Stadt Schöningen
Der Bürgermeister

Vorlage
V 61/2023

Erstellung eines Lärmaktionsplanes für die Stadt Schöningen zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie
hier:
- **Beschluss über den Entwurf sowie die öffentliche Auslegung gem. § 47 (5) BImSchG**

☒ Haushaltsrechtliche / finanzielle Auswirkungen siehe Sachverhaltsdarstellung

Fachbereich: Bauwesen *Bearbeiter: Thomas Hoffmann*	*Datum* *06.09.2023*

Beratungsfolge

Gremium	*Zuständigkeit*	*Sitzungsdatum*	*öffentlich*	*nicht öffentlich*
ABU	Zur Beschlussempfehlung	21.09.2023	☒	☐
Ortsrat Esbeck	Zur Anhörung	n.n	☒	☐
Verwaltungsausschuss	Zur Beschlussfassung	26.09.2023	☐	☒

Beschlussvorschlag:

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Schöningen zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie werden
folgende Beschlüsse gefasst:

1) Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wird beschlossen.

2) Der Beschluss über die öffentliche Auslegung gemäß § 47 (5) BImSchG wird gefasst. Die Auslegung erfolgt für die Dauer eines Monats.

Sachverhaltsdarstellung, Begründung, ggf. finanzielle Auswirkungen:

Um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern hat die EU eine Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) beschlossen. Diese Richtlinie wurde 2006 im Bundesimmissionsschutzgesetz sowie der Verordnung über die Lärmkartierung in nationales Recht umgesetzt. Betroffene Gemeinde sind zur Aufstellung von Lärmaktionsplanen gesetzlich verpflichtet. Im Gemeindegebiet der Stadt Schöningen ist der Verlauf der Bundesstraße 244 im Rahmen der Kartierung des Umweltministeriums Niedersachsen erfasst worden. Auf

Grundlage dieser Lärmkartierung wurde bereits im Jahr 2019 erstmals ein Lärmaktionsplan für die Stadt Schöningen aufgestellt. Dieser ist nun zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie zu überarbeiten bzw. anzupassen.

Nach Auffassung der Verwaltung ist das Planaufstellungsverfahren nunmehr soweit gediehen, dass die Beschlussfassung über den Entwurf des Lärmaktionsplanes für die Stadt Schöningen zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie sowie der Beschluss über die öffentliche Auslegung gem. § 47 (5) BImSchG erfolgen kann.

gez. Schneider

Schneider

Mitzeichnung

BGM	AV	FB 10	FB 13	FB 20	FB 21	80	GB
☐	☐ U	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Anlage

- Entwurf Lärmaktionsplan Lärmaktionsplanes für die Stadt Schöningen zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

Lärmaktionsplan für die Stadt Schöningen zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf

Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin:	Stadt Schöningen Markt 1 38364 Schöningen
Projektnummer:	LK 2023.136
Berichtsnummer:	LK 2023.136.1
Berichtsstand:	09.08.2023
Berichtsumfang:	26 Seiten sowie 3 Anlagen
Projektleitung:	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 den Lärmaktionsplan zuständige Behörde 4
1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird 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 10
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen 12
2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans 14
3 Maßnahmenplanung 15
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung 15
3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre 15
3.2.1 Schöningen B244 16
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 18
3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz 20
3.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert 22
4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans 23
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung 23
4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung 23
4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit 23
4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation 23
5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan 23
6 Evaluierung des Aktionsplans 23
7 Inkrafttreten des Aktionsplans 25
7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung Schöningen beschlossen 25
7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit 25
7.3 Link zum Aktionsplan im Internet 25
8 Anlagenverzeichnis 26

