

Bereich 31 - Umwelt

Datum:
27.02.2019

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:

Ausschuss für Umwelt, Verbraucherschutz, Grünflächen und Forsten

Lärmaktionsplanung der Hansestadt Lüneburg gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
-----------------	---------------	---------

Ö	13.03.2019	Ausschuss für Umwelt, Verbraucherschutz, Grünflächen und Forsten
---	------------	--

Sachverhalt:

Allgemeines

Im Ausschuss für Umwelt, Verbraucherschutz, Grünflächen und Forsten am 06.12.2017 hatte die Verwaltung zuletzt über den damaligen Sachstand zur Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes berichtet (TOP 8, Mitteilungen der Verwaltung im öffentlichen Teil).

Gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ULR), umgesetzt in deutsches Recht durch §§ 47a – 47f BImSchG, waren Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (rund 8.200 Kfz pro Tag) verpflichtet, bis zum 18. Juli 2018 einen Lärmaktionsplan (LAP) zu erstellen bzw. ihren bestehenden Lärmaktionsplan zu überarbeiten und dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU) zu übermitteln.

Grundlage für einen LAP sind Verkehrszählungen der einzelnen Bundesländer entlang der Hauptverkehrsstraßen. Als solche sind definiert die Autobahnen, die Bundesstraßen und die Landesstraßen.

Basierend auf den Verkehrszählungen wird von den Ländern eine Lärmausbreitung in Karten dargestellt und mit Einwohnermeldedaten (Anzahl der gemeldeten Bewohner) verknüpft, um darstellen zu können, wie viele Menschen entlang der Hauptverkehrsstraßen von Verkehrslärm in welchem Umfang betroffen sind. Die Einwohnermeldedaten werden von den örtlichen Einwohnermeldebehörden geliefert. Die zusammengefassten Informationen werden den Kommunen öffentlich zur Verfügung gestellt (Lärmkartierung). Sie sind im Internet einsehbar (<https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten> , Thema „Luft_Lärm“).

Das Land Niedersachsen hatte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gebeten, bis zum Sommer 2017 die Verkehrszahlen zu ermitteln. Somit hätten betroffene Kommunen hinreichend Zeit zur Verfügung gehabt, bis zum Juli 2018 einen LAP zu erarbeiten. Die BASt hat jedoch die Zahlen nicht rechtzeitig dem Land Niedersachsen mitgeteilt. Deshalb konnten die Lärmkarten erst zum Mai 2018 veröffentlicht werden. Aufgrund der verspäteten Fertigstellung der Lärmkarten wurde seitens des niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU) die Frist bis zur Fertigstellung eines LAP zum 15.11.2018 verlängert. Die kommunalen Spitzenverbände beklagten vehement, dass der gesetzlich geforderte Zeitplan zur Erarbeitung eines LAP nicht eingehalten werden könne (die erforderliche Zeitschiene wurde am 06.12.2017 im Ausschuss vorgestellt). Das MU empfahl den Kommunen, zunächst nur eine zusammengefasste, den gesetzlichen Mindestanforderung genügende Lärmaktionsplanung zu erstellen.

Bisher wurde die Regelung zur Aufstellung eines LAP seitens des Landes Niedersachsen dahingehend ausgelegt, dass die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nicht ab Erreichen eines bestimmten Belastungsgrenzwertes rechtsverbindlich zwingend vorgegeben war. Die Pflicht zur Aufstellung trat bisher nur ein, wenn solche Pläne zur Bewältigung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen notwendig waren. Dies konnte anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse und Bedingungen entschieden werden. Die EU-Kommission hat gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren wegen unzureichender Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie eröffnet. Darin wird insbesondere dazu aufgefordert sicherzustellen, dass jede lärmkartierte Gemeinde einen LAP aufzustellen hat, unabhängig von der Anzahl der betroffenen Einwohner.

Voruntersuchungen des Landes Niedersachsen zeigten bereits 2017, dass die Hansestadt Lüneburg an kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz pro Tag liegt. Im Lüneburger Stadtgebiet sind somit im Mai 2018 folgende Straßen als Hauptverkehrsstraßen gelistet und kartiert worden:

A39, B4, B209, B216 und die L216. Die L216 führt durch die Stadt. Sie führt von Reppenstedt über die Neuetorstraße, die Hindenburgstraße, die Straße vor dem Bardowicker Tore und die Hamburger Straße bis zur Anschlussstelle der A39. Die L 216 ist im Gegensatz zu anderen Hauptverkehrsstraßen niemals als Gemeindestraße umgewidmet worden und daher weiterhin eine Landesstraße.

Die neue rechtliche Betrachtungsweise des MU hatte zur Folge, dass sich wegen der hohen Zahl der verpflichteten Gemeinden alleine die Vergabeverfahren der Kommunen zur Beauftragung von Ingenieurbüros mangels Anzahl der kompetenten Büros in die Länge zogen. So konnte die Hansestadt Lüneburg erst im Oktober 2018 ein Büro beauftragen, einen Entwurf eines Lärmaktionsplanes zu fertigen. Dieser liegt nun, verwaltungsintern abgestimmt, dem Ausschuss zur Beratung vor. Dieser Entwurf ist als Anhang beigefügt (**Anlage 1**). Er entspricht den gesetzlichen Mindestanforderungen.

Darüber hinaus wird das staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim als zentrale Unterstützungsstelle des Landes Niedersachsen (ZUS GAA) für die Erstellung der Lärmkarten eine erweiterte Kartierung zur Verfügung stellen, die die Straßen im Stadtgebiet einbezieht, die mit 8.000 Kfz pro Tag und mehr beaufschlagt sind, aber nicht als Hauptverkehrsstraßen nach den o. g. Vorschriften gelten. Im Anhang ist das betreffende Straßennetz dargestellt (**Anlage 2**).

Es ist vorgesehen, den jetzt vorliegenden Plan spätestens am 20. Juni im Rat der Hansestadt Lüneburg beschließen zu lassen.

Sobald die erweiterte Kartierung vorgelegt wird, ist der Plan zu aktualisieren.

Beschlussvorschlag:

Der vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplanes wird in die Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben. Nach einer erweiterten Kartierung wird der Lärmaktionsplan überarbeitet.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 100,-
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
 - Ja X
 - Nein
 - Teilhaushalt / Kostenstelle: 31000 / 31020
 - Produkt / Kostenträger: 5611004 / 51100402
 - Haushaltsjahr: 2019

e) mögliche Einnahmen:

Anlage/n:

- Anlage 1: LAP Entwurf
- Anlage 2: Verkehrsnetz HLG Straßen mehr als 8000Kfz pro 24 Std.

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein-stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Beschluss-vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto-kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Erstellung und Umsetzung der Lärmaktionsplanung 2018 der Hansestadt Lüneburg

Entwurf

Projektnummer: 06075.02.01

Entwurfsfassung: 8. März 2019

Beschlussfassung: DD.MM.JJJJ

Im Auftrag von:
Hansestadt Lüneburg
An der Ratsmühle 17a
21315 Lüneburg

Dieses Gutachten wurde im Rahmen des erteilten Auftrages für das oben genannte Projekt / Objekt erstellt und unterliegt dem Urheberrecht. Jede anderweitige Verwendung, Mitteilung oder Weitergabe an Dritte sowie die Bereitstellung im Internet – sei es vollständig oder auszugsweise – bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Urhebers.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	2
1.1.	Anlass.....	2
1.2.	Aufgabenstellung	2
2.	Lärmaktionsplanung in Lüneburg.....	3
2.1.	Grundlagen.....	3
2.2.	Bewertung der Lärmsituation „Straße“	4
2.3.	Bewertung der Lärmsituation “Schiene“	6
3.	Lärmminderungsmaßnahmen	6
3.1.	Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen.....	6
3.2.	Maßnahmen der Lärmaktionsplanung 2018.....	6
3.3.	Langfristige Strategien.....	9
4.	Ruhige Gebiete.....	9
5.	Formelle und finanzielle Informationen	10
5.1.	Zuständigkeit	10
5.2.	Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	10
5.3.	Kosten für die Aufstellung der Umsetzung	10
5.4.	Beschluss des Lärmaktionsplanes	10
5.5.	Link zum Lärmaktionsplan	11
6.	Quellenverzeichnis	12
7.	Anlagenverzeichnis.....	I

1. Einführung

1.1. Anlass

Seit 2007 sind Gemeinden und Städte, die im Einflussbereich einer Hauptlärmquelle liegen, generell verpflichtet, eine Lärminderungsplanung nach EU-Umgebungsärm-Richtlinie aufzustellen bzw. regelmäßig zu aktualisieren (Meldung an Europäische Union alle 5 Jahre). Dies verfolgt das Ziel, den Umgebungslärm darzustellen und Maßnahmen zur Minderung zu entwickeln.

