

Gemeinde Bad Laer

Lärmaktionsplan - Runde 4

(Fortschreibung Runde 3)

Aufstellende Behörde:

Gemeinde Bad Laer
Glandorfer Straße 5
49196 Bad Laer

Bearbeitet durch:



RP Schalltechnik

Molenseten 3

Telefon 05 41 / 150 55 71

E-Mail: info@rp-schalltechnik.de

49086 Osnabrück

Telefax 05 41 / 150 55 72

Internet: www.rp-schalltechnik.de

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

Inhaltsverzeichnis:	Seite
1 Einleitung.....	1
1.1 Beschreibung der Umgebung.....	2
1.2 Belastungen der Hauptverkehrsstraßen	3
1.3 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	3
1.4 Rechtlicher Hintergrund.....	4
1.5 Geltende Grenzwerte.....	6
2 Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen.....	8
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	8
2.2 Geschätzte Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind	10
3 Bewertung der Lärmsituation	10
4 Ruhige Gebiete.....	11
5 Berücksichtigung vorhandener Planungen	12
6 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr	13
6.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung.....	13
6.2 Fahrgeschwindigkeiten	14
6.3 Fahrbahnbelag.....	15
6.4 Straßenraumgestaltungen	16
7 Allgemeine Maßnahmen zur Geräuschminderung an Straßen.....	17
8 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	18
9 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung.....	19
10 Langfristige Strategie.....	19
11 Geschätzte Anzahl der Personen, die durch die Maßnahmen entlastet werden	19
12 Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	20
12.1 Vorgehen	20
12.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung).....	20
12.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP.....	20
13 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes.....	22
14 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes	22
15 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes	22

Anlage 1: Bericht der Lärmkartierung für die Gemeinde Bad Laer (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.**

Der Schwerpunkt der Bearbeitung in der vierten Runde liegt auf einer Überprüfung und Überarbeitung bestehender Lärmaktionspläne. Bis spätestens 18. Juli 2024 (vierte Runde) sind bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und zu überarbeiten. 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

	<u>erledigt</u>
1. Veröffentlichung der Lärmkarten	✓
2. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit mit eigener Bekanntmachung (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.

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 einer Unterstützungsstelle des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt 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 ebenfalls ein Internetportal zu Verfügung.

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 Anwohnern³ 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. Schienenwege sind in Bad Laer nicht betroffen, da die erforderliche Mindestbelastung von 30.000 Zügen pro Jahr nicht erreicht wird.

1.1 Beschreibung der Umgebung

Die Gemeinde Bad Laer liegt im südlichen Teil des Landkreises Osnabrück und besteht aus den Ortsteilen Laer, Remsede, Müschen, Hardensetten, Westerwiede und Winkelsetten.

Die Gemeinde grenzt im Westen an Glandorf, im Norden an Bad Iburg, im Osten an die beiden Gemeinden Hilter am Teutoburger Wald und Bad Rothenfelde. Im Süden grenzen die nordrhein-westfälische Städte Versmold im Kreis Gütersloh und Sassenberg im Kreis Warendorf an.

Bad Laer liegt zwischen den Oberzentren Osnabrück, Münster und Bielefeld in einer Entfernung von 20 bis 40 km südlich des Teutoburger Waldes. Die Einwohnerzahl lag am 31.12.2022 bei ca. 9.220. Bad Laer erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von ca. 47 km².

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

1.2 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 Landesstraßen. Auf einer HVS muss laut Definition auch in der vierten Stufe eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird.

Für die Berechnungen wurden die Verkehrsmengen aus 2015 für das Jahr 2019 hochgerechnet.

Die anonymisierten Einwohnerdaten stammen von den Einwohnermeldeämtern.

In Bad Laer sind als HVS folgende Straßen berücksichtigt worden:

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]	Ø Belastung [Kfz/Tag]*
L 94 (Kreuzung L 100 bis Ortsgrenze Ost zu Bad Rothenfelde)	3,65	10.000

* Kfz/d = Kfz/a/365 (auf die nächste Hunderterstelle gerundet)

1.3 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

In Niedersachsen ist das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS) für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Schienenwege sind in Bad Laer aufgrund der Zugzahlen unterhalb der Belastungsschwelle von 30.000 pro Jahr in der Lärmaktionsplanung nicht betroffen.

Zur Unterstützung der Gemeinden 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 Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden.

Für die Lärmaktionsplanung inklusive der Interpretation der Ergebnisse ist die Gemeinde Bad Laer zuständig.

