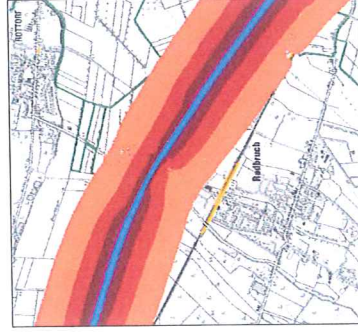


Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz für die Gemeinde Radbruch zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie - 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans - **Entwurf**



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

Auftraggeber:
Samtgemeinde Bardowick
Schulstraße 12
21357 Bardowick

Projektnummer: LK 2018.161
Berichtsnummer: LK 2018.161.1
Berichtsstand: 17.09.2018
Berichtsumfang: 14 Seiten sowie 5 Anlagen

Projektleitung und Bearbeitung:

Diplom-Geograph Carsten Kurz



LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegeben: Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Geschäftsführer: Bernd Kögel • AG Hamburg HRB 51 895
Gesamtschäftsführer: Christian Popp (Vorsitz) / Ulrike Krüger (Kfm.) / Bernd Kögel (techn.)
Telefon: 0 40 - 38 99 94 0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94 44
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • <http://www.laermkontor.de>

Lärmaktionsplan für die Gemeinde Radbruch gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie - Fortschreibung des Lärmaktionsplans -

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Hauptseidenbahnstrecken 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	6
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	9
2.4	Mehrfachbelastung	9
3	Maßnahmenplanung	9
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	9
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	9
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	10
3.4	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre	11
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen ...	13
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	13
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit	13
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	13
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	13
6	Evaluierung des Aktionsplans	13
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	14
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch der Gemeindevertretung / Stadtvertretung beschlossen	14
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	14
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	14
8	Anlagenverzeichnis	15

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Samtgemeinde Bardowick
Gemeindeschlüssel: 03 3 55 028
Ansprechpartner: Frau Ahlers
Adresse: Schulstr. 12, 21357 Bardowick
Telefon: 04131 120129
E-Mail: S.Ahlers@samtgemeinde-bardowick.de
Internet: www.samtgemeinde-bardowick.de

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

Die Gemeinde Radbruch ist Teil der Samtgemeinde Bardowick und liegt im Landkreis Lüneburg in Niedersachsen, nördlich der Stadt Lüneburg.

Radbruch hat 2.060 Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 22,54 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 91 Einwohnerinnen und Einwohnern je km². Die Anzahl der Wohnungen in Radbruch beträgt rund 1.000¹.

Über die BAB A39 besteht eine Autobahnverbindung nach Lüneburg und Hamburg. Die nächsten Anschlussstellen sind Winsen-Ost und Lüneburg-Nord. Radbruch liegt außerdem an der Bahnstrecke Hamburg – Hannover und verfügt über einen kleinen Bahnhof, der von den Metronom Regional-Zügen auf der Strecke Hamburg - Lüneburg bedient wird.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr zu berücksichtigen (vgl. Kap 1.3.). Dazu gehört in Radbruch nur die BAB A39 mit 30.800 Kfz pro Tag², die die Gemeinde von Osten nach Westen durchquert.

Die Haupteisenbahnstrecke verläuft überwiegend parallel zur BAB A39 und durchzieht das nördliche Gemeindegebiet von Radbruch in Ost-West-Richtung

¹ Strategische Lärmkartierung 2018, Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

² Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLS/BV)

auf einer Länge von rd. 5,5 km. Die Strecke ist dreigleisig ausgebaut und weist rund 114.000 Zugbewegungen pro Jahr auf³.

Betrachtet wird in der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR)⁴, anders als in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen der ersten⁵ und zweiten⁶ Stufe, der von der Autobahn A39 ausgehende Straßenlärm.

Lärm von Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der ULR ist in Radbruch nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz⁷ (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, Hauptseebahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist, anders als in den Lärmaktionsplänen zur Stufe eins und Stufe zwei, seit dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig⁷.

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.

³ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>, Stand 07/2018

⁴ RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

⁵ Lärmaktionsplan der Gemeinde Radbruch vom Sept. 2009

⁶ Lärmaktionsplan für den die Gemeinde Radbruch zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Mai 2016

⁷ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2774, 2773)

Lärmaktionsplan für die Gemeinde Radbruch zur 3. Stufe der ULR

zienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁸.

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 3. 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 Deutschland⁹ 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 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 Bundes¹⁰ 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-90¹¹ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS¹² abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 aufgeführt.

⁸ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

⁹ 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 18/0151

¹⁰ 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

¹¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

¹² Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

Lärmaktionsplan für die Gemeinde Radbruch zur 3. Stufe der ULR

2 Bewertung der Ist-Situation

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

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Radbruch

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Radbruch belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Stand 04.2018			
L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen	L _{NIGHT} dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	0	über 50 bis 55	0
über 60 bis 65	0	über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0	über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	0	Summe	0
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Radbruch belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018			
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen* Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	2,2	0	0
65 - 75 dB(A)	0,9	0	0
über 75 dB(A)	0,3	0	0
Summe	3,4	0	0

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

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Radbruch finden sich in Anlage 2 und 3.

in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der Hauptseisenbahnstrecke in Radbruch

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptseisenbahnstrecken in Radbruch belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, Stand 07.2017			
L _{DEN} dB(A) ¹³	Belastete Menschen	L _{Night} dB(A) ¹⁴	Belastete Menschen
über 55 bis 60	720	über 50 bis 55	700
über 60 bis 65	330	über 55 bis 60	230
über 65 bis 70	70	über 60 bis 65	50
über 70 bis 75	20	über 65 bis 70	10
über 75	10	über 70	10
Summe	1.150	Summe	1.000
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptseisenbahnstrecken in Radbruch belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 07.2017			
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen* Krankenhäuser
55 - 65 dB(A)	5,89	525	1
65 - 75 dB(A)	2,70	45	0
über 75 dB(A)	0,69	3	0
Summe	9,28	573	1

* Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen
Die Lärmkarten für die Hauptseisenbahnstrecke in Radbruch finden sich in Anlage 4 und 5.

Anders als bei den Lärmkartierungen zur Stufe 1 und Stufe 2 hat das EBA bei der Berechnung die Lärmschutzwände an der Bahnstrecke diesmal berücksichtigt, daher fallen die Belastetenzahlen geringer aus.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Radbruch werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen betrachtet, um die Anzahl der 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. Tab. 4), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben

¹³ L_{DEN} - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden (nach VBUS¹³) die Abendstunden (18:00 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

¹⁴ L_{Night} - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr)

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN}	sehr hohe Belastung	- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 ¹⁰ können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein ¹⁶
> 60 dB(A) L _{Night}	hohe Belastung	- für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV ¹⁷ überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 ¹⁰ 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) ¹⁸
55-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night}	Belastung / Belästigung	- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV ¹⁷ können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) ¹⁸ langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU) ¹⁸

Im Gebiet der Gemeinde Radbruch wurden auf Grundlage der Lärmkartierung 2018 keine lärmbelasteten Anwohner und somit keine Lärmprobleme und keine verbesserungsbedürftigen Situationen festgestellt.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2018 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

¹⁵ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

¹⁶ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23.11. 2007

¹⁷ 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

¹⁸ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Im Gebiet der Gemeinde Radbruch wurden auf der Grundlage der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen keine Lärmprobleme und keine verbesserungsbedürftigen Situationen festgestellt.

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

Die Lärmindizes L_{DEN}^{13} und L_{Night}^{14} werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

2.4 Mehrfachbelastung

Da die BAB A39 und die Bahnstrecke weitgehend parallel verlaufen, werden die angrenzenden Bereiche doppelt belastet.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Sowohl entlang der Bahnstrecke als auch entlang der BAB A39 bestehen Lärmschutzwände. Die Wände entlang der Bahnstrecke wurden im Zuge des Ausbaus des dritten Gleises deutlich erweitert.

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 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Da an der Hauptverkehrsstraße BAB A39 keine relevanten Lärmbelastungen auf Grundlage der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen festzustellen sind, werden keine Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre geplant.

Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Lüneburg – Hamburg in Radbruch ist das Eisenbahnbundesamt zuständig (s. Kap. 1.1 und 1.3.).

Im aktuellen Lärmaktionsplan des EBA Teil A¹⁹ ist ausgeführt, dass in Radbruch rund 1.150 Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen sind (vgl. Tabelle 2). In Tabelle 3 des Lärmaktionsplans des EBA¹⁹ wird lediglich darauf verwiesen, dass in Radbruch keine Lärmsanierung umgesetzt oder geplant ist.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass nach der Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen im Zuge des Ausbaus des dritten Gleises in Radbruch kein Anspruch auf weitere Lärminderungsmaßnahmen besteht.

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 Gemeinde Radbruch ist von der Hauptverkehrsstraße BAB A39 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 Gemeinde, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

- Förderung des ÖPNV (hohe Taktlichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern). Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge und Omnibusse beschafft und eingesetzt werden.
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung).
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken).
- Einbau von lärmarmen Asphalt auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Stadtstraßen, durch die eine

¹⁹ Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Hrsg. Eisenbahnbundesamt (EBA), Stand Januar 2018.

erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 4 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann²⁰.

Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005²¹ 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 Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Die Auswahl und Festlegung der „*ruhigen Gebiete*“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, des Gemeinde Radbruch, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie⁴ oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz⁷ hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht.

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 die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete²². 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 Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*“²³.

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.

Daher wird der im Lärmaktionsplan von 2009 vorgeschlagene und im Lärmaktionsplan von 2016 festgeschriebene Bereich des Radbruchforst südlich der

²⁰ Lärmindernde Asphalte, Umweltbundesamt 2014.

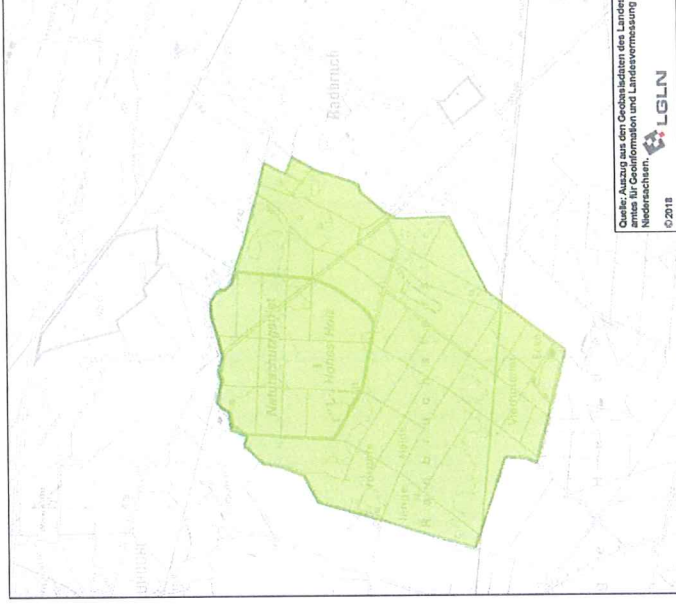
²¹ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

²² vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

²³ 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

Luhdorfer Straße einschließlich des Naturschutzgebietes „Hohes Holz“ als ruhiges Gebiet übernommen.

Abbildung 1: Skizze ruhiges Gebiet Radbruch (grün)



Das Gebiet ist im Regionalen Raumordnungsprogramm²⁴ als Vorranggebiet für Natur und Landschaft sowie als Vorhaltegebiet für die Erholung gekennzeichnet.

Beim Schutz des ausgewiesenen ruhigen Gebietes vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen 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.

