

Lärmaktionsplan für die Gemeinde Wittorf zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
Schleswig-Holstein, Strategische Lärmkartierung Runde 4

Auftraggeberin: **Samtgemeinde Bardowick**
Schulstraße 12
21357 Wittorf

Projektnummer: LK 2023.117
Berichtsnummer: LK 2023.117.1
Berichtsstand: 26.07.2023
Berichtsumfang: 20 Seiten sowie 3 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz



LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Messstellenleiter: Frank Heidebrunn • AG Hamburg HRB 51 885
Geschäftsführung: Mirco Bachmeier (Vorsitz) / Bernd Kögel / Ulrike Krüger (kfm.)
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • <http://www.laermkontor.de>

Inhaltsübersicht

1	Allgemeines	4
1.1	Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird.....	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	5
1.4	Geltende Grenzwerte	5
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	7
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	10
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	10
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	10
3	Maßnahmenplanung	11
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	11
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.	11
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	11
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	15
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert.....	17
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	17
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	17
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	17
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	17
4.4	Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation	18
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	18
6	Evaluierung des Aktionsplans	18
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	19
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung Wittorf beschlossen	19
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	19
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	19
8	Anlagenverzeichnis	20

1 Allgemeines

1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Gemeinde: Wittorf
Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03 3 55 042
Behörde: Bauverwaltung
Kontakt: Sandra Ahlers
Adresse: Schulstr. 12, 21357 Bardowick
Telefon: 04131 1201 311
E-Mail: S.Ahlers@bardowick.de
Internet: www.bardowick.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Gemeinde Wittorf ist Teil der Samtgemeinde Bardowick und liegt im Landkreis Lüneburg in Niedersachsen, nordwestlich der Stadt Lüneburg. Die Ilmenau fließt von Süd nach Nord im östlichen Gemeindegebiet und quert dann Richtungen Westen den nördlichen Gemeindebereich.

Wittorf hat rund 1.500 Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 12,02 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 125 Einwohnerinnen und Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in Wittorf beträgt rund 700¹.

Die B404 durchquert das südwestliche Gemeindegebiet von Süden nach Norden. Die K12, die K31 und die K46 erschließen im Wesentlichen das Gemeindegebiet und verbinden Wittorf mit den Nachbargemeinden.

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 Wittorf nur die B404 mit 10.300 Kfz pro Tag².

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

² Strategische Lärmkartierung 2022. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Stand : März 2023

Bei der strategischen Lärmkartierung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG³ (ULR) sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Dazu gehört die Strecke Hamburg–Lüneburg in Bardowick mit rund 124.400 Zugbewegungen pro Jahr⁴. Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz⁵ (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

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

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)⁵ 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. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA⁵ zuständig.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine einge-

³ RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI. EU Nr. 189

⁴ <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>, Stand: Mai 2023

⁵ 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)

schränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbe-
reich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbe-
dingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte,
Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die
erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁶.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die
Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen so-
wie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse
zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind Niedersächsischen Ministerium
für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter
www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten für alle kartierten Haupt-
verkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Niedersachsen veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Er-
forderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nati-
onale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkreti-
sierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens ge-
gen Deutschland⁷ und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen
Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal⁸ hat die EU-Kommission aber
klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästi-
genden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmakti-
onspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspiel-
raum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch
bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist⁹. Auf Grund der Zu-
ständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Nie-
dersachsen die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes
können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den
Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast
des Bundes¹⁰ von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohn-

⁶ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelt-
haus GmbH. 2016

⁷ Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der
EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV
2016/2116)
in: Bundestagsdrucksache 18/10151

⁸ Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommissi-
on/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

⁹ Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

¹⁰ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
– VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesminis-

gebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19¹¹ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB¹² abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich⁹. Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

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

Im Rahmen der Lärmkartierungen zur Stufe 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB¹³, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember

teriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

¹¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

¹² Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB

Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm – BEB

Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D

Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D

vom 7. September 2021 (Banz AT 05.Okttober 2021 B4)

¹³ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (Banz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

2018 ist die BEB¹⁴, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland.

