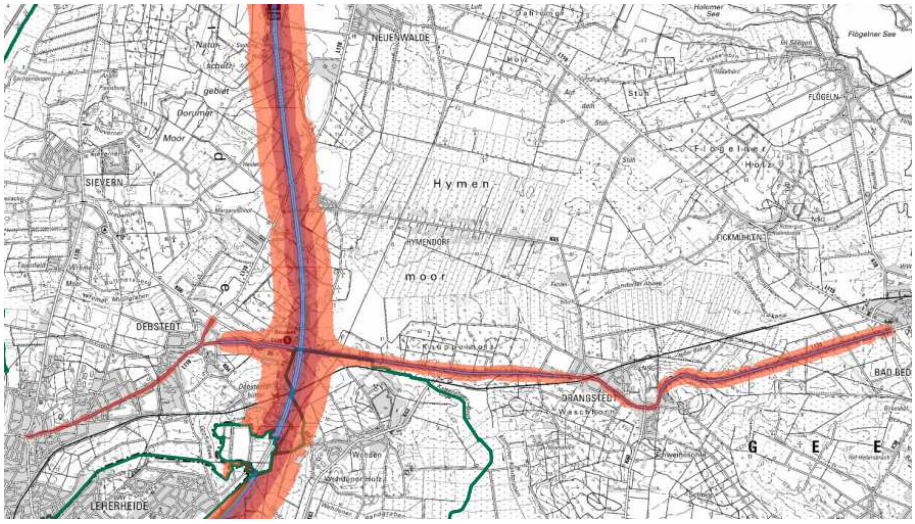
Lärmaktionsplan der Stadt Geestland zur Umsetzung der 3. Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie



Quelle: Strategische Lärmkartierung 3. Stufe/Runde. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Auftraggeberin: Stadt Geestaland
Am Markt 8
27624 Geestland

Projektnummer: LK 2020.285

Berichtsnummer: LK 2020.285.1

Berichtsstand: 21.10.2021

Berichtsumfang: 27 Seiten sowie 5 Anlagen

Projektleitung: und Bearbeitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz

LÄRMKONTOR GmbH

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

Inhaltsübersicht

1 Allgemeines 4
1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde 4
1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind 4
1.3 Rechtlicher Hintergrund 5
1.4 Geltende Grenzwerte 5
2 Bewertung der Ist-Situation 7
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 7
2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind 8
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen 9
3 Maßnahmenplanung 12
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung 12
3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre. 13
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 20
3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre 21
3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen 24
4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans 24
4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit 24
4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit 25
5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans 25
6 Evaluierung des Aktionsplans 25
7 Inkrafttreten des Aktionsplans 26
7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung beschlossen 26
7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit 26
7.3 Link zum Aktionsplan im Internet 26
8 Anlagenverzeichnis 27

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Geestland
Gemeindeschlüssel: 03 3 52 062
Kontakt: Herr Günter Ehmann
Adresse: Am Markt 8, 27624 Geestland
Telefon: 04743 937-2420
E-Mail: Guenter.Ehmann@geestland.eu
Internet: www.Geestland.eu

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

Geestland ist eine Stadt und selbständige Gemeinde im Landkreis Cuxhaven in Niedersachsen. Sie ist 2015 aus der Fusion der Stadt Langen und der Samtgemeinde Bederkesa entstanden. Geestland liegt nördlich und östlich von Bremerhaven und erstreckt sich von der Wesermündung bis zum Langen Moor. Das Gebiet ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt, umfasst aber auch Moore, Seen und Waldgebiete.

Durch das Stadtgebiet verlaufen die BAB A27 von Süd nach Nord sowie die L118 und L120 als wichtige West-Ost-Verbindung. Die Bahnstrecke Bremerhaven-Containerterminal verläuft knapp südliche der Stadtgrenze Geestland (Langen).

Die Stadt hat knapp 30.900 Einwohnerinnen und Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 356,58 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 87 Einwohnerinnen und Einwohnern je qkm.

Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge gehören die BAB A27 (14.600 bis 27.100 Kfz/Tag), die L118 (7.500 bis 8.300 Kfz/Tag) und die L120 (5.900 bis 8.200 Kfz/Tag)[1], zu den im Rahmen der Umge-

[1] Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

bungslärmrichtlinie 2002/49/EG[2] (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bunds ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)[3] das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört die knapp südlich des Stadtgebiets verlaufende Strecke Bremerhaven-Containerterminal (Bahnstrecke 1740 Wunstorf – Bremerhaven Seehafen), deren Lärmauswirkungen den Süden des Langener Stadtgebiets belasten.
Lärm von Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG[2] (ULR) ist in Geestland nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...*Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen*...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR.
Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bunds ist seit dem 01.01.2015 das EBA[3].

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte,

[2] RICHTLINIE 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189

[3] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind[4].

Hier setzt die Europäische Union mit der ULR an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter *www.umwelt.niedersachsen.de* für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 3. Stufe/Runde der ULR in Niedersachsen veröffentlicht und dienen diesem Lärmaktionsplan als Grundlage.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland[5] hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind dafür in Niedersachsen die Gemeinden oder Samtgemeinden zuständig.

Mittel für Lärmminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bunds können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes[6] von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in Allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19[7] erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwen-

---

4 NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

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

6 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bunds (VLärmSchR 97) VkBl 1997 S. 434; 04. August 2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25. Juni 2010

7 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe 09.2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

denden VBUS[8] abweicht.
Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 aufgeführt.

2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Auch ist eine Messung des Verkehrslärms ohne Nebengeräusche kaum möglich. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Geestland (Langen, Drangstedt und Bad Bederkesa)

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Geestland belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04.2018				
L_{DEN}[9] dB(A)	belastete Menschen		L_{Night}[10] dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	400		über 50 bis 55	400
über 60 bis 65	400		über 55 bis 60	200
über 65 bis 70	200		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	1.000		Summe	600

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Geestland belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Kranken-häuser*
55 bis 65 dB(A)	8,8	400	1	0
65 bis 75 dB(A)	1,9	0	0	0
über 75 dB(A)	0,8	0	0	0
Summe	11,0	400	1	0

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

[8] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

[9] L_{DEN} - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden (nach VBUS) die Abendstunden (18:00-20:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00-6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

[10] L_{Night} - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00–6:00 Uhr)

Die Lärmkarten des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz für die Hauptverkehrsstraßen in Geestland finden sich in den Anlagen 2 und 3.

