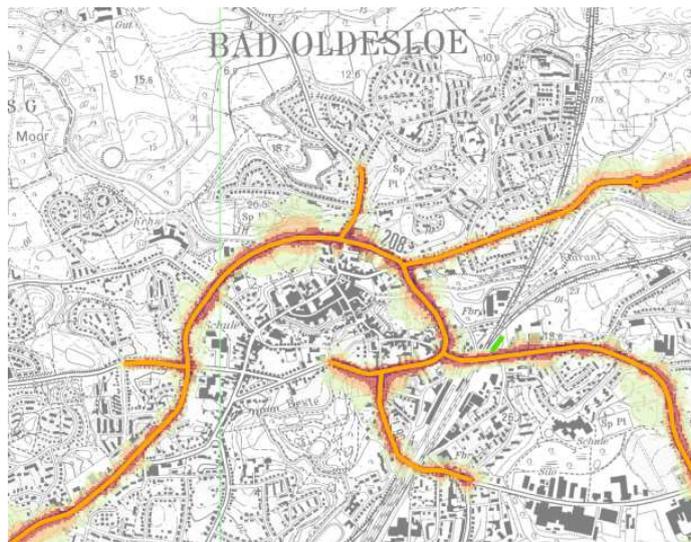


# Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Bad Oldesloe zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

## Entwurf



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

Auftraggeberin:

Stadt Bad Oldesloe  
Am Markt 5  
23843 Bad Oldesloe

Projektnummer: LK 2024.098

Berichtsnummer: LK 2024.098.1

Berichtsstand: 02.12.2024

Berichtsumfang: 39 Seiten sowie 5 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz



**LÄRMKONTOR GmbH** • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg  
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen  
Messstellenleiter: Frank Heidebrunn • AG Hamburg HRB 51 885  
Geschäftsführung: Mirco Bachmeier (Vorsitz) / Bernd Kögel / Ulrike Krüger (kfm.)  
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44  
E-Mail: [Hamburg@laermkontor.de](mailto:Hamburg@laermkontor.de) • <http://www.laermkontor.de>



## Inhaltsübersicht

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>4</b>
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	5
1.4	Geltende Grenzwerte .....	6
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b> .....	<b>8</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung .....	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind .....	12
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	14
2.4	Mehrfachbelastung.....	22
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b> .....	<b>22</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	22
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	23
3.2.1	B75 und B208.....	24
3.2.2	BAB A1 und A2 .....	25
3.2.3	Nicht umgesetzte Maßnahmen aus den vorangegangenen Lärmaktionsplänen .....	25
3.2.4	Alle innerörtliche Straßen .....	29
3.2.5	Haupteisenbahnstrecke des Bundes.....	29
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	30
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz .....	33
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert.....	34
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans</b> .....	<b>34</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	34
4.2	Art der Mitwirkung .....	35
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben.....	35
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	35
4.5	Dokumentation .....	35
<b>5</b>	<b>Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans</b> .....	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b> .....	<b>36</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b> .....	<b>37</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtverordnetenversammlung Bad Oldesloe beschlossen.....	37
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans .....	37
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	38
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>39</b>

# 1 Allgemeines

## 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Bad Oldesloe  
Am Markt 5  
25451 Bad Oldesloe

Gemeindekennziffer: 010 62004  
Kontakt: Herr Jürgen Baumann  
Telefon: 04531 504431  
E-Mail: [stadtentwicklung@badoldesloe.de](mailto:stadtentwicklung@badoldesloe.de)  
Internet: [www.badoldesloe.de](http://www.badoldesloe.de)

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

Die Stadt Bad Oldesloe liegt im Südosten von Schleswig-Holstein an der Bestemündung in die Trave. Bad Oldesloe ist Kreisstadt des Kreises Stormarn. Die Stadt befindet sich ca. 50 km nordöstlich der Freien und Hansestadt Hamburg, ca. 30 km südwestlich der Stadt Lübeck und ca. 20 km südlich der Stadt Bad Segeberg.

Die Stadt hat rund 25.100 Einwohnerinnen und Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 52,6 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 477 Einwohnerinnen und Einwohner je qkm.

Bad Oldesloe ist Mittelzentrum zwischen Hamburg und Lübeck. Die Stadt übernimmt somit auch für die umliegenden Gemeinden wichtige Einkaufs-, Versorgungs- und Erholungsfunktionen. Durch den Anschluss der Kreisstadt an den Hamburger Verkehrsverbund und die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck ist Bad Oldesloe als Wohnstandort für Berufspendler attraktiv. Wohnquartiere sind gleichmäßig über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Im Nahbereich der durch Bad Oldesloe führenden Bundesstraßen und der Bahnstrecke sind verstärkt Gewerbebetriebe angesiedelt.

Bad Oldesloe ist im Westen durch die Bundesautobahn A21 und im Südosten durch die Bundesautobahn A1 sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Zur direkten Anbindung der Stadt gibt es an den Autobahnen drei Anschlussstellen. Außerdem verlaufen im Stadtgebiet in West-Ost-richtung die Bundesstraße B 75 und aus Südosten kommend die B208. Die

regionale Erschließungsfunktion übernehmen die Landesstraßen L83, L90 und L226 sowie die Kreisstraßen K61 und K64.

Mit Regionalbahnen sind die Städte Hamburg und Lübeck im Halbstundentakt erreichbar. Die Bahnstrecke Bad Oldesloe–Bad Segeberg–Neumünster wird im 1-Stunden-Takt bedient.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> (ULR) waren bei der strategischen Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraffahrzeugaufkommen von jeweils mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehören in Bad Oldesloe, wie im vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>2</sup>, Abschnitte der BAB A1, BAB A21, B75, B208, L90, L226 und L83.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>3</sup> (BImSchG) das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig, also in Bad Oldesloe für die Strecke Hamburg–Lübeck mit 49.860 im südwestlichen und 36.660 Zugbewegungen pro Jahr im nordöstlichen Abschnitt. Die Strecke nach Neumünster weist 13.900 Zugbewegungen pro Jahr auf und wird daher nicht betrachtet.

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

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>3</sup> (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über

---

<sup>1</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

<sup>2</sup> Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Bad Oldesloe zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Bad Oldesloe, Oktober 2019

<sup>3</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG), Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) geändert worden ist

*drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...*“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus den Anhängen V und VI der ULR. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen.

