehrslärm, Auswirkungen von Gewerbe und Industrie sowie der Fluglärm beachtlich. Veranlasst ist die Gemeinde, wenn für einzelne Lärmquellen bestimmte Immissionswerte bzw. Belegungszahlen überschritten sind.

Die Überprüfung dieser Kriterien erfolgt durch die Aufstellung von Lärmkarten gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie (ULRL). Die Lärmkarten wurden in M-V vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) aufgestellt und den Städten und Gemeinden zur Aufstellung der Lärmaktionspläne zur Verfügung gestellt.

Für die Gemeinde Lüdersdorf ist der Ort Herrnburg betroffen und für diese Stufe der Lärmaktionsplanung (LAP) ist als Hauptlärmquelle die Landesstraße L02 in Herrnburg betroffen. Der Untersuchungsbereich ist in der beigefügten Karte von der Landesgrenze im Westen bis in den Ortseingangsbereich von Lüdersdorf im Osten auf dem Luftbild dargestellt.

Durch das LUNG wurden allgemeine Hinweise zur Aufstellung der Pläne, zur Terminstellung und zum Verfahren der Bearbeitung gegeben. Hierbei war generell die zentrale Terminstellung zur Meldung an die EG zu beachten. Die Planung ist mit dem Votum der Gemeindevertretung der Gemeinde Lüdersdorf zu versehen.

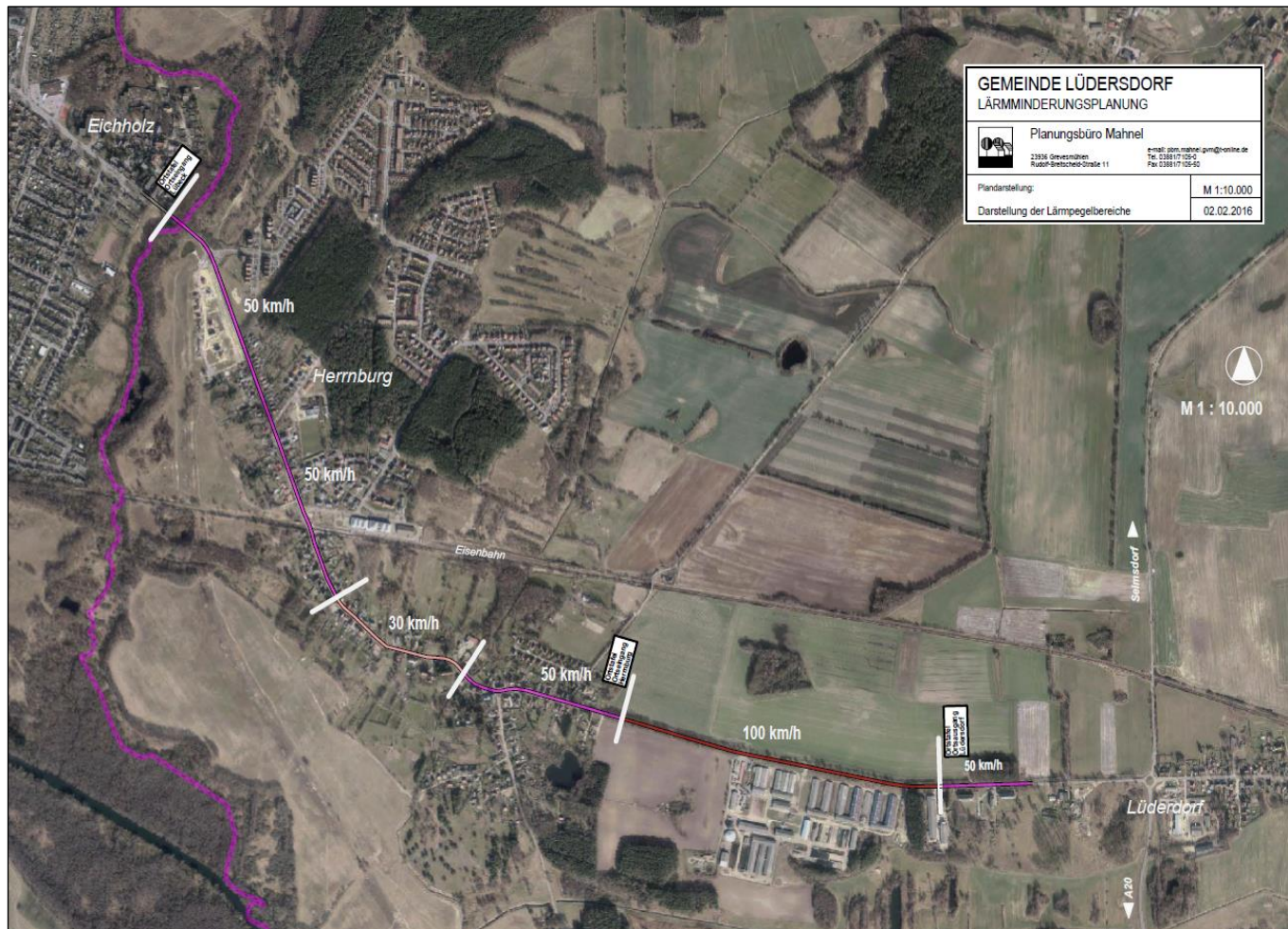


Abbildung 1: Markierung des Untersuchungsbereiches auf dem Luftbild mit Abschnitten der jeweiligen Geschwindigkeiten

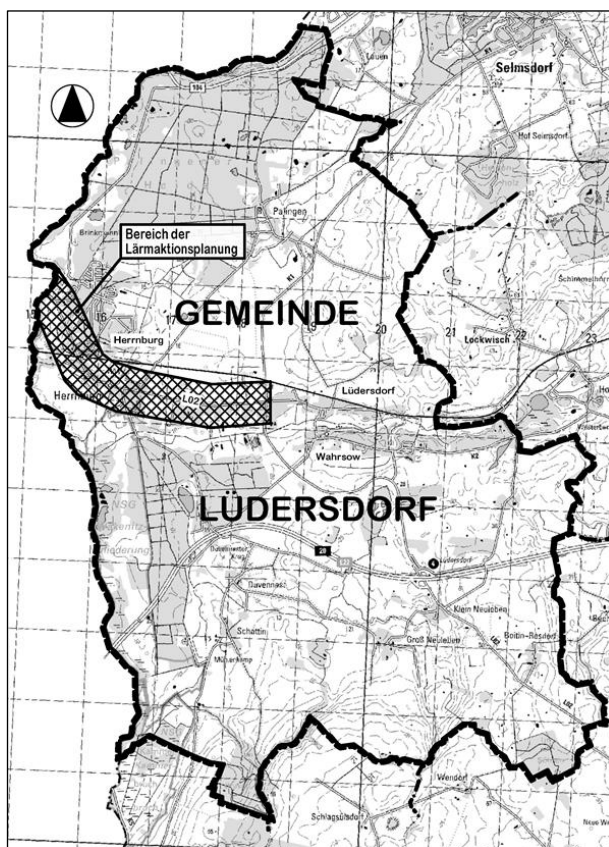


Abbildung 2: Übersichtsplan mit Darstellung des Untersuchungsbereiches



Abbildung 3: Luftbild für den Untersuchungsbereich

2. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Das Amt Schönberger Land reicht vom Ostufer der Flüsse Wakenitz und Trave mit dem Dassower See an der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein bis zu den hügeligen Gebieten östlich der Maurine, die südlich von Dassow in die Stepenitz fließt. Der westliche Teil des Klützer Winkels mit einem Steiluferabschnitt der Ostseeküste gehört ebenfalls zum Amtsgebiet. Abgesehen von den Flussauen ist die Gegend leicht hügelig. Die höchste natürliche Erhebung im Amtsbereich wird auf dem Blockholzberg zwischen Selmsdorf und Schönberg mit 84 m ü. NHN erreicht.

Das Amtsgebiet ist landwirtschaftlich geprägt. In unmittelbarer Nähe zur Hansestadt Lübeck sind auch Industrie- und Gewerbegebiete entwickelt worden, welche Unternehmen des Dienstleistungssektors und der Industrie dienen. Die Natur hat in diesem Bereich ein hohes Maß an Vielfalt bewahrt. Die Gebiete um den Dassower See, Teile der Flussufer von Wakenitz, Trave, Stepenitz und Maurine sowie der Küstenabschnitt östlich des Priwalls stehen unter Naturschutz.

Die zum Amt Schönberger Land gehörende Gemeinde Lüdersdorf liegt im äußersten Westen des Amtsgebiets. Sie befindet sich zwischen der Hansestadt Lübeck und der Nachbarstadt Schönberg und wird von der Landesstraße L02 durchzogen. Durch den Süden der Gemeinde Lüdersdorf verläuft die Bundesautobahn A20. Auf jener etwa 20 km langen Strecke befindet sich die Autobahnabfahrt Lüdersdorf. Im äußersten Norden der Gemeinde zieht sich die Bundesstraße B104 durch das Waldgebiet Palingen Heide. Hier verbindet die Bundesstraße die Nachbargemeinde Selmsdorf mit der Hansestadt Lübeck.

Das Gemeindegebiet Lüdersdorf hat eine Fläche von 54,24 km². Die Einwohnerzahl beträgt 5.278 (31.12.2014). Hiermit ist Lüdersdorf die einwohnerreichste Gemeinde des Amts Schönberger Land, welches eine Gesamtfläche von 260,88 km² und eine Einwohnerzahl von 18.055 (31.12.2014) besitzt.

Herrnburg besitzt im Ortskern einen Bahnhof auf der Zugstrecke Lübeck – Bad Kleinen. Des Weiteren ist Herrnburg in den Öffentlichen Personennahverkehr Lübecks mit eingebunden. Die L02 verläuft als Hauptverkehrsader über eine Strecke von 3,15 km durch Herrnburg. In den Hauptverkehrszeiten ist hier ein großes Verkehrsaufkommen zu beobachten. Auch wenn die L02 in Herrnburg nicht das Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Kfz/a überschreitet (Quelle: Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG-Stufe II (2012), wurden Lärmkarten erstellt. Grund dafür ist, dass die Gemeinde Lüdersdorf zum Ballungsraum (Agglomeration) Lübeck mit seinen knapp 290.000 Einwohnern zählt. Die Lärmkarten wurden im Juni 2012 vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern erstellt.

Aufgrund der Entfernung von 2,4 km zur A20 und der Entfernung von über 4 km zur B104 stellen die A20 und die B104 als wichtige Verkehrsadern keine größeren Lärmquellen für die Ortschaft Herrnburg dar. Die größte Lärmquelle ist die L02, die sich durch den Ort Herrnburg schlängelt.

Im Bericht der Lärmkartierung des LUNG werden folgende Erkenntnisse zu Auswirkungen für das Amt Schönberger Land dargestellt.

Im Amtsgebiet Schönberger Land befindet sich ein 11,9 km² großes Areal mit 249 Wohnungen, welches die L_{DEN}-Werte von 55 dB(A) überschreitet und ein 2,8 km² großes Areal mit 29 Wohnungen, wo die L_{DEN}-Werte > 65 dB(A) betragen. Das dritte Gebiet mit über 75 dB(A) und einer Fläche von 0,62 km² enthält keine Wohnungen. Im Einwirkungsbereich der zu untersuchenden Straßen mit über 55 dB(A) sind 674 Personen und im Gebiet mit über 45 dB(A) 949 Personen wohnhaft.

Die Anzahl der Betroffenen mit Überschreitungen der Auslösewerte von 65 dB (A) für den L_{DEN} beträgt 69 Einwohner und von 55 dB (A) für den L_{NIGHT} beträgt 84 Einwohner.

Die Betroffenen befinden sich an der A20 im Duvenester Krug und Zehmen, an der B104 in der Ortslage Selmsdorf und an der L02 in Herrnburg.

Die Gemeinde Lüdersdorf beschäftigt sich mit dem Einwirkungsbereich an der L02 von der Landesgrenze bei Lüdersdorf. Im Bereich der A20 liegt die Verantwortung beim Straßenbauamt.

Als Lärmschutzmaßnahmen an der A20 kommen neben dem Einbau von Schallschutzfenstern insbesondere der Einbau eines lärmarmen Straßenbelages und Lärmschutzwände/ -wälle in Frage.

Die Machbarkeit und Wirkung folgender vom LUNG vorgeschlagener Maßnahmen sind maßgeblich zu prüfen:

Pos.	Maßnahme
1	Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auf 30 km/h
2	Lkw-Fahrverbot in der Nacht
3	Verbesserung und Verstetigung des Verkehrsflusses, Steuerung der LSA dahingehend, dass eine konstante Geschwindigkeit der durchfahrenden Kraftfahrzeuge erlangt wird
4	Aufstellen von Hinweisschildern (z. B. dyn. Geschwindigkeitsanzeigetafeln)
5	Fensterprogramme/Passiver Lärmschutz

Tabelle 1: vorgeschlagene Maßnahmen vom LUNG

Um eine Verbesserung der Verkehrsqualität und eine Steigerung der Wohnqualität entlang der L02 zu erreichen, wurde überprüft, welche Maßnahme kurzfristig umsetzbar und erfolgversprechend ist und eine Prioritätenliste abgeleitet.