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an Haupteisenbahnstrecken in Geestland

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Geestland (Langen) belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 06.2017				
L_{DEN}[9] dB(A)	belastete Menschen		L_{Night}[10] dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	180		über 50 bis 55	100
über 60 bis 65	0		über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	180		Summe	100

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Geestland belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Kranken-häuser*
55 bis 65 dB(A)	0,43	79	0	0
65 bis 75 dB(A)	0,0	0	0	0
über 75 dB(A)	0,0	0	0	0
Summe	0,43	79	0	0

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

Die Lärmkarten des Eisenbahnbundesamts für die Haupteisenbahnstrecken in Geestland finden sich in den Anlagen 4 und 5.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für Geestland werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrs-straßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie[11]), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97[6] können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein[12]
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	- für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV[13] überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97[6] können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)[14]
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung/Belästigung	- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV[13] können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97[6] können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)[14] langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)[14] - Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm[15]: L_{DEN}<53 dB, L_{Night} <45 dB

[11] Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Lands Schleswig-Holstein, 2007

[12] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

[13] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

[14] Sondergutachten des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

[15] Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der ULR zurückgegriffen (s. Tabelle 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Betrachtet man nur die vom Land Niedersachsen kartierten **Hauptverkehrsstraßen**, so sind ca. 1.000 Personen durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, dies sind rund 3,2 % der Bevölkerung von Geestland. Von hohen Lärmbelastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind 200 Personen (0,6 %) betroffen. Sehr hohen Lärmbelastungen mit über 70 dB(A) L_{DEN} und über 60 dB(A) L_{Night} sind in Geestland keine Personen ausgesetzt.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Geestland zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Lands Niedersachsen die Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpegel von über 50 dB(A), über 55 dB(A) und über 60 dB(A) L_{Night} aufweisen und damit einer Belastung, einer hohen bzw. einer sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 3) ausgesetzt sind.

Für die Abbildung 1 bis Abbildung 3 wird der L_{Night}-Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-90 entspricht (s. Kap. 1.4). Die rot dargestellten Wohngebäude weisen nachts sehr hoch belastete Fassadenpegel mit über 60 dB(A) L_{Night} auf, die orange markierten weisen nachts hohe Fassadenpegel mit über 55 dB(A) L_{Night} auf.

In Langen und Debstedt werden entlang der L118 zahlreiche straßennahen Wohngebäude hoch belastet. Sehr hoch belastete Wohngebäude (>60 dB(A) L_{Night}) finden sich hier nicht (vgl. Abbildung 1).

In Drangstedt werden an der L120 in der Ortsdurchfahrt mehrere straßennahen Wohngebäude hoch oder sehr hoch belastet (vgl. Abbildung 2).

Nach der Lärmkartierung des Lands Niedersachsen werden an der L120 in Bad Bederkesa drei Wohngebäude hoch oder sehr hoch belastet (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 1: Betroffene Wohngebäude an der L118 (Debstedter Straße/Langener Straße/Neuenwalder Straße) in Langen (L_{Night})

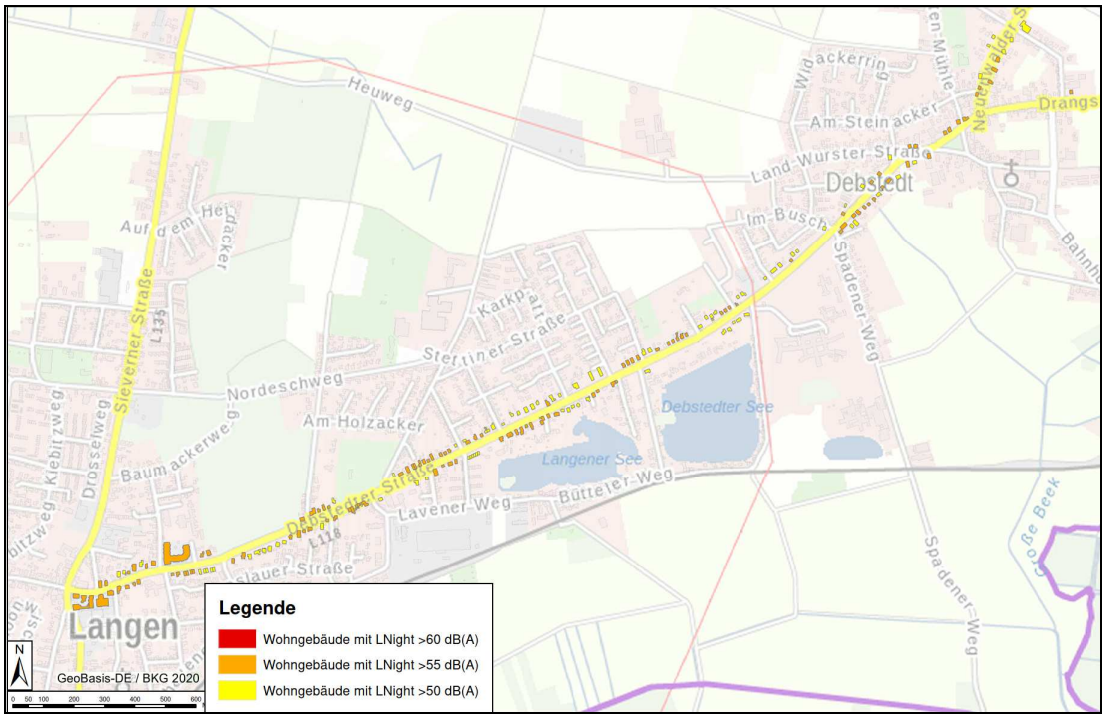


Abbildung 2: Betroffene Wohngebäude an der L120 (Hauptstraße) in Drangstedt (L_{Night})