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an kartierten Straßen in Wittorf

Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Wittorf belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energie, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: 01.2023				
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 kartierten Straßen in Wittorf belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 01.2023				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	1,1	0	0	0
65 - 75 dB(A)	0,2	0	0	0
über 75 dB(A)	0	0	0	0
Summe	1,3	0	0	0
Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 01.2023				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				0
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				0
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

¹⁴ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 7. September 2021 (Banz AT 05. Okt. 2021 B4)

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraße in Wittorf findet sich in den Anlagen 2 und 3.

Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten Belasteten führen¹⁵.

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!

Zudem wird nach BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:

1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Diese sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden.

Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“¹⁶ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ¹⁷.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. *„Durch diese Verfahren wird in-*

¹⁵ Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

¹⁶ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

¹⁷ LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

*nerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmenden Abstand zu Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.*¹⁵ Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Wittorf lässt sich daraus nicht ableiten.

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

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Da in Wittorf keine Personen durch die Hauptverkehrsstraße mit Lärm belastet werden, erfolgt auch keine Bewertung.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

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

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

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Da in Wittorf keine Personen durch die Hauptverkehrsstraße mit Lärm belastet werden, liegt die Priorität bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete als Lärmvorsorgemaßnahme.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

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

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

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

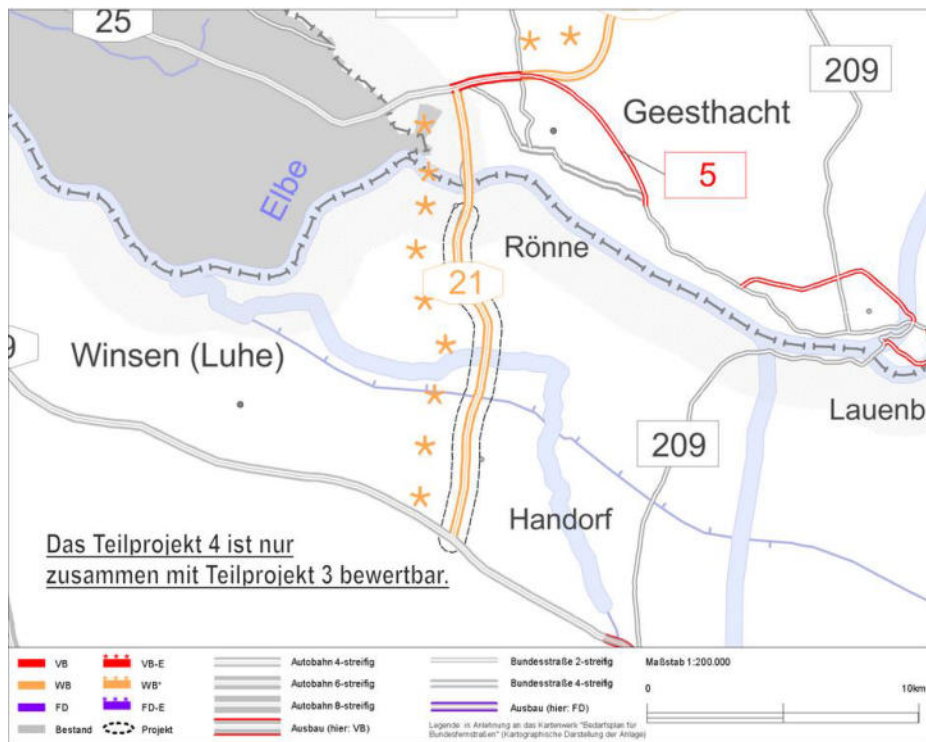
Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen sind daher auch Strategien der Lärminderung in Wittorf gefordert, die ihre Wirkung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

Die Gemeinde Wittorf ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraße B404 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.

Im Bundesverkehrswegeplan ist der Ausbau der B404 zur BAB A21 als weiterer Bedarf aufgeführt (s. Abbildung 1). Im Zuge des Neubaus ist Lärmvorsorge¹⁸ (vgl. Anlage 1) mit entsprechend umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

¹⁸ Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)

Abbildung 1: Bundesverkehrswegeplan Ausbau BAB A21¹⁹



Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

- Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**
 Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Wittorf zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:
 - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
 - hohe Taktichten,
 - Einrichtung von Busspuren,
 - Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
 - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.

¹⁹ http://www.bvwp-projekte.de/map_street.html, Stand: März 2023.

- Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**

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

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

Tempo 30 innerorts hätte auch den Vorteil, dass die z.T. in beide Richtungen zu befahrenden engen kombinierten Fuß- und Radwege aufgehoben werden können und der Radverkehr auf die Straße ausweichen kann, und so auch Konflikte von Fuß- und Radverkehr abbauen kann.

- **Förderung des Fußverkehrs**

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

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
- Einbau von Mittelinseln,
- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite Gehwege,
- guter Beleuchtung,
- Verhinderung von Gehwegparken,
- Kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**

Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Grüne Welle,
- Bau von Kreisverkehren,
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren,
- **Verkehrsberuhigung**
 - verkehrsberuhigte Bereiche,
 - Einrichtung von Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen,
 - Parkraumkonzepte mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung,
 - verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.
- Einbau von **lärmmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann^{11,20,21,22,23},

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005²⁴ 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.*“²⁴

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten und infolge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

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

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

²² „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

²³ Lärmmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

²⁴ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

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

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

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

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete²⁵. 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*“²⁶. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

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

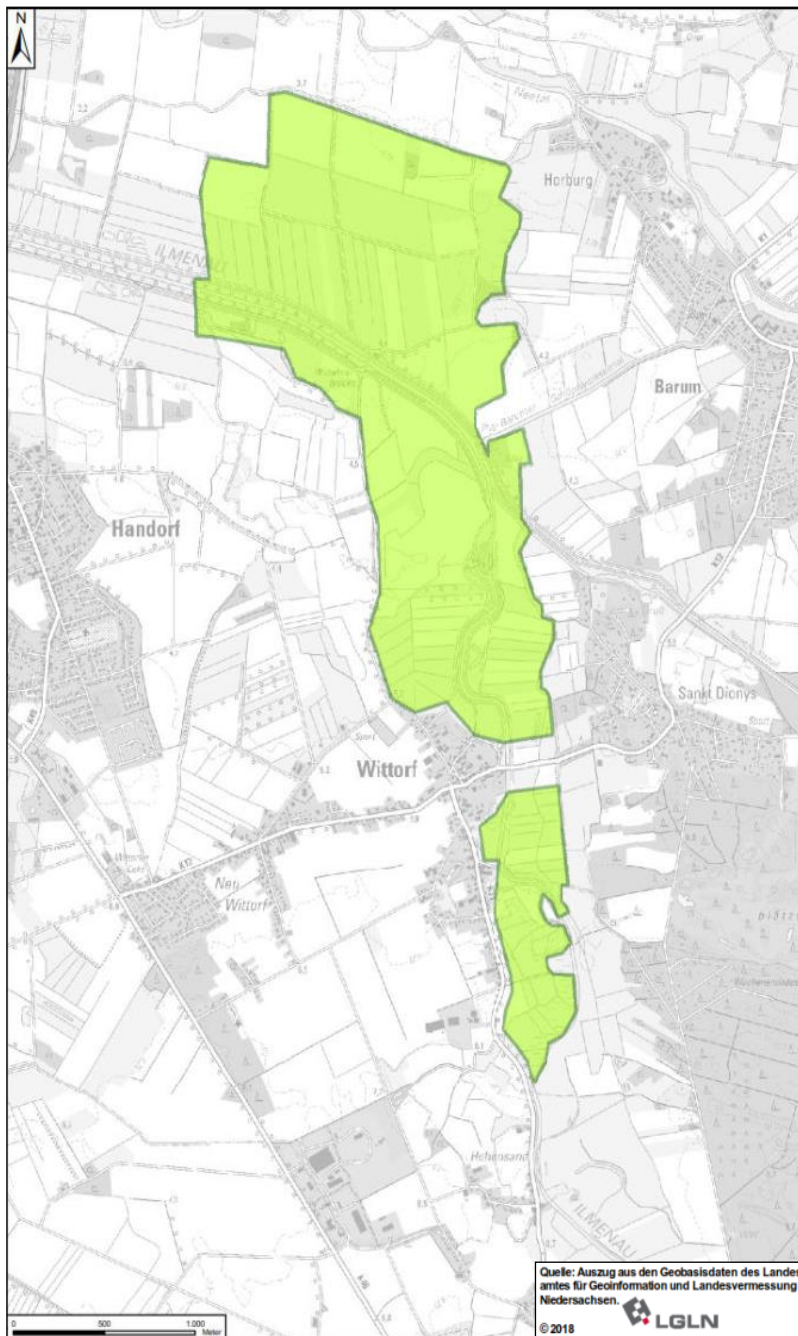
Die im Lärmaktionsplan zur Umsetzung der 3. Runde²⁷ festgesetzten Ruhigen Gebiete werden übernommen. Sie erstreckt sich auf den südlichen Waldbereich in Wittorf sowie unbesiedelte und unverlärmete Bereiche im Osten und Norden des Gemeindegebietes entlang der Ilmenau (s. Abbildung 2).