Eine Lärminderungsplanung setzt sich zusammen aus der Lärmkartierung und der ein Jahr darauf folgenden Lärmaktionsplanung. Für die Lärmkartierung 2017 werden dabei die Belastungen des Vorjahres (Analyse 2016) betrachtet. Die Lärmaktionsplanung 2018 berücksichtigt einen Prognosehorizont von 5 Jahren.

Derzeit ist die 3. Stufe der Lärminderungsplanung 2017 / 2018 in Bearbeitung.

Im Allgemeinen bezieht sich der Kartierungsumfang auf alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von > 8.200 Kfz/24h), alle Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Vorbeifahrten pro Jahr (entspricht ca. > 82 Züge/24h) und alle Großflughäfen mit > 137 Bewegungen pro Tag. Zusätzlich sollte mit Fortschreiten der Lärminderungsplanung gemäß den LAI-Hinweisen dem Anspruch der Lückenschließung nachgegangen werden.

1.2. Aufgabenstellung

Die Lärmkartierung und Abschätzung der Belastetenzahlen für die Hansestadt Lüneburg erfolgte im Jahr 2017 für den Straßenverkehrslärm [11] durch das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim. Hierbei wurden die Bundesautobahn A39, die Bundesstraßen B4, B209 und B216 sowie die Landesstraße L216 berücksichtigt. Zudem wurde nur die Bahnstrecke Hamburg - Uelzen in der 3. Stufe der als Hauptschienenstrecke gemeldet, die übrigen Bahnstrecken wurden vom Eisenbahnbundesamt (EBA) nicht kartiert. Weitere Lärmarten mussten gemäß BImSchG [1] beziehungsweise 34. BImSchV [4] nicht kartiert werden, daher sind in der anstehenden Lärmaktionsplanung nur die Lärmarten Straße und Schiene zu betrachten. Die Verpflichtung zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung resultiert aus den Ergebnissen der vorangegangenen Lärmkartierung (Anzahl belasteter Menschen > 0).

Somit ist die Hansestadt Lüneburg in der 3. Stufe der Lärminderungsplanung (2017/2018) angehalten einen Lärmaktionsplan auf Basis der Lärmkartierung der 3. Stufe für den Straßenverkehr aufzustellen. Für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Die Lärmaktionspläne sind dann alle 5 Jahre, jeweils zum 18. Juli des Jahres, zu

überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren. Die Ergebnisse der Aufstellung, Überprüfung und ggf. der Aktualisierung sind jeweils an die Europäische Union zu melden.

Aus den Abschätzungen der Lärmkartierung ergeben sich jedoch für Lüneburg keine Personen die ganztägig sehr hohen Belastungen über 70 dB(A) L_{DEN} oder in der Nacht sehr hohen Belastungen über 60 dB(A) L_{NIGHT} ausgesetzt sind. Daher ist die Stadt nicht zu einer umfangreichen Maßnahmenentwicklung verpflichtet.

Aufgrund der verspäteten Übergabe der Eingangsdaten durch die Bundesanstalt für Verkehrswesen an das staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim konnten die Ergebnisse der Lärmkartierung nicht fristgemäß an die Stadt übergeben werden. Um nunmehr eine termingerechte Übergabe der Lärmaktionsplanung an das Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz dennoch zu ermöglichen, wird von einer umfangreichen Maßnahmenentwicklung abgesehen.

2. Lärmaktionsplanung in Lüneburg

2.1. Grundlagen

Grundlage für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes 2018 bildet die Lärmkartierung, die im Jahr 2017 durchgeführt. In die Berechnungen gehen folgende Faktoren ein:

- Verlauf und Lage der äußeren Fahrstreifen einer Straße;
- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, über das Jahr gemittelt (DTV in Kfz/24h);
- Höhe der Schwerverkehrs-Anteile (SV-Anteil > 3,5 t) am DTV;
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit (tags / abends / nachts)¹;
- Art der Straßenoberfläche²;
- Neigung / Gefälle einer Straße bzw. des Geländes;
- Faktor zur Festlegung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke (tags / abends / nachts), der im Regelfall aus der Gattung der Straße resultiert, außer es liegen andere Eingangsdaten vor;

¹ Es haben rechnerisch stets nur die Veränderungen eine Auswirkung, die gemäß den Rechenregeln eine Veränderung der Eingangsdaten zulassen. Hierbei stellt eine Minimierung von 30 km/h auf 20 km/h bspw. keine Minimierung dar, da die VBUS eine minimale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorsieht.

² Gemäß vorhergehender Fußnote, ist bis zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von einschließlich 60 km/h rechnerisch der Asphalt die Straßenoberfläche mit dem geringsten Emissionspegel. Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es für diese Geschwindigkeiten keine Straßenoberfläche, die rechnerisch mit Minimierung angesetzt werden darf. Beispielsweise kann eine Straße mit einem offenporigen Asphalt rechnerisch bei 70 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit einen geringeren Emissionspegel haben als bei 60 km/h. Bis einschließlich 60 km/h ist dieser rechnerisch jedoch nicht besser als ein Asphaltbelag. Es sei jedoch auch erwähnt, dass sich derzeit mehrere lärmindernde Asphaltbeläge in der Prüfung befinden, mit dem Ziel der Zertifizierung, die eine rechnerische Beachtung erlaubt. Bei straßenbaulichen Maßnahmen sollte somit stets geprüft werden, ob zu dem Zeitpunkt neue Zertifizierungen vorliegen.

- Lage und Höhe von Lärmschutzwänden und -wällen;
- Bebauungsstruktur / Nutzung und Höhe der Gebäude, Einwohner je Gebäude;

Zur Berechnung der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} aus der Belastung des Straßenverkehrs wurden die vorläufigen Berechnungsmethoden zur Ermittlung des Umgebungslärms VBUS[6] verwendet. Der Lärmindex L_{DEN} stellt dabei einen über 24 Stunden gemittelten Langzeitpegel (DEN = Day / Evening / Night) gemäß nachfolgender Formel (1) dar, der Lärmindex L_{Night} den Umgebungslärm innerhalb der Nachtstunden (22 – 6 Uhr).

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right) \quad (1)$$

In der Formel zur Berechnung des Lärmindex L_{DEN} wird für den Abendzeitraum (18-22 Uhr) ein Zuschlag von 5 dB und für den Nachtzeitraum ein Zuschlag von 10 dB(A) berücksichtigt, dieser Lärmindex ist somit in keinem Fall zu verwechseln mit dem Beurteilungspegel tags gemäß RLS-90.

Grundsätzlich ist eine Vergleichbarkeit dieser Lärmindizes mit den bekannten Beurteilungspegeln für den Tages- und Nachtzeitraum sonstiger Untersuchungen für Verkehrs- oder Gewerbelärm auf nationaler Ebene nicht gegeben, da diese sich aus anderen Berechnungsgrundlagen ergeben (bspw. RLS-90).

Die Abschätzung der Belasteten erfolgte mit der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB,[7]) in vorgegebenen Iso-Phonen-Bändern (siehe 34. BlmSchV,[4]). Die Einwohner einer Gemeinde zählen als Belastete, wenn folgendes zutrifft:

- $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) oder
- $L_{Night} \geq 50$ dB(A).

