

# **LÄRMAKTIONSPLAN**

der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen

Amt Bad Doberan-Land

Landkreis Rostock

Januar 2015

Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen  
Hauptstraße 58  
18211 Bargeshagen

Vertreten durch:  
Amt Bad Doberan-Land  
Kammerhof 3  
18209 Bad Doberan

Bearbeitet durch:  
Arbeitsgemeinschaft:

Planungsbüro Mahnel  
Rudolf-Breitscheid-Straße 11  
23936 Grevesmühlen

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

LOGOS-Ingenieurplanungs GmbH  
Industriestraße 11  
18069 Rostock

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Veranlassung</b>	<b>5</b>
<b>2. Beschreibung der Umgebung und der berücksichtigten Lärmquellen</b>	<b>6</b>
<b>3. Zuständige Behörde</b>	<b>7</b>
<b>4. Verweis auf den Ort der Veröffentlichung</b>	<b>7</b>
<b>5. Rechtlicher Hintergrund</b>	<b>8</b>
<b>6. Auswertung der Lärmkartenkonfliktanalyse</b>	<b>8</b>
<b>7. Analyse vorhandener und überörtlicher Planungen</b>	<b>11</b>
7.1 Flächennutzungsplan	11
7.2 Vorhandene Bebauungspläne	11
<b>8. Beschreibung des betroffenen Belastungsschwerpunktes B 105</b>	<b>12</b>
<b>9. Maßnahmeplanung</b>	<b>12</b>
9.1 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen der Lärminderung	16
9.2 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung	18
9.3 Langfristige Strategie der Lärminderung	18
9.4 Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung	19
9.5 Erwartete Auswirkungen	19
<b>10. Finanzielle Informationen</b>	<b>19</b>
<b>11. Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit</b>	<b>19</b>

### Abbildungsverzeichnis:

- Abbildung 1 (Abbildung 1-1 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS):  
Schematische Darstellung mit Markierung der Untersuchungsknotenpunkte 5
- Abbildung 2 (Abbildung 2-5 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS):  
DTV 2025, B105/Rabenhorster Damm und B105/Admannshäger Damm 10
- Abbildung 3 (Abbildung 2-6 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS):  
DTV<sub>SV</sub> 2025, B105/Rabenhorster Damm und B105/Admannshäger Damm 10
- Abbildung 4 (Abbildung 3-4 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS):  
Schematische Darstellung B105/K9 – LSA mit zusätzl. RA-Spur 14
- Abbildung 5 (Abbildung 3-11 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS):  
Schematische Darstellung B105/Rabenhorster Damm – LSA-Knoten 15

### Tabellenverzeichnis:

- Tabelle 1 (Tabelle 1-1 Verkehrsuntersuchung LOGOS):  
Vorgeschlagene Maßnahmen vom LUNG 6
- Tabelle 2 (Tabelle 1-2 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS):  
Wirkung und Umsetzung der Maßnahmen 7
- Tabelle 3 (Tabelle 2-2 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS):  
Maßgebende Verkehrsstärke M und maßgebender Lkw-Anteil p 11

## Anlagen:

- Auszüge aus Anhängen zur Lärmkartierung des LUNG – Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG-Stufe 2 (2012) Lärmkarten nach § 47c BImSchG, Planungsregion Mittleres Mecklenburg, Amt Bad Doberan Land, Internetfassung, LUNG:
  - 1. Auszug aus Anhang 0 Lageplan mit Abschnittsbeschriftung - Variante 1 - über 3 Millionen Kfz pro Jahr
    - 1.1. Auszug aus Anhang 1  $L_{DEN}$  Darstellung - Variante 1 - über 3 Millionen Kfz pro Jahr
    - 1.2. Auszug aus Anhang 1  $L_{DEN}$  Darstellung - Variante 2 – gesamtes Bundes- und Landesstraßennetz
  - 2.1. Auszug aus Anhang 1  $L_{Night}$  Darstellung - Variante 1 - über 3 Millionen Kfz pro Jahr
  - 2.2. Auszug aus Anhang 1  $L_{DEN}$  Darstellung - Variante 2 – gesamtes Bundes- und Landesstraßennetz
    - 1.1.1. Auszug aus Anhang 2 Auslösewert 71 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) – Variante 1 - über 3 Millionen Kfz pro Jahr
    - 1.1.2. Auszug aus Anhang 2 Auslösewert 65 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) – Variante 1 - über 3 Millionen Kfz pro Jahr
    - 2.1.1. Auszug aus Anhang 2 Auslösewert 60 dB(A) ( $L_{NIGHT}$ ) – Variante 1 - über 3 Millionen Kfz pro Jahr
    - 2.1.2. Auszug aus Anhang 2 Auslösewert 55 dB(A) ( $L_{Night}$ ) – Variante 1 über 3 Millionen Kfz pro Jahr
- Karten und Pläne zur Darstellung der örtlichen Situation im Gemeindegebiet:
  - Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen gesamtes Gemeindegebiet
  - Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen Ortsteil Bargeshagen
  - Luftbild gesamtes Gemeindegebiet
  - Luftbild Ortsteil Bargeshagen
  - Übersicht zu verbindlichen Bauleitplanungen an der B 105 in der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen
  - Maßnahmenübersicht und Kennzeichnung der Maßnahmen – Ergänzung zum Protokoll der Maßnahmen vom 06.11.2014

## Vermerke:

- Vermerk zur Erörterungsveranstaltung vom 15. Januar 2015

## Gutachten:

- Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS  
Knotenpunkt B105 / K9 Admannshäger Damm  
Knotenpunkt B105 / Rabenhorster Damm  
Stand 31.07.2014
- Schalltechnische Stellungnahme Nr. 14-08-5 zur Lärminderungsplanung im OT Bargeshagen der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen  
Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler vom 21.08.2014

## 1. Veranlassung

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

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

Dieser Lärmaktionsplan muss auf die Hauptlärmquellen Straße, Schiene, Gewerbe, Fluglärm abgestellt werden. Hierbei müssen für die einzelnen Lärmquellen bestimmte Emissionswerte bzw. Belegungszahlen überschritten sein.

