

# **Gemeinde Wardenburg**

## **Lärmaktionsplan – Runde 4**

### **Entwurf**

Stand 2024-03-19

**Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde**

Gemeinde Wardenburg

Friedrichstr. 16

26203 Wardenburg

## **INHALT**

<b>1</b>	<b>VORBEMERKUNG</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGEN</b> .....	<b>5</b>
2.1	ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN .....	5
2.2	BESCHREIBUNG DER UMGEBUNG .....	5
2.3	BELASTUNGEN DER HAUPTVERKEHRSSTRAßEN .....	5
<b>3</b>	<b>BEWERTUNG DER SITUATION</b> .....	<b>7</b>
3.1	GRENZWERTE .....	7
3.2	ERGEBNISSE .....	7
3.3	BEWERTUNG .....	9
3.4	VERGLEICH MIT RUNDE 3 .....	10
<b>4</b>	<b>MAßNAHMENPLANUNG</b> .....	<b>12</b>
4.1	MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE .....	12
4.2	LANGFRISTIGE STRATEGIEN ZU LÄRMPROBLEMEN UND LÄRMWIRKUNGEN .....	12
4.3	SCHÄTZWERTE FÜR DIE REDUZIERUNG DER ZAHL DER LÄRMBELASTETEN PERSONEN .....	13
4.4	LANGFRISTIGE STRATEGIEN ZU LÄRMPROBLEMEN UND LÄRMWIRKUNGEN .....	13
4.5	SCHUTZ RUHIGER GEBIETE .....	13
<b>5</b>	<b>MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT</b> .....	<b>15</b>
5.1	BEKANNTMACHUNG DER ERARBEITUNG ODER ÜBERPRÜFUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....	15
5.2	BERÜCKSICHTIGUNG DER ERGEBNISSE DER MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....	15
5.3	KOSTEN FÜR DIE AUFSTELLUNG UND UMSETZUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS .....	15
5.4	EVALUIERUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS .....	15

## 1 Vorbemerkung

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine Richtlinie zur Reduktion von Schallimmissionen verabschiedet. Sie zielt darauf ab, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Damit werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

- strategische Lärmkarten zu erstellen,
- die Öffentlichkeit über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren,
- Aktionspläne mit Lärmschutzmaßnahmen aufzustellen, wenn bestimmte, von den einzelnen Mitgliedstaaten in eigener Verantwortung festgelegte Kriterien zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen oder zum Schutz und Erhalt ruhiger Gebiete nicht erfüllt sind, und
- die EU-Kommission über die Immissionsbelastung, die Betroffenheit der Bevölkerung und die getroffenen Maßnahmen in dem jeweiligen Hoheitsgebiet zu informieren.

Die Kommunen werden in der Richtlinie verpflichtet, die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen bzw. fortzuschreiben. Derzeit wird die vierte Runde bearbeitet, die bis spätestens 18. Juli 2024 abgeschlossen sein muss. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029 an.

Auch in Runde 4 sind zunächst nach § 47c BImSchG **strategische Lärmkarten** anzufertigen. Zusätzlich werden auch **statistische Daten** zur Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen in der jeweiligen Kommune aufbereitet. Das gilt für den Straßen- und Schienenverkehr ab einer bestimmten Belastung.

### Strategische Lärmkarten

Die 34. BImSchV (Lärmkartierungsverordnung) legt das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Die Lärmkarten des Straßenverkehrs werden der Öffentlichkeit und den Kommunen von der Unterstützungsstelle des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim zur Verfügung gestellt. Die Bearbeitung des Schienenverkehrs inkl. der Erstellung der Lärmkarten hat das Eisenbahnbundesamt übernommen. Zum Abruf der Berechnungsergebnisse steht dort ebenfalls ein Internetportal zu Verfügung (<https://Reoportaleisenbahn-bundesamt.de>).

### Statistische Daten

Mit der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“ ist die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt worden.

Auf der Basis der Karten und statistischen Daten sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation erarbeitet werden, wenn bestimmte Schallbelastungen ermittelt wurden (§ 47d BIm-

SchG). Für die Ermittlung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen ist die Kommune zuständig, für die Maßnahmen an den Hauptschienenstrecken des Bundes das Eisenbahnbundesamt.

Der vorliegende Bericht wertet die strategischen Lärmkarten sowie die statistischen Daten aus und gibt Handlungsempfehlungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes.

**Wesentliche Änderungen bei der BUB (Eingangsdaten)**

In der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung sind die Berechnungs- und Bewertungsmethoden geändert worden. Die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm BUB und BEB sind für die Runden 1 bis 3 als vorläufig Fassungen verwendet worden. Seit 2021 gelten die endgültigen Fassungen, die erstmals in Runde 4 angewendet werden und als gemeinsame Berechnungsmethode für alle EU-Staaten als CNOSSOS-DE zusammengefasst wurden.

- Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- Detaillierte Aufteilung der Lkw-Anteile in leichte und schwere Lkw
- Detailliertere Korrekturfaktoren für Straßenbeläge

**Wesentliche Änderungen bei der BEB (Auswertung der betroffenen Anwohner)**

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Medianwert)

Beispiel Wohngebäude mit 6 Einwohner (EW)

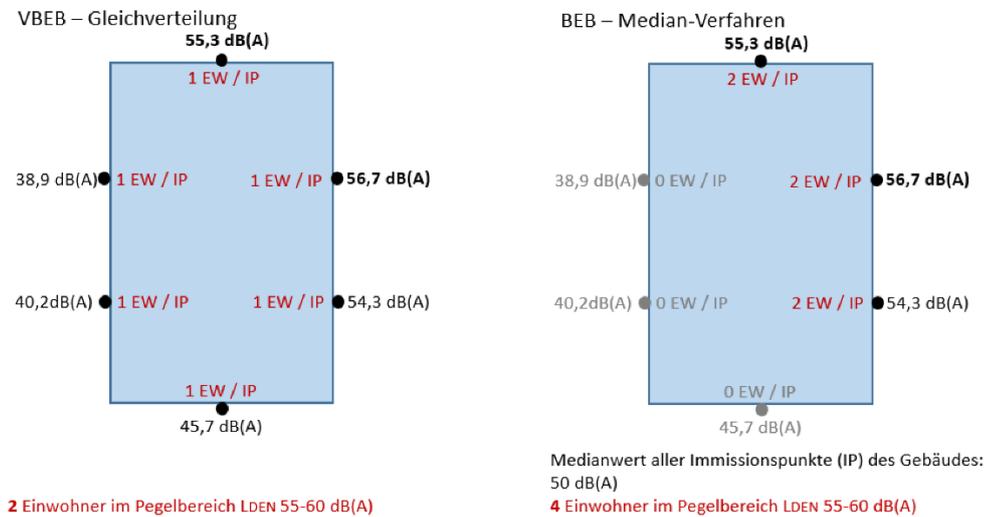


Abb. Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VBEB und Median-Verfahren gem. BEB

## **2 Grundlagen**

### **2.1 Zuständige Behörden**

In Niedersachsen ist das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS) für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

Für die Lärmaktionsplanung und Interpretation der Ergebnisse ist die Gemeinde Wardenburg zuständig:

Gemeinde Wardenburg  
Friedrichstraße 16  
26203 Wardenburg

Telefon: 04407-73-0

Mail: [gemeinde@wardenburg.de](mailto:gemeinde@wardenburg.de)

Internet: [www.wardenburg.de](http://www.wardenburg.de)

Stadtschlüssel: 03 4 58 013

### **2.2 Beschreibung der Umgebung**

Die Gemeinde Wardenburg liegt im Landkreis Oldenburg.

Die Gemeinde Wardenburg hat rund 17.400 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 118,8 km<sup>2</sup>. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 146,5 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

### **2.3 Belastungen der Hauptverkehrsstraßen**

Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV wurden von der zuständigen Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS die Autobahnen sowie die Bundes- und Landesstraßen. Auf einer HVS muss laut Definition auch in der vierten Runde eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird.

Es sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen. Diese Verkehrsmenge wird auf der Eisenbahnstrecke Oldenburg- Osnabrück, die das Gemeindegebiet nur randlich streift, nicht erreicht. Zuständig ist das Eisenbahnbundesamt.

Als Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Wardenburg sind die Bundesautobahn A 29 und die Landesstraße L 870 zu nennen. Diese Straßenzüge befinden sich im Südosten bzw. im Osten auf dem Gemeindegebiet. Weiterhin ist das Gemeindegebiet im Norden vom Verkehrslärm der Bundesstraße B 401 betroffen. Dieser Straßenzug befindet sich aber nicht auf dem Gemeindegebiet, sondern liegt jenseits des Küstenkanals, der die Gemeindegrenze bildet.

Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung und insbesondere ihrer Verkehrsmengen gehören die A 29 und der Straßenabschnitt der L 870 ab der Einmündung der K 242 in Richtung Norden zu

den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 202/49/EG2 (URL) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen. Die Hauptverkehrsstraße B 401 trägt auch zum Umgebungslärm auf dem Gebiet der Gemeinde Wardenburg bei.