Die belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen werden ausschließlich für den Lärmindex $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) abgeschätzt. Zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung sind alle Gemeinden / Städte angehalten, in denen nach den oben genannten Kriterien belastete Menschen, Flächen, Wohnungen oder Schulen abgeschätzt wurden, gleich welcher Größenordnung. Je nach Lage der Ortschaft / -en im Gemeinde- / Stadtgebiet kann es somit auch sein, dass zwar ein Teil der Fläche belastet ist, jedoch keine Menschen.

Gemäß § 47 d des Bundes-Immissionsschutz Gesetzes ist die Lärmaktionsplanung für die 3. Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungslärm-Richtlinie bis zum 18. Juli 2018 abzuschließen.

2.2. Bewertung der Lärmsituation „Straße“

Nachfolgende Tabellen geben die durch das niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz im Rahmen der 3. Stufe der Lärmkartierung abgeschätzten Belastungen [11] für die Hansestadt Lüneburg an. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Abschätzung handelt, dies bestärkt auch die Forderung der

34. BImSchV [4] wonach die Anzahl der belasteten Menschen auf die nächsten Hunderter auf- bzw. abzurunden sind.

Für die Hansestadt Lüneburg sind gemäß Auswertungen des Gewerbeaufsichtsamtes [11] 1.600 belastete Menschen ($L_{DEN} \geq 55$ dB(A)) abgeschätzt worden, davon liegen 900 Menschen im untersten Isophonen-Band und 400 Menschen im Bereich 60 dB(A) $\leq L_{DEN} < 65$ dB(A). 300 belastete Menschen liegen im Bereich der hohen bis sehr hohen Belastungen ($L_{DEN} \geq 65$ dB(A)). Hinsichtlich der belasteten Flächen ergaben sich in Summe 9,3 km².

Tabelle 1: Abschätzung der belasteten Menschen, Lärmkartierung 3. Stufe [11]

Sp	1		2		3		4	
Ze	Höhe der Belastung		Belastete Menschen - Straßenverkehrslärm -					
	von	bis	L_{DEN}			L_{Night}		
	dB(A)		Anzahl der Einwohner im Stadtgebiet					
1	50	55	keine Angabe			400		
2	55	60	900			300		
3	60	65	400			0		
4	65	70	300			0		
5	70	(75)	0			0		
6	(75)		0			-		
7	Summe		1.600			700		

Tabelle 2: Abschätzung der belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (Lärmkartierung 3. Stufe [11])

Sp	1		2		3		4		5		6	
Ze	Höhe der Belastung L_{DEN}		Belastete Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehrslärm -									
	von	bis	Fläche		Wohnungen*		Schulen		Krankenhäuser			
	dB(A)		km ²		Anzahl im Stadtgebiet							
1	55	65	7,000		600		1		0			
2	65	75	1,500		100		0		0			
3	75		0,800		0		0		0			
4	Summe		9,300		700		1		0			

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

Die Auswertung der Belastetenzahlen zeigt, dass es in der Hansestadt Lüneburg überwiegend die direkten Randbereiche entlang der kartierten Straßen betroffen sind. Eine übermäßige Flächenverlärmung bis in weit von den Straßen entfernt liegende Bereiche ggf. auch unbewohnte Bereiche liegt nicht vor. Daher stehen die belasteten Menschen in nahezu gleichem Verhältnis zu den belasteten Flächen. Dies ist aber auch darauf zurückzuführen, dass die gemeldeten und kartierten Hauptverkehrsstraßen überwiegend in besiedelten bzw. dicht besiedelten Gebieten verlaufen.

Die Lärmkarten der Hansestadt Lüneburg der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} sind in der Anlage A 1 informativ dargestellt, die Karten sind vom Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim [11] erstellt worden. Des Weiteren können die Lärmkarten auf dem Internetportal des niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz [11] frei zugänglich abgerufen werden.

2.3. Bewertung der Lärmsituation “Schiene“

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Rahmen der bundesweiten Lärmkartierung auch die Bahnstrecke Hamburg - Uelzen, die durch Lüneburg verläuft, kartiert. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes [14] dargestellt. Weiterhin hat das Eisenbahn-Bundesamt einen bundesweiten Lärmaktionsplan [12] aufgestellt, der unter folgendem Link eingesehen werden kann:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/l_aermaktionsplanung_node.html

3. Lärminderungsmaßnahmen

3.1. Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen

Aktiver Lärmschutz ist an der Bundesautobahn A39 sowie in deren Fortführung als Bundesstraße B4 und B209 vorhanden. Die Lärmschutzwände und -wälle befinden sich an der Bundesautobahn A39/ Bundesstraße B4 westlich und östlich der Landesstraße L216, an der Bundesstraße B4/B209 nördlich der Kreisstraße K53, stellenweise nördlich der Bundesstraße B216 und nördlich der Kreisstraße K37. Diese Lärmschutzwände wurden im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bundesstraßen errichtet.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der A39 auf der Trasse der B4 und der B209 wird zurzeit ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Es ergeben sich daraus Notwendigkeiten zu Lärmschutzmaßnahmen entlang der Trasse, die auch im Antrag zur Planfeststellung aufgeführt wurden und beim Bau der A39 umzusetzen sind.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms [13] der Deutschen Bahn wurden in der Hansestadt Lüneburg bereits Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden geprüft bzw. umgesetzt.

Aus Festsetzungen in Bebauungsplänen sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorhanden, die aus Gründen des Lärmschutzes realisiert wurden. Die passiven Lärmschutzmaßnahmen betreffen zum einen Anforderungen an die Außenhülle der Gebäude, aber auch die Anordnung der Schlafräume und Außenwohnbereiche.

3.2. Maßnahmen der Lärmaktionsplanung 2018

Als Grundlage für die Maßnahmen der 3. Stufe 2018 sind in der nachfolgender Tabelle 3 die Einschätzung der Lärmsituation gemäß Abschnitt 2.2 argestellt.

Tabelle 3: Maßnahmenkatalog der 3. Stufe

Maßnahmen		Abwägung	Ergänzende Hinweise
Nr.	Beschreibung		
Gesamtes Stadtgebiet			
Planungen			
1	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	Vermeidung von Verkehren; Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch ein gut ausgebautes und attraktives ÖPNV-Netz	Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Lüneburg; Nahverkehrsplan 2018-2023 (NVP), der im Fahrplan zum 01.12.2019 umgesetzt wird und zu einer deutlichen Verbesserung im ÖPNV führen wird
2	Anpassung des ÖPNV an die sich ändernden Bedürfnisse	Um den ÖPNV attraktiv zu halten und den Bedürfnissen anzupassen, müssen die Handlungsfelder des ÖPNV wiederholt analysiert werden	
3	Ausbau des ÖPNV durch Sicherung kurzer Wege	Anpassung des ÖPNV an die sich entwickelnde Stadt durch Anpassung von Lage und Ausbau der Haltestellen; Abstimmung mit den technischen Entwicklungen (Niederflurbusse)	
4	Ausbau des Nahverkehrsnetzes	Bündelung des Verkehre durch Reduzierung des MIV; frühzeitige Festlegung der Rahmenbedingungen sowie Zielsetzung und Qualitätsstandards	
5	Liniennetzoptimierung ÖPNV; insbes. Optimierung ÖPNV / MIV und Bahn - Anschlüsse	Zur Reduzierung übermäßiger Verkehre; verbesserte Nutzungsmöglichkeiten des Bahnanschlusses durch Pendler	
6	integrierte Verkehrsentwicklung: Angebot eines attraktiven Mobilitätsmixes	Förderung einer umweltfr. Mobilität; gesamtstädtische Betrachtung der Verkehrsarten und -träger mit dem Ziel der Reduzierung des MIV und der Stärkung des Umweltverbundes	u.a. Radverkehrsstrategie 2016-2025; Radverkehrsförderung im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanung
7	Ausbau Anzahl Hybrid-Busse / Elektro-Busse im Regelbetrieb	Förderung des Klimaschutzes und damit der Attraktivität des ÖPNV	Elektromobilitätskonzept von Hansestadt und Landkreis Lüneburg; NVP
8	Bau von Mobilitätsstationen	Treffpunkt aller Verkehrsmittel: ÖPNV, Taxi, Fahrradstellplätze und Pkw-Stellplätze zur Erleichterung des Umsteigens auf den ÖPNV	Es ist geplant, im Rahmen künftiger Bauleitplanung Mobilitätsstationen zu errichten, wenn dies sinnvoll erscheint
9	Einbau lärmoptimierter Asphalt innerorts	sieht vor, bei einer aus Verkehrssicherheitsgründen etc. notwendigen Straßendeckenerneuerung zu erfragen, ob es lärmindernde Straßendecken gibt, die sich auch bei niedrigen Geschwindigkeiten nachweislich auswirken (derzeit diverse im Zulassungsverfahren)	Stetig, sofern die Zulassung für Wirksamkeit von Geschwindigkeiten unter 50 km/h vorliegt
10	30 km/h in Bereichen mit Großsteinpflaster	Ein solches Großsteinpflaster hat als Straßenbelag einen rechnerischen Zuschlag von 6 dB(A), damit ist Lärmbelastung in solchen Straßen ebenso hoch wie bei einer Straße mit einer vierfachen Verkehrsmenge	Verkehrsbehörde zuständig