Gemeinde Bad Laer
Glandorfer Straße 5
49196 Bad Laer

Gemeindekennzahl: 03 4 59 005

Telefon: 05424 – 2911 - 0
Fax: 05424 – 2911 - 19
Internet: www.bad-laer.de
eMail: info@bad-laer.de

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG⁴ 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 EG-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes⁶ 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 den Paragraphen 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 BUB⁷ und BEB⁸ 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

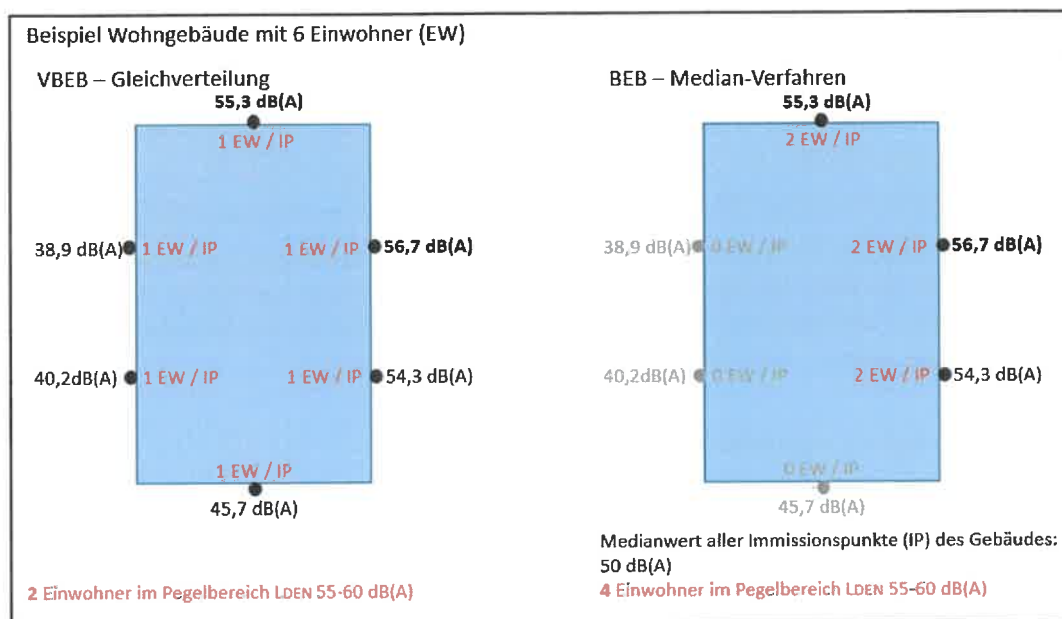
Wesentliche Änderungen bei der BUB (Eingangsdaten)

- 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 nicht oder kaum möglich.

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 Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
FAQ zur EU-Umgebungsärmkartierung 2022 in Niedersachsen, V 4.1

1.5 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 L_rT (Tag) und L_rN (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 1 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

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

Tabelle 1: Übersicht der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	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, VkB1 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.

2 Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkarten wurden vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz im Internet unter <http://www.umwelt.niedersachsen.de> veröffentlicht. Das gilt ebenso für nachfolgenden statistischen Daten der Gemeinde Bad Laer.¹¹ Die Anzahl der belasteten Menschen und Wohnungen ist laut den Vorgaben der BEB auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abgerundet worden. Durch dieses Rundungsverfahren werden die Anwohner in vier Wohngebäuden an der Bielefelder Straße nicht erfasst, da dort insgesamt 23 Einwohner gemeldet sind. Alle Anwohner in den entsprechenden Pegelklassen mit einer Anzahl < 50 sind auf 0 abgerundet worden.

Tabelle 2:

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet (vgl. Hinweise in Kapitel 2).
(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})
> 55	60	0	> 50	55	0
> 60	65	0	> 55	60	0
> 65	70	0	> 60	65	0
> 70	75	0	> 65	70	0
> 75		0	> 70		0
Summe		0	Summe		0

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	0,5	0	0	0
> 65	0,1	0	0	0
> 75	0,0	0	0	0

