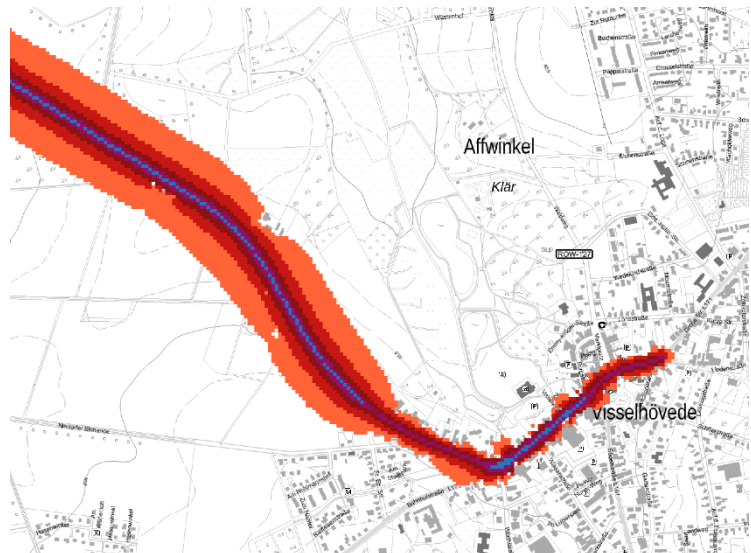




Stadt Visselhövede

Lärmaktionsplan Stadt Visselhövede gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz - Stufe III -



- Entwurf -

Projektnummer: 220394
Datum: 2020-09-21

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

**Lärmaktionsplan Stadt Visselhövede
gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz**

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis; Literaturverzeichnis

1	Allgemeines	7
1.1	Zuständige Behörde	7
1.2	Beschreibung der Gemeinde, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	7
1.3	Rechtlicher Hintergrund	8
1.4	Geltende Grenzwerte	9
2	Bewertung der Ist-Situation (Straßenverkehrslärm)	10
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Straßenverkehrslärm)	10
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Straßenverkehrslärm)	12
2.3	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen (Straßenverkehrslärm)...	15
3	Maßnahmenplanung	16
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	16
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	16
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	18
3.4	Schutz ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre.....	18
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen	18
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP	19
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	19
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	19
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	19
6	Evaluierung des LAP.....	19
7	Inkrafttreten des LAP	19
7.1	Beschluss des LAP	19
7.2	Bekanntmachung des LAP	19
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	19

Anhang

Abbildungen

Abbildung 1: Verkehrsmengenkarte 2015 Niedersachsen; NLStBV - 2019-02-21	7
Abbildung 2: Lärmkarte Straßenlärm Stadt Visselhövede L_{DEN} (24h)	11
Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Stadt Visselhövede L_{Night} (22-6 Uhr).....	11
Abbildung 4: Gebäude mit Betroffenen (Pegel > 60 dB(A) (L_{Night} (22-6 Uhr))	14

Tabellen

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Stadt Visselhövede (jeweils gerundet)	10
Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Anzahl der Wohnungen (gerundet).....	10
Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm Betroffenen auf dem Gebiet der Stadt Visselhövede (gemäß Gebietsnutzung; IGW gem. 16. BImSchV).....	13
Tabelle 4: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm Betroffenen auf dem Gebiet der Stadt Visselhövede (gemäß Gebietsnutzung; Auslösewerte Lärmsanierung)	14

Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
L_{DEN}	Mittelungspegel (Day / Evening / Night) / Tag-Abend-Nacht-Lärminde
L_{NIGHT}	Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr
$L_{m,E}$	Emissionspegel des Verkehrsweges, in dB(A)
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (TU) Ralf von Wittich

Dipl.-Ing. (TU) Manfred Ramm



IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
 Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
 Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>
 Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen
 Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

