

Lärmaktionsplan der Stadt Langelsheim gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name: Stadt Langelsheim
Gemeindeschlüssel: 03 1 53 007
Ansprechpartner: Herr Hahne
Adresse: Harzstraße 8, 38685 Langelsheim
Telefon: 05326 50431
E-Mail: frank.hahne@langelsheim.de
Internet: www.langelsheim.de

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

Die Stadt Langelsheim liegt im Landkreis Goslar in Niedersachsen. Langelsheim befindet sich gut 36 km südöstlich von Hildesheim und ca. 7 km nordwestlich von Goslar am Nordrand des Harzes. Die Stadtteile Astfeld, Bredelem und Langelsheim liegen am nördlichen Harzrand, Lautenthal und Wolfshagen liegen im Harz bzw. Oberharz. Die Harztalsperren der Grane und der Innerste liegen auf dem Gebiet der Stadt Langelsheim. Die Innerste durchzieht das Stadtgebiet von Südwest nach Nordost.

Im Norden und Westen grenzt Langelsheim an die Samtgemeinde Lutter am Barenberge, im Nordosten an die Gemeinde Liebenburg, im Osten an die Kreisstadt Goslar und im Süden an das gemeindefreie Gebiet Harz.

Langelsheim hat rund 11.600 Einwohner, ca. 5.500 Wohnungen¹ und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 48,8 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 238 Einwohnern je km².

Die Bundesstraße B82 durchzieht das Gemeindegebiet von Nordwest nach Südost und umgeht Langelsheim und den Ortsteil Astfeld im Süden. Die B82 wird von der Landesstraße L515, die von Südwest nach Nordost verläuft, gequert. Auf Grund der überregionalen Bedeutung der B82 und der Verkehrsmenge von rund 12.300 Kfz/Tag² (West) bis 19.800 Kfz/Tag (Ost) gehört diese Straße zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG³ (ULR) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen.

Langelsheim liegt an der Bahnstrecke Goslar–Neuekrug-Hahausen der Deutschen

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

² Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsischen 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, ABI. EU Nr. 189

Lärmaktionsplan der Stadt Langelsheim zur 3. Stufe der ULR

Bahn. Die Strecke weist nicht die Anzahl an Zugbewegungen auf, um im Rahmen der ULR berücksichtigt zu werden⁴ (vgl. Kap. 1.3).

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Langelsheim nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG³ sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz⁵ (BImSchG) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Langelsheim

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Langelsheim belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Stand 04.2018				
L _{DEN} ⁶ dB(A)	Belastete Menschen		L _{Night} ⁷ dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	100		über 50 bis 55	0
über 60 bis 65	0		über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	100		Summe	0
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Langelsheim belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	3,1	0	0	0
65 - 75 dB(A)	0,6	0	0	0
über 75 dB(A)	0,4	0	0	0
Summe	4,5	0	0	0

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

⁴ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>
Stand 10.2018

⁵ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

⁶ 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^{Fehler!} Textmarke nicht definiert.) die Abendstunden (18:00 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

⁷ 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)

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Langelsheim werden die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der kartierten Hauptverkehrsstraße betrachtet, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie⁸), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN}	sehr hohe Belastung	- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 ^{Fehler! Textmarke nicht definiert.} können überschritten sein
> 60 dB(A) L _{Night}		- Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein ⁹
65-70 dB(A) L _{DEN}	hohe Belastung	- für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV ¹⁰ überschritten sein
55-60 dB(A) L _{Night}		- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 ^{Fehler! Textmarke nicht definiert.} 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) ¹¹
55-65 dB(A) L _{DEN}	Belastung / Belästigung	- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV ¹⁰ können überschritten sein
50-55 dB(A) L _{Night}		- mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) ¹¹ , langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU) ¹¹

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhan-

⁸ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

⁹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

¹⁰ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

¹¹ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

denen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 100 Personen und somit knapp 0,9 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Langelsheim durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} , verursacht durch die Hauptverkehrsstraße (> 3 Mio. Kfz/a), betroffen.

Hohen Belastungen über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} bzw. sehr hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraße mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 70 dB(A) L_{DEN} und über 60 dB(A) L_{Night} sind entsprechend der Lärmkartierung (s. Tabelle 1) in Langelsheim keine Personen ausgesetzt.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2018 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Da die Belastetenzahlen in Tabelle 1 entsprechend den Vorgaben der 34. BImSchV¹² auf 100 gerundet sind, lassen sich daraus keine Belastungen für weniger als 50 Anwohner ableiten. Um trotzdem die belastete Bereiche in Langelsheim zu ermitteln, wurde auf der Grundlage der vom GAA Hildesheim bereitgestellten Eingangsdaten der Lärmkartierung die Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpegel von über 55 dB(A) bzw. über 57 dB(A) L_{Night} aufweisen.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 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.

Die Lärmindizes L_{DEN} ⁶ und L_{Night} ⁷ werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Mit der Inbetriebnahme der Ortsumgehung im Zuge der B82 im Jahr 2004 wurde Langelsheim sowie der Ortsteil Astfeld vom Durchgangsverkehr entlastet. Zusammen mit der Realisierung der Umgehung wurden zahlreiche Lärmschutzbauwerke entlang der B82 erstellt.