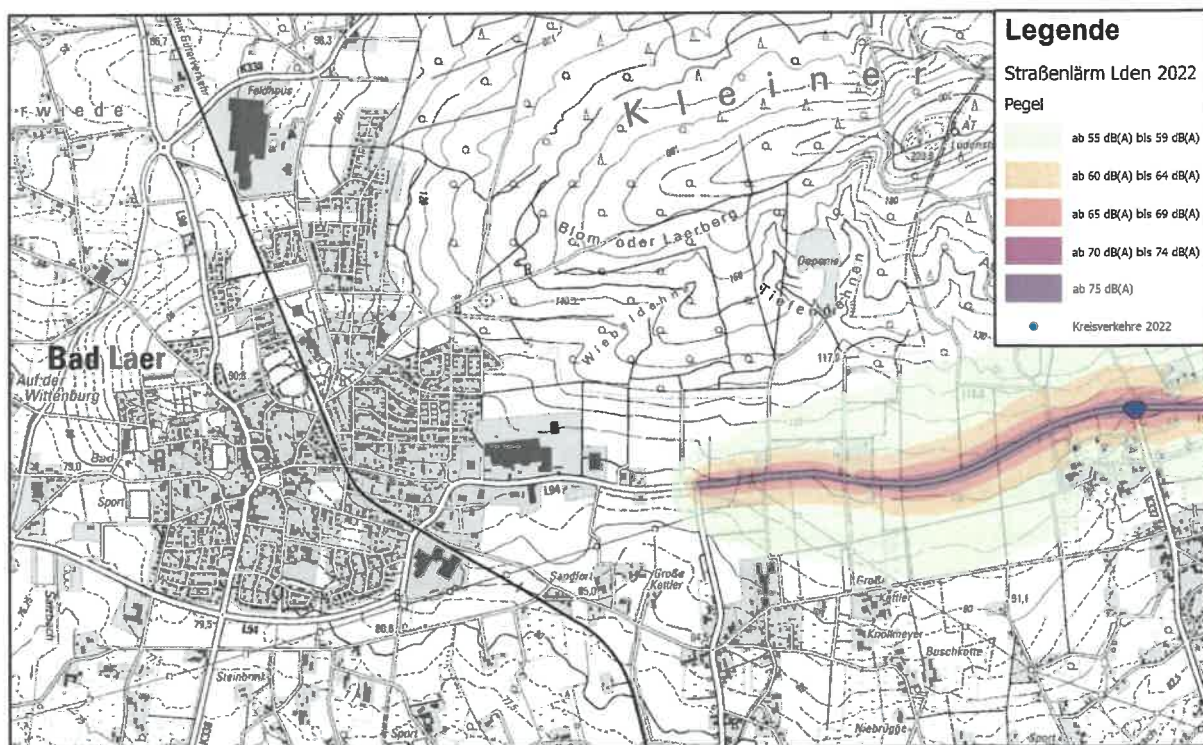
*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen

Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 0

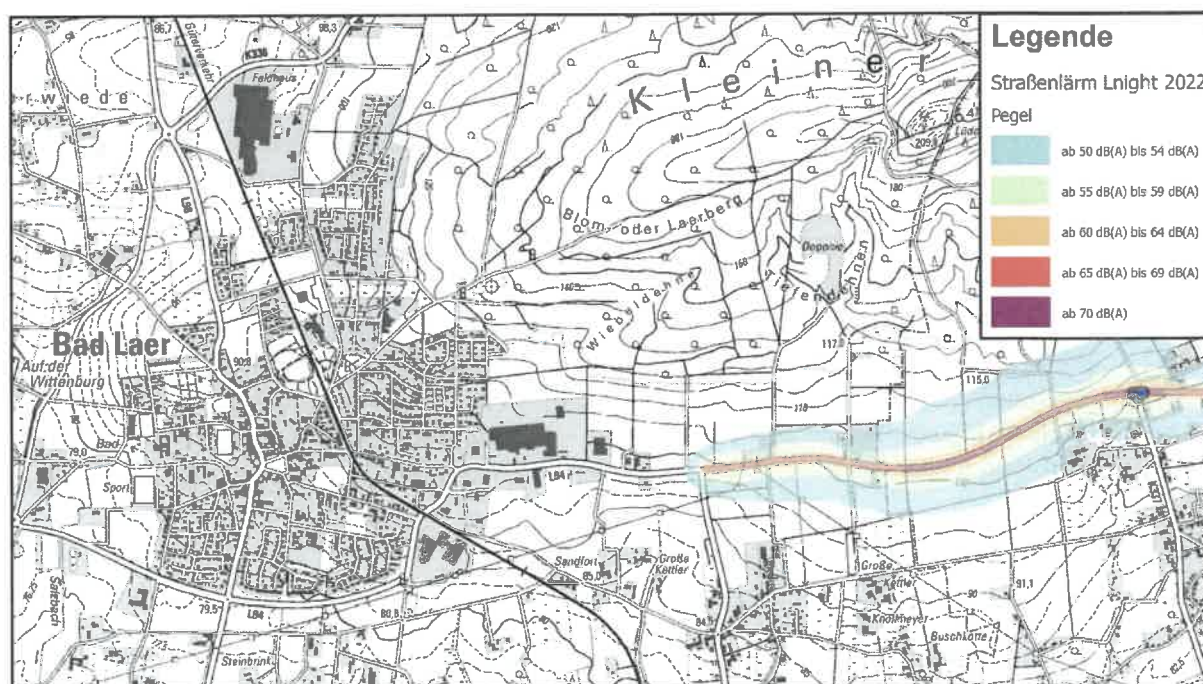
Anzahl Fälle starker Belästigung: 0

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 0

¹¹ https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungsalarm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html



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



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

2.2 Geschätzte Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärmminde- rung allein aus der strategischen Lärmkartierung besteht nicht.

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 (VBEB) berechnet.

Folgende Lärmbelastungen sind gerundet ermittelt worden:

0 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen (> 70 dB(A)) ausgesetzt und

0 Personen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (> 60 dB(A)) ausgesetzt.

0 Personen sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 70 dB(A)) ausgesetzt und

0 Personen sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 60 dB(A)) ausgesetzt.

0 Personen sind ganztägig Belästigungen (60 bis 65 dB(A)) ausgesetzt und

0 Personen sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 55 dB(A)) ausgesetzt.

3 Bewertung der Lärmsituation

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmproblemen und deren Management. Dabei sollen vorrangig Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohner gemeldet sind.