Folgende Verkehrsmengen sind auf den zu betrachtenden Straßenabschnitten der Verkehrsmengenkarte (gerundet auf volle 100) zu entnehmen:

Verwendete Verkehrsbelastungen (EU – Pflicht)

<b>Straße</b>	<b>Durchschnittl. Belastung (Mio. Kfz/Jahr)</b>	<b>Durchschnittl. Belastung (Kfz/Tag)</b>
<b>A 29</b>	10,3 bis 11,2	28.200 bis 30.600
<b>L 870</b>	4,6 bis 5,0	12.600 bis 13.800
<b>B 401</b>	3,7	10.200

Die Berechnungen wurden mit den Verkehrsmengen des Nds. Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV) aus dem Jahr 2015 durchgeführt, die für die Lärmkartierung auf das Jahr 2019 hochgerechnet wurden.

#### **ENDPlus**

Zusätzlich hat die Gemeinde Wardenburg noch folgende Straßen an das GAA Hildesheim gemeldet, die nicht unter das Kriterium der notwendigen jährlichen Verkehrsmenge von mindestens 3 Mio./Kfz fallen. Es handelt sich um folgende Straßen:

<b>Straße</b>	<b>Durchschnittl. Belastung (Mio. Kfz/Jahr)</b>	<b>Durchschnittl. Belastung (Kfz/Tag)</b>
L 847	0,9	2.500
L 870 (Weiterführung)	1,2	3.300
K 124	2,96	8.100
BAB Abfahrt	1,1	3.100

Die Lärmausbreitung ist den Lärmkarten in Anlage 2 zu entnehmen, sie sind aber nicht Bestandteil der folgenden Auswertung zur Lärmaktionsplanung.

### 3 Bewertung der Situation

#### 3.1 Grenzwerte

Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel  $L_{DEN}$  (gewichteter Lärmpegel day/evening/night) von 65 dB(A) bzw.  $L_{Night}$  von 55 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen zugrunde gelegt. Die Grenz- und Richtwerte, die für Planungen nach deutschem Recht gelten, können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{night}$  dargestellten Werten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel  $L_rT$  (Tag) und  $L_rN$  (Nacht) bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen.

Tabelle 1: Grenz- und Richtwerte in der Bundesrepublik Deutschland.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie Schienenwegen	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen
	Tag/Nacht dB(A)	Tag / Nacht dB(A)	Tag / Nacht dB(A)	Tag/Nacht dB(A)
Krankenhäuser, Schulen	57/47 -	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kem-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

#### 3.2 Ergebnisse

Die folgenden Ergebnisse wie auch die Lärmkarten im Anhang werden der Öffentlichkeit und den Kommunen von der Unterstützungsstelle des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine höhere Betroffenheit durch den Verkehrslärm, der von den untersuchten Hauptverkehrsstraßen, ausgeht.

Tabelle 2: durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen

Zeitraum: 24 Stunden ( $L_{DEN}$ )			Zeitraum: 22 bis 6 Uhr ( $L_{Night}$ )		
Pegelklassen in dB(A)		Anzahl belasteter Menschen	Pegelklassen in dB(A)		Anzahl belasteter Menschen
Von	bis		von	bis	
55	59	1.600	50	54	1.200
60	64	1.000	55	59	800
65	69	600	60	64	100
70	74	100	65	69	0
≥ 75		0	> 70		0
Summe		3.500			2.100

Tabelle 3: durch Hauptverkehrsstraßen belastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen

Zeitraum: 24 h	vom Lärm durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
$L_{DEN}$ in dB(A)	Flächen in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	20,9	1.500	1	0
> 65	5,3	300	0	0
> 75	0,7	0	0	0
Summe	26,9	1.800	1	0

Dazu gehören die Angaben der

- Personen mit ischämischen Herzkrankheiten (Sauerstoff-Unterversorgung des Herzens)
- stark belästigten Personen und
- stark schlafgestörten Personen.

Für die Gemeinde liegen folgende Zahlen vor:

- Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 0
- Anzahl Fälle starker Belästigung: 544
- Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 127

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen gemäß Anforderung Lärmaktionsplanung befinden sich im Anhang Anlage 1.

### 3.3 Bewertung

Es werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen betrachtet, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Lärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Die Lärmbelastungen können wie folgt beurteilt werden:

#### 1. Personen unterhalb der Auslösewerte

Anhand der Berechnungen der ZUS LLGS ist festgestellt worden, dass insgesamt 2.600 Personen durch Umgebungslärm zwischen 55 und 64 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) ganztägig und nachts 1.200 Einwohner zwischen 50 und 54 dB(A) ( $L_{Night}$ ) unterhalb der Auslösewerte betroffen sind.

#### 2. Personen mit hohen Belastungen

Von hohen Belastungen mit potentiell gesundheitsgefährdender Wirkung sind mit

- über 65 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) sind 600 Personen bzw.
- über 55 dB(A) ( $L_{Night}$ ) sind 800 Personen,

betroffen.