Literaturverzeichnis

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Abl. L 189/12 vom 18.07.2002
- [2] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) neugefasst durch Bekanntmachung vom 17.05.2013, BGBl. I S. 1274, zuletzt geändert durch Artikel 103 der Verordnung v. 19.06.2020 BGBl. I S. 1328
- [3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. I S. 516, zuletzt geändert durch Artikel 84, Verfügung vom 31.08.2015 BGBl. I S. 1474
- [4] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB), bekannt gemacht im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20 April 2007
- [5] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), bekannt gemacht im Bundesanzeiger Nr. 154 vom 17. August 2006
- [6] Sanierungsgrenzwerte gem. der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) in Verbindung mit den im Rundschreiben des BMVBS (Az StB 25/722.4/3-2/1204896) vom 25. Juni 2010 gegenüber der VLärmSchR 97 um 3 dB(A) abgesenkten Grenzwerten
- [7] Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Lärmkartierung; Zweite Aktualisierung, Fassung 09.03.2017
- [8] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010 (Basis: Verabschiedung des Bundeshaushalts im März 2010 mit Absenkung der Auslösegrenzwerte gegenüber früheren Festlegungen um 3 dB(A)). Mit Wirkung vom 1. August 2020 erfolgte eine erneute Absenkung für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Bebauung um jeweils 3 dB (A).
- [9] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007
- [10] Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.
- [11] Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036); zuletzt geändert durch Artikel 1 Verordnung vom 18.12.2014 BGBl. I S. 2269
- [12] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)
- [13] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

1 Allgemeines

1.1 Zuständige Behörde

Stadt Visselhövede

Regionalschlüssel/Gemeindeschlüssel: 03357051

Ansprechpartner: Herr Köhnken

Telefon: 04262 / 301-131

Adresse: Marktplatz 2, 27374 Visselhövede

E-Mail: stadt@visselhoevede.de

Internet: <http://www.visselhoevede.de/>

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

Die Stadt Visselhövede ist eine Einheitsgemeinde und liegt östlich von Bremen im Landkreis Rotenburg (Wümme). Die Bundesstraße B 440 sowie die Landesstraßen L 161 und L 171 verlaufen durch die Kommune. Die Einwohnerzahl beträgt ca. 9.600 (Stand: Ende 2019) bei einer Fläche von ca. 159 km².

Hauptverkehrsstraßen

In das überregionale Straßennetz ist die Stadt Visselhövede direkt über die in Südost-Nordwest-Richtung verlaufende B 440 und zusätzlich über die L 161 und die L 171 eingebunden. Gemäß der Verkehrsmengenkarte des Landes Niedersachsen gibt es in der Stadt Visselhövede folgende Hauptverkehrslärmquellen (mit einem DTV über 2.500 Kfz/24h):

	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]
B 440 - (innerstädtisch) östl. L 171 (Ost)	2.400	200	8,3
B 440 - (innerstädtisch) westl. L 171 (Ost)	8.700	400	4,6
B 440 - (innerstädtisch) westl. L 161	9.700	600	6,2
B 440 - westlich L 171 (West) - südl. K 205	4.500	300	6,7
B 440 - nördlich Wittorf (K 205)	5.000	200	4,0
L 161 - südlich B 440	2.500	100	4,0
L 171 - nordöstlich B 440	3.600	200	5,6
L 171 - westlich B 440	3.900	300	7,7



Abbildung 1: Verkehrsmengenkarte 2015 Niedersachsen; NLStBV - 2019-02-21

Quelle: Niedersachsen, SVZ 2015

Zur Berechnung der nachfolgend in Kapitel 2 dargestellten Lärmkarten wurden nur die Emissionen von Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt. Gemäß Definition des BImSchG (§47b) umfassen die Hauptverkehrsstraßen Autobahnen, Bundesstraßen sowie Landesstraßen. Deren Verkehrsbelastung muss außerdem jeweils bei mindestens 3 Millionen Kfz pro Jahr liegen, damit die Voraussetzungen zur Berücksichtigung im Rahmen der Lärmkartierung gegeben sind. Dieser Wert wird ab einer täglichen Belastung von 8.300 Kfz/24h erreicht. Aus diesem Grund wurde in Visselhövede nur die B 440 (westlich L 171 (Ost)) betrachtet (in der obigen Tabelle in fett gesetzt).

Es ist bzgl. der Ermittlung der Anzahl der Betroffenen auf zwei Punkte hinzuweisen:

- Infolge der in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung noch angewandten Vorgehensweise, wonach Lücken zwischen einzelnen Abschnitten mit Verkehrsbelastungen von weniger als 8.300 Kfz/24h ebenfalls zu berücksichtigen sind, wurde die gesamte B 440 nördlich der L 171 berücksichtigt, obwohl dort die Belastungen mit 4.500 bzw. 5.000 Kfz/24h deutlich unterhalb der Grenze von 8.300 Kfz/24h liegen.
- Die Ermittlung der Emissionen der B 440 zwischen L 171 und L 161 (und damit auch die Anzahl der Betroffenen) erfolgte mit einem maximalen Ansatz von 20 % für p_d , $p_e + p_n$ weil für diesen Abschnitt nur ein Schätzwert vorlag und dessen SV-Anteil bei nur 6,2 % liegt.