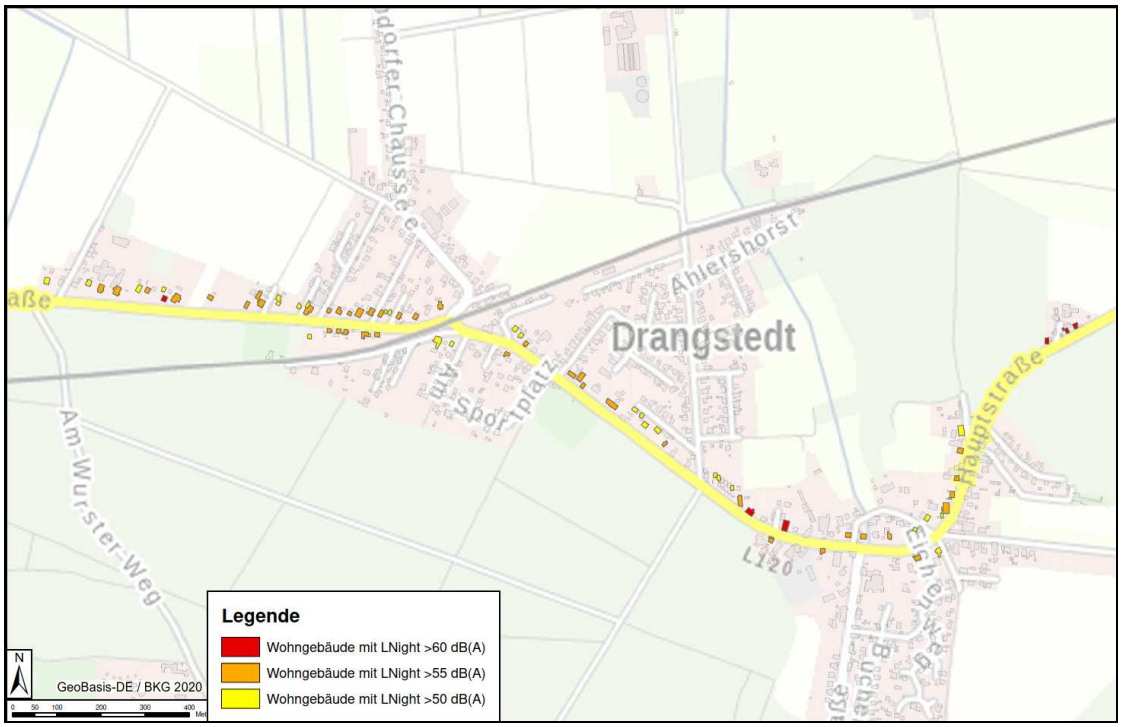
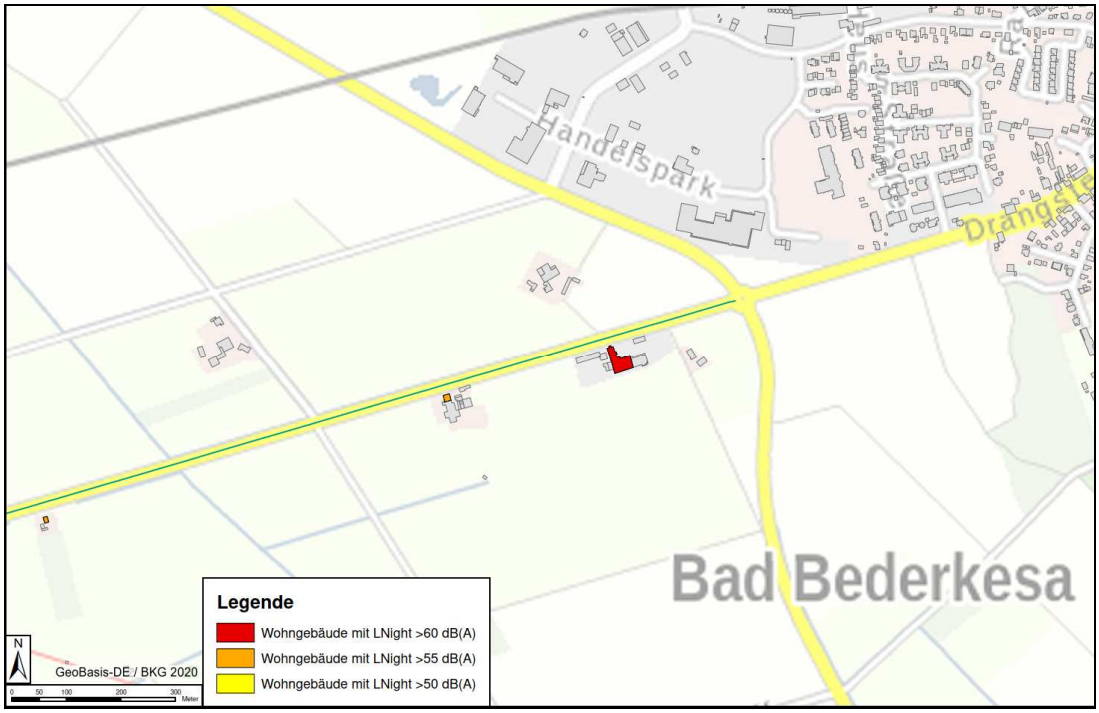


Abbildung 3: Betroffene Wohngebäude an der L120 (Drangstedter Straße) in Bad Bederkesa (L_{Night})



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

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Entsprechend der Lärmkartierung des Lands Niedersachsen bestehen in Geestland keine Lärmschutzbauwerke an den kartierten Landesstraßen und der BAB A27.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von Allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärmgrenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

An Landesstraßen und Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern
  (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmt).

Entsprechend dem Musteraktionsplan des Niedersächsischen Umweltministeriums vom Januar 2018[16] sind im Lärmaktionsplan Prüfaufträge an die Straßenbauverwaltung aufzunehmen. Diese werden im Folgenden aufgeführt.

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraßen L118 und L120 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständigen Baulastträger. Für die BAB A27 ist seit dem 01.01.2021 die Autobahn GmbH zuständig. Bauliche Maßnahmen zur Lärmminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist das Straßenverkehrsamt zuständig.

Langen

Entsprechend der Lärmkartierung des Lands Niedersachsen sind in Langen auf der L118 und L120 relativ laute Asphalte mit einem DStrO von +2 dB kartiert. Der Baulastträger wird daher aufgefordert zu prüfen, ob innerorts (Abschnitte mit Tempo 50) ein **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** im Zuge der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke entsprechend den *„Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen[17] aufgebracht werden kann. Für diese Asphalte wird eine lärmmindernde Wirkung von bis zu 3 dB gegenüber Standardasphalten bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben[18]. Weiterhin sind in der RLS-19[19]

[16] Musteraktionsplan und Ausfüllhinweise zur Dokumentation und Berichterstattung des Muster-Lärmaktionsplans (LAP), Hannover, Januar 2018.

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

[18] Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

lärmarme Asphalte für Geschwindigkeiten ≤60 km/h aufgeführt, mit denen für Pkw Lärmreduktionen von bis zu 3 dB erreicht werden können. Neuere Untersuchungen zeigen, dass sich die lärmmindernde Wirkung dieser Asphalte bereits ab Tempo 30 einstellen[20,17].

Die L118 ist innerhalb von Langen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Entlang der L118 werden im Zuge der gesamten Ortsdurchfahrt Wohngebäude hoch belastet.

Geprüft werden sollte daher, ob im besonders betroffenen Abschnitt von der Sieverner Straße bis zum Brückenweg (L118) (s. Abb. Abbildung 4) innerorts **ganztags eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h** umgesetzt werden kann. Radwege existieren in diesem Abschnitt nicht, das Radfahren auf dem Gehweg ist erlaubt.

Abbildung 4: Debstedter Straße in Langen (L118), zwischen Sieverner Straße und Brückenweg

Bei der Abwägung durch die zuständige Behörde ist zu berücksichtigen, dass

- an zahlreichen straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Wohn- und in Dorfgebieten überschritten sind. Somit ist die Zumutbarkeitsschwelle erreicht und die Belastung so

[19] RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019.

[20] Potenziale von Temporeduktionen innerorts als Lärmminderungsmaßnahme. Ahmann, C. u.a. März 2016.

hoch, dass sie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84) für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist,

- ab Werten von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht gesundheitskritische Belastungen bestehen, die eine Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen können (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn.36),

- die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO[21] für den Straßenverkehr liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein kann,

- die Reisezeitverluste durch die Geschwindigkeitsreduktion auf dem rund 500 m langen Abschnitt) eher gering sind, da sich in dem Abschnitt zahlreiche Zu- und Abfahrten befinden und aktuell von keiner Konstantfahrt mit 50 km/h ausgegangen werden kann. Bei Tempo 30 reduzieren sich die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und es kommt dadurch eher zu einer „Homogenität des Verkehrsflusses“[22],

- eine Verlagerung der Verkehre ist nicht zu erwarten, da im Nebenstraßennetz überwiegend Tempo 30 und Rechts-vor-Links-Regelungen gelten und die Gefahr von unerwünschten Schleichverkehren gering ist[22],

- mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden etwa halbiert), eine Reduzierung der Luftschadstoffe und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität an innerörtlichen Straßen erreicht werden kann[22].