²⁵ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

²⁶ 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

²⁷ Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz für die Gemeinde Wittorf zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Dezember 2018

Abbildung 2: Skizze Ruhige Gebiete in Wittorf
vgl. Lärmaktionsplan Wittorf von 2018²⁷



Die Gebiete sind teilweise im Regionalen Raumordnungsprogramm²⁸ als Vorranggebiet und als Vorhaltegebiet für Natur und Landschaft gekennzeichnet. Weiterhin ist der Bereich an der Ilmenau teilweise als Vorranggebiet Natura 2000 gekennzeichnet. Im Landschaftsrahmenplan Lüneburg ist das Ge-

²⁸ Landkreis Lüneburg, Regionales Raumordnungsprogramm 2003, in der Fassung der 2. Änderung 2016

biet an der Ilmenau als Erholungsraum mit regionaler Bedeutung²⁹ markiert. Es gehört teilweise auch zum Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg.

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

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

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert

Da in Wittorf keine Personen mit Lärm durch Hauptverkehrsstraßen belastet werden, kann deren Anzahl auch nicht reduziert werden.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von...bis...

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

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

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

²⁹ Landschaftsrahmenplan Lüneburg 2017.
http://geo.lkg.net/terraweb_openlayers/login-ol.htm?login=lrp&;mobil=false&size=mittel&mapWidth=1862&mapHeight=608

4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation



5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Samtgemeinde Bardowick getragen.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan des Gemeinde Wittorf erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen und angrenzende Wohngebiete sowie auf das Ruhige Gebiet. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Landes Niedersachsen im Dezember 2018 übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat, sind die Ergebnisse mit den vorhergehenden Lärmkartierung kaum vergleichbar. Angaben zu geänderten Betroffenheiten, auch als Ergebnis von geänderten Verkehrsströmen und umgesetzten Maßnahmen, können somit nicht getroffen werden.

Mit der neuen Lärmkartierungsmethode haben sich die als verlärmte berechneten Flächen ausgedehnt. Das ruhige Gebiete wurden davon nicht betroffen, so dass eine flächenmäßige Anpassung des ruhigen Gebietes nicht erforderlich ist. Das bereits im letzten Lärmaktionsplan von 2018 aufgeführten und planungsrechtlich festgesetzte ruhige Gebiet wird übernommen. Inwieweit das ruhige Gebiet von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Gemeinde berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben.

Kosten für Maßnahmen entstehen nicht.

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

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung Wittorf beschlossen

Am:....

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.bardowick.de

Wittorf, den

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Wittorf

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Wittorf

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

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungsrichtlinie 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/envf0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-richtlinien-StV für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Nutzung										
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35/40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50
Urbanes Gebiet					64	54	63	45		
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55
Industriegebiete							70	70		

