

Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Lühe zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie **Entwurf**



Quelle: Strategische Lärmkartierung 3. Stufe. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin: Samtgemeinde Lühe
Alter Marktplatz 1A
21720 Steinkirchen

Projektnummer: LK 2019.278

Berichtsnummer: LK 2019.278.1

Berichtsstand: 22.01.2020

Berichtsumfang: 18 Seiten sowie 3 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz
und
Bearbeitung:



LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Messstellenleiter Bernd Kögel • 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 • <http://www.laermkontor.de>

Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Lühe gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Um- setzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	3
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund	4
1.4	Geltende Grenzwerte.....	4
2	Bewertung der Ist-Situation	5
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	6
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	7
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	8
3	Maßnahmenplanung	10
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	10
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	11
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	13
3.4	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre	14
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen....	16
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	16
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	16
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	16
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans.....	16
6	Evaluierung des Aktionsplans.....	17
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	17
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch der Gemeindevertretung / Samtgemeinde beschlossen.....	17
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit.....	17
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	17
8	Anlagenverzeichnis	18

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Samtgemeinde Lühe

Gemeindeschlüssel: 03 3 59 033, 03 3 59 032, 03 3 59 026, 03 3 59 021

Ansprechpartner: Herr Trucewitz

Adresse: Alter Marktplatz 1a, 21720 Steinkirchen

Telefon: 04142 / 899160

E-Mail: lars.trucewitz@luehe-online.de

Internet: www.luehe-online.de

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

Die Samtgemeinde Lühe mit ihren sechs Mitgliedsgemeinden liegt im Landkreis Stade in Niedersachsen. Das Gebiet der Samtgemeinde findet sich östlich der Stadt Stade am Westufer der Elbe einschließlich der Elbinsel Lühesand. Das Samtgemeindegebiet wird von den Obstanbauflächen des Alten Landes geprägt.

Die Mitgliedsgemeinden Neuenkirchen, Mittelnkirchen, Hollern-Twielenfleth und Guderhandviertel der Samtgemeinde Lühe werden von den Hauptverkehrsstraßen L140, L125, L111 und der BAB A26 durchzogen bzw. von deren Umgebungslärm belastet. Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 8.300 Kfz/Tag¹ auf der L140, 8.600 Kfz/Tag auf der L125, 7.800 bis 9.000 Kfz/Tag auf der L111 und 15.500 bis 21.400 Kfz/Tag¹ auf der BAB A26 gehören diese Straßen zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Dieser Lärmaktionsplan wird aufgestellt für die vier betroffenen Mitgliedsgemeinden Neuenkirchen, Mittelnkirchen, Hollern-Twielenfleth und Guderhandviertel der Samtgemeinde Lühe:

¹ Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

² 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

1. **Neuenkirchen** mit rund 800 Einwohnerinnen und Einwohnern, etwa 400 Wohnungen³ und einer Fläche von 8,0 km²
2. **Mittelnkirchen** mit rund 1.100 Einwohnerinnen und Einwohnern, etwa 500 Wohnungen³ und einer Fläche von 7,0 km²
3. **Hollern-Twielenfleth** mit rund 3.400 Einwohnerinnen und Einwohnern, etwa 1.600 Wohnungen³ und einer Fläche von 20,5 km²
4. **Guderhandviertel** mit rund 1.100 Einwohnerinnen und Einwohnern, etwa 500 Wohnungen³ und einer Fläche von 8,9 km²

Lärm von Großflughäfen oder Haupteisenbahnstrecken entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR)² ist in der Samtgemeinde Lühe nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz⁴ (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 Anhang V und Anhang VI der ULR.

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 sind⁵.

³ Strategische Lärmkartierung 2018. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Stand 04/2018

⁴ 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)

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

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter www.umwelt.niedersachsen.de für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen veröffentlicht und dienen diesem Lärmaktionsplan als Grundlage.

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 Deutschland⁶ hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind dafür in Niedersachsen die Gemeinden oder Samtgemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes⁷ von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90⁸ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS⁹ abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 aufgeführt.