²⁴ http://geo.lkg.net/terraweb_openlayers/login-ol.htm?login=lp&mobil=false, Stand 08/2018

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen entfällt

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 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 werden von der Samtgemeinde Bardowick getragen.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Im Rahmen der ersten beiden Lärmaktionspläne für die Gemeinde Radbruch^{5,6} wurde entsprechend der gesetzlichen Vorgaben der Schienenlärm durch die Hauptseisenbahnstrecke Lüneburg – Hamburg betrachtet. Durch die Änderung des BImSchG⁷ ist dafür jetzt das Eisenbahnbundesamt zuständig und der Schienenlärm wird im Rahmen dieses Lärmaktionsplans nur nachrichtlich aus den Ausarbeitungen des EBA^{3,19} übernommen.

In den ersten beiden Lärmaktionsplänen für die Gemeinde Radbruch wurde der Straßenlärm auf Grund der Vorgaben des Umweltministeriums in Niedersachsen nicht betrachtet. Diese Rechtsauffassung des Umweltministeriums in Niedersachsen ist nach dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland⁹ nicht mehr haltbar, so dass im Rahmen dieses Lärmaktionsplans der Straßenlärm betrachtet wurde.

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 der Gemeindevertretung / Stadtvertretung beschlossen

Am:

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.samtgemeinde-bardowick.de

Ort, Datum

Radbruch, den

Entwurf

8 Anlagenverzeichnis

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

Örtliche Hauptverkehrsstraßen | LEN der Gemeinde Radbruch

3.1.3.3 Hauptverkehrsstraßen L_{Night} der Gemeinde Radbruch

Leistungsbahnstrecken | NEN der Gemeinde Radbruch

Anlage 5: Lärmkarte Hauptisenbahnstrecken L_{Night} der Gemeinde Radbruch

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

Anlage 1: Übersicht über immaterielle Vermögensgegenstände nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lamsituation 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 $L_{\text{Aeq,T}}$ und L_{night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immismissionsgrenz- und -richtwerts Berechnungen für den jeweiligen Immismissionszustand notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte des Bundeslärmmessstellenplans durchzuführen (siehe <http://cdt.eionet.europa.eu/deu/noise/dt3/en/vle/csa/>).

Anwendungsbereich										Nutzung			
Grenzwerter für die Lärmabschirmung an Straßenverkehrseinrichtungen aus dem Bundesgesetz über den Schallschutz im Städtebau ²⁹										Tag in dB(A)	67	57	Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebäude
										Nacht in dB(A)	67	57	reine Wohngebiete
Grenzwerter für die Lärmabschirmung an Straßenverkehrseinrichtungen aus dem Bundesgesetz über den Schallschutz im Städtebau ²⁹										Tag in dB(A)	69	59	Dorf-, Misch- und Kerngebiete
										Nacht in dB(A)	69	59	Gewerbegebiete
Grenzwerter für den schalltechnischen Nachschon bei der Planung von Gebäuden und Anlagen										Tag in dB(A)	72	62	Industriegebiete
										Nacht in dB(A)	72	62	Für die Bewertung der Lärmexposition an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

ziehen.