Von sehr hohen Belastungen sind mit

- über 70 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) sind 100 Personen und
- über 60 dB(A) ( $L_{Night}$ ) sind 100 Personen

betroffen.

Es ist davon auszugehen, dass die Einwohner, die in der Nacht einer Belastung ausgesetzt sind, auch am Tag belastet werden. Die Einwohnerzahlen tags und nachts dürfen somit nicht addiert werden.

Tabelle 4: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen im Rahmen von Lärmaktionsplänen gemäß Leitfaden

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	sehr hohe Belastung	Sanierungswerte gemäß VLärmSchR 97 können überschritten sein Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein
$L_{den} 65 - 70 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} 55 - 60 \text{ dB(A)}$	hohe Belastung	Für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV überschritten sein Sanierungswerte gemäß VLärmSchR 97 können überschritten sein. Diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts
$L_{den} 55 - 65 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} 50 - 55 \text{ dB(A)}$	Belastung/ Belästigung	Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV können überschritten sein mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung besteht nicht. Nach deutschen Regelwerken werden die Wohngebäude unabhängig von der Anzahl der Bewohner bewertet.

Es sind etwa 45 Wohngebäude betroffen, bei denen die in Runde 4 benannten Auslösewerte von 55 dB(A) ( $L_{Night}$ ) nachts überschritten werden.

Über mögliche Maßnahmen wird im 2. Teil der Lärmaktionsplanung mit der Vorstellung der Möglichkeiten und deren Abwägung diskutiert.

### 3.4 Vergleich mit Runde 3

Die Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen ist gegenüber den Verkehrszahlen der Runde 3 etwas gestiegen.

Die Ergebnisse zeigen gegenüber der Runde 3 eine höhere Betroffenheit durch den Verkehrslärm der von der untersuchten BAB 28 ausgeht. Diese resultiert aber vorwiegend aus den Änderungen in den EU-Berechnungsverfahren. Im Jahr 2022 wurden diese erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, welche sich deutlich von den bisher verwendeten unterscheiden. Daher weichen die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2018 ab. Wesentliche Gründe sind:

- Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert.
- Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert.
- Die Belastetenzahlen werden jetzt anders ermittelt. Früher wurden die Einwohnerinnen von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt - auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Einwohnerinnen eines Gebäudes der lauterer Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
- Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Menschen ausgewiesen.

Neben diesen systematischen Änderungen durch die neuen Berechnungsmethoden wirken sich auch veränderte Verhältnisse vor Ort auf die Ergebnisse der Kartierung aus. Beispiele sind:

- Veränderungen von aktuellen Verkehrsmengen auf Straßen,
- die Zahl der Einwohner kann sich durch Wohnungsneubau erhöhen und damit auch die Zahl der lärmbelasteten Menschen.

Alle genannten Faktoren beeinflussen in ihrer Summe die Höhe der Lärmbelastung der Bevölkerung und die ausgewiesene Anzahl der lärmbelasteten Menschen. Insbesondere der Wechsel auf die EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren führt dazu, dass die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2018 verglichen werden können. Dies führt selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation dazu, dass tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen werden.

## **4 Maßnahmenplanung**

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen A 29, L 870 und B 401 sind die Autobahn GmbH des Bundes bzw. die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) die zuständigen Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit diesen Behörden abgestimmt und erarbeitet werden. Zur Verbesserung der Lärmsituation wurde im Rahmen von geplanten Sanierungen von Straßenabschnitten beim Baulastträger auf den Einbau von lärmarmen Asphalt, der dabei mindestens 4 dB oder mehr zur Lärminderung beiträgt, hingewirkt. Seit der Runde 3 wurden solche Maßnahmen allerdings nicht realisiert.

### **4.1 Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre**

An Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärminderndem Asphalt
- Bau bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden und -wällen (aktiver baulicher Schallschutz)
- Verstetigung des Verkehrs
- Der Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Schallschutz) wird im Rahmen der Bauleitplanung durch Festsetzungen in den Bebauungsplänen bereits umgesetzt, dies wird auch in Zukunft weiter erfolgen.

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen sind die Autobahn GmbH des Bundes bzw. die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) die zuständigen Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit diesen Behörden abgestimmt und erarbeitet werden.

Ziel der vorliegenden Lärmaktionsplanung ist es, für Wohngebäude mit einer höheren Belastung eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes zu vermeiden. Zur Ermittlung, ob eine Überschreitung dieser Grenzwerte vorliegt, ist jedoch eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie anzuwendenden VBUS19 abweicht.

### **4.2 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmwirkungen**

Die Gemeinde Wardenburg ist von Hauptverkehrsstraßen betroffen, die nicht in der Baulast der Gemeinde liegen. Daher wird auch zukünftig auf die Baulastträger und auf die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen. Der Einbau von Schallschutzfenstern wird im Rahmen der Bauleitplanung durch Festsetzungen in den Bebauungsplänen bereits umgesetzt, dies wird auch in Zukunft weiter so geschehen.