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

⁶ Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28.09.2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

⁷ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

⁸ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

⁹ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in den betroffenen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Lühe

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Neuenkirchen, Mittelkirchen, Hollern-Twielenfleth und Guderhandviertel belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04.2018				
Mitgliedsgemeinde	Neuenkirchen	Mittelkirchen	Hollern-Twielenfleth	Guderhandviertel
L_{DEN} dB(A)				
über 55 - 60	0	0	200	0
über 60 - 65	0	100	200	0
über 65 - 70	0	100	100	0
über 70 - 75	0	0	0	0
über 75	0	0	0	0
Summe	0	200	500	0
L_{Night} dB(A)				
über 50 - 55	0	100	200	0
über 55 - 60	0	100	100	0
über 60 - 65	0	0	0	0
über 65 - 70	0	0	0	0
über 70	0	0	0	0
Summe	0	200	300	0
Betroffene Fläche in km²				
>55 dB(A)	1,3	0,5	1,9	2,0
>65 dB(A)	0,5	0,2	0,4	0,4
>65 dB(A)	0,2	0,0	0,1	0,1
Wohnungen				
>55 dB(A)	0	100	200	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
Schulen*				
>55 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
Krankenhäuser*				
>55 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0

* Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen

durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in den vier betroffenen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Lühe finden sich in Anlage 2 und 3.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der gemeinsamen Lärmaktionsplanung der vier betroffenen Mitgliedsgemeinden in der Samtgemeinde Lühe werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der Hauptverkehrsstraße betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (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. 700 Personen und somit rund 10,9 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Samtgemeinde Lühe durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} , verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a), betroffen.

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} werden entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen 200 Personen in den vier betroffenen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Lühe betroffen.

Von sehr hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen über 70 dB(A) L_{DEN} und über 60 dB(A) L_{Night} werden entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen keine Personen in den vier betroffenen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Lühe betroffen.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2017/2018 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹⁰), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁷ können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein¹¹
> 60 dB(A) L _{Night}		
65-70 dB(A) L _{DEN}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV¹² überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁷ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)¹³
55-60 dB(A) L _{Night}		
55-65 dB(A) L _{DEN}	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV¹² können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)¹³ langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)¹³ - Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm¹⁴: L_{DEN}<53 dB, L_{Night} <45 dB
50-55 dB(A) L _{Night}		

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Ermittlung der Betroffenenzahlen (s. Tabelle 1) basiert auf der Berechnungsvorschrift VBEB¹⁵. Entsprechend dieser Vorschrift werden die Einwohnerinnen und Einwohner eines Wohngebäudes den Fassadenpunkten, die rund um die Gebäude verteilt sind, zugeordnet. Daraus folgt, dass nur rund ein Viertel der Anwohnerinnen und Anwohner eines Wohngebäudes der lautesten,

¹⁰ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

¹¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23.11. 2007

¹² 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 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

¹³ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

¹⁴ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

¹⁵ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (BANz. Nr. 75 vom 20.04.2007 S. 4137)

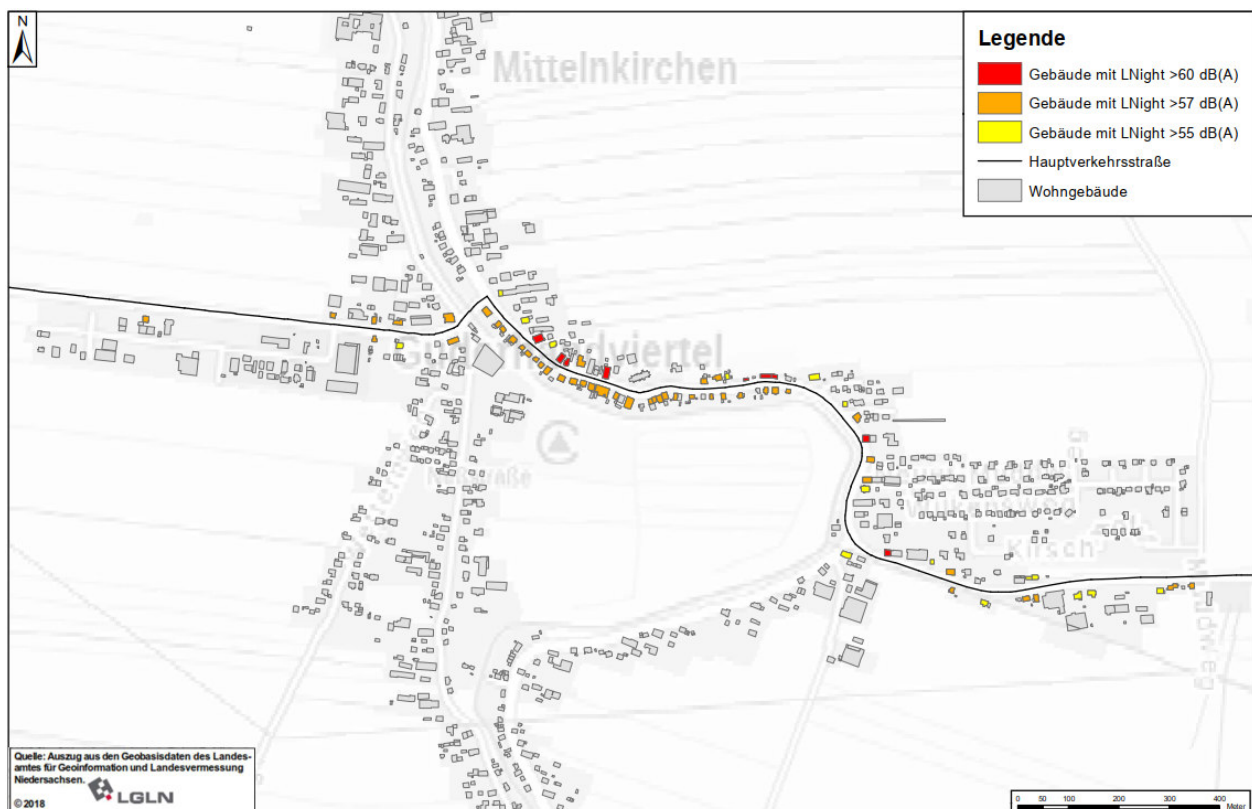
Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Lühe zur dritten Stufe der ULR

