

# Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Timmendorfer Strand zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

## Entwurf



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

Auftraggeberin:

**Gemeinde Timmendorfer Strand**  
Strandallee 42  
23669 Timmendorfer Strand

Projektnummer: LK 2024.230

Berichtsnummer: LK 2024.230.1

Berichtsstand: 24.02.2025

Berichtsumfang: 31 Seiten sowie 3 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>

# Leerseite

(dieser Hinweis wird nicht mir ausgedruckt)

## 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	5
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b>	<b>7</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	7
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	10
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	13
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b>	<b>17</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	17
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	18
3.2.1	B76	18
3.2.2	L181	19
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	21
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	25
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm reduziert	27
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans</b>	<b>27</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	27
4.2	Art der Mitwirkung	27
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben	27
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	27
4.5	Dokumentation	28
<b>5</b>	<b>Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans</b>	<b>28</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b>	<b>30</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung Timmendorfer Strand beschlossen	30
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans	30
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	30
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>31</b>

# 1 Allgemeines

## 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Timmendorfer Strand  
Strandallee 42  
23669 Timmendorfer Strand  
Gemeindekennziffer: 01055042  
Kontakt: : Bürgermeister Herr Sven Partheil-Böhnke  
Telefon: 04503 8070  
E-Mail: [buero.buergermeister@timmendorfer-strand.org](mailto:buero.buergermeister@timmendorfer-strand.org)  
Internet: [www.timmendorfer-strand.org](http://www.timmendorfer-strand.org)

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

Die Gemeinde Timmendorfer Strand liegt im Kreis Ostholstein direkt an der Ostseeküste. Sie ist vom Tourismus geprägt. Neben dem Hauptort direkt an der Küstenlinie gibt es die beiden landeinwärts gelegenen Ortschaften Groß Timmendorf und Hemmelsdorf. Das südliche Gemeindegebiet wird vom Hemmelsdorfer See eingenommen.

Timmendorfer Strand hat rund 8.700 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 20,13 km<sup>2</sup>. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 432 Einwohnern je km<sup>2</sup>. Die Gemeinde ist über die L181 und B76 gut an die Nachbargemeinden und an die BAB A1 angebunden. Außerdem hat Timmendorf einen eigenen Bahnhof an der Bahnstrecke Lübeck–Fehmarn.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von jeweils mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehören in der Gemeinde Timmendorfer Strand die B76 mit 8.600 bis 10.400 Kfz/Tag und die L181 mit 10.300 Kfz/Tag,<sup>1</sup>

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>2</sup> (ULR) sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über

---

<sup>1</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU). Stand : Januar 2025

<sup>2</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.

30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Diese Verkehrsmenge wird auf der Eisenbahnstrecke Lübeck–Fehmarn in Timmendorfer Strand mit rund 15.300 Zügen pro Jahr<sup>3</sup> nicht erreicht.

Von Schienen- oder Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Timmendorfer Strand nicht betroffen.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>4</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 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>5</sup>.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die

---

<sup>3</sup> <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/> Stand Januar 2025

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

<sup>5</sup> NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung erstellt worden und im Geoportal Umgebungslärm<sup>6</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>7</sup> und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31. März 2022 gegen Portugal<sup>8</sup> hat die EU-Kommission klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist<sup>9</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>10</sup> von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Re-

---

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

<sup>7</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

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

<sup>9</sup> Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

<sup>10</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)

gelingen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19<sup>11</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB<sup>12</sup> abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich<sup>9</sup>.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

Ein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden Straßen besteht nicht.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Berechnungsmethode basiert auf gemessenen Werten und 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>13</sup> bereitgestellt.

---

<sup>11</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

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

<sup>13</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU). Stand : Januar 2025

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB<sup>14</sup>, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB<sup>15</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.

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>16</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,

---

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

<sup>15</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)

<sup>16</sup> Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein. Richard Maaß 23. Januar 2023



die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“<sup>17</sup> veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ<sup>18</sup>.

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>16</sup> Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Timmendorfer Strand lässt sich daraus nicht ableiten.

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

---

<sup>17</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

<sup>18</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 Timmendorfer Strand**

<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen in Timmendorfer Strand 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	490		über 50 bis 55	460
über 60 bis 65	440		über 55 bis 60	180
über 65 bis 70	160		über 60 bis 65	10
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	60		über 70	0
Summe	1.090		Summe	650
<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen in Timmendorfer Strand 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)	3,13	444	1	0
65 - 75 dB(A)	0,66	75	0	0
über 75 dB(A)	0,09	0	0	0
Summe	3,88	519	1	0
<b>Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung, Stand: Januar 2023</b>				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				0
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				175
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				37

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Straßen in Timmendorfer Strand finden sich in den Anlagen 2 und 3.

