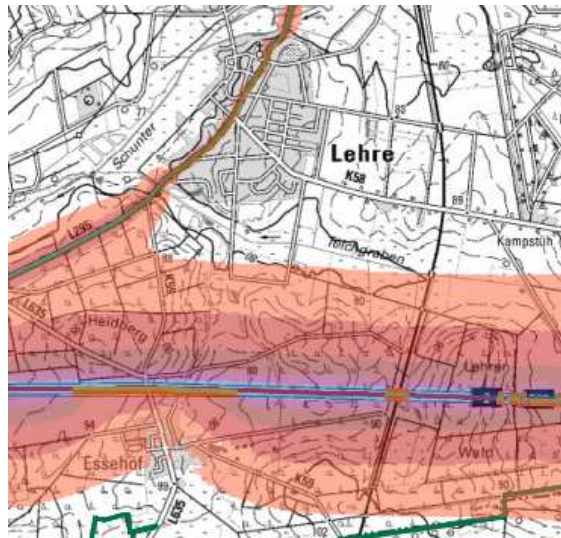


Lärmaktionsplan der Gemeinde Lehre zur Umsetzung der 3. Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie



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

Auftraggeberin: **Gemeinde Lehre**
Marktstraße 10
38165 Lehre

Projektnummer: LK 2021.122
Berichtsnummer: LK 2021.122.1
Berichtsstand: 14.10.2021
Berichtsumfang: 28 Seiten sowie 5 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz



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	6
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	9
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	11
3	Maßnahmenplanung	16
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	16
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.16	
3.2.1	Lehre L295 (Berliner Straße).....	17
3.2.2	Wendhausen L295 (Berliner Straße).....	19
3.2.3	Essehof (BAB A2)	20
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	21
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre.....	22
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen.....	25
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	26
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit	26
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	26
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	26
6	Evaluierung des Aktionsplans	27
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	27
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung beschlossen.....	27
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	27
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	27
8	Anlagenverzeichnis	28

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Lehre
Gemeindeschlüssel: 03 1 54 014
Ansprechpartnerin: Frau Eike Guhl
Adresse: Marktstraße 10, 38165 Lehre
Telefon: 05308 / 69948
E-Mail: Rathaus@gemeinde-lehre.de
Internet: <https://www.lehre.de>

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

Lehre ist eine Gemeinde im Osten von Niedersachsen im Landkreis Helmstedt zwischen den Großstädten Braunschweig und Wolfsburg. Weiterhin grenzt Lehre an die Gemeinden Calberlah, Königslutter am Elm, Cremlingen, und Meine. Das Gemeindegebiet wird von Landwirtschafts- und Waldflächen bestimmt.

Die Gemeinde hat rund 12.200 Einwohnerinnen und Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von rund 71,6 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 169 Einwohnerinnen und Einwohnern je km². Die Anzahl der Wohnungen in Lehre beträgt ca. 5.800¹.

Lehre wird im Süden von der BAB A2 und im Osten von der BAB A39 durchzogen. Die L295 durchquert das Gemeindegebiet von Südwest nach Nordost und bindet an den Anschlussstellen Braunschweig Ost (BAB A2) und Flechtorf (BAB A39) an die überregionalen Trassen an. Die L639 quert das westliche Gemeindegebiet von Süd nach Nord.

Durch das Gemeindegebiet verläuft die Eisenbahnstrecken von Braunschweig nach Wolfsburg. Einen daran angeschlossenen Bahnhof gibt es auf dem Gemeindegebiet von Lehre nicht.

Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge gehören die BAB A2 (85.600 bis 85.100 Kfz/Tag), die BAB A39 (50.000 bis

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

57.000 Kfz/Tag) und die L295 (9.700 bis 13.900 Kfz/Tag)² zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG³ (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)⁴ das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört die durch das Gemeindegebiet verlaufende Strecke Braunschweig-Wolfsburg mit rund 31.000 Zugbewegungen pro Jahr⁵.

Lärm von Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG³ (ULR) ist in Lehre 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 Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA⁴.

² Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

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 Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 3 (30.06.2017).
<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba> (Stand 04/2021)

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 erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁶.

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 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 Umgebungslärmrichtlinie 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 Deutschland⁷ 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 Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast

⁶ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

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

des Bundes⁸ 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-90⁹ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS¹⁰ bzw. der zukünftig anzuwendenden BUB¹¹ abweicht. Die aktuelle RLS-19¹² wird bis zur Anpassung der untergesetzlichen Verordnung nur bei der Lärmvorsorge angewendet, nicht bei der Lärmsanierung.

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 über einen längeren Zeitraum kaum möglich. Erfahrungen zeigen, dass im Regelfall die Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten liegen.

⁸ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04. August 2006 S. 665.
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laermschutz.html>

⁹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

¹⁰ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

¹¹ BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe). Vom 20. November 2018 (BANz AT 28.12.2018 B7)

¹² RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Lehre

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Lehre belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04.2018				
L _{DEN} ¹³ dB(A)	belastete Menschen		L _{Night} ¹⁴ dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	400		über 50 bis 55	200
über 60 bis 65	200		über 55 bis 60	100
über 65 bis 70	100		über 60 bis 65	100
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	700		Summe	300
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Lehre belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 bis 65 dB(A)	10,4	300	1	0
65 bis 75 dB(A)	3,9	100	0	0
über 75 dB(A)	1,3	0	0	0
Summe	15,6	400	1	0

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

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

¹³ 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.

¹⁴ 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)

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der Haupteisenbahnstrecke in Lehre

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Lehre belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, Stand 06.2017				
L_{DEN}^{13} dB(A)	belastete Menschen		L_{Night}^{14} dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	100		über 50 bis 55	70
über 60 bis 65	30		über 55 bis 60	20
über 65 bis 70	10		über 60 bis 65	10
über 70 bis 75	10		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	150		Summe	100
Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Lehre belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 06.2017				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 bis 65 dB(A)	5,38	68	0	0
65 bis 75 dB(A)	1,14	0	0	0
über 75 dB(A)	0,42	0	0	0
Summe	6,94	68	0	0

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

Die Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes für die Haupteisenbahnstrecken in Lehre finden sich in den Anlagen 4 und 5.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für Lehre werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen 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 Umgebungslärmrichtlinie¹⁵), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN} > 60 dB(A) L _{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein¹⁶
65-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV¹⁷ überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ 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)¹⁸
55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night}	Belastung/Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV¹⁷ können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)¹⁸ langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)¹⁸ - Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm¹⁹: L_{DEN}<53 dB, L_{Night} <45 dB

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmricht-

- ¹⁵ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007
- ¹⁶ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007
- ¹⁷ 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
- ¹⁸ Sondergutachten des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)
- ¹⁹ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

linie zurückgegriffen (s. Tabelle 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Werden die vom Land Niedersachsen kartierten **Hauptverkehrsstraßen** betrachtet, so sind ca. 700 Personen durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen. 100 bzw. 200 Personen sind Lärm mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} ausgesetzt. Von Lärmbelastungen mit über 60 dB(A) L_{Night} sind in Lehre 100 Personen betroffen.