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Wittorf

Stand: Januar 2023

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Wittorf

Stand: Januar 2023



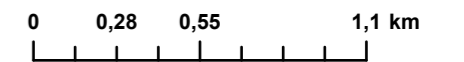
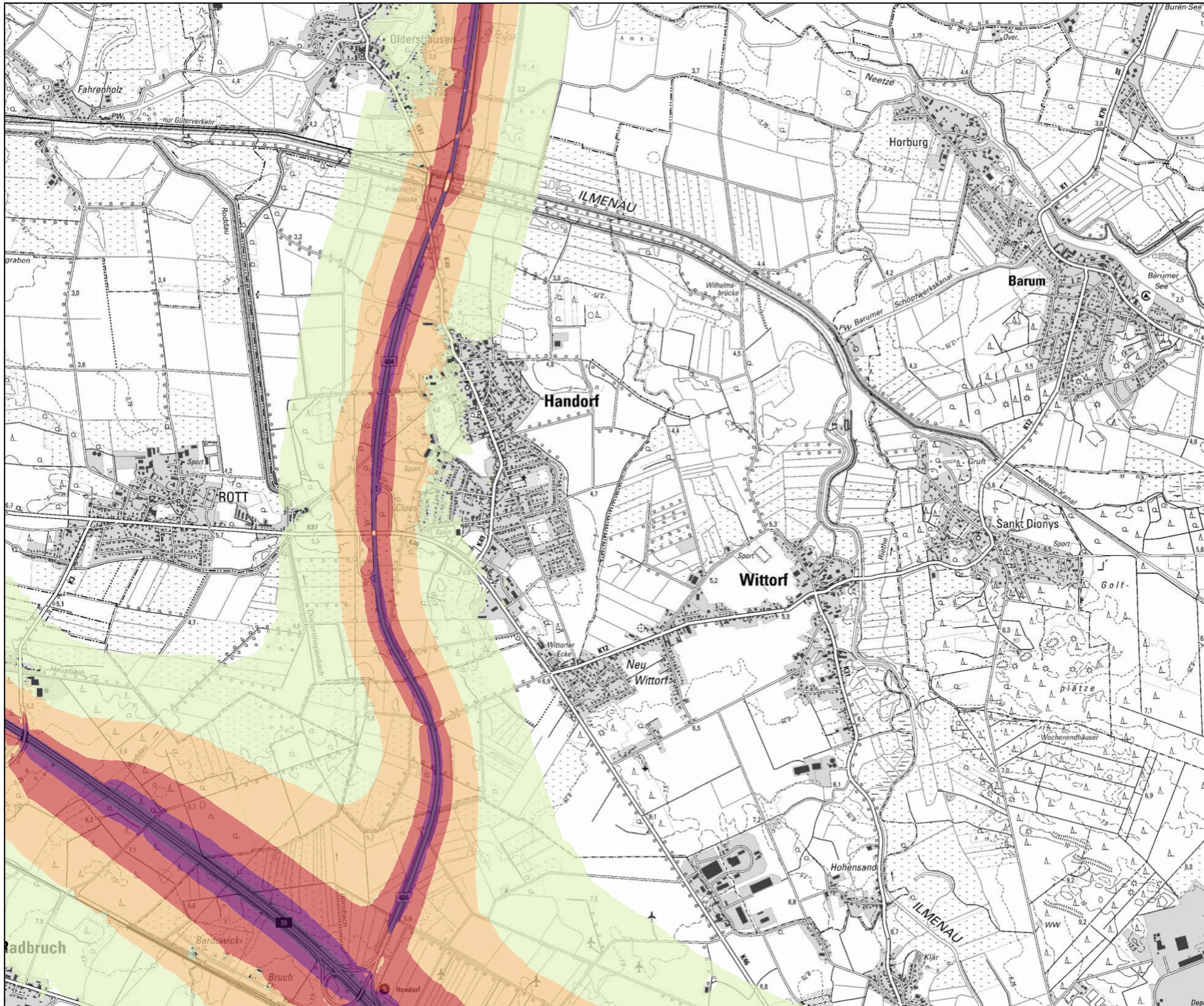
Entwurf

Lärmaktionsplan Wittorf zur vierten Runde der ULR

Entwurf



Lärmaktionsplan Wittorf zur vierten Runde der ULR



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

© 2023



Maßstab: 1:25.000

Datum: 27.03.2023



Legende

Strassenlaerm_LDEN_2022

Pegel



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



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



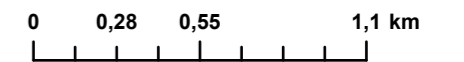
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)



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



ab 75 dB(A)



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



© 2023

Maßstab: 1:25.000

Datum: 27.03.2023



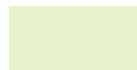
Legende

Strassen_LNight_2022

Pegel



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)