Priorität	Maßnahme	Wirkung	Umsetzung
1	Aufstellen von dynamischen Hinweisschildern	gut	kurzfristig
2	Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auf 30 km/h	sehr gut	SBA
3	Lkw-Fahrverbot in der Nacht	sehr gut	SBA, kaum umsetzbar
4	Fensterprogramme/Passiver Lärmschutz	sehr gut	mittelfristig
5	Verbesserung und Verstetigung des Verkehrsflusses	sehr gut	- („Bahnquerung“, im Ort sind kaum Lichtsignalanlagen vorhanden)

Tabelle 2: Wirkung und Umsetzung der Maßnahmen

3. Zuständige Behörde

Amt Schönberger Land, Am Markt 15, 23923 Schönberg,
 Telefon: 03 88 28/ 330-0
 Fax: 03 88 28/ 330-175
 Homepage: www.schönberger-land.de

Die fachliche Bearbeitung und Moderation erfolgte durch das Planungsbüro Mahnel, Rudolf-Breitscheid-Str. 11, 23936 Grevesmühlen.
 Für die schallschutztechnische Beratung wurde das Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler, Grambecker Weg 146, 23879 Mölln in die Bearbeitung einbezogen.
 Gesonderte verkehrstechnische Untersuchungen sind nicht erfolgt.
 Das Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler hat die schalltechnische Stellungnahme Nr. 15-12-3 zur Lärminderungsplanung im OT Herrnburg der Gemeinde Lüdersdorf mit Datum vom 09.12.2015 erstellt.

4. Verweis auf den Ort der Veröffentlichung

Informationen zum Lärmaktionsplan werden nach Vorliegen der endgültigen Fassung im Amt Schönberger Land vorliegen. Die Bekanntmachung des Lärmaktionsplanes erfolgt gemäß Hauptsatzung der Gemeinde Lüdersdorf. Die Einsichtnahme in die Unterlagen wird im Amt Schönberger Land ermöglicht.

5. Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt aufgrund der EG-Richtlinie 2002/49EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG)

6. Derzeitige Belastungswerte, Übersichtskarte der zu untersuchenden Straßen und Emissionswerte der L02 in Herrnburg

Die Eingangsdaten für die Beurteilung der Auswirkungen von der Landesstraße L02 werden der strategischen Lärmkarte für das Amt Schönberger Land, herausgegeben durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie MV, Goldberger Straße 12, 18273 Güstrow, Stand Juni 2012, erstellt durch TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co.KG, Geschäftsstelle Rostock, Trelleborger Straße 15, 18107 Rostock, entnommen.

Die Gemeinde Lüdersdorf hat die Eingangsdaten überprüft.

Grundlage für die Gemeinde Lüdersdorf war dabei insbesondere auch, eine Verkehrszählung, die die Gemeinde Lüdersdorf selbst im Jahr 2008 unter Berücksichtigung von Zielsetzungen für die gewerbliche und industrielle Entwicklung in Lüdersdorf gefertigt hatte.

Auch unter Berücksichtigung der ursprünglichen Prognosewerte sind die Daten für die derzeitigen Belastungsschwerpunkte als plausibel darzustellen. Die Gemeinde hat bis auf die Korrektur in Lüdersdorf Ausbau die Werte gemäß Vorgabe der strategischen Lärmkarte des Amtes Schönberger Land für die Gemeinde Lüdersdorf verwendet.

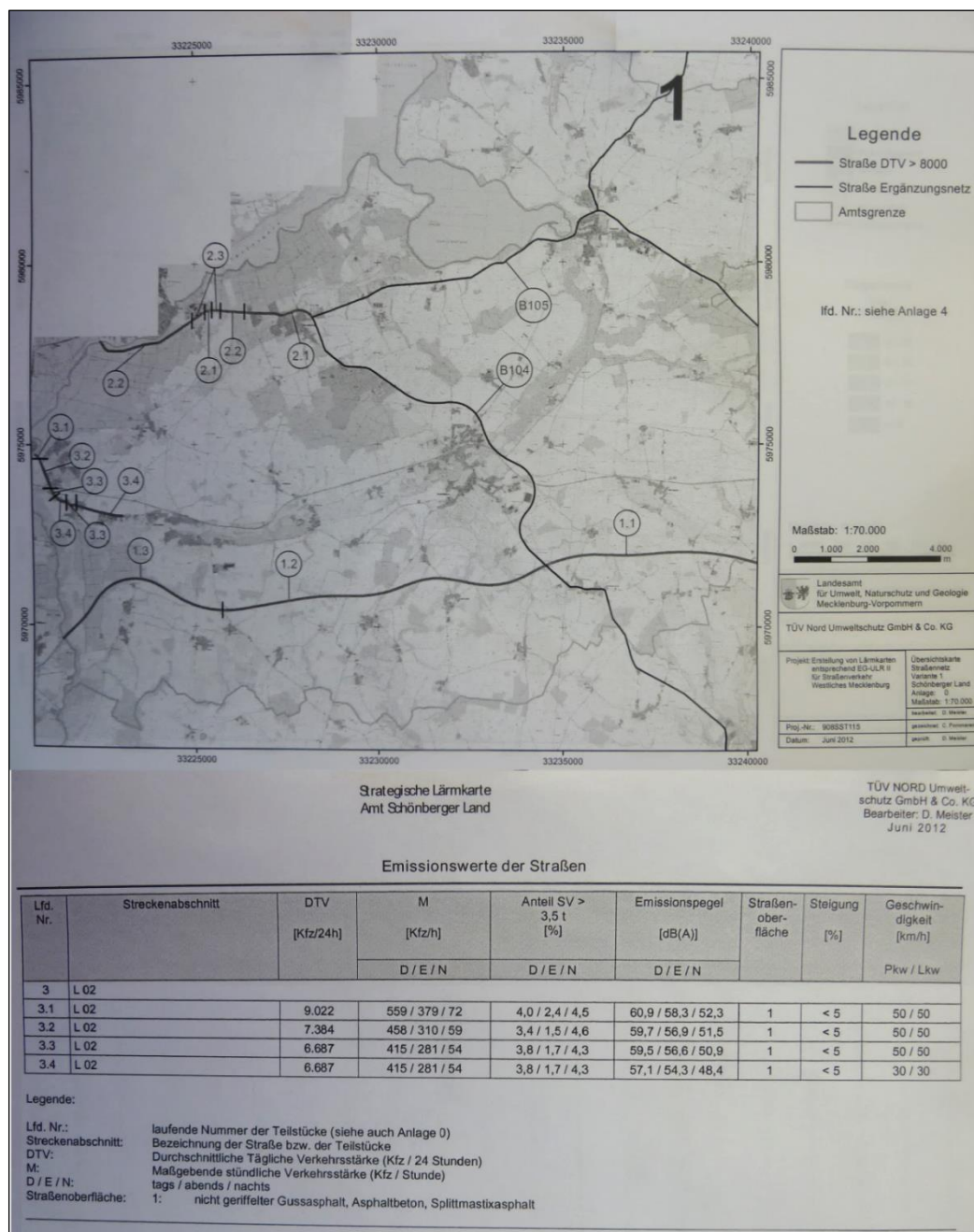


Abbildung 4: Strategische Lärmkarte Amt Schönberger Land

Durch die Übergabe der Lärmkarten für das Amt Schönberger Land durch das LUNG liegen Rasterlärmkarten und Konfliktpläne vor, die das Gebiet mit erhöhter Lärmbelastung ausweisen. Hieraus ergibt sich das Untersuchungsgebiet für den Lärmaktionsplan. Die Gemeinde Lüdersdorf hat sich mit den Eingangsdaten beschäftigt (siehe den vorgenannten Gliederungspunkt).

Die Gemeinde Lüdersdorf hat die Eingangsdaten überprüft. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Bewertung des Abschnittes 3.4 ergibt sich für die Gemeinde eine Änderung.

Die Gemeinde Lüdersdorf hat die Geschwindigkeiten überprüft.

Hierzu wurden die Abschnitte neu gebildet. Auf dem anbaufreien Bereich bzw. gewerblich vorgeprägten Bereich zwischen Herrnburg und Lüdersdorf/Lüdersdorf Ausbau, sind Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h zulässig. Im Ortsteil Lüdersdorf Ausbau sind Geschwindigkeiten von 50 km/h zulässig.

Dies berücksichtigt die Gemeinde Lüdersdorf sowohl bei der Bewertung als auch bei der Übernahme der Erkenntnisse der schalltechnischen Stellungnahme.

Die bauliche Struktur und Nutzung der betroffenen Gebiete wird als Indikator der Schutzwürdigkeit gesehen, die subjektive Lärmempfindung der Einwohner bzw. Nutzer als Indikator für die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die Indikation ergibt sich aus der persönlichen Betroffenheit und dem persönlichen Empfinden der Lärmbelastung am Immissionsort. Als Auslösewerte für irreversible Beeinträchtigungen der Nutzer sind in den Lärmkarten und den Empfehlungen von M-V die Werte

$L_{DEN} > 65 \text{ dBA}$

$L_{NIGHT} > 55 \text{ dBA}$

zu betrachten.

Für den Straßenverkehr werden die zulässigen Auslösungswerte für den Umgebungslärm überschritten. Diese Tatsache macht eine Lärmaktionsplanung erforderlich, in der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen der betroffenen Wohnbevölkerung geregelt werden. Dies wird insbesondere in den Abschnitten 3.1 und 3.2 auch in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke ersichtlich.