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Timmendorfer Strand 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 Auslösschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen<sup>19</sup> (s. Tabelle 2), 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. 1.090 Personen und somit 12,5 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Timmendorfer Strand durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$ , verursacht durch die kartierten Hauptverkehrsstraßen, betroffen.

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind 160 bzw. 190 (rund 2 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 60 dB(A)  $L_{Night}$  sind für 10 (rund 0,1%) Anwohnerinnen und Anwohner in Timmendorfer Strand gegeben.

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

---

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

**Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie<sup>19</sup>), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) $L_{DEN}$  > 60 dB(A) $L_{Night}$	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen<sup>20</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) $L_{DEN}$  55-60 dB(A) $L_{Night}$	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein<sup>10</sup></li> <li>- Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG<sup>21</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>22</sup></li> </ul>
55-65 dB(A) $L_{DEN}$  50-55 dB(A) $L_{Night}$	Belastung/Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte für Misch- und Allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>21</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) <math>L_{DEN}</math> zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist<sup>23</sup>.</li> </ul>

<sup>20</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>21</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>22</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

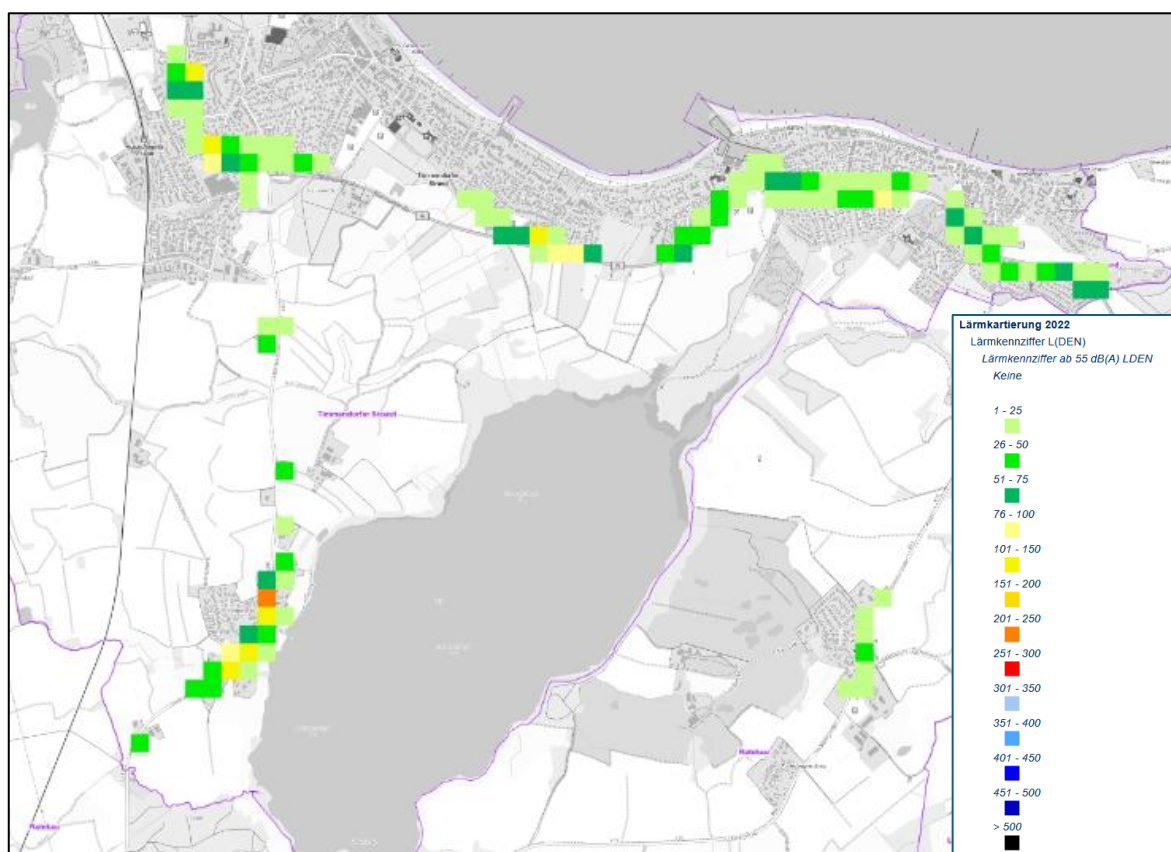
<sup>23</sup> LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Copenhagen, 2018

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die durch Straßenlärm belasteten Bereiche in Timmendorfer Strand zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm<sup>24</sup> bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein die Lärmkennziffer herangezogen (s. Abbildung 1).