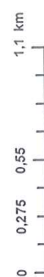
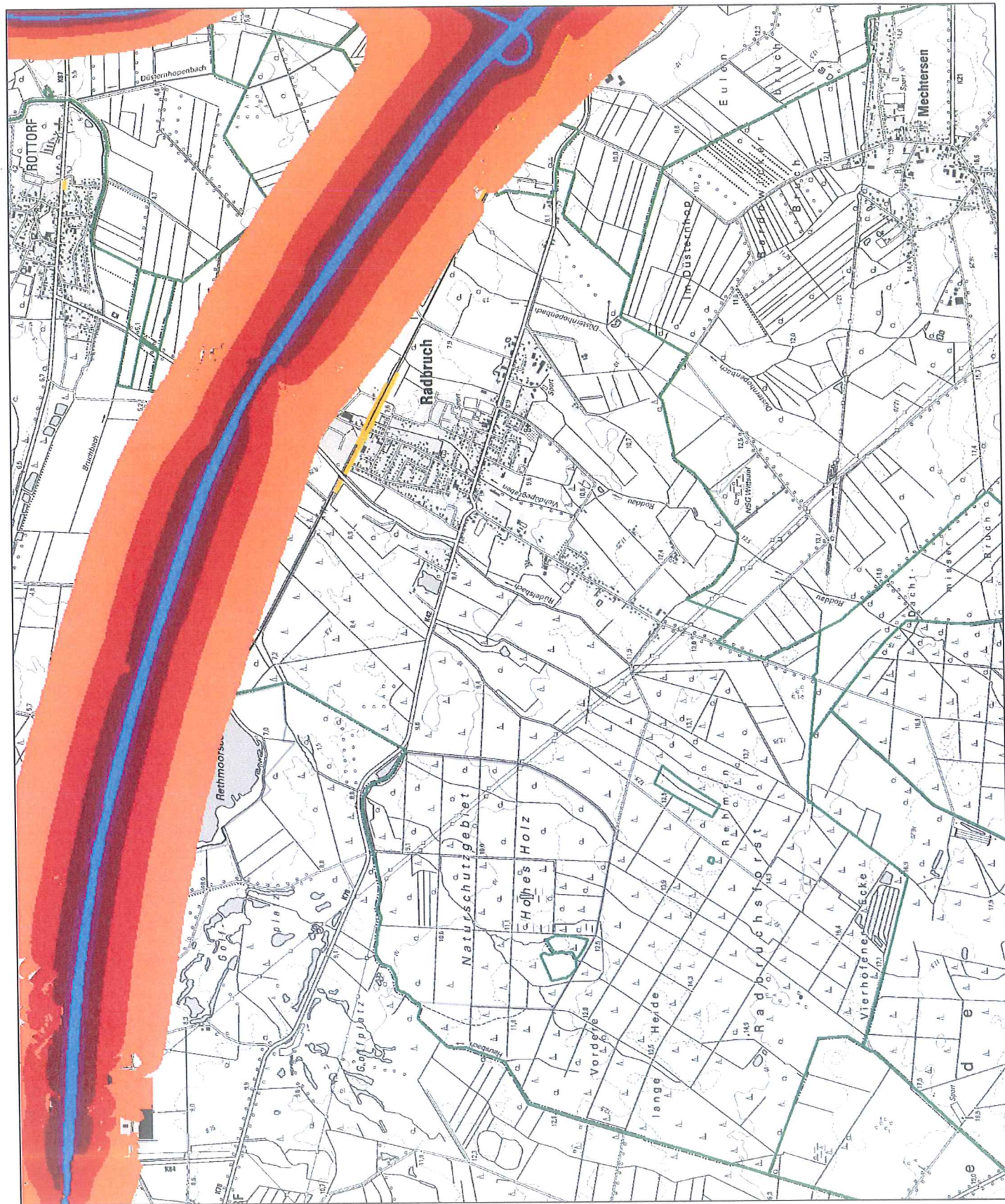
25	Richlinien für den Verkehrsrärmsschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VKBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665,
26	In Verbindung mit dem Schreiben des BMVB/S vom 26.06.2010
27	Richlinien für städtebaulich-verkehrsschlechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmsschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007
28	Anlage 2 der 16. BImSchV, "Berechnung des Beurteilungspiegels für Schienenwege (Schall 03)", in Fassung der Änderung durch Artikel 1 der Verordnung
29	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)
	LÄRMKONTOR GmbH DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1 LK 2018, 161.1

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{DEN} der Gemeinde
Radbruch
Stand April 2018

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{Night} der Gemeinde
Radbruch
Stand April 2018



