Gemeinde Wiefelstede
Lärmaktionsplan - Runde 4
(Fortschreibung Runde 3)

Aufstellende Behörde:

Gemeinde Wiefelstede
Fachbereich Bauverwaltung
Kirchstraße 1

26215 Wiefelstede

Bearbeitet durch:

RP Schalltechnik

Molenseten 3
Telefon 0541 / 150 55 71
E-Mail: info@rp-schalltechnik.de

49086 Osnabrück
Telefax 0541 / 150 55 72
Internet: www.rp-schalltechnik.de

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

Projekt-Nr. 24-047-04
Stand: 21.05.2024

Inhaltsverzeichnis: **Seite**

1 Einleitung 1
2 Grundlagen 3
2.1 Zuständige Behörden 3
2.2 Beschreibung der Umgebung 3
2.3 Belastungen der Hauptverkehrsstraßen 4
3 Rechtliche Einordnung 5
3.1 Hintergrund 5
3.2 Geltende Grenzwerte 7
4 Ergebnisse der Lärmkartierung 9
5 Bewertung der Lärmsituation 12
6 Ruhige Gebiete 13
7 Berücksichtigung vorhandener Planungen 14
8 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr 15
8.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung 15
8.2 Fahrgeschwindigkeiten 16
8.3 Fahrbahnbelag 17
8.4 Straßenraumgestaltungen 18
9 Allgemeine Maßnahmen zur Geräuschminderung an Straßen 19
10 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung 20
11 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärmminderung 21
12 Langfristige Strategie 22
13 Mitwirkung der Öffentlichkeit 23
13.1 Vorgehen 23
13.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung) 23
13.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP 23
13.4 Beteiligung zum Entwurf des LAP (TÖB) 23
14 Geschätzte Anzahl der Personen, die durch die Maßnahmen entlastet werden 25
15 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes 25
16 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes 25
17 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes 26

Anlage 1: Bericht der Lärmkartierung für die Gemeinde Wiefelstede (2022)
Anlage 2: Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}
Anlage 3: Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}

1 Einleitung

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

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

Die Kommunen werden in der Richtlinie verpflichtet, die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen bzw. fortzuschreiben. Derzeit wird die vierte Runde bearbeitet, die bis spätestens 18. Juli 2024 abgeschlossen sein muss. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029 an.[1]

Das nachfolgende Ablaufschema zeigt die empfohlenen Schritte bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen.[2]

	erledigt?
1. Veröffentlichung der Lärmkarten durch das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz	✓
2. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit mit eigener Bekanntmachung und Sachstandbericht Lärmkartierung (Phase 1 der Beteiligung)	✓
3. Überprüfung und Überarbeitung des letzten LAP oder erstmalige Erstellung des LAP	✓
4. Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 2 der Beteiligung)	✓
5. Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung (Abwägung)	✓
6. Inkrafttreten des LAP z.B. durch Ratsbeschluss / Gemeindevertretung	
7. Berichterstattung über das Land an die EU	

In Bearbeitungsteil 1 sind auch in Runde 4 zunächst nach § 47c BImSchG **strategische Lärmkarten** anzufertigen. Zusätzlich werden auch **statistische Daten** zur Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen in der jeweiligen Kommune aufbereitet. Das gilt für den Straßen- und Schienenverkehr ab einer bestimmten Belastung.

[1] Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022)

[2] Ebenda, Kapitel 5.1

Strategische Lärmkarten

Die 34. BImSchV (Lärmkartierungsverordnung) legt das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass die Lärmkarten zur Unterrichtung der Öffentlichkeit in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grund werden die Lärmkarten des Straßenverkehrs der Öffentlichkeit und den Kommunen von der Unterstützungsstelle des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim (ZUS LLGS) über das Internet zur Verfügung gestellt. Die Bearbeitung des Schienenverkehrs inkl. der Erstellung der Lärmkarten hat das Eisenbahnbundesamt übernommen. Zum Abruf der Berechnungsergebnisse steht dort ebenfalls ein Internetportal zur Verfügung (https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de).
Wiefelstede ist von Schienenwegen nicht betroffen.

Statistische Daten

Mit der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)" ist die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt worden, die zu den Lärmkarten abzugeben sind.

Dazu werden Statistiken ermittelt, die sich auf das von den Hauptverkehrsstraßen belastete Gebiet der jeweiligen Kommune beziehen. Die darin angegebenen Daten stellen alle fünf Jahre eine erneute Bestandsaufnahme der Lärmbelastung der Anwohner[3] an Hauptverkehrsstraßen dar.

Die hier vorgestellte Untersuchung zeigt und bewertet die Ergebnisse der vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz unter https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/ veröffentlichten Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen und der statistischen Daten.

Auf der Basis der Karten und statistischen Daten sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation erarbeitet werden, wenn bestimmte Schallbelastungen ermittelt wurden (§ 47d BImSchG). Für die Ermittlung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen ist die Kommune zuständig, für die Maßnahmen an den Hauptschienenstrecken des Bundes das Eisenbahnbundesamt.

[3] Im Bericht wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich das generische Maskulinum verwendet. Es bezieht sich auf Personen jedwedes Geschlechts.

2 Grundlagen

2.1 Zuständige Behörden

In Niedersachsen ist das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS) für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt.

Zur Unterstützung der Städte betreibt das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung gespeichert und für den Abruf über das Internet bereitgestellt.

Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgern über das Internet abgerufen werden.

Für die Lärmaktionsplanung inklusive der Interpretation der Ergebnisse ist die Gemeinde Wiefelstede zuständig.

Gemeinde Wiefelstede	Telefon: 04402 – 965 - 0
Fachbereich Bauverwaltung	Fax: 04402 – 965 - 299
Kirchstraße 1	Homepage: www.wiefelstede.de
26215 Wiefelstede	eMail: info@wiefelstede.de
Gemeindekennzahl: 03 4 51 008	

2.2 Beschreibung der Umgebung

Die Gemeinde Wiefelstede liegt im nordöstlichen Teil des Landkreises Ammerland zwischen der Gemeinde Rastede im Osten und der Stadt Westerstede im Westen. Südlich grenzt die Gemeinde Bad Zwischenahn und die Stadt Oldenburg an das Gemeindegebiet Wiefelstede. Im Norden grenzt Wiefelstede an die Gemeinde Bockhorn und die Stadt Varel, die sich im Landkreis Friesland befinden.

Am 31.12.2022 betrug die Einwohnerzahl ca. 16.300, die Fläche ca. 107 km².

Die Gemeinde besteht aus 22 Ortsteilen und Bauerschaften. Dazu gehören Bokel, Borbeck, Conneforde, Dingsfelde, Dringenburg, Gristede, Heidkamp, Herrenhausen, Hollen, Hullenhausen, Lehe, Mansholt, Metjendorf, Mollberg, Neuenkruge, Nuttel, Ofenerfeld, Spohle, Wehnerfeld, Wemkendorf, Westerholtsfelde und Wiefelstede.