#### 4.3 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen kann nur mit unzureichender Genauigkeit vorhergesagt werden. Im Falle, dass die zuständigen Baulastträger eine Fahrbahnsanierung der Straßenabschnitte im Bereich der höher belasteten Wohnbebauung durchführen und dabei einen lärmmindernden Asphaltbelag einbauen, ist mit einer Reduzierung der Lärmbelastung von ca. 4 dB für alle anwohnenden Personen zu rechnen.

#### 4.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmwirkungen

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Lärmaktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Gemeinde den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und auch die Bauleitplanung.

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

- Förderung des ÖPNV
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen)
- Förderung des Fußverkehrs
- Verkehrsberuhigung (verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen etc.)
- Einbau von lärmmindernden Asphalten auf allen Gemeindestraßen
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen
- Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten werden bereits heute durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 1800520 Lärmbelastungen möglichst vermieden, dies wird in Zukunft weiterhin berücksichtigt werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die ... Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

#### 4.5 Schutz ruhiger Gebiete

Als ruhige Gebiete kommen zum einen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzungen dieser Gebiete. Zum anderen können Gebiete ausgewiesen werden, die einen bestimmten Grenzwert unterschreiten. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die der Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*“. Als ruhige Gebiete werden Bereiche ausgewählt, die eine relativ naturnahe Ausprägung haben und für die Naherholung relativ gut erschlossen und zu erreichen sind.

Herauszustellen ist hierbei, dass das Instrument der „ruhigen Gebiete“ im Sinne der Richtlinie insbesondere auf Ballungsräume abzielt. Die Gemeinde Wardenburg stellt sich nicht als derartiger Ballungsraum mit vergleichbarer Belastung dar. Ruhige Bereiche sind im Gemeindegebiet von allen Ortsteilen aus schnell zu erreichen.

Unter diesem Aspekt werden auf dem Gebiet der Gemeinde mehrere ruhige Gebiete außerhalb der besiedelten Bereiche festgesetzt, die sich aus den Natur- und Landschaftsschutzgebieten ergeben. Als ruhige Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, werden folgende Gebiete festgesetzt:

#### Naturschutzgebiete

Harberner Heide und Benthullener Moor.

#### Landschaftsschutzgebiete

Mittlere Hunte (unverlärmt Teile), Lethe-Tal, Staatsforst Tüdicke (unverlärmt Teile), Oberlether Fuhrenkamp, Staatsforst Litteler Fuhrenkamp und Ausläufer des Hegeler Waldes.

Bei allen Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen, insbesondere bei der Bauleitplanung, werden die Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

## **5 Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert eine Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Mitwirkung bei der Aufstellung des Aktionsplanes. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Die Bürger können sich im Zuge dieser Öffentlichkeitsbeteiligung über die Berechnungsergebnisse informieren. Sie sind aufgefordert, bei dieser frühzeitigen Beteiligung Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Gemeindeverwaltung vorzubringen.

### **5.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit sind alle interessierenden Bürger und Bürgerinnen der Gemeinde Wardenburg durch ortsübliche Bekanntmachung am .. .. 2024 eingeladen worden, am öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Planung und Entwicklung am .. .. 2024 um teilzunehmen. An diesem Termin ist der Entwurf des Lärmaktionsplans vorgestellt und detailliert erläutert worden. Die anwesenden Bürger und Bürgerinnen konnten daraufhin Anregungen und Einwendungen vortragen.

### **5.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit werden in die Abwägung einbezogen. Der Lärmaktionsplan wird abschließend hinsichtlich der Ergebnisse und Abwägung der Öffentlichkeitsbeteiligung überarbeitet.

Nach der Auslegung wird nach Einarbeitung von Anregungen der Lärmaktionsplan vom Rat der Gemeinde beschlossen.

### **5.3 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplans**

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes werden von der Gemeinde Wardenburg übernommen. Maßnahmen an den Straßen werden, wenn sie zur Ausführung gelangen, vom zuständigen Baulastträger getragen.