Nähere Erläuterungen zu den Ergebnissen finden sich im nachfolgenden Abschnitt.

Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Visselhövede liegt nicht an einer Haupteisenbahnstrecke, sondern an der eingleisigen Eisenbahnnebenstrecke 1690 (Uelzen - Langwedel). Diese weist im Streckenabschnitt zwischen Soltau und Langwedel eine Zugbelastung von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr auf und wird damit nicht im Rahmen der Lärmkartierung Schiene (durch das Eisenbahnbundesamt (EBA)) untersucht.

Flughäfen

Die Stadt Visselhövede ist nicht von Fluglärm betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz [2] 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...“.

Für die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Bei diesem liegt seit dem 01.01.2015 auch die Zuständigkeit für die Erstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans der Haupteisenbahnstrecken des Bundes.

1.4 Geltende Grenzwerte

Ziel der EU u.a. die Lärmbelastung der Bevölkerung mit einheitlichen Verfahren zu bewerten und zu bekämpfen. Mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungs-lärmrichtlinie) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) hat der Bund in das Bundes-Immissions-schutzgesetz Vorschriften über die strategische Lärmkartierung und Aktionsplanung eingeführt (§§ 47a bis 47f).

In der Lärmaktionsplanung stellen die sogenannten Auslösewerte die Belastungsschwellen der Lautstärke dar, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Damit definiert die Höhe der Auslösewerte die Dringlichkeit zur Ergreifung von Maßnahmen. Verbindliche Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind in Deutschland auf Bundesebene allerdings nicht vorgegeben.

Dementsprechend sind als Grundlage für diesen Lärmaktionsplan grundsätzlich Lärmkarten [3] für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie Ballungsräume auszuarbeiten. Wie oben bereits ausgeführt, liegen innerhalb der Stadt Visselhövede infolge Straßenverkehrslärm nur Betroffenheiten infolge der B 440 (zwischen den beiden Abschnitten der L 171 (Ost: Große Straße; West: Bahnhofstraße)) vor. Die entsprechenden Lärmkarten - unter Verwendung eines standardisierten Berechnungsverfahrens für Straßen (VBUS, [5]) - mit Darstellung der Belastungen L_{DEN} und L_{Night} wurden in Niedersachsen vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS) erstellt. Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation (Straßenverkehrslärm)

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Straßenverkehrslärm)

Neben der kartografischen Darstellung der Betroffenenheiten (sh. Abbildung 2 und Abbildung 3) wurde von der ZUS LLGS des Gewerbeaufsichtsamtes auch die Zahl der vom Lärm belasteten Einwohner in den genannten Pegelklassen ermittelt.

Nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 der 34. BImSchV sind tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der 34. BImSchV liegen, erforderlich (Belasteten-zahlen). Das Ergebnis für den Straßenverkehrslärm ist in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst.

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Stadt Visselhövede (jeweils gerundet)					
Stand: 06.04.2018					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum		Pegelklassen [dB(A)]	
von	bis	24 Std. (L _{DEN})		von	Bis
					22 - 6 Uhr (L _{Night})
				> 50	55
> 55	60	100		> 55	60
> 60	65	100		> 60	65
> 65	70	100		> 65	70
> 70	75	0		> 70	
> 75		0			
Summe		300		Summe	200

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Anzahl der Wohnungen (gerundet)				
Stand: 06.04.2018				
L _{DEN}	durch Hauptstraßen belastete			
[dB(A)]	Flächen [km²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	1,4	100	0	0
> 65	0,4	0	0	0
> 75	0,1	0	0	0

Abbildung 2: Lärmkarte Straßenlärm Stadt Visselhövede L_{den} (24h)Quelle: <http://www.umweltkarten-niedersachsen.de> - Stand: April 2018Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Stadt Visselhövede L_{Night} (22-6 Uhr)Quelle: <http://www.umweltkarten-niedersachsen.de> - Stand: April 2018

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Straßenverkehrslärm)

Wie oben bereits ausgeführt sind für die Maßnahmenplanung keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erscheint es zweckmäßig, zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu ermitteln und zu betrachten, um dann ggf. gezielt die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger, die hohem oder sehr hohem Umgebungslärm ausgesetzt sind, zu senken.

Die am stärksten belasteten Bereiche sind die jeweils der Straße zugewandten Fassaden der Gebäude entlang der B 440.

Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht. Lärmaktionspläne und Maßnahmen können nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 26.10.2017 Az.: 9 C 873/15.T, von Dritten nicht eingeklagt werden, da sich aus den §§ 47d und 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit der Umgebungslärm-RL eine dritt-schützende Wirkung, die eine nach § 42 Abs. 2 VwGO analog notwendige Klagebefugnis begründen könnte, nicht herleiten lässt.

Bei der Bewertung der Ergebnisse ist grundsätzlich auch die jeweilige Gebietseinstufung der Gebäude relevant. Im Einzugsbereich der B 440 liegen mit Ausnahme einiger Häuser im Bereich der Bebauungspläne Nr. 2, 13 und 53 (Gemeinde Wittorf, jeweils eingestuft als WA) alle betroffenen Gebäude im Bereich von Mischgebieten (MI/MK) oder aber sind wie im Mischgebiet liegend einzustufen (BauGB § 34 bzw. § 35).

Gem. den Ergebnissen der Strategischen Lärmkartierung der 3. Stufe sind insgesamt ca. 200 Einwohner der Stadt Visselhövede durch Umgebungslärm zwischen 55 dB(A) (L_{DEN}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) und weniger als 65 dB(A) (L_{DEN}) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt. Dies entspricht einem Anteil der Bevölkerung von ca. 2,0 %. Davon sind wiederum 100 Menschen (= 1,0 %) ganztägig sogenannten höheren Belastungen, mit L_{DEN} über 60 dB(A) ausgesetzt.

Hohen Belastungen mit L_{DEN} über 65 dB(A) und weniger als 70 dB(A) sind in der Stadt Visselhövede gem. den vorliegenden Berechnungen noch 100 Menschen ausgesetzt. Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind in der Stadt Visselhövede gem. der *gerundeten Ergebnisdarstellung* keine Menschen mehr ausgesetzt.

Gem. den Ergebnissen der Strategischen Lärmkartierung der 3. Stufe sind insgesamt ca. 100 Einwohner in Stadt Visselhövede durch Umgebungslärm zwischen 50 und 55 dB(A) (L_{Night}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt. Damit liegen im Nachtzeitraum die Schallpegel unterhalb der Grenzwerte für Mischgebiete der 16. BImSchV (54 dB(A)).

Hohen Belastungen mit L_{Night} über 55 dB(A) (und weniger als 60 dB(A)) sind gem. den vorliegenden Berechnungen 100 Menschen ausgesetzt.

Sehr hohen Belastungen mit L_{Night} über 60 dB(A) sind gem. den vorliegenden gerundeten Berechnungsergebnissen keine Bewohner ausgesetzt.

Hinweis:

Es ist anzunehmen, dass Einwohner die im Nachtzeitraum Lärmbelastungen ausgesetzt sind, auch am gesamten Tag (L_{DEN}) belastet werden. Eine Summation der Belastetenzahlen ist damit nicht vorzunehmen. Vielmehr ist gemäß der Vorgabe jeder Zeitraum für sich zu betrachten.

Zur Orientierung bei der Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in vorhandenen Regelwerken (siehe Anlage 1) herangezogen werden. Dazu werden die vorliegenden objektbezogenen Ergebnisse entsprechend der jeweiligen Grenz-/Auslöse-/Richtwerte ausgewertet. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht für die belasteten Einwohner nicht.

Nach der Berechnungsmethode der Umgebungslärmrichtlinie VBUS liegen in Visselhövede die maximalen Lärmwerte im Bestand bei 77 dB(A) L_{DEN} und 69 dB(A) L_{Night} . Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfordern aber die Berechnung der Beurteilungspegel unter Verwendung der RLS-90. Eine überschlägige Umrechnung des L_{DEN} -Wertes (VBUS) zur Ermittlung des Tagwertes nach RLS-90 ist für Bundesstraßen mit einem Abschlag von -2 dB(A) vorzunehmen. Der L_{Night} -Wert (VBUS) ist identisch zu dem Nachtwert nach RLS-90 und bleibt demnach unverändert bei 69 dB(A). Da sich aufgrund des SV-Anteils auf der B 440 insbesondere im Nachtzeitraum auch nachts eine größere Zahl von Betroffenen ergibt als am Tag, braucht bei der Begründung der Notwendigkeit möglicher Maßnahmen nicht auf den Tagwert abgestellt zu werden. Die entsprechenden Ergebnisse wurden nicht auf den Tageswert nach RLS-90 umgerechnet und sind daher nachfolgend jeweils kursiv gesetzt.