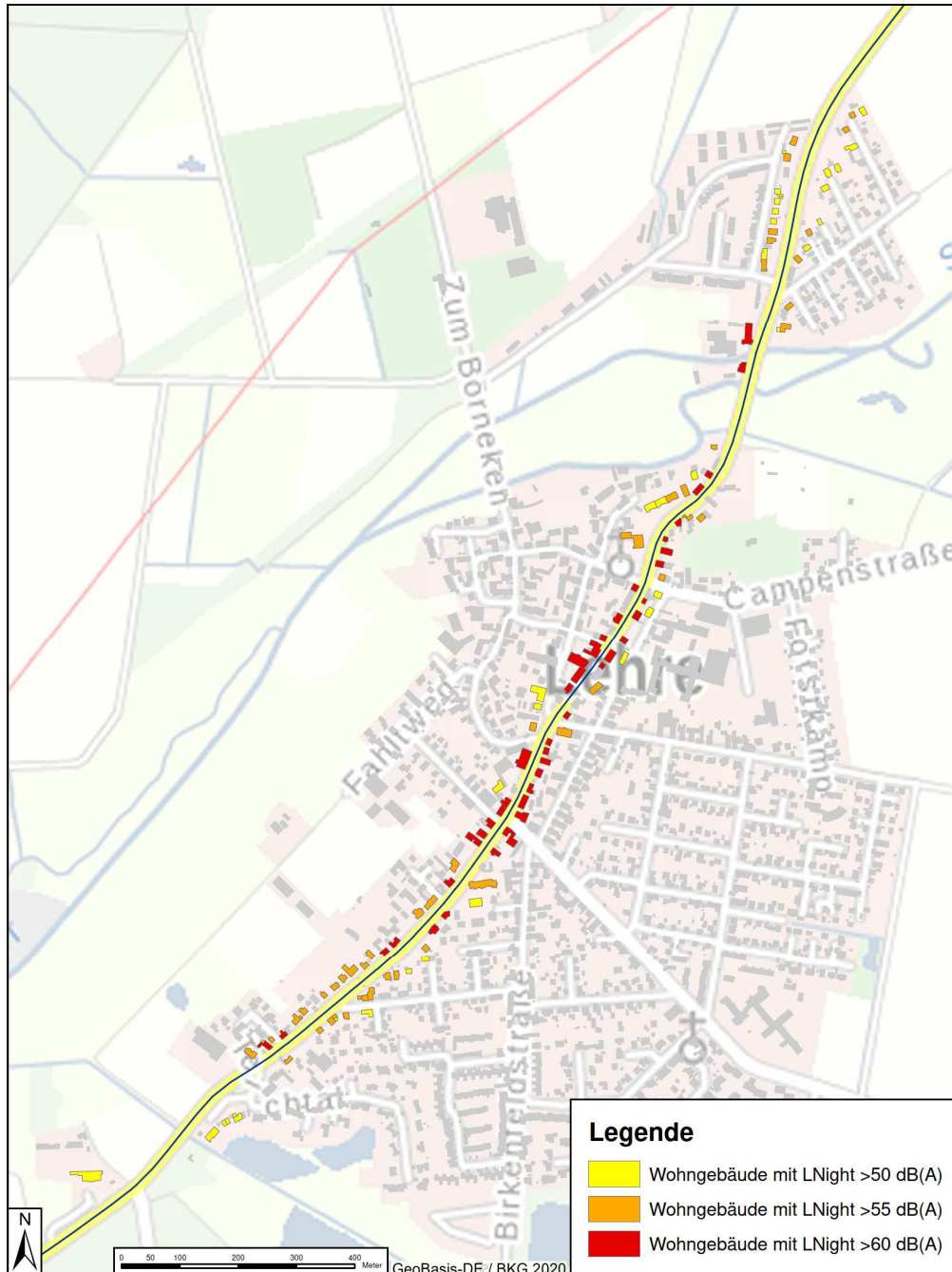
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Lehre zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes 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 und die gelb markierten Wohngebäude weisen nachts Belastungen von über 50 dB(A) L_{Night} auf (vgl. Tabelle 3).

In Lehre werden alle straßennahen Wohngebäude an der L295 mehr oder weniger stark vom Straßenlärm belastet (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Betroffene Wohngebäude (Straßenverkehrslärm nachts) an der L295 in Lehre



Die **Abbildung 2** zeigt die belasteten Wohngebäude in Wendhausen. Für den südlichen Teil von Wendhausen ist davon auszugehen, dass sie trotz der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen sowohl vom Verkehrslärm der L295 als auch vom Verkehrslärm der BAB A2 betroffen werden. Nördlich der L295 besteht am nordöstlichen Ortsausgang ein Lärmschutzwall, der in der Kartierung nicht erfasst ist. Im Bereich des