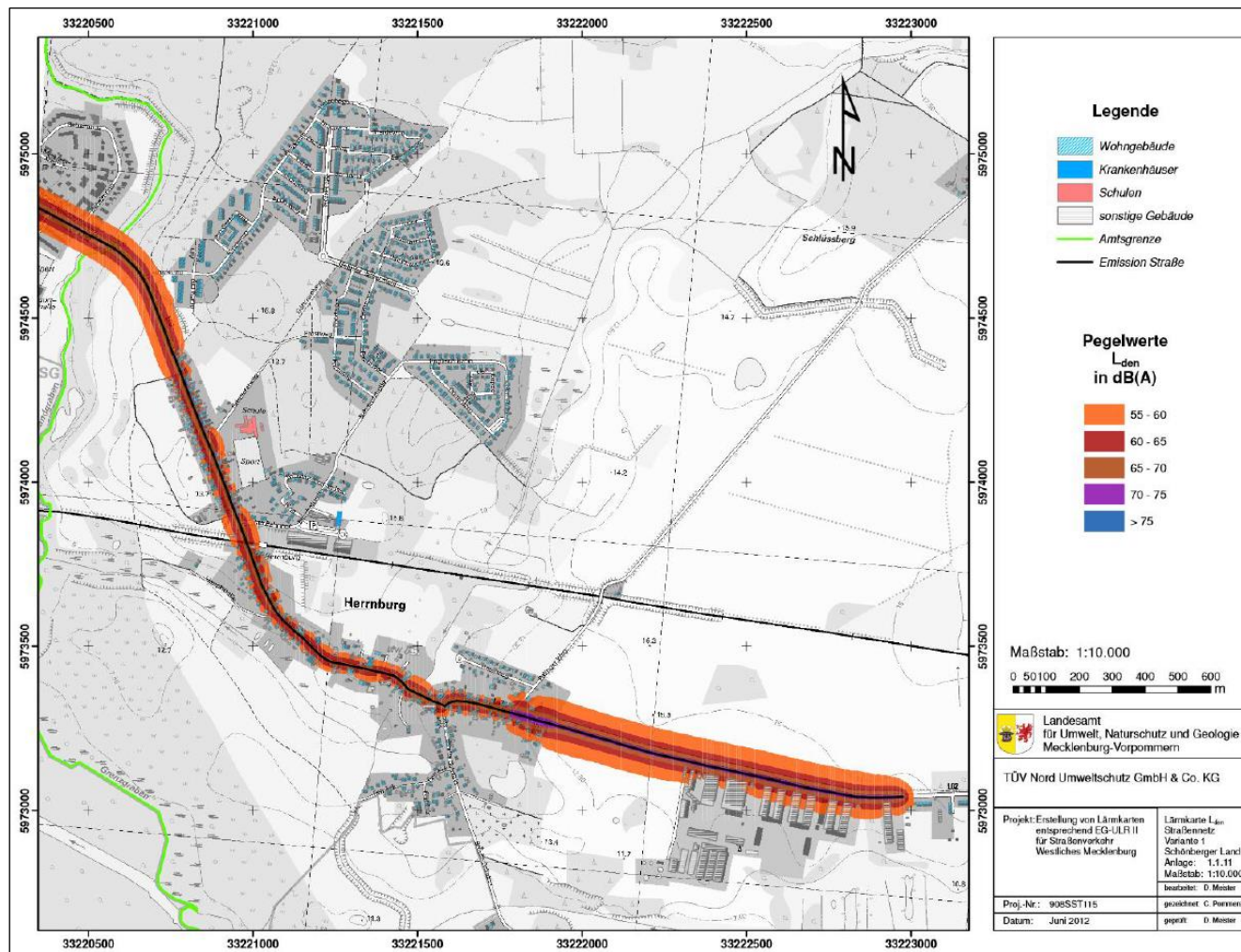


Abbildung 5: Lärmkarte L_{DEN} Straßennetz Variante 1

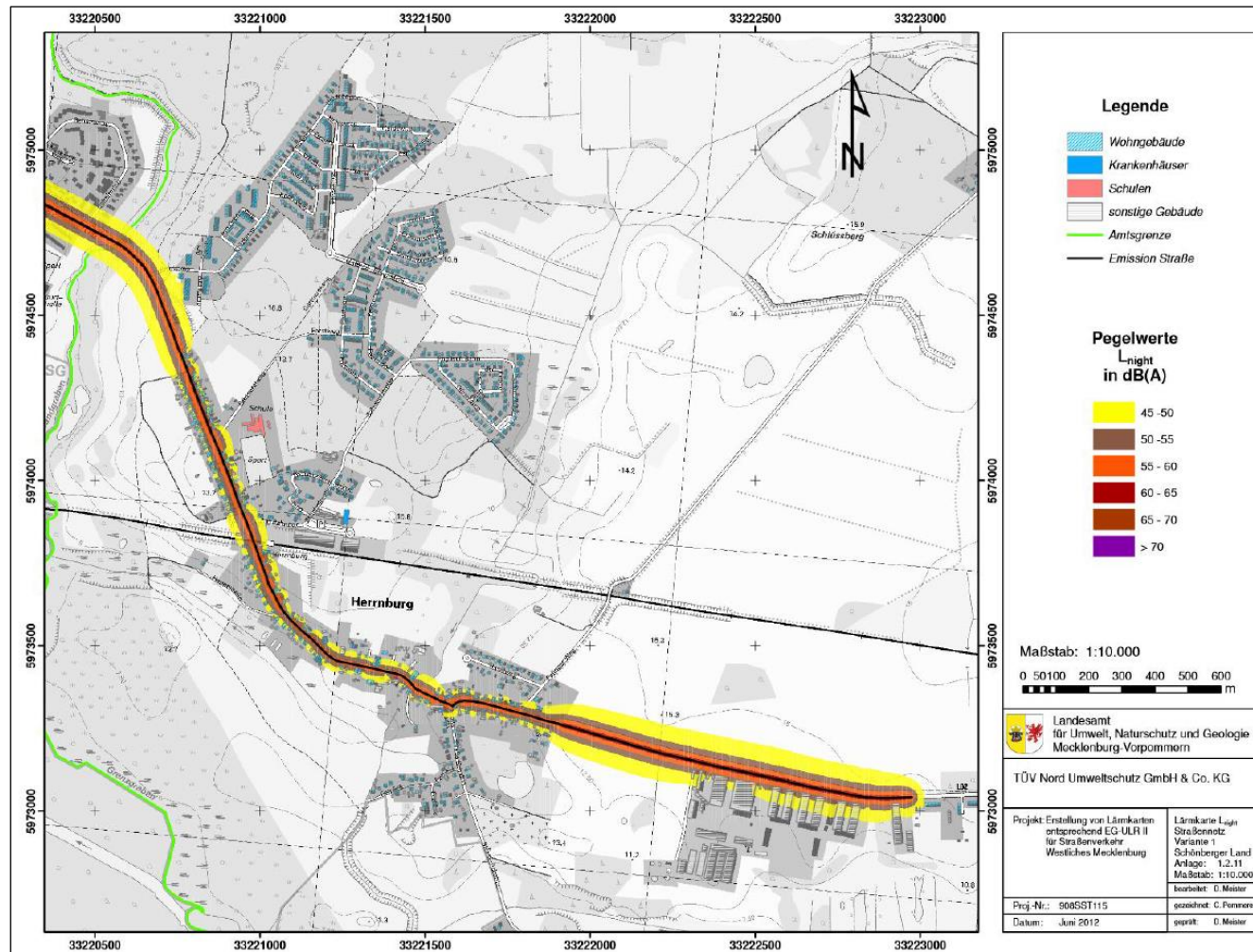


Abbildung 6: Lärmkarte L_{NIGHT} Straßennetz Variante 1

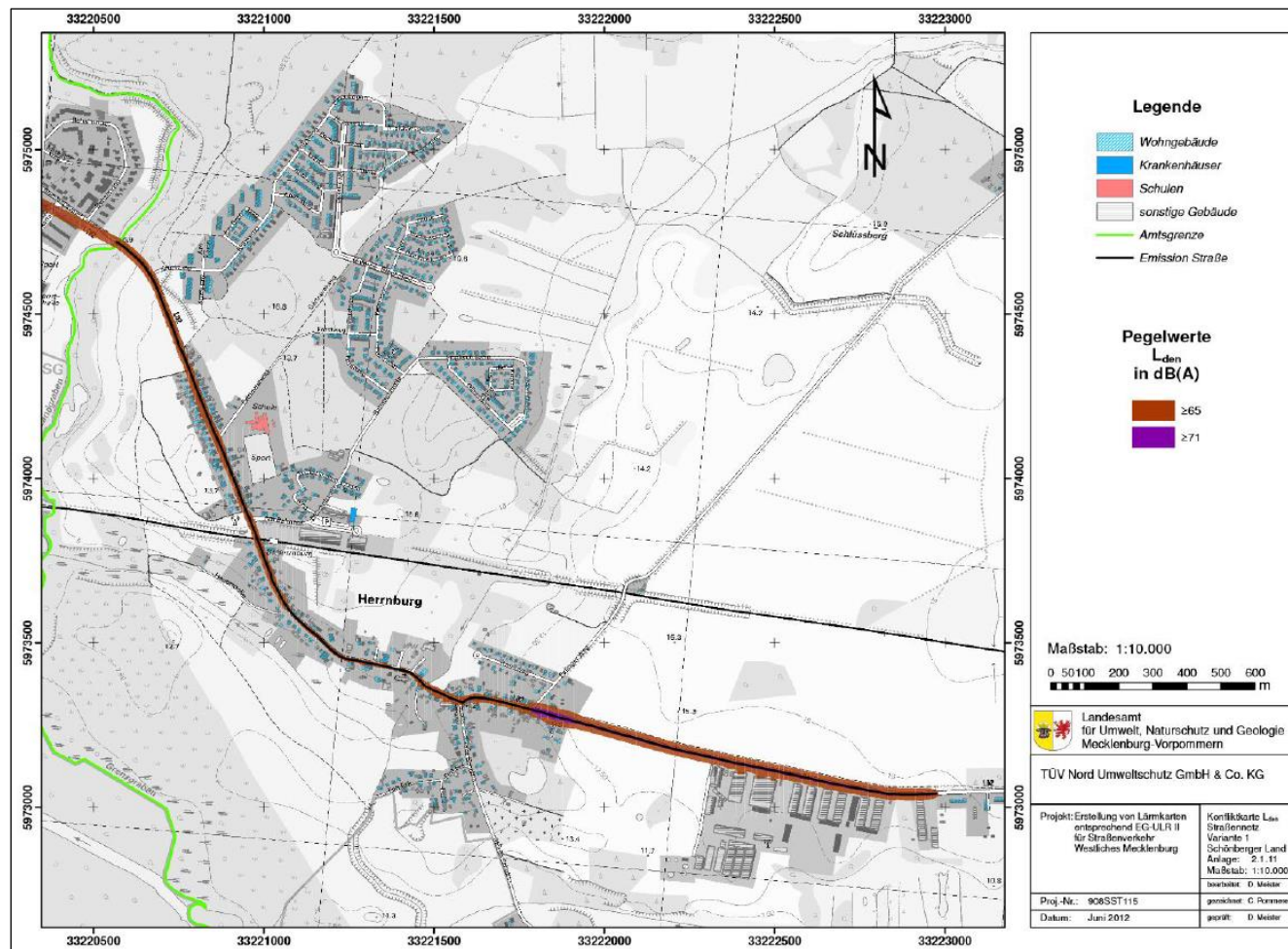


Abbildung 7: Konfliktkarte L_{DEN} Straßennetz Variante 1

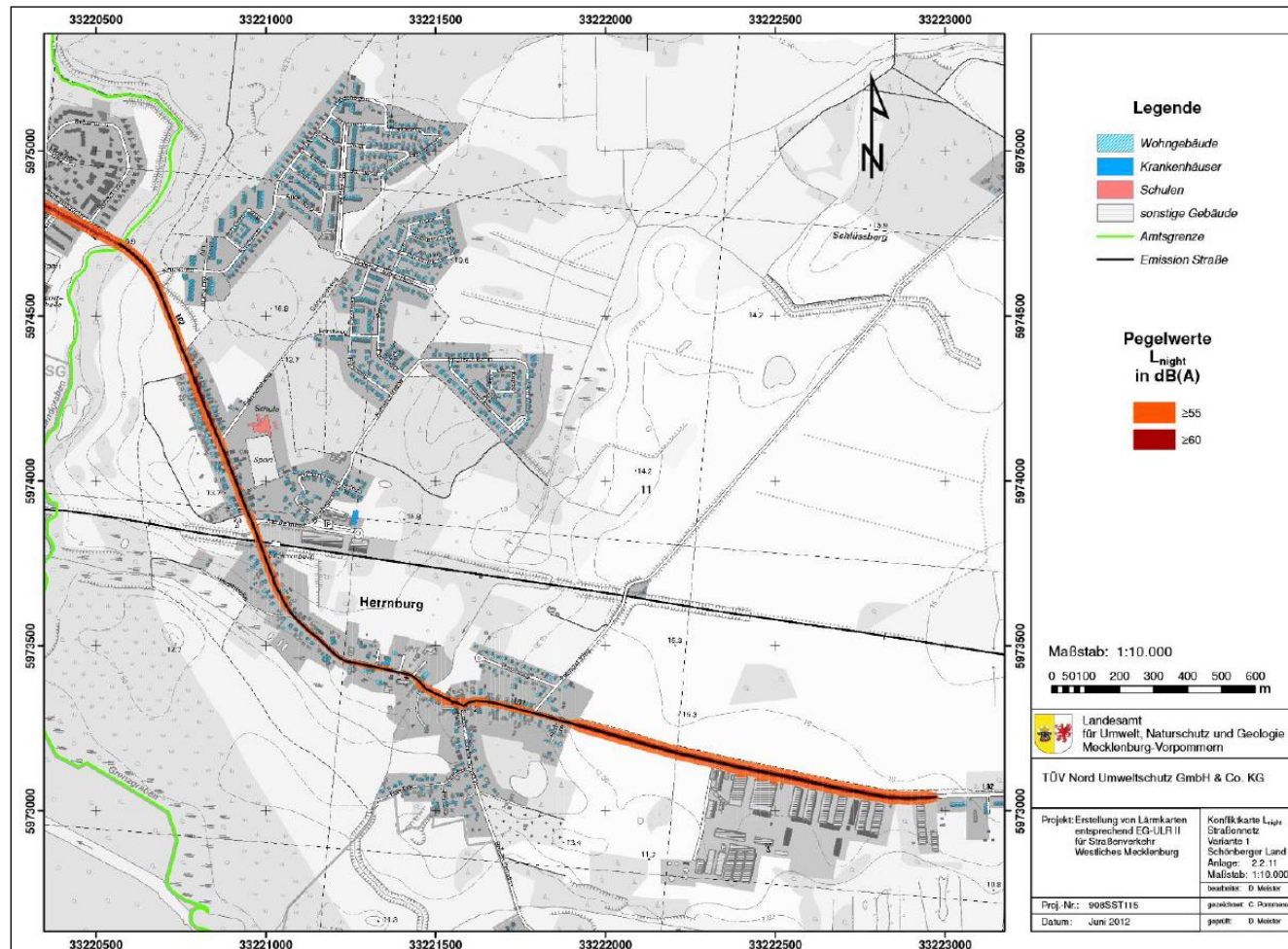


Abbildung 8: Konfliktkarte L_{NIGHT} Straßennetz Variante 1

7. Schalltechnische Stellungnahme Nr. 15-12-03 zur Lärminderungsplanung

Die Ausführungen zur schalltechnischen Stellungnahme, erstellt durch das Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler werden im nachfolgenden übernommen:

„Im Jahr 2012 wurde die Stufe II der EG – Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Mecklenburg-Vorpommern federführend durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) umgesetzt. Für die Planungsregion Westmecklenburg / Amt Schönberger Land, in der sich die Gemeinde Lüdersdorf befindet, liegt ein Einzelbericht vom Mai 2012 mit Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen vor.