Eine erhebliche Belastung ergibt sich danach nur in Hemmelsdorf (orange). Wie im letzten Lärmaktionsplan<sup>25</sup> ist hier an der L181 die höchste Belastung in Timmendorfer Strand zu finden (vgl. Abbildung 1).

**Abbildung 1: Lärmkennziffer Timmendorfer Strand**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm



Die Lärmkennziffer (LKZ) ist eine Kenngröße zur Beschreibung von Lärmbetroffenheiten, die den akustischen Mittelungspegel und die Anzahl der be-

<sup>24</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU), Stand: Dezember 2024

<sup>25</sup> Lärmaktionsplan der Gemeinde Timmendorfer Strand zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie-Fortschreibung des Lärmaktionsplans-vom Juni 2020

troffenen Menschen zusammenführt. Sie wird mit folgender Formel berechnet:  $Lärmkennziffern = Betroffene * (Mittelungspegel - Schwellenwert) / Straßenlänge$ . Hohe Lärmkennziffern treten also vor allem dort auf, wo hohe Einwohnerdichten und hohe Lärmpegel zusammentreffen.

Um die belasteten Bereiche in Timmendorfer Strand detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der im Geoportal Umgebungslärm<sup>26</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 2) ausgesetzt sind.

Für die Abbildungen 2 bis 5 wird der  $L_{Night}$ -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4).

Es zeigt sich, dass, wie im vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>27</sup>, entlang der L181 in Hemmelsdorfer See die straßennahen Wohngebäude eine hohe Belastung (55-60 dB(A)  $L_{Night}$ ) aufweisen (s. Abbildung 2).

Östlich der Anschlussstelle L181/B76 entlang der B76 (Bäderstraße) werden auf Höhe Marienburger Straße und auf Höhe Birkenweg straßennah hohe Belastung (55-60 dB(A)  $L_{Night}$ ) erreicht (s. Abbildung 3 und Abbildung 4).

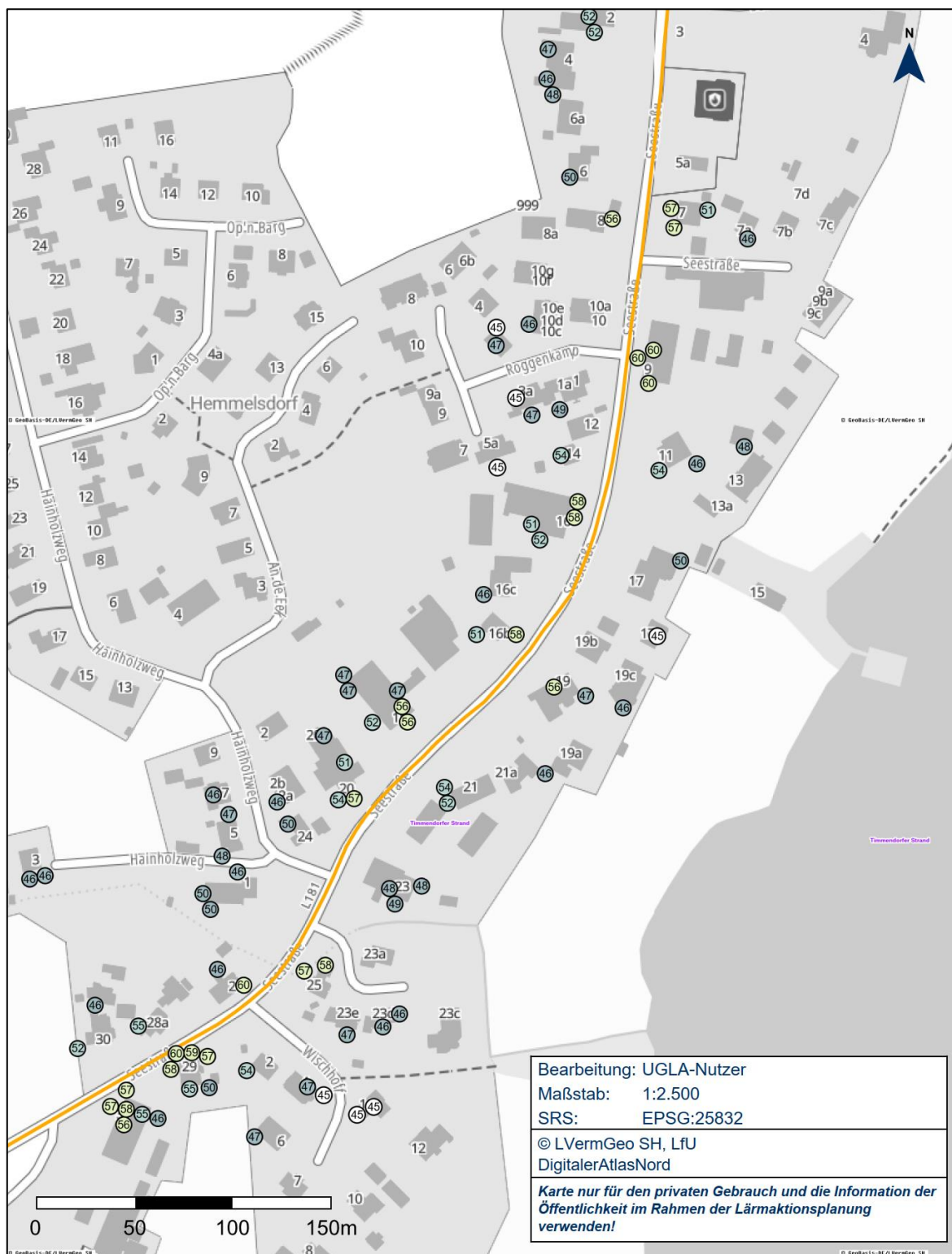
Westlich der Anschlussstelle L181/B76 werden, wie auch im vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>25</sup>, abschnittsweise entlang der B76 an den straßennahen Wohngebäuden hohe Belastungen (55-60 dB(A)  $L_{Night}$ ) und an einem Gebäude sehr hohe Belastungen (60-65 dB(A)  $L_{Night}$ ) erreicht (s. Abbildung 5).