1 Allgemeines

1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Stadt: Schöningen
Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03154019
Behörde: Fachbereich Bauwesen
Kontakt: Herr Thomas Hoffmann
Adresse: Markt 1, 38364 Schöningen
Telefon: 05352 512119
E-Mail: Thomas.Hoffmann@schoeningen.de
Internet: www.schoeningen.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Schöningen (Kernstadt sowie Stadtteile Esbeck und Hoiersdorf) befindet sich im Landkreis Helmstedt in Niedersachsen. Schöningen liegt ca. 10 km südwestlich von Helmstedt und gut 30 km südöstlich von Braunschweig am Höhenzug Elm. Im Norden grenzt Schöningen an die Stadt Helmstedt und die Gemeinde Warberg, im Südwesten an die Gemeinde Söllingen. Im Südosten grenzt Schöningen an Sachsen-Anhalt. Bis 2016 wurde in Schöningen Braunkohle im Tagebau abgebaut.

Schöningen hat rund 11.210 Einwohner, ca. 5.400 Wohnungen[1] und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 35,5 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 316 Einwohnern je qkm.

Die Bundesstraße B244 durchzieht die Stadt von Südwest nach Nord. Von der B244 zweigt die B82 Richtung Westen ab. Von West nach Ost durchquert die Landesstraße L652 das Stadtgebiet. Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 9.200 Kfz/Tag[2] auf der

[1] Strategische Lärmkartierung 3. Stufe. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz. Stand 04/2018

[2] Strategische Lärmkartierung 2022. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Stand März 2023

B244 gehört diese Straße zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG[3] (ULR) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen.

Alle Bahnstrecken in Schöningen sind stillgelegt. Von Bahn- wie auch von Fluglärm ist Schöningen entsprechend den Vorgaben der ULR nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)[4] 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. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen[5].

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA[4] zuständig.

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, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die

[3] 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

[4] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG), vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873)

[5] Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg.08. Februar 2023

erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind[6].
Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter *www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten* für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Niedersachsen veröffentlicht.

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[7] und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal[8] hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Niedersachsen die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärmminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes[9] 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 Grenz-

---

6 NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2016

7 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

8 Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

9 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)
In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

werte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19[10] erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB[11] abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich[5]. Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

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. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierungen zur Stufe 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB[12], die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden. Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB[13], Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland ange-

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

[11] Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB
Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB
Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D
Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D
vom 7. September 2021 (Banz AT 05.Oktober 2021 B4)

[12] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

[13] Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB
vom 7. September 2021 (Banz AT 05. Okt. 2021 B4)

passte Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland.

Die Verkehrszahlen auf der kartierten B244 haben sich von der Lärmkartierung 2018 auf 2022 geringfügig von 8.800 auf 9.200 Kfz/Tag erhöht.

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an kartierten Straßen in Schöningen

Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Schöningen belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: 08.2023				
L_{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L_{Night} dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	300		über 50 bis 55	200
über 60 bis 65	200		über 55 bis 60	200
über 65 bis 70	200		über 60 bis 65	200
über 70 bis 75	200		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	900		Summe	600

Geschätzte Zahl der von Lärm an kartierten Straßen in Schöningen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 01.2023				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	0,9	200	1	0
65 - 75 dB(A)	0,3	200	0	0
über 75 dB(A)	0	0	0	0
Summe	1,2	400	1	0

Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 01.2023	
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	183
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	44

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Schöningen finden sich in den Anlagen 2 und 3.

Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der

neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten Belasteten führen[14].

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!

Zudem wird nach BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:
1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Diese sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden. Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV[15] entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region" [16] veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ[17].

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. *„Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zu Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt."*[14] Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen ver-

[14] Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen" Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

[15] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31.8.2015 I 1474

[16] Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

[17] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30 März 2022

gleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Schöningen lässt sich daraus nicht ableiten.

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Stadt Schöningen werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der Hauptverkehrsstraße 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.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen[18] (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 900 Personen und somit rund 8 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Schöningen durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN}, verursacht durch die kartierte Hauptverkehrsstraße (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind 400 (3,6 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} sind für 200 Anwohnerinnen und Anwohner (1,8 %) in Schöningen gegeben.