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

© 2018 LGLN

Maßstab: 1:25.000

Datum: 11.06.2018

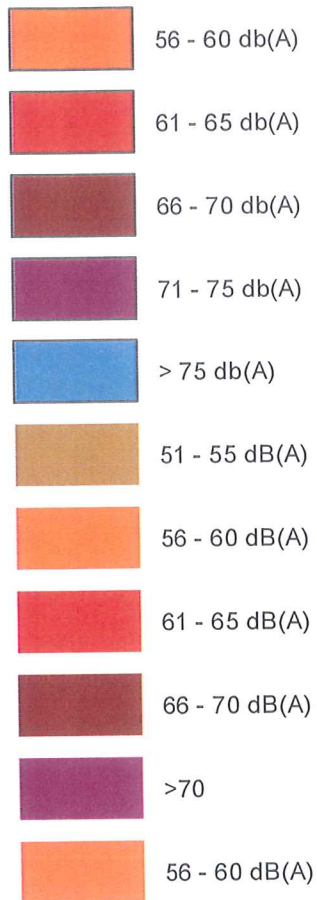


Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Legende

Straßenlärm Lden

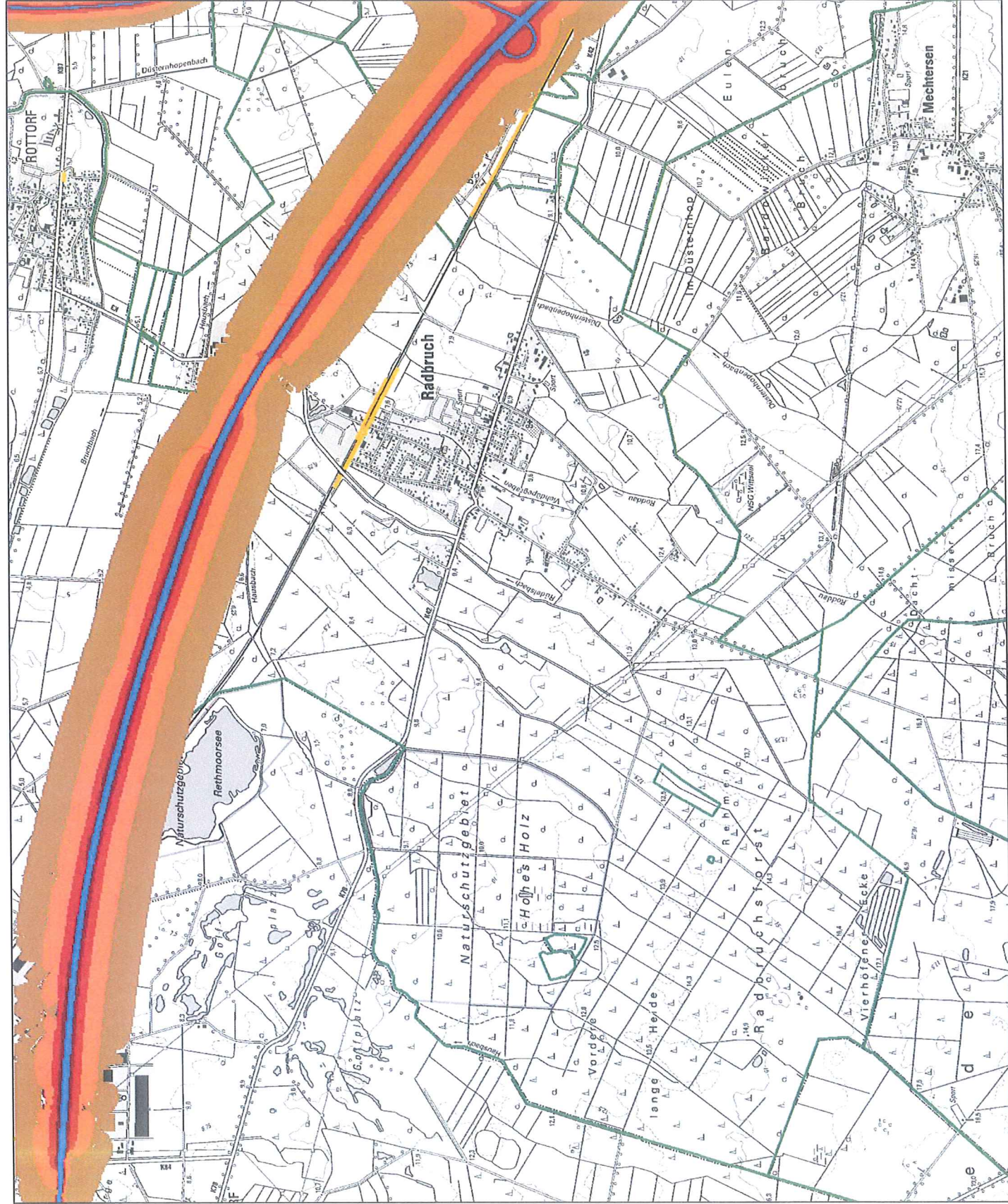
Pegel

 61 - 65 dB(A) 66 - 70 dB(A) 71 - 75 dB(A) >75 dB(A) Ballungsräume Lärmschutzbauwerke NDS Gemeinden