Die Niedersächsische 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 Bad Laer folgt dieser Empfehlung. Im Gemeindegebiet ist nur der Abschnitt der L 94 zwischen der Kreuzung Versmolder Straße (L 100) bis östlichen Gemeindegrenze mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr belastet.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass in Bad Laer keine Anwohner mit Lärmpegel entsprechend der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie betroffen sind. Das Ergebnis resultiert aus der Rundungsregel, die vom Nds. Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz angewendet wurde. Obwohl am betreffenden Abschnitt vier Wohngebäude stehen, sind aufgrund der geringen Anzahl an betroffenen Anwohnern (< 50) keine weiteren Maßnahmen bei der Lärmaktionsplanung erforderlich.

4 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 Bad Laer 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 3) in Bad Laer 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 erheblichen 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 Erholungszone ausgewiesen werden können.

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

Im Ortskern ist aufgrund der Kurgebiete nur Tempo 30 erlaubt.

Auf einer Fläche von ca. 0,6 km² entlang der Hauptverkehrsstraßen ist ein Lärmpegel ermittelt worden, der über 55 dB(A) (L_{den}) liegt. Im Vergleich zur Gesamtfläche der Gemeinde von ca. 47 km² ist die belastete Fläche über 55 dB(A) mit ca. 1,3 % als sehr gering anzusehen. Bereiche, die mit geringeren Pegeln belastet sind, können von allen Ortsteilen schnell erreicht werden.

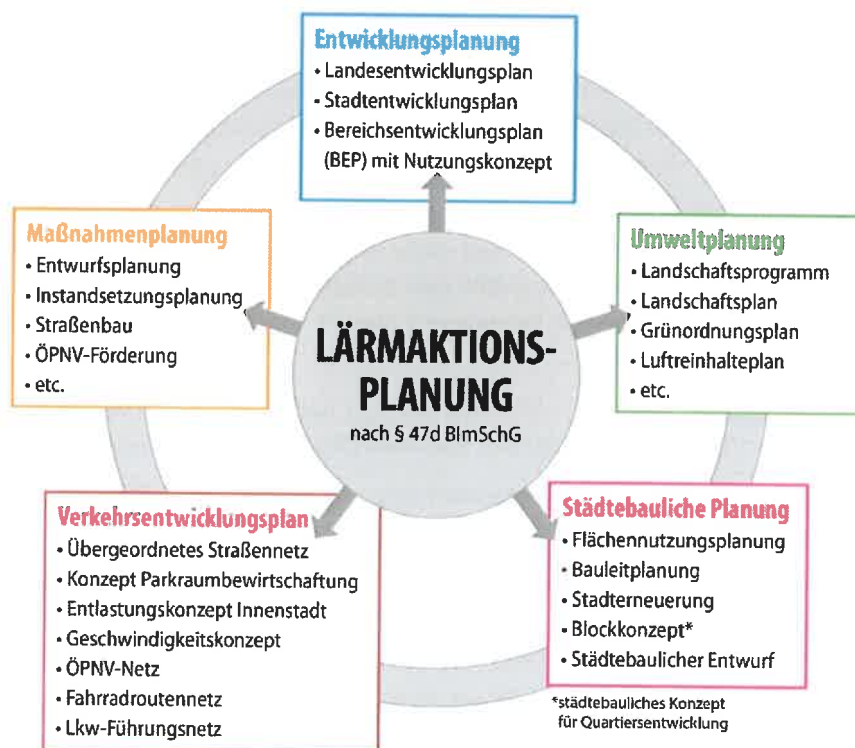
Aus den oben genannten Gründen wird auf die Diskussion und Ausweisung von ruhigen Gebieten verzichtet. Der Kurbereich sollte aber vor zusätzlich auftretendem Verkehrslärm geschützt werden.

5 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 Planungen¹²



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

¹² Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012)

6 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr

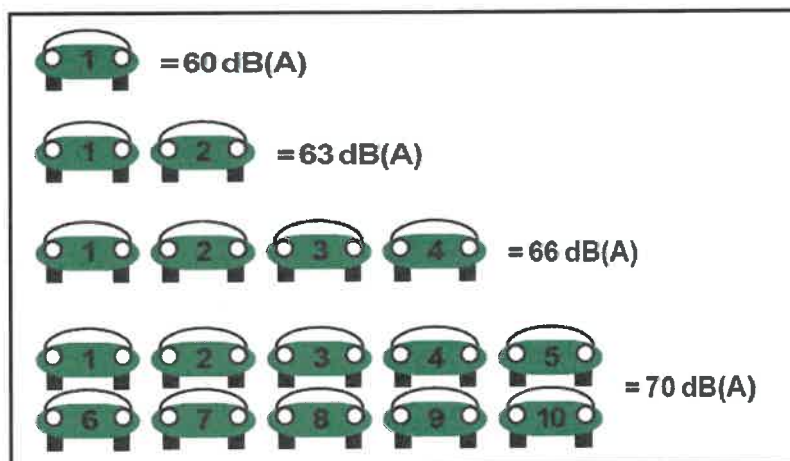
6.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung

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 Lärmbelastung¹³



¹³ Quelle: Bundesministerium für Verkehr – Lärmschutz im Verkehr

6.2 Fahrgeschwindigkeiten

Bei der Berechnung des Verkehrslärms ist grundsätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Lkw zu Grunde zu legen. Es wird bei den Berechnung vereinfacht davon ausgegangen, dass alle Verkehrsteilnehmer die zulässige 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 circa 2 bis 4 dB(A).

Tabelle 3: Wirkungen von Geschwindigkeitssenkungen¹⁴

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 – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

6.3 Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag wirkt sich direkt auf die Höhe der Lärmpegel aus. In Abstimmung mit der zuständigen Behörde wird ein normaler Ausbauzustand zu Grund 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 Fahrbahnoberflächen¹⁵

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: Splitt-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 – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 21 (Stand: 07/2023)

¹⁶ Ebenda, Seite 21

6.4 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 Fahrbahnoberflächen¹⁷

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 – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

7 Allgemeine Maßnahmen zur Geräuschkinderung 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 Stadt 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 einzuschreiben.“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:

- 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

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.

8 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Zum Schutz der Anwohner vor dem direkt anliegenden Verkehrslärm der L 94 sind in den vergangenen Jahren keine Maßnahmen umgesetzt worden.

Entlang dem südlichen Teil der L 94 (Südring) sind zum Schutz der Wohnbebauung schon bei der Planung der Wohngebiete Lärmschutzwälle in den Bebauungsplänen festgesetzt worden.

Aus diesem Grund gehen vom Südring keine gesundheitsgefährdenden Emissionen auf die angrenzenden Wohngebiete aus.

Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2013 sieht die Förderung des Umweltverbundes und das Verlagern des Kfz-Verkehrs aus dem Ortskern vor. Dadurch soll der Verkehr aus dem Ortskern auf die Hauptverkehrsstraßen verdrängt werden. Die L 94 wird dadurch auch in Zukunft belastet werden. Gesundheitsgefährdende Lärmpegel sind an den Wohngebäuden durch die Erhöhung der Verkehrsbelastung auf dem Südring in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

9 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung

Aus den grundsätzlich geeigneten Maßnahmen lassen sich manche Maßnahmen herausgreifen, welche die Schallbelastung der Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten verringern.

Für Bad Laer werden vorab folgende Einschätzungen gegeben:

Es gibt keine Einwohner, die von den untersuchten Hauptverkehrsstraßen hohen oder sehr hohen Belastungen ausgesetzt sind.

Die Anzahl der betroffenen Personen ist in Bad Laer im Vergleich zu anderen Kommunen in Niedersachsen als sehr gering einzustufen. Großflächige planerische Eingriffe in den Verkehrsablauf oder Verkehrsverbote scheiden damit aus und konkrete bauliche oder planerische Maßnahmen lassen sich daraus nicht ableiten.

Für Bad Laer werden folgende Hinweise zur Lärminderung gegeben:

- Alle Fahrbahnoberflächen sollten immer in einem ordnungsgemäßen Zustand gehalten werden, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen.
- Die Verstetigung und Kontrolle des Verkehrsflusses ist ein Mittel, um die vom fließenden Verkehr ausgehenden Emissionen zu reduzieren.
- Es wird empfohlen, an neuralgischen Straßenabschnitten verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln im Gemeindegebiet aufzustellen, auf denen die aktuell gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird, damit Tempo 30 im Ortskern auch tatsächlich eingehalten wird.
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten in Bad Laer Lärmvorsorge betrieben.

10 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 Bad Laer bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die gültigen Immissionsgrenzwerte und Planungsgrundsätze beachtet, so dass der Lärmschutz gewährleistet wird (Lärmvorsorge).

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

Für die in Kapitel 9 dargestellten Maßnahmen wird keine geschätzte Personenzahl angegeben, 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 auch auf das gesamte Gemeindegebiet, für das keine Lärmkartierung vorliegt.

12 Mitwirkung der Öffentlichkeit

12.1 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.

12.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung)

Der Zwischenbericht zur Lärmkartierung wurde im Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt am 17.08.2023 vorgestellt und hat öffentlich in der Zeit von 12.10.2023 bis 17.11.2023 ausgelegen. Der Bericht konnte im Internet unter www.bad-laer.de abgerufen werden.

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

Von den Bürgern sind keine Stellungnahmen oder Anregungen eingegangen.

12.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes hat öffentlich in der Zeit von 04.04.2024 bis 06.05.2024 ausgelegen. Der Bericht konnte im Internet unter www.bad-laer.de abgerufen werden.