Maßnahmen		Abwägung	Ergänzende Hinweise
Nr.	Beschreibung		
Gesamtes Stadtgebiet			
Planungen			
11	Lärmsanierung an Bundesstraßen	Programm des Bundes zum Schutz der Anwohner an Bundesstraßen, freiwillig und nach Prioritätsliste	Landesbetrieb Niedersachsen zuständig, Finanzierung durch den Bund
12	Sanierung schadhafter Straßendecken	Im Bereich von Wohngebäuden nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern auch zum Schutz vor erhöhten Lärmemissionen	Deckensanierung im Rahmen der jährlichen Prioritätsliste
13	Ausweitung Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der tatsächlichen Lärmemissionen, Förderung eines gleichmäßigen Verkehrs, Reduzierung von Unfallschwerpunkten	Zuständige Ordnungsbehörde (Polizei) beteiligen
14	Schaffung von Pendlerportalen	Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit der Lärmemissionen;	Pendler-Portal
15	Vermeidung von Park-Suchverkehren	Reduzierung unnötiger Verkehrslärmemissionen durch gezielte Führung der Parkraumsuchenden	Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem
16	Attraktivitätssteigerung des Fahrradnetzes	Zur Reduzierung des mobilen Individual Verkehrs (MIV) und damit der Lärmemissionen	Radverkehrsstrategie 2016-2025; Radverkehrsförderung im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanung
17	Verbesserung der Radwegeanbindung an die Innenstadt	Förderung Radverkehr	
18	Radschnellweg Lüneburg Hamburg	Förderung des Radverkehrs, insbesondere um diesen attraktiver für Pendler und für die Freizeitgestaltung zu machen	Machbarkeits-Studie der Metropolregion Hamburg ist in Auftrag
19	Ergänzung des öffentlichen Fahrradverleihsystems um Lastenräder mit / ohne Elektroantrieb	Zur Reduzierung des MIV und damit der Lärmemissionen; Steigerung der Möglichkeiten, auch spontan auf ein lärmfreies Verkehrsmittel zuzugreifen.	Ausschreibung StadtRAD Lüneburg im Frühjahr 2019 geplant
20	Ausbau Fahrradabstellanlagen Bahnhof	Förderung des Radverkehrs um das Pendeln attraktiver zu gestalten	Einen Ausbau der Abstellkapazitäten am Bahnhof sieht der städtische Haushalt bereits vor. Darüber hinaus ist eine Qualitätssteigerung beabsichtigt. Fördermittel sollen zur Ko- Finanzierung eingeworben werden
21	Sicherung von Fußwegen	Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit der Lärmemissionen; hier Sicherung der Fußwege zur Vermeidung von übermäßigen Bring- / Holfahrten, auch für Schulkinder	Es soll hier auch eine gezielte Kommunikation mit den Eltern erfolgen

Es ist zu beachten, dass die Lärminderungsplanung grundsätzlich ein Instrument ist, das nicht nur kurzfristig, sondern auch mittel- und langfristig zur Minimierung des Umgebungslärms beitragen soll. Weiterhin besteht derzeit keinerlei Rechtsanspruch auf die Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen aus der Aufstellung einer Lärmaktionsplanung.

3.3. Langfristige Strategien

Es ist im Interesse der Hansestadt Lüneburg, Planungen für die Hauptlärmquellen zu verfolgen und zu hinterfragen. Auch die Entwicklung der Verkehrsbelastung wird verfolgt. Hierbei soll der Lärmaktionsplan stets als Instrument dienen, um Hinweise auf bereits zuvor erkannte Lärmkonflikte geben zu können.

Weiterhin wird seitens der Stadt auch zukünftig in Bauleitverfahren darauf geachtet, dass die Lärmimmissionen sowohl aus Verkehrs-, aber auch Gewerbe- und Freizeitlärm mit den Wohnbebauungen verträglich sind.

4. Ruhige Gebiete

Ziel der Lärmaktionsplanung ist es auch „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“ [1] Da es jedoch keine festen Kriterien gibt, wie mit dieser Thematik umzugehen ist, wird sich orientiert an verschiedenen Quellen. Danach wird ein ruhiges Gebiet über die Abwesenheit von Hauptlärmquellen definiert. Im Allgemeinen bietet es sich an, vorhandene Ruhe- und Naherholungsbereiche oder sonstige landschaftlich schützenswerte Gebiete (bspw. Fauna-Flora-Habitat-Gebiete) als solche auszuweisen.

Folgende Gebiete in Lüneburg werden als "ruhige Gebiete" benannt:

- Böhmsholz (Gebiet westlich von Gut Schnellenberg),
- Steinhöhe (Gebiet östlich des Elbeseitenkanals, nördlich der Landesstraße L 221)
- Kurpark
- Kreidebergsee

In weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, werden diese Festlegungen einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Bei einer Nichtberücksichtigung ist dieses entsprechend zu begründen.

5. Formelle und finanzielle Informationen

5.1. Zuständigkeit

Zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionsplanung ist:

Hansestadt Lüneburg

Am Ochsenmarkt 1

21335 Lüneburg

Tel.: 04131 / 309-0

Fax.: 04131 / 309-112

e-mail: stadt@lueneburg.de

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

5.2. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Weiterhin ist im Zuge der Aufstellung und Erarbeitung des Lärmaktionsplanes der Öffentlichkeit die Möglichkeit der Mitwirkung „im geeigneten Maß“ zu geben. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist im Lärmaktionsplan zu dokumentieren.

Wird im weiteren Verfahren ergänzt.

5.3. Kosten für die Aufstellung der Umsetzung

Für die Aufstellung und Begleitung der Lärmaktionsplanung 2018 mussten etwa 9.000 € Euro aufgewendet werden. Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen umfassen eine große Spannweite und wurden nicht gesondert aufgeführt.

5.4. Beschluss des Lärmaktionsplanes

Der Beschluss des Lärmaktionsplanes erfolgte am DD.MM.JJJJ.

Die Ergebnisse werden in einem Formblatt als Meldung [10] zusammengefasst über das Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz an die Europäische Union weitergeleitet.