Die Straßenlärmrechnungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie erfolgen nicht nach dem in Deutschland für Bauleitplanungen und Straßenbauvorhaben gültigen Regelwerk der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS-90) mit den Beurteilungspegeln für den Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und die Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) als Ergebniswerte, sondern nach den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). Nach VBUS sind die Mittelungspegel getrennt für den Tag (06:00 – 18:00 Uhr), den Abend (18:00 – 22:00 Uhr) und die Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) zu berechnen. Anschließend werden diese Werte zum Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} sowie zum Nacht-Lärmindex L_{NIGHT} zusammengefasst. Weiterhin gibt es Abweichungen zur RLS-90 dahingehend, dass die Tonnagegrenze für LKW bei 3,5 t und nicht bei 2,8 t liegt sowie Ampelzuschläge von 1 - 3 dB(A) bis 100 m Abstand zu lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen nicht in Ansatz zu bringen sind.

Den Straßenverkehrslärmrechnungen im Einzelbericht für die Planungsregion Westmecklenburg / Amt Schönberger Land erfolgten gemäß den dortigen Ausführungen mit den Verkehrsdaten aus der Verkehrsmengenkarte 2010 (Herausgeber Landesamt für Straßenbau und Verkehr MV). Sofern vorhanden, wurden außerdem in Innenstadt- bzw. Innerortsbereichen Ergebnisse von eigenen Erhebungen der Ämter/amtsfreien Kommunen sowie des LUNG MV verwendet. Für die durch Herrnburg führende L02 wurden die auf der folgenden Abbildung angegebenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV), LKW-Anteile (p) und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (v_{zul}) zugrunde gelegt.

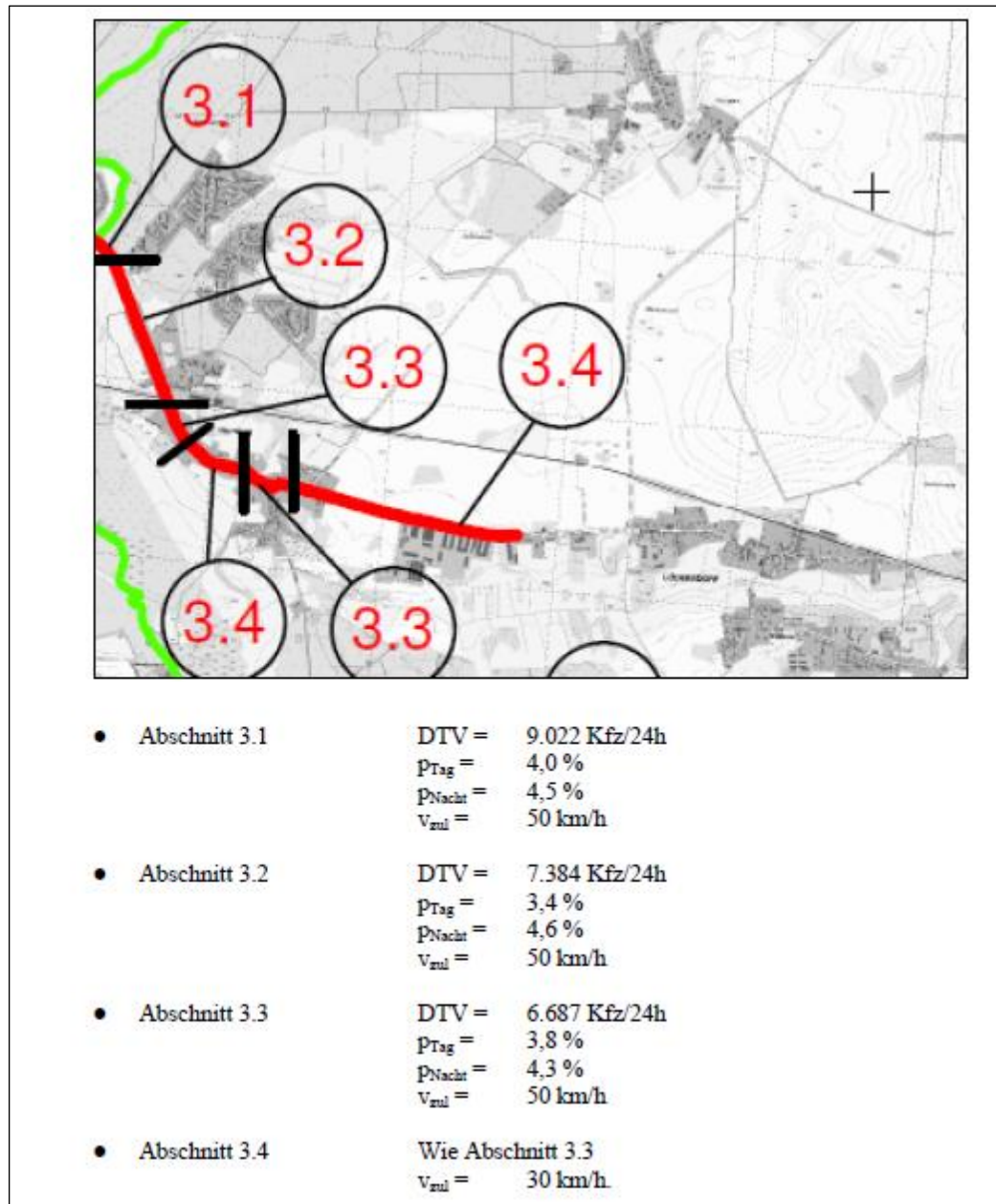


Abbildung 9: schematische Darstellung mit Markierung des Untersuchungsbereiches gemäß Unterlage des LUNG

Bezogen auf das nationale Berechnungsverfahren der RLS-90 ergeben sich mit diesen Verkehrsdaten¹⁾ und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie freier Schallausbreitung ohne Abschirmungen Reflexionen folgende Beurteilungspegel L_r für den Tag (06:00 – 18:00 Uhr) und die Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) in Abhängigkeit der Abstände der Hausfassaden zur Mitte der L02²⁾:

Abstand Mitte L 02	Abschnitt 3.1		Abschnitt 3.2		Abschnitt 3.3		Abschnitt 3.4	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
10 m	67	58	66	58	65	57	63	54
15 m	65	56	64	56	63	55	61	52
20 m	63	55	62	54	62	53	59	51
25 m	62	53	61	53	60	52	58	49
30 m	61	52	59	51	59	51	57	48

- 1) Mit den für Landesstraßen geltenden Umrechnungsfaktoren für die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken.
- 2) Jeweils die aufgerundeten höchsten Werte der Immissionshöhen 2,8 m (EG) und 5,6 m (1. OG).

Tabelle 3: Beurteilungspegel Lr

Die für städtebauliche Planungen geltenden Orientierungswerte des Beiblattes 1 zu DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ betragen 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht für allgemeine Wohngebiete bzw. 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht für Mischgebiete. Die bei Straßenbauvorhaben anzuwendende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält die um 4 dB(A) höheren Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht für allgemeine Wohngebiete bzw. 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht für Mischgebiete. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV finden auch bei Bauleitplanungen als Abwägungsschwellen Anwendung.

Aus den vorliegenden Betroffenheitsanalysen der Stufe II der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und den ergänzend dargestellten Lärmbelastungen auf der Grundlage der nationalen Regelwerke mit Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblattes 1 zu DIN 18005-1 und der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ergeben sich keine unmittelbaren Forderungen gegenüber dem Straßenbaulastträger bzw. Ansprüche seitens der Gemeinde bzw. der betroffenen Anwohner auf Schallschutzmaßnahmen. Diese Erkenntnisse erlauben vielmehr, die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu entwickeln. Dies ist Aufgabe der Kommune im Rahmen ihrer gesetzlich gebotenen Lärmaktionsplanung und im Zusammenwirken mit den anderen für die Umsetzung von Maßnahmen beteiligten Behörden und Institutionen.

Grundsätzlich in Betracht kommende perspektivische Maßnahmen lassen sich wie folgt überschlägig bewerten:

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt von 50 km/h auf 30 km/h (möglichst in Verbindung mit Geschwindigkeitsanzeigetafeln) mit resultierender Verminderung der Lärmbelastungen um 2 – 3 dB(A).
- Verbesserung und Verstetigung des Verkehrsflusses in Verbindung (die davon ausgehenden Lärmentlastungen lassen sich nicht rechnerisch quantifizieren).
- Bau von Lärmschutzwällen/-wänden in Teilbereichen, soweit die Grundstückerschließungen und städtebaulichen Belange dies zulassen (die Pegelminderungen sind abhängig von der Ausdehnung und der Länge der Lärmschutzanlagen)

- Erneuerung des Fahrbahnbelages der L02 durch lärm mindernden Asphalt für Stadtstraßen, mit dem sich nach neueren Erkenntnissen auch im innerörtlichen Bereich mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h Lärmentlastungen bis 5 dB(A) erreichen lassen.
- Auflage eines Programmes für die (Teil-)Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftungseinrichtungen in Abhängigkeit der Lärmbelastungen der vollständig oder teilweise zur L02 orientierten Gebäudeseiten).

Anmerkung 1: Ausgehend von den baurechtlichen Anforderungen an den Schallschutz bei Neubauten gemäß *DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“* ergeben sich für die vollständig der L02 zugewandten Gebäudeseiten überschlägig folgende Einstufungen in Lärmpegelbereiche (LPB) bzw. Zielwerte für das resultierende Schalldämm-Maß der Außenflächen von Aufenthaltsräumen in Wohnungen in Abhängigkeit des Abstandes zur Straßenmitte:

	Abschnitt 3.1	Abschnitt 3.2	Abschnitt 3.3	Abschnitt 3.4
LPB V mit erf. $R'_{w, res} = 45$ dB	< 10 m	-	-	-
LPB IV mit erf. $R'_{w, res} = 40$ dB	10 – 20 m	< 15 m	< 15 m	< 10 m
LPB III mit erf. $R'_{w, res} = 35$ dB	20 – 40 m	15 – 35 m	15 – 35 m	10 – 25 m

Tabelle 4: Einstufung der Lärmpegelbereiche

Anmerkung 2: Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten bzw. 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht in Mischgebieten gemäß *Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (VLärmSchR97)* in Verbindung mit dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2010 als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Diese Auslösewerte beziehen sich auf das Berechnungsverfahren der RLS-90.

Am Tag sind davon Wohnhäuser in Wohngebieten im Abschnitt 3.1 nur dann betroffen, wenn sie einen Abstand von weniger als 10 m zur Mitte der L02 aufweisen sollten. In der Nacht werden die Sanierungsgrenzwerte in Wohngebieten in den Abschnitten 3.1 und 3.2 bei Abständen der Häuser von 10 – 15 m zur Mitte der L02 überschritten. Die Zuständigkeit liegt beim Straßenbaulastträger“.

Im Zusammenhang mit der Prüfung und Erörterung wurden neue Karten zur Lärm minderungsplanung unter Berücksichtigung der realen Auswirkungen nach örtlicher Inaugenscheinnahme erstellt. Danach wird am Ortsausgang aus

Richtung Herrnburg in Richtung Lüdersdorf die Geschwindigkeit von 50 km/h im Wechsel zu 100 km/h dargestellt. Der ursprüngliche dargestellte und in den Lärmkarten des Landes dargestellte Bereich 3.4 beginnt erst im Ortsteil Lüdersdorf Ausbau. Bis dahin und an den landwirtschaftlichen Anlagen, die sich südlich der Landesstraße befinden, wird die Geschwindigkeit mit 100 km/h bewertet. An der Hauptstraße im Ortsteil Lüdersdorf Ausbau werden Geschwindigkeiten von 50 km/h bewertet und der Abschnitt wird gleichermaßen wie der Abschnitt 3.3 bewertet, weil die Geschwindigkeit hier nicht 30 km/h, wie in der Lärmuntersuchung des LUNG dargelegt, sondern 50 km/h im Ortsteilbereich beträgt.