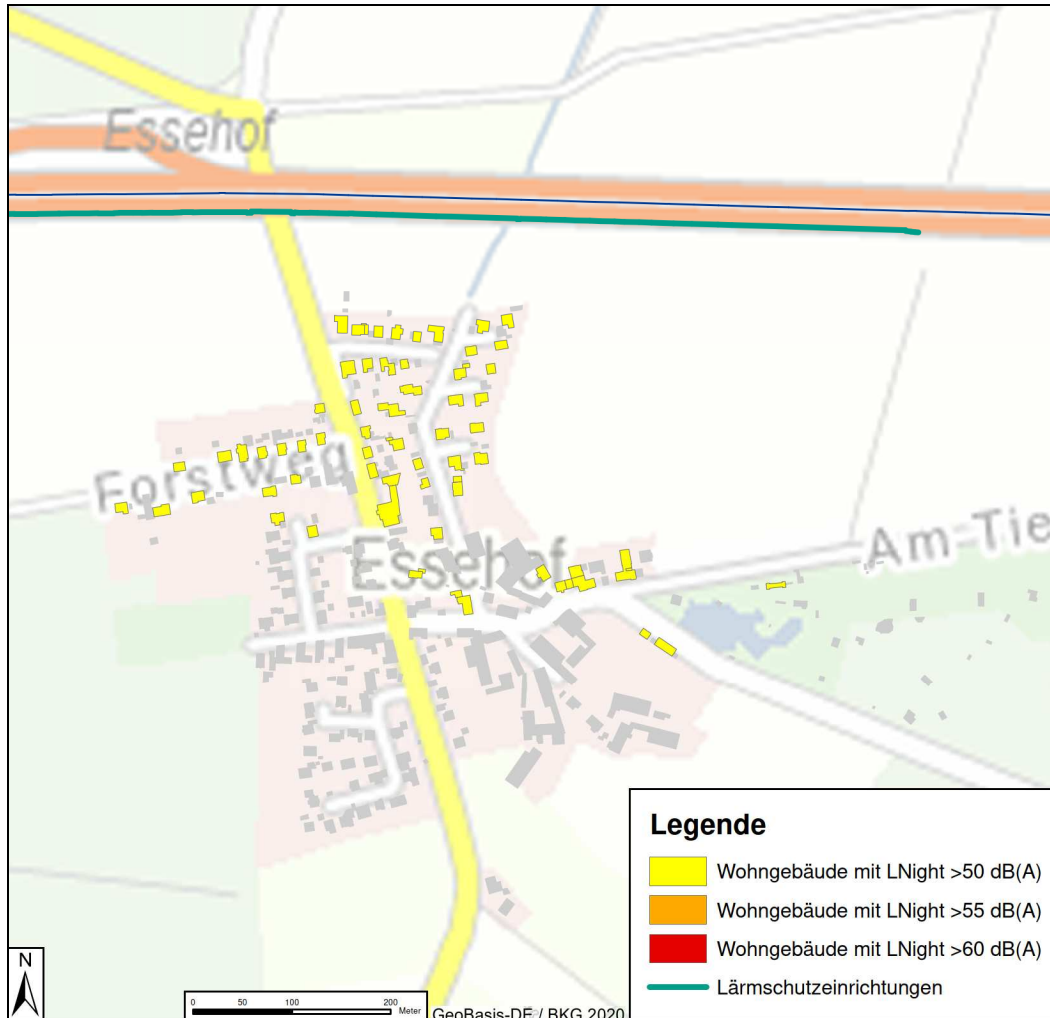
nördlichsten sehr hoch betroffenen (rot) Gebäudes entsteht aktuell ein neues Wohngebäude.

Abbildung 2: Betroffene Wohngebäude (Straßenverkehrslärm nachts) an der L295 in Wendhausen



Trotz der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen südlich entlang der BAB A2 werden die autobahnnahen Wohngebäude mit bis zu 55 dB(A) L_{Night} nachts belastet (vgl. Abbildung 3).

**Abbildung 3: Betroffene Wohngebäude (Straßenverkehrslärm nachts)
an der BAB A2 in Essehof**



Sowohl in Flechtorf, als auch in Beienrode finden sich keine Wohngebäude, die entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen hohe oder sehr hohe Belastungen aufweisen.

In Beienrode wurden an Wohngebäuden ausschließlich nächtliche Lärmpegel von unter 50 dB(A) L_{Night} vom Land Niedersachsen berechnet, dies liegt unter dem Wert für eine Belästigung (vgl. Tabelle 3) und deutlich unter dem Wert von 54 dB(A), ab dem eine freiwillige Lärmsanierung des Bundes in Frage käme (vgl. Anlage 1).

In Flechtorf weist ein Wohngebäude im Gewerbegebiet einen nächtlichen Pegel von 53 dB(A) auf. Dies liegt unter den hohen bzw. sehr hohen Belastungen (vgl. Tabelle 3 des Lärmaktionsplans) und deutlich unter dem

Wert von 62 dB(A) ab dem eine freiwillige Lärmsanierung des Bundes in Frage käme (vgl. Anlage 1).

Beide Ortschaften sind demnach weder hoch noch sehr hoch belastet und liegen deutlich unter den Belastungswerten, ab denen eine Lärmsanierung in Frage käme.

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 Lärminderung

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen bestehen in Wendhausen im Zuge der Ortsdurchfahrt der L295 beidseitig Lärmschutzeinrichtungen. Am nordöstlichen Ortsausgang befindet sich ein Lärmschutzwall nördlich der L295, der in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen nicht erfasst ist.

Entlang der BAB A2 bestehen abschnittsweise beidseitig Lärmschutzeinrichtungen.

An der Bahnstrecke befinden sich nordöstlich von Lehre Lärmschutzeinrichtungen.

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 Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

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

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

Entsprechend dem Musteraktionsplan des Niedersächsischen Umweltministeriums vom Januar 2018²⁰ sind im Lärmaktionsplan Prüfaufträge an die Straßenbauverwaltung aufzunehmen. Diese werden im Folgenden aufgeführt.

²⁰ Musteraktionsplan und Ausfüllhinweise zur Dokumentation und Berichterstattung des Muster-Lärmaktionsplanes (LAP), Hannover, Januar 2018.

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen BAB A2 und A39 ist die Autobahn GmbH und für die L295 die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung 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.

3.2.1 Lehre L295 (Berliner Straße)

In Lehre werden zahlreiche straßennahe Wohngebäude vom Straßenlärm der L295 belastet. Auf der kartierten L295 in Lehre wurde vom Umweltministerium Niedersachsen ein relativ lauter Asphalt mit einem DStrO²¹ von +2 dB kartiert. Daher sollte geprüft werden, ob innerorts (<60 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit) 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 Verkehrswesen²² aufgebracht werden kann. Für diese Asphalte wird eine lärmindernde Wirkung von bis zu 3 dB gegenüber Standardasphalten bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben²³. Weiterhin sind in der RLS-19²⁴ lärmarme Asphalte für Geschwindigkeiten ≤60 km/h aufgeführt, mit denen für Pkw Lärmreduktionen von bis zu 3,9 dB erreicht werden können. Neuere Untersuchungen zeigen, dass sich die lärmindernde Wirkung dieser Asphalte bereits ab Tempo 30 einstellt^{22, 25}.