5.5. Link zum Lärmaktionsplan

Nach Meldung an das Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen (LGLN):

- <http://www.lgln.niedersachsen.de/>

Nach Meldung an die Europäische Union durch das LGLN:

- <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise>

Weiterhin wird die Langfassung der Lärmaktionsplanung auf dem Internetportal der Gemeinde Hansestadt Lüneburg einsehbar sein:

- <http://www.hansestadtlueneburg.de/>

Bargteheide, den 8. März 2019

erstellt durch:

geprüft durch:

Dipl.-Met. Miriam Sparr
Projektingenieurin

Dipl.-Ing. Björn Heichen
Geschäftsführender Gesellschafter

6. Quellenverzeichnis

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773);
- [2] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm;
- [3] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. Teil I Nr. 38 vom 29. Juni 2005;
- [4] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6.03.2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15. März 2006;
- [5] Richtlinie 2008/1/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung; 15. Januar 2008;
- [6] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS, Bundesanstalt für Straßenwesen, Stand 22. Mai 2006;
- [7] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm VBEB – prefinal-, vom 09. Februar 2007;
- [8] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung einschließlich Beratungsunterlage und Beschluss zu TOP 13.1 der 121. Sitzung der Bund-Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 02. und 03. März 2011 in Stuttgart;
- [9] LAI – AG Lärmaktionsplanung, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, aktualisierte Fassung vom 09. März 2017;
- [10] Niedersächsisches Ministerium Umwelt und Klimaschutz, Hannover, Handlungsempfehlungen zur Dokumentation und Berichterstattung (Musteraktionsplan), abgerufen im September 2018;
- [11] Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG 3te Stufe (2017), 2018 Internetauftritt, <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/>, angerufen am 22.08.2018;
- [12] Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Bonn, Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen Teil A, Januar 2018 ;

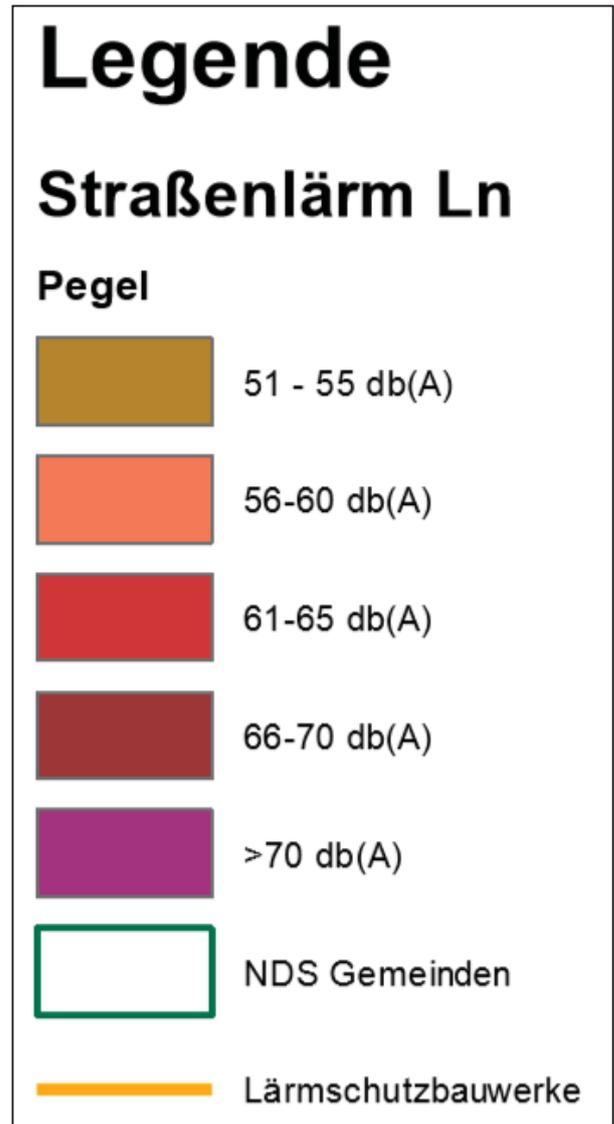
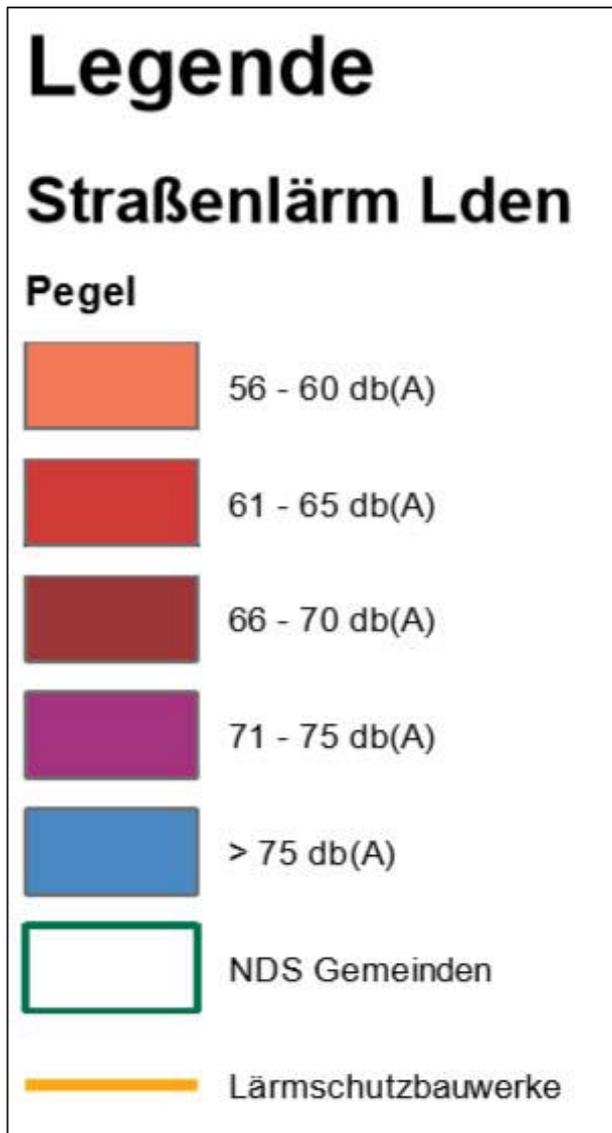
- [13] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS),
<http://www.bmvbs.de>, Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen,
Stand 27. August 2013;
- [14] Eisenbahn-Bundesamt, Hamburg 2018, Internetauftritt,
<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>,
Statistik, abgerufen am 01.06.2018;