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

## 1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind<sup>4</sup>.

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 Energie- wende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung erstellt worden und im Geoportal Umgebungslärm<sup>5</sup> für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Schleswig-Holstein veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland<sup>6</sup> und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen

---

<sup>4</sup> NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

<sup>5</sup> <https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramAtlasgeoportal/index.html?lang=de#/> Stand: 11/2023

<sup>6</sup> Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

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

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

---

<sup>7</sup> Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungsärm) (Rechtssache C-687/20)

<sup>8</sup> Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

<sup>9</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

<sup>10</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

<sup>11</sup> Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungsärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungsärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB

Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungsärm von Flugplätzen – BUF

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungsärm – BEB

Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungsärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D

Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungsärm von Flugplätzen – BUF-D

vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Berechnungsmethode basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung der Straßen wurde vom Land Schleswig-Holstein erarbeitet und die Ergebnisse werden über das Geoportal Umgebungslärm Schleswig-Holstein<sup>5</sup> bereitgestellt.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB<sup>12</sup>, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB<sup>13</sup>, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste, Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland.

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

---

<sup>12</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

<sup>13</sup> Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)  
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 7. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu mehr als einer Verdopplung der berechneten Belasteten führen<sup>14</sup>.

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!

Zudem wird nach BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:

1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“<sup>15</sup> veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein. Richard Maaß 23. Januar 2023

<sup>15</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

<sup>16</sup> LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Straßen in Bad Oldesloe**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen in Bad Oldesloe belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Stand: Januar 2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	1.260		über 50 bis 55	1.170
über 60 bis 65	1.120		über 55 bis 60	1.310
über 65 bis 70	1.300		über 60 bis 65	830
über 70 bis 75	1.300		über 65 bis 70	0
über 75	760		über 70	0
Summe	5.740		Summe	3.310
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen in Bad Oldesloe belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Januar 2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	12,26	1.137	3	1
65 - 75 dB(A)	4,72	983	4	0
über 75 dB(A)	0,98	0	0	0
Summe	17,96	2.120	7	1
<b>geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Januar 2023</b>				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				2
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				901
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				235

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

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

**Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der Haupteisenbahnstrecke in Bad Oldesloe**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Bad Oldesloe belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand: Juli 2022</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	840		über 50 bis 55	600
über 60 bis 65	250		über 55 bis 60	150
über 65 bis 70	20		über 60 bis 65	10
über 70 bis 75	10		über 65 bis 70	10
über 75	0		über 70	0
Summe	1.120		Summe	770
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecke in Bad Oldesloe belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: Juli 2022</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	2,36	520	1	0
65 - 75 dB(A)	0,53	10	0	0
über 75 dB(A)	0,04	0	0	0
Summe	2,93	530	1	0
<b>geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Juli 2022</b>				
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung			172	
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung			66	

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecke in Bad Oldesloe finden sich in den Anlagen 4 und 5.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. „Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“<sup>14</sup> Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Bad Oldesloe lässt sich daraus nicht ableiten.

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

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Bad Oldesloe werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Straßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen<sup>17</sup> (s. Tabelle 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.

Es sind ca. 5.740 Personen und somit knapp 23 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bad Oldesloe durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  verursacht durch die Straßen betroffen.

Von hohen Belastungen durch die Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind 1.300 bzw. 1.310 (5,2 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$  sind für 2.060 bzw. 830 (8,2 bzw. 3,3%) Anwohnerinnen und Anwohner in Bad Oldesloe gegeben.

---

<sup>17</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

**Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>17</sup>), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  > 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen<sup>18</sup>, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)</li> </ul>
65-70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  55-60 dB(A) L <sub>Night</sub>	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein<sup>9</sup></li> <li>- Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG<sup>19</sup> können überschritten sein</li> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>20</sup></li> </ul>
55-65 dB(A) L <sub>DEN</sub>  50-55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung/Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>19</sup> können überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus</li> <li>- die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L<sub>DEN</sub> zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist<sup>21</sup>.</li> </ul>

<sup>18</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>19</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

<sup>20</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

<sup>21</sup> LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Copenhagen, 2018

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

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die durch Straßenlärm belasteten Bereiche in Bad Oldesloe zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm<sup>22</sup> bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Lärmkennziffer herangezogen (s. Abbildung 1).

Als Belastungsschwerpunkte (schwarz/blau) zeigen sich Bereiche an den Straßen,

1. Am Sülzberg
2. Mewesstraße
3. Berliner Ring (B208)
4. Segeberger Straße (L83)
5. Lorentzenstraße (B75)

Weiterhin gibt es hohe Belastungen (rot/orange) an den Straßen

6. Hamburger Straße (B75)
7. Lübecker Straße (B75)
8. Ratzeburger Straße (B208)
9. Pölitzer Weg (L90).

Die Belastungsschwerpunkte werden in Kap. 3.2 den Maßnahmen zugeordnet.

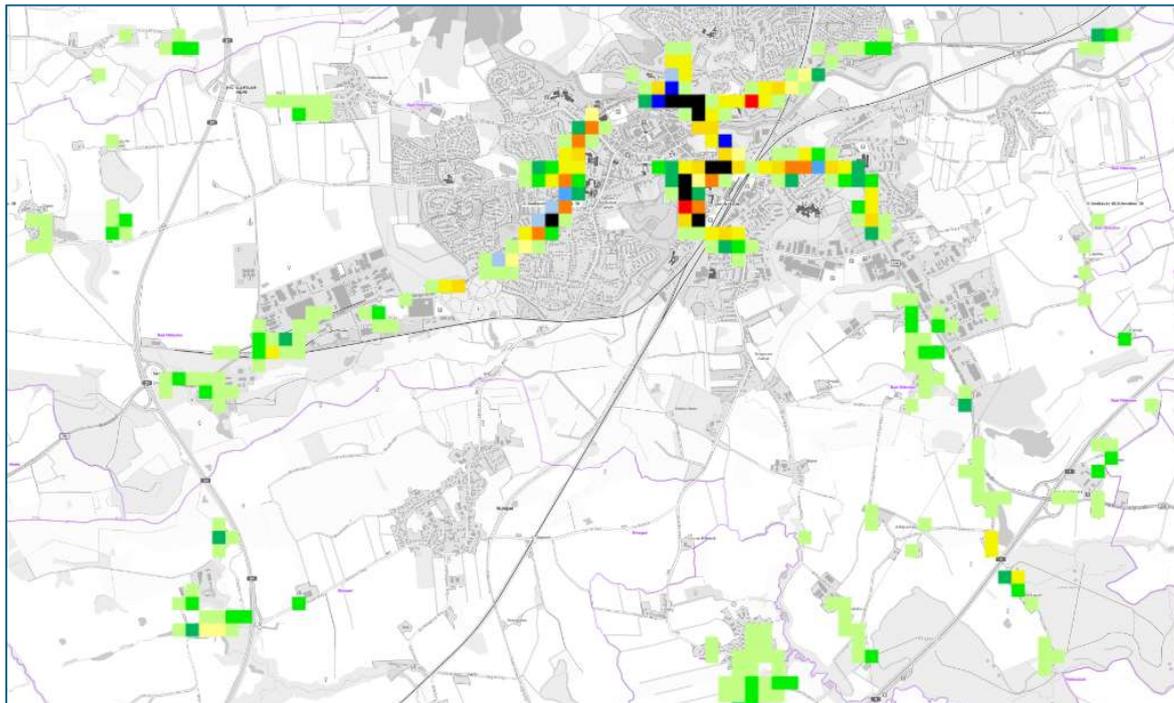
Insgesamt zeigen sich in etwa die gleichen Belastungsschwerpunkte wie im vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> [https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/,](https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/) Stand: Dezember 2023