---

<sup>26</sup> Geoportal Umgebungslärm (LfU), Stand: Januar 2025

<sup>27</sup> Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Timmendorfer Strand in Holstein zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, Februar 2020

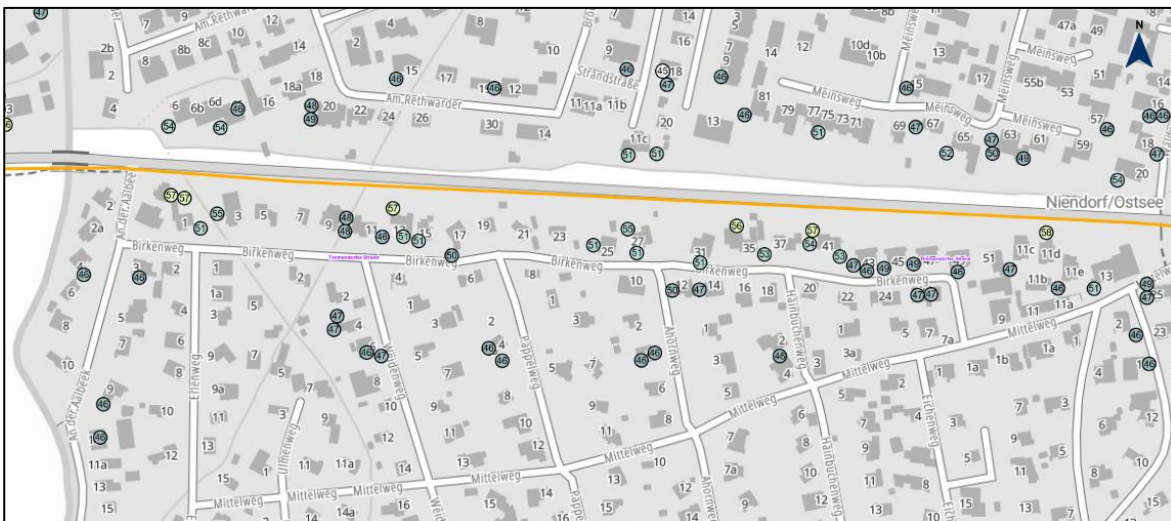


**Abbildung 2: Fassadenpunkte L<sub>Night</sub> L181 Seestraße**Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>26</sup>

**Abbildung 3: Fassadenpunkte  $L_{\text{Night}}$  B76 Höhe Marienburger Straße**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>26</sup>