7. Anlagenverzeichnis

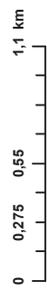
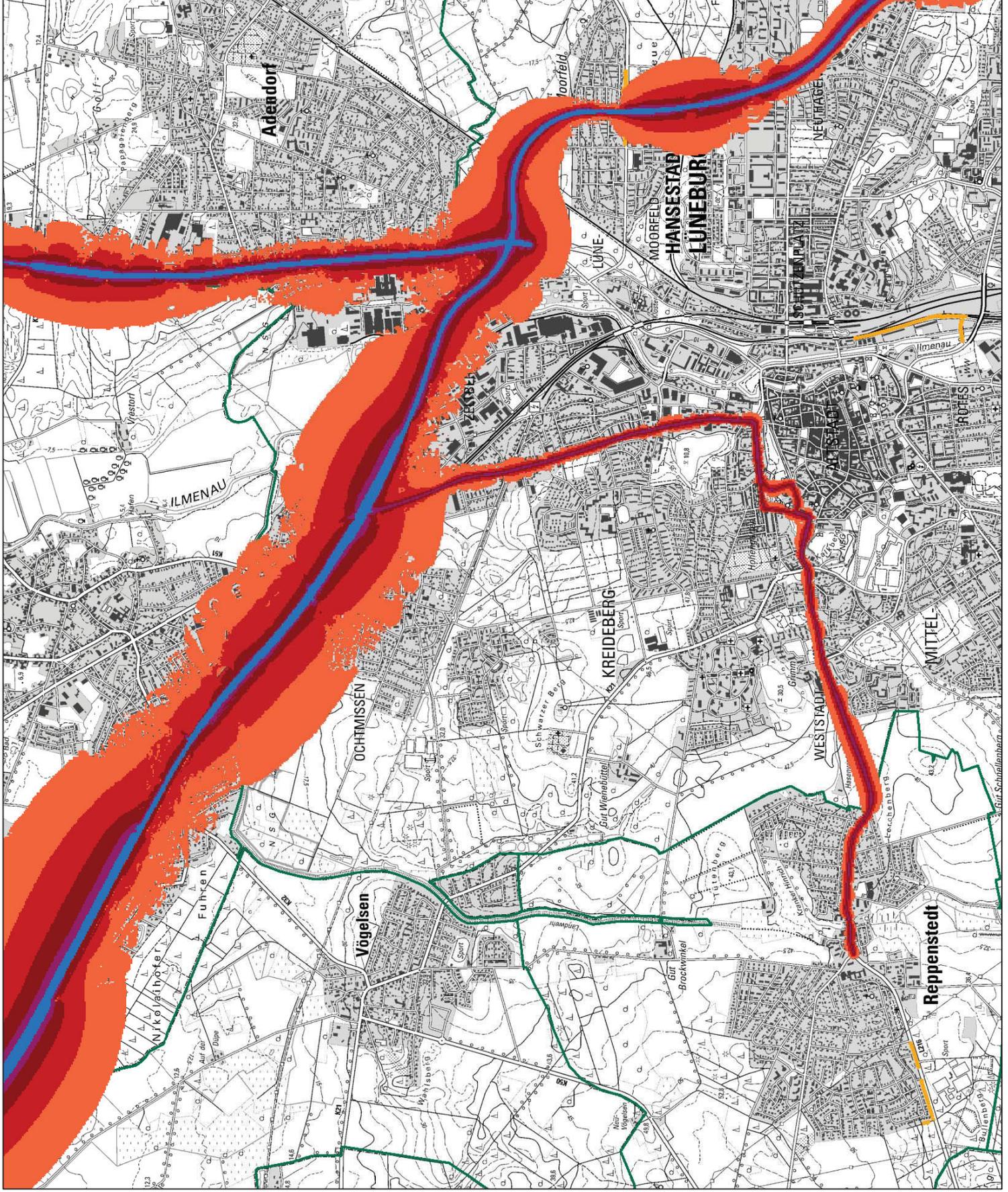
A 1	Lärmkarten der Lärmkartierung 2017	II
A 1.1	Legenden	II
A 1.2	Lärminde x L_{DEN} , nordwestliches Stadtgebiet, M 1:50.000	III
A 1.3	Lärminde x L_{Night} , nordwestliches Stadtgebiet, M 1:50.000.....	V
A 1.4	Lärminde x L_{DEN} , östliches Stadtgebiet, M 1:50.000	VII
A 1.5	Lärminde x L_{Night} , östliches Stadtgebiet, M 1:50.000	IX
A 1.6	Lärminde x L_{DEN} , südwestliches Stadtgebiet, M 1:50.000.....	XI
A 1.7	Lärminde x L_{Night} , südwestliches Stadtgebiet, M 1:50.000	XIII

A 1 Lärmkarten der Lärmkartierung 2017

A 1.1 Legenden



A 1.2 Lärmindex L_{DEN} , nordwestliches Stadtgebiet, M 1:50.000



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

© 2018



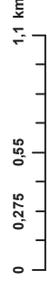
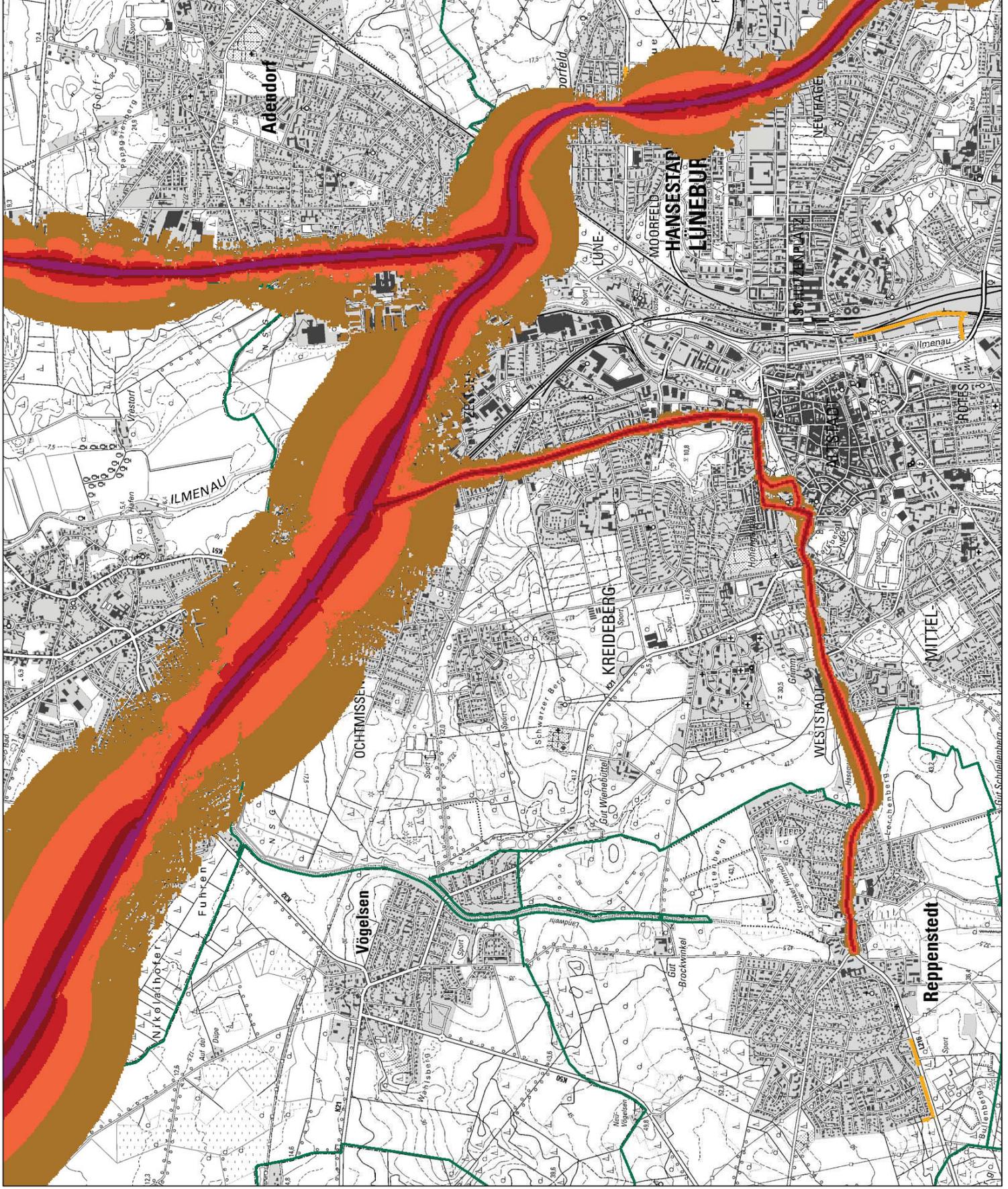
Maßstab: 1:25.000