<sup>23</sup> Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Bad Oldesloe zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Oktober 2019.

**Abbildung 1: Lärmkennziffer Bad Oldesloe**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup>



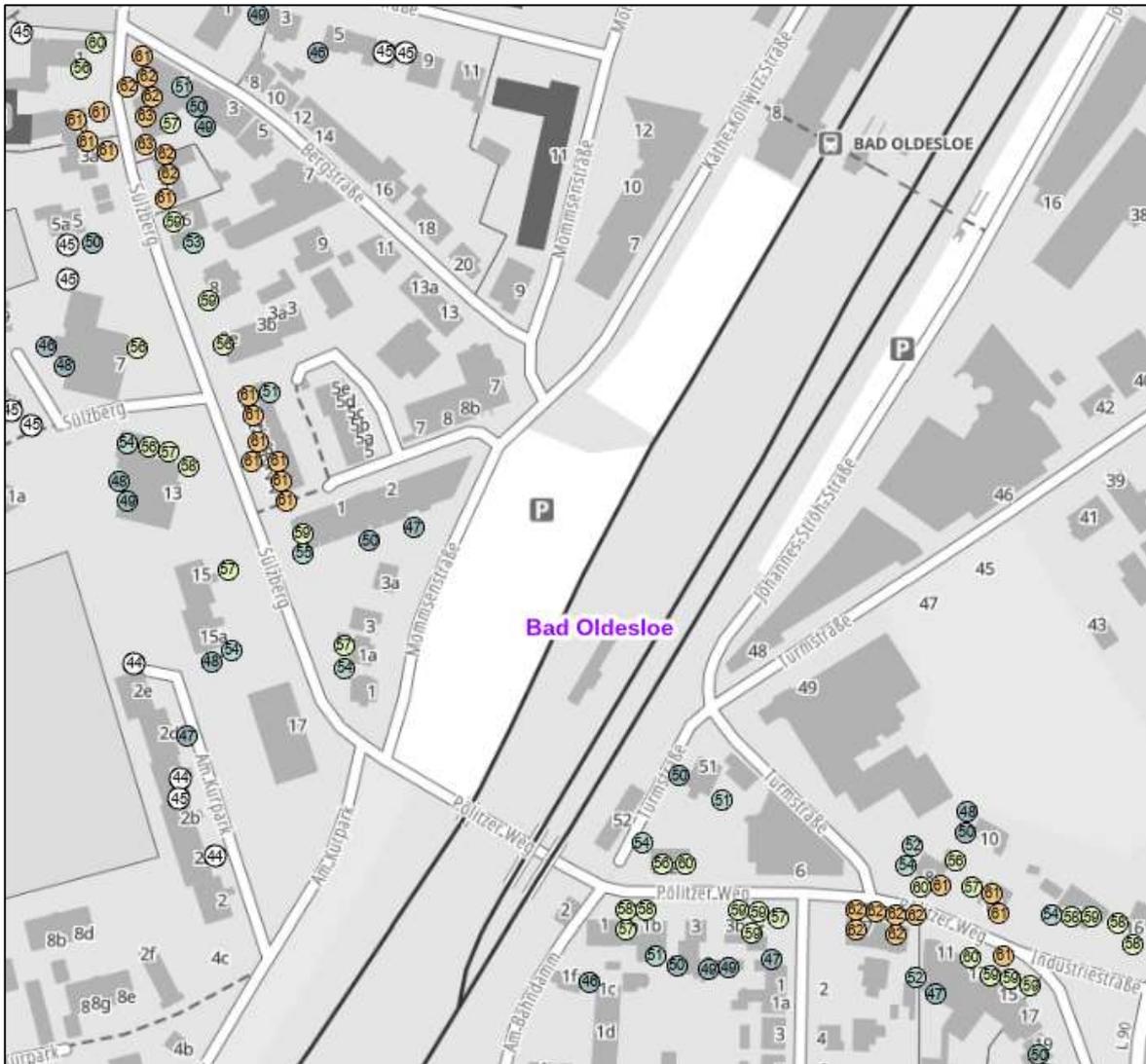
Um die belasteten Bereiche in Bad Oldesloe detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup> bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Fassadenpunkte an Wohngebäuden ermittelt, die Pegel von >55-60 dB(A)  $L_{Night}$  (gelb/grün) und über 60 dB(A)  $L_{Night}$  (orange/rot) aufweisen und damit einer hohen bzw. einer sehr hohen nächtlichen Belastung (vgl. Tabelle 3) ausgesetzt sind.

Für die Abbildungen 2 bis 8 wird der  $L_{Night}$ -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4).

Die folgenden Abbildungen 2 bis 8 zeigen vorwiegend die Straßenabschnitte in Bad Oldesloe mit einer sehr hohen Belastung.