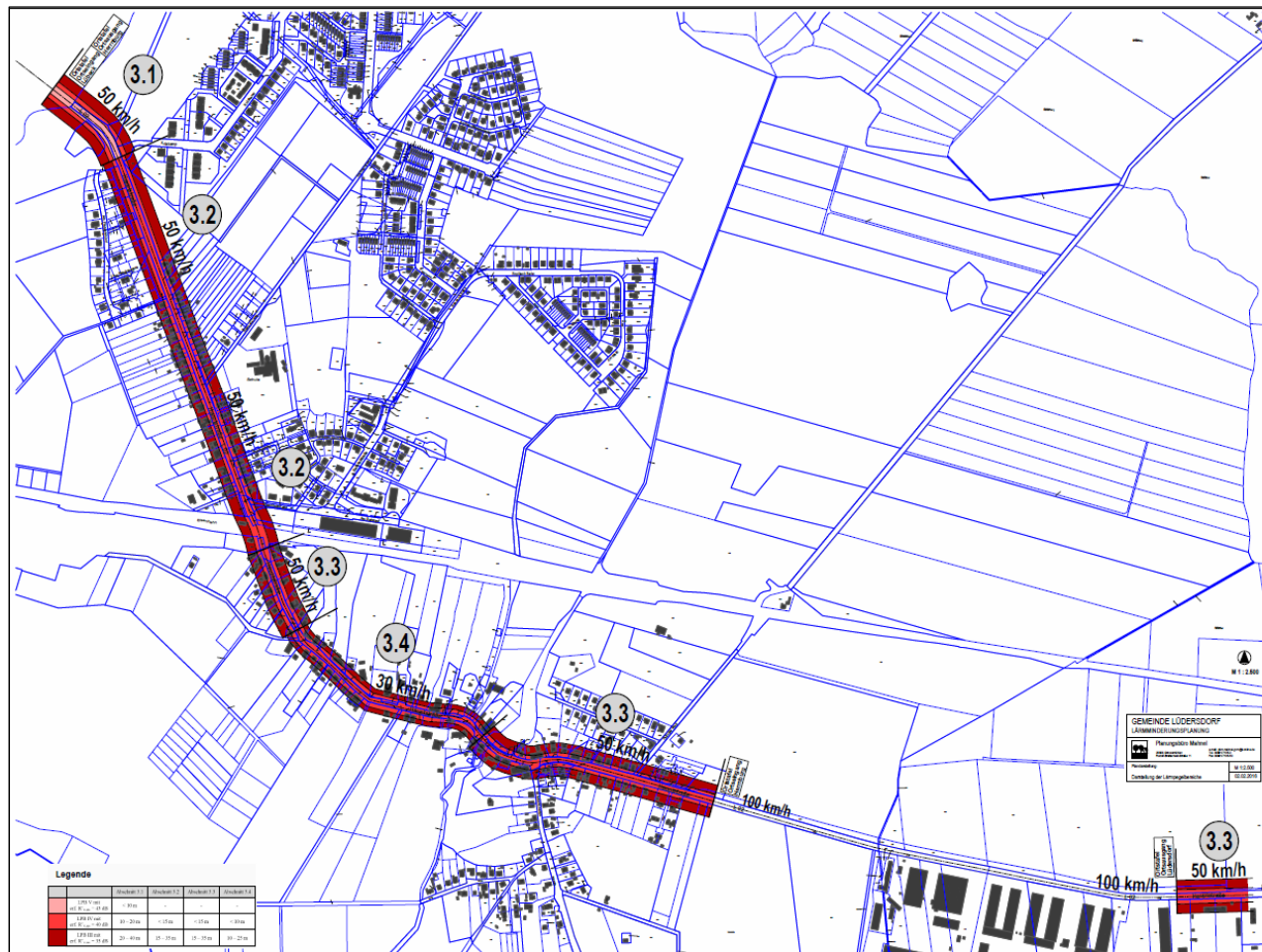


Abbildung 10: Abschnittsbezogene Lärmpegelbereiche

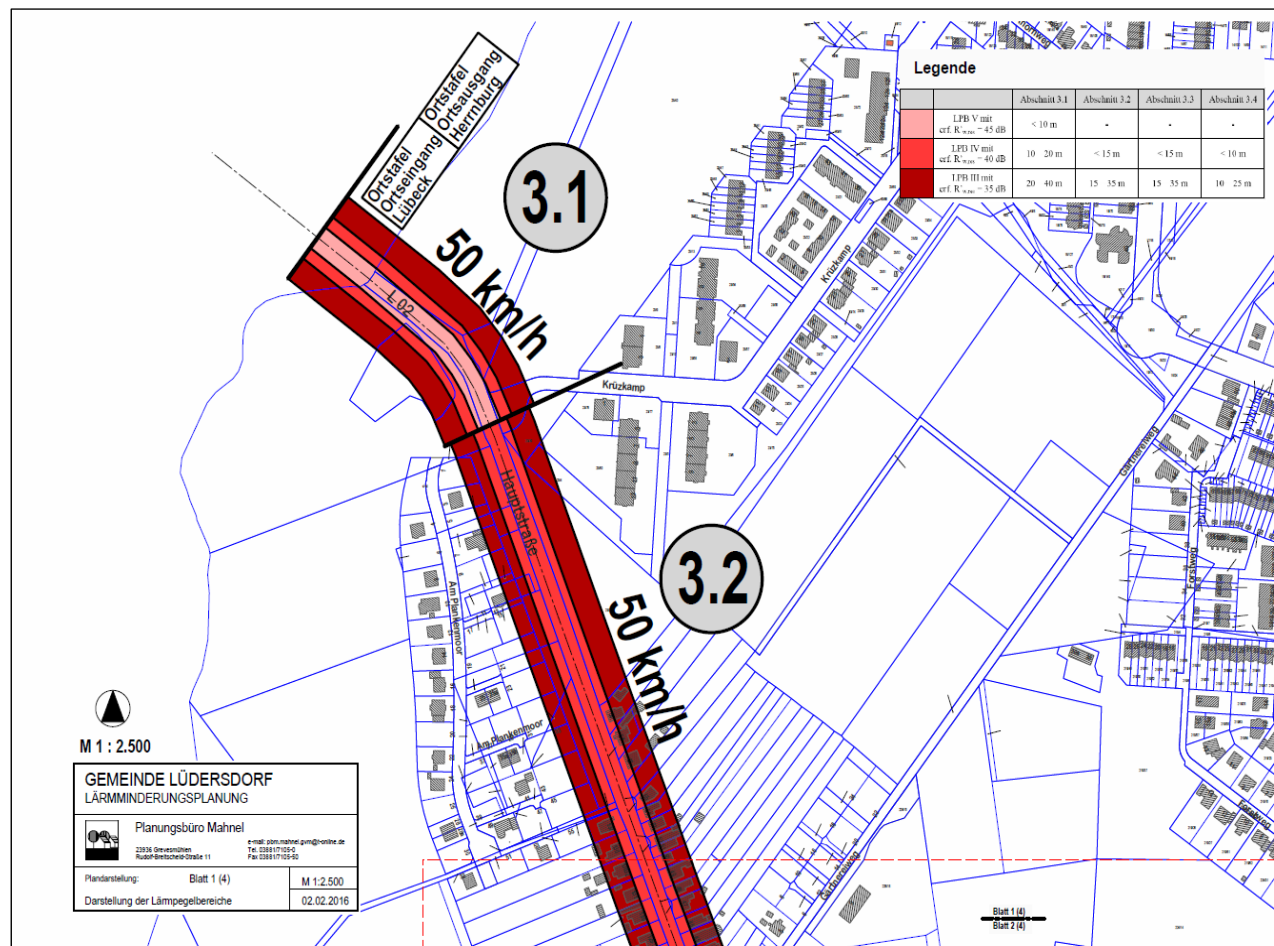


Abbildung 11: Abschnittsbezogene Lärmpegelbereiche

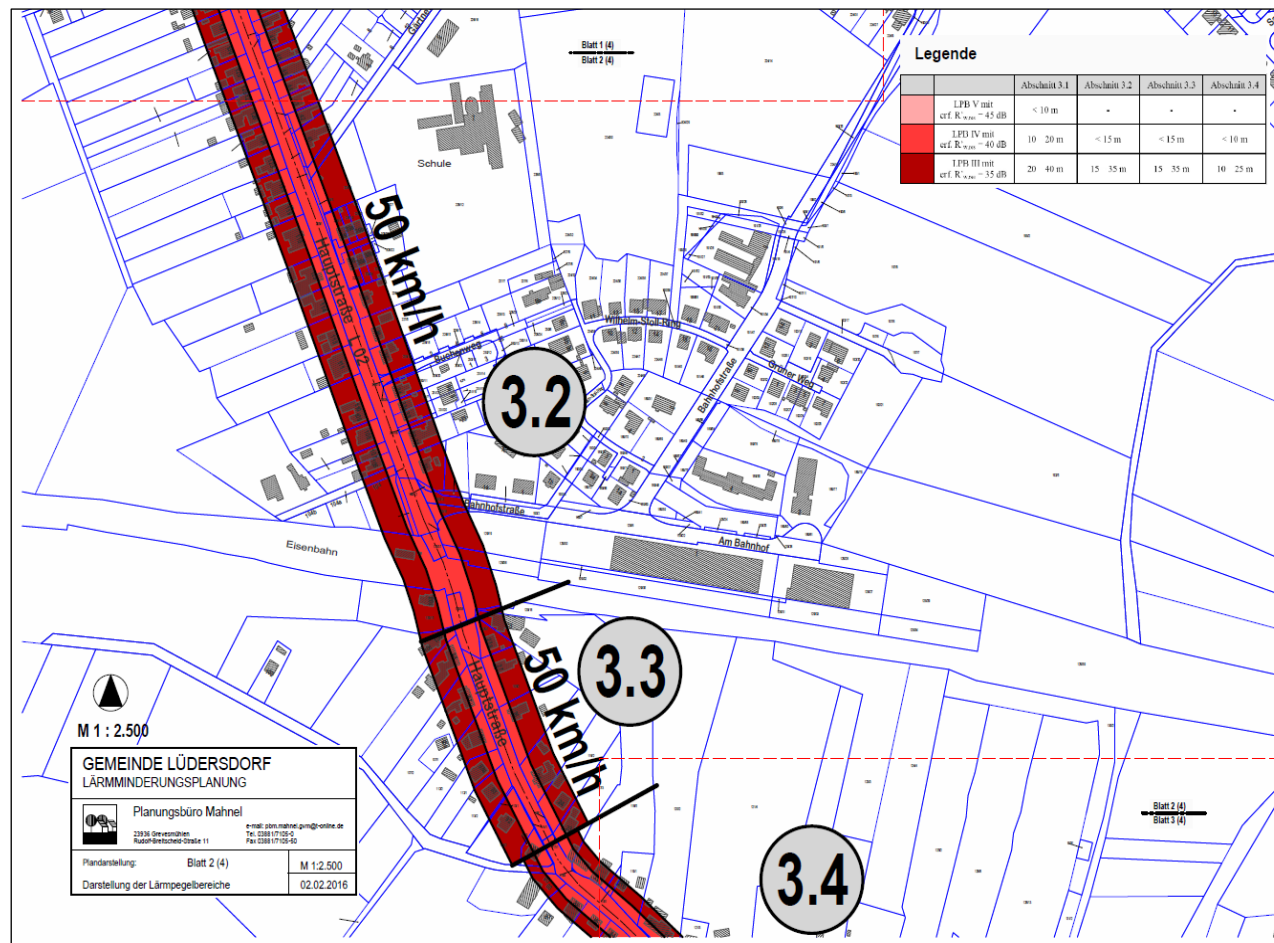


Abbildung 12: Abschnittsbezogene Lärmpegelbereiche

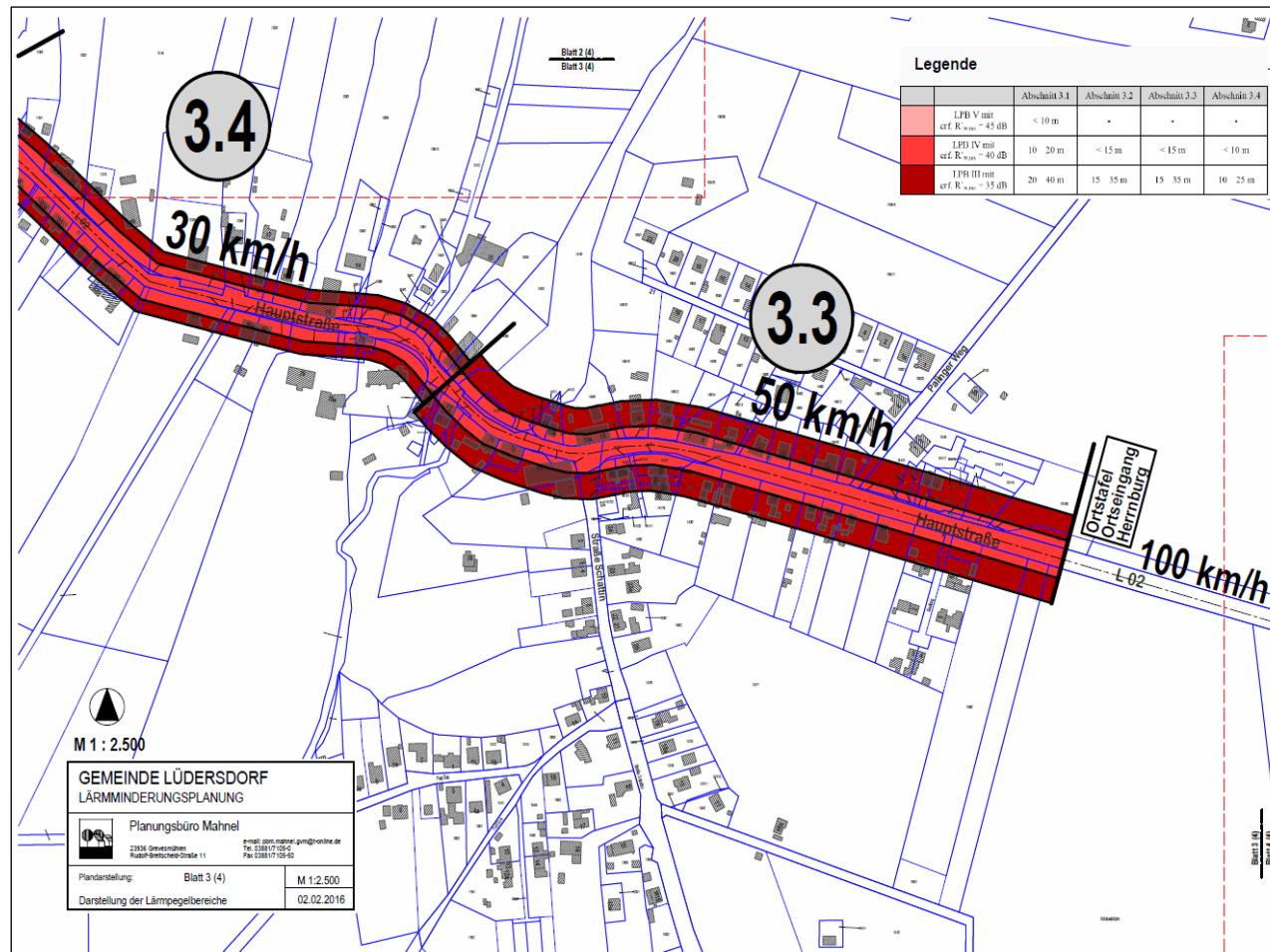


Abbildung 13: Abschnittsbezogene Lärmpegelbereiche

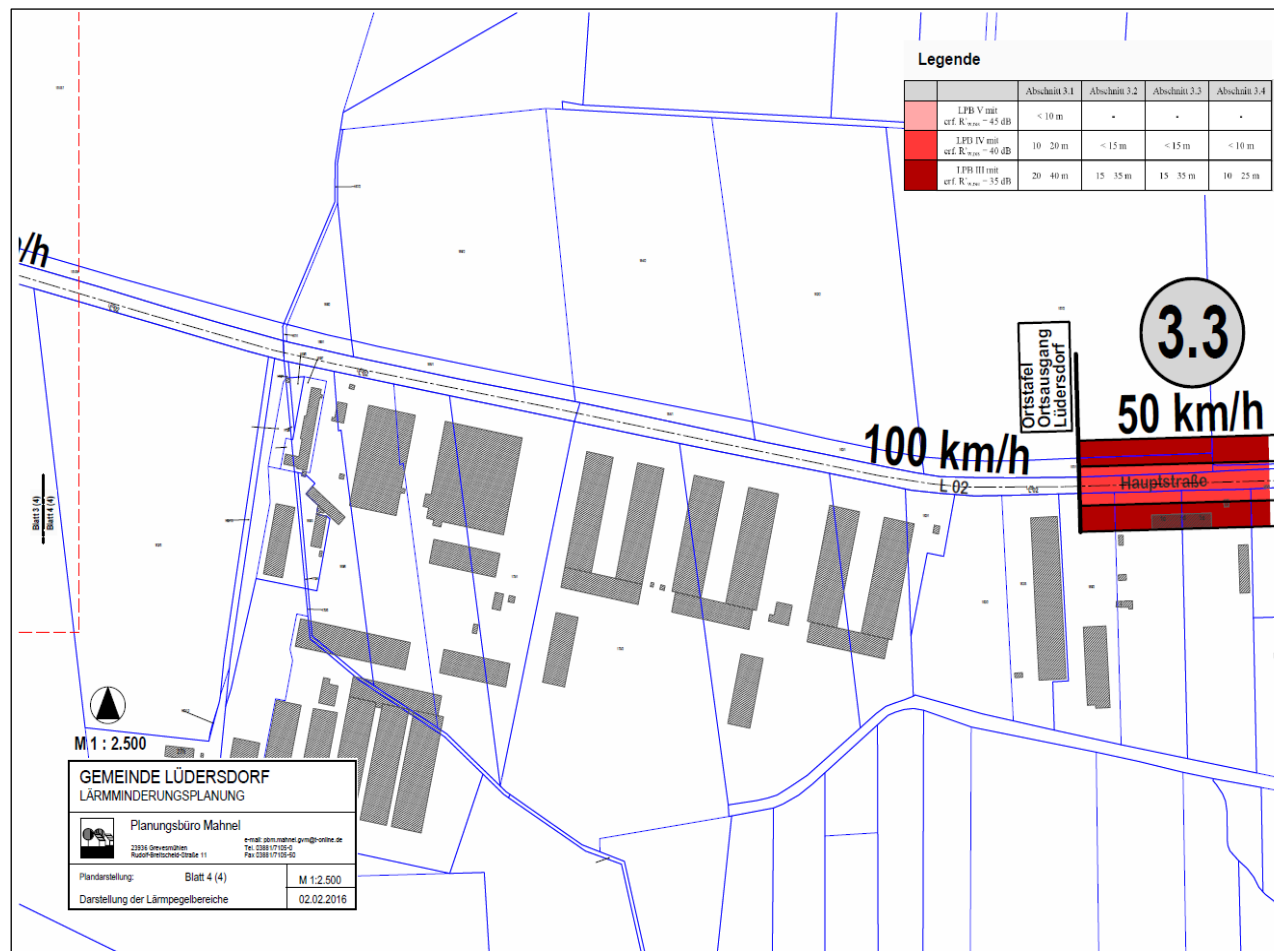


Abbildung 14: Abschnittsbezogene Lärmpegelbereiche

8. Analyse vorhandener und überörtlicher Planungen

In die Auswertung werden folgende Planungen einbezogen:

- Flächennutzungsplan der Gemeinde Lüdersdorf,
- Verbindliche Bauleitplanungen.

Hierzu wird eine Übersichtskarte mit den verbindlichen Plänen dargestellt und eingefügt.

8.1 Flächennutzungsplan

Für das Gebiet der Gemeinde Lüdersdorf besteht ein Flächennutzungsplan. Die Zielsetzungen in Herrnburg sind im Flächennutzungsplan und in entsprechenden Bauleitplänen dargestellt bzw. festgesetzt. Die Nutzung in Herrnburg ist durch das Wohnen geprägt. Nur im Bereich des Bahnhofes ist eine gemischte Nutzung vorhanden und eine Prägung durch den zu versorgenden Einzelhandel.