2.3 Belastungen der Hauptverkehrsstraßen

Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV wurden von der zuständigen Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS zählen nach Definition des § 47b BImSchG die Autobahnen sowie die Bundes- und Landestraßen. Auf einer HVS muss laut Definition auch in der vierten Runde eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird.

Die Berechnungen wurden mit den Verkehrsmengen des Nds. Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV) aus dem Jahr 2015 durchgeführt, die für die Lärmkartierung auf das Jahr 2019 hochgerechnet wurden. Fehlende Daten wurden durch die ZUS LLGS in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen über ein eigenes Internetportal erhoben. Die anonymisierten Einwohnerdaten stammen von den Einwohnermeldeämtern.

In Wiefelstede sind als HVS die in Tabelle 1 benannten Straßenabschnitte berücksichtigt worden.

Tabelle 1: Verwendete Verkehrsbelastungen (2019)

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]*	Ø Belastung [Kfz/Tag]**
A 29 (AS 11-Hahn-Lehmden bis AS 12-Rastede)	13,87	38.000
A 28 (AS 9-Neuenkruge bis AS 8-Bad Zwischenahn-West)	11,42	31.300
L 826 (Gemeindegrenze Rastede bis Knoten L 824 – Bokeler Landstraße)	3,32	9.100
L 824 (Hauptstraße)	3,32	9.100
L 824 (Borbecker Landstraße / Metjendorfer Landstraße	3,69	10.100

Kfz/Jahr = Kfz/Tag x 365 Tage, gerundet

** auf die nächste Hunderterstelle gerundet

3 Rechtliche Einordnung

3.1 Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG[4] des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel ist dort die Verhinderung, Minderung und Lärmvorbeugung des Umgebungslärms festgeschrieben. Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ermittlung der Belastungen durch strategische Lärmkarten und die Verminderung und Vermeidung von Lärm durch Lärmaktionspläne.

Unter Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien zu verstehen, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dazu gehört der Lärm, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.[5] Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes orientiert sich an Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8“ der Richtlinie 2002/49/EG.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes[6] und durch die Verordnung über die Lärmkartierung in deutsches Recht umgesetzt worden.

Das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ist vom Bundestag am 16. Juni 2005 verabschiedet worden. Es fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz(BImSchG) einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärmminderungsplanung“ und die Paragrafen 47 a bis f ein. In der Lärmschutzpraxis werden die Begriffe Lärmminderungsplanung und Lärmaktionsplanung häufig gleichbedeutend verwendet.

In der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung sind die Berechnungs- und Bewertungsmethoden geändert worden. Die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm BUB[7] und BEB[8] sind für die Runden 1 bis 3 als vorläufige Fassungen verwendet worden.

Seit 2021 gelten die endgültigen Fassungen, die erstmals in Runde 4 angewendet werden und als gemeinsame Berechnungsmethode für alle EU-Staaten als CNOSSOS-DE zusammengefasst wurden.

[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] Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

[6] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)

[7] BUB: Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe)

[8] BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

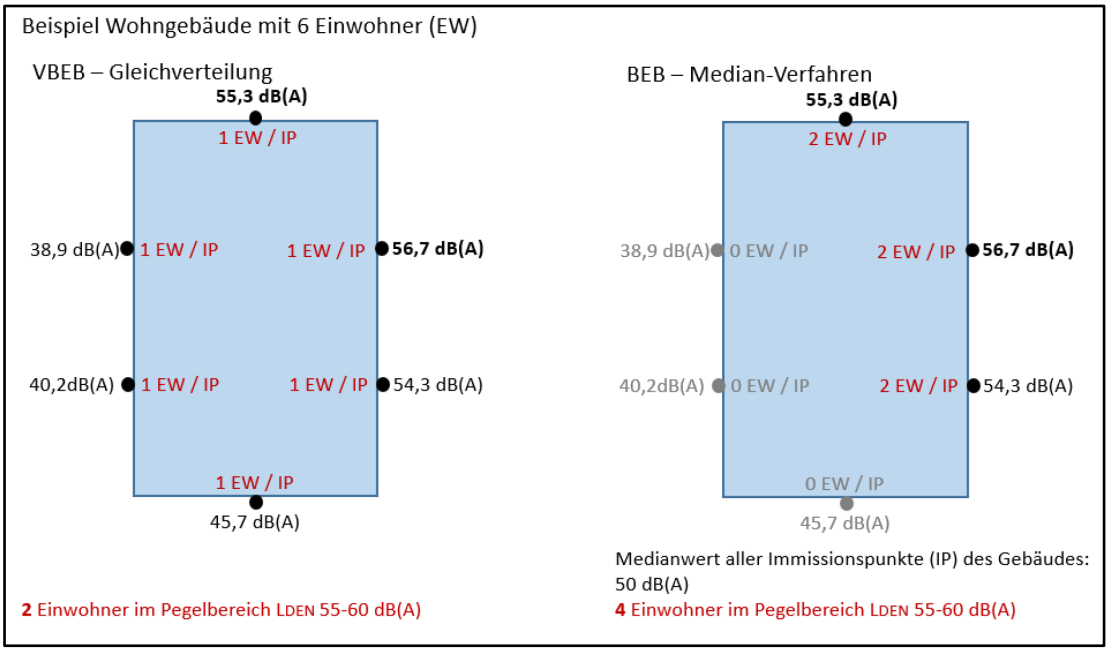
Wesentliche Änderungen bei der BUB (Eingangsdaten)

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

Wesentliche Änderungen bei der BEB (Auswertung der betroffenen Anwohner)

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Medianwert, vgl. Abbildung 1)

Abbildung 1: Gegenüberstellung VBEB (Runden 1-3) und BEB (Runde 4)[9]



Auswirkungen:
Ein Vergleich der Lärmkarten aus Runde 3 mit Runde 4 ist aufgrund der oben benannten Änderungen nicht oder kaum möglich. Die Anzahl der Betroffenen in Runde 4 fällt größer aus als in Runde 3.

In der statistischen Auswertung werden neue gesundheitliche Auswirkungen erfasst.
Dazu gehören die Angaben der

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

[9] Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
FAQ zur EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, V 4.1

3.2 Geltende Grenzwerte

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Die Festlegung von Maßnahmen sollte zwar gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG bei der Überschreitung "relevanter Grenzwerte" in den Aktionsplänen erfolgen, jedoch mangelt es bislang sowohl von europäischer Seite als auch von der Seite des Bundes an einer Festlegung verbindlicher Grenzwerte für den Gesundheitsschutz.

Das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfiehlt daher den Kommunen, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Diskussion von Maßnahmen innerhalb eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen.

Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{den} (gewichteter Lärmpegel day/evening/night) von 65 dB(A) bzw. L_{night} von 55 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen. [10] Die Grenz- und Richtwerte, die für Planungen nach deutschem Recht gelten, können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten.

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

Die Tabelle 2 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

[10] Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz- Ref. 34- 40500/1/34/060-0389-001

Tabelle 2: Übersicht der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)[24] Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes[25] sowie an Schienenwegen des Bundes[26] Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen[27] Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen[28] Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

[24] Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

[25] Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

[26] Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

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

[28] Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

4 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Lärmkarten wurden vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz im Internet unter http://www.umwelt.niedersachsen.de veröffentlicht. Das gilt ebenso für die nachfolgenden statistischen Daten der Gemeinde Wiefelstede.