straßenzugewandten Fassade zugeordnet werden.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass entsprechend der Kartierungsverordnung¹⁶, die aus der VBEB ermittelten Belastetenzahlen auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden sind.

Daraus folgt, dass zahlreiche Wohngebäude und Anwohnerinnen und Anwohner durchaus sehr hoch belastet sein können, in der Tabelle 1 aber trotzdem eine Null auftaucht.

Abbildung 1: Belastete Wohngebäude an der L140 und L125 in Mittelkirchen/Guderhandviertel



Um die belasteten Bereiche in der Samtgemeinde zu ermitteln, wurden daher auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten der Lärmkartierung die Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpegel von über 55 dB(A) und über 60 dB(A) L_{Night} aufweisen (vgl. Abbildung 1).

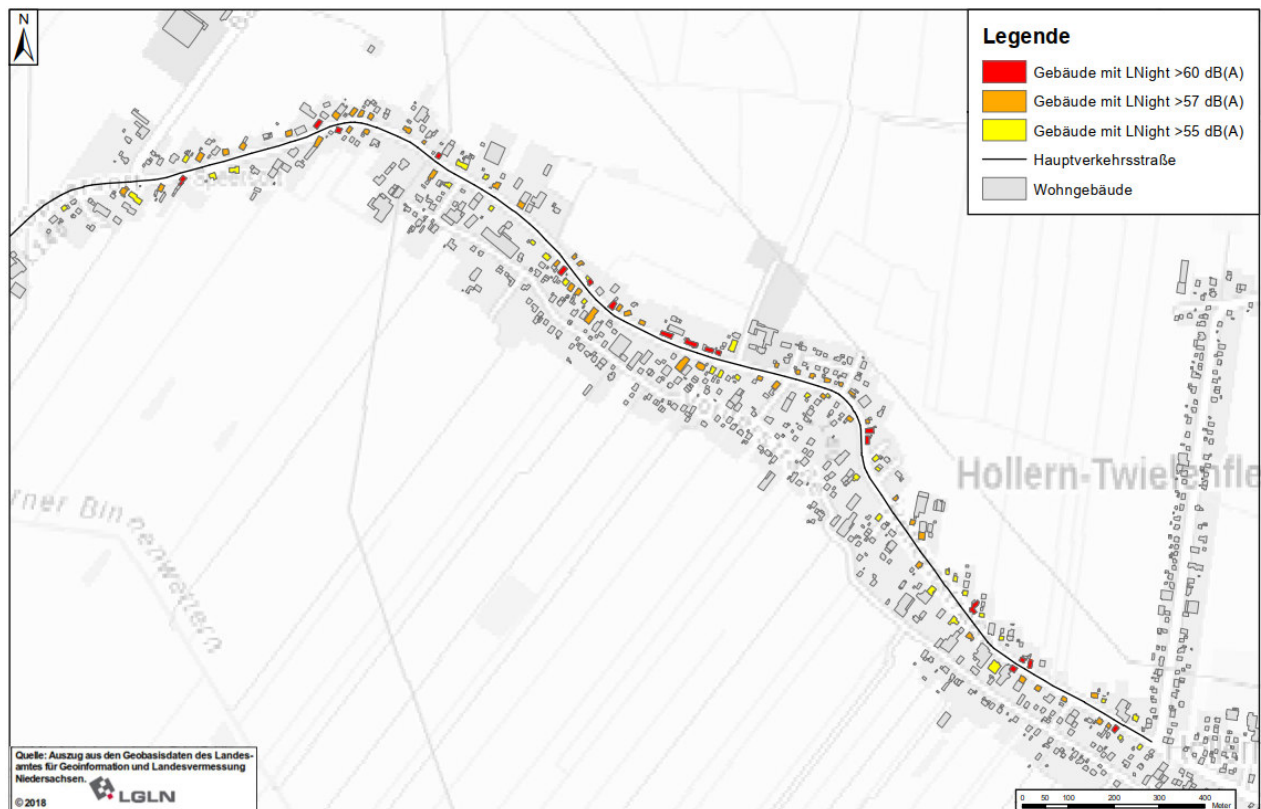
Ausgehend von der Anzahl der hoch belasteten Personen (vgl. Tabelle 1) bestehen in der Samtgemeinde Lühe Lärmprobleme durch die Hauptverkehrsstraßen in zwei Straßenabschnitten.