Die Gemeinde Lüdersdorf hat die Zielsetzungen gemäß Flächennutzungsplan und Bebauungsplänen in die Überprüfung einbezogen.

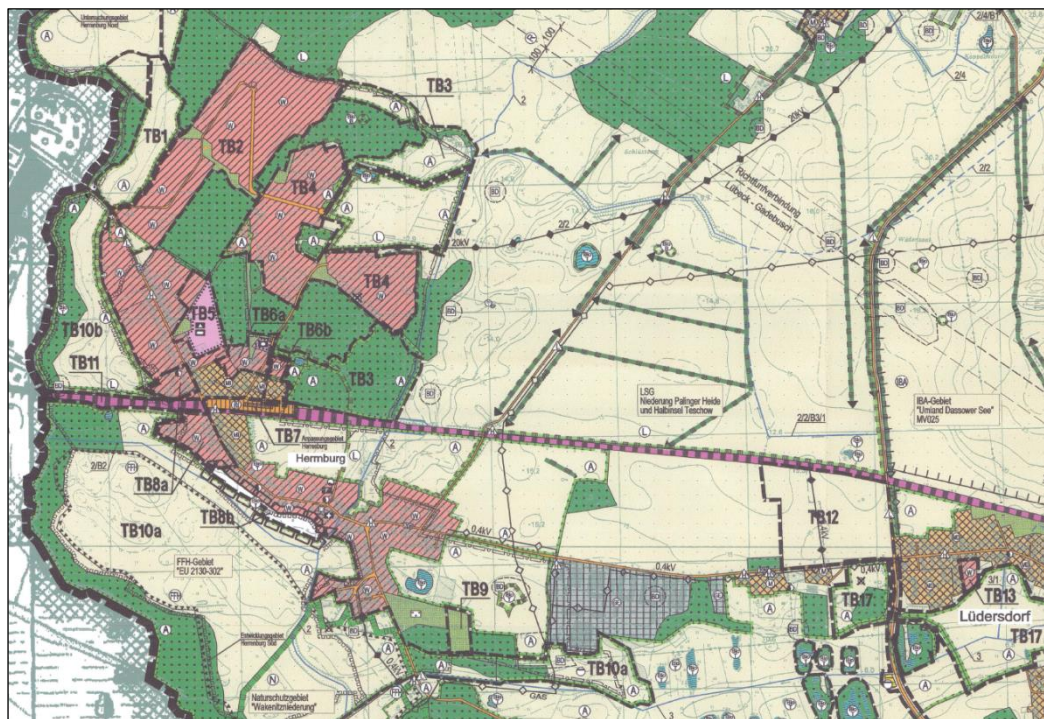


Abbildung 15: Auszug aus dem Flächennutzungsplan für den Untersuchungsbereich

8.2 Vorhandene Bebauungspläne

Innerhalb der verbindlichen Bauleitplanungen der Gemeinde Lüdersdorf wurde die städtebauliche Entwicklung auch entlang der L02 betrachtet. Eine Übersicht zu den relevanten verbindlichen Bauleitplanungen der Gemeinde Lüdersdorf für den Ortsteil Herrnburg wird den Unterlagen beigelegt.

In den verbindlichen Bauleitplänen hat die Gemeinde Lüdersdorf sich mit den Belangen des überörtlichen Verkehrs beschäftigt. Insbesondere im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 6.a, für den Flohmarkt, werden entsprechende

Festsetzungen getroffen, dass ausreichender Lärmschutz vor Verkehrslärm gesichert werden kann. Zusätzlich und vorteilig wirkt sich am westlichen Ortseingang die Ausbildung des Kreisverkehrs aus. Mit dem Kreisverkehr wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht und eine Verstetigung des Verkehrsflusses vorbereitet.