<sup>24</sup> <https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/>, Stand: Juli 2024

**Abbildung 2: Fassadenpunkte  $L_{\text{Night}}$  Pölitzer Weg (9), Sülzberg (1)**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup>



**Abbildung 3: Fassadenpunkte  $L_{Night}$  Mewesstraße (2), Berliner Ring (3), Ratzeburger Straße (8)**

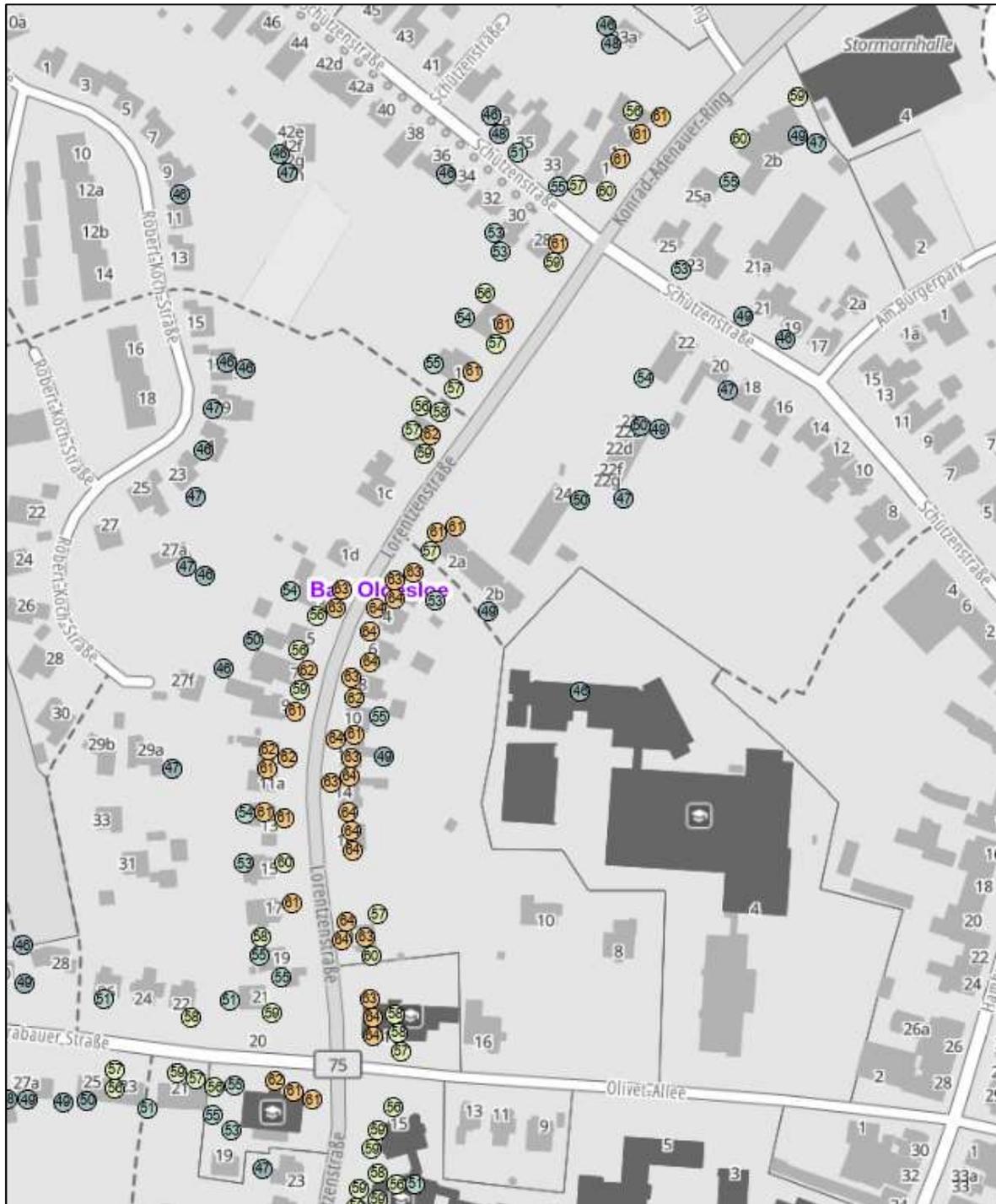
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup>





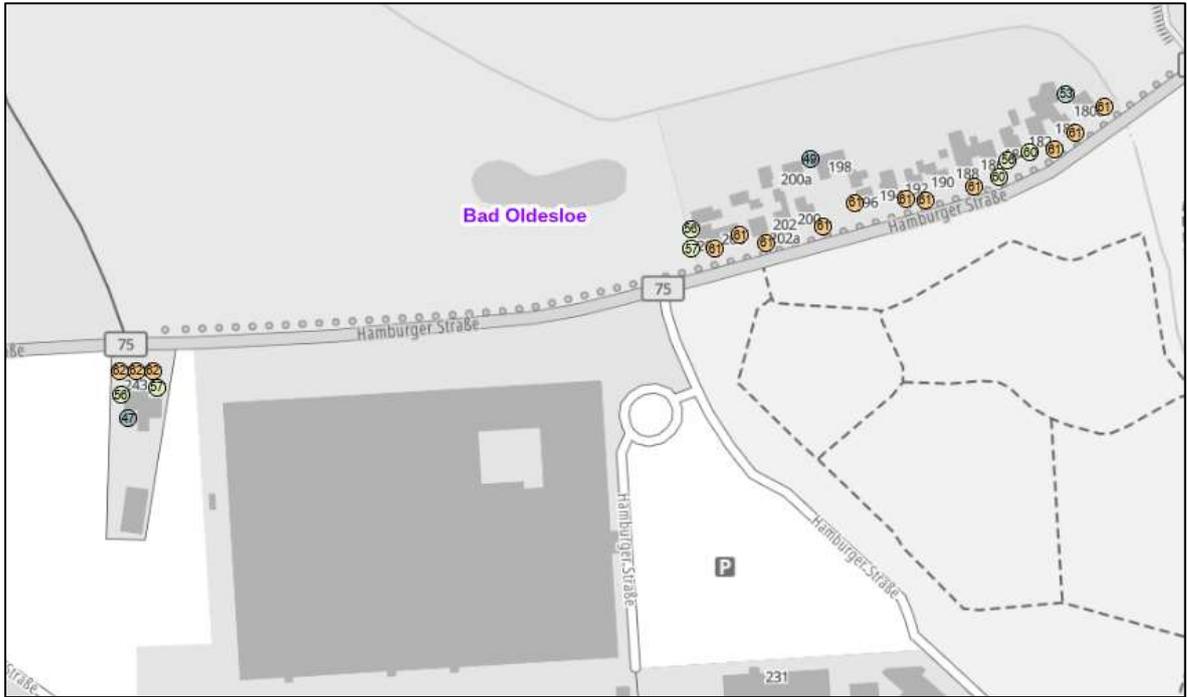


**Abbildung 6: Fassadenpunkte  $L_{Night}$  Lorenzenstraße (5)**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup>



Lärmaktionsplan der Stadt Bad Oldesloe zur vierten Runde der ULR

**Abbildung 7: Fassadenpunkte  $L_{Night}$  Hamburger Straße (6)**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup>



**Abbildung 8: Fassadenpunkte  $L_{Night}$  Lübecker Straße (7)**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup>



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

## 2.4 Mehrfachbelastung

Die Anlagen 2 und 4 zeigen, dass es am Pölitzer Weg, Sülzberg, Ratzeburger Straße und Lübecker Straße zu Doppelbelastungen durch den Straßen- und Schienenlärm kommt.