¹⁶ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV). Zuletzt geändert durch Art. 84 v. 31.8.2015 | 1474

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen entstehen die höchsten Belastungen in der Samtgemeinde an einzelnen straßennahen Wohngebäuden entlang der L140 und L125 in Mittelkirchen/Guderhandviertel (vgl. Abbildung 1). Hier werden nächtlich Fassadenpegel von bis zu 62 dB(A) L_{Night} erreicht.

In der Ortsdurchfahrt Hollern im Zuge der L140 entstehen abschnittsweise ebenfalls sehr hohe Belastungen (vgl. Abbildung 2). Hier werden ebenfalls nächtlich Fassadenpegel von bis zu 62 dB(A) L_{Night} erreicht.

Abbildung 2: Belastete Wohngebäude an der L140 in Hollern-Twielenfleth



3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Durch die Eröffnung der BAB A26 westlich der Ortskerne in der Samtgemeinde Lühe hat ein Rückgang der Verkehrsmengen auf der L140 und L125 stattgefunden.

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes befinden sich in Lühe keine Lärmschutzbauwerke entlang der L125 und L140.

Auf der L140 in Mittelkirchen besteht abschnittsweise eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für Lkw.

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 zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärminderndem Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern
(Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmte)
- Verstetigung des Verkehrs (Grüne Welle, Abbiegespuren)

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen L125 und L140 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Entsprechend dem Musteraktionsplan des Niedersächsischen Umweltministeriums vom Januar 2018¹⁷ sind im Lärmaktionsplan Prüfaufträge an die Straßenbauverwaltung aufzunehmen. Diese werden im Folgenden aufgeführt.

Auf der relativ engen Ortsdurchfahrt der L140, der Dorfstraße in Mittelkirchen, besteht für Lkw eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. In diesem Abschnitt bietet es sich aus Lärmschutzgründen und aus Verkehrssicherheitsgründen an, die **Geschwindigkeit für alle Fahrzeuge auf 30 km/h** zu begrenzen. Dies sollte von der zuständigen Verkehrsbehörde geprüft werden.

Die auf dem Damm gelegenen Wohngebäude südlich der Dorfstraße werden fast alle nachts mit ≥ 57 dB(A) L_{Night} hoch belastet. Nördlich der Straße werden zahlreiche straßennahen Wohngebäude hoch und einige sehr hoch belastet (vgl. Abbildung 1).

Weiterhin sollte im Zuge der nächsten Straßendeckenerneuerung geprüft wer-

¹⁷ Musteraktionsplan und Ausfüllhinweise zur Dokumentation und Berichterstattung des Muster-Lärmaktionsplanes (LAP), Hannover, Januar 2018.

den, ob hier ein **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** (s. RLS-19¹⁸) im Zuge der nächsten Sanierung aufgebracht werden kann.

Abbildung 3: Dorfstraße in Mittelnkirchen



Für die Ortsdurchfahrt in Hollern (L140) wurde vom Land Niedersachsen in der Lärmkartierung ein relativ lauter Asphalt (+2 dB) zu Grunde gelegt. Allerdings ist dort ein relativ neuer und leiser Asphalt verbaut. Die tatsächliche Lärmbelastung dürfte in Hollern demnach deutlich geringer ausfallen, als vom Land Niedersachsen kartiert.