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

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der ULR ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021.

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie[18]), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen[19], aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein[9] - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG[20] 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)[21]
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung/ Belästigung	- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV[20] können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist[22].

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

20 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

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

22 LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Copenhagen, 2018

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Schöningen detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung[23] Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von >55 bis 60 dB(A) L_{Night} (rot) und über 60 dB(A) L_{Night} (lila) aufweisen und damit einer hohen bzw. einer sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 2) ausgesetzt sind.

Die höchsten Belastungen ergeben sich, wie im vorangegangenen Lärmaktionsplan[24] an den straßennahen Wohnbebauungen entlang der B244 in Schöningen (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2).

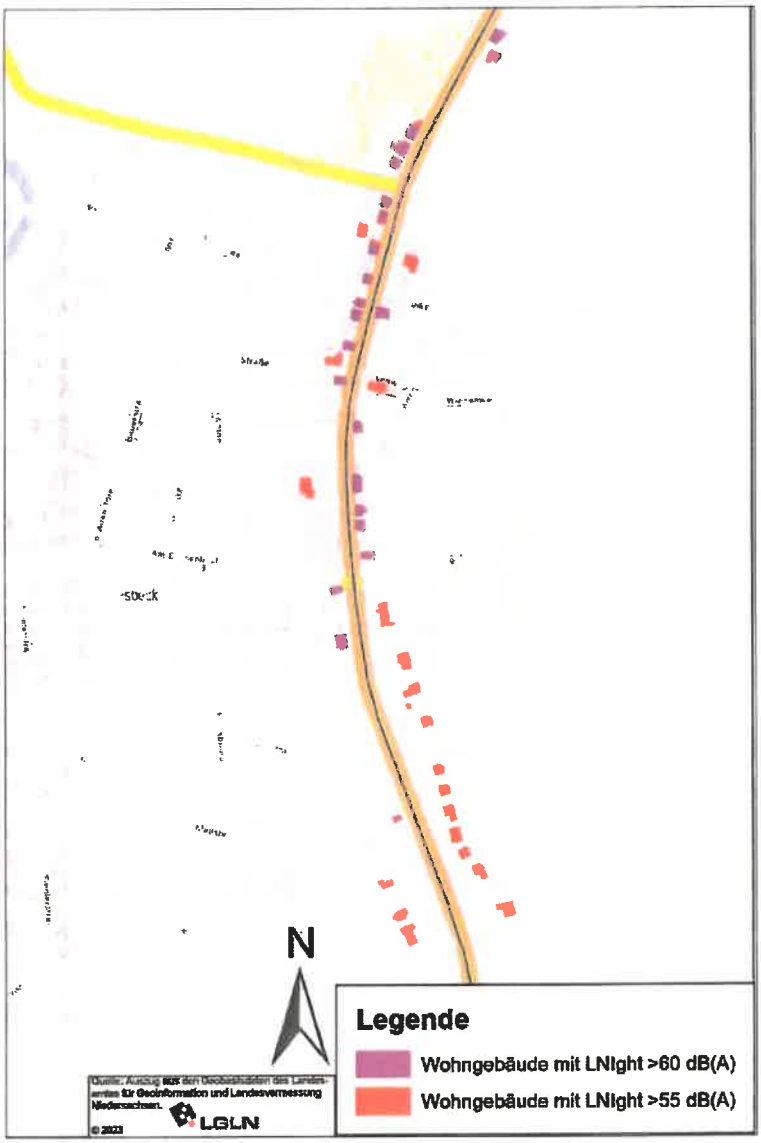
Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können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

[23] Newsletter des GAA Hildesheim vom 07. März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

[24] Lärmaktionsplan der Stadt Schöningen zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie 07/2019

Abbildung 1: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B244 in Schöningen Kernstadt

Abbildung 2: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B244 in Schöningen Ortsteil Esbeck



2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Stadt Schöningen werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den kartierten 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.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Entlang der B244 in der Stadt Schöningen sind keine Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle vorhanden.