Im am stärksten belasteten innerörtlichen Abschnitt an der L295 zwischen den beiden Kreuzungen (Boimstorfer Straße und Campenstraße), stehen die Gebäude sehr nah an der L295 und werden beidseitig fast durchgängig sehr hoch belastet (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 4). Daher sollte von der zuständigen Verkehrsbehörde geprüft werden, ob in diesem Abschnitt **ganztags eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h** umgesetzt werden

²¹ Korrekturwert in dB(A) für die Fahrbahnoberfläche.

²² „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

²³ Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

²⁴ RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019.

²⁵ Potenziale von Temporeduktionen innerorts als Lärmminderungsmaßnahme. Ahmann, C. u.a. März 2016.

kann. Durch Tempo 30 kann der Straßenlärm um weitere 2 bis 3 dB gesenkt werden²⁶.

Abbildung 4: Betroffene Gebäude in der Ortsdurchfahrt Lehre



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 Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr. Umweltbundesamt, 2009

- ... die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO für den Straßenverkehr²⁷ liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein kann,
- ... die Reisezeitverluste bzw. Netzwidestände für den Durchgangsverkehr durch die Geschwindigkeitsreduktion auf dem knapp 500 m langen Abschnitt eher gering sind. Bei Tempo 30 reduzieren sich zusätzlich die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und es kommt dadurch eher zu einer „Homogenität des Verkehrsflusses“²⁸,
- ... 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 kann²⁸.

Zur Unterstützung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung an der Berliner Straße sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden²⁹:

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

3.2.2 Wendhausen L295 (Berliner Heerstraße), BAB A2

In Wendhausen werden nördlich der L295 mehrere Wohngebäude belastet. Sehr hoch belastet werden drei Wohngebäude, die direkt an der Berliner Heerstraße liegen.

²⁷ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region–Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

²⁸ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016

²⁹ Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

Auf der kartierten L295 in Wendhausen wurde vom Umweltministerium Niedersachsen ein relativ lauter Asphalt mit einem DStrO³⁰ von +2 dB kartiert. Daher sollte geprüft werden, ob innerorts in dem Abschnitt mit 60 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit ein **lärmindernder 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 Verkehrswesen³¹ aufgebracht werden kann. Für diese Asphalte wird eine lärm-mindernde Wirkung von bis zu 3 dB gegenüber Standardasphalten bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben³². Weiterhin sind in der RLS-19³³ lärmarme Asphalte für Geschwindigkeiten ≤60 km/h aufgeführt, mit denen für Pkw Lärmreduktionen von bis zu 3,9 dB erreicht werden können.

Zusätzlich sollte vom Baulastträger geprüft werden, ob die abgesengten Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR 97⁸ im südlichen Wohngebiet³⁴ von Wendhausen, wo Belastungen durch die BAB A2 bestehen, eingehalten werden bzw. ob hier eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4).

3.2.3 Essehof (BAB A2)

Entsprechend der Lärmkartierung des Umweltministeriums Niedersachsen sind in Essehof trotz der Lärmschutzeinrichtungen und eines lärmreduzierten Asphalts auf der BAB A2 (-2 dB(A)) zahlreiche Wohngebäude nachts mit einem L_{Night} von 50 bis 55 dB(A) belastet (vgl. Abbildung 3).

Hier sollte vom Baulastträger geprüft werden, ob die abgesengten Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR 97⁸ in diesem Wohngebiet³⁴ eingehalten werden bzw. ob hier eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4).

Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Wolfsburg - Braunschweig in Lehre ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zu-

³⁰ Korrekturwert in dB(A) für die Fahrbahnoberfläche.

³¹ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

³² Lärm-mindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

³³ RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019.

³⁴ Gemeinde Lehre Flächennutzungsplan, Fortschreibung 10/2019.

ständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.). Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA haben sich zwei Bürgerinnen/Bürger beteiligt³⁵.

Im Anhang zum aktuellen Lärmaktionsplan des EBA Teil A³⁵ ist ausgeführt, dass rund 150 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen sind (vgl. Tabelle 2). In Tabelle 3 des Lärmaktionsplans des EBA³⁵ ist für Lehre ausgeführt, dass bislang keine Lärmsanierung durchgeführt oder geplant wurde.

Bereiche mit einer Mehrfachbelastung, bezogen auf die im Rahmen der ULR kartierten Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken, bestehen in Lehre nur außerhalb der besiedelten Bereiche im Kreuzungsbereich der Bahnstrecke mit der BAB A2 und der L295.

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 Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Lehre ist von den Hauptverkehrsstraßen BAB A2, BAB A39 und L295 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 diesen Straßen umzusetzen.

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Gemeinde, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Diese betreffen insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

- **Förderung des ÖPNV**
Hohe Taktdichten, gute Verknüpfung innerhalb des ÖPNV und mit anderen Verkehrsträgern. Durch gut ausgebauten und funktionierenden ÖPNV soll ein Anreiz geschaffen werden, das Auto öfter stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren.
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

³⁵ Anhang zum Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (Teil A). Hrsg. Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Stand Februar 2018.

- Förderung des **Fahrradverkehrs**
Neben dem für den Tourismus attraktiven regionalen und überregionale Streckennetz für Radfahrer gilt es aus Lärmschutzgründen attraktive und sichere innerörtliche Radwege zu erhalten und zu schaffen, und so einen Anreiz im Alltagsverkehr öfter aufs Rad umzusteigen und das Auto stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren.
- Förderung des **Fußverkehrs**
Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
- Einbau von **lärmmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernde Asphalte für Stadtstraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber Standardasphalten erreicht werden kann^{36,37,38,39}.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005⁴⁰ 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.“⁴⁰

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 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 be-

³⁶ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

³⁷ Lärmmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

³⁸ Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

³⁹ Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

⁴⁰ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

deutet 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 Gemeinde Lehre, 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 Gebiete⁴¹. 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“*⁴². 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 Gesichtspunkten werden fünf naturnahe Teilbereiche des Gemeindegebietes außerhalb von Siedlungsbereichen und Verkehrswegen (Straßen und Bahn) in Lehre als „Ruhige Gebiete“ festgesetzt (s. Abbildung 6). Dazu gehören:

1. Zwei Gebiete des Landschaftsschutzgebietes (LSG) Essenrode-Grassel im Westen des Gemeindegebietes, das durch die L639 zerschnitten wird (s.a. Abbildung 5). Diese Gebiete sind im Regionalen Raumordnungsprogramm Wolfsburg⁴³ (RROP) und im Freiraumkonzept für den Regionalverband Großraum Braunschweig⁴⁴ (FREK) als Vorranggebiete bzw. Vorbehaltsgebiete für die Erholung gekennzeichnet.