Datum: 13.12.2018



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

A 1.3 Lärmindex L_{Night} , nordwestliches Stadtgebiet, M 1:50.000



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

© 2018



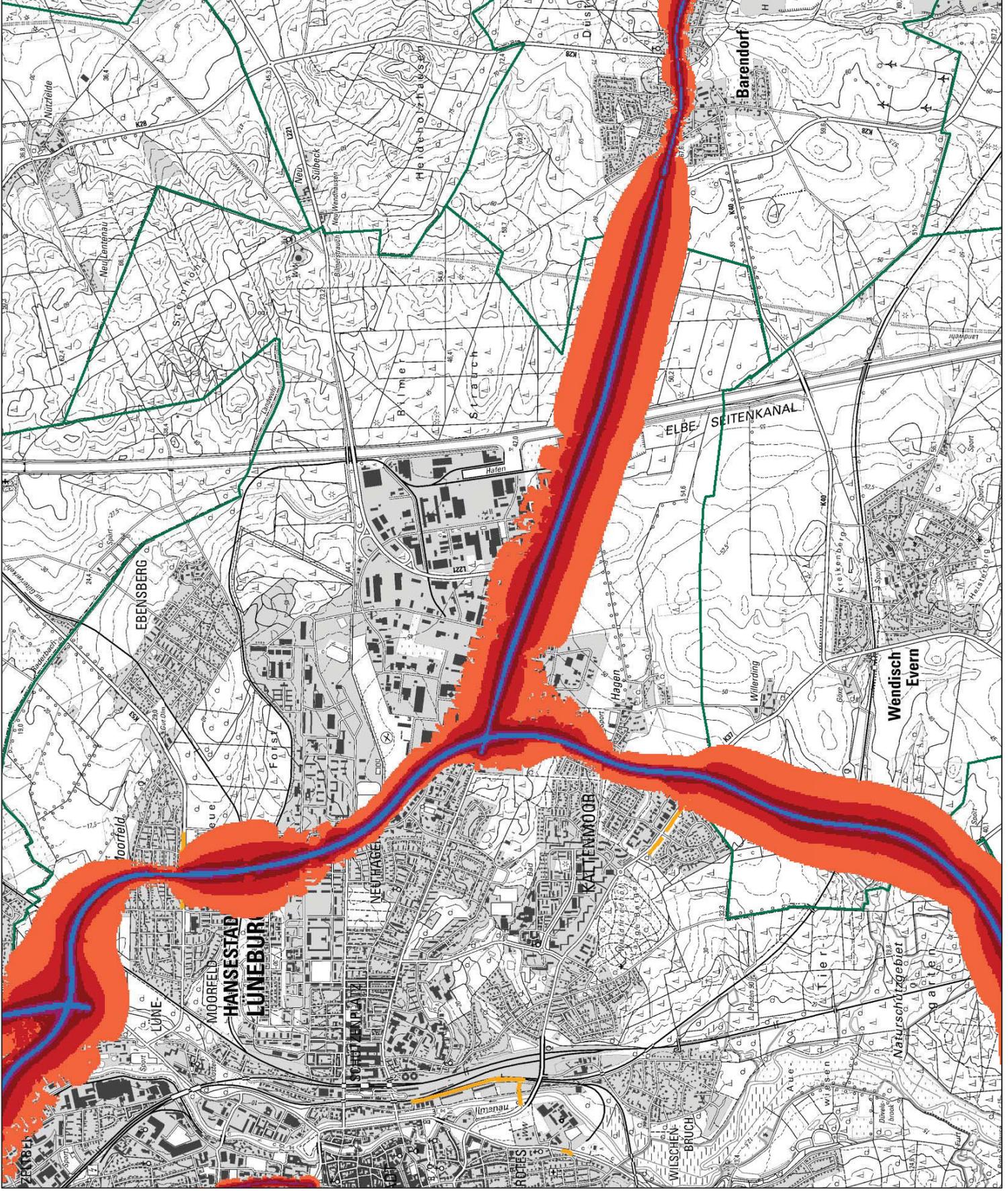
Maßstab: 1:25.000

Datum: 13.12.2018



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

A 1.4 Lärmindex L_{DEN} , östliches Stadtgebiet, M 1:50.000



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



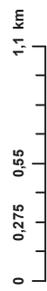
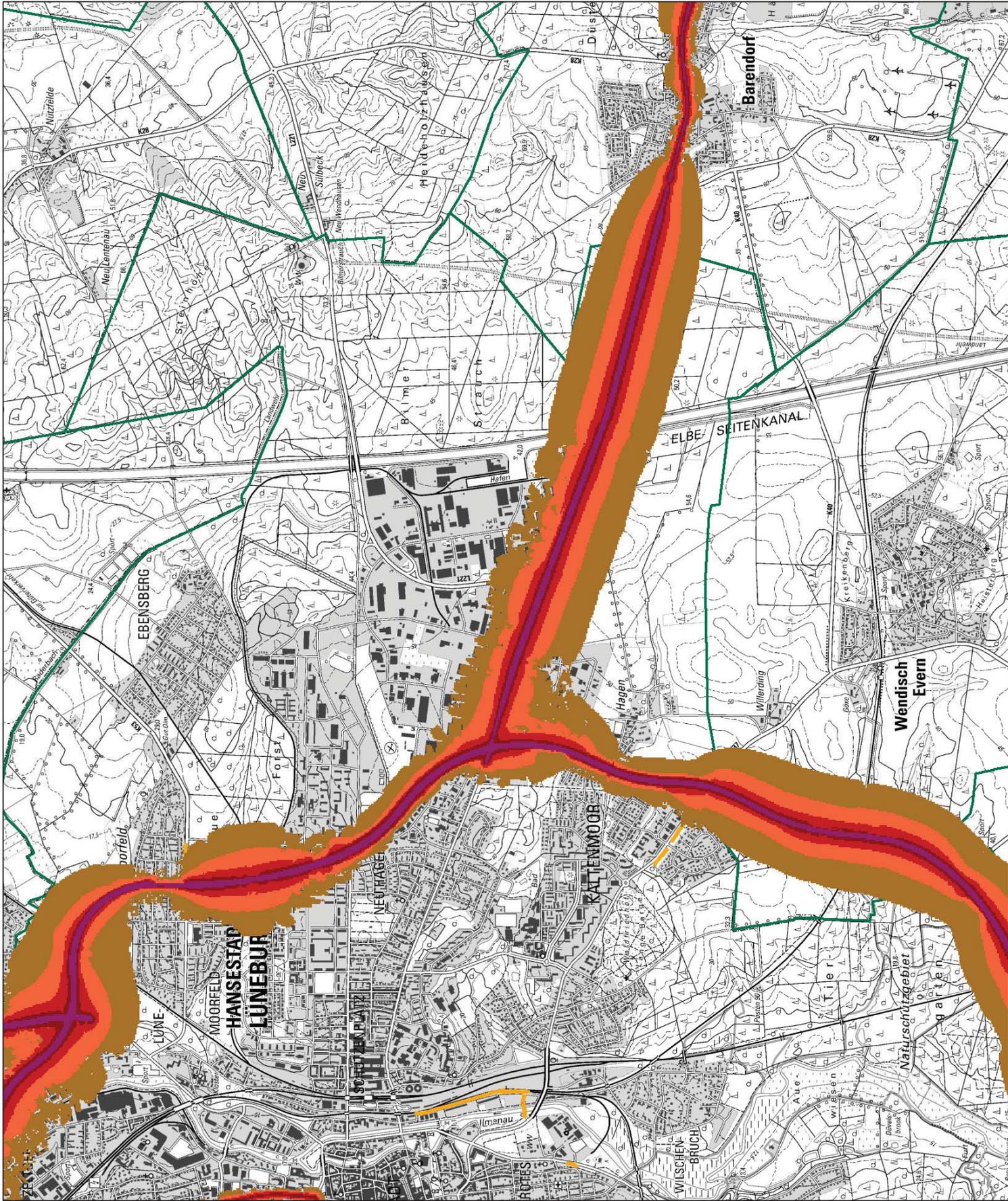
Maßstab: 1:25.000