- In diesem Abschnitt befindet sich nördlich der L118 das Seniorenheim Astor Park (vgl. Abbildung 5). Auf der Grundlage der Gesetzesinitiative der Verkehrsminister der Länder wurde die Straßenverkehrsordnung (StVO) im November 2016 geändert[23], so dass verstärkt Tem-

[21] Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

[22] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016

[23] Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Berlin 30.November 2016

po 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen eingeführt werden kann, um die Verkehrssicherheit u.a. vor Altenheimen zu erhöhen. Durch Tempo 30 wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch der Straßenlärm um bis zu 3 dB gesenkt[24]. Daher sollte dieser Aspekt bei der Abwägung berücksichtigt werden.

Abbildung 5: Debstedter Straße in Langen (L118), Bereich Seniorenheim Astor Park

Drangstedt

Entsprechend der Lärmkartierung des Lands Niedersachsen ist in Drangstedt auf der L120 ein relativ lauter Asphalt mit einem DStrO von +2 dB kartiert. Der Baulastträger wird daher aufgefordert umgehend innerorts (Abschnitte mit Tempo 50) einen **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** entsprechend den *„Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen[25] aufzubringen. Für diese Asphalte wird eine lärmmindernde Wirkung von bis zu 3 dB gegenüber Standardasphalten bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben[26]. Weiterhin sind in der RLS-19[27] lärmarme Asphalte für Geschwindigkeiten ≤60 km/h aufgeführt, mit denen für

[24] Maßnahmenblätter zur Lärmminderung im Straßenverkehr. Umweltbundesamt, 2009

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

[26] Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

[27] RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019.

Pkw Lärmreduktionen von bis zu 3 dB erreicht werden können. Neuere Untersuchungen zeigen, dass sich die lärmmindernde Wirkung dieser Asphalte bereits ab Tempo 30 einstellen[28,32].

Im westlichen Abschnitt vor der Ortsdurchfahrt Drangstedt im Verlauf der L120 besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h. In diesem Abschnitt werden mehrere Wohngebäude nördlich der Straße hoch und sehr hoch belastet (vgl. Abbildung 2). Daher sollte vom zuständigen Straßenverkehrsamt geprüft werden, ob die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt aus Lärmschutzgründen bereits ab 250m westlich des „Am Wurster Weg“ in beide Richtungen auf 50 km/h reduziert werden kann.

Abbildung 6: Hauptstraße in Drangstedt (L120), westlicher Ortsausgang

Ebenso werden am östlichen Ortsausgang mehrere Wohngebäude nördlich der L120 sehr hoch belastet (vgl. Abbildung 2 und Abbildung 6). Daher sollte vom zuständigen Straßenverkehrsamt geprüft werden, ob die Geschwindigkeit von 50 km/h zum Schutz dieser Wohngebäude in beide Richtungen bis zum südlich der L120 gelegenen Sandparkplatz nach Osten verlängert werden kann. Dies hätte auch den Vorteil, dass in der Ortseinfahrt von Osten nicht erst innerorts auf 50 km/h abgebremst wird, sondern bereits vor dem Gefälleabschnitt. Außerdem reduzieren sich die Beschleunigungsgeräusche

[28] Potenziale von Temporeduktionen innerorts als Lärmminderungsmaßnahme. Ahmann, C. u.a. März 2016.

bei der Ortsausfahrt Richtung Osten auf dem Steigungsabschnitt, wenn dort 50 statt 70 km/h signalisiert sind.

Bad Bederkesa

In Bad Bederkesa sind vom Land Niedersachsen nur vereinzelt belastete Wohngebäude an der L120 kartiert worden (vgl. Abbildung 3). Auf der kartierten L120 wurde vom Umweltministerium Niedersachsen ein relativ lauter Asphalt mit einem DStrO von +2 dB kartiert. Daher sollte geprüft werden, ob ein lärmgeminderter Asphalt (-2 dB) bei der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke aufgebracht werden kann. Dadurch könnte die kartierte Lärmbelastung an der L120 in Bad Bederkesa durchgängig um bis zu 4 dB gesenkt werden.

BAB A27

In der Lärmkartierung des Lands Niedersachsen wird auf der BAB A27 von einem relativ lauten Asphalt mit einem DStrO von +2 dB ausgegangen.
In ihrer Stellungnahme vom 25.05.2010 zum ersten Lärmaktionsplan der Stadt Langen[29] wurde von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr darauf hingewiesen, dass südlich der AS Debstedt auf der BAB A27 ein lärmarmer Asphalt mit -2dB verbaut ist. Da dies bei der Lärmkartierung des Lands Niedersachsen nicht berücksichtigt wurde, stellt sich die Lärmbelastung auf der BAB A27 südlich der AS Debstedt deutlich (4dB) leiser dar, als in der Lärmkartierung ausgewiesen. Es ist daher davon auszugehen ist, dass die aktuelle Lärmsanierungswerte nicht überschritten werden.

Um auch die Anwohnerinnen/Anwohner nördlich der AS Debstedt zu entlasten, wird gefordert auch dort einen entsprechend leisen Asphalt (-2dB) bei der nächsten Deckensanierung einzubauen.

Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Bremerhaven-Containerterminal (Bahnstrecke 1740 Wunstorf – Bremerhaven Seehafen) südlich von Langen ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).
Im Anhang zum aktuellen Lärmaktionsplan des EBA Teil A[30] ist ausgeführt,

[29] Lärmaktionsplan der Stadt Langen. 06. Oktober 2010

[30] Anhang zum Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (Teil A). Hrsg. Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Stand Februar 2018.

dass rund 180 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen sind (vgl. Tabelle 2). In Tabelle 3 des Lärmaktionsplans des EBA[30] ist für Geestland ausgeführt, dass bislang keine Lärmsanierung durchgeführt oder geplant wurde. Es bestehen allerdings Lärmschutzwände beiderseits der Bahn in diesem Abschnitt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben sich weitere Prüfaufträge für Lärmminderungsmaßnahmen an die zuständige Straßenverkehrsbehörde:

1. Einrichtung von Tempo 30 von Langen Mitte bis zu den Ortsausgängen der L120 und L118 im Ortsteil Debstedt.

2. Die Hauptstrecke durch den Ortsteil Debstedt im Zuge der L118 von Langen bis zum Kreisel soll auch als solche ausgewiesen werden. Die Beschilderung, Fahrbahnmarkierung und die Verkehrsinsel vor der Volksbank sind entsprechend zu ändern (vgl. Abbildung 7).

3. Am Ortseingang/-ausgang der L120 im Zuge der Drangstedter Chaussee (L120) ist eine Verengung vorzusehen und ein stationärer Blitzer an der L120 aufzustellen, um die gefahrenen Geschwindigkeiten im Ortsteil Drangstedt auf der L120 zu reduzieren.

4. Die vorhandene Umgehung von Langen über Sievern zur Autobahn ist durch eine entsprechende Beschilderung auszuweisen. Zusätzlich ist die Durchfahrt durch Langen auf der L118/L120 für Lkw über 7,5t (Anlieger frei) zu sperren.