⁴¹ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

⁴² 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

⁴³ Regionales Raumordnungsprogramm Wolfsburg, 2008

⁴⁴ Freiraumkonzept für den Regionalverband Großraum Braunschweig, FREK 3.0, 2021

2. Das östliche von Lehre gelegene Gebiet, das überwiegend zum Naturschutzgebiet (NSG) Beienroder Holz gehört und randlich durch die Bahn und die Autobahnen verlärmert wird. Auch dieser Bereich wird im RROP und FREK als Vorranggebiete bzw. Vorbehaltsgebiete für die Erholung gekennzeichnet.
3. Der nördliche Bereich gehört z.T. zum LSG Hohnstedter Holz und Wilshop Hohnstedter Holz und Wilshop. Auch dieser Bereich wird im RROP und FREK als Vorranggebiete bzw. Vorbehaltsgebiete für die Erholung gekennzeichnet.
4. Der südliche Bereich gehört zum Essehofer Holz und wird im Norden vom Lärm der BAB A2 begrenzt. Dieser Bereich ist ebenfalls im RROP und FREK als Vorranggebiete bzw. Vorbehaltsgebiete für die Erholung gekennzeichnet.

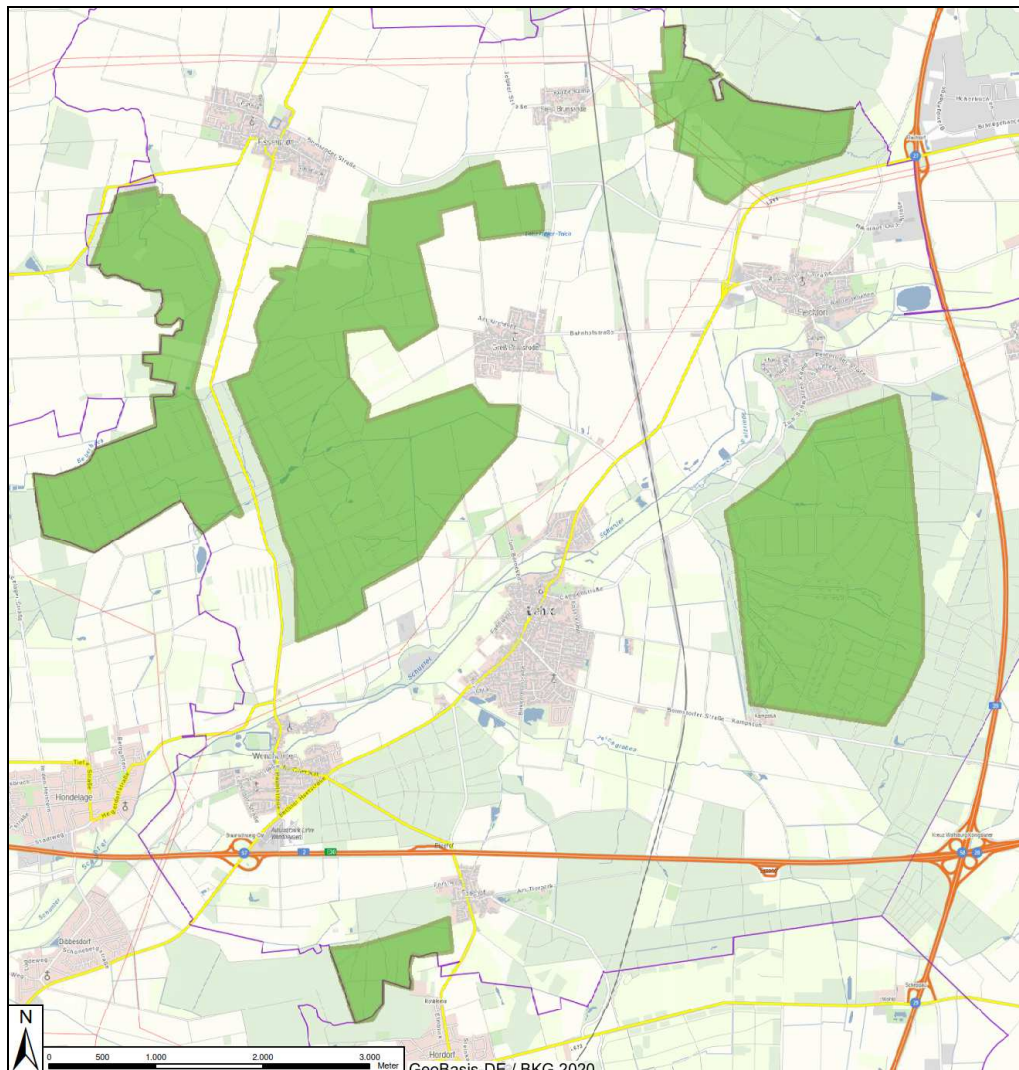
Abbildung 5: Am LSG Essenrode-Grassel bei Groß Brunsrode



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 des Ruhigen Gebiets als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten „Ruhigen Gebiete“ sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

Abbildung 6: Skizze der Ruhigen Gebiete (dunkel grün)



3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Durch die aufgeführten Maßnahmen können die betroffenen Anwohner in Lehre deutlich vom Straßenlärm an den Hauptverkehrsstraßen entlastet werden. Die in Tabelle 1 aufgeführte Anzahl dürfte sich ungefähr halbieren, wobei vor allem die Anzahl der Personen mit höheren Belastungen überpropor-

tional abnehmen kann. Detailliertere Angaben ließen sich nur mit zusätzlichen Analyse- und Prognoseberechnungen ermitteln.