Vergleich mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen gelten beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Für Wohnnutzungen werden dort Grenzwerte von 59/49 dB(A) (Tag/Nacht), für gemischte Nutzungen 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) und für gewerbliche Nutzungen 69/59 dB(A) (Tag/Nacht) definiert, wobei der Tagesgrenzwert abweichend einen 16-Stunden-Wert (06.00 - 22.00 Uhr) abbildet und außerdem Zuschläge für Lichtsignalanlagen berücksichtigt werden. Auch wenn damit direkte Vergleiche nicht möglich sind, eignen sich die Werte aber sehr wohl zur Einordnung der Immissionssituation. Die Immissionsgrenzwerte werden mit den nachfolgend aufgeführten Belastetenzahlen in den Bereichen der jeweiligen Nutzungen am gesamten Tag (L_{DEN}) und auch nachts (L_{Night}) im Nahbereich der B 440 überschritten.

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm Betroffenen auf dem Gebiet der Stadt Visselhövede (gemäß Gebietsnutzung; IGW gem. 16. BImSchV)

Quelle: eigene Berechnungen, Stand: April 2018

	Tag	Nacht
WA (59/49 dB(A))	7	7
MI (64/54 dB(A))	114	132

Vergleich mit Auslösewerten der Lärmsanierung (seit 01.08.2020)

Der Vergleich mit den Auslösewerten der Lärmsanierung zeigt, dass auch bei diesem Vergleich Personen Schallpegeln ausgesetzt sind, die am gesamten Tag über den Auslösewerte der Lärmsanierung (WA: 64 dB(A); MI: 66 dB(A)) liegen.

Auch im Nachtzeitraum (L_{Night}) sind Betroffene Schallpegeln ausgesetzt, die über den Auslösewerten der Lärmsanierung (WA: 54 dB(A); MI: 56 dB(A)) liegen.

Tabelle 4: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm Betroffenen auf dem Gebiet der Stadt Visselhövede (gemäß Gebietsnutzung; Auslösewerte Lärmsanierung)

Quelle: eigene Berechnungen, Stand: April 2018

	Tag	Nacht
WA (64/54 dB(A))	2	2
MI (66/56 dB(A))	76	94

Vergleich mit den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinie-StV

Auch die Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen (WA: 70/60 dB(A); MI: 72/62 dB(A)), werden noch an einzelnen Gebäuden überschritten. Da bei Schallpegeln oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gem. entsprechender Urteile des Bundesgerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichtes die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze erreicht wird, liegen ab diesen Werten (unabhängig von Art der Gebietsausweisung) hier grundsätzlich Ansprüche auf Lärminderungsmaßnahmen vor. In der Stadt Visselhövede gibt es 29 Betroffene (WA: 0; MI: 29), die Pegeln (L_{DEN}) von mehr als 70 dB(A) und 41 Betroffene (WA: 0; MI: 41), die Pegeln (L_{Night}) von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt sind. Diese Betroffenen verteilen sich auf insgesamt 32 Gebäude, die mit Ausnahme von zwei Gebäuden im Außenbereich (an der B 440 in Richtung Wittorf) in der nachfolgenden Abbildung dargestellt sind.