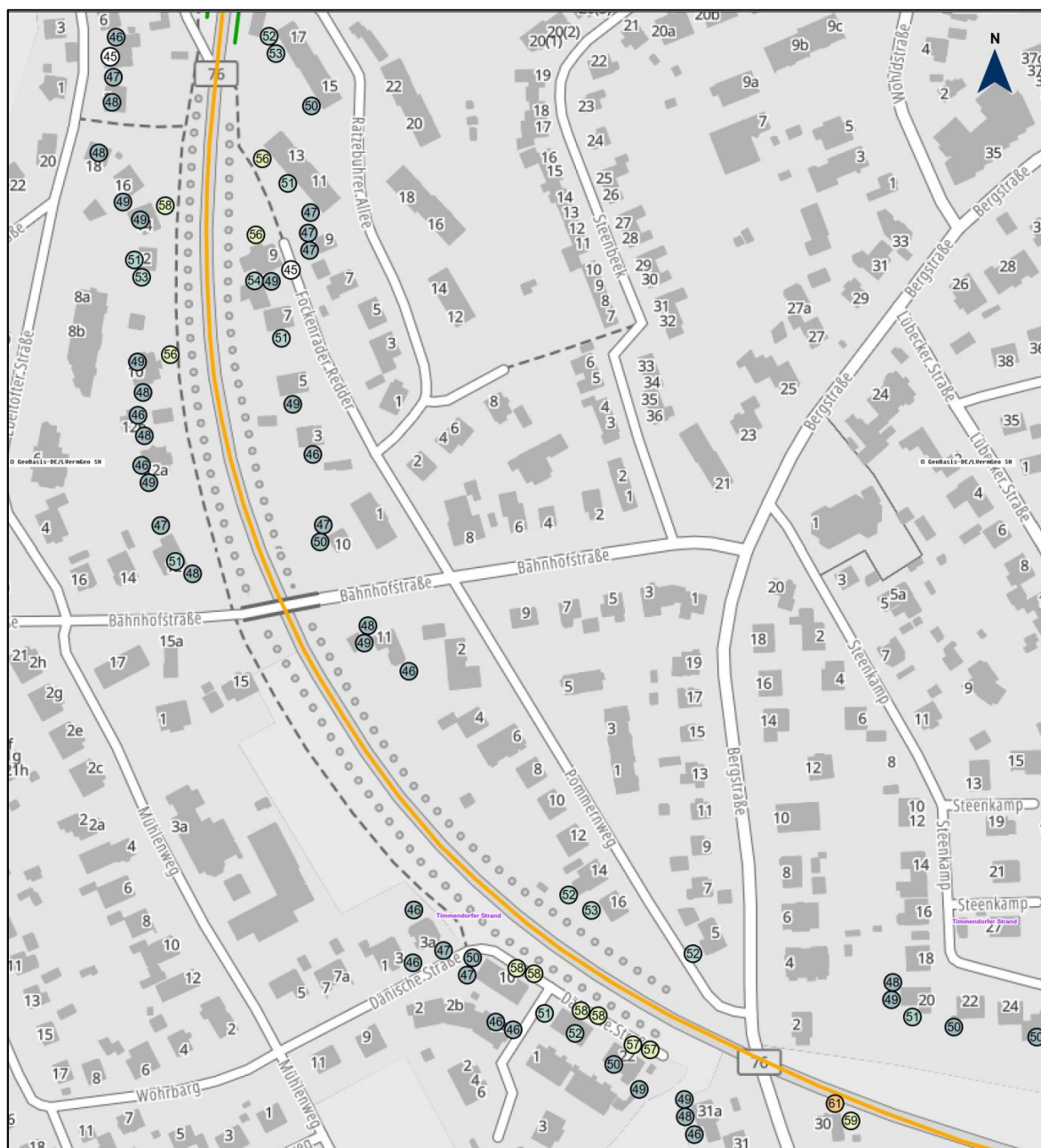


**Abbildung 4: Fassadenpunkte  $L_{\text{Night}}$  B76 Höhe Birkenweg**  
Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>26</sup>



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.



**Abbildung 5: Fassadenpunkte L<sub>Night</sub> B76 West**Quelle: Ausschnitt aus dem Geoportal Umgebungslärm<sup>26</sup>

### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der B76 sind abschnittsweise Lärmschutzanlagen vorhanden.

Auf der B76 ist entsprechend der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein westlich der Hafenstraße ein lärmarmen Asphalt verbaut.

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 Landes- und Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit  
(verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt  
(verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen  
(baulicher Schallschutz)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz),  
Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm
- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung  
(Lärmverlagerung)
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV,  
der Fuß- und Radverkehre (Lärmvermeidung)
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs  
(Lärmvermeidung)
- Verstetigung des Verkehrs  
(verträgliche Abwicklung des Verkehrs)

Für die betrachteten B76 und L181 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 des Kreises Ostholstein zuständig.

#### **3.2.1 B76**

Für straßennahe Wohngebäude an der B76 werden in der Lärmkartierung des Landes Schleswig-Holstein Fassadenpegel >54 dB(A)  $L_{Night}$  ermittelt (vgl.

Abbildung 3 bis Abbildung 5). Daher ist vom zuständigen Baulastträger, dem LBV S-H, zu prüfen, ob die Grenzwerte der **Lärmsanierung** gemäß VLärm-SchR97<sup>28</sup> eingehalten werden bzw. ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4).

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

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

Zudem weist der westliche Abschnitt der B76 einen relativ lauten Asphalt auf. Durch den Einbau **leiserer Asphalte** entsprechend RLS-19 können Lärmreduzierungen von 2 bis 3 dB erreicht werden. Der Baulastträger LBV S-H wird hiermit aufgefordert im Zuge der Straßensanierung diese deutlich leiseren Asphalte auf der B76 einzubauen.