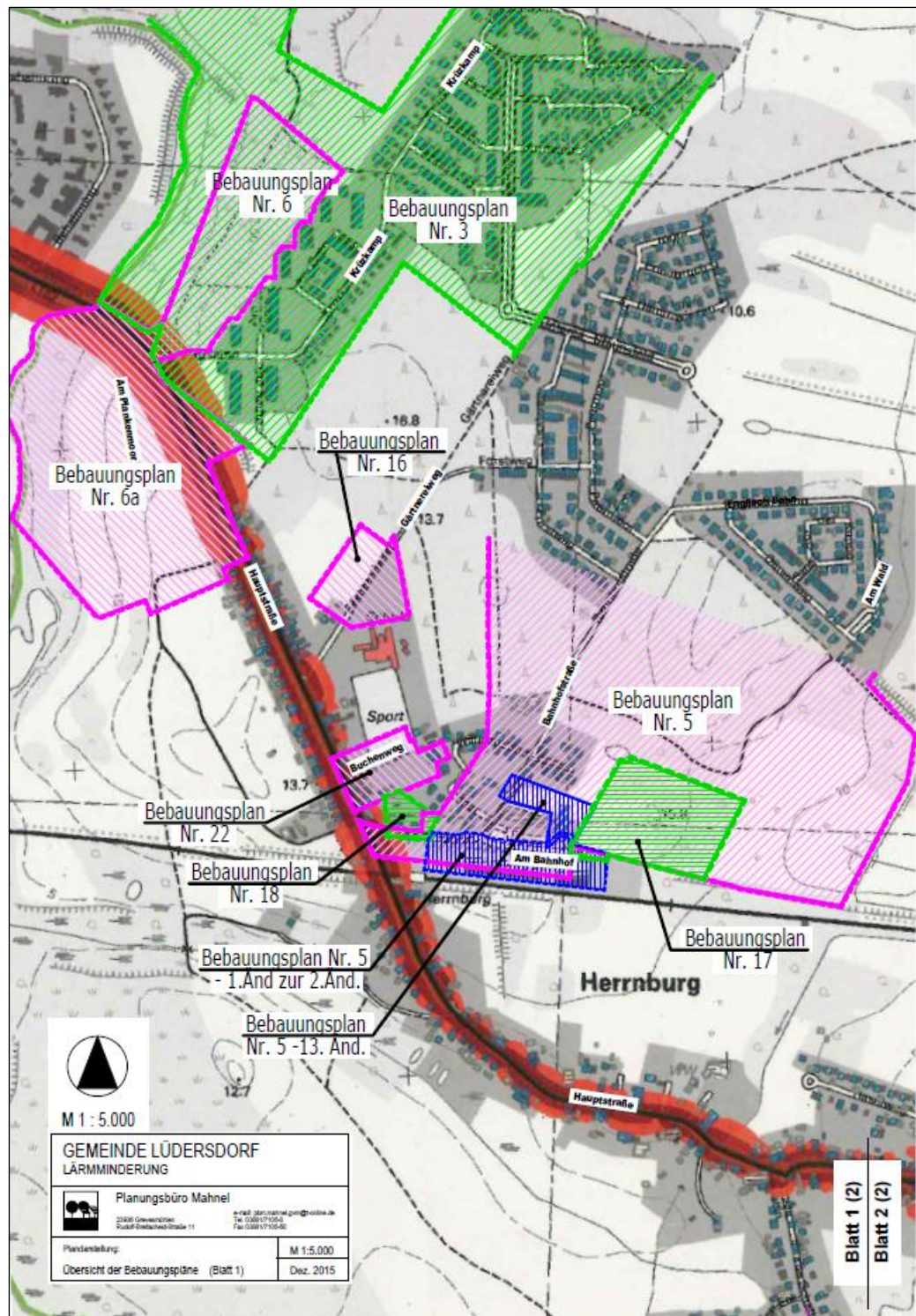


Abbildung 16: Vorhandene Bebauungspläne im Untersuchungsbereich

9. Beschreibung der betroffenen Belastungsschwerpunkte

Die L02 ist die übergeordnete Hauptverkehrsstraße, die mittig durch Herrnburg verläuft. Es ist die Hauptverkehrsverbindung für den Durchgangsverkehr von Lüdersdorf nach Lübeck und den innerörtlichen Verkehr. Der Abschnitt 3.1 ist vor den Abschnitten 3.2, 3.3 und 3.4 am stärksten von Straßenverkehrslärm betroffen. Umso dichter sich die Häuser am Mittelpunkt der L02 befinden, desto höher ist die Lärmbelastung an ihren Hausfassaden. Am Bahnübergang, der sich im Ortskern befindet, ist die Lärmbelastung ebenfalls etwas höher.

10. Maßnahmenplanung

10.1 Diskussion und Erörterung

Die Gemeinde Lüdersdorf hat die Maßnahmen zur Lärminderung mehrfach diskutiert.

Maßgeblich sind die Erörterungen

- auf der Sitzung des Bauausschusses am 02.12.2015,
- auf der Sitzung der Gemeindevertretung am 03.12.2015,
- der Einwohnerversammlung am 11.01.2016,
- auf der Sitzung des Bauausschusses am 02.02.2016.

Der Prozess ist entsprechend dokumentiert und die Maßnahmenvorschläge werden nachfolgend entsprechend eingefügt.

Grundsätzlich in Betracht kommende perspektivische Maßnahmen lassen sich wie folgt überschlägig bewerten:

Diese Maßnahmenplanung diente der Erörterung im Bauausschuss der Gemeinde Lüdersdorf am 02.02.2016. Die Maßnahmen wurden diskutiert und weitere Vorschläge unterbreitet. Diese sind dann als Empfehlung, sofern sie weitergehend ist, enthalten; andernfalls wird auf die Veränderungen eingegangen.

Maßnahmenplanung

(Maßnahmen unter Beachtung der Erkenntnisse der Einwohnerversammlung vom 11.01.2016 – Lärmaktionsplan Gemeinde Lüdersdorf)

Grundsätzlich in Betracht kommende perspektivische Maßnahmen wurden am 11.01.2016 bei der Einwohnerversammlung erörtert und sie lassen sich wie folgt überschlägig darstellen.

Die Entscheidung zu einzelnen Maßnahmen hängt von der Erörterung und Entscheidung der Gemeindevertretung der Gemeinde Lüdersdorf und ihrer Ausschüsse ab.

Maßnahme M 1 - 30 km/h:

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt von 50 km/h auf 30 km/h (sowohl für PKW als auch für LKW; tags und nachts). Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde für eine Lärminderung von etwa 2,5 dB(A) sorgen. Dabei ist beachtlich, dass der Schwerlastanteil sehr gering ist und überwiegend lange gradlinige

Straßenabschnitte vorhanden sind. Stauerscheinungen am Bahnübergang sind beachtlich. Eine Möglichkeit für die Reduzierung des Lärms wäre gegeben. Auch im Rahmen der Erörterungsveranstaltung am 11.01.2016 wurde von anwesenden Teilnehmern eine Prüfung der Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h in der Ortslage Ortsdurchfahrt Herrnburg empfohlen.

Besonders betont wurde auch die Einflussnahme insbesondere auf LKW in der Nachtzeit.

Im Rahmen der Erörterung am 11.01.16 wurde auf die Einflussnahme durch Reduzierung der Geschwindigkeiten unmittelbar vor den Ortseingängen gesprochen; solche Möglichkeiten würden dazu führen, die harten Übergänge der Geschwindigkeitsbereiche außerorts und innerorts zu regeln und Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten zu nehmen.

Bauausschuss 02.02.2016:

Diskutiert wurde die Zulässigkeit der Einschränkung für PKW und LKW auf 30 km/h. Es wurde festgelegt, dass auch keine zweite Dreißiger-Zone bei der Schule vorgesehen wird. Der Ortsbereich soll mit einer Dreißiger-Zone, die ggf. noch bei der Kirche reduziert wird, versehen werden. Eine Entscheidung über die Reduzierung der Geschwindigkeiten für LKW wurde gesondert getroffen. Für LKW, Kraftfahrzeuge größer 7,5 Tonnen wird die Geschwindigkeit mit 30 km/h in der Zeit von 20:00 bis 6:00 Uhr vorgegeben.

Maßnahme M 1.2 - Bahnschranke:

Die Bahnschranke führt dazu, dass bei geschlossener Bahnschranke der Verkehr gestaut wird und somit keine allmähliche verstetigte Verkehrsbewegung erfolgt und das An- und Abfahren zu einer erhöhten Lärmerzeugung führt. Maßnahmen zur Unterquerung bzw. Überführung sind eher unrealistisch.

Maßnahme M 1.3 - LKW-Verbote:

Die LKW-Verbote nachts, nicht nur Verkehrsreduzierung sondern Nachtverbote für LKW, werden aufgrund des geringen Schwerlastanteils als wenig effizient beurteilt. Zudem lassen sich unter Berücksichtigung der Bewertung der Straße als Landesstraße diese Maßnahmen eher nicht umsetzen.

Bauausschuss 02.02.2016:

Die Empfehlung ergeht, die Geschwindigkeiten nachts für LKW größer 7,5 Tonnen auf 30 km/h zu reduzieren, für den Zeitraum von 20:00 bis 6:00 Uhr.

Maßnahme M 1.4 - Fahrbahnbelag der Asphaltstraße:

Die Straße sollte insgesamt planer gestaltet werden. Die verschiedenen Vertiefungen und Unebenheiten im Bereich von Einbauten (Abläufe, Einläufe etc.) sollten behoben werden.

Maßnahme M 1.5 - Fahrbahnbelag bei der Kirche:

Die Pflasterung an der Kirche könnte ggf. planer gestaltet werden, so dass die Auswirkungen durch Lärm reduziert werden können. Hierzu könnten auch die entsprechenden anderen planen Pflastersteine verwendet werden (alternativ jedoch weniger ortsbildfördernd lärmmindernder Asphalt/Flüsterasphalt). Es wird auf einen geräuschgünstigen Pflasterbelag orientiert.

Diese Maßnahme wurde im Rahmen der Erörterungsveranstaltung am 11.01.2016 begrüßt und befürwortet.

Neben der Reduzierung von Geschwindigkeiten in der Ortslage oder abschnittsweise wie bei der Kirche kommt es maßgeblich darauf an, die Geschwindigkeitsreduzierung auch zu sichern. Hierfür wurden Maßnahmen wie festinstallierte Geschwindigkeitsblitzeinrichtungen oder Smileys mit Angabe der Geschwindigkeit empfohlen.

Maßnahmen der Verkehrskontrolle zur Sicherung der Einhaltung der Geschwindigkeit gehen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen einher.

Maßnahme M 2 - Verstetigung des Verkehrsflusses:

Kann kaum weiter beeinflusst werden. Die Schranke am Bahnübergang ist vorhanden. Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Verstetigung des Verkehrsflusses in gemeinsamer Betrachtung (lassen sich nicht quantifizieren) werden betrachtet. Unter Berücksichtigung der Herstellung des Kreisverkehrs sind weitere Maßnahmen hierzu kaum noch möglich.

Maßnahme M 3:

Der Bau von Lärmschutzwällen/-wänden kommt auch in Teilbereichen, weil Grundstückszufahrten und städtebauliche Belange dies nicht zulassen, nicht in Betracht (die Pegelminderungen sind abhängig von der Ausdehnung und der Länge der Lärmschutzanlagen).

Da eine straßenbegleitende Bebauung vorhanden ist, wird diese nicht durch Wälle oder Wände zu trennen sein. Der Verkehr wird weiterhin fließen.

Maßnahme M 4:

Erneuerung des Fahrbahnbelages der L02 durch lärm mindernden Asphalt für Stadtstraßen, mit dem sich nach neueren Erkenntnissen auch im innerörtlichen Bereich mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h Lärm entlastungen bis 5 dB(A) erreichen lassen.

Diese Maßnahme wird als sehr vorteilig angesehen, weil damit effizient eine Reduzierung des Lärmeinflusses erreicht werden kann.

Maßnahmen zur Verwendung eines entsprechenden lärm mindernden Asphalts wurden begrüßt und befürwortet auf der Erörterung am 11.01.2016.

Maßnahme M 5:

Der Bau einer Ortsentlastungsstraße mit Pegelminderungen von 3 – 6 dB(A) bei Verkehrsreduzierung um 50 – 75%

Der Bau einer Ortsentlastungsstraße mit Pegelminderungen von 3 – 6 dB(A) bei Verkehrsreduzierung um 50 – 75%.

Die Entscheidung über die Wahl der weiteren Prüfung einer Ortsentlastungsstraße ist aus zwei Beurteilungsrichtungen beachtlich.

- Gründe für eine Ortsentlastungsstraße sind, dass weitere Maßnahmen oder weitere Möglichkeiten bestehen, Lärmeinwirkungen durchaus zu reduzieren. Dabei sind entsprechende Quell- und Zielverkehre beachtlich. Zusätzlich ergeben sich ortskonzeptionelle Auswirkungen – zum Beispiel für die Verteilung des Verkehrs, für zusätzliche Erschließungsfunktionen, ...

- Unabhängig davon sind bei ausschließlicher Betrachtung der Auswirkungen einer Ortsumgehungsstraße auf die Belange des Verkehrs und der Lärmauswirkung weitere Dinge zu beachten, wie zum Beispiel Flächenverfügbarkeiten, ohnehin bedeutende Erschließungsfunktionen der Landesstraße. In der Gesamtbetrachtung sind auch maßgeblich der ressourcenschonende Umgang und die Effizienz unter Beachtung der Zielsetzungen der Gemeinde für die Verkehrslärminderung bzw. Auswirkungen auf die Erschließungsfunktion.

Bauausschuss 02.02.2016:

Auf die Planung einer Ortskernentlastungsstraße wird aus Sicht des Bauausschusses verzichtet. Dies ist kein Grundsatz mehr, der zu verfolgen ist.

Maßnahme M 6:

Ampelgeregelte Zufahrten in die Ortslage (Rotphase), um eine Reduzierung der Geschwindigkeiten zu erreichen. Im Ortseingang aus Richtung Lübeck ergibt sich durch die Herstellung des Kreisverkehrs eine geschwindigkeitsregelnde Einflussnahme mit Reduzierung der Geschwindigkeiten. Am östlichen Ortseingang aus Richtung Lüdersdorf kommend wären Maßnahmen geeignet, um Geschwindigkeit entsprechend zu messen. Zusätzlich wird es geeignet sein, Maßnahmen des Überholverbotes durch entsprechende Sperrlinien am Ortseingang vorzusehen, um Einflussnahme auf die Reduzierung der Geschwindigkeit im Ortseingang zu nehmen; ggf. auch im Ortseingangsbereich unter Berücksichtigung der Grundstückszufahrten zusätzlich betrachten.

Zusätzlich wurde am 11.01.2016 empfohlen, im Bereich der Ampel bei der Schule eine geschwindigkeitsregelnde Ampel Rot-/Grünphase, zu installieren.