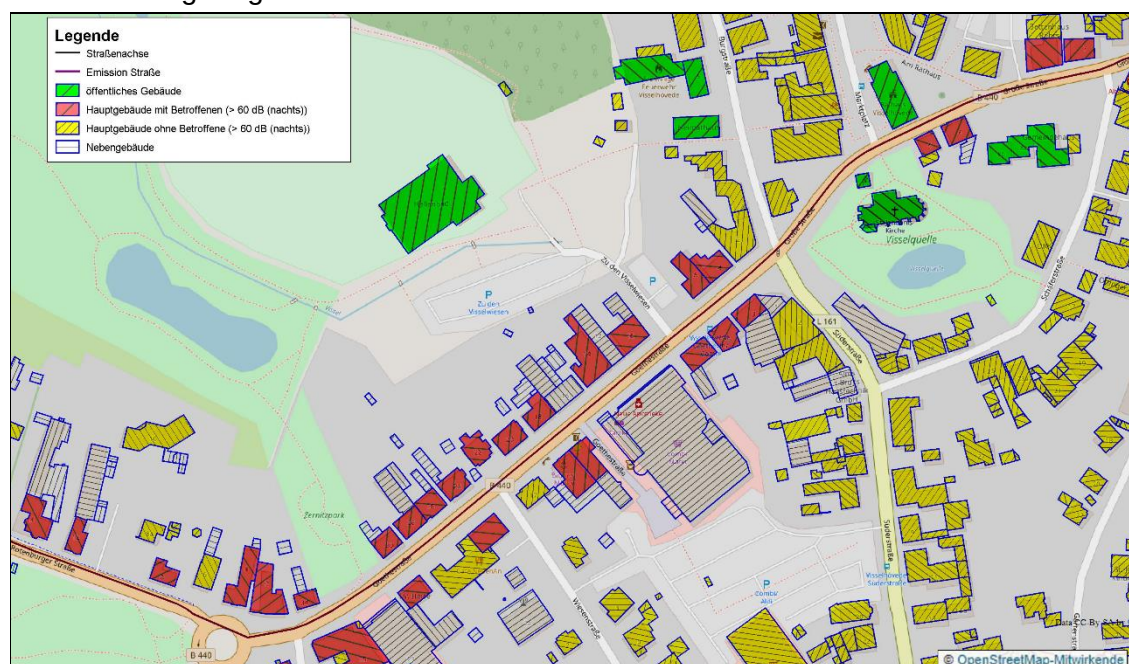


Abbildung 4: Gebäude mit Betroffenen (Pegel > 60 dB(A) (L_{Night} (22-6 Uhr)))

Quelle: OSM und eigene Berechnungen

Aufgrund der vom Land Niedersachsen einheitlich angewendeten Rundung der Ergebnisse ergaben sich jedoch in der für die Beurteilung relevanten Tabelle 1 keine Betroffenen aus der Lärmkartierung. Damit liegen entsprechend der einheitlichen Beurteilungsmaßstäbe hier insgesamt keine Ansprüche auf Lärminderungsmaßnahmen vor.

Über die bestehende Kartierungspflicht aller Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (Lärmaktionsplanung Stufe III) hinaus sind in Stadt Visselhövede keine weitergehenden Kartierungen für ein verdichtetes Straßennetz beschlossen worden.

2.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen (Straßenverkehrslärm)

Grundsätzlich lassen sich Lärmprobleme als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes, der Lärmpegel (Höhe der Belastung) und der Zahl der Belasteten identifizieren.

Die obige Beschreibung verdeutlicht, dass eine ausschließliche Betrachtung der Lärmkarten allein noch keine Rückschlüsse auf die Lärmbetroffenheiten und damit Lärmprobleme in bestimmten Bereichen erlaubt. Diese liegen vielmehr erst vor, wenn es dort auch betroffene Bewohner gibt.

Wie bereits im Rahmen der Erläuterungen zur Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen im Kap. 2.2 ausgeführt, bestehen in der Stadt Visselhövede gem. den (gerundeten) Ergebnissen der Lärmkartierung der 3. Stufe keine Lärmprobleme, da an schutzwürdigen Gebäuden der L_{DEN} von 70 dB(A) oder der L_{Night} von 60 dB(A) insgesamt nicht erreicht oder überschritten wird.

Sensible Einrichtungen wie Schulen oder Krankenhäuser sind nicht betroffen.

Hinweis:

Es wird hier nochmals darauf hingewiesen, dass Lärmbetroffene (bzw. schutzwürdige Gebäude) im Nachtzeitraum auch am ganzen Tag belastet werden. Eine Summation der Belastetenzahlen (Lärmbetroffenen) bzw. der Anzahl der schutzwürdigen Gebäude ist damit nicht vorzunehmen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Bereich der Stadt Visselhövede gibt es entlang der Bundesstraße 440 im Zuge der OD Wittorf eine Maßnahme zur Lärminderung in Form von aktivem Lärmschutz. Dort wurde bereits im Jahr 2005 im Bereich des B-Plans Nr. 53 „Wittorfer Straße-Süd“ ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,00 m festgesetzt und zwischenzeitlich hergestellt. Auch wenn aktuell noch keine Bebauung vorhanden ist, sollte dieser Lärmschutzwall von der Stadt in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung (ab 2021) dem GAA Hildesheim gemeldet werden.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass seitens der Kommune in allen neu aufzustellenden Bebauungsplänen Maßnahmen zur Lärminderung berücksichtigt werden.

Im Zuge des Umbaus der Einmündung der Große Straße / Lindenstraße im Zuge der Ortsdurchfahrt Visselhövede wurde im Rahmen einer Schalltechnischen Untersuchung im Jahr 2009 an sechs Gebäuden ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt, wobei aber aufgrund der innerörtlichen Lage kein aktiver Lärmschutz möglich war, sondern passiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzfenstern gewährt wurde.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Die Stadt Visselhövede plant aktuell und mittelfristig keine lärm mindernden Maßnahmen entlang der B440 und hat derzeit auch keine Veranlassung, Verkehrsuntersuchungen oder einen Verkehrsentwicklungs- oder Radverkehrsplan entwickeln zu lassen.