Abbildung 7: Abzweig L120/L118 in Langen, Ortsteil Drangstedt

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

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

Langfristig wird die BAB A20 als wichtige Ost-West-Verbindung Verkehre der L120 aufnehmen. Da die Trasse der A20 allerdings rund 20 km südlicher verlaufen soll, beträgt die prognostizierte Reduzierung auf der L120 in Drangstedt lediglich 12 % des aktuellen Verkehrsaufkommens[31] und wird daher zu keiner deutlichen Lärmreduktion beitragen (erst ab 50 % weniger Verkehr reduziert sich die Belastung um rund 3 dB).

Geestland ist von den Hauptverkehrsstraßen BAB A27, L119 und L120 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an dieser Straße umzusetzen.

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

- Förderung des ÖPNV
  Hohe Taktdichten, gute Verknüpfung innerhalb des ÖPNV und mit anderen Verkehrsträgerinnen/Verkehrsträgern.
  Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.
- Förderung des **Fahrradverkehrs**
  Radfahrstreifen/Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung.
  Neben den touristisch attraktiven Routen sollten aus Lärmschutzgründen vor allem die Radwege entlang der Straßen ausgebaut werden, um einen Anreiz zu schaffen, öfter einmal aufs Rad umzusteigen und das Auto stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren.

[31] Verkehrsuntersuchung für die Küstenautobahn A20 Westerstede (A28) bis Drochtersen (A20/Elbquerung), Erläuterungsbericht Februar 2012. SSP Consult, Beratende Ingenieure

- Förderung des **Fußverkehrs**
  Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernde Asphalte für Stadtstraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB erreicht werden kann[32,33,34,35].

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005[36] Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...*wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen*.“[36]

3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der Ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Die Auswahl und Festlegung der „Ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Stadt Geestland, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwerts oder der Größe der Gebiete bestehen nicht.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete[37]. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Frei-*

---

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

[33] Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Lands Nordrhein-Westfalen.

[34] Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

[35] Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

[36] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

[37] vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

zeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“[38]. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die

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

Unter diesen Gesichtspunkten werden 7 naturnahe Teilbereiche des Stadtgebietes außerhalb von Siedlungsbereichen und Verkehrswegen als ruhige Gebiete festgesetzt (s. Abbildung 10). Diese Bereiche sind z.T. als Landschaftsschutzgebiete (LSG) und Naturschutzgebiete (NSG) sowie im Regionalen Raumordnungsprogramm[39] als Vorbehaltsgebiet bzw. Vorranggebiete für die Natur und Landschaft gekennzeichnet.

Abbildung 8: Schautafel an der Pipinsburg

[38] Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

[39] Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven. 2012/2017

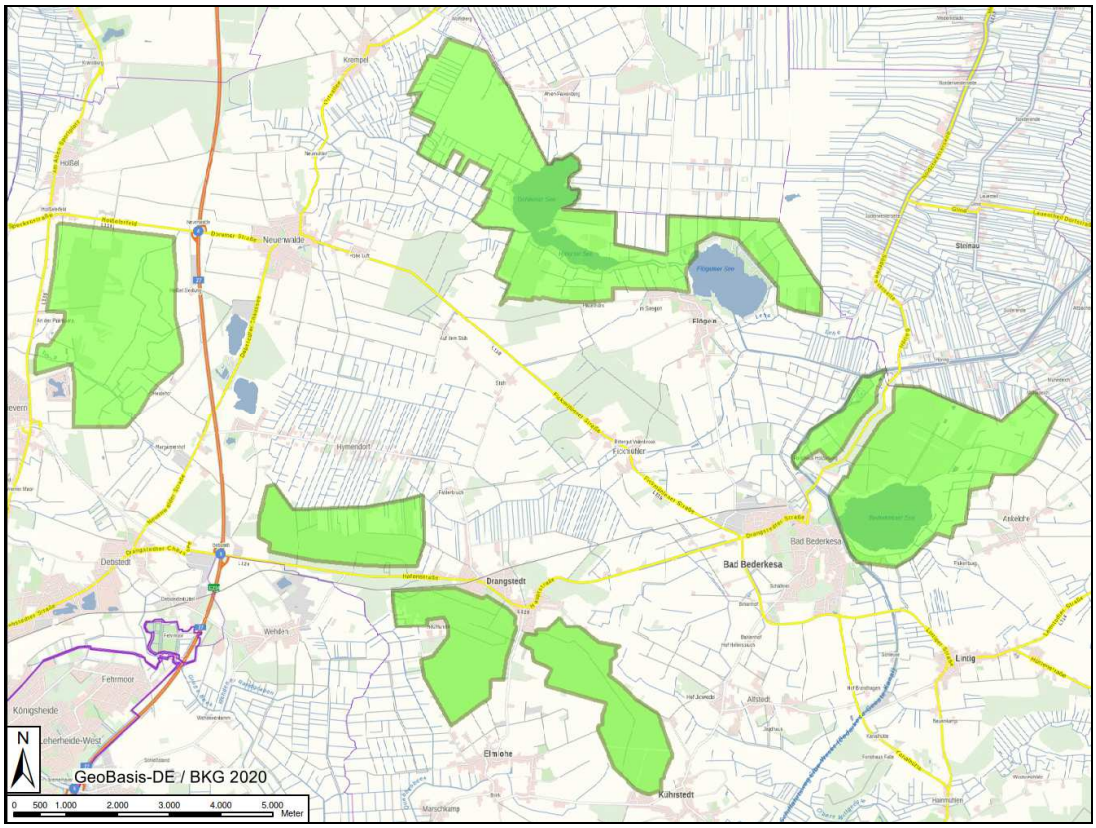
Abbildung 9: Schautafel am Bederkesaer See

Das LSG „Pipinsburg und Umland“ (s.a. Abbildung 8) mit dem anschließenden NSG „Dorumer Moor“ und das NSG Ahlen-Falkenberger Moor mit dem angrenzenden NSG Dahlemer See wurden bereits 2010 im Lärmaktionsplan der Stadt Langen[40] als Ruhige Gebiete aufgeführt. Hinzugekommen sind Teile des LSG „Waldgebiete bei Bederkesa“ mit dem NSG „Holzurburg am Bederkesaer See“ (vgl. Abbildung 9).

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen/Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz des Ruhigen Gebiets als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

[40] Lärmaktionsplan der Stadt Langen. 06. Oktober 2010

Abbildung 10: Skizze der Ruhigen Gebiete in der Stadt Geestland (grün markiert)



3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Durch die aufgeführten Maßnahmen können für fast alle der in Tabelle 1 aufgeführten 1.000 Personen Reduzierungen der Lärmbelastung durch den Straßenlärm erreicht werden.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

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

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

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingehenden Stellungnahmen werden abgewogen und im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Geestland getragen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt liegt geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten[41].

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Schild vergleichsweise gering.

6 Evaluierung des Aktionsplans

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

Bereits zur ersten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wurde für die Stadt Langen, also einem Teilbereich der Stadt Geestland, 2010 ein Lärmaktionsplan aufgestellt. Der Schwerpunkt lag damals auf dem Eisenbahnlärm und der Belastung durch die damals einzig kartierungspflichtige BAB A27. Angaben zur BAB A27 wurden in diesem Lärmaktionsplan aufgenommen. Für den Eisenbahnlärm (Lärmkartierung und Lärmaktionsplan) ist seit 2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig. Die Angaben des EBA zum Schienenlärm werden in diesen Lärmaktionsplan nachrichtlich aufgenommen.