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

Für die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen ist der Ort Bargeshagen betroffen und für diese Stufe der Lärmaktionsplanung (LAP) ist als Hauptlärmquelle die Bundesstraße B 105 in Bargeshagen betroffen; maßgeblich vom Kreuzungspunkt am Rabenhorster Damm und bis zum Admannshäger Damm bzw. zum östlichen Ortsausgang. Der Bereich ist in der beigefügten Karte Abbildung 1 dargestellt.

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



Abbildung 1-1: schematische Darstellung mit Markierung der Untersuchungsknotenpunkte  
(Kartenquelle: OpenStreetMap, Lizenz: Open Database License ODbL)

Abbildung 1 (Abbildung 1-1 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS)

## 2. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen befindet sich im Landkreis Rostock. Die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen befindet sich zwischen Bad Doberan und Rostock an der Bundesstraße B 105. Die Gemeinde gehört zum Amt Bad Doberan-Land. Die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen, insbesondere der Ortsteil Bargeshagen, wird von der wichtigen Verkehrsader B 105, die von Bad Doberan über Bargeshagen nach Rostock führt, durchzogen bzw. die übrigen Ortsteile tangiert. Die Autobahn A 20 verbleibt ohne Einflüsse auf die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen. Die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen ist nicht vom Schienenverkehr erschlossen. Im Ortsteil Bargeshagen befindet sich auch ein Gewerbegebiet. Die gegenseitigen Schutzansprüche in der Umgebung des Gewerbegebietes zu Wohn- bzw. Mischgebieten sind zu beachten.

Die B105 ist Bestandteil des überregionalen Straßennetzes. Sie verbindet das Oberzentrum Rostock mit den Mittelzentren Bad Doberan und Wismar. Besonders in den Spitzenstunden ist ein hohes Verkehrsaufkommen zu beobachten. Entsprechend den Daten der Verkehrsmengenkarte 2010 überschreitet das Verkehrsaufkommen die 3 Mio-Kfz/a-Grenze. Deshalb wurde vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) für diesen Bereich eine Lärmkartierung durchgeführt (EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG-Stufe 2 (2012) Lärmkarten nach § 47c BImSchG, Planungsregion Mittleres Mecklenburg, Amt Bad Doberan-Land, Internetfassung, Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG)). Dabei wurde nachgewiesen, dass entlang der B105 für die tangierende Wohnbebauung der Auslösewert für LNight von 55 dB(A) überschritten wird. Deshalb lässt die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen derzeit einen Lärmaktionsplan aufstellen.

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

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

*Tabelle 1 (Tabelle 1-1 Verkehrsuntersuchung LOGOS):  
Vorgeschlagene Maßnahmen vom LUNG*

Um eine Verbesserung der Verkehrsqualität und eine Steigerung der Wohnqualität entlang der B105 zu erreichen, wurde geprüft welche Maßnahme kurzfristig umsetzbar und erfolgversprechend ist und eine Prioritätenliste abgeleitet.

Priorität	Maßnahme	Wirkung	Umsetzung
1	Verbesserung und Verstärkung des Verkehrsflusses	sehr gut	kurzfristig
2	Aufstellen von dynamischen Hinweisschildern	gut	kurzfristig
3	Fensterprogramme/Passiver Lärmschutz	sehr gut	mittelfristig
4	Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auf 30 km/h	sehr gut	SBA
5	Lkw-Fahrverbot in der Nacht	sehr gut	SBA

*Tabelle 2 (Tabelle 1-2 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS):  
Wirkung und Umsetzung der Maßnahmen*

Das Gemeindegebiet hat eine Größe von 15,67 km<sup>2</sup>.

Die Einwohnerzahl im Ortsteil Bargeshagen beträgt derzeit etwa 2.800 Einwohner.

Die zu berücksichtigende Lärmquelle ist die B 105, die mittig durch den Ortsteil Bargeshagen führt. Die A 20 ist keine belastende Lärmquelle. Ebenso sind keine Auswirkungen durch Flug- oder Bahnlärm zu beachten. Hinsichtlich des Gewerbelärms wird auf bestehende Bauleitplanungen verwiesen.

### 3. Zuständige Behörde

Amt Bad Doberan-Land, Kammerhof 3, 18209 Bad Doberan  
 Telefon: 03 82 03/ 701-0  
 Fax: 03 82 03/ 701-40  
 Homepage: [www.doberan-land.de](http://www.doberan-land.de)

Die fachliche Bearbeitung erfolgte durch das Planungsbüro Mahnel in Arbeitsgemeinschaft mit dem Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler, Grambecker Weg 146, 23879 Mölln und mit der LOGOS-Ingenieurplanungs GmbH, Industriestraße 11, 18069 Rostock.

Eine gesonderte verkehrstechnische Untersuchung für die Knotenpunkte B 105/K 9, Admannshäger Damm und B 105/ Rabenhorster Damm erfolgte durch die LOGOS-Ingenieurplanungs GmbH, Industriestraße 11, 18069 Rostock (Stand 31.07.2014).

Das Ingenieurbüro für Schallschutz hat die Schalltechnische Stellungnahme Nr. 14-08-5 zur Lärminderungsplanung im Ortsteil Bargeshagen der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen erstellt (21.08.2014).

### 4. Verweis auf den Ort der Veröffentlichung

Informationen zum Lärmaktionsplan werden nach Vorliegen der endgültigen Fassung im Amt Bad-Doberan-Land vorliegen. Die Bekanntmachung des Lärmaktionsplanes erfolgt gemäß Hauptsatzung der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen; die Einsichtnahme in die Unterlagen wird im Amt Bad Doberan-Land ermöglicht.