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 erfolgte eine öffentliche Auslegung und eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange vom 17. Juni 2021 bis einschließlich 29. Juli 2021.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingehenden Stellungnahmen wurden abgewogen und im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Gemeinde Lehre 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 Standarddeckschichten⁴⁵.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können entsprechend VLärmSchR 97⁸ bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet werden.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 400 € je Zeichen vergleichsweise gering.

⁴⁵ Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

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.

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

- ... 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 Gemeinderat beschlossen

Am: 30.09.2021

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am: 15.10.2021

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.lehre.de/wirtschaft-bauen/laermaktionsplan/

Lehre, den 15. Oktober 2021

8 Anlagenverzeichnis

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

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

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

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Gemeindeübersicht L_{DEN} für Lehre

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Gemeindeübersicht L_{Night} für Lehre

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/envvt0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes ¹ .		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)
Nutzung										
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	35 bzw. 40	
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	40 bzw. 45	
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	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, VkB1 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-Immissionschutzgesetzes (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

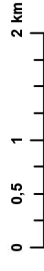
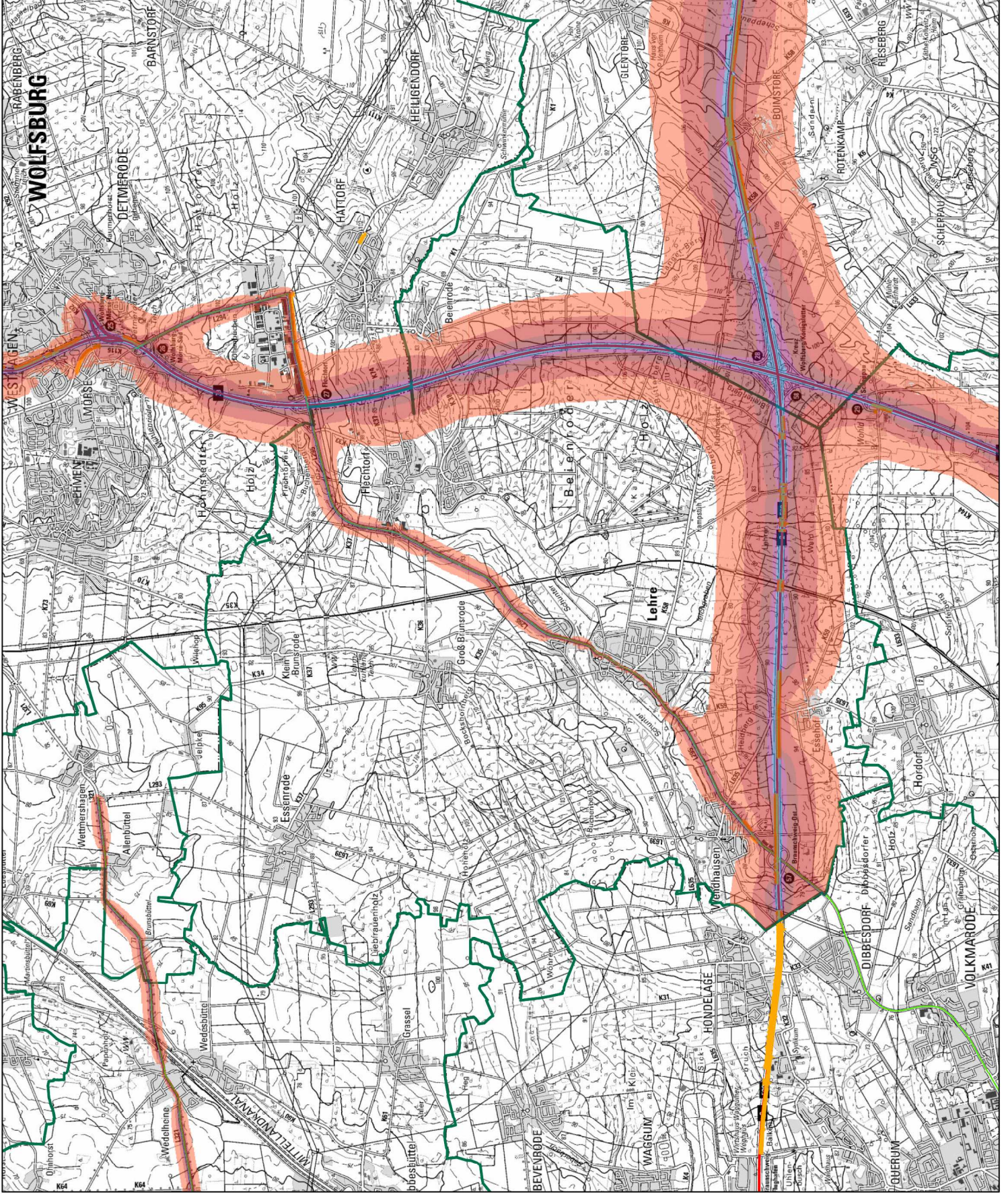
⁴ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

⁵ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1



Anlage 2

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



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.
© 2021

Maßstab: 1:50.000







Datum: 19.04.2021



Legende

Strassen

Gattung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landstraße
-  Sonstige
-  Laermschutzbauwerke
-  NDS_Gemeinden