¹² 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

Lärmaktionsplan der Stadt Langelsheim zur 3. Stufe der ULR

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärm-Grenzwerten 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 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundesstraßen 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 verlärmert)
- Verstetigung des Verkehrs.

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraße B82 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Vom Baulastträger wird gefordert, auf der Bundesstraße einen lärmgeminderten Asphalt (-2 dB) einzubauen. Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ist aktuell ein Asphalt mit einem DStrO von +2 dB verbaut, so dass durch diese Maßnahme eine Lärminderung von 4 dB erreicht werden kann.

Im Rahmen des Neubaus der Umgehungsstraße waren Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärmvorsorgewerte entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV zu berücksichtigen. Es ist daher davon auszugehen, dass an der B82 keine Lärmbelastungen verbleiben, die über den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung liegen und auf die somit mit weiteren Lärminderungsmaßnahmen zu reagieren ist.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Brückenstöße an der B82 als Lärmquelle in Astfeld benannt. Daher wird vom Baulastträger gefordert diese zu überprüfen und ggf. lärmarme Brückenübergänge einzubauen.

Weiterhin sollte geprüft werden, ob an den östlichen Abfahrten Langelsheim Kreisverkehre gebaut werden können, um die verkehrliche Attraktivität zu erhöhen und so die Abfahrt Astfeld zu entlasten.

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.

Die Stadt Langelsheim ist von der Hauptverkehrsstraße B82 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegt. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an dieser Straße umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt für zusätzlichen Lärmschutz sind auf diesen Straßen gering, da sie nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Darüber hinaus bestehen natürlich 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.

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung:

- **Förderung des ÖPNV**
Hohe Taktdichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge und Omnibusse beschafft und eingesetzt werden.
- **Förderung des Fahrradverkehrs**
Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung.
- **Förderung des Fußverkehrs**
Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Stadtstraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 4 dB erreicht werden kann^{13,14,15,16}.

¹³ 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.

¹⁴ Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmen Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

¹⁵ 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.

¹⁶ Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmen Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

Im Verkehrsentwicklungsplan Langelsheim aus dem Jahr 2005 sind verschiedene Planungsideen aufgeführt, die auch die Lärmsituation positiv beeinflussen. So soll z.B. die ehemalige Bundesstraße (Lange Straße in Langelsheim bzw. Goslarsche Straße in Astfeld) eine städtebaulich ansprechende Straßenraumgestaltung mit Querungshilfen und Pflanzungen erhalten (Ziel Senkung der gefahrenen Geschwindigkeit). Einige Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan sind heute umgesetzt. Allerdings ist das Erscheinungsbild der ehemaligen Bundesstraße nach wie vor sehr verkehrsgerecht.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Wunsch geäußert zu prüfen, ob auf allen innerörtlichen Straßen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 umgesetzt werden kann. Weiterhin sollte die Bahnbrücke in Herzog Juliushütte überprüft werden. Als Sofortmaßnahme sollte dort eine Bedarfs-Fußgänger-Fahrrad-Ampel aus Sicherheitsgründen eingerichtet werden.

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 ermöglicht damit den Verzicht auf Autofahrten und infolge Verkehrslärmreduzierung.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005¹⁷ 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.“

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

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

Als ruhige Gebiete kommen zum einen 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 Gebiete¹⁸. Zum

¹⁷ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

¹⁸ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

anderen können Gebiete ausgewiesen werden, die einen bestimmten Grenzwert unterschreiten. 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*“¹⁹. Als relevante ruhige Gebiete werden Bereiche ausgewählt, die

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

Unter diesen Aspekten werden verschiedene Gebiete rund um Langelsheim als ruhige Gebiete festgesetzt. Sämtliche ausgewiesenen Gebiete sind im regionalen Raumordnungsprogramm²⁰ entweder als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiet für Erholung gekennzeichnet.

Beim Schutz des ausgewiesenen ruhigen Gebietes vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen 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 Gebietes als planungsrechtliche Festlegung auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Mit dem Einbau des lärmreduzierten Asphalts auf der B82 kann die Lärmbelastung und die Anzahl der belasteten Personen gesenkt werden.

Mit den Hinweisen zu Maßnahmen für das nachgelagerte Straßennetz, kann die Belastungssituation im Innerortsbereich deutlich reduziert werden.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

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

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde der Lärmaktionsplan vom 16.08. bis 16.09.2019 öffentlich ausgelegt und in einer öffentlichen Ausschusssitzung am

¹⁹ 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

²⁰ Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig, 2008

Lärmaktionsplan der Stadt Langelsheim zur 3. Stufe der ULR

07.05.2019 vorgestellt und diskutiert. Die Träger öffentlicher Belange wurden vom 06.08. bis 16.09.2019 beteiligt.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange 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 Stadt Langelsheim getragen.

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 des Lärmaktionsplans 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 die Gemeindevertretung beschlossen

Am: 28.05.2020

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am: 18.07.2020

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.langelsheim.de>

Ort, Datum

Langelsheim, den 29.06.2020


Bürgermeister

Lärmaktionsplan der Stadt Langelshelm zur 3. Stufe der ULR

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 LDEN und LNight dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf LDEN und LNight wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes ²¹ .		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ²² für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²³		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ²⁴		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung ²⁵	
	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	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 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.

²¹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VklB 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

²² Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²³ Verkehrs-lärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

²⁵ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1