Abbildung 4: Hollernstraße in Hollern



Um die Anwohner vor den besonders störenden nächtlichen Lärmbelastungen zu schützen, sollte geprüft werden, ob eine **nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h** umgesetzt werden kann.

Obwohl mit der B73 und der BAB A26 wesentlich besser geeignete Ausweichstrecken zur Verfügung stehen, wird die L140 in Mittelnkirchen und Hollern regelmäßig vom Lkw-Durchgangsverkehr genutzt und trägt so maßgeblich zur Lärmbelastung bei. Entsprechend der Eingangsdaten der Lärmkartierung des Umweltministeriums beträgt der Lkw-Anteil auf diesen Straßen bis zu 6% am Gesamtverkehrsaufkommen.

¹⁸ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2019

Seitens der für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zuständigen Behörde sollte daher geprüft werden, ob auf den belasteten Streckenabschnitten (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2) in Mittelkirchen und Hollern ein **Lkw-Fahrverbot (Anlieger frei)** umgesetzt werden kann.

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 sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die vier betroffenen Mitgliedsgemeinden in der Samtgemeinde Lühe sind von der Hauptverkehrsstraße BAB A26, L111, L125 und L140 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegt. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an dieser Straße umzusetzen.

Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Samtgemeinde und die betroffenen Mitgliedsgemeinden, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

- **Förderung des ÖPNV**
Hohe Taktichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern. Im Landschaftsplan wird auf die unzureichende Linienbusanbindung und auf den entsprechenden Ausbau u.a. auch aus Lärmschutzgründen verwiesen¹⁹.
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.
- **Förderung des Fahrradverkehrs**
Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung. Neben den touristisch attraktiven Routen sollten aus Lärmschutzgründen vor allem die Radwege entlang der Straßen ausgebaut werden, um einen Anreiz zu schaffen, öfter einmal aufs Rad umzusteigen und das Auto stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren.

¹⁹ Samtgemeinde Lühe, Fortschreibung des Landschaftsplans, 1. Änderung, 12/2018

- Förderung des **Fußverkehrs**
Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernde Asphalte für Stadtstraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB erreicht werden kann^{18,20,21,22}

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005²³ Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Ziel des Lärmaktionsplanes 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. Die Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Samtgemeinde Lühe, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht.

Als ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete²⁴. 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 ge-*

²⁰ Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

²¹ Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

²² Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

²³ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

²⁴ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

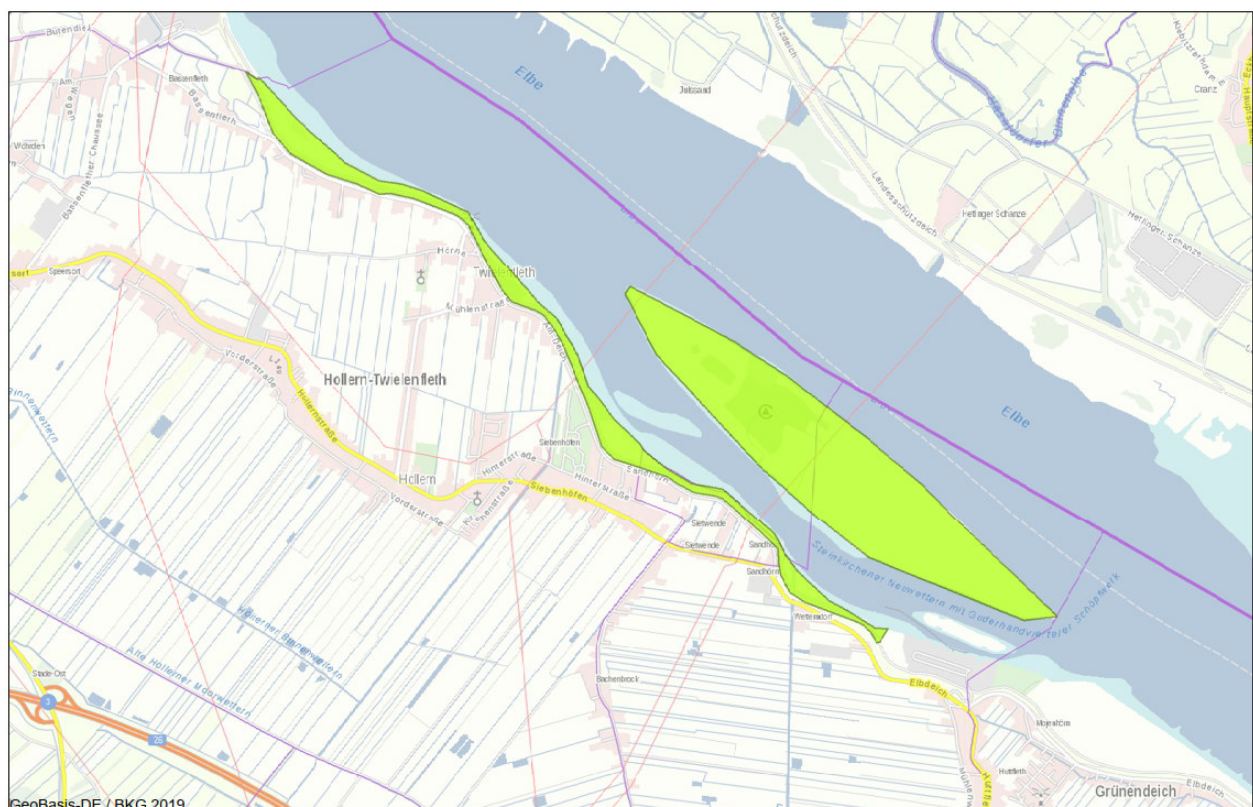
*schäftigen Umgebung der Städte bieten können*²⁵. Als relevante ruhige Gebiete werden Bereiche ausgewählt, die