Auf der B244 ist entsprechend der Lärmkartierung Niedersachsen ein SMA5[25] verbaut. Dieser weist bei Innerortsstraßen eine lärmmindernde Wirkung von gut 2 dB auf[10].

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 Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
  (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
  (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
  (baulicher Schallschutz)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz),
  Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmt
- Verstetigung des Verkehrs
  (verträgliche Abwicklung des Verkehrs).

Für die zu betrachtende Hauptverkehrsstraße B244 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärmminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

[25] Dokumentation – 4. Runde der EU-Umgebungslärmkartierung 2022, Daten für die Straßenlärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen. Hildesheim 07.03.2023

Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist das Straßenverkehrsamt des Kreises Helmstedt zuständig.

3.2.1 Schöningen B244

Für die meisten straßennahen Wohngebäude an der B244 in Schöningen wurden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von >55 dB(A) L_{Night} ermittelt. Demnach wird der Grenzwert der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR 97[9] (vgl. Anlage 1) z.T. deutlich überschritten. Demnach sollte von der zuständigen NLStBV überprüft werden, ob an der B244 in Schöningen Kernstadt und im Ortsteil Esbeck eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann.

Da auf der B244 bereits ein lärmarmer Asphalt für Innerortsstraßen verbaut ist, verbleiben verkehrsrechtliche Anordnungen, um die Lärmbelastung unter die gesundheitsbeeinträchtigende Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu bringen, ab der eine Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung[26] erreicht wird.

Daher sollte von der zuständigen Verkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung durchgeführt und in der gesamten Ortsdurchfahrt Schöningen Kernstadt sowie in der gesamten Ortsdurchfahrt Esbeck **ganztags eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h** umgesetzt werden. Durch Tempo 30 kann der Straßenlärm um 2 bis 3 dB gesenkt werden, außerdem ergeben sich weitere Lärmreduktionen durch die Verstetigung des Verkehrs[27].

Bei der Abwägung durch das zuständige Straßenverkehrsamt ist zu berücksichtigen, dass …

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

[26] BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5.04; BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 – 9 A 72.079

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

- … die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO für den Straßenverkehr[28] liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein kann,

- … die Reisezeitverluste bzw. Netzwiderstände für den Durchgangsverkehr durch die Geschwindigkeitsreduktion eher gering sind. Bei Tempo 30 reduzieren sich zusätzlich die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und es kommt dadurch eher zu einer „Homogenität des Verkehrsflusses"[29],

- … eine Verlagerung der Verkehre nicht zu erwarten ist, da im Nebenstraßennetz bereits Tempo 30 gilt,

- … 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[29].

Zur Unterstützung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden[30]:

- Es sollte das Zusatzschild „Lärmschutz" angebracht werden. Autofahrerinnen und Autofahrer halten sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn der Grund dafür bekannt ist.

- Eine häufige Wiederholung des Schilds fördert die Befolgung.

- Auftragen von „30" Piktogrammen auf der Straßenoberfläche.

- Die Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind stärker, wenn Geschwindigkeitsdisplays oder, noch einmal wirkungsverstärkend, Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden.

Der erwartete Nutzen der Maßnahme ist, dass die Lärmbelastung unter die gesundheitsgefährdende Schwelle entlang der B244 reduziert wird, die Verkehrssicherheit erhöht wird (Unfallhäufigkeit und Schwere), eine Reduzierung

---

28 Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region–Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

29 Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016

30 Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

der Luftschadstoffe und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität an innerörtlichen Straßen erreicht wird.

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.

Schöningen ist von der Hauptverkehrsstraße B244 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegt. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**
  Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger des Stadt Schöningen zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:
  - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
  - hohe Taktdichten,
  - Einrichtung von Busspuren,
  - Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
  - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
  - Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.

  Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**
  Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motori-

sierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:
- Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.