Gemeinde Wiefelstede

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet.
(Stand 15.06.2023)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach BEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L_{den})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L_{night})
			> 50	54	600
> 55	59	900	> 55	59	400
> 60	64	400	> 60	64	100
> 65	69	400	> 65	69	0
> 70	74	0	> 70		0
> 75		0			
Summe		1.700	Summe		1.100

Von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde.
(Stand 15.06.2023)

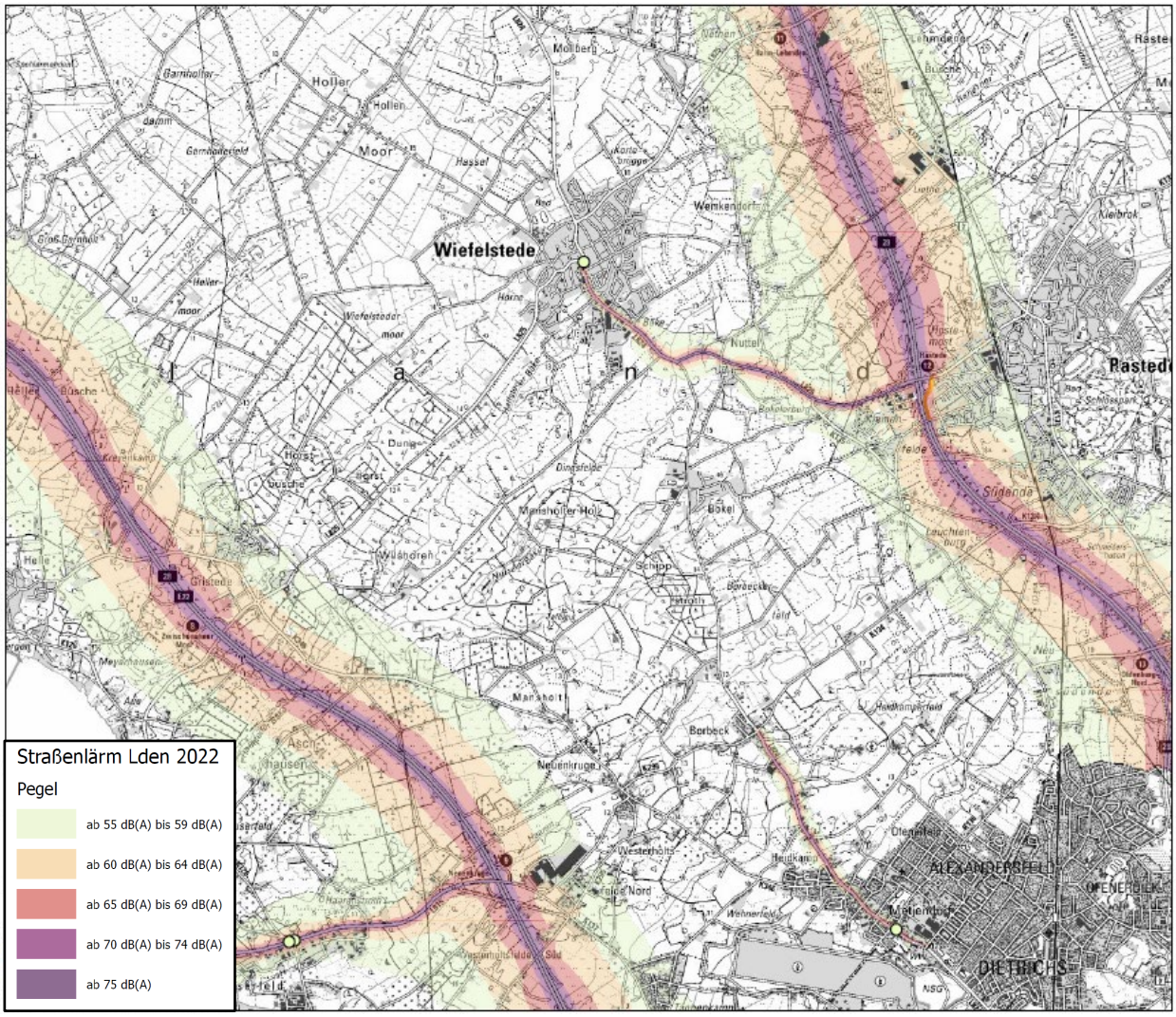
L_{DEN}	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
[dB(A)]	Flächen [km²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	13,4	800	0	0
> 65	3,2	200	0	0
> 75	0,5	0	0	0

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

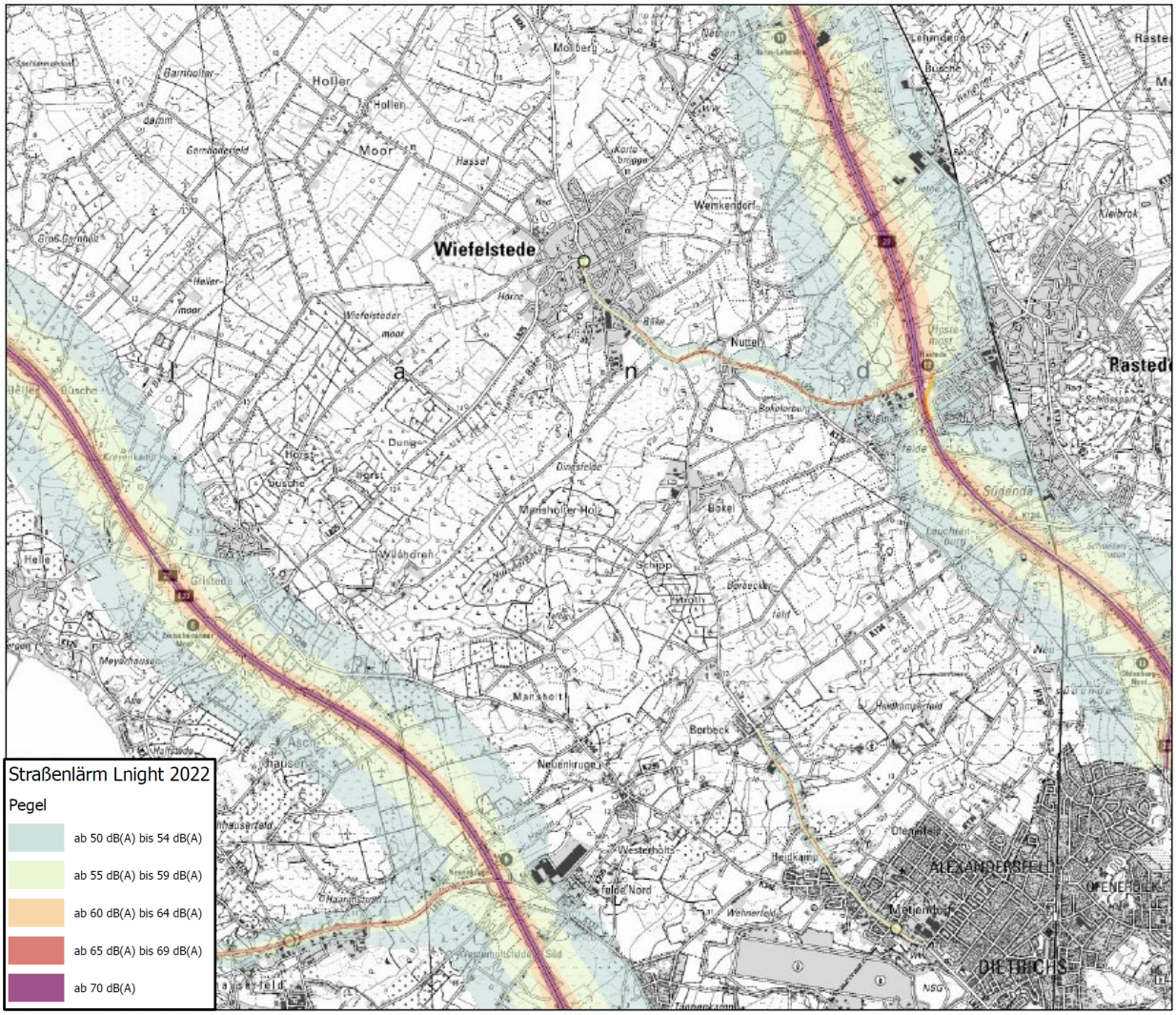
Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 1