## 5. Rechtlicher Hintergrund

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

## 6. Auswertung der Lärmkarten und Konfliktanalyse

Durch die Übergabe der Lärmkarten für das Amt Bad Doberan-Land durch das LUNG liegen Rasterlärmkarten und Konfliktpläne vor, die das Gebiet mit erhöhter Lärmbelastung ausweisen. Hieraus ergibt sich das Untersuchungsgebiet für den Lärmaktionsplan.

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

Lden > 65 dBA

Lnight > 55 dBA

zu betrachten.

Für den Straßenverkehr werden die zulässigen Auslösungswerte für den Umgebungslärm überschritten. Diese Tatsache macht eine Lärmaktionsplanung erforderlich, in der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen der betroffenen Wohnbevölkerung geregelt werden.

### Lärmeinwirkungen durch den Straßenverkehr

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

Den Straßenverkehrslärberechnungen im Einzelbericht für die Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Amt Bad Doberan-Land erfolgten gemäß den dortigen Ausführungen mit den Verkehrsdaten der durch Bargeshagen führenden B 105 aus der Verkehrsmengenkarte 2010 (Herausgeber Landesamt für Straßenbau und Verkehr MV), die im GeoPortal Mecklenburg-Vorpommern unter GAIA-MV eingesehen werden können. Dort wird für die Zählstelle 0021 an der B 105 östlich von Bargeshagen ein Durchschnittliches Tägliches Verkehrsaufkommen von DTV = 17.643 Kfz/24h mit einem Anteil der Lkw > 3,5 t von p24h = 3,9 % angegeben. Nach der Verkehrsmengenkarte gilt dieses Verkehrsaufkommen auf der gesamten Strecke zwischen Sievershagen und Bad Doberan.



Vom Büro LOGOS aus Rostock wurde eine aktuelle Verkehrsuntersuchung für den Abschnitt der B 105 innerhalb der Ortsdurchfahrt Bargeshagen erstellt. Danach ist derzeit sowie im Jahr 2025 (Ist-Werte + 3 %) mit folgenden Verkehrsmengen zu rechnen:

Östlich Admannshäger Damm	DTV <sub>Ist</sub> =	17.970 Kfz/24h
	DTV <sub>2025</sub> =	18.509 Kfz/24h
	p <sub>24h</sub> =	3,1 %
Admannshäger Damm – Rabenhorster Damm	DTV <sub>Ist</sub> =	15.788 Kfz/24h
	DTV <sub>2025</sub> =	16.262 Kfz/24h
	p <sub>24h</sub> =	3,3 %
Westlich Rabenhorster Damm	DTV <sub>Ist</sub> =	14.975 Kfz/24h
	DTV <sub>2025</sub> =	15.424 Kfz/24h
	p <sub>24h</sub> =	3,2 %.

Die Unterschiede zu dem Verkehrsaufkommen der Verkehrsmengenkarte 2010, das den Berechnungen für die Stufe II der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zugrunde lag, sind marginal mit resultierenden Abweichungen der Lärmimmissionen von < 1 dB(A). Die Ergebnisse der Lärmkartierung mit hohen Verkehrslärmbelastungen entlang der Ortsdurchfahrt der B 105 durch Bargeshagen gelten nahezu unverändert.

Bezogen auf das nationale Berechnungsverfahren der RLS-90 ergeben sich zwischen Admannshäger Damm und Rabenhorster Damm bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, den Verkehrszahlen des Ist-Zustandes und freier Schallausbreitung ohne Abschirmungen und Reflexionen folgende Beurteilungspegel L<sub>r</sub> für den Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und die Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) in Abhängigkeit der Abstände der Hausfassaden zur Mitte der B 105:

10 m Abstand:	L <sub>r,Tag</sub> = 69 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> = 61 dB(A)
15 m Abstand:	L <sub>r,Tag</sub> = 67 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> = 59 dB(A)
20 m Abstand:	L <sub>r,Tag</sub> = 65 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> = 58 dB(A)
25 m Abstand:	L <sub>r,Tag</sub> = 63 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> = 56 dB(A)
30 m Abstand:	L <sub>r,Tag</sub> = 62 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> = 55 dB(A).

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

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

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse und der Bewertung von Beeinträchtigungen auch unterhalb von Schwellwerten besteht für die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen ein Abwägungsgebot. Im Zusammenhang mit der kommunalen Lärmaktionsplanung, bei der die Gemeinde schließlich auf das Mitwirken der für nicht gemeindliche Straßen zuständigen Behörde angewiesen ist, werden Empfehlungen durch die Gemeinde herausgearbeitet, wie mit geeigneten Mitteln Vorsorge erfolgen kann.

DTV 2025 in [Kfz/24h]

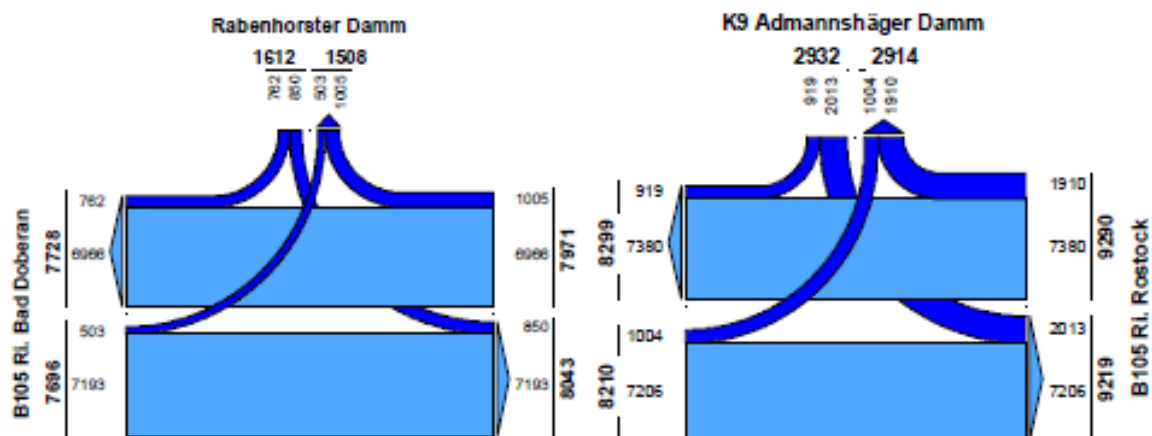


Abbildung 2-5: DTV 2025, B105/Rabenhorster Damm und B105/Admannshäger Damm

Abbildung 2 (Abbildung 2-5 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS)