Bauausschuss 02.02.2016:

Zu diesem Punkt wurde erheblich diskutiert.

Empfehlung 70 km/h vor dem Ortseingang jeweils 200 m nach Ost bzw. nach West zwischen Lüdersdorf und Herrnburg.

Sperrlinie kann berücksichtigt werden im Außenbereich, außerhalb der Ortslage, wenn eine Straßenausbaumaßnahme erfolgt.

Weitere geschwindigkeitsregelnde Maßnahmen sind nicht möglich. Eine durchgängige Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h ist nicht das Ziel zwischen Herrnburg und Lüdersdorf.

Maßnahme M 7:

Zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten auf die Grundstücke drängen sich nicht auf.

Maßnahme M 8:

Gegebenenfalls sind im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen Verkehrsinseln oder Querungshilfen entsprechend zu überprüfen, um Geschwindigkeiten zu reduzieren.

Auch Querungshilfen und „Zebrastreifen“ zum Beispiel an der Hauptstraße bei der Kirche bzw. im Zusammenhang mit dem Bereich der L02 – Ausbau, wurden erörtert. Die Einbindung entsprechender Querungshilfen bedarf einer

detaillierten Abstimmung mit Behörden und einer entsprechenden Begründung. Maßgeblich bei der Überprüfung von Querungen und Zebrastreifen ist die Gewährleistung und Beachtung auch des fließenden Verkehrs; die psychologische Wirkung von Querungen im Zusammenhang mit der Reaktion von Autofahrern ist hierbei beachtlich.

Maßnahme M 9:

Auflage eines Programmes für die (Teil-) Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftungseinrichtungen in Abhängigkeit der Lärmbelastungen der vollständig oder teilweise zur L02 orientierten Gebäudeseiten).

Bauausschuss 02.02.2016:

Hier soll den Betroffenen Gelegenheit gegeben werden, sich um Fördermittel zu bemühen. Die Gemeinde unterrichtet diese.

Maßnahme M 10 - Verbesserung des ÖPNV:

Durch Verlagerung des Verkehrs auf den Busverkehr würden sich Auswirkungen auf den fließenden Verkehr in Bezug auf Reduzierungen ergeben können.

Bauausschuss 02.02.2016:

Die Fahrplanänderung ist das Ziel

Maßnahme M 11 - Maßnahmen zur Geschwindigkeitsprüfung und Einflussnahme:

Installation von „festen Blitzern“ zur Geschwindigkeitsmessung mit entsprechenden Ordnungsmaßnahmen im Anschluss; psychologische Einflussnahme durch Smileys oder Geschwindigkeitsbegrenzungen und Angaben bei der Durchfahrt.

Bauausschuss 02.02.2016:

Eine Geschwindigkeitsreduzierung bei der Kita, die neu gebaut werden soll, würde aus sicherheitstechnischen Gründen erforderlich sein weniger aus Schallschutzgründen. Dies wird zur Kenntnis genommen. Der Bauausschuss empfiehlt der Gemeindevertretung die Installation eines Smileys zur Geschwindigkeitsprüfung.

Schlussfolgerungen aus der Erörterungsveranstaltung am 11.01.2016

Neben geeigneten Maßnahmen wurden auch Dinge angesprochen, die weniger geeignet sind und auch als ordnungsrechtlichen Gründen nicht umsetzbar sind.

Prüfung des verkehrsberuhigten Ausbaus der Straßen durch Pflanzkübel etc. – entsprechende Maßnahmen sind auf den betrachteten Trassen der Landesstraße nicht umsetzbar.

Durch anwesende Einwohner wurde auf der Erörterungsveranstaltung am 11.01.2016 angeregt, die zugrunde gelegten Verkehrswerte zwingend zu überprüfen. Bedenken an den Daten sollten angemeldet werden, weil diese zu gering erschienen. Darauf wurde in der Veranstaltung eingegangen, dass durchaus eine Überprüfung der Werte stattgefunden hat und die Werte für die Überprüfung durch die Gemeinde plausibel erscheinen. Lediglich für den

Bereich am Ortsausgang in Richtung Lüdersdorf werden die Ausführungen außerorts bemängelt. Hier ist eine Klarstellung im Zusammenhang mit den außerorts gelegenen Wohnhäusern in Ausbau vorzusehen.

Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen kann nicht abschließend beantwortet werden und ist in Abhängigkeit von der finanziellen Situation und Ausstattung der Gemeinde zu betrachten. Die Maßnahmen und Vorschläge sind geeignet, um Abstimmungen mit Trägern und Behörden für eine Umsetzung zu führen. Maßgeblich ist es, dass die Gemeinde ihre Wünsche und Vorstellungen bei Straßenerneuerungsplänen darstellen kann und hier auf den Lärmaktionsplan zurückgreifen kann.

Für passive Schallschutzmaßnahmen an privaten Gebäuden sind die Eigentümer zuständig. Ggf. kann auf geeignete Förderprogramme zurückgegriffen werden.

10.2 Die Maßnahmen im Einzelnen bzw. Entscheidungen zu den geprüften Maßnahmen

Maßnahme M 1:

Sicherung der „30er-Zone“ bei der Kirche und gegebenenfalls Prüfung einer Reduzierung der Länge des betroffenen Abschnittes.

Maßnahme M 1.2:

Unterquerungen bzw. Überführungen der Bahn sind nicht vorgesehen.

Maßnahme M 1.3:

Reduzierung der Geschwindigkeit nachts für LKW größer 7,5 Tonnen auf 30 km/h von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr.

Maßnahme M 1.4:

Plane Gestaltung der Durchfahrtsstraße und Beseitigung von Unebenheiten (Abläufe, Einläufe,...).

Maßnahme M 1.5:

Verwendung eines lärm mindernden Pflasterbelages/Fahrbahnbelages bei der Kirche und Kontrolle der Geschwindigkeiten.

Maßnahme M 2:

Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses lassen sich nicht quantifizieren. Verstetigungen des Verkehrsflusses sind innerorts zusätzlich kaum möglich. Der Bahnübergang liegt nicht im Einflussbereich der Gemeinde. Prüfung der Reduzierung der Geschwindigkeit am Ortseingang aus Richtung Osten.

Maßnahme M 3:

„Lärmschutzwälle/-wände“ kommen nicht in Betracht.

Maßnahme M 4:

Verwendung eines lärm mindernden Asphalts für die L02 bei Ausbaumaßnahmen.

Maßnahme M 5:

Verzicht auf den Bau einer Ortskernentlastungsstraße.

Maßnahme M 6:

Geschwindigkeitsregelnde Maßnahmen am östlichen Ortseingang von Herrnburg und am westlichen Ortseingang von Lüdersdorf. Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich von 200 m auf 70 km/h.

Maßnahme M 7:

Keine zusätzlichen Maßnahmen zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten von und zu Grundstücken erforderlich.

Maßnahme M 8:

Überprüfung der Errichtung von Verkehrsinseln und Querungshilfen, z.B. bei der Kirche.

Maßnahme M 9:

Auflage eines Programmes für die (Teil-) Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen unter Bezug auf Förderprogramme des Landes.

Maßnahme M 10:

Verbesserung des ÖPNV überregional.

Maßnahme M 11:

Geschwindigkeitsüberprüfungen und Installation von Smileys zur Geschwindigkeitsprüfung im Ort.

10.3 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung

Es ist vorgesehen, die zuvor beschriebenen vorhandenen und geplanten Maßnahmen auch in den nächsten 5 Jahren weiterzuführen und insbesondere die Maßnahmen zur Kontrolle der Geschwindigkeiten zu forcieren. Die Gemeinde Lüdersdorf ist der festen Überzeugung, dass bei einer Kontrolle der Geschwindigkeiten wesentlich verbesserte Bedingungen für die betroffenen Einwohner im Gemeindegebiet realisiert werden können. Mit zusätzlichen Steuerungen am östlichen Ortseingang können Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorbereitet werden.

Darüber hinaus sind lokale Maßnahmen für die Verbesserung der Ebenheit der Verkehrsfläche geeignet, um Beeinträchtigungen des Verkehrslärms durch Verkehrslärm zu minimieren.

10.4 Langfristige Strategien der Lärminderung

In diesem Zusammenhang wird insbesondere bei der Erneuerung des Fahrbahnbelages auf lärmindernden Asphalt orientiert, um hier eine Lärmmentlastung bis 5 dBA zu erreichen. Neben passiven Schallschutzmaßnahmen und Regelungen zur Geschwindigkeit für Verkehrsarten sind lärmarme Straßenbeläge eine weitere Möglichkeit Entlastungen vor Verkehrslärm vorzubereiten. Die Zuständigkeiten für das Aufbringen eines lärmarmen Straßenbelages auf der Landesstraße liegen nicht bei der Gemeinde. Vorzugsweise ist aus Sicht der Gemeinde die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für LKW in der Nachtzeit geboten. Auch in diesem Zusammenhang ist die Gemeinde auf das Mitwirken der für

nichtgemeindliche Straßen zuständigen Behörde angewiesen. Die Gemeinde orientiert hier auch auf die Möglichkeiten zur Anwendung des Abwägungsgebotes.

10.5 Geplante Bestimmungen über die Durchführung (Qualitätssicherung)

Der Lärmaktionsplan ist voraussichtlich spätestens nach 5 Jahren zu prüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

10.6 Erweiterte Auswirkungen

- Zur Lärminderung soll die Kontrolle der Durchfahrtsgeschwindigkeiten in der Ortslage beitragen
- Verbesserungen sollen durch Verringerung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt insbesondere nachts für LKW erreicht werden. Aus Sicht der Gemeinde wird hier auf den guten Kosten-Nutzen-Effekt im Sinne der Verbesserung der Lärmsituation in der Ortslage orientiert. Aus Sicht der Gemeinde ist hier eine Einflussnahme eher möglich als geräuschkindernden Straßenbelag, veranlasst durch die zuständige Behörde, zu verwenden.
- Erfolgreich kann im Einzelfall bei konkreten Planungs- bzw. Bauvorhaben eine Verbesserung der Lärmsituation durch die Festsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden. Die Gemeinde berücksichtigte dies bereits bei der Aufstellung von verbindlichen Bauleitplänen.
- Darüber hinaus wird es für besonders Betroffene (wenn die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind) durch Antragstellung beim Straßenbauamt (SBA Schwerin) möglich sein, über ggf. Förderprogramme passive Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren und anteilig zu fördern.

11. Finanzielle Informationen

Vom Lärmaktionsplan sind finanzielle Auswirkungen auf den Gemeindehaushalt voraussichtlich dahingehend zu erwarten, dass Mittel zur Finanzierung der Eigenanteile bereitgestellt werden müssen, wenn Maßnahmen realisiert werden sollen. Ansonsten besteht die Absicht über entsprechende Förderanträge eine Beteiligung für die Gemeinde zu minimieren. Die Zeiträume werden nach weiterer Vorbereitung der Vorhaben ergänzt.

12. Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Gemeinde Lüdersdorf hat bereits auf ihrer Sitzung am 03.12.2015 über den Lärmaktionsplan und beabsichtigte Maßnahmen informiert. Auf einer öffentlichen Sitzung der Gemeindevertretung wurde über die Belange beraten und diese wurden erörtert.

Der Bauausschuss hat sich sehr intensiv am 02.12.2015 mit der Thematik beschäftigt.

Im Rahmen einer öffentlichen Erörterungsveranstaltung, zu der die Gemeinde am 11.01.2016 eingeladen hatte, wurden mögliche Maßnahmen mit der Öffentlichkeit diskutiert. Ein Protokoll dieser Einwohnerversammlung liegt vor. Die Bekanntmachung der Beteiligung der Öffentlichkeit ist rechtzeitig erfolgt. Die Erörterungsveranstaltung fand unter reger Teilnahme der Öffentlichkeit statt. In einem Protokoll zur Veranstaltung vom 11.01.2016 ist das der Beteiligung dokumentiert. Das Protokoll wird Anlage der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Lüdersdorf.

Zuletzt hat sich der Bauausschuss der Gemeindevertretung der Gemeinde Lüdersdorf am 02.02.2016 mit den Maßnahmen zum Lärmaktionsplan beschäftigt.

Die Maßnahmen wurden als Vorlage für die Sitzung der Gemeindevertretung vorbereitet. Die einzelnen Maßnahmen wurden erörtert und der Empfehlung der Sitzung der Gemeindevertretung vorgetragen.

Die zuständigen Behörden werden mit dem Ergebnis der Durchführung der Veranstaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung und mit dem Lärmaktionsplan informiert. Der Lärmaktionsplan wird dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie in der am beschlossenen Fassung übergeben und danach veröffentlicht.

Februar 2016

Prof. Dr. Huzel
Bürgermeister der Gemeinde Lüdersdorf