Anzahl Fälle starker Belästigung: 275

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 68



Karte 1: Isophonenkarte Tag L_{den} (24-Stunden) (day, evening, night) in Wiefelstede genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 2)



Karte 2: -Isophonenkarte Nacht L_{night} (8 Stunden) in Wiefelstede genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 3)

5 Bewertung der Lärmsituation

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmproblemen und deren Management. Dabei sollen vorranging Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohner gemeldet sind. Die Landesregierung hat für die Diskussion von Maßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung empfohlen, dass die Auslösewerte von 65/55 dB(A) Tag/Nacht überschritten sein sollten. Die Gemeinde Wiefelstede folgt dieser Empfehlung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine höhere Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm, der von den untersuchten Hauptverkehrsstraßen ausgeht. Die Gründe dafür sind in Kapitel 3.1 beschrieben worden. Die Belastungen beziehen sich auf die Außenseite der Fassade, die Anzahl der Personen ist gemittelt und wurde nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) berechnet.

Anhand der Berechnungen der ZUS LLGS ist festgestellt worden, dass insgesamt 1.300 Einwohner zwischen 55 und 64 dB(A) ganztätig und nachts 600 Einwohner zwischen 50 und 54 dB(A) unterhalb der Auslösewerte betroffen sind.

Die vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden für 400 Personen ganztags und 500 Personen nachts überschritten.

Die Lärmbelastungen können wie folgt beurteilt werden:

0 Einwohner sind ganztägig sehr hohen Belastungen (ab 70 dB(A)) ausgesetzt und
100 Einwohner sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (ab 60 dB(A)) ausgesetzt.

400 Einwohner sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 69 dB(A)) ausgesetzt und
400 Einwohner sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 59 dB(A)) ausgesetzt.

400 Einwohner sind ganztägig Belästigungen (60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt und
600 Einwohner sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 54 dB(A)) ausgesetzt.

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

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

Die Wohngebäude, bei denen die in Runde 4 benannten Auslösewerte von 65/55 dB(A) überschritten werden, sind in Tabelle 3 zusammengefasst worden. Insgesamt sind ca. 130 Gebäuden mit einer Überschreitung identifiziert worden.

Tabelle 3: Anzahl der Wohngebäude an Hauptverkehrsstraßen

Abschnitt	Anzahl Gebäude (gerundet)
A 29 (AS 11-Hahn-Lehmden bis AS 12-Rastede)	10
A 28 (AS 9-Neuenkruge bis AS 8-Bad Zwischenahn-West)	0
L 826 (Rastede Straße bis Knoten L 824, Bokeler Landstr.)	15
L 824 (Hauptstraße)	25
L 824 (Borbecker Landstraße ab K 134 / Metjendorfer Landstraße bis Stadtgrenze Oldenburg)	70
Summe:	130

6 Ruhige Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie verlangt die Diskussion von sogenannten ruhigen Gebieten. Ruhige Gebiete sind nach § 47 d Abs. 2 BImSchG Bereiche und Regionen, die vor einer Zunahme von Lärm zu schützen sind. Der Gesetzgeber liefert für die Festlegung ruhiger Gebiete aber keine konkreten Anhaltspunkte. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten ist aber hauptsächlich für Ballungsräume wichtig, da die Wege vom Zentrum an den Stadtrand zur Erholung deutlich länger sind als in Kleinstädten oder Gemeinden.

Die Gemeinde Wiefelstede orientiert sich bei der Lärmaktionsplanung an den gesetzlichen Mindestanforderungen. Auf dieser Basis werden dementsprechend nur die hierfür maßgeblichen Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen (siehe Übersicht über die Schallquellen auf Seite 4) in Wiefelstede in die Lärmkartierung einbezogen, für die das Auslösekriterium von mehr als 3 Mio. Kfz im Jahr vorliegt. Kreis- oder Gemeindestraßen sind dementsprechend nicht erfasst worden, so dass kein flächendeckendes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erstellt wurde. Voraussetzung für eine belastbare Prüfung von ruhigen Gebieten im Sinne der Richtlinie wäre allerdings eine derartige flächendeckende Datengrundlage, die nur unter erheblichem zeitlichen und finanziellen Aufwand zu ermitteln wäre.

Herauszustellen ist hierbei, dass das Instrument der „ruhigen Gebiete“ im Sinne der Richtlinie insbesondere auf Ballungsräume abzielt. Diese sind dadurch geprägt, dass dort konzentriert auf großer Fläche sehr hohe Lärmbelastungen für eine große Zahl an Betroffenen auftreten. Gezielt für derartige stark belastete Bereiche soll in der Lärmaktionsplanung geprüft werden, ob geeignete Bereiche als Erholungszonen ausgewiesen werden können.

Die Gemeinde Wiefelstede stellt sich nicht als derartiger Ballungsraum mit vergleichbarer Belastung dar. Ruhige Bereiche sind im Gemeindegebiet von allen Ortsteilen aus schnell zu erreichen.

Auf einer Fläche von ca. 4 km^2 entlang der Hauptverkehrsstraßen ist ein Lärmpegel ermittelt worden, der über 65 dB(A) (L_{den}) liegt. Im Vergleich zur Gesamtfläche der Gemeinde Wiefelstede von ca. 107 km^2 ist die belastete Fläche über 65 dB(A) mit ca. 3 % als sehr gering anzusehen. Bereiche, die mit geringeren Pegeln belastet sind, können von allen Ortsteilen schnell erreicht werden.

Aus den oben genannten Gründen wird auf die Diskussion und Ausweisung von ruhigen Gebieten verzichtet.