Insgesamt sind zwei Stellungnahmen eingegangen. Die Stellungnahmen beziehen auf nicht kartierte Straßenabschnitte der L 94 (Südring).

Dazu zunächst folgende allgemeinen Hinweise und Erklärungen:

Es werden in Runde 4 der Lärmaktionsplanung nur die Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt, die eine Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr aufweisen. Es wird bundesweit einheitlich mit den hochgerechneten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2019 gerechnet. Die Lärmkarten L_{den} und L_{night} basieren auf den beschriebenen Verkehrsdaten und sind nach Aussage der zuständigen Landesbehörde (Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS)) korrekt. Lärmmessungen sind für die Lärmkartierung sowie für die Planung von Lärmschutzmaßnahmen im Verkehrslärm nicht zugelassen.

Die Gemeinde Bad Laer erfüllt mit der Auswertung der Lärmkartierung den gesetzlich vorgeschriebenen Planungsumfang.

Konkrete Fragestellungen aus der Bürgerschaft

(1) Änderung der kartierten Straßenabschnitte der L 94 gegenüber Runde 3

Stellungnahme:

Die Lärmkartierung beinhaltet in jeder Runde der Lärmaktionsplanung nur die Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen, auf denen die gesetzlich vorgeschriebene Mindestbelastung von 3 Mio. Kfz/Jahr. Die zuständige Landesbehörde entscheidet in jeder Runde, welche Straßen davon betroffen sind. Da sich in dieser Runde die Berechnungsmethodik zur Ermittlung der betroffenen Anwohner geändert hat, kann in dieser Runde 4 kein Vergleich mit Runde 3 erfolgen.

(2) Verwendete Verkehrsdaten 2019

Stellungnahme:

Pandemiebedingt wurde bundesweit einheitlich mit den hochgerechneten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2019 gerechnet. Neue Verkehrsdaten standen erst im Jahr 2023 zur Verfügung, was für die Berechnung der Lärmkarten zu spät war. Die neue, bundeseinheitliche allgemeine Straßenverkehrszählung erfolgt im Jahr 2025. Sie wird für die Runde 5 des Lärmaktionsplanes zur Verfügung stehen. Die letzte Verkehrserhebung aus dem Jahr 2021 zeigt auf dem Südring eine Verkehrsbelastung unterhalb der 3 Mio. Kfz/Jahr.

(3) Änderung der betroffenen Straßenabschnitte der L 94 zugunsten der Gemeinde Bad Laer

Stellungnahme:

Die Gemeinde Bad Laer hat die Berechnung der Lärmkarten nicht durchgeführt. Die oben benannte Landesbehörde hat anhand der Verkehrsbelastung die Hauptverkehrsstraßen anhand der erforderlichen Kriterien ausgewählt und die Lärmkartierung durchgeführt. Dass damit im Vergleich zu Runde 3 eine geringere Betroffenheit einhergeht, lag nicht im Ermessen der Gemeinde.

(4) Änderung der Änderung der empfohlenen Auslösewerte

Stellungnahme:

Das neu empfohlene Auslösekriterium wurde vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Schreiben vom 08.06.2023 (Ref34-4050071/34/060-0386-001) allen betroffenen Städte und Gemeinden mitgeteilt.

(5) Verkehrsbelastung Südring

Stellungnahme:

Im westlichen Abschnitt bis zur K 338 liegt laut <https://www.nwsib-niedersachsen.de/> eine durchschnittlich tägliche Verkehrsbelastung (DTV – Jahresmittel 2021) von 7.900 Kfz/Tag an, im östlichen Abschnitt von 5.000 Kfz/Tag. Die Belastung lag im Jahr 2021 unterhalb der für die Lärmkartierung erforderlichen Mindestbelastung von 3 Mio. Kfz/Jahr.

Von den Trägern Öffentlicher Belange sind folgende Hinweise eingegangen:

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Geschäftsbereich Osnabrück)

Hinsichtlich der betrachteten Verkehrswege besteht Einvernehmen. Für die Planung von Maßnahmen sind aktuelle Verkehrsdaten heranzuziehen.

Stellungnahme: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Landkreis Osnabrück (Fachdienst 6 – Planen und Bauen)

„Gegen den Lärmaktionsplan (Runde 4) der Gemeinde Bad Laer bestehen seitens des Fachdienstes 9 - Straßen keine Bedenken. Aus dem Lärmaktionsplan entstehende Maßnahmenplanungen sind mit dem FD 9 – Straßen Landkreis Osnabrück abzustimmen.“

Stellungnahme: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

13 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes

Die finanziellen Auswirkungen der in Kapitel 9 benannten Maßnahmen können nicht zugeordnet und daher nicht beziffert werden.

14 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

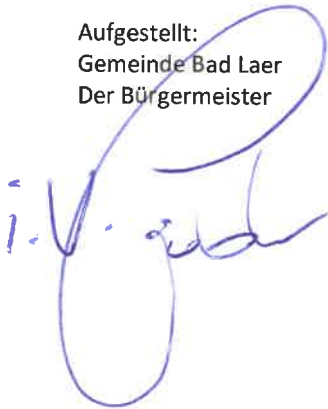
Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

15 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes

Das Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes entspricht der Beschlussfassung der Gemeinde Bad Laer.