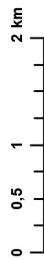
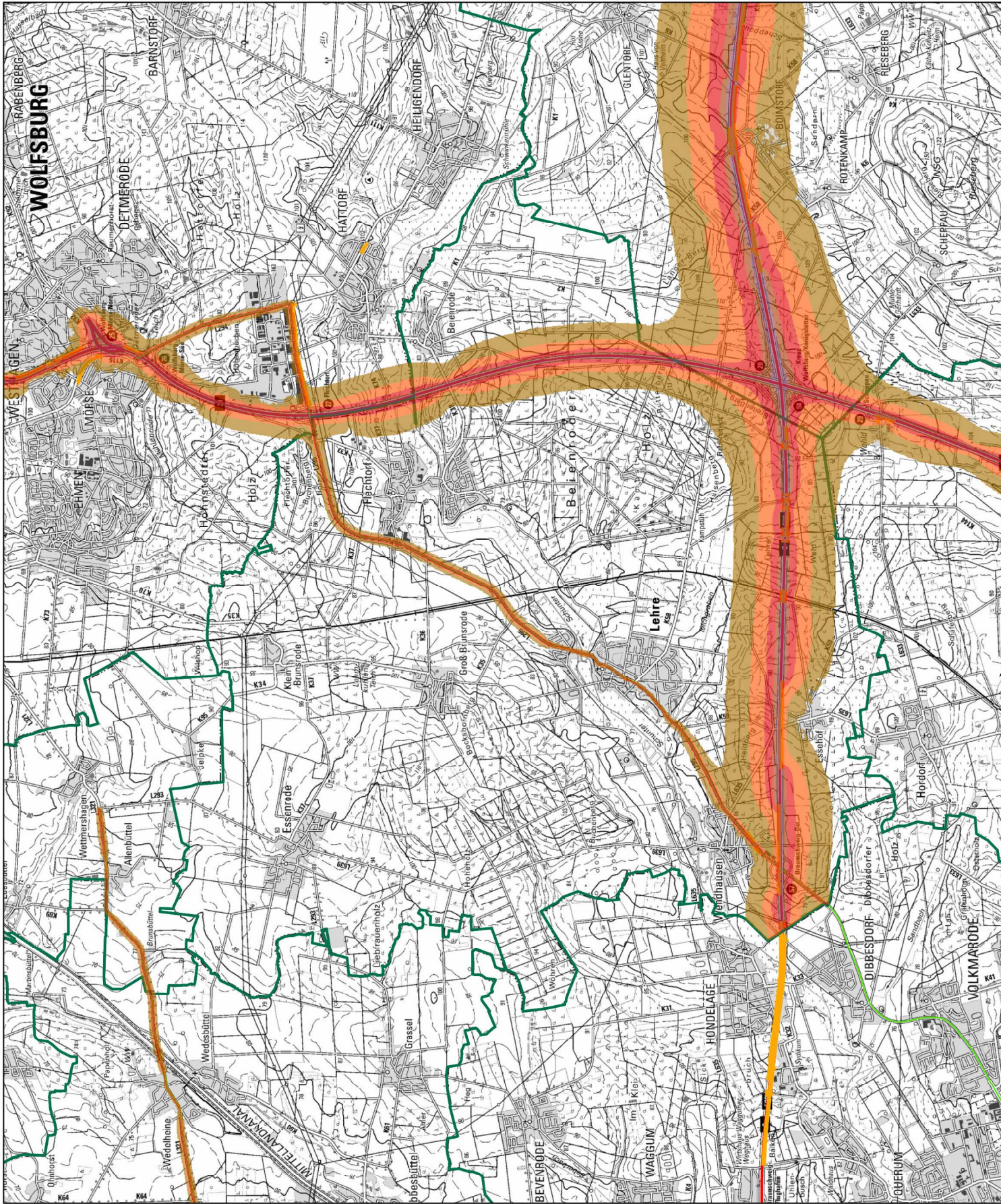
Strassenlaerm_Lden

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 Lehre
Stand April 2018



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.
© 2021

Maßstab: 1:50.000

Datum: 19.04.2021









Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Legende

Strassen

Gattung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landstraße
-  Sonstige
-  Laermschutzbauwerke
-  NDS_Gemeinden

Strassenlaerm_Ln

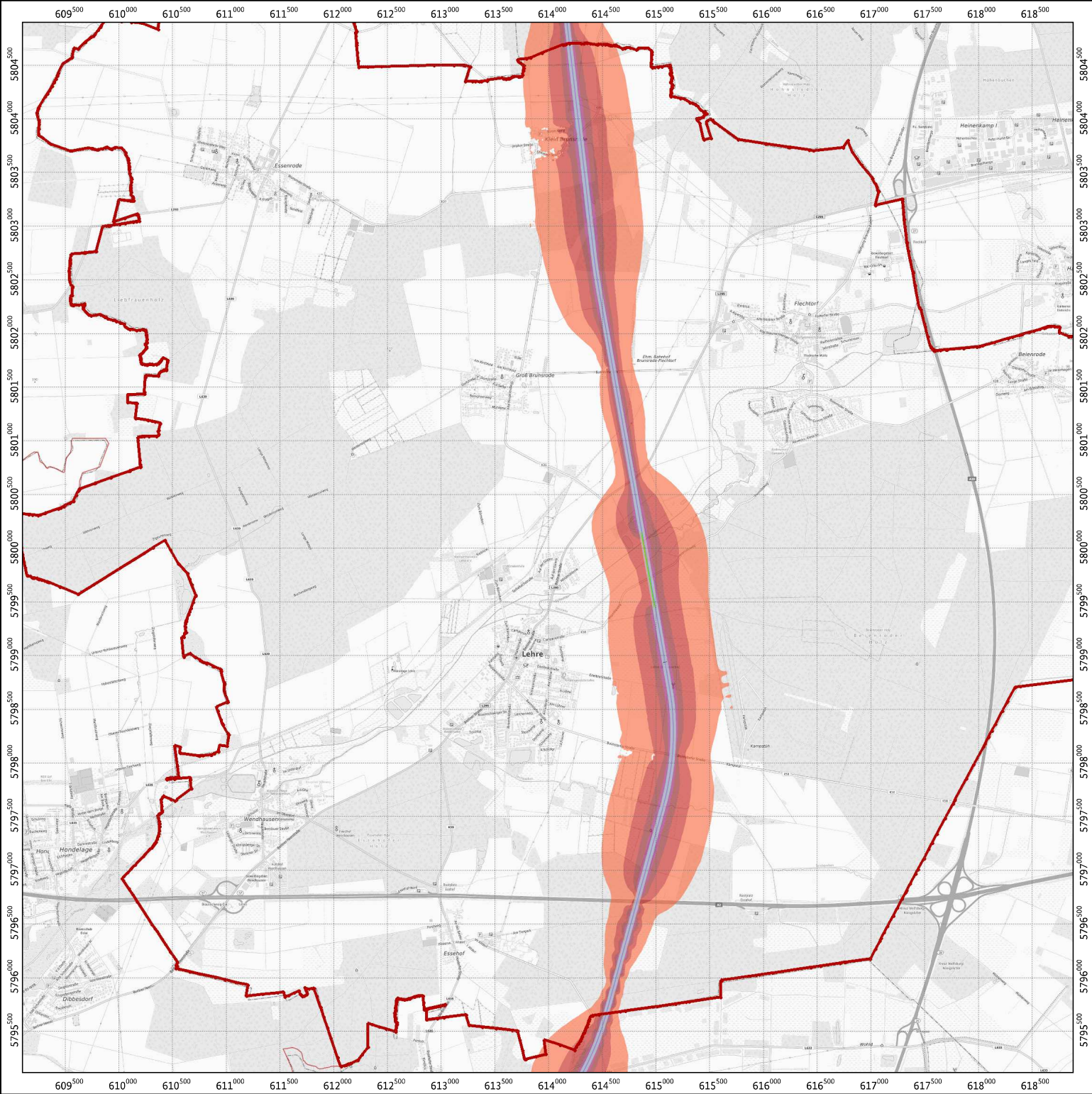
Pegel

- 51 - 55 db(A)
- 56 - 60 db(A)
- 61 - 65 db(A)
- 66 - 70 db(A)
- > 70 db(A)