### 3.2.2 L181

Für die L181 ist in der Lärmkartierung durchgängig ein nicht geriffelter Gussasphalt ausgewiesen. Durch den Einbau **leiserer Asphalte** entsprechend RLS-19 können auch hier Lärmreduzierungen von 2 bis 3 dB erreicht werden. Der Baulastträger LBV S-H wird hiermit aufgefordert im Zuge der Straßensanierung diese deutlich leiseren Asphalte auf der L181 einzubauen.

In der relativ engen und kurvigen Ortsdurchfahrt Hemmendorf sollte eine **ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h** umgesetzt werden. Da in der Ortsdurchfahrt der L181 in Hemmelsdorf, vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90 (die notwendigen Lärmberechnungen sind nach den

---

<sup>28</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)

Lärmschutz-Richtlinien-StV Kap. 2.5<sup>29</sup> durch den Baulastträger durchzuführen), die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde gegeben ist<sup>30</sup>, ist von der zuständigen Verkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung zur Umsetzung von **Tempo 30** in der gesamten Ortsdurchfahrt durchzuführen. Dementsprechend wird nach der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans ein entsprechender Antrag bei der Unteren Verkehrsbehörde gestellt.

Bei der Abwägung durch die Verkehrsbehörde ist zu berücksichtigen, dass

- ... an den straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Wohn- und in Dorfgebieten überschritten sind. Somit ist die Zumutbarkeitsschwelle erreicht und die Belastung so hoch, dass sie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84) für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist,
- ... ab Werten von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht gesundheitskritische Belastungen bestehen, die eine Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen können (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn.36),
- ... die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO für den Straßenverkehr<sup>31</sup> liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können,
- ... bei Tempo 30 sich zusätzlich die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge reduzieren und es dadurch eher zu einer „Homogenität des Verkehrsflusses“<sup>32</sup> kommt,
- ... mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäu-

---

<sup>29</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>30</sup> Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandstraßen (WD 7 – 3000 -021/16). Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages 2016

<sup>31</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

figkeit und Schwere werden etwa halbiert), eine Reduzierung der Luftschadstoffe und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität an innerörtlichen Straßen erreicht werden kann<sup>32</sup>.

Zur Unterstützung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden<sup>33</sup>:

- Es sollte das Zusatzschild „Lärmschutz“ angebracht werden. Autofahrerinnen und Autofahrer halten sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn der Grund dafür bekannt ist.
- Die Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind stärker, wenn Geschwindigkeitsdisplays oder, noch einmal wirkungsverstärkend, Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden.

### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

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

Die Gemeinde Timmendorfer Strand ist von den Hauptverkehrsstraßen B76 und L181 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 Zuge der Schienenhinterlandanbindung für die Feste Fehmarn-Belt-Querung wird auch die Bahnstrecke in Timmendorfer Strand betroffen sein. Geplant ist eine Verlegung der Bahntrasse an die BAB A1 und eine Aufgabe der Bäderbahn im Jahr 2030. Dabei wird von den betroffenen Kommunen ein vom Bund finanzierter, übergesetzlicher Lärmschutz angestrebt, um für die Anlieger an der geplanten Strecke den bestmöglichen Schutz zu erreichen, sowie den Weiterbetrieb der Bäderbahn. Die Gemeinde wird im Rahmen des

---

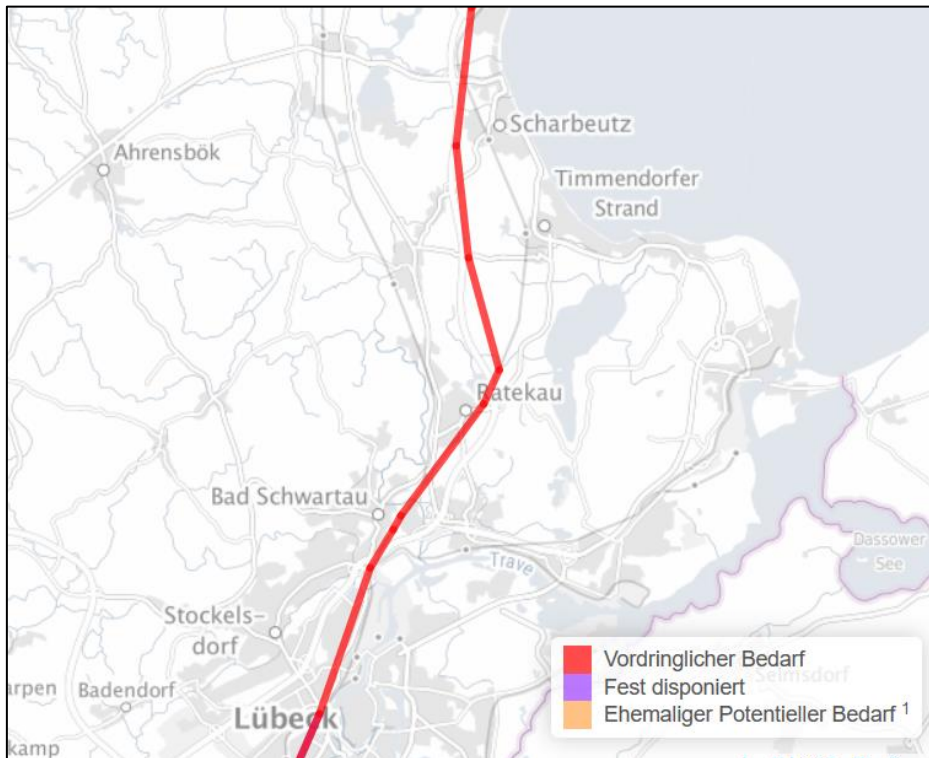
<sup>32</sup> Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016