Da gem. den Ergebnissen der Lärmkartierung keine Lärmprobleme vorliegen, denen mit Maßnahmen begegnet werden muss, sind damit aktuell keine Maßnahmen zur Lärminderung geplant.

Trotzdem bestehen für die B 440 grundsätzlich folgende Möglichkeiten als Maßnahmen der Lärminderung. Insbesondere durch die Absenkung der Auslösewerte der Lärm-sanierung könnten hier Verbesserungen erreicht werden.

- **Einbau von Deckschichten mit lärm mindernden Eigenschaften zur Minderung des Straßenverkehrslärms.**

Für offenporige Asphalte (OpA), wie auch andere Lärm mindernde Fahrbahnbeläge, wie z.B. Splittmastixasphalt oder Asphaltbeton galt bislang, dass diese gemäß der aktuellen Richtlinie (RLS-90) ihre gewünschte Wirkung erst dann entfalten, wenn die durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Dies führt dazu, dass insbesondere für innerörtliche Straßen der akustische Einfluss von Deckschichten nicht berücksichtigt werden kann. Das bisher in den RLS-90 enthaltene System der Korrekturwerte für unterschiedliche Straßenoberflächen (D_{Stro} -Werte) wurde in den neuen RLS-19 grundlegend neu geregelt. Die Korrekturwerte werden in den RLS-19 künftig mit „Straßendeckschichtkorrektur (DSD)“ bezeichnet. Wesentlich ist, dass nun für die Fahrzeuggruppen Pkw und Lkw getrennte DSD-Werte vorliegen werden. Des Weiteren werden künftig Straßendeckschichtkorrekturen für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h bereitgestellt.

Ob hier bei einer zukünftigen Erneuerung der Deckschicht der Einsatz eines lärm mindernden Belags möglich ist, muss mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden.

- **aktiver Schallschutz durch Schallschutzwände und/oder Wälle.**

Der innerörtliche Verlauf der B 440 setzt dem Einsatz des aktiven Lärmschutzes in Form von Abschirmungen durch Lärmschutzwälle oder -wände (über den bereits realisierten aktiven Lärmschutz hinaus) enge Grenzen. Lärmschutzwälle sind im innerstädtischen Bereich aufgrund des Platzbedarfs praktisch nicht realisierbar. Zudem ist zu beachten, dass damit im Allgemeinen nur ein Schutz der ebenerdigen Außenwohnbereiche bzw. der Erdgeschosse möglich ist. Da jedoch die schutzbedürftigen Außenwohnbereiche in den innerstädtischen Bereichen überwiegend nicht zur Straße, sondern im Lärmschatten der Gebäude selbst angeordnet sind, ist im Regelfall - neben den Problemen bei der Realisierbarkeit (Stadtbild, Zufahrten etc.) auch ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten.

- **der passive Schallschutz durch den Einbau von Schallschutzfenstern**

Der passive Lärmschutz, d. h. Schalldämmmaßnahmen an den Gebäuden durch Einbau von z. B. Schallschutzfenstern, bewirkt *im Sinne der Kartierung der Lärmbelastungen keine Verringerung der Betroffenheiten*, da bei der Kartierung nur die Außenlärmpegel aller Gebäudeseiten betrachtet werden. Ob dadurch unverträgliche Belastungen der Bewohner verursacht werden, hängt neben der Nutzung der betroffenen Räume auch davon ab, ob die Außenbauteile der Gebäude eine ausreichende Minderung des Lärms bewirken, so dass innerhalb der Gebäude verträgliche Immissionen vorliegen.

Der Vorteil des passiven Lärmschutzes besteht darin, dass damit im Vergleich z. B. zu Geschwindigkeitsbeschränkungen oder lärmarmen Deckschichten deutlich höhere **direkte** Pegelminderungen für die Betroffenen innerhalb der Gebäude erreicht werden können. Außerdem gibt es einen Synergieeffekt bezüglich des Klimaschutzes durch verbesserte Wärmedämmung und keine Verlagerungen von Verkehr in andere Straßen.

Als nachteilig ist insbesondere der nicht erreichbare Schutz von Außenwohnbereichen zu nennen.

- **Verbesserung des Verkehrsflusses, z.B. durch Umstrukturierung der Lichtsignalanlagen, der Kreuzung und der Einmündungen.**

Diese Maßnahme kommt in der Stadt Visselhövede aufgrund des Fehlens von Alternativen im Straßennetz nicht in Betracht.