7 Berücksichtigung vorhandener Planungen

Die Richtlinie zur Lärmaktionsplanung sieht die Berücksichtigung vorhandener Maßnahmen in der Stadt- und Verkehrsplanung vor, denn verschiedene Planungen haben neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Umgebung.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die mögliche Verzahnung der Lärmaktionsplanung mit anderen Fachplanungen.

Abbildung 2: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen[11]

Städtebauliche Planungen, die zurzeit umgesetzt werden, stehen nicht in einem direkten Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung und haben keine Auswirkungen auf mögliche Maßnahmen im untersuchten Straßenhauptnetz.

Unabhängig von der Lärmaktionsplanung ist der Neubau der A 20 inzwischen im Stadium der Planfeststellung. Der Neubau der A 20 wird nach Aussage der Planfeststellungsunterlagen[12] auch Auswirkungen im Gemeindegebiet von Wiefelstede haben. Genaue Aussagen zur Verkehrsentwicklung in Wiefelstede können aufgrund der Unbestimmbarkeit der zeitlichen Um- und Fertigsetzung nicht getroffen werden.

[11] Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012)

[12] https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T1-NI/A20-G10-NI-SH-T1-NI.html

8 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr

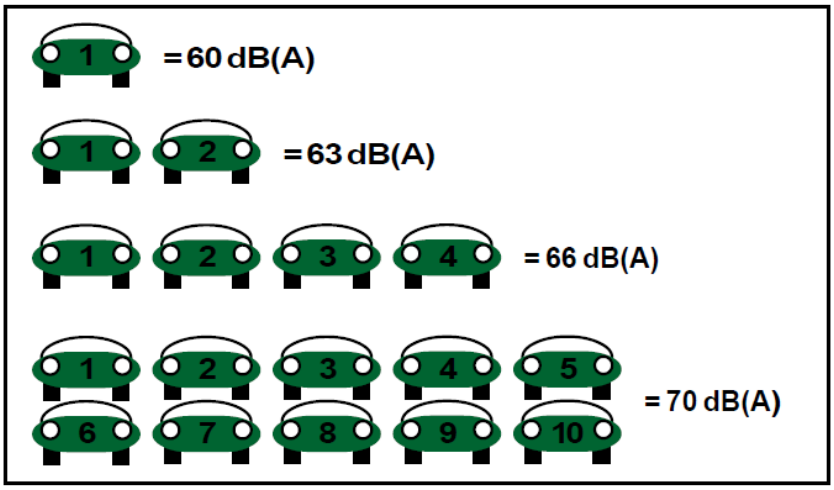
8.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung

Der Lärmberechnung liegen verschiedene Faktoren des Straßenverkehrs zu Grunde. Grundsätzlich ist zunächst die Verkehrsmenge und die Zusammensetzung des Verkehrs ausschlaggebend für die Lärmbelastung.

Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Eine Verdoppelung oder Halbierung der Verkehrsmenge bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung bewirkt eine Veränderung um ±3 dB(A).
- Eine Verzehnfachung der Kraftfahrzeugmenge hat eine Pegelerhöhung um 10 dB(A) zur Folge.
- Um eine Veränderung in der Lärmbelastung von 1 dB(A) zu erreichen, muss sich die Verkehrsmenge um 20% verändern.
- Die Veränderung des Lkw-Anteils am Verkehrsaufkommen von 10% auf 5% bewirkt eine Veränderung der Lärmbelastung um ca. 1 dB(A).

Abbildung 3: Veränderung der Verkehrsmenge im Vergleich zur Änderung der Lärmbelastung[13]



[13] Quelle: Bundesministerium für Verkehr - Lärmschutz im Verkehr

8.2 Fahrgeschwindigkeiten

Bei der Berechnung des Verkehrslärms ist grundsätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Lkw zu Grunde zu legen. Es wird bei der Berechnung vereinfacht davon ausgegangen, dass alle Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit fahren.

Einzelne Fahrereignisse wie das Anfahren oder Bremsen werden nicht einzeln berücksichtigt, sondern sind im Schallleistungspegel der Fahrzeuge enthalten. Die Lärmpegel nehmen mit zunehmenden Fahrgeschwindigkeiten zu.

So beträgt der Unterschied zwischen Tempo 30 km/h und 50 km/h auf Bundes- und Landesstraßen in der Gesamtbetrachtung laut Tabelle 3 dB(A).

Tabelle 3: Wirkungen von Geschwindigkeitssenkungen[14]

Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundesautobahnen

Maßnahme	Tag	Nacht
Von 130 km/h auf 120 km/h	-0,4 dB	-0,2 dB
Von 130 km/h auf 100 km/h	-1,3 dB	-0,6 dB
Von 100 km/h auf 80 km/h	-1,9 dB	-1,9 dB

Verkehrsmix für Schwerverkehr basierend auf RLS-19-Standardwerten für Bundesautobahnen. Daraus resultierend ergeben sich unterschiedliche Wirkungen für Tag/Nacht

Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundes- und Landesstraßen sowie innerorts

Maßnahme	Gesamt	Nur Pkw
Von 100 km/h auf 70 km/h	-3,4 dB	-3,1 dB
Von 70 km/h auf 60 km/h	-1,8 dB	-2,1 dB
Von 70 km/h auf 50 km/h	-3,5 dB	-3,7 dB
Von 60 km/h auf 50 km/h	-1,7 dB	-1,7 dB
Von 50 km/h auf 40 km/h	-1,3 dB	-1,9 dB
Von 50 km/h auf 30 km/h	-2,0 dB	-3,9 dB

Verkehrsmix für Schwerverkehr basierend auf den RLS-19-Standardwerten für Bundes- und Landesstraßen. Spalte „Nur Pkw“ gibt die Wirkung auf den Pkw-Verkehr an.

[14] Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärmminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

8.3 Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag wirkt sich direkt auf die Höhe der Lärmpegel aus. In Abstimmung mit der Behörde wird ein normaler Ausbauzustand zu Grunde gelegt, da die Behörde der Unterhaltungspflicht nachkommt. Es wurde demnach bei der Berechnung der Lärmpegel kein Zuschlag für einen schlechten Fahrbahnzustand vergeben.

Tabelle 4: Wirkungen von Fahrbahnoberflächen[15]

Wirkung von Fahrbahnoberflächen

Maßnahme	SMA 08	AC 11	LOA	DAD
Ausgehend von Gussasphalt				
50 km/h	-2,4 dB	-2,5 dB	-2,3 dB	-2,3 dB
70 km/h	-2,1 dB	-2,3 dB	-	-2,8 dB
Ausgehend von SMA 08				
50 km/h	-	-0,1 dB	+0,1 dB	+0,1 dB
70 km/h	-	-0,2 dB	-	-0,7 dB

Bauweisen:
SMA 08: Split-Mastix-Asphalt 0/8
AC 11: Asphaltbeton 0/11
LOA: Lärmtechnisch optimierter Asphalt (zugelassen bis 60 km/h)
DAD: Dünne Asphaltdeckschichten in Heißeinbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13

Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.[16]

[15] Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärmminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 21 (Stand: 07/2023)

[16] Ebenda, Seite 21

8.4 Straßenraumgestaltungen

Durch Straßenraumgestaltungen kann der Beurteilungspegel an den entsprechenden Wohngebäuden reduziert werden. Die Reduzierung der Fahrstreifenbreite führt allerdings nicht zu einer spürbaren Entlastung. Auch die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl verringert durchschnittlich den Beurteilungspegel nach Tabelle 5 um nicht mehr als 1 dB(A).