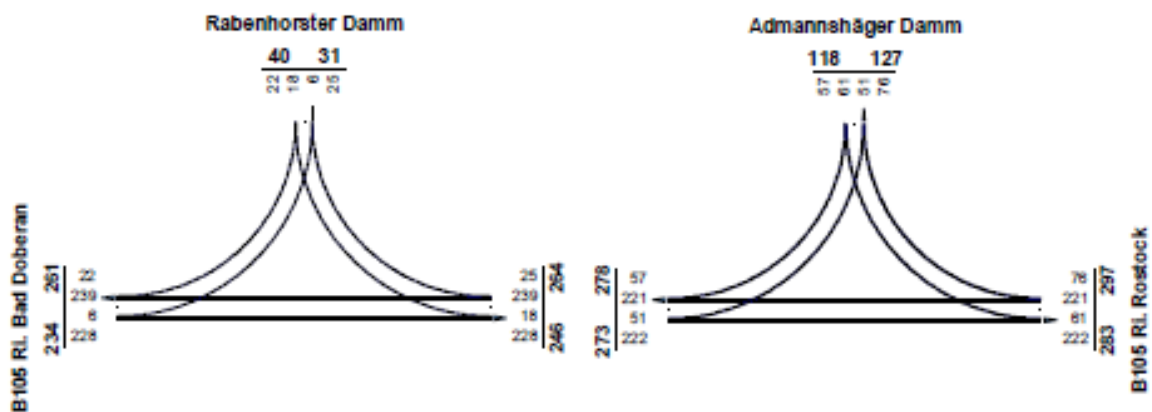


Abbildung 2-6: DTV<sub>sv</sub> 2025, B105/Rabenhorster Damm und B105/Admannshäger Damm

Abbildung 3 (Abbildung 2-6 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS)

Anhand der Daten der Dauerzählstelle Bargeshagen wurden die Faktoren zur Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärke M und des maßgebenden Lkw-Anteils p (über 2,8t zul. Gesamtgewicht) berechnet. Dazu wurden die Daten aus dem Zeitraum 01.01.2013 bis 31.12.2013 ausgewertet.

	tags ( 6 - 22 Uhr )		nachts ( 22 - 6 Uhr )	
	M	p	M	p
	[Kfz/h]	[%]	[Kfz/h]	[%]
B105	0,059 DTV	14	0,008 DTV	17

*Tabelle 2-2: Maßgebende Verkehrsstärke M und maßgebender Lkw-Anteil p*

*Tabelle 3 (Tabelle 2-2 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS)*

## 7. Analyse vorhandener und überörtlicher Planungen

In die Auswertung werden folgende Planungen einbezogen:

- Flächennutzungsplan der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen,
- Verbindliche Bauleitplanungen.

### 7.1. Flächennutzungsplan

Für das Gebiet der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen besteht ein Flächennutzungsplan für das gesamte Gemeindegebiet. Ursprüngliche Absichten bestanden darin, eine Umgehungsstraße im Norden der Ortslage zu entwickeln. Unter Berücksichtigung der Anforderungen des Straßenbaulasträgers im Planverfahren und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen, z.B. durch den Bau der A 20 und der Anforderungen an gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse und entsprechende Wohnqualität wurde auf die Ortsumgehung verzichtet. Der Flächennutzungsplan wurde ohne eine Trasse für eine Ortsumgehung wirksam. Die B 105 wurde entsprechend ausgebaut und mit einem verbesserten Fahrbahnbelag versehen. Die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen hat sich auch mit neuerlichen Anforderungen an die Errichtung einer Ortsumgehungsstraße beschäftigt. Mit Beschluss der Gemeindevertretung 2013/2014 hat die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen auf die Notwendigkeit einer Ortsumgehung verzichtet. Es soll verhindert werden, dass die Integration der Ortslage in die infrastrukturelle Umgebung dadurch aufgegeben wird, in dem der Durchgangsverkehr um die Ortslage herumgeführt wird. Nachteile für Gewerbebetriebe wurden befürchtet. Mit dem Bau der A 20 hat sich der Anteil des Schwerlastverkehrs verändert. Die Verkehrsmenge selbst ist im Wesentlichen unverändert.

### 7.2. Vorhandene Bebauungspläne

Innerhalb der verbindlichen Bauleitplanungen wurde die städtebauliche Entwicklung auch entlang der B 105 betrachtet. Dies betrifft insbesondere den Bebauungsplan Nr. 1, den Bebauungsplan Nr. 3, den Bebauungsplan Nr. 6, den Bebauungsplan Nr. 8 und den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 16. Im Wesentlichen wurden passive Schallschutzmaßnahmen/Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Die relevanten verbindlichen Bauleitpläne im unmittelbaren Umgebungsbereich der B 105 sind wie folgt zu benennen:

- Bebauungsplan Nr. 1 „Gewerbegebiet Bargeshagen“ und dessen 4. Änderung (in Aufstellung) am östlichen Ortsausgang in Richtung Sievershagen,
- Bebauungsplan Nr. 3 „Wohn- und Mischgebiet am Admannshäger Damm“ sowie 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 und 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3, hier maßgeblich für Bereiche nördlich der B 105,
- Bebauungsplan Nr. 6 „Am Rabenhorster Damm“ nebst rechtskräftigen Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 6,
- Bebauungsplan Nr. 8 „An der B 105“ (östlich des Adebarsweges) und zugehörige 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 8,
- Bebauungsplan Nr. 16 für das Gemeindezentrum mit Sportanlagen an der Hauptstraße - Gemeindezentrum mit Kindergarten und Sportzentrum und Sportflächen südlich der Hauptstraße.