Beschluss des Rates der Gemeinde Bad Laer vom 18.06.2024

Aufgestellt:
Gemeinde Bad Laer
Der Bürgermeister



Anlagen

Anlage 3

Legende

- Lärmschutzwände 2022
- Kreisverkehre 2022
- Ampelkreuzungen 2022**
- Betriebszeiten**
 - Tag
 - Tag, Abend
 - Abend, Nacht
 - Tag, Abend, Nacht

Straßenlärm Lnight 2022

Pegel

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

0 0,25 0,5 1 km

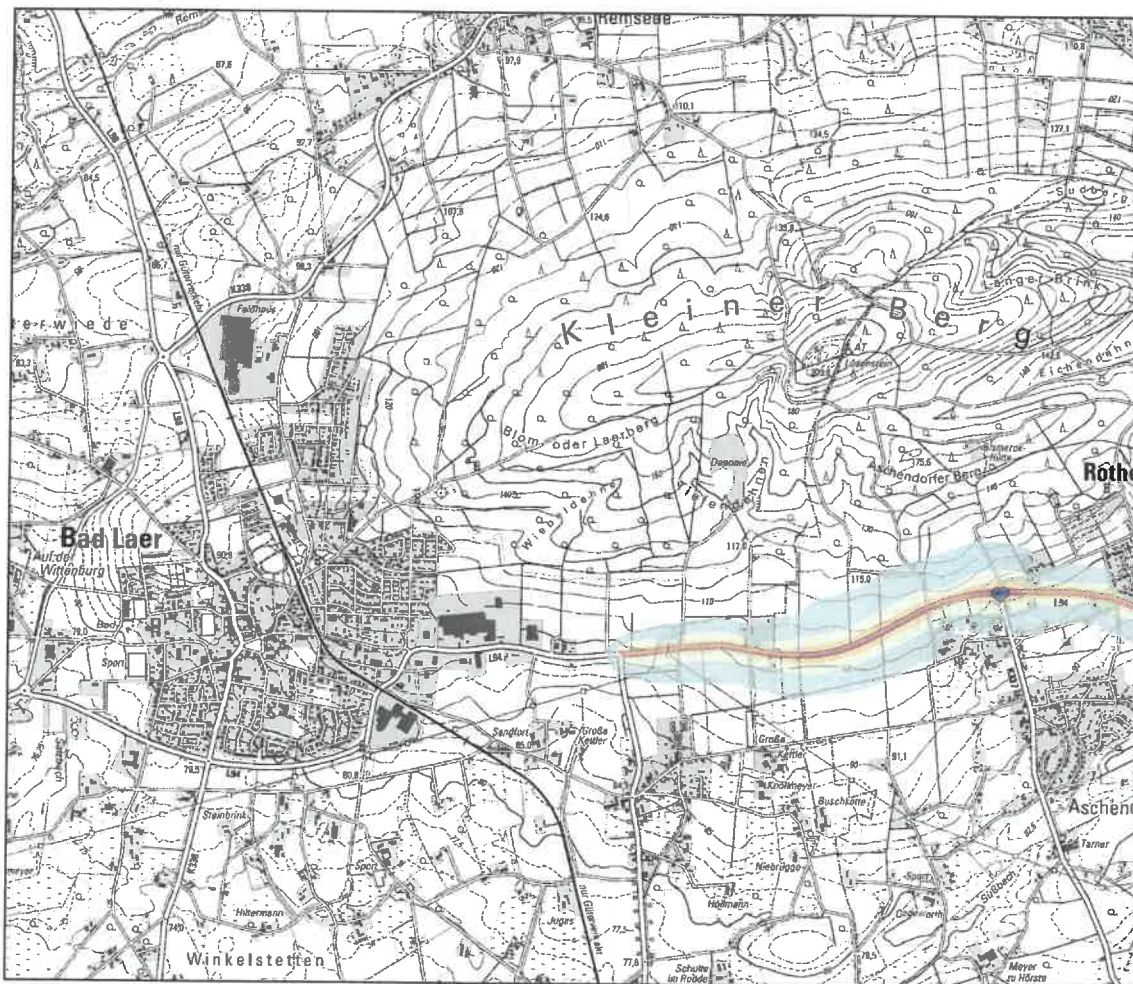
Maßstab: 1:25.000

Datum: 19.06.2023

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

© 2023 **LGLN**

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz



Anlage 2

Legende

— Lärmschutzwände 2022

● Kreisverkehre 2022

Ampelkreuzungen 2022

Betriebszeiten

● Tag

● Tag, Abend

● Abend, Nacht

○ Tag, Abend, Nacht

Straßenlärm Lden 2022

Pegel

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

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

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

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

ab 75 dB(A)