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

Ein Großteil des Gemeindegebietes wird intensiv für die Landwirtschaft, den Obstanbau, genutzt oder ist besiedelt und bietet sich daher nicht für die Ausweisung als ruhiges Gebiet an.

Allerdings werden die Vordeichflächen und die Elbinsel Lühesand für die Erholung genutzt (s. Landschaftsplan¹⁹). Sie sind relativ naturnah und nicht von Umgebungslärm betroffen. Hier verläuft auch der touristisch interessante und genutzte Elberadweg. Diese Bereiche werden daher als ruhiges Gebiet ausgewiesen.

Abbildung 5: Skizze der ruhigen Gebiete in der Samtgemeinde Lühe (grün markiert)



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

²⁵ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

ständigen 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 des ruhigen Gebietes als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Durch lärmarme Asphalte (bis 3 dB) und eine Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 auf 30 km/h (2 bis 3 dB) kann die Lärmbelastung und somit die Anzahl der belasteten Anwohnerinnen und Anwohner in der Samtgemeinde Lühe gesenkt werden. Neuere Untersuchungen zeigen, dass sich die lärmmindernde Wirkung der beiden Maßnahmen addieren^{26,27}.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit findet eine einmonatige Auslegung des Lärmaktionsplanentwurfs statt.

Am:

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit werden in die Abwägung einbezogen.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans für die vier betroffenen Mitgliedsgemeinden werden von der Samtgemeinde Lühe getragen.

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

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem

²⁶ Potenziale von Temporeduktionen innerorts als Lärminderungsmaßnahme. Ahmann, C. u.a. März 2016.

²⁷ Strategiebausteine zur Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen Mönchengladbach: Aktuelle Ergebnisse zu Vorher-Nachher CPX-Messungen. In Präsentation zur ALD-Veranstaltung Berlin 27.11.2019.

Asphalt für Stadtstraßen liegen geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten²⁸.

6 Evaluierung des Aktionsplans

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 Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung / Samtgemeinde beschlossen

Am:

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<http://www.luehe-online.de>

Ort, Datum

Steinkirchen, den

²⁸ Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{DEN} für die vier betroffenen Mitgliedsgemeinden in der Samtgemeinde Lühe

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{Night} für die vier betroffenen Mitgliedsgemeinden in der Samtgemeinde Lühe

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/envt0ec5a/>).

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanie- rung an Straßen und Schienenwe- ge in Baulast des Bundes ²⁹ .		Richtwerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV ³⁰ für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die we- sentliche Änderung von Straßen- und Schie- nenwegen (Lärmvor- sorge) ³¹		Richtwerte für Anla- gen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sicherge- stellt werden soll ³²		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauli- che Planung ³³	
	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)
Krankenhäuser, Schu- len, Altenheime, Kur- gebiete	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohnge- biete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 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.

²⁹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

³⁰ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

³¹ 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 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

³² Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

³³ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{DEN} für die vier betroffenen Mitgliedsgemeinden in der Samtgemeinde Lühe

Stand April 2018

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{Night} für die vier betroffenen Mitgliedsgemeinden in der Samtgemeinde Lühe

Stand April 2018