<sup>33</sup> Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013



Planfeststellungsverfahren alle Möglichkeiten für mehr Lärmschutz und den Weiterbetrieb der Bäderbahn ausschöpfen.

Abbildung 6: Bundesverkehrswegeplan Schiene<sup>34</sup>



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

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

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

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**  
Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV motiviert

<sup>34</sup> [https://www.bvwp-projekte.de/map\\_railroad\\_2018.html](https://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html). Stand: Januar 2025

werden, um so, neben anderen positiven Umweltaspekten, auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:

- bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
- hohe Taktdichten,
- Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
- gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.

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

- **Förderung des Fahrradverkehrs**

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

- Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes
- Einrichtung von Fahrradstraßen.

- **Förderung des Fußverkehrs**

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

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen
- Einbau von Mittelinseln,
- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite Gehwege,
- gute Beleuchtung,
- kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**  
Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:
  - Grüne Welle,
  - Bau von Kreisverkehren,
  - Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.
- **Verkehrsberuhigung**
  - verkehrsberuhigte Bereiche, z.B. bei der Erschließung von Neubaugebieten,
  - verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.
- Prüfung des Einbaus von **lärmmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärm minderndem Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB<sup>35</sup> gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann<sup>36</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, was zu einer Reduzierung des Verkehrslärms führt.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>37</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.“

---

<sup>35</sup> Lärmaktionsplanung - Lärminderungseffekte von Maßnahmen Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen. Umweltbundesamt. Juli 2023

<sup>36</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>37</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1



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

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

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

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete<sup>38</sup>. Bei der Ausweisung sollte *„ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“*<sup>39</sup>. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

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

Unter diesen Aspekten wurde im vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>40</sup> das Naturschutzgebiet „Aalbek-Niederung“ und das Landschaftsschutzgebiet „Hemmelsdorfer See und Umgebung“ außerhalb der besiedelten und verlärmten Bereiche festgelegt. Diese Festlegung wurde im Geoportal Umgebungslärm vom Land S-H dokumentiert (Abbildung 7) und wird mit diesem Lärmaktionsplan fortgeschrieben.