### **5.4 Evaluierung des Lärmaktionsplans**

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

Im Technologiepark Nr. 4  
26129 Oldenburg  
T 0441 998 493 - 10  
info@lux-planung.de  
www.lux-planung.de



Oldenburg, den 19.03.2024



M. Lux - Dipl.-Ing.

## Literaturverzeichnis

1. EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 : Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
2. Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022)
3. BUB: Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe)
4. BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
5. Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), vom 18.Juli 2017
6. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990
7. Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97
8. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007
9. Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

## **Anlagen 1 – Lärmkarten EU-Pflicht**

Lärmkarte Zeitraum: 24 Stunden  $L_{DEN}$

Lärmkarte Zeitraum: 22 bis 6 Uhr  $L_{Night}$



# Legende

## Straßenlärm Lden 2022 (EU-Pflicht)

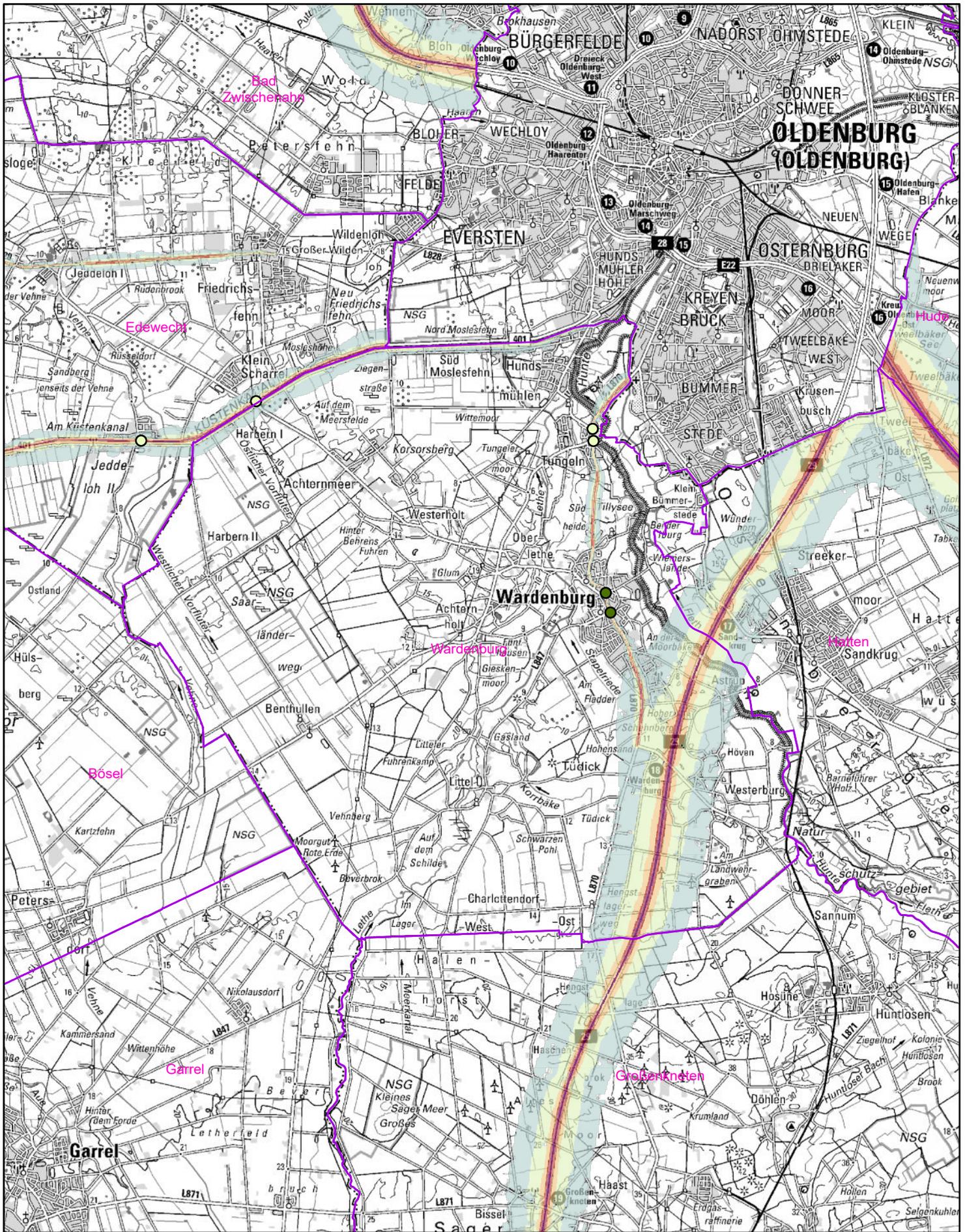
### Pegel

	< 55 dB(A)
	ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
	ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
	ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
	ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
	ab 75 dB(A)
	Gemeinden betroffen 2022

## Ampelkreuzungen 2022

### Betriebszeiten

- Tag
- Tag, Abend
- Abend, Nacht
- Tag, Abend, Nacht



0 1,25 2,5 5 Km

20240304-132859\_Umweltkarten

Maßstab: 1:100.000

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



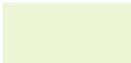
# Legende

## Straßenlärm Lnicht 2022 (EU-Pflicht)

### Pegel

< 50 dB(A)

 ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)

 ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

 ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)

 ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)

 ab 70 dB(A)