Straßen

Gattung

 Autobahn Bundesstraße Landstraße Sonstige



0 0,275 0,55 1,1 km

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

© 2018 LGLN

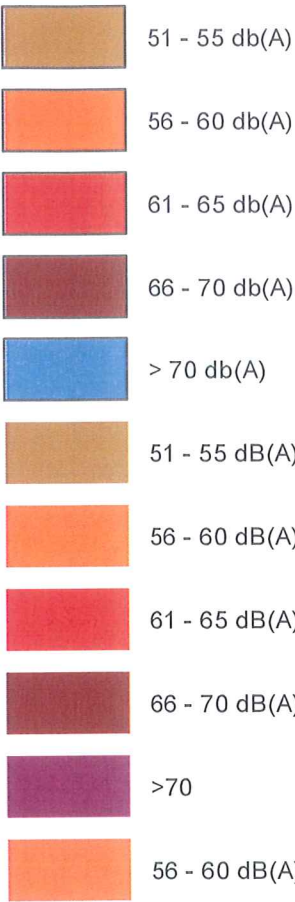
Maßstab: 1:25.000

Datum: 11.06.2018

Legende

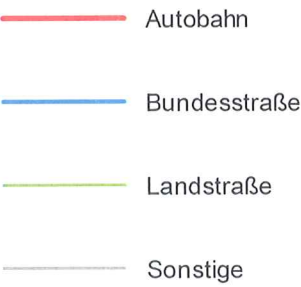
Straßenlärm Ln

Pegel



Straßen

Gattung





Anlage 4

Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Gemeindeübersicht L_{DEN} der Gemeinde
Radbruch
Stand Juli 2017

Anlage 5

Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Gemeindeübersicht L_{Night} der Gemeinde
Radbruch
Stand Juli 2017





Eisenbahn-Bundesamt

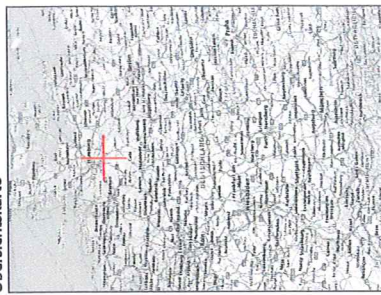
Umgebungsärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Lärmindex (dB(A))

Tag-Abend-Nacht (LDEn)



Übersichtskarte



0 1:25000 500m

Quelle

Geoinformationen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2018
Gelslage: DB Netz AG (2016)

Beschreibungsvorschrift

VBUSch

Koordinatensystem

ETRS89 / UTM zone 32N

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geolichdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0.

Impressum

Eisenbahn Bundesamt
Hofmannstraße 6
53175 Bonn
<http://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 15.08.2018



Eisenbahn-Bundesamt

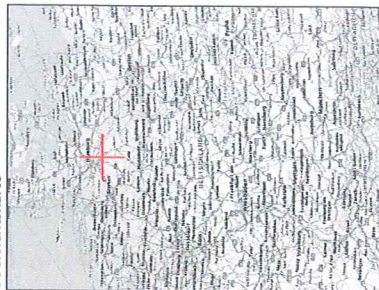
Umgebungsärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Lärmindex (dB(A))

Nacht (LNight)



Übersichtskarte



0 1:25000 500m

Quelle

Geoinformationen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2018
Grundlage: DB Netz AG (2016)

Berechnungsvorschrift

VBUSch

Koordinatensystem

ETRS89 / UTM zone 32N

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Genauigkeit der dargestellten Informationen. Als Nutzer der Karte sind Sie verpflichtet, Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt auszuschließen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0.

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
<http://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 15.08.2018