Nur in Verbindung mit weiteren Maßnahmen kann eine Straßenraumgestaltung wirken.

Tabelle 5: Wirkungen von Straßenraumgestaltungen[17]

Wirkung von Straßenraumgestaltungen

Maßnahme	Wirkung
Verringerung der Fahrstreifenbreite von 3,5 m auf 3,0 m	-0,1 dB
Verringerung der Fahrstreifenanzahl von 4 auf 2 Streifen	weniger als -1 dB

Die Wirkung ergibt sich aus der Änderung der Geometrie bei Abrücken der äußeren Fahrbahn von den Gebäuden. Wirkung aus Verlangsamungseffekten etc. sind nicht enthalten.

[17] Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärmminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

9 Allgemeine Maßnahmen zur Geräuschminderung an Straßen

Wenn ein Lärmaktionsplan bauliche Maßnahmen an Straßen vorsieht, ist der zuständige Straßenbaulastträger für die Durchführung der Maßnahme verantwortlich. Alle Maßnahmen an Straßen in der Baulast der Gemeinden kann die Gemeinde selbst durchführen. Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in fremder Baulast (Bund, Land, Kreis) muss die Gemeinde beim zuständigen Baulastträger beantragen. Bei der Entscheidung, ob und wann dieser im Rahmen des Straßenbaus oder der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchführt, schränkt der Lärmaktionsplan das Ermessen des Baulastträgers ein.

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm so hohe Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können.

Der § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte (in reinen und allgemeinen Wohngebieten 59/49 dB(A) tags/nachts, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 64/54 dB(A) tags/nachts) überschritten werden, also die Lärmbelastungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen der Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden.

Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführten Lärmrichtwerte (für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 72/62 dB(A) tags/nachts) überschreiten, „verdichtet sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten.“ [18]

In der Lärmaktionsplanung werden Schallschutzmaßnahmen aufgezeigt, die als geeignet erscheinen, die Geräuschpegel hinreichend zu reduzieren.

Dazu zählen zunächst die **kurz- und mittelfristigen Maßnahmen**, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche Maßnahmen realisieren lassen:[19]

- Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. zeitlich beschränkt,
- Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche (z. B. Beseitigung von Schlaglöchern),
- Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung („Grüne Welle“),
- Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden.

[18] Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2022), Seite 18

[19] Ebenda, Seite

Langfristige Maßnahmen umfassen städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen wie z.B.

- die Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes,
- bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag),
- Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort,
- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen,
- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und –wälle,
- Vorgaben für die Grundrissgestaltung,
- Beschränkung von Außenwohnbereichen.

10 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Bei der Lärmkartierung sind verschiedene bereits von der Kommune oder dem Straßenbaulastträger umgesetzte Maßnahmen unberücksichtigt geblieben, wenn diese Maßnahmen auf Gemeinde- oder Kreisstraßen umgesetzt wurden oder die Mindestbelastung von 3 Mio. Fahrzeugen nicht erreicht wurden.

Dazu gehören in Wiefelstede

- Einsatz von Dialogdisplays in Verbindung mit Geschwindigkeitskontrollen,
- flächenhaft wirksame Maßnahmen wie die Förderung des Umweltverbundes mit ÖPNV- und Radverkehrskonzepten,
- Tempo 30 vor Schulen, Kindergärten und Seniorenheimen.

11 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärmminderung

Von den in Kapitel 10 vorgestellten Maßnahmen sind verschiedene Maßnahmen geeignet, um die Schallbelastung der Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten zu verringern. Insgesamt ist aber anzumerken, dass es ca. 500 betroffenen Anwohner gibt, die von sehr hohen Belastungen über den Auslösewerten von 55 dB(A) nachts betroffen sind.

Es gilt aber zu beachten, dass die für die Lärmkartierung verwendeten Verkehrsbelastungsdaten eine Hochrechnung auf das Jahr 2019 darstellen. Die im Jahr 2021 erhobenen Verkehrsdaten weichen davon insofern ab, als dass sie insgesamt niedriger als die in der Lärmkartierung verwendeten Verkehrsbelastungen ausgefallen sind. Großflächige planerische Eingriffe in den Verkehrsablauf, Verkehrsverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen scheiden damit aus.

Die Anzahl der Gebäude in den Ortsteilen entlang der Hauptverkehrsstraßen ist in Kapitel 5 dargestellt worden. Es hat sich gezeigt, dass entlang der L 824 in Metjendorf die höchste Anzahl an Wohngebäuden mit Pegeln über 65/55 dB(A) ganztags/nachts betroffen sind.

Schallschutzmaßnahmen sind nach Auskunft der Autobahn GmbH bzw. der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr an den untersuchten Hauptverkehrsstraßen nicht vorgesehen.

Da Schallschutzmaßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgenommen wurden, nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger umgesetzt werden können, muss vor Umsetzung der Maßnahmen auch eine Einigkeit erreicht werden.[20]

Empfehlungen für die Hauptverkehrsstraßen

Als Empfehlung wird hier die Prüfung von **Lärmsanierungsmaßnahmen** auf der Basis der im Jahr 2020 reduzierten Auslösewerte gemäß Tabelle 2 entlang der **A 28/A29** ausgesprochen.

An den hochbelasteten Wohngebäuden, die direkt an den Autobahnen stehen, ist somit der Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster etc.) zu prüfen. Die Maßnahme wird durch den Bund bzw. durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Zuge der Lärmsanierung gefördert. Ob Lärmschutzfenster eingebaut werden, entscheidet die Behörde in Verbindung mit den Eigentümern.[21]

Das Land Niedersachsen stellt für die Lärmsanierung von Wohngebäuden an Landesstraßen keine Finanzmittel zur Verfügung. Somit kann für den Abschnitt der **L 824** in Metjendorf, an dem eine große Anzahl an Wohngebäuden betroffen ist, eine **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h** in der Ortsdurchfahrt ein Mittel sein, um die Lärmpegel an den Wohngebäuden zu reduzieren. Dazu sind eine aktuelle Verkehrszählung und eine zusätzliche Verkehrslärmberechnung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. Im Rahmen der zusätzlichen Verkehrslärmberechnung erfolgt dann eine Abwägung, ob auch andere Maßnahmen das Ziel einer ausreichenden Lärmminderung erreichen.

Zusätzlich wird für geplante Fahrbahnerneuerungen angeregt, **lärmarme Fahrbahnoberflächen** einzusetzen. Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.