Anlage 4:

Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Gemeindeübersicht L_{DEN}
für Gemeinde Lehre

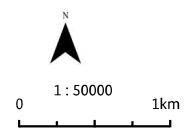


Eisenbahn-Bundesamt

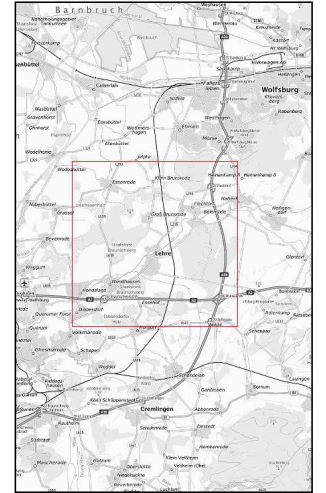
Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Isophonen [dB(A)]

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



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: 19.04.2021

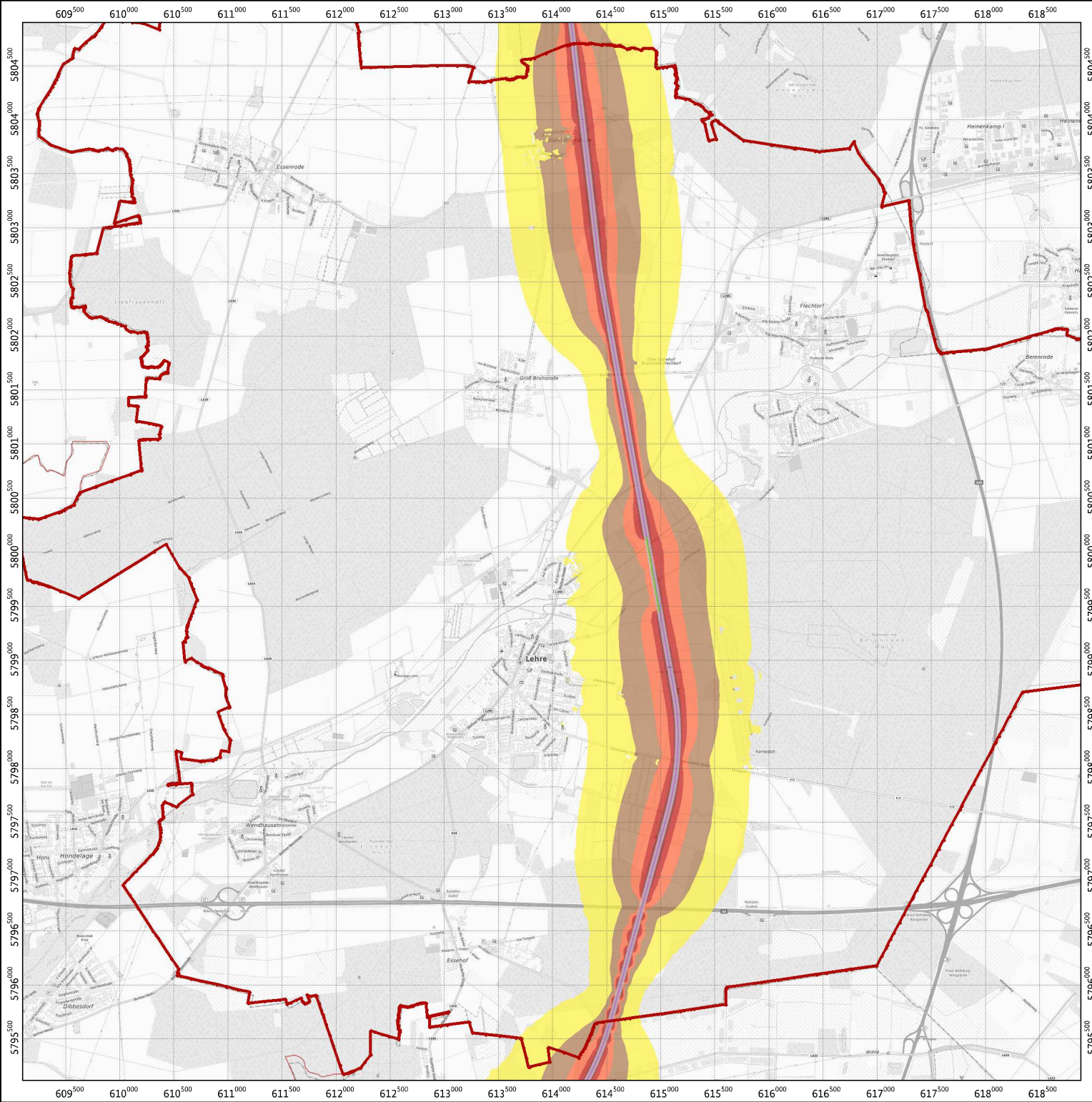
Anlage 5:

Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Gemeindeübersicht L_{Night}
für Gemeinde Lehre

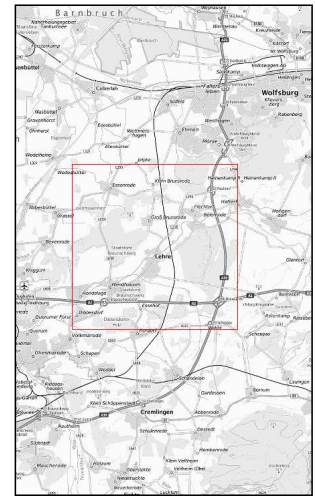


Eisenbahn-Bundesamt







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

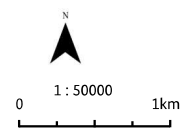


Übersichtskarte



Isophonen [dB(A)]

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



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: 19.04.2021