## 3 Maßnahmenplanung

### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Eine Lärmschutzwand existiert entlang der Bahnstrecke im Bereich der Ratzeburger Straße und im Bereich Pölitzer Weg.

Weiterhin existieren Lärmschutzwände an der BAB A1, allerdings knapp außerhalb der Stadtgrenzen von Bad Oldesloe.

Im östlichen Abschnitt der Grabauer Straße ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 umgesetzt und ein Fahrradangebotsstreifen stadtauswärts angelegt worden.

An der Mewesstraße wurde ein Kreisel im Kreuzungsbereich Kurparkallee, Sülzberg und Mewesstraße gebaut. Durch den Kreisverkehr kommt es zu einer Verstetigung des Verkehrs, und es wird leiser, da lästige Pegelspitzen reduziert werden, die durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge entstehen.

Rund um den Kreisel wurden an der Mewesstraße, an der Kurparkallee und am Sülzberg Fahrradangebotsstreifen angelegt.

Als Ergebnis des Lärmaktionsplans zur Umsetzung der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wurde auf der Nordtangente im Jahr 2011 in zwei Abschnitten der B 208 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h durchgeführt. Die verkehrsrechtliche Anordnung musste jedoch wieder aufgehoben werden, da der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr keine Zustimmung gab.

Auf der Ratzeburger Straße ist zwischen Louise-Zeit-Strasse und Sehmstorfer Straße nachts Tempo 30 als Lärmschutzmaßnahme angeordnet worden.

Auf der BAB A1 ist im Bereich von Bad Oldesloe ein lärmindernder Asphalt (SMA-8/SMA-11) mit  $-2 \text{ dB}^{25}$  eingebaut. Auf der BAB A21 ist abschnittsweise ebenfalls ein lärmarmes Asphalt (AC) mit  $-2 \text{ dB}^{25}$  eingebaut.

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

### 3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

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

An den Bundes- und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende weitere Möglichkeiten:

- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung (Lärmverlagerung)
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehre (Lärmvermeidung)

---

<sup>25</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

- Einschränkung des Lkw-Verkehrs (Lärmvermeidung)
- Verstetigung des Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs).

Für die betrachteten Autobahnen BAB A1 und A24 ist seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH zuständig. Für die B75 und B208 ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV S-H) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Behörden erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die Verkehrsbehörde der Stadt Bad Oldesloe zuständig.

Insgesamt zeigen sich fast die gleichen Belastungsschwerpunkte wie im vorangegangenen Lärmaktionsplan, weswegen zahlreiche Lärminderungsmaßnahmen aus dem vorangegangenen Lärmaktionsplan, die nicht umgesetzt wurden, erneut aufgeführt werden.

### 3.2.1 B75 und B208 (3, 5, 6, 7, 8)

Für die straßennahen Wohngebäude den Bundesstraßen werden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von deutlich  $>54$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$  ermittelt (vgl. Abbildung 2 bis 8). Hier ist vom zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>9</sup> eingehalten werden (vgl. Kap. 1.4) und eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

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

Da in den betroffenen Abschnitten der B75 und B208 in Bad Oldesloe entsprechend der Lärmkartierung des Landes S-H ein relativ lauter Standardas-

phalt verbaut ist, bietet es sich an, einen **lärmindernden Asphalt** einzubauen, mit dem die bestehende Lärmbelastung um 2 bis 3 dB gesenkt werden kann<sup>26</sup>.

### 3.2.2 BAB A1 und A22

Auch entlang der Autobahnen wurden punktuell Fassadenpegel von  $>54$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$  ermittelt. Hier ist vom zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>9</sup> eingehalten werden (vgl. Kap. 1.4) und eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann.

### 3.2.3 Nicht umgesetzte Maßnahmen aus den vorangegangenen Lärmaktionsplänen

Für den innerörtlichen Verkehr auf den Bundesstraßen in Bad Oldesloe wurden im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der ersten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie aus dem Juli 2009<sup>27</sup> eine Reihe von Maßnahmen formuliert, die nach wie vor zur dauerhaften Lärmreduzierung umgesetzt werden sollten, da sie die in Kap. 2.3 beschriebenen sehr hohen und hohen Belastungen reduzieren. Die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Fassadenpegel von über 60 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  (betroffen sind alle Wohngebäude mit orangefarbenen Fassadenpegeln in den Abbildungen 2 bis 8) deuten darauf hin, dass die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Wohngebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschritten sind. Somit ist die Zumutbarkeitsschwelle erreicht und die Belastung so hoch, dass sie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76/84) für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist.

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h insbesondere in den besonders lärmbelasteten Bereichen

- 30 km/h-Zone für die gesamte Lorentzenstraße
- 30 km/h-Zone Mewesstraße, Kurparkallee, Sülzberg, Pölitzer Weg bis Kreuzung Stoltenrieden/Industriestraße
- 30 km/h-Zone nachts Ratzeburger Straße im Abschnitt Up den Pahl bis zur Kreuzung Berliner Ring