Tempo 30 innerorts hätte auch den Vorteil, dass die z.T. in beide Richtungen zu befahrenden engen kombinierten Fuß- und Radwege aufgehoben werden können und der Radverkehr auf die Straße ausweichen kann, und so auch Konflikte von Fuß- und Radverkehr abbauen kann.

- **Förderung des Fußverkehrs**
  Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:
  - Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
  - Einbau von Mittelinseln,
  - lückenloses Fußwegenetz,
  - ausreichend breite Gehwege,
  - guter Beleuchtung,
  - Verhinderung von Gehwegparken,
  - kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses**:
  Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:
  - Grüne Welle,
  - Bau von Kreisverkehren,
  - Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren,

- **Verkehrsberuhigung**
  - verkehrsberuhigte Bereiche,
  - Einrichtung von Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen,
  - Parkraumkonzepte mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung,
  - verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.
- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann[10,31,32,33,34].

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005[35] 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.*"[35]

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten und infolge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

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.

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

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

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

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

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

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. 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 Schöningen, gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete[36]. Bei der Ausweisung sollte *„ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- 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"*[37]. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die …

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

Unter diesen Aspekten wird das im vorangegangenen Lärmaktionsplan[24] festgesetzte Ruhige Gebiet (Waldgebiet westlich von Esbeck) übernommen. Der Landwirtschaftsbereich zwischen Siedlung und Wald wird als Verbindung zwischen Siedlung und Naherholungsbereich dem Ruhigen Gebiet zugeschlagen (vgl. Abbildung 3).

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und 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).

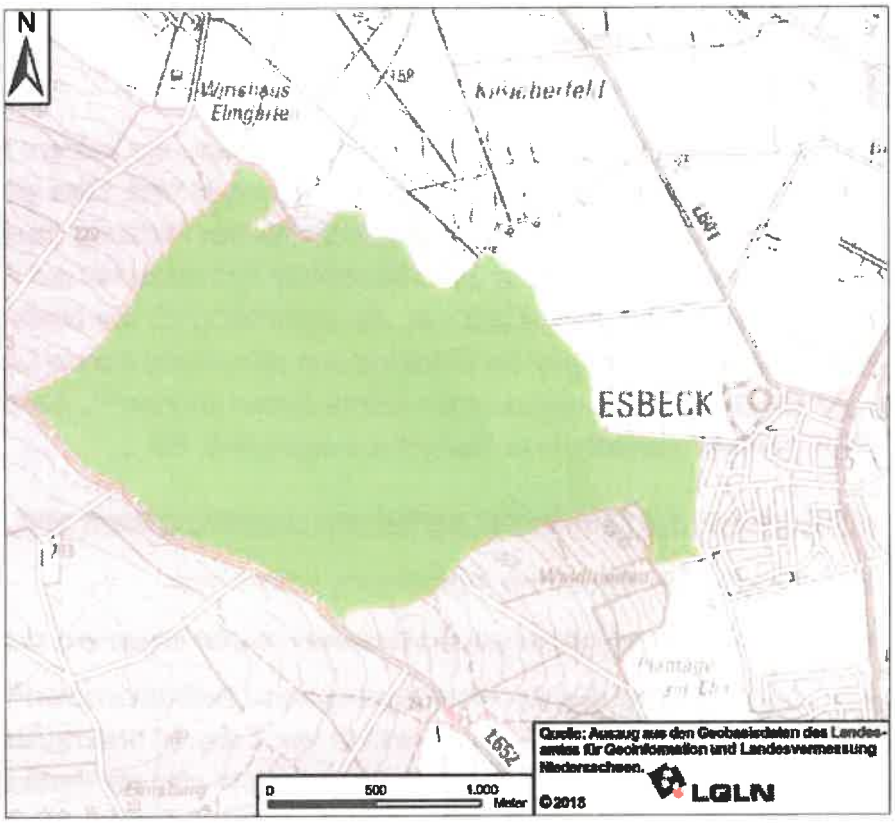
Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Ge-

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

[37] 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

biete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

Abbildung 3: Skizze Ruhiges Gebiet Schöningen
vgl. Lärmaktionsplan Runde 3[24]



3.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert

Durch die aktive Maßnahme an den B244 (Geschwindigkeitsreduzierung) in Schöningen und Esbeck können alle betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner entlastet werden.