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

[41] Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

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

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Stadt Geestland beschlossen

Am: 11.10.2021

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am: 22.10.2021 in der Nordsee-Zeitung

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.Geestland.eu

Geestland, den 11. Okt. 2021

Stadt Geestland
Der Bürgermeister
In Vertretung
gez. Döscher

L.S.

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{DEN} für Geestland

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{Night} für Geestland

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Gemeindeübersicht L_{DEN} für Geestland

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Gemeindeübersicht L_{Night} für Geestland

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

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/).

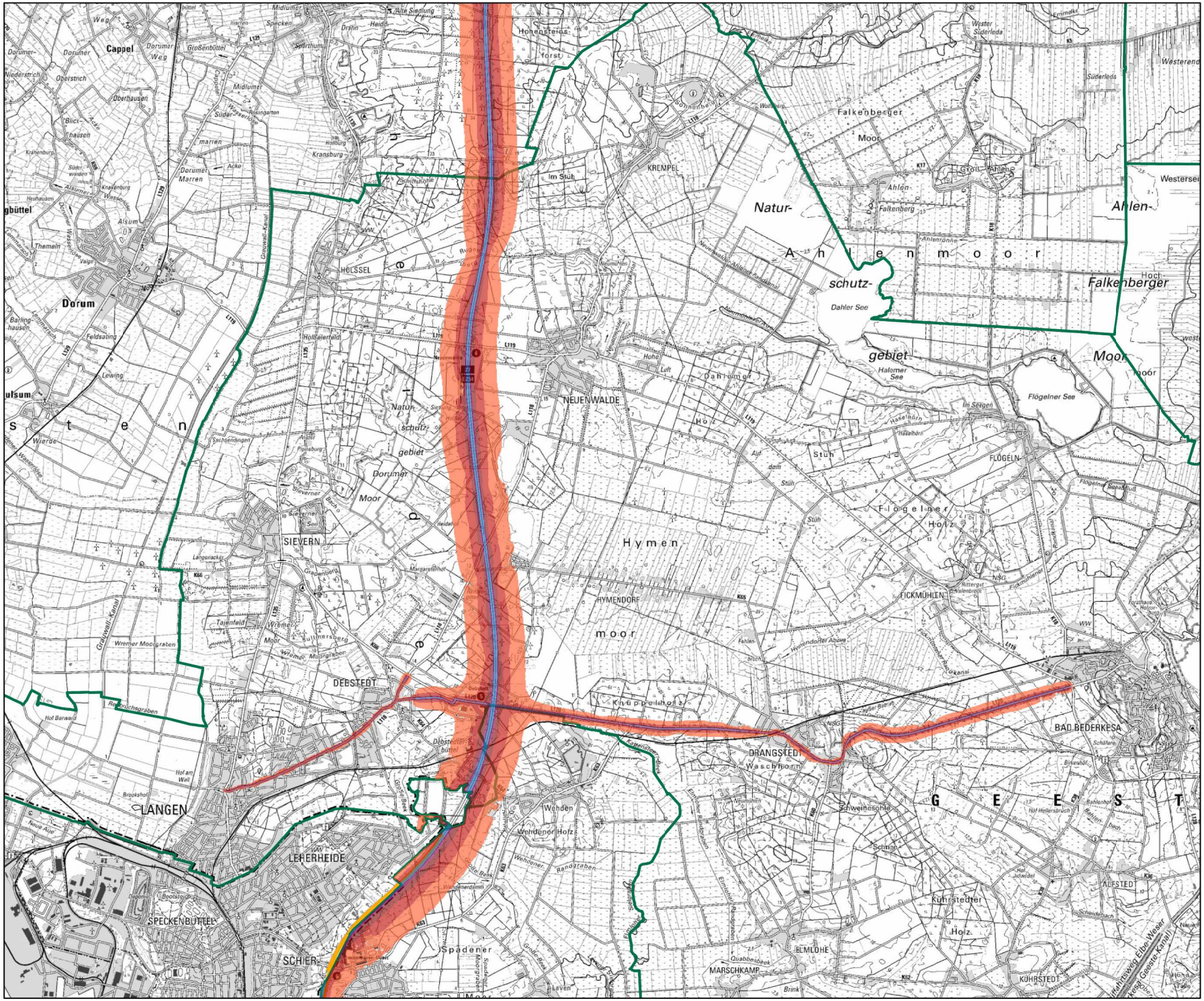
Anwendungsbereich / Nutzung	Grenzwerte für die **Lärmsanierung** an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes[1]		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV[2] für die Anordnung **verkehrsrechtlicher Maßnahmen** aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (**Lärmvorsorge**)[3]		Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll[4]		Schalltechnische Orientierungswerte für die **städtebauliche Planung**[5]	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ….	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Urbanes Gebiet					64	54				
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							70	70		

1 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, VLärmSchR 97, VkBl 1997 S. 434; 04. August 2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25. Juni.2010
2 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007
3 Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
4 Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)
5 DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{DEN} für Geestland
Stand April 2018

20201102-104201_Umweltkarten


Cappel
Dorum
Alsum
Themeln
Dorumer Marren
Midlumer
Kransburg
Holssel
Krempel
Falkenberger Moor
Ahlen
Falkenberg
Natur-
Ahlenmoor
schutz-
gebiet
Dahler See
Halemer See
Flögelner See
Falkenberger
Moor
Neuenwalde
Flögeln
Flögelner Holz
Eickmühlen
Hymen
Hymendorf
moor
Dorumer Moor
Sievern
Debstedt
Langen
Leherheide
Speckenbüttel
Schier
Wehden
Wehdener Holz
Drangstedter Waschhorn
Bad Bederkesa
Geest
Schweinesohle
Kührstedter Holz
Elmlohe
Marschkamp
Kührstedt
Alfstedt
Spadener
Knipperlahorz
Hohenstens forst
Westerende
Süderleda
Wester Süderleda
Greetsiel-Kanal
Wremer Moorgraben
Hymendorfer Abzug
Flögelner Fluckkanal
Bundeskanal
Elmlohe-Kanal
Schiffahrtsweg Elbe-Weser
Weg-Geeste-Kanal
Alte Siedlung
Midlumer
Speckenbüttel
Großenbüttel
Oberstrich
Oberhausen
Blicshausen
Krakenburg
Süderwanden
Knakenburg
Heuhausen
Alsumer
Dorumer Wasserkoog
Feldsaling
Lewing
Wierde
Sachsenningen
Pinsburg
Sieverner Bäke
Sieverner See
Langeriacker
Grebenberg
Margarethenhof
Talenfeld
Wremer Moor
Bullmersberg
Hof Barwarb
Brockshof
Hof am Wall
Neue Aue
Bootsgraben
Dorumer Weg
Dorumer-
Niederstrich
Süder-
Rossgarten
Marren
Acke
Holtburg
Schiffahrtsweg
Im Stuh
Hohe Luft
Auf dem Stuh
Haselhorn
Im Seegen
Fischmühlenkanal
Fischmühlenkanal
Ahlenmoor
Ahlenmoor
Ahlenkanal
Ahlenmoor
Ahlenmoor
Ahlenmoor