Zur Illustration der Plangebiete ist eine Karte dem Text beigelegt und als Anlage entsprechend Gegenstand des Lärmaktionsplanes.

## **8. Beschreibung der betroffenen Belastungsschwerpunkte**

Die B 105 ist die übergeordnete Hauptverkehrsstraße, die mittig durch die Ortslage Bargeshagen verläuft. Es ist die Hauptverkehrsverbindung für den Durchgangsverkehr in West-Ost-Richtung und den innerörtlichen Verkehr mit Anbindung des Rabenhorster Dammes und des Admannshäger Dammes. Die Knotenpunkte wurden im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung durch die LOGOS-Ingenieurplanungs GmbH einer gesonderten Untersuchung unterzogen. Dies insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verbesserung und Verstärkung des Verkehrsflusses. Dafür werden aktuelle Verkehrsdaten genutzt. Verkehrsdatenerfassungen an den Knotenpunkten B 105/Admannshäger Damm und B 105/Rabenhorster Damm sind Grundlage. Die Knotenpunkte sind insbesondere hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit, Durchlassfähigkeit und Verkehrssicherheit zu betrachten. Angaben zum Unfallgeschehen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung belegen, dass eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in jedem Fall vorteilhaft ist.

## **9. Maßnahmeplanung**

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

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt von 50 km/h auf 30 km/h (möglichst in Verbindung mit Geschwindigkeitsanzeigetafeln) mit resultierender Verminderung der Lärmbelastungen um 2,5 dB(A).
- Verbesserung und Verstärkung des Verkehrsflusses in Verbindung (die davon ausgehenden Lärmentlastungen lassen sich nicht rechnerisch quantifizieren).
- Bau von Lärmschutzwällen/-wänden in Teilbereichen, soweit die Grundstückerschließungen und städtebaulichen Belange dies zulassen (die Pegelminderungen sind abhängig von der Ausdehnung und der Länge der Lärmschutzanlagen).

- Erneuerung des Fahrbahnbelages der B 105 durch lärmindernden Asphalt für Stadtstraßen, mit dem sich nach neueren Erkenntnissen auch im innerörtlichen Bereich mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h Lärmertlastungen bis 5 dB(A) erreichen lassen.
- Bau einer Ortsentlastungsstraße mit Pegelminderungen von 3 – 6 dB(A) bei Verkehrsreduzierung um 50 – 75 %.
- Auflage eines Programmes für die (Teil-)Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftungseinrichtungen in Abhängigkeit der Lärmbelastungen der vollständig oder teilweise zur B 105 orientierten Gebäudeseiten).

Anmerkung 1: Ausgehend von den baurechtlichen Anforderungen an den Schallschutz bei Neubauten gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ergeben sich für die vollständig der B 105 zugewandte Gebäudeseiten überschlüssig folgende Einstufungen in Lärmpegelbereiche (LPB) bzw. Zielwerte für das resultierende Schalldämm-Maß (erf.  $R'_{w,res}$ ) der Außenflächen von Aufenthaltsräumen in Wohnungen in Abhängigkeit des Abstandes zur Straßenmitte:

Bis 13 m:	Lärmpegelbereiche V mit erf. $R'_{w,res}$ = 45 dB
Über 13 m bis 28 m:	Lärmpegelbereiche IV mit erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB
Über 28 m bis 57 m:	Lärmpegelbereiche III mit erf. $R'_{w,res}$ = 35 dB.

Anmerkung 2: Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten bzw. 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht in Mischgebieten gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (VLärmSchR97) in Verbindung mit dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2010 als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Diese Auslösewerte beziehen sich auf das Berechnungsverfahren der RLS-90. Am Tag sind davon Wohnhäuser in Wohngebieten bis zu einem Abstand von ca. 15 m zur Mitte der B 105 bzw. in Mischgebieten bis zu einem Abstand von ca. 10 m betroffen. In der Nacht werden die Sanierungsgrenzwerte in Wohngebieten bis zu einem Abstand von ca. 20 m und in Mischgebieten bis zu einem Abstand von ca. 15 m überschritten. Die Zuständigkeit liegt beim Straßenbaulastträger.

### **Knoten B105/K9 Admannshäger Damm**

Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung wurden für den Knoten B 105/K9 Admannshäger Damm folgende Varianten untersucht:

LSA-Knoten – bestehender Knoten,

LSA-Knoten – Anordnung einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur,

Kreisverkehrsplatz.

#### **- LSA-Knoten Bestand**

Während der Frühspitze erreicht der LSA-Knoten die Verkehrsqualitätsstufe D mit mittleren Wartezeiten unter 70s und Sättigungsgraden  $g < 0,9$ . In den Nachmittagsstunden stellen sich aufgrund der höheren Belastung längere Wartezeiten am gesamten Knoten ein. Die mittleren Wartezeiten liegen zwar unter der angestrebten Wartezeit von  $w = 70$ , der Sättigungsgrad von  $g = 0,99$  zeigt jedoch, dass die Kapazitätsgrenze erreicht ist. Es sind keine Reserven vorhanden. Der Knoten ist nicht mehr leistungsfähig.