Datum: 13.12.2018



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

A 1.5 Lärmindex L_{Night} , östliches Stadtgebiet, M 1:50.000



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



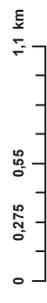
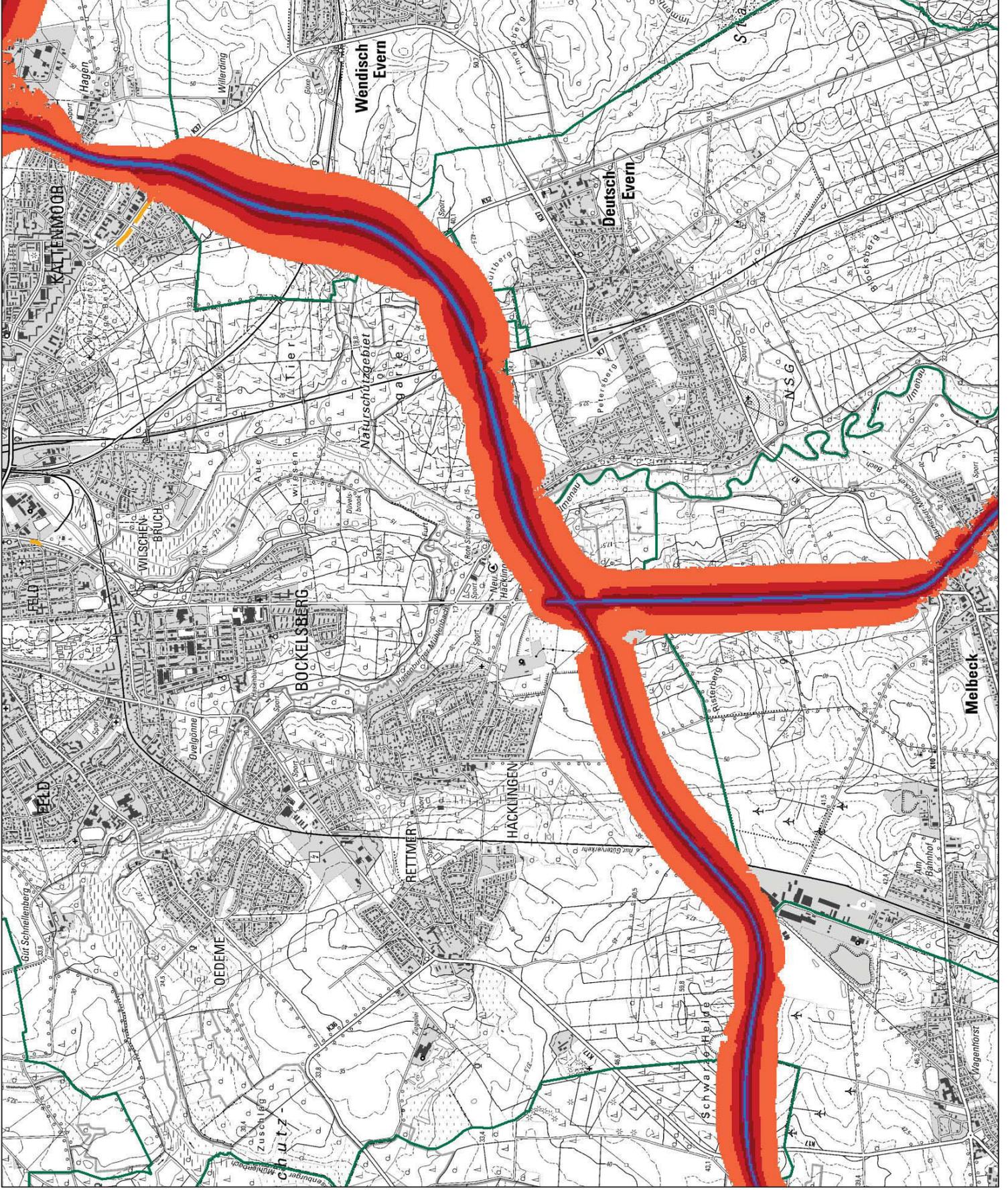
Maßstab: 1:25.000

Datum: 13.12.2018



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

A 1.6 Lärmindex L_{DEN} , südwestliches Stadtgebiet, M 1:50.000



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.
© 2018

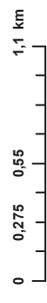
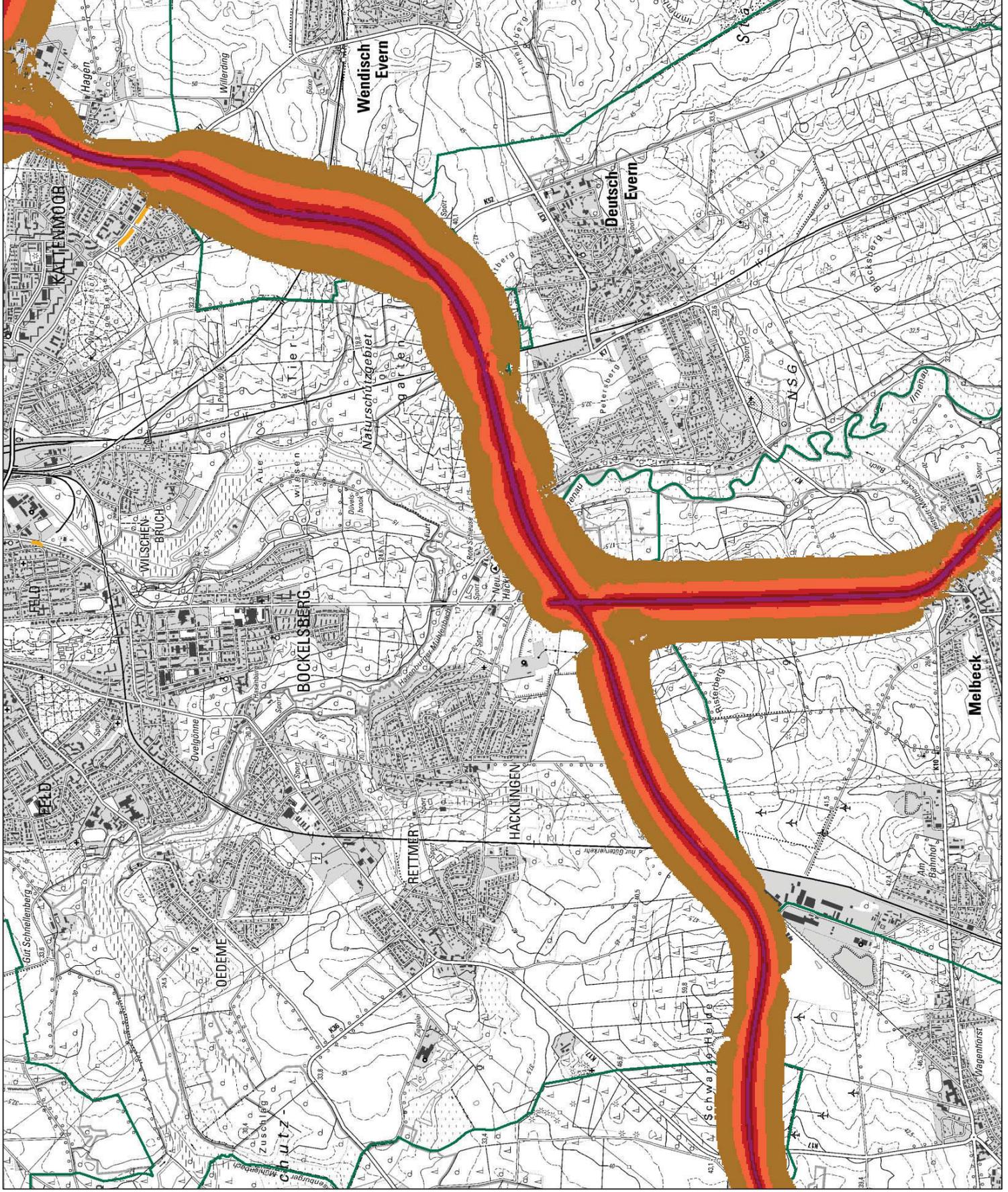


Maßstab: 1:25.000
Datum: 13.12.2018



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

A 1.7 Lärmindex L_{Night} , südwestliches Stadtgebiet, M 1:50.000



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



Maßstab: 1:25.000

Datum: 13.12.2018



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz



■ Straßen
DTV > 8000 Kfz / Tag

Erläuterung:

Grundlage: Verkehrserhebungen 2012
und Modellanalyse

Belastungsangaben in Kfz/Werntag
vorhandenes Straßennetz