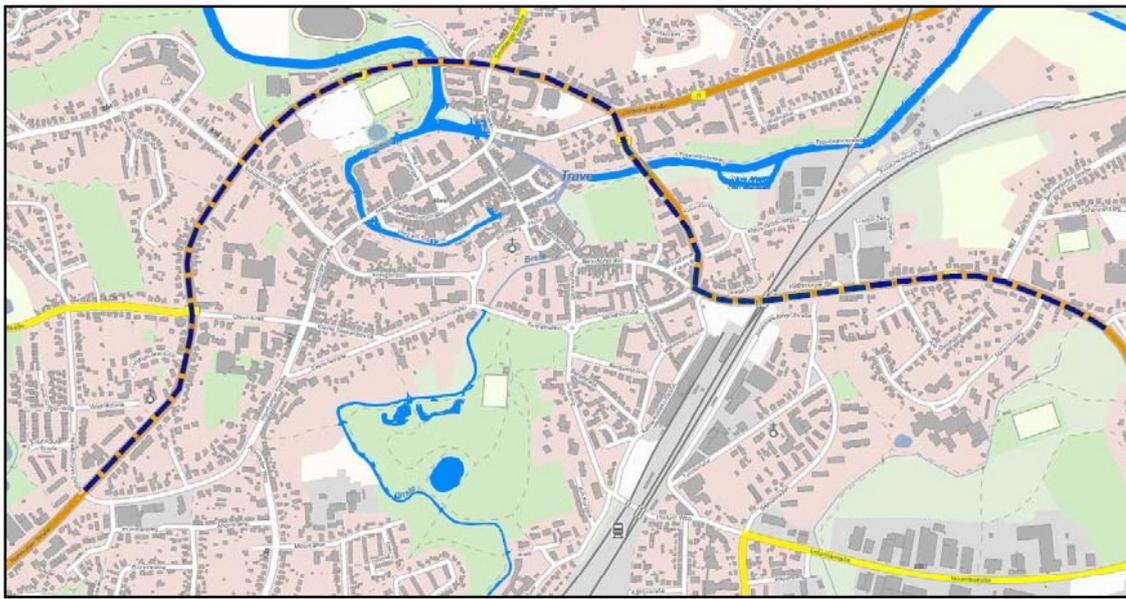
---

<sup>26</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, Ifd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

<sup>27</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Bad Oldesloe. Juli 2009.

- 30 km/h-Zone nachts im Berliner Ring
- 30 km/h- Zone nachts im Konrad-Adenauer-Ring

**Abbildung 9: Vorschläge für Tempo 30 nachts auf Berliner Ring / Konrad-Adenauer Straße / Lorentzenstraße sowie Ratzeburger Straße (blau gestrichelt)**  
Quelle: Lärmaktionsplan Bad Oldesloe 2019<sup>28</sup>



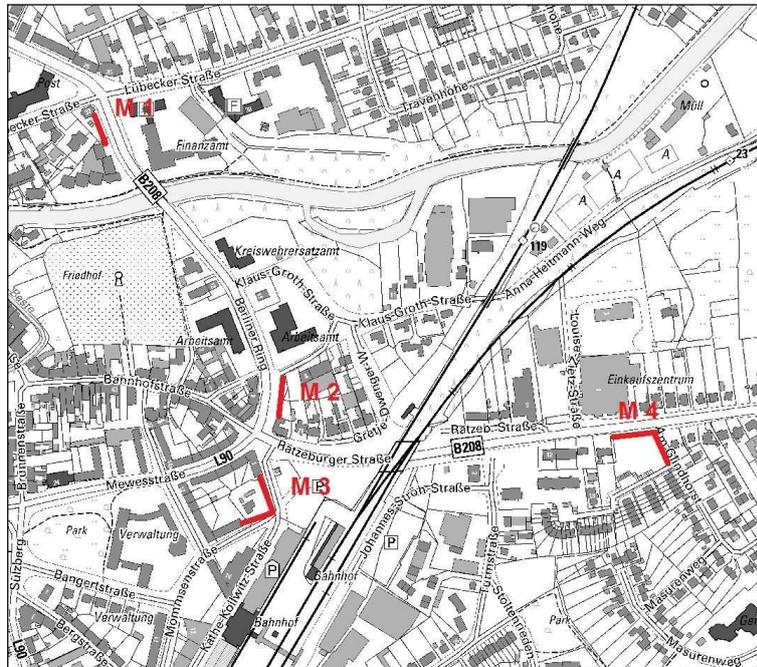
- **Diese Maßnahmen wurden im Sommer 2011 von der städtischen Verkehrsaufsicht angeordnet. Diese Anordnung musste jedoch im Jahre 2012 wieder zurückgenommen werden, da die Fachaufsicht des Landes Schleswig-Holstein keine Zustimmung erteilte.**
- Fahrverbot für den Lkw-Durchgangsverkehr (3,5 t) im **Stadtgebiet** von Bad Oldesloe mit ausgewiesener Umleitungsstrecke über die Bundesautobahnen A1 und A21 **(1-9)**.
  - Gezielte Ergänzungen der vorhandenen Bebauungsstruktur (Baulückenschließung) in den Abschnitten (s. Abbildung 10):
    - Bebauung entlang des Berliner-Rings südwestlich des Knotens Lübecker Straße / Berliner Ring (M1)
    - Bebauung östlich des Berliner Rings, nördlich Ratzeburger Straße (M2)
    - Bebauung des nordöstlichen Eckgrundstücks und Ergänzung der Bebauung südöstlich des Knotens Ratzeburger Straße / Berliner Ring (M3)

<sup>28</sup> Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Bad Oldesloe zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Oktober 2019.

M4, westliches Eckgrundstück am Knoten Ratzeburger Straße / Am Glindhorst, wurde zwischenzeitlich umgesetzt.

**Abbildung 10: Vorschläge zum Baulückenschluss (rot)**

Quelle: Lärmaktionsplan Bad Oldesloe 2019<sup>28</sup>

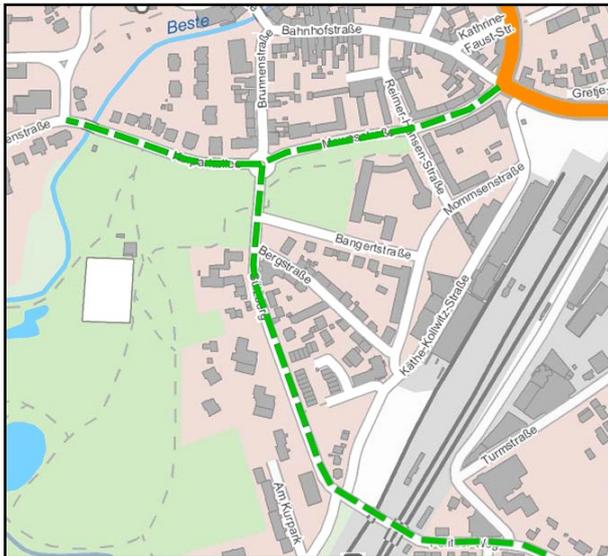


- Bau einer Lärmschutzwand an der Nordseite der **Ratzeburger Straße** zwischen **Berliner Ring** und Bahnstrecke (**3, 8**)
- An der **Mewesstraße** und an der Kurparkallee sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 geprüft werden (**2**). Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h ergibt sich eine Lärm-minderung von etwa 2-3 dB(A)<sup>29</sup> (s. Abbildung 11).

<sup>29</sup> Umweltbundesamt 2009: Maßnahmenblätter zur Lärm-minderung im Straßenverkehr.

**Abbildung 11: Vorschläge für Tempo 30 auf Mewesstraße, Kurparkallee und Sülzberg (grün gestrichelt)**

Quelle: Lärmaktionsplan Bad Oldesloe 2019<sup>28</sup>



- Da auf der L90 bereits im Abschnitt der Bahnunterführung eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 besteht, bietet sich die Verlängerung dieses Abschnitts auch für den **Sülzberg an (1)**. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h ergibt sich eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A) (s. Abbildung 11). Auch in die andere Richtung der L90 sollte die 30 km/h-Zone im Tunnel **Pölitzer Weg (9)** bis zur Kreuzung Stoltenrieden/Industriestraße verlängert werden (s. Abbildung 11).
- Als weitere Lärminderungsmaßnahme für die L90 sollte die im Verkehrsentwicklungsplan<sup>30</sup> und im Verkehrsentwicklungskonzept<sup>31</sup> beschriebene Sperrung für Lkw-Durchgangsverkehre in beide Richtungen **zwischen Berliner Ring und Pölitzer Weg (1, 2, 9)** umgesetzt werden.
- Hohe Lärmbelastungen bestehen auch an der **Lübecker Straße (7)** zwischen Berliner Ring und dem „Am Steinfelder Redder“. Für diesen Abschnitt sollte eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h geprüft werden.

<sup>30</sup> Verkehrsentwicklungsplan Bad Oldesloe Entwurf Mai 2009.

<sup>31</sup> Verkehrsentwicklungskonzept Bad Oldesloe Juni 2023.

- Im Zuge des Bebauungsplans B107 ist eine Lärmschutzeinrichtung südlich der Bahntrasse im Bereich südlich der Straße „Am Bahndamm“ vorgesehen, um die zukünftige Bebauung vor Bahnlärm zu schützen.

Hier bietet sich eine Verlängerung der geplanten Lärmschutzeinrichtung nach Norden an, um einen Lückenschluss bis zur vorhandenen Lärmschutzwand an der Bahn zu erreichen.

### 3.2.4 Alle innerörtliche Straßen

Die Lärmkartierung des Landes S-H weist bis auf die Autobahnen für alle kartierten Straßen in Bad Oldesloe einen relativ lauten „nicht geriffelten Gussasphalt“ aus. Daher sollte im Rahmen der Sanierung der Fahrbahnoberflächen entsprechend der RLS-19 ein leiserer Asphalt verbaut werden (1-9). Dadurch kann die Lärmbelastung um rund 2 dB reduziert werden.

### 3.2.5 Haupteisenbahnstrecke des Bundes

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

In der aktuellen Lärmkartierung des EBA ist ausgeführt, dass in Bad Oldesloe gut 1.100 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen sind (vgl. Tabelle 2). Die Lärmaktionsplanung für die 4. Runde der ULR wird vom EBA aktuell erarbeitet (Stand: Juli 2024). Die Öffentlichkeitsbeteiligung für alle Menschen, die sich durch Schienenlärm gestört fühlen ist bereits abgeschlossen.

Beim Schienenlärm kommt zum einen zum Tragen, dass seit 2020 alle Güterwagen mit leiseren Bremsen ausgerüstet sein müssen. *„Hierzu hat der Bund sowie die Schienenverkehrsgüterindustrie bereits große Anstrengungen zur Umrüstung der Bestandsflotte der Schienengüterwagen auf LL-Sohlen unternommen. Der Lärmpegel für umgerüstete Güterwagen ist dadurch um bis zu 10 dB(A) gesunken.“*<sup>32</sup>

Da das EBA für die Bearbeitung zuständig ist, kann keine Aussage zu den Maßnahmen oder deren Nutzen getroffen werden.

<sup>32</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrslaerm>. Stand 03/2023

### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sind daher auch Strategien der Lärmreduzierung in Bad Oldesloe gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Stadt Bad Oldesloe ist von den Hauptverkehrsstraßen BAB A1, A21, B75 und B208 sowie Schienenlärm betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind in Bad Oldesloe die Hauptverkehrsstraßen und die Haupteisenbahnstrecke zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt für zusätzlichen Lärmschutz dort gering, da die Baulast für diese Verkehrswege nur z.T. bei der Stadt liegen.

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

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

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**  
Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Hierfür ist insbesondere der Kreis Pinneberg als Betreiberin des Busverkehrs verantwortlich, der in seinem aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan Verbesserungen in Bad Oldesloe vorsieht. Mögliche Maßnahmen sind:
  - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
  - hohe Taktdichten,
  - Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
  - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen

Verkehrsträgern

- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept Bad Oldesloe<sup>33</sup>.

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

- **Förderung des Fahrradverkehrs**

Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept Bad Oldesloe<sup>31</sup>.

- **Förderung des Fußverkehrs**

Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen z.B. an der Kieler Straße. Hier ist allerdings die Zustimmung des LBV notwendig, die bislang nicht gegeben wird,
- Einbau von Mittelinseln,
- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite Gehwege,
- guter Beleuchtung,
- kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln,

---

<sup>33</sup> Verkehrsentwicklungskonzept Bad Oldesloe Juni 2023.

- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept Bad Oldesloe<sup>31</sup>

- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**

Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Grüne Welle,
- Bau von Kreisverkehren,
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren,
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept Bad Oldesloe<sup>31</sup>

- **Verkehrsberuhigung**

- verkehrsberuhigte Bereiche, z.B. bei der Erschließung von Neubaugebieten,
- verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept Bad Oldesloe<sup>31</sup>

- Prüfung des Einbaus von **lärmmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann<sup>34</sup>, im Rahmen anstehender Straßensanierungen.

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

- Attraktive Ortszentren, in denen alle Funktionen auf dichtem Raum vorhanden sind

---

<sup>34</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

- das Verhindern von siedlungsfernen Bebauungen durch gezielte Bauleitplanungen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>35</sup> 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.“

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

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, *Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen* (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der „Ruhigen Gebiete“ in Zukunft zu vermeiden ist.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Stadt Bad Oldesloe, gestellt.

Im Geoportal Umgebungslärm<sup>36</sup> sind Ruhige Gebiete für Bad Oldesloe eingezeichnet, die sich aus den Festlegungen der vorangegangenen Lärmaktionspläne ergeben. Diese Festlegung (s. Abbildung 12) wird mit diesem Lärmaktionsplan fortgeschrieben.