- **Geschwindigkeitsbegrenzungen an Straßenabschnitten mit hohen Betroffenheiten**

Auf der Bundesstraße B 440 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts 50 km/h. Als potenzielle Maßnahme zur Lärminderung kommt generell eine Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus in Frage. Dies könnte für Pkw und Lkw am Tag und in der Nacht bzw. nur für Lkw (Tag/Nacht oder nur nachts) erfolgen. Außerdem wurde grundsätzlich mit der Novellierung des § 45 der StVO im Jahr 2016 der Spielraum zur Anordnung von Tempo 30 erweitert. Insbesondere wird nun auch der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und

Abgasen als Grund aufgeführt. Allerdings bedarf es seitens der Kommune eines größeren Aufwands um hier eine ermessensfehlerfreie Entscheidung herbeizuführen.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Hauptlärmquelle des Verkehrslärms in der Stadt Visselhövede ist und bleibt auch in Zukunft die B 440. Diese liegt aber nicht in der Baulast der Kommune. Daher soll seitens der Kommune auch langfristig auf den zuständigen Straßenbaulastträger und die zuständige Verkehrsbehörde eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zu einer weiteren Reduzierung des Lärms an der B 440 im Zuge der Ortsdurchfahrt umzusetzen.

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

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG ist es auch Ziel des Lärmaktionsplanes, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Entsprechend der Begriffsdefinition des Artikels 3 der Umgebungslärmrichtlinie, gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d.h. solche die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen. Vielmehr setzt das Vorhandensein ruhiger Gebiete voraus, dass diese keinem Verkehrs-, Industrie und Gewerbe oder Freizeitlärm ausgesetzt sind und zuvor von der Kommune festgesetzt worden sind. Die Entscheidung über „ruhige Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, obliegt dabei der zuständigen Behörde - also der Stadt Visselhövede.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete gilt, dass diese primär den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie genügen müssen, mit den vorhandenen Daten der Kommune bestimmbar sind und den Ansprüchen der Erholungssuchenden entsprechen. Es können drei Definitionen für ruhige Gebiete herangezogen werden:

- ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie mit großen, zusammenhängenden Freiflächen, die Aufenthalt und ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen,
- Erholungsflächen, die nicht immer geringe Lärmpegel aufweisen, aber eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zu Wohnstandorten haben. Sie sind so groß, dass sie in ihrer Kernfläche deutlich leiser sind als an ihrer Peripherie sowie
- schließlich alle weiteren vor Lärm schützenswerten Flächen.

Die Stadt Visselhövede sieht aktuell keine Notwendigkeit, über die im Baurecht ohnehin geschützten Bereiche hinaus, weitere Gebiete als „ruhige Gebiete“ zu benennen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Da Maßnahmen zur Lärminderung bei Überschreitung der Grenze der Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) erforderlich werden, sind hier keine Maßnahmen zu ergreifen. Damit kommt es auch nicht zu einer Reduzierung der Zahl lärmbelasteter Personen.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

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

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird vom __.__.2020 - __.__.2020 öffentlich ausgelegt. Außerdem steht in diesem Zeitraum der Entwurf des Lärmaktionsplans im Internet zum Abruf für die Bürgerinnen und Bürger bereit.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingehenden Stellungnahmen und Anregungen werden abgewogen und in einer Abwägungsunterlage zusammengefasst, die bei der Verwaltung der Stadt Visselhövede eingesehen werden kann.

Sofern erforderlich, werden Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans aufgrund der Anregungen und Stellungnahmen vorgenommen.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung: ca. 4.600,00 €

Kosten für die Umsetzung: keine

6 Evaluierung des LAP

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 LAP werden dabei ermittelt und bewertet.

7 Inkrafttreten des LAP

7.1 Beschluss des LAP

Die endgültige Fassung des Lärmaktionsplanes ist am xx.xx.2020 durch den Verwaltungsausschuss der Stadt Visselhövede beschlossen worden.

7.2 Bekanntmachung des LAP

Die Bekanntmachung erfolgte am: yy.yy.20xx

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<http://www.Visselhoevede.de/>

Ralf Goebel
(Bürgermeister)
Stadt Visselhövede, den xx.xx.20xx

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 bzw. der Auslösewerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Anwendungsbereich Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen [9], [10]		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes [6], [8]		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) [11]		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll [12]	
	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, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ...	70	60	64	54	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	64	54	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	64	54	59	49	60)	45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	66	56	64	54	65	50
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	70	70
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.