Zusammenfassend würde somit für rund 900 lärmbelastete Bürger und Bürgerinnen in der Stadt Schöningen der Straßenverkehrslärm reduziert.

Durch die aufgeführten Maßnahmen werden insbesondere die in Schöningen am stärksten lärmbelasteten Anwohnerinnen und Anwohner entlastet.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von…bis…

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

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

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen werden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

…

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

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

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

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können entsprechend VLärmSchR 97[9] bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet werden.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Schöningen erstreckt sich auf das gesamte Stadtgebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Straßen und an-

grenzende Wohngebiete sowie auf das Ruhige Gebiet. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im Juli 2019 übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat, sind die Ergebnisse mit den vorhergehenden Lärmkartierung kaum vergleichbar. Angaben zu geänderten Betroffenheiten, auch als Ergebnis von geänderten Verkehrsströmen und umgesetzten Maßnahmen, können somit nicht getroffen werden.

Mit der neuen Lärmkartierungsmethode haben sich die als verlärmt berechneten Flächen ausgedehnt. Das Ruhige Gebiet in Schöningen ist davon nicht betroffen, so dass keine flächenmäßige Anpassung des Ruhigen Gebietes erforderlich wurde.
Inwieweit das ruhige Gebiet von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Stadt berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben.

Da die Kosten für die Maßnahmen im Wesentlichen von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Stadt, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Gemeinden vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden" [38].

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärmminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert werden. Die Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist so in Kraft getreten durch Beschluss der Stadtvertretung Schöningen

Am:....

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.schoeningen.de

Schöningen, den

[38] https://www.lebenswerte-staedte.de Stand: Mai 2023

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Schöningen

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Schöningen

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		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung **verkehrsrechtlicher Maßnahmen** aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (**Lärmvorsorge**)		Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die **städtebauliche Planung**	
	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	35/40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50
Urbanes Gebiet					64	54	63	45	60	45/50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55
Industriegebiete							70	70		

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm" in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Schöningen

Stand: Januar 2023

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Schöningen

Stand: Januar 2023

Maßstab: 1:50.000

Datum: 12.04.2023

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

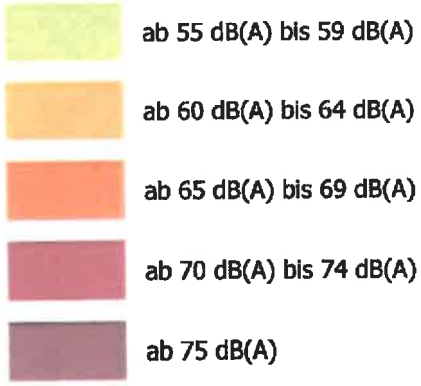
© 2023 LGLN

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Legende

Strassenlaerm_LDEN_2022

Pegel



0 0,5 1 2 km

Maßstab: 1:50.000

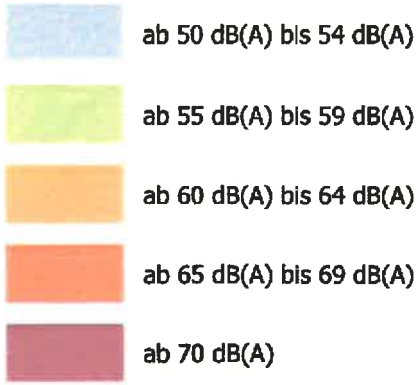
Datum: 12.04.2023

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

© 2023 LGLN

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Legende

Strassen_LNight_2022

Pegel