Legende

Laermschutzbauwerke

NDS_Gemeinden

Strassenlaerm_Lden

Pegel

56 - 60 db(A)

61 - 65 db(A)

66 - 70 db(A)

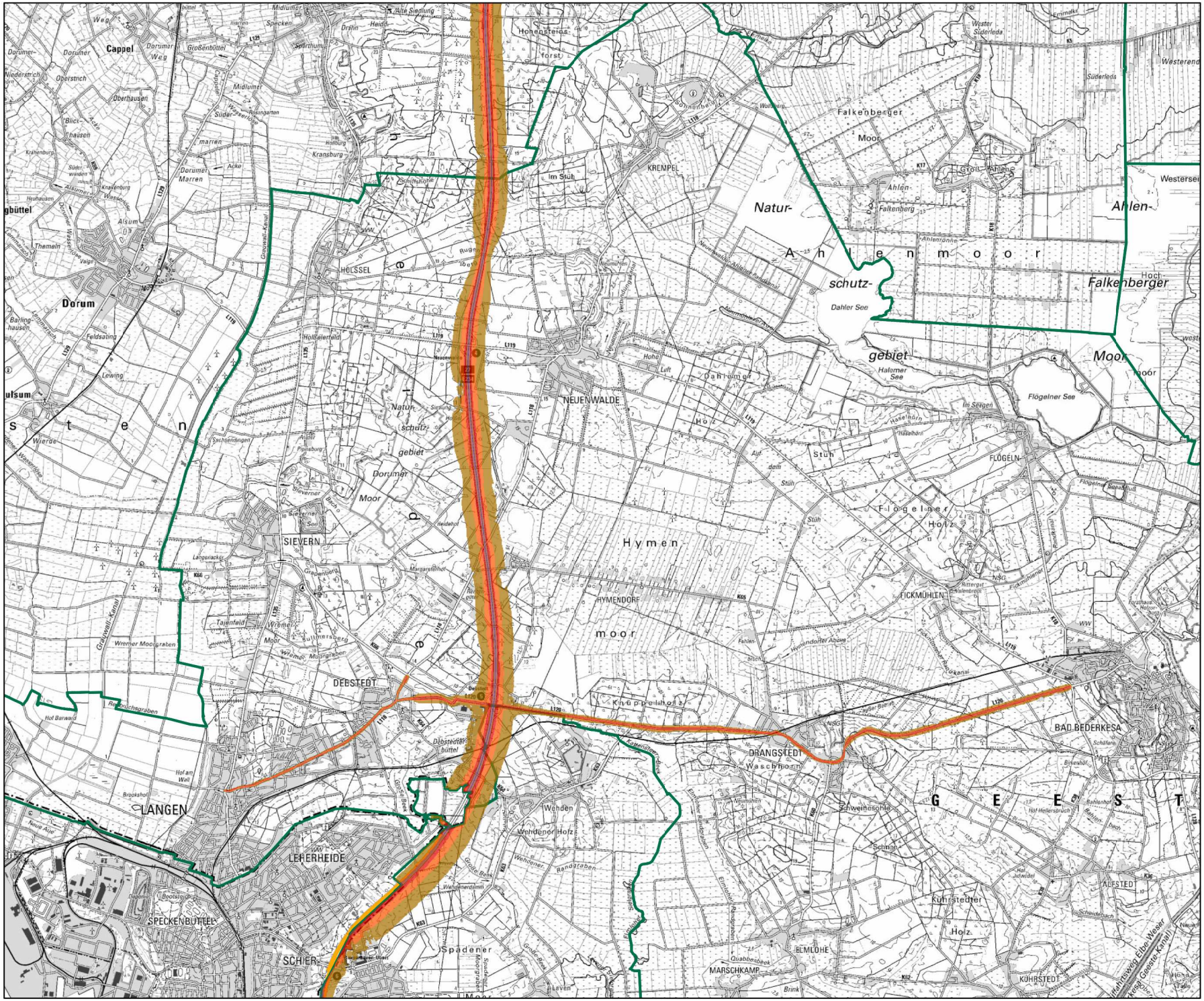
71 - 75 db(A)

>75 db(A)

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{Night} für Geestland
Stand April 2018

20201102-104346_Umweltkarten



0 0,5 1 2 km

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

© 2020

LGLN

Maßstab: 1:62.500

Datum: 02.11.2020

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Legende

Laermschutzbauwerke

NDS_Gemeinden

Strassenlaerm_Ln

Pegel

51 - 55 db(A)

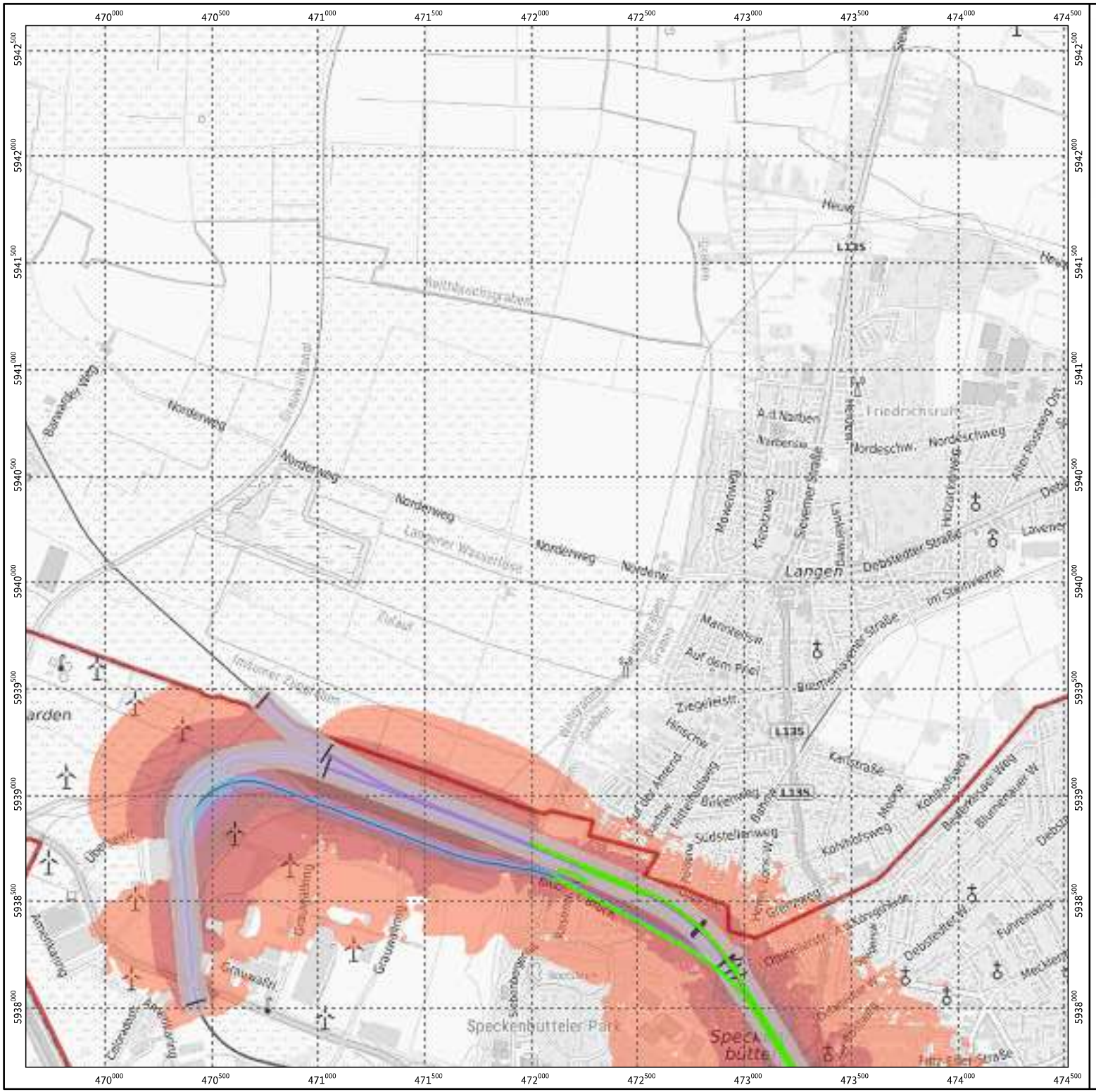
56 - 60 db(A)