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

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von

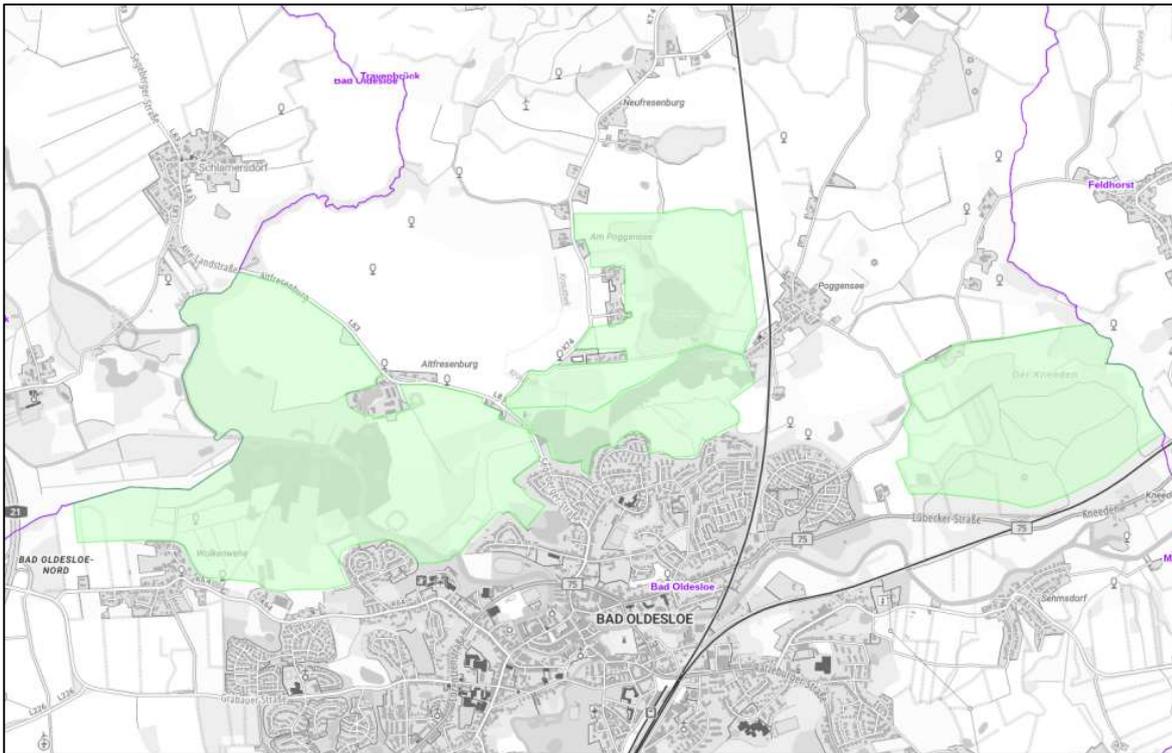
---

<sup>35</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

<sup>36</sup> <https://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/umgebungslaeramatlasgeoportal/index.html?lang=de#/>, Stand: Dezember 2024

anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

**Abbildung 12: Skizze der Ruhigen Gebiete (grün) in Bad Oldesloe**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungsärm<sup>36</sup>



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

Durch die aufgeführten Maßnahmen können die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in Bad Oldesloe deutlich vom Straßenlärm entlastet werden. Davon ausgehend, dass die aktiven Maßnahmen (Straßenoberfläche, Geschwindigkeitsreduzierung, Lkw-Durchfahrtsverbot) die meisten der betroffenen Anliegender entlasten wird, reduziert sich für rund 4.000 Personen der Lärm. Insbesondere die hoch und sehr hoch belasteten Anwohnerinnen und Anwohner werden entlastet.

## 4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

### 4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von:... Bis:...

## 4.2 Art der Mitwirkung

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

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

Bürger, Kreis, Verkehrsbehörden

## 4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

## 4.5 Dokumentation

...

# 5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

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

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt liegt geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten<sup>37</sup>.

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

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können entsprechend VLärmSchR 97<sup>9</sup> bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet werden.

---

<sup>37</sup> Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

## 6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Bad Oldesloe erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Verkehrswege und angrenzende Wohngebiete sowie auf die Ruhigen Gebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde<sup>38</sup> wurde vorgabekonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Schleswig-Holstein im September 2019 übergeben.

Im letzten Lärmaktionsplan waren Lärminderungsmaßnahmen für alle betroffenen Straßen aufgeführt, die überwiegend nicht umgesetzt wurden. Die meisten Lärmbelastungen in Bad Oldesloe stellt sich aktuell genauso dar, wie vor rund 5 Jahren. Die bereits in den vorhergehenden Lärmaktionsplänen und aufgeführten Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind bislang nur teilweise umgesetzt und werden hier aktualisiert aufgeführt.

Die in den vorhergehenden Lärmaktionsplänen ausgewiesenen Ruhigen Gebiete werden fortgeschrieben. Inwieweit die Ruhigen Gebiete von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen. Zumindest ist es im Geoportal Umgebungslärm öffentlich einsichtig dokumentiert.

---

<sup>38</sup> Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Bad Oldesloe zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Oktober 2019.

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

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierung kaum vergleichbaren, Ergebnissen. Angaben zu geänderten Betroffenheiten, auch als Ergebnis von umgesetzten Maßnahmen, können somit nicht getroffen werden.

Da die Kosten für die Maßnahmen (lärmarter Asphalt, Lärmsanierung) werden zum Teil von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen (lärmarter Asphalt, Lärmsanierung) ist nicht die Stadt, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Gemeinden vereinfacht werden, dazu gibt es die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“<sup>39</sup>.

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

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

### **7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtverordnetenversammlung Bad Oldesloe beschlossen**

Am:

### **7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans**

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

---

<sup>39</sup> <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Mai 2023

### **7.3 Link zum Aktionsplan im Internet**

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

Bad Oldesloe, den

## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Bad Oldesloe

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Bad Oldesloe

**Anlage 4:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{DEN}$  für Bad Oldesloe

**Anlage 5:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{Night}$  für Bad Oldesloe

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

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungsrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/au/noise/df3/env/0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Nutzung										
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete .....	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35/40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50
Urbanes Gebiet					64	54	63	45		
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55
Industriegebiete							70	70		

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

*Entwurf*



Lärmaktionsplan der Stadt Bad Oldesloe zur vierten Runde der ULR

---

## **Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Bad Oldesloe

Stand: Januar 2023

### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L<sub>Night</sub> für Bad Oldesloe  
Stand: Januar 2023

## **Anlage 4**

Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{DEN}$  für Bad Oldesloe

Stand: Januar 2023

## **Anlage 5**

Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L<sub>Night</sub> für Bad Oldesloe

Stand: Januar 2023