[20] Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022), Seite 25

[21] https://www.strassen.nrw.de/de/laermschutz.html

Empfehlungen für den Gesamtort

Folgende allgemeine Hinweise und kurzfristig lärmmindernde Maßnahmen werden auch außerhalb der untersuchten Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen:

- Es wird unterstellt, dass sich die **Fahrbahnoberfläche** aller untersuchten Streckenabschnitte in einen ordnungsgemäßen Zustand befindet oder regelmäßig ersetzt wird, so dass Ausbesserungen oder Fahrbahnsanierungen in der Aktionsplanung nicht einzeln betrachtet werden. Es wird empfohlen, die Fahrbahnoberflächen inner- und außerorts immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen. Für geplante Fahrbahnerneuerungen wird angeregt, **lärmarme Fahrbahnoberflächen** einzusetzen
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten **Lärmvorsorge** betrieben.
- Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten: Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr ist zwecks **Lärmvermeidung** zu fördern. Bei der Neuausweisung von Wohngebieten wird ein ÖPNV-orientiertes Siedlungskonzept verfolgt, so dass ein Anschluss an das ÖPNV-Netz gewährleistet ist.
- **Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten**: Es wird empfohlen, an neuralgischen Straßenabschnitten Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln zu installieren, auf denen die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird.
- Die Verstetigung und Kontrolle des Verkehrsflusses in den Ortsdurchfahrten ist ein Mittel, um die vom fließenden Verkehr ausgehenden Emissionen zu reduzieren. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist allgemein bestrebt, die Koordinierung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen auf den Bundes- und Landesstraßen zu optimieren, um schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden.

12 Langfristige Strategie

Als langfristige Strategie zur allgemeinen Lärmreduzierung werden Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten vorgeschlagen. Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr ist zwecks Lärmvermeidung zu fördern (Änderung Modal-Split).

Im Rahmen der Lärmvorsorge nach dem BImSchG werden in Wiefelstede bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die gültigen Immissionsgrenzwerte und Planungsgrundsätze beachtet, so dass der Lärmschutz gewährleistet wird (Lärmvorsorge).

Durch den Neubau der A 20 ist eine deutliche Verringerung der Verkehrsbelastung auf den Landesstraßen der Ortsdurchfahrten prognostiziert worden. Damit wird sich auch die Lärmbelastung reduzieren. Aus schalltechnischer Sicht ist der Bau der A 20 für die Gemeinde Wiefelstede zu unterstützen.

13 Mitwirkung der Öffentlichkeit

13.1 Vorgehen

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

13.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung)

Der Zwischenbericht zur Lärmkartierung hat öffentlich in der Zeit von 22.12.2023 bis 19.01.2024 ausgelegen und konnte im Internet unter www.wiefelstede.de abgerufen werden. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte am 22.12.2023 im elektronischen Amtsblatt der Gemeinde Wiefelstede und zusätzlich unter der Rubrik „Aktuelles“ auf der Internetseite der Gemeinde. Es erfolgte eine öffentliche Berichterstattung in der Sitzung des Bau-, Umwelt- und Klimaausschusses vom 28.11.2023.

Die Bürgerinnen und Bürger hatten bei dieser frühzeitigen Beteiligung die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Gemeindeverwaltung vorzubringen.

Bei der frühzeitigen Beteiligung sind keine Anregungen von Bürgern eingegangen.

Der Landkreis Ammerland gab die folgenden Hinweise zur vorliegenden Lärmkartierung:

Im vorliegenden Zwischenbericht zur Lärmkartierung sind noch keine Maßnahmen aufgeführt worden.
-> Diese werden im zweiten Teil der Aktionsplanung (siehe Kapitel 12) erarbeitet.

Der Landkreis verweist auf die Maßnahmen der Lärmaktionsplanes in Runde 3.
-> Die in Runde 3 des Lärmaktionsplanes vorgestellten Maßnahmen werden in Runde 4 überprüft und weitergeführt.

13.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes hat öffentlich in der Zeit von 12.04.2024 bis 13.05.2024 ausgelegen und konnte im Internet unter www.wiefelstede.de abgerufen werden.

Es sind keine Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes aus der Bürgerschaft eingegangen.

13.4 Beteiligung zum Entwurf des LAP (TÖB)

Von den Trägern Öffentlicher Belange sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Geschäftsbereich Oldenburg)
Hinsichtlich der betrachteten Verkehrswege besteht Einvernehmen. Für die Planung von Maßnahmen sind aktuelle Verkehrsdaten heranzuziehen. Die kurzfristigen Maßnahmen zur Lärmminderung werden zur Kenntnis genommen. Zusätzlich sind die nationalen Richtlinien und Verordnungen zu beachten.

Stellungnahme: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Landkreis Ammerland
Die Behörde teilt mit, dass *„aus verkehrsbehördlicher Sicht keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan der Gemeinde Wiefelstede bestehen.“*

Die Mitteilung wird zur Kenntnis genommen.

BUND (Kreisgruppe Ammerland)

Die Stellungnahme des BUND wird zur Kenntnis genommen.
Folgende Stellungnahmen werden zu den Punkten gegeben:

(1) **Allgemein**
Stellungnahme: Die allgemeinen Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

(2) **Fehlerhafte Darstellung des betroffenen Gebietes**
Stellungnahme:
Die Karten sind als Ausschnitte aus der Gesamtkartierung des Landes Niedersachsen zu verstehen. Unter https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?lang=de&topic=Luft%20und%20L%C3%A4rm&bgLayer=TopographieGrau ist das komplette Gemeindegebiet hinterlegt. Einzelne Teilabschnitte können detailliert abgerufen werden. Bei den im Bericht hinterlegten Karten muss beim Ausdruck ein ausgewogener Maßstab gefunden werden, der eine Lesbarkeit ermöglicht.

(3) **Auslösekriterium**

Stellungnahme:
Das Auslösekriterium wurde vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz in einem Schreiben vom 08.06.2023 (Ref34-4050071/34/060-0386-001) an alle betroffenen Städte und Gemeinden mitgeteilt.
Die Hinweise des BUND zu den Auslösewerten werden zur Kenntnis genommen.

(4) **Ruhige Gebiete**

Stellungnahme:
Die Hinweise des BUND werden zur Kenntnis genommen.

(5) **Nichtberücksichtigung von Planungen**

Stellungnahme: Der Hinweis wird aufgenommen
Der Hinweis auf die Planung der A 20 wurde im Lärmaktionsplan im Kapitel 7 hinterlegt. Nach Fertigstellung der A 20 und der dann vorliegenden Verkehrsbelastungen auf den entsprechenden Hauptverkehrsstraßen wird der Lärmaktionsplan in der dann anstehenden Runde eine Auswertung der Betroffenheiten vornehmen.

(6) **Maßnahmenplanung**

Stellungnahme:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

(7) **Vorschläge zur Lärmminderung**

Stellungnahme:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie decken sich teilweise mit den Empfehlungen für die Hauptverkehrsstraßen und den Empfehlungen für den Gesamtort
Alle Vorschläge, die entweder bauliche Maßnahmen oder verkehrsplanerische Maßnahmen betreffen, müssen nach den nationalen Richtlinien berechnet und abgewogen werden.

Weitere Stellungnahmen sind nicht eingegangen.