- **LSA-Knoten mit zusätzlicher Rechtsabbiegespur auf der B105**  
 Mit einer zusätzlichen RA-Spur verbessert sich der Verkehrsablauf erheblich. Die mittleren Wartezeiten verringern sich auf  $w < 0,45$ . Mit einem Sättigungsgrad von  $g \leq 0,81$  erhöht sich die Durchlassfähigkeit des Knotens im Vergleich zum Bestand. Mit dem Ausbau des Knotens werden Leistungsfähigkeitsreserven geschaffen. Der Knoten ist mit der Verkehrsqualitätsstufe C leistungsfähig.

Durch die Anordnung einer Rechtsabbiegespur im östlichen Arm kann der Geradeausverkehr frei abfließen ohne durch die Verzögerungen der Rechtsabbieger behindert zu werden. Durch einen zusätzlichen 2-feldigen Richtungssignalgeber K1R wird den Rechtsabbiegern eine zusätzliche Freigabezeit gewährt.

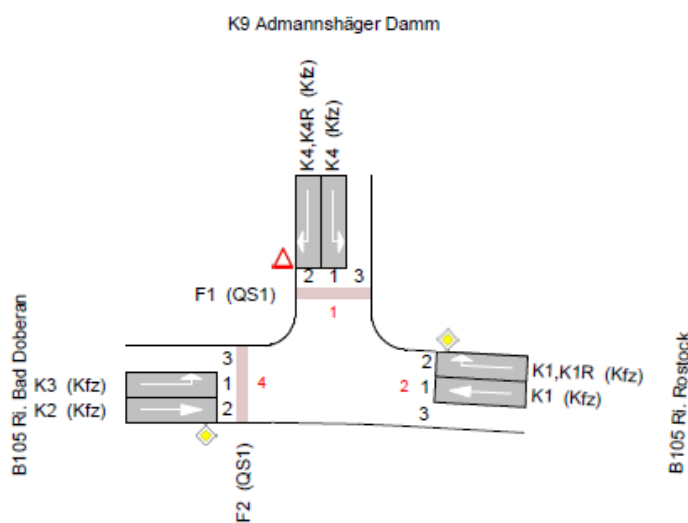


Abbildung 3-4: Schematische Darstellung B105/K9 – LSA mit zusätzl. RA-Spur

Da der Rechtsabbieger keinen Konflikt mit dem Linkseinbieger des Admannshäger Damms (K4) hat, können sie in einer gemeinsamen Phase freigegeben werden. Somit ist keine zusätzliche Phase erforderlich.

Abbildung 4 (Abbildung 3-4 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS)

- **Kreisverkehrsplatz**  
 Der Ausbau zu einem Kreisverkehrsplatz führt zu keiner Verbesserung der Leistungsfähigkeit. Die mittleren Wartezeiten liegen über dem Grenzwert von  $w = 45s$ . Der Knoten überschreitet mit Sättigungsgraden über  $g = 1$  die Kapazitätsgrenze. Die Verkehrsqualitätsstufe ist QSV F. Der Knoten ist als Kreisverkehrsplatz nicht leistungsfähig.

#### Knoten B105/Rabenhorster Damm

Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung wurden für den Knoten B105/Rabenhorster Damm folgende Varianten untersucht:  
 Vorfahrtsknoten – bestehender Knoten,  
 Vorfahrtsknoten – Vollausbau,  
 Kreisverkehrsplatz,  
 LSA-Knoten.

- **Vorfahrtsknoten**  
 Die mittleren Wartezeiten der Zufahrt Rabenhorster Damm überschreiten sowohl in den Frühstunden als auch in den Nachmittagsstunden den angestrebten Grenzwert von  $w = 70s$ . Für die Linkseinbieger stehen keine

ausreichenden Zeitlücken auf der B105 zur Verfügung. Die Verkehrsqualität beträgt E. Der Knoten ist nicht leistungsfähig. Des Weiteren wird aufgrund der hohen Wartezeit die Verkehrssicherheit am Knoten herabgesetzt, da mit zunehmender Wartezeit die Bereitschaft immer kleinere Zeitlücken zu nutzen steigt. Die Unfallstatistik des Knotens bestätigt dies. Eine zusätzliche Abbiegespur in der Zufahrt Rabenhorster Damm bewirkt keine Verbesserung des Verkehrsablaufes. Es erleichtert lediglich das Einbiegen der Kfz in Richtung Bad Doberan, die ohne die Beeinflussung durch wartende Linkseinbieger frei abfließen können. Der Knoten ist weiterhin nicht leistungsfähig.

- **Kreisverkehrsplatz**

Der Ausbau zu einem Kreisverkehr bewirkt eine deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufes. Die mittleren Wartezeiten sinken auf  $w < 25s$ , sodass die Verkehrsqualität C erreicht wird. Der Sättigungsgrad liegt bei  $g \leq 0,88$ . Es wird ein flüssiger Verkehrsablauf erwartet. Der Knoten ist leistungsfähig.

- **LSA-Knoten**

Mit der Errichtung einer Lichtsignalanlage verringern sich die mittleren Wartezeiten ( $w < 46s$ ). Der höchste Sättigungsgrad beträgt  $g = 0,82$ , sodass der Knoten über ausreichend Reserven verfügt. Mit einer Verkehrsqualität von C. Der Knoten ist leistungsfähig.

Die Knotengeometrie entspricht der des Vorfahrtsknotens. Fußgänger und Radfahrer werden über den nördlichen Arm geführt. Die Anordnung der Signalgruppen ist in Abbildung 3-11 dargestellt.

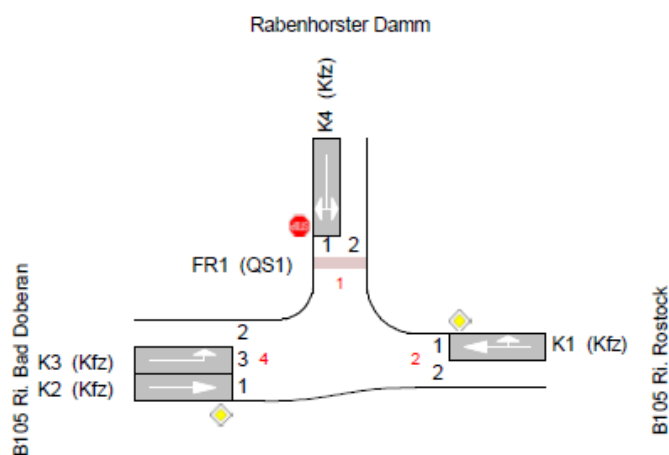


Abbildung 3-11: Schematische Darstellung B105/Rabenhorster Damm – LSA-Knoten

Als Grundlage der Leistungsfähigkeitsberechnung wird ein Festzeitenplan mit einem 3-Phasen-System erstellt. Jede Fahrspur bzw. Furt erhält eine separate Signalgruppe.

Abbildung 5 (Abbildung 3-11 Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS)

**Empfehlung:**

Der Knoten B105/Admannshäger Damm sollte mit einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur von Rostock kommend ausgestattet werden. Dadurch erhöht sich die Durchlassfähigkeit und Verkehrsqualität des Knotens. Des Weiteren wird das Abfließen der Geradeausfahrer nicht weiter durch abbremsende bzw. auf Fußgänger wartende Rechtsabbieger beeinflusst. Die Verkehrssicherheit erhöht sich und der

Verkehrsfluss gestaltet sich flüssiger, aufgrund der reduzierten Brems- und Beschleunigungsvorgänge.

Am Knoten B105/Rabenhorster Damm ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage zu empfehlen. Die benachbarten Knoten sind Vorfahrts- bzw. LSA-Knoten. Das einheitliche Verkehrsführungskonzept mit gleichartigen Knotenpunktlösungen wird somit gefördert.

**Ausblick:**

Beide Knotenpunkte liegen im Ortseingangsbereich. Mit Lichtsignalanlagen an beiden Knoten können Steuereingriffe vorgenommen werden, die die Verkehrsberuhigung insbesondere in Verkehrsschwachen Zeiten unterstützen.

Beispiel: Alles-Rot-Steuerung

Die Lichtsignalanlage zeigt für alle Richtungen „Rot“. Erkennt die Anlage mittels Induktivschleifen ein Fahrzeug, das sich in einem bestimmten Abstand zur LSA befindet, schaltet diese auf „Grün“. Dies bewirkt ein langsames Heranfahren an den Knoten.

**9.1. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung**

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Untersuchungen

- Verkehrstechnische Untersuchung LOGOS vom 31.07.2014,
- Schalltechnische Stellungnahme Nr. 14-08-5 zur Lärminderungsplanung im Ortsteil Bargeshagen der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen vom 21.08.2014,
- Schreiben vom SBA Güstrow zur Zählung vom 27.10.2014, Posteingang 29.10.2014

hat der Bauausschuss der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen am 06.10.2014 und am 03.11.2014 seine Zielsetzungen für den Lärminderungsplan formuliert:

**Maßnahme 1**

Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt von 50 km/h auf 30 km/h (möglichst in Verbindung mit Geschwindigkeitsanzeigetafeln) mit resultierender Verminderung der Lärmbelastungen um 2,5 dB(A).

Sowohl für LKW als auch PKW.

Sowohl tags als auch nachts.

Die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen hat sich mit der Problematik beschäftigt.

Die Zielsetzung besteht sowohl tags als auch nachts die Beschränkungen vorzusehen. Es soll auch für beide Verkehrsarten entsprechend geregelt werden.

**Maßnahme 2**

Verbesserung des Verkehrsflusses und Verstetigung des Verkehrsflusses in gemeinsamer Betrachtung (lassen sich nicht quantifizieren.)

Hierzu sind geeignet Rechtsabbiegerspuren, Ausbau der Abzweige, Ampelschaltungen, Ampelregelungen, Kreisverkehre, ....

Die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen hat sich unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Untersuchungen mit der Problematik beschäftigt.

Die Knotenpunktbetrachtungen für den Knotenpunkt B 105/ K9 Admannshäger Damm und Knotenpunkt B105/Rabenhorster Damm wurden besprochen.

Durch Verstetigung des Verkehrs wird eine Verbesserung der Situation erwartet.



### **Maßnahme 3**

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

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

### **Maßnahme 4**

Erneuerung des Fahrbahnbelages der B 105 durch lärmindernden Asphalt für Stadtstraßen, mit dem sich nach neueren Erkenntnissen auch im innerörtlichen Bereich mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h Lärmentlastungen bis 5 dB(A) erreichen lassen.

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

### **Maßnahme 5**

Der Bau der Ortsentlastungsstraße mit Pegelminderungen von 3 – 6 dB(A) bei Verkehrsreduzierung um 50 – 75% wird nicht verfolgt. Dies ist keine Maßnahme, da kein ressourcenschonender Umgang und aufgrund der Verkehrsbelegungen eher eine geringere Verteilung auf die Ortsumgehungsstraße zu erwarten ist. Dies wird begründet durch die nördlichen Anbindungen über die K 9 und den Rabenhorster Damm (als Schleichweg).

### **Maßnahme 6**

Ampelgeregelter Zufahrten in die Ortslage (Rotphase), um eine Reduzierung der Geschwindigkeiten zu erreichen. Zusätzlich ist die Aufnahme eines Programms für die (Teil-) Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftungsreinrichtungen in Abhängigkeit der Lärmbelastungen der vollständig oder teilweise zur B 105 orientierten Gebäudeseiten).

Die Ampelregelung auf Rot ist maßgeblich in den Nachtzeiten zu schalten.

### **Maßnahme 7**

Sicherung der Ein- und Ausfahrten auf die Grundstücke bei dem stark fließenden Verkehr.

Dies ist eine schwierige verkehrlenkende Maßnahme. Hier kommt es maßgeblich auf Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme an. Ein weiteres Eingreifen ist kaum möglich, da grundstücksbezogenen Zufahrten von der B 105 nicht auszuschließen sind. Dies ist eher als ordnungsrechtliche Maßnahme bzw. Verhaltensmaßnahme auf und von den Grundstücken bei stark fließendem Verkehr zu sehen. Zusätzlich sind südlich der B 105 Fußwege als verkehrssichernde Maßnahme notwendig.

### **Maßnahme 8**

In Ergänzung der Maßnahme 7 und der Maßnahme 2 ist zur Verstetigung des Verkehrsflusses innerorts das Überholverbot vorgesehen. Eine durchgehende Linie ist aufgrund der Zufahrt zu den Grundstücken wohl aus Sicht der Gemeinde nicht umsetzbar.

### **Maßnahme 9**

Im Zusammenhang mit den vorgenannten Maßnahmen 2, 6, 7 und 8 sind Verkehrsinseln an den Ortseingängen mit Querungshilfen vorzusehen. Hier soll Einfluss auf den Verkehrsfluss und die Geschwindigkeiten genommen werden. Eine Verbesserung und Verstetigung des Verkehrsflusses ist beabsichtigt. Durch

die Verstetigung des Verkehrsflusses erhofft sich die Gemeinde eine maßgebliche Verbesserung der derzeitigen Durchfahrtssituation.

- In den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 6 sowie Nr. 8 sind für Neubauvorhaben passive Schallschutzmaßnahmen (Fenster und Fassade) festgesetzt.
- Im Zuge der Wohnblocksanierung sind ebenfalls passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.
- Passive Lärmschutzmaßnahmen für die vorhandene Wohnbebauung an der innerörtlichen Hauptverkehrsstraße B 105 können seitens des Baulastträgers auf Antrag des Eigentümers und Einhaltung der Voraussetzungen vom Straßenbaulastträger gefördert werden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Bundesstraßen. Es ist eine freiwillige Leistung des Bundes. Bei einer entsprechenden Antragstellung kann unter Berücksichtigung der festgelegten Rahmenbedingungen eine anteilige Kostenerstattung (75 %) für notwendige passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude erfolgen.
- Temporärer Ausschluss des PKW- und LKW-Schwerlastverkehrs im Zeitraum vom 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den gesamten Bereich der B 105 durch die Ortslage Bargeshagen.
- Ausbau des Orte verbindenden bzw. des Orts-Rad- und Gehwegenetzes.

## **9.2. Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung**

Es ist vorgesehen, die zuvor beschriebenen vorhandenen und geplanten Maßnahmen auch in den nächsten 5 Jahren weiterzuführen und insbesondere die Maßnahmen zur Verbesserung an den Knotenpunkten zu forcieren. Die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen ist der festen Überzeugung, dass bei einer Regelung der Knotenpunkte im Ortseingangsbereich wesentlich verbesserte Bedingungen für den fließenden Verkehr realisiert werden können. Mit Lichtsignalanlagen an beiden Knoten können Steuereingriffe vorgenommen werden, die die Verkehrsberuhigung insbesondere in verkehrsschwachen Zeiten unterstützen.

## **9.3. Langfristige Strategien der Lärminderung**

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

#### **9.4. Geplante Bestimmungen über die Durchführung (Qualitätssicherung)**

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

#### **9.5. Erwartete Auswirkungen**

- Zur Lärminderung soll der Ausbau der Knotenpunkte B 105/Rabenhorster Damm und B 105/Admannshäger Damm beitragen. Durch den Ausbau der Knotenpunkte ist eine Verstetigung und Verbesserung des Verkehrsflusses mit den daraus folgenden Verbesserungen der Situation in der Ortslage aus Sicht der Gemeinde verbunden.
- Zusätzliche Verbesserungen sollen durch Verringerung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt insbesondere nachts für die Verkehrsarten erreicht werden. aus Sicht der Gemeinde wird hier auf den verhältnismäßig hohen Kosten-Nutzen-Effekt im Sinne der Verbesserung der Lärmsituation in der Ortslage orientiert.
- Erfolgreich kann im Einzelfall bei konkreten Planungs- bzw. Bauvorhaben eine Verbesserung der Lärmsituation durch die Festsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden. Die Gemeinde berücksichtigte dies bereits bei der Aufstellung von verbindlichen Bauleitplänen.
- Darüber hinaus wird es für besonders Betroffene (wenn die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind) durch Antragstellung beim Straßenbauamt (SBA Güstrow) möglich sein, über bestimmte Förderprogramme passive Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren und anteilig zu fördern.

### **10. Finanzielle Informationen**

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

### **11. Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Der Bauausschuss der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen hat bereits auf seinen Sitzungen in den Jahren 2013 und 2014 und maßgeblich am 6. Oktober 2014 und am 3. November 2014 über den Lärmaktionsplan und beabsichtigte Maßnahmen informiert.

Eine Erörterungsveranstaltung fand am 15. Januar 2015 statt. Die Bekanntmachung und Beteiligung der Öffentlichkeit ist rechtzeitig im Dezember 2014 erfolgt. Die Erörterungsveranstaltung fand unter reger Teilnahme der Öffentlichkeit statt. In einem Protokoll zur Veranstaltung vom 15.01.2015 ist das Ergebnis der Beteiligung dokumentiert. Das Protokoll wird Anlage der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen.

Das Straßenbauamt wird mit dem Ergebnis der Durchführung der Veranstaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Der Lärmaktionsplan wird dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie übergeben und danach veröffentlicht.

Januar 2015

Catalan  
Bürgermeister

**Anlagen**