61 - 65 db(A)

66 - 70 db(A)

> 70 db(A)

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Gemeindeübersicht L_{DEN} für Geestland



Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Isophonen [dB(A)]

- > 75
- > 70 - 75
- > 65 - 70
- > 60 - 65
- > 55 - 60

N

1 : 25000

0 0.5km

Übersichtskarte

Quelle
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2017)
Gleislage: DB Netz AG (2016)

Berechnungsvorschrift
VBUSch

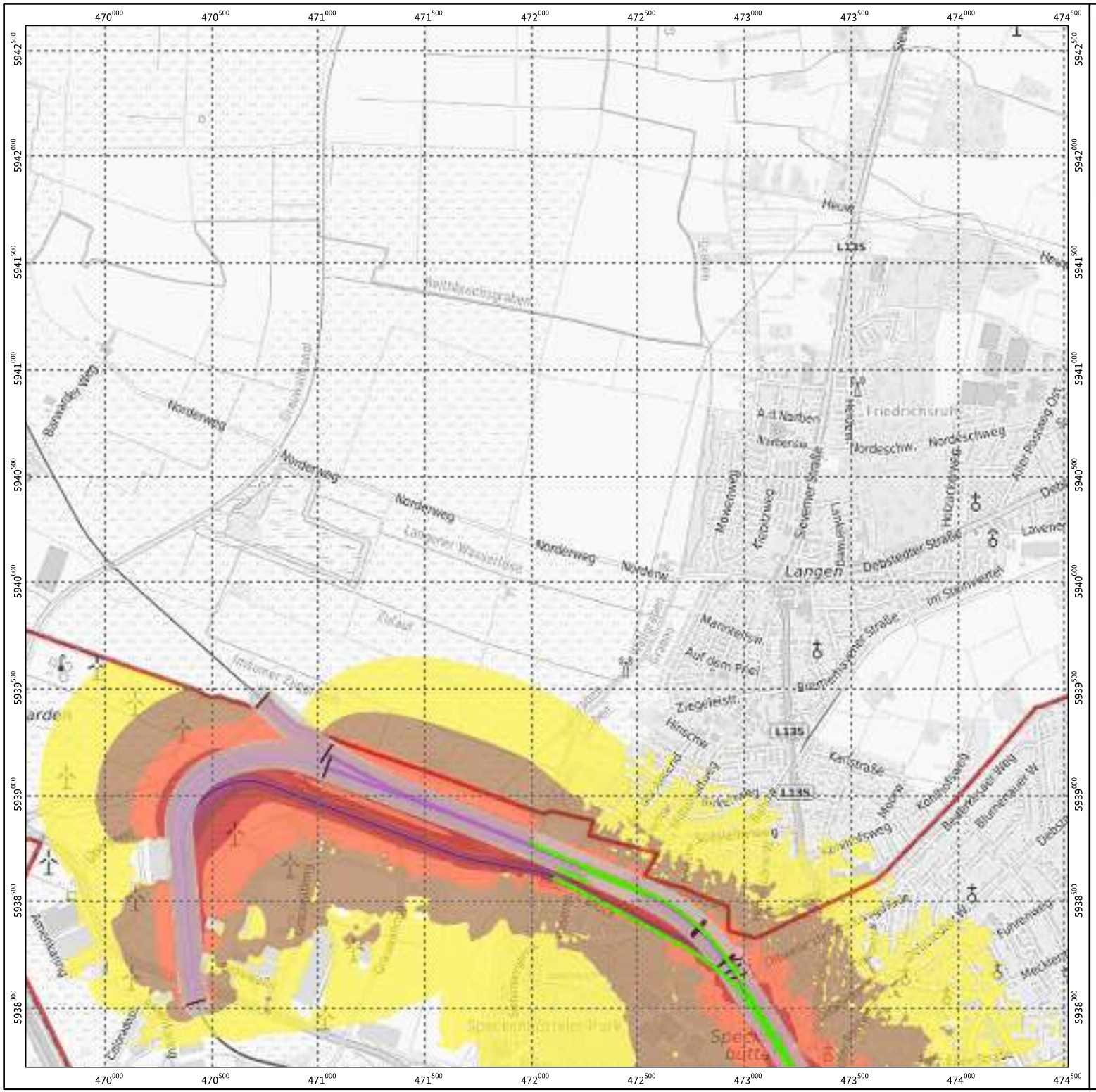
Koordinatensystem
ETRS89 / UTM zone 32N

Haftungshinweis
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis
Dem Endnutzer dieser Karte wird ein internes Nutzungsrecht eingeräumt, d.h. die Weitergabe – auch von Ausschnitten –, öffentliche Zugänglichmachung (z.B. im Internet) oder der Verkauf des Datenbestandes oder von Teilen davon ist nicht gestattet.

Impressum
Eisenbahn Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 18.11.2020

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Gemeindeübersicht L_{Night} für Geestland



Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Isophonen [dB(A)]

- > 70
- > 65 - 70
- > 60 - 65
- > 55 - 60
- > 50 - 55
- > 45 - 50

N

1 : 25000

0 0.5km

Übersichtskarte

Quelle
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2017)
Gleislage: DB Netz AG (2016)

Berechnungsvorschrift
VBUSch

Koordinatensystem
ETRS89 / UTM zone 32N

Haftungshinweis
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis
Dem Endnutzer dieser Karte wird ein internes Nutzungsrecht eingeräumt, d.h. die Weitergabe – auch von Ausschnitten –, öffentliche Zugänglichmachung (z.B. im Internet) oder der Verkauf des Datenbestandes oder von Teilen davon ist nicht gestattet.

Impressum
Eisenbahn Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 18.11.2020