## Ampelkreuzungen 2022

### Betriebszeiten

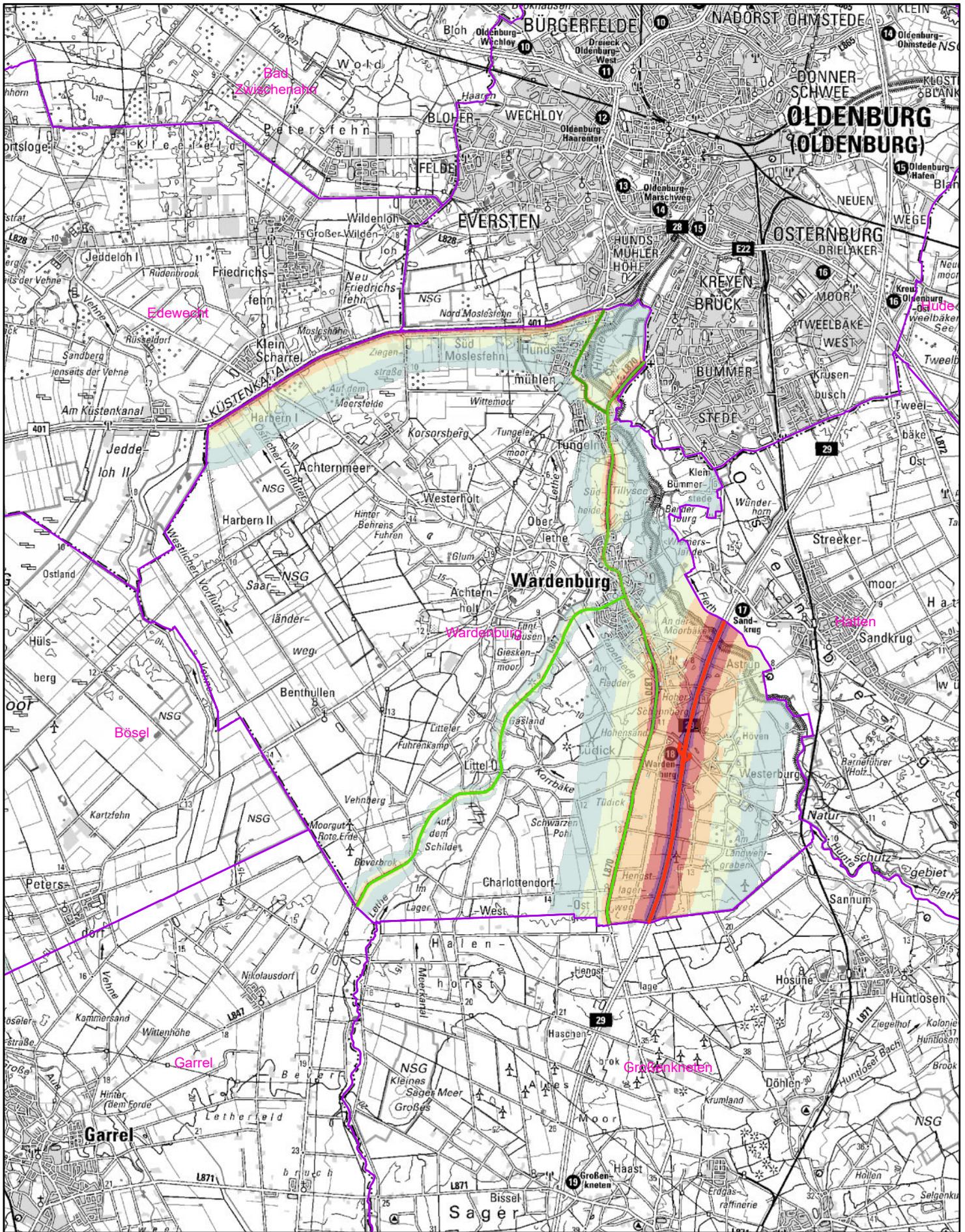
- Tag
- Tag, Abend
- Abend, Nacht
- Tag, Abend, Nacht

 Gemeinden betroffen 2022

**Anlagen 2 – Lärmkarten mit von der Gemeinde  
zusätzlich gemeldeten Straßen (END4Plus)**

Lärmkarte Zeitraum: 24 Stunden  $L_{DEN}$

Lärmkarte Zeitraum: 22 bis 6 Uhr  $L_{Night}$



0 1,25 2,5 5 Km

20240314-151745\_Umweltkarten

Maßstab: 1:100.000

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



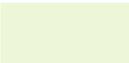
# Legende

## Straßenlärm Lden 2023 (PLUS)

<VALUE>

keine Daten

 ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)

 ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

 ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)

 ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)

 ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)

 ab 75 dB(A)