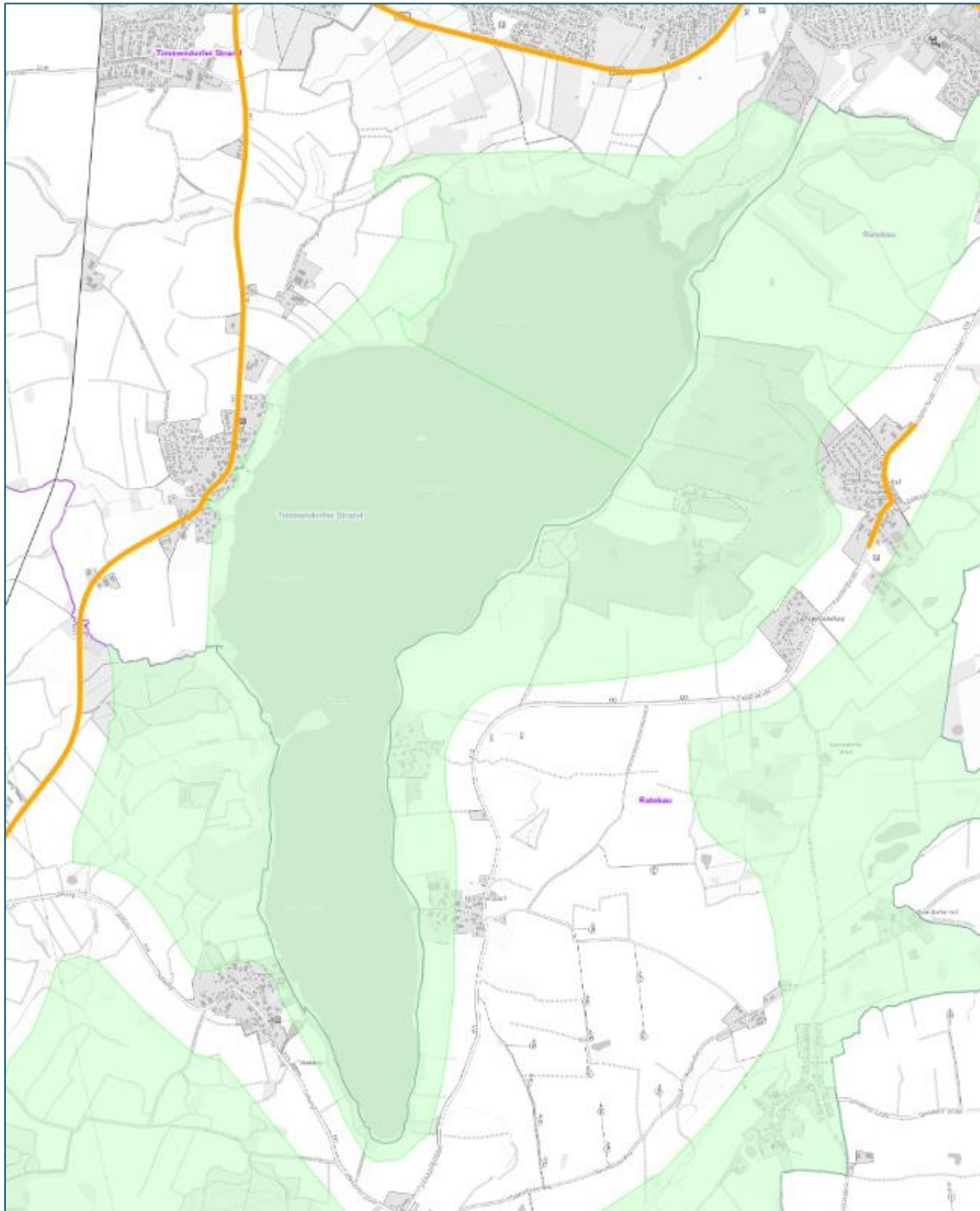
---

<sup>38</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

<sup>39</sup> Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

<sup>40</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Timmendorfer Strand zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Februar 2020

**Abbildung 7: Skizze Ruhiges Gebiet Timmendorfer Strand**  
Quelle; Geoportal Umgebungslärm<sup>41</sup>



Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den

<sup>41</sup> Geoportal Umgebungslärm. Stand Februar 2025

zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

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

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

Durch die aufgeführten aktiven Maßnahmen (lärmarmen Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung) können die meisten betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in Timmendorfer Strand vom Straßenlärm entlastet werden. Entlastet werden insbesondere die hoch belasteten Anwohnerinnen und Anwohner. Insgesamt werden durch die aufgeführten Maßnahmen rund 800 Personen.

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

### **4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Von:... Bis:...

### **4.2 Art der Mitwirkung**

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

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

Bürgerinnen und Bürger, Kreis, Verkehrsbehörden

### **4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

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

## 4.5 Dokumentation



## 5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Gemeinde Timmendorfer Strand 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>42</sup>.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden gemäß VLärmSchR97<sup>10</sup> bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

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

## 6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Timmendorfer Strand 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 vorgabenkonformen Umsetzung,
- ... der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen,

---

<sup>42</sup> Lärmindernde Fahrbeläge. Umweltbundesamt 2014

- ... der Änderung der kartierten Lärmbelastung,
- ... der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde<sup>43</sup> wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Schleswig-Holstein im Juni 2020 übergeben.

Die meisten Lärmbelastungen in Timmendorfer Strand stellten sich aktuell ähnlich dar wie vor rund 5 Jahren. Die in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen aufgeführten Maßnahmen zur Lärmreduzierung an der B76 und L181 sind bislang nicht umgesetzt und werden daher hier aktualisiert aufgeführt.

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

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

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

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

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

---

<sup>43</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Timmendorfer Strand zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Februar 2020

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

### **7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung Timmendorfer Strand beschlossen**

**Am:**

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

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

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

[www.timmendorfer-strand.org](http://www.timmendorfer-strand.org)

**Timmendorfer Strand, den**

## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Timmendorfer Strand

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Timmendorfer Strand



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

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/env/dec5a/>).

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.



## **Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Timmendorfer Strand  
Stand: Januar 2023

### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Timmendorfer Strand  
Stand: Januar 2023