0 0,25 0,5 1 km

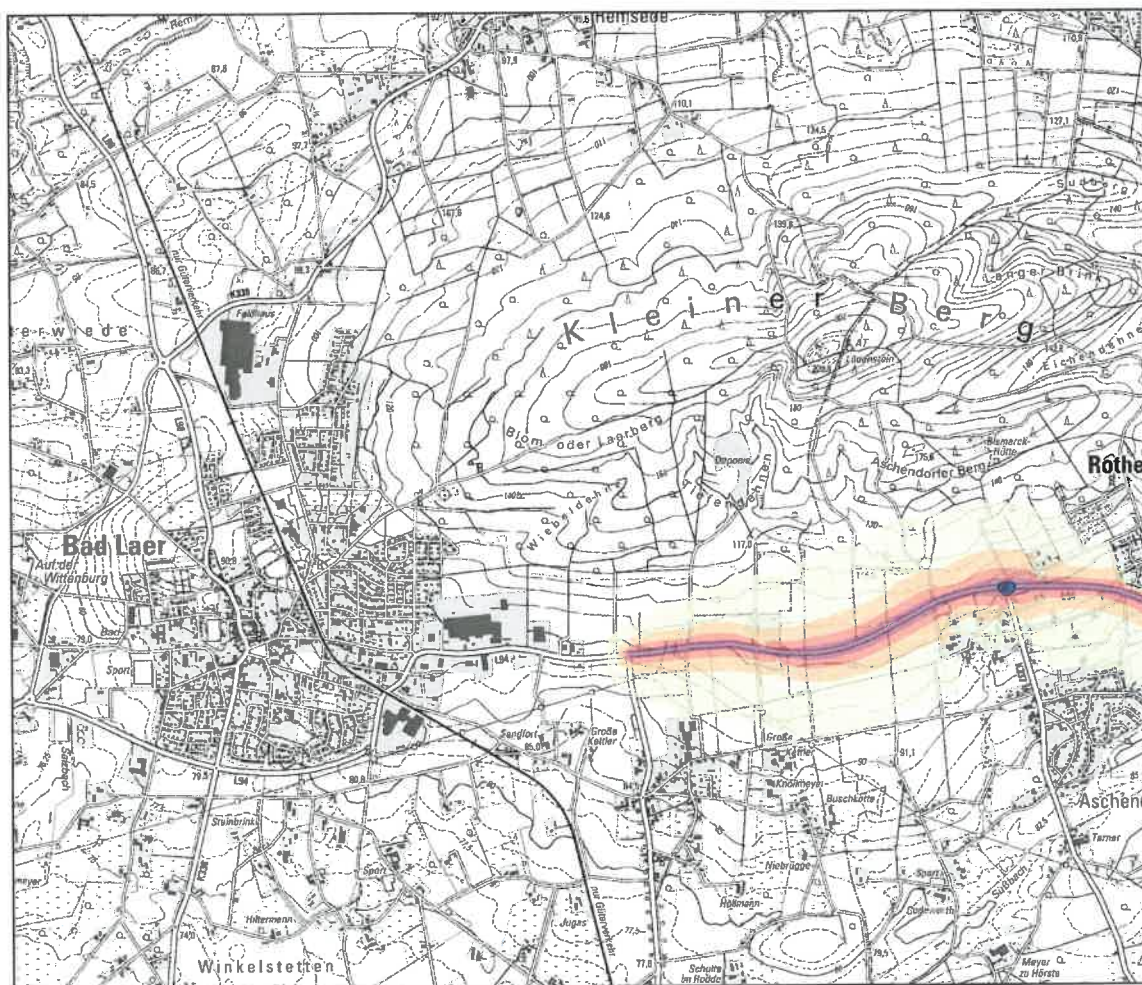
Maßstab: 1:25.000

Datum: 19.06.2023

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

© 2023 LGLN

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz





Strategische Lärmkartierung 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen

**Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet (vgl. Hinweise in Kapitel 2).
(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	55	0
> 55	60	0	> 55	60	0
> 60	65	0	> 60	65	0
> 65	70	0	> 65	70	0
> 70	75	0	> 70		0
> 75		0			
Summe		0	Summe		0

**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	0,5	0	0	0
> 65	0,1	0	0	0
> 75	0,0	0	0	0

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

Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 0

Anzahl Fälle starker Belästigung: 0

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 0



Strategische Lärmkartierung 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen

Gemeinde Bad Laer	Gemeindekennziffer 03459005
Glandorfer Straße 5	49134 Bad Laer
Telefon: (05424) 2911-0	Fax: (05424) 2911-19
e-mail: rathaus@bad-laer.de	Internet: http://www.bad-laer.de

Allgemeine Informationen zur Lärmkartierung

Beschreibung der Lage (UTM-Zone 32N)

32437224 / 5772412

Einwohneranzahl der Gemeinde

9.220

Gesamtfläche der Gemeinde in qkm

46,8

Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde

4.400