 Gemeinden betroffen 2022

## Hauptverkehrsstr. und sonst. Str. 2023 (PLUS)

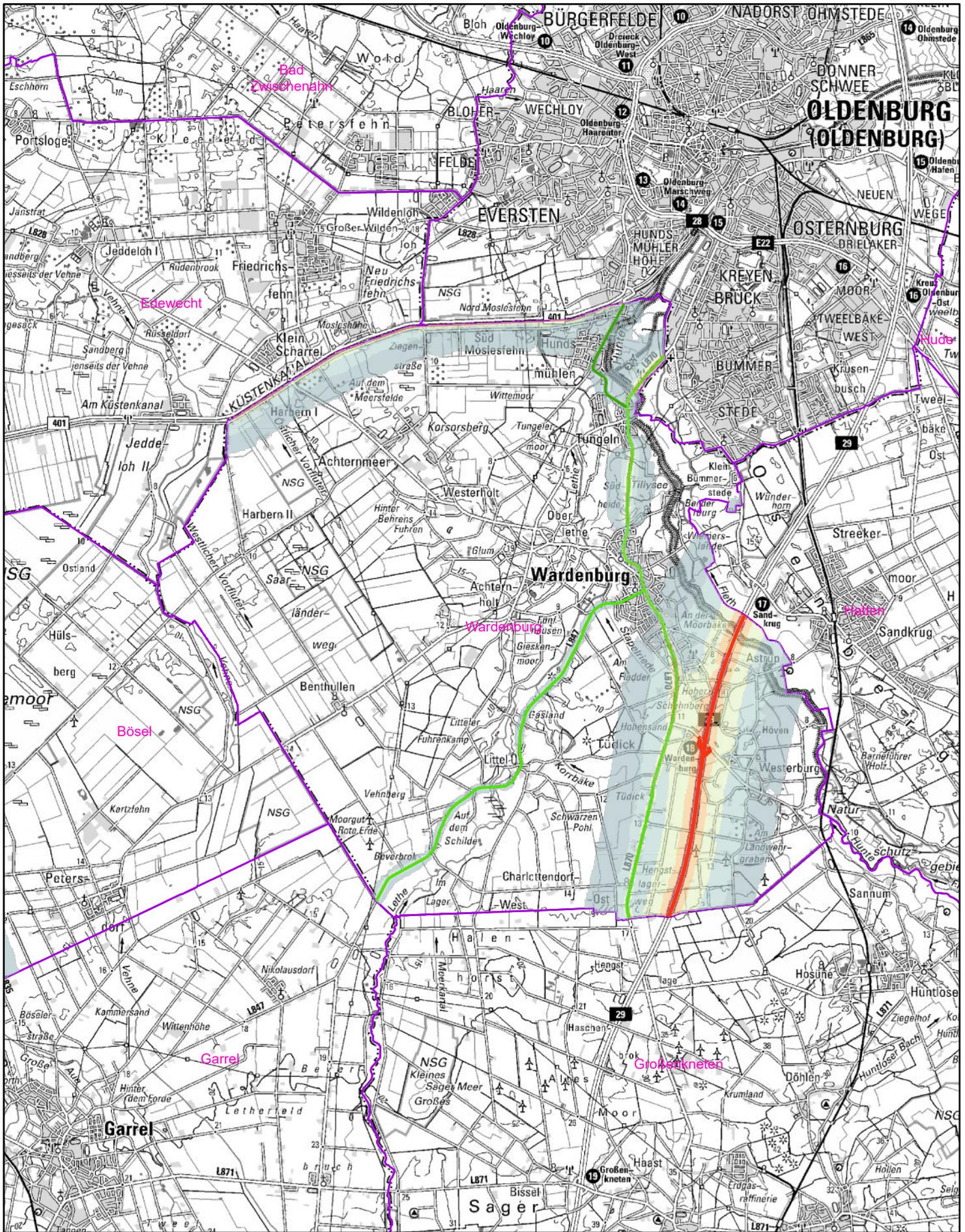
 Autobahn

 Bundesstraße

 Gemeindestraße

 Kreisstraße

 Landesstraße



0 1,25 2,5 5 Km

20240314-152021\_Umweltkarten

Maßstab: 1:100.000

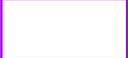
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

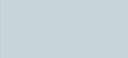
# Legende

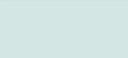
 Gemeinden betroffen 2022

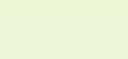
## Straßenlärm Lnicht 2023 (PLUS)

<VALUE>

keine Daten

 ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)

 ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)

 ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

 ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)

 ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)

 ab 70 dB(A)

## Hauptverkehrsstr. und sonst. Str. 2023 (PLUS)

 Autobahn

 Bundesstraße

 Gemeindestraße

 Kreisstraße

 Landesstraße