14 Geschätzte Anzahl der Personen, die durch die Maßnahmen entlastet werden

Für die in Kapitel 11 dargestellten Maßnahmen wird keine geschätzte Personenzahl angeben, die durch die Maßnahmen entlastet werden. Der Aufwand zur Ermittlung der durch die Maßnahmen entlasteten Personen steht nicht im Verhältnis zum Erkenntnisgewinn. Die Maßnahmen beziehen sich zum Teil auf das gesamte Gemeindegebiet, für das keine Lärmkartierung vorliegt.

15 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes

Die finanziellen Auswirkungen der in Kapitel 11 benannten Maßnahmen können nicht zugeordnet und daher nicht beziffert werden.

16 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

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

17 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes

Das Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes entspricht der Beschlussfassung der Gemeinde Wiefelstede.

Beschluss des Rates der Gemeinde Wiefelstede vom 11.06.2024

Aufgestellt:
Gemeinde Wiefelstede

_____

Der Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1:
2 Seiten

Niedersachsen

Strategische Lärmkartierung 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen

Gemeinde Wiefelstede	Gemeindekennziffer 034 51 008
Kirchstraße 1	26215 Wiefelstede
Telefon: (04402) 965-0	Fax: (04402) 965-199
e-mail: info@wiefelstede.de	Internet: http://www.wiefelstede.de

Allgemeine Informationen zur Lärmkartierung

Beschreibung der Lage (UTM-Zone 32N)

32440333 / 5900897

Einwohneranzahl der Gemeinde

16.300

Gesamtfläche der Gemeinde in qkm

106,5

Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde

7.800

Alle Daten geliefert von der ZUS LLGS im GAA Hildesheim, Behörde für Umwelt-, Arbeits-, und Verbraucherschutz (Stand: 15.06.2023)

Niedersachsen

Strategische Lärmkartierung 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen

Gemeinde Wiefelstede

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet.
(Stand 15.06.2023)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach BEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L_{den})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L_{night})
			> 50	54	600
> 55	59	900	> 55	59	400
> 60	64	400	> 60	64	100
> 65	69	400	> 65	69	0
> 70	74	0	> 70		0
> 75		0			
Summe		1.700	Summe		1.100

Von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde.
(Stand 15.06.2023)

L_{DEN}	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
[dB(A)]	Flächen [km²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	13,4	800	0	0
> 65	3,2	200	0	0
> 75	0,5	0	0	0

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

Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 1

Anzahl Fälle starker Belästigung: 275

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 68

Alle Daten geliefert von der ZUS LLGS im GAA Hildesheim, Behörde für Umwelt-, Arbeits-, und Verbraucherschutz (Stand: 15.06.2023)

Anlage 2

Legende

Lärmschutzwände 2022

Straßenlärm Lden 2022

Pegel

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

Kreisverkehre 2022

Ampelkreuzungen 2022

Betriebszeiten

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

0 0,5 1 2 km

Maßstab: 1:62.500

Datum: 30.08.2023

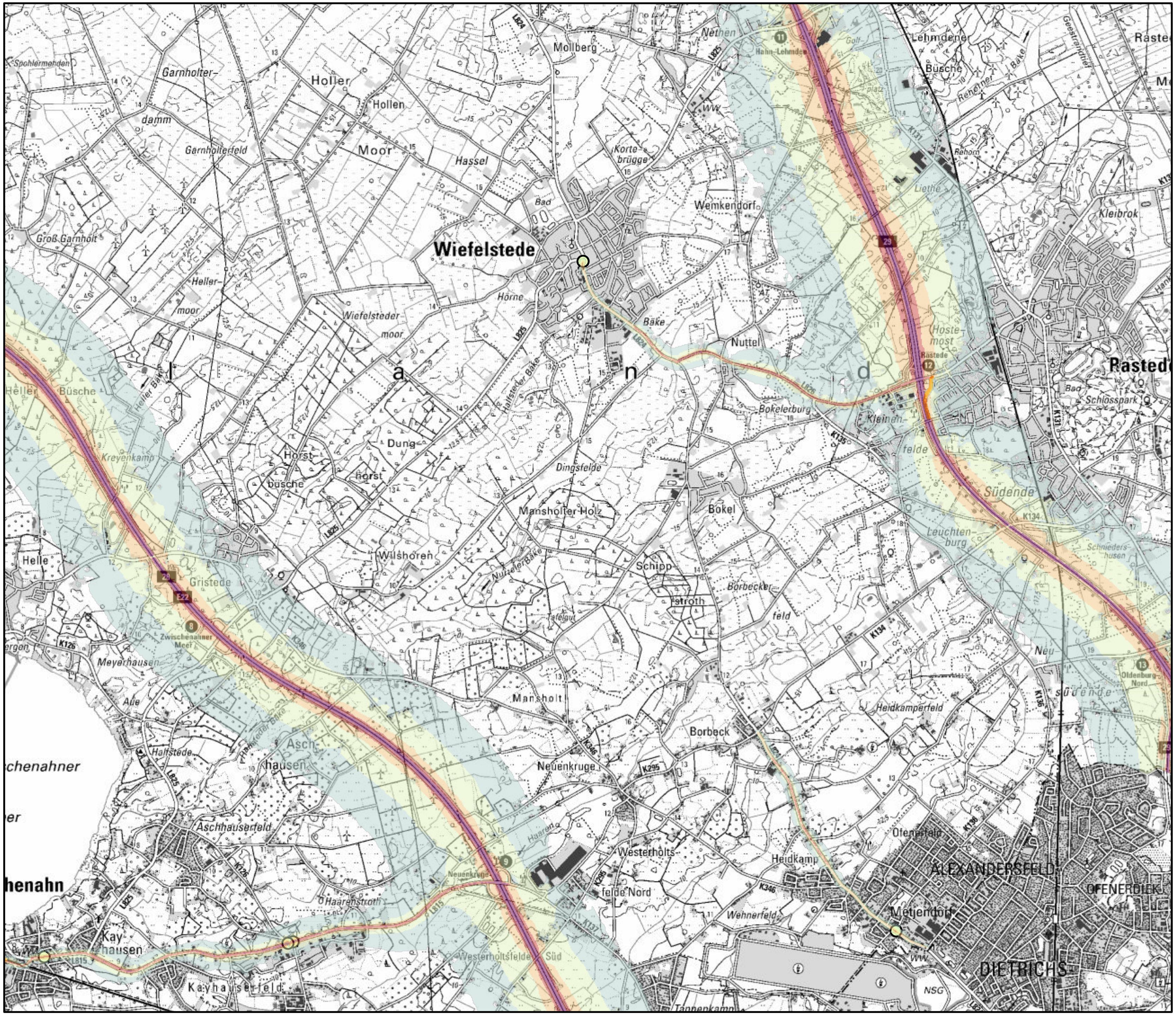
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2023

LGLN

Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Anlage 3



Legende

Lärmschutzwände 2022

Kreisverkehre 2022

Ampelkreuzungen 2022

Betriebszeiten

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

Straßenlärm Lnight 2022

Pegel

- < 50 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

0 0,5 1 2 km

Maßstab: 1:62.500

Datum: 30.08.2023

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

© 2023

LGLN

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz