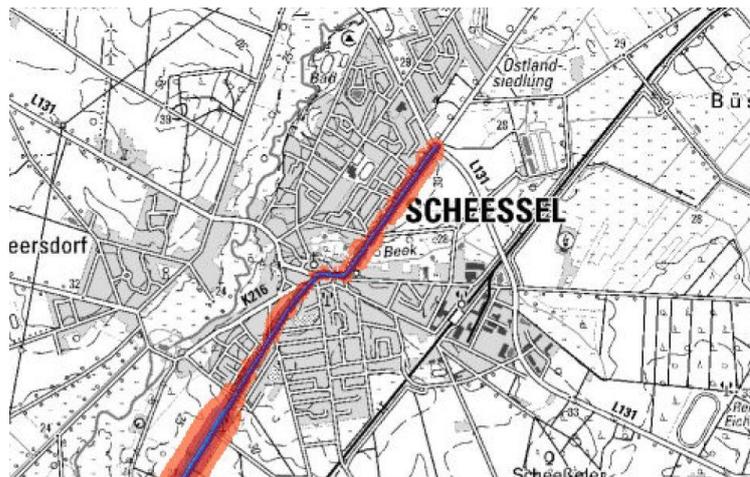




GEMEINDE SCHEESSEL

Lärmaktionsplan der Gemeinde Scheeßel gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz - Stufe III -



Auftraggeber

Gemeinde Scheeßel
Untervogtplatz 1
27383 Scheeßel

Projektnummer: 218606
Datum: 2019-08-21

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

**Lärmaktionsplan der Gemeinde Scheeßel
gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz**

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis; Literaturverzeichnis

1	Allgemeines	4
1.1	Zuständige Behörde	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	5
1.4	Geltende Grenzwerte	5
2	Bewertung der Ist-Situation	6
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	7
2.3	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen.....	10
3	Maßnahmenplanung	11
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	11
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	11
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	12
3.4	Schutz ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre	12
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen	13
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP	14
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	14
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	14
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	14
6	Evaluierung des LAP	14
7	Inkrafttreten des LAP	15
7.1	Beschluss des LAP	15
7.2	Bekanntmachung des LAP	15
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	15

Anhang

Abbildungen

Abbildung 1: Verkehrsmengenkarte 2015 Niedersachsen; NLStBV - 2019-02-21	4
Abbildung 2: Lärmkarte Straßenlärm Scheeßel L_{DEN} (24h).....	7
Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Scheeßel L_{Night} (22-6 Uhr).....	7
Abbildung 4: Gebietsnutzungen (FNP)	8

Tabellen

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Gemeinde Scheeßel (jeweils gerundet).....	6
Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen (gerundet).....	6
Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm Betroffenen auf dem Gebiet der Gemeinde Scheeßel (gemäß Gebietsnutzung; IGW gem. 16. BImSchV).....	9
Tabelle 4: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm Betroffenen auf dem Gebiet der Gemeinde Scheeßel (gemäß Gebietsnutzung; Grenzwerte Lärmsanierung)	10
Tabelle 5: Änderung der Belastetenzahlen (nachts)	14

Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
L_{DEN}	Mittelungspegel (Day / Evening / Night) / Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L_{NIGHT}	Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr
$L_{m,E}$	Emissionspegel des Verkehrsweges, in dB(A)
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

Dieses Konzept, seine sachlichen und formalen Bestandteile sowie grafischen Elemente und / oder Abbildungen / Fotos sind – sofern nicht anders angegeben – Eigentum der IPW. Jedwede Nutzung und / oder Übernahme und / oder Veröffentlichung, auch in Auszügen, bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung durch die IPW.

© IPW 2019

Bearbeitung:

Kevin On, B.Sc.

Dipl.-Ing. (TU) Ralf von Wittich

Dipl.-Ing. (TU) Manfred Ramm


IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
 Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
 Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>
 Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen
 Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

Literaturverzeichnis

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Abl. L 189/12 vom 18.07.2002
- [2] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) neugefasst durch Bekanntmachung vom 17.05.2013, BGBl. I S. 1274, zuletzt geändert durch Artikel 3 Gesetz vom 18.07.2017 BGBl. I S. 2771
- [3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. I S. 516, zuletzt geändert durch Artikel 84, Verfügung vom 31.08.2015 BGBl. I S. 1474
- [4] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB), bekannt gemacht im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20 April 2007
- [5] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), bekannt gemacht im Bundesanzeiger Nr. 154 vom 17. August 2006
- [6] Sanierungsgrenzwerte gem. der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) in Verbindung mit den im Rundschreiben des BMVBS (Az StB 25/722.4/3-2/1204896) vom 25. Juni 2010 gegenüber der VLärmSchR 97 um 3 dB(A) abgesenkten Grenzwerten
- [7] Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Lärmkartierung; Zweite Aktualisierung, Fassung 09.03.2017
- [8] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010 (Basis: Verabschiedung des Bundeshaushalts im März 2010 mit Absenkung der Auslösegrenzwerte gegenüber früheren Festlegungen um 3 dB(A)).
- [9] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007
- [10] Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.
- [11] Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036); zuletzt geändert durch Artikel 1 Verordnung vom 18.12.2014 BGBl. I S. 2269
- [12] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)
- [13] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

1 Allgemeines

1.1 Zuständige Behörde

Gemeinde Scheeßel
 Regionalschlüssel/Gemeindeschlüssel: 03357041
 Ansprechpartnerin: Frau Meyer
 Telefon: 04263 9308 - 1864
 Adresse: Untervogtplatz 1, 27383 Scheeßel
 E-Mail: info@scheessel.de
 Internet: [http:// www.scheessel.de](http://www.scheessel.de)

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

Die Gemeinde Scheeßel liegt zwischen Bremen und Hamburg und ist eine Einheitsgemeinde im Landkreis Rotenburg (Wümme). Die Bundesstraße B 75 sowie die Landstraßen L 130 und L 131 verlaufen durch die Gemeinde. Die Einwohnerzahl beträgt 13.000 (Stand: 2017) bei einer Fläche von 150 km². Gemäß der Verkehrsmengenkarte des Landes Niedersachsen sind in Scheeßel die Hauptverkehrslärmquellen (DTV über 5.000 Kfz/24h):

	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]
B 75 südwestlich L 131	11.000	800	7,3
B 75 östlich L 131 bis L 130	13.600	1.200	8,8
B 75 nordöstlich L 130	6.400	700	10,9



Abbildung 1: Verkehrsmengenkarte 2015 Niedersachsen; NLStBV - 2019-02-21

Quelle: Niedersachsen, SVZ 2015

Zur Berechnung der nachfolgend in Kapitel 2 dargestellten Lärmkarten wurden nur die Emissionen von Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt. Gemäß Definition des BImSchG (§47b) umfassen die Hauptverkehrsstraßen Autobahnen, Bundesstraßen

sowie Landesstraßen. Deren Verkehrsbelastung muss außerdem jeweils bei mindestens 3 Millionen Kfz pro Jahr liegen, damit die Voraussetzungen zur Berücksichtigung im Rahmen der Lärmkartierung gegeben sind. Dieser Wert wird ab einer täglichen Belastung von 8.300 Kfz/24h erreicht. Aus diesem Grund wird in Scheeßel nur die B 75 von der Bremer Straße bis zur Große Straße betrachtet. Nähere Erläuterungen hierzu finden sich im nachfolgenden Abschnitt.

Die Gemeinde Scheeßel liegt an der Haupteisenbahnstrecke 2200 (Wanne-Eickel - Hamburg). Diese weist eine Zugbelastung von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr auf.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz [2] 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...“.

Für die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Bei diesem liegt seit dem 01.01.2015 auch die Zuständigkeit für die Erstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans der Haupteisenbahnstrecken des Bundes.

1.4 Geltende Grenzwerte

Ziel der EU u.a. die Lärmbelastung der Bevölkerung mit einheitlichen Verfahren zu bewerten und zu bekämpfen. Mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) hat der Bund in das Bundes-Immissionsschutzgesetz Vorschriften über die strategische Lärmkartierung und Aktionsplanung eingeführt (§§ 47a bis 47f).

In der Lärmaktionsplanung stellen die sogenannten Auslösewerte die Belastungsschwellen der Lautstärke dar, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Damit definiert die Höhe der Auslösewerte die Dringlichkeit zur Ergreifung von Maßnahmen. Verbindliche Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind in Deutschland auf Bundesebene allerdings nicht vorgegeben.

Dementsprechend sind als Grundlage für diesen Lärmaktionsplan grundsätzlich Lärmkarten [3] für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie Ballungsräume auszuarbeiten. Wie oben bereits ausgeführt, liegen innerhalb der Gemeinde Scheeßel nur Betroffenheiten infolge der Bundesstraße B 75 vor. Die entsprechenden Lärmkarten - unter Verwendung eines standardisierten Berechnungsverfahrens für Straßen (VBUS, [5]) - mit Darstellung der Belastungen LDEN und LNight wurden in Niedersachsen vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS) erstellt. Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Neben der kartografischen Darstellung der Betroffenheiten (sh. Abbildung 2 und Abbildung 3) wurde von der ZUS LLGS des Gewerbeaufsichtsamtes auch die Zahl der vom Lärm belasteten Einwohner in den genannten Pegelklassen ermittelt.

Nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 der 34. BImSchV sind tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der 34. BImSchV liegen, erforderlich (Belastetenzahlen). Das Ergebnis für den Straßenverkehrslärm ist in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst.

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Gemeinde Scheeßel (jeweils gerundet)

Stand: 06.04.2018

Pegelklassen [dB(A)]			Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]			Zeitraum
von	bis	24 Std. (L _{DEN})		von	Bis	22 - 6 Uhr (L _{Night})	
> 55	60	100		> 50	55	100	
> 60	65	100		> 55	60	100	
> 65	70	100		> 60	65	100	
> 70	75	0		> 65	70	0	
> 75		0		> 70		0	
Summe		300		Summe		300	

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen (gerundet)

Stand: 06.04.2018

L _{DEN}	durch Hauptstraßen belastete			
[dB(A)]	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen	Kranken häuser
> 55	1,2	200	0	0
> 65	0,4	100	0	0
> 75	0,1	0	0	0

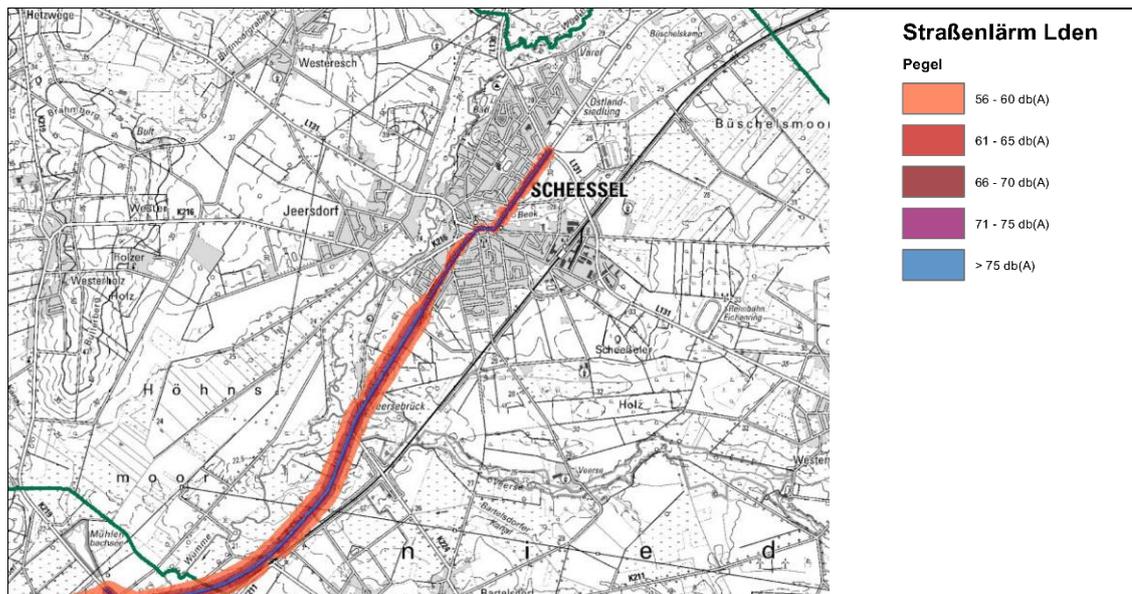


Abbildung 2: Lärmkarte Straßennorm Lden Scheeßel (24h)

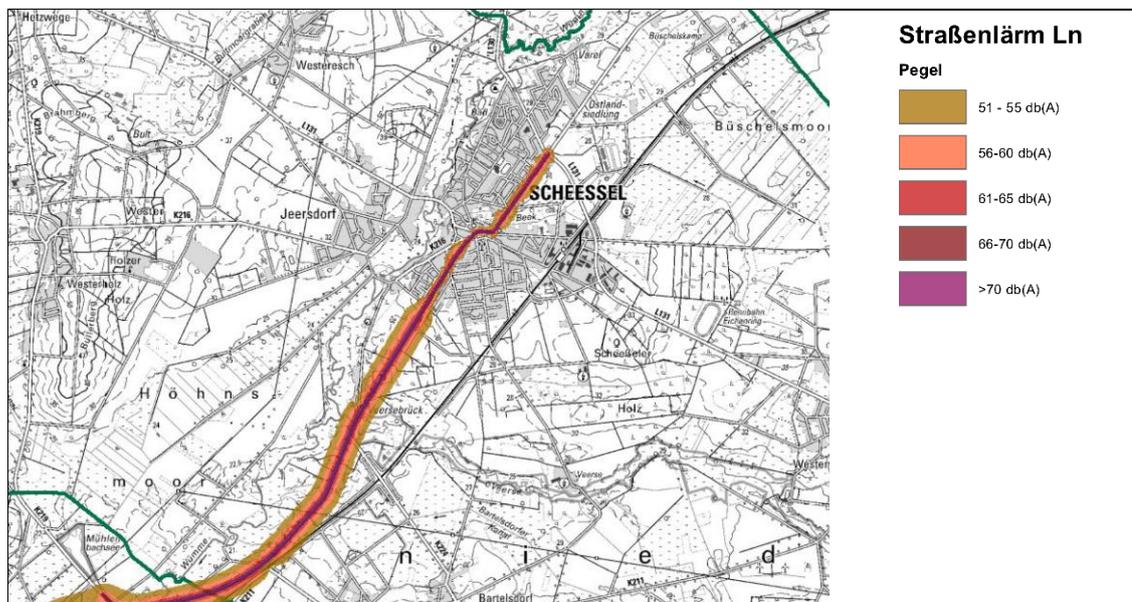
Quelle: <http://www.umweltkarten-niedersachsen.de> - Stand: April 2018

Abbildung 3: Lärmkarte Straßennorm Ln Scheeßel (22-6 Uhr)

Quelle: <http://www.umweltkarten-niedersachsen.de> - Stand: April 2018

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Wie oben bereits ausgeführt sind für die Maßnahmenplanung keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erscheint es zweckmäßig, zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu ermitteln und zu betrachten, um dann ggf. gezielt die Belastungen für die Bürger die hohem und sehr hohem Umgebungslärm ausgesetzt sind, zu senken.

Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht. Lärmaktionspläne und Maßnahmen können nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom

26.10.2017 Az.: 9 C 873/15.T, von Dritten nicht eingeklagt werden, da sich aus den §§ 47d und 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit der Umgebungslärm-RL eine dritt-schützende Wirkung, die eine nach § 42 Abs. 2 VwGO analog notwendige Klagebefugnis begründen könnte, nicht herleiten lässt.

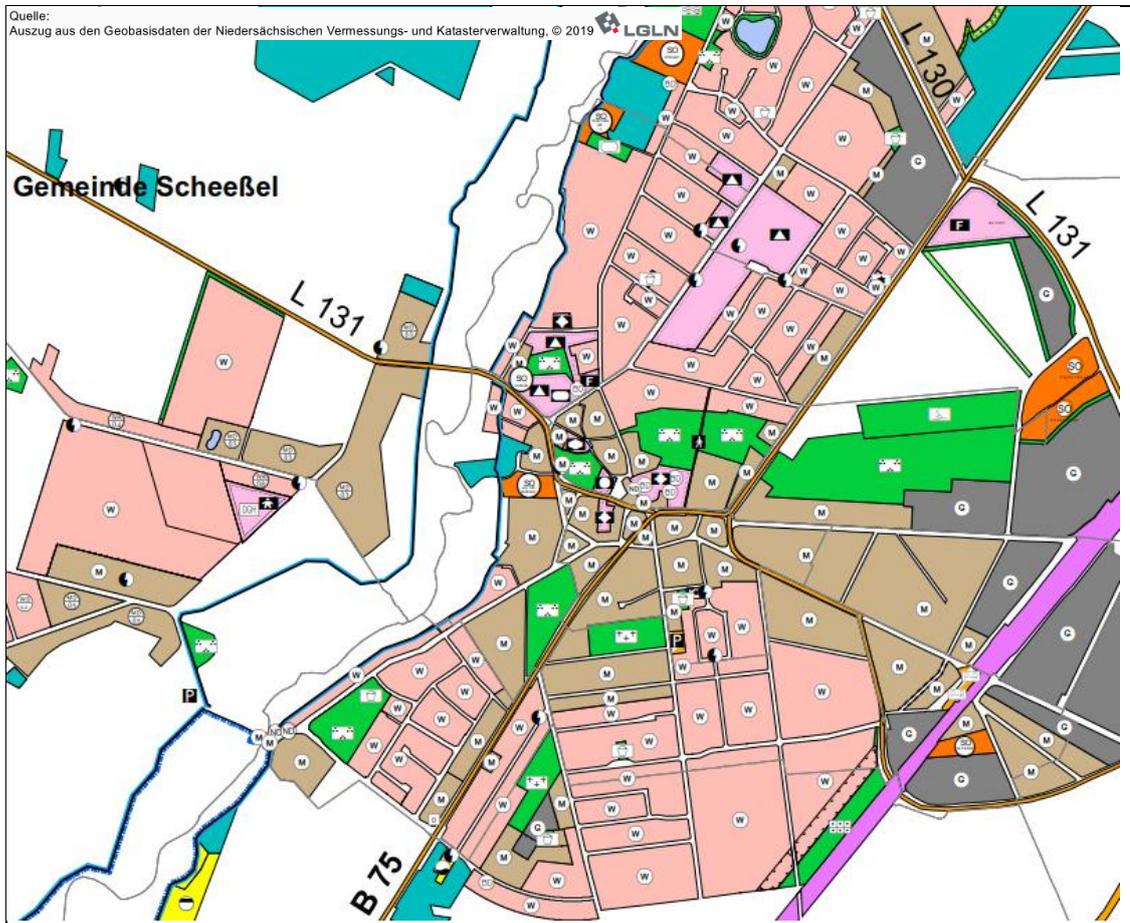


Abbildung 4: Gebietsnutzungen (FNP)

Quelle: FNP - Auszug aus dem Liegenschaftskataster Stand: 10.09.2018

Bei der Bewertung der Ergebnisse ist die jeweilige Gebietseinstufung der Gebäude relevant. Von der Appelchaussee bis zum Leehopweg sind westlich der B 75 alle unmittelbar betroffenen Gebäude in Scheeßel als im Mischgebiet liegend einzustufen. Östlich der B 75 liegen mit Ausnahme eines Grundstücks (Mischgebiet) alle betroffenen Gebäude im Allgemeinen Wohngebiet. Im Bereich Große Straße sind die betroffenen Gebäude als im Mischgebiet liegend einzustufen. Im weiteren Verlauf der B 75 (Harburger Straße) in Richtung Norden befinden sich bis zum Kohlhofweg ebenfalls Mischgebiete und ein Wohngebiet. Weiter bis zur Hinrich-Meyer-Straße sind weitere Mischgebiete mit betroffenen Gebäuden zu finden. Weiter nördlich bis zur L 130 befinden sich Allgemeine Wohngebiete und ein Gewerbegebiet.

Gem. den Ergebnissen der Strategischen Lärmkartierung der 3. Stufe sind insgesamt gerundet ca. 200 Einwohner der Gemeinde Scheeßel durch Umgebungslärm zwischen 55 dB(A) (L_{DEN}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) und weniger als 65 dB(A) (L_{DEN}) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt. Dies entspricht einem Anteil der Bevölkerung von ca. 1,54 %. Davon ist wieder-

rum die Hälfte (ca. 100 Menschen (= 0,77 %)) ganztägig sogenannten höheren Belastungen, mit L_{DEN} über 60 dB(A) ausgesetzt.

Hohen und sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 65 (bzw. 70) dB(A) sind in Scheeßel gem. den vorliegenden Berechnungen 100 Bewohner ausgesetzt.

Gem. den Ergebnissen der Strategischen Lärmkartierung der 3. Stufe sind insgesamt ca. 100 Einwohner der Gemeinde Scheeßel durch Umgebungslärm zwischen 50 und 55 dB(A) (L_{Night}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt.

Hohen und sehr hohen Belastungen mit L_{Night} über 55 (bzw. 60) dB(A) sind gem. den vorliegenden Berechnungen 200 Bewohner ausgesetzt.

Hinweis:

Es ist anzunehmen, dass Einwohner die im Nachtzeitraum Lärmbelastungen ausgesetzt sind, auch am gesamten Tag (L_{DEN}) belastet werden. Eine Summation der Belastungszahlen ist damit nicht vorzunehmen. Vielmehr ist gemäß der Vorgabe jeder Zeitraum für sich zu betrachten.

Zur Bewertung der Lärmsituation können zur Orientierung die Angaben in vorhandenen Regelwerken (siehe Anlage 1) herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht für die belasteten Einwohner nicht.

Vergleich mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen gelten beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Für Wohnnutzungen werden dort Grenzwerte von 59/49 dB(A) (Tag/Nacht), für gemischte Nutzungen 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) und für gewerbliche Nutzungen 69/59 dB(A) (Tag/Nacht) definiert, wobei der Tagesgrenzwert abweichend einen 16-Stunden-Wert (06.00 - 22.00 Uhr) abbildet und außerdem Zuschläge für Lichtsignalanlagen berücksichtigt werden. Auch wenn damit direkte Vergleiche nicht möglich sind, eignen sich die Werte aber sehr wohl zur Einordnung der Immissionssituation. Die Immissionsgrenzwerte werden mit den nachfolgend aufgeführten Belastungszahlen in den Bereichen der jeweiligen Nutzungen am gesamten Tag (L_{DEN}) und auch nachts (L_{Night}) im Nahbereich der B 75 überschritten.

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm Betroffenen auf dem Gebiet der Gemeinde Scheeßel (gemäß Gebietsnutzung; IGW gem. 16. BImSchV)

Quelle: eigene Berechnungen, Stand: April 2018

	Tag	Nacht
WA (59/49 dB(A))	71	80
MI (64/54 dB(A))	79	95

Vergleich mit Immissionsrichtwerten der Lärmsanierung

Der Vergleich mit den Immissionsrichtwerten der Lärmsanierung zeigt, dass auch bei diesem Vergleich Personen Schallpegeln ausgesetzt sind, die am gesamten Tag über den Richtwerten der Lärmsanierung (WA: 67 dB(A); MI: 69 dB(A)) liegen.

Auch im Nachtzeitraum (L_{Night}) sind Bewohner sehr hohen bzw. hohen Belastungen mit Pegeln über 60 (bzw. 55) dB(A) ausgesetzt. Damit sind auch im Nachtzeitraum Betroffene Schallpegeln ausgesetzt, die über den Richtwerten der Lärmsanierung (WA: 57 dB(A); MI: 59 dB(A)) liegen.

Tabelle 4: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm Betroffenen auf dem Gebiet der Gemeinde Scheeßel (gemäß Gebietsnutzung; Grenzwerte Lärmsanierung)

Quelle: eigene Berechnungen, Stand: April 2018

	Tag	Nacht
WA (67/57 dB(A))	16	27
MI (69/59 dB(A))	31	48

Auch die Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen (WA: 70/60 dB(A); MI: 72/62 dB(A); GE: 75/65 dB(A)), werden noch an einzelnen Gebäuden überschritten. Da bei Schallpegeln oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gem. entsprechender Urteile des Bundesgerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichtes die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze erreicht wird, liegen ab diesen Werten (unabhängig von Art der Gebietsausweisung) hier grundsätzlich Ansprüche auf Lärminderungsmaßnahmen vor. In Scheeßel gibt es 21 Betroffene, die Pegeln (L_{DEN}) von mehr als 70 dB(A) und 54 Betroffene, die Pegeln (L_{Night}) von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt sind.

2.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Grundsätzlich lassen sich Lärmprobleme als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes, der Lärmpegel (Höhe der Belastung) und der Zahl der Belasteten identifizieren.

Die obige Beschreibung verdeutlicht, dass eine ausschließliche Betrachtung der Lärmkarten allein noch keine Rückschlüsse auf die Lärmbetroffenheiten und damit Lärmprobleme in bestimmten Bereichen erlaubt. Diese liegen vielmehr erst vor, wenn es dort auch betroffene Bewohner gibt.

Wie bereits im Rahmen der Erläuterungen zur Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen im Kap. 2.2 ausgeführt, bestehen in Scheeßel gem. den Ergebnissen der Lärmkartierung der 3. Stufe im Zuge der B 75 Lärmprobleme, da an schutzwürdigen Gebäuden der L_{DEN} von 70 dB(A) oder der L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

Gemäß den Ergebnissen der Lärmkartierung gibt es am gesamten Tag ($L_{\text{DEN}} > 70$ dB(A)) 21 Lärmbetroffene in 21 Gebäuden und im Nachtzeitraum ($L_{\text{Night}} > 60$ dB(A)) 54 Lärmbetroffene in 37 Gebäuden.

Sensible Einrichtungen wie Schulen oder Krankenhäuser sind nicht betroffen.

Hinweis:

Es wird hier nochmals darauf hingewiesen, dass Lärmbetroffene (bez. schutzwürdige Gebäude) im Nachtzeitraum auch am ganzen Tag belastet werden (bzw. schutzwürdige Gebäude). Eine Summation der Belastetenzahlen (Lärmbetroffenen) bzw. der Anzahl der schutzwürdigen Gebäude ist damit nicht vorzunehmen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass in allen aufzustellenden Bebauungsplänen Maßnahmen zur Lärminderung berücksichtigt werden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Für die B 75 bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten als Maßnahmen zur Lärminderung:

- Einbau von offenporigem Asphalt (OPA) zur Minderung des Straßenverkehrslärms.

Die B 75 weist grundsätzlich intakte Fahrbahndecken aus Asphalt bzw. Splittmastixasphalt auf. Diese werden regelmäßig erneuert. Für offenporige Asphalte, wie auch andere Lärm mindernde Fahrbahnbeläge, wie z.B. Splittmastixasphalt oder Asphaltbeton gilt, dass diese ihre gewünschte Wirkung erst dann entfalten, wenn die durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Ob hier bei einer zukünftigen Erneuerung der Deckschicht der Einsatz eines lärmindernden Belags möglich ist, muss mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden.

- aktiver Schallschutz durch Schallschutzwände und/oder Wälle.

Der innerörtliche Verlauf der B 75 setzt dem Einsatz des aktiven Lärmschutzes in Form von Abschirmungen durch Lärmschutzwände deutliche Grenzen. Lärmschutzwälle sind im innerstädtischen Bereich aufgrund des Platzbedarfs praktisch nicht realisierbar. Zudem ist zu beachten, dass damit im Allgemeinen nur ein Schutz der ebenerdigen Außenwohnbereiche bzw. des Erdgeschosses möglich ist. Da jedoch die schutzbedürftigen Außenwohnbereiche in den innerstädtischen Bereichen überwiegend nicht zur Straße, sondern im Lärm-schatten der Gebäude selbst angeordnet sind, ist im Regelfall - neben den Problemen bei der Realisierbarkeit (Stadtbild, Zufahrten etc.) auch ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten.

- der passive Schallschutz durch den Einbau von Schallschutzfenstern

Der passive Lärmschutz, d. h. Schalldämmmaßnahmen an den Gebäuden durch Einbau von z. B. Schallschutzfenstern, bewirkt im Sinne der Kartierung der Lärmbelastungen keine Verringerung der Betroffenheiten, da bei der Kartierung nur die Außenlärmpegel an den höchstbelasteten Gebäudeseiten betrachtet werden. Ob dadurch unverträgliche Belastungen der Bewohner verursacht werden, hängt jedoch davon ab, ob die Außenbauteile der Gebäude eine ausreichende Minderung des Lärms bewirken, so dass innerhalb der Gebäude verträgliche Immissionen vorliegen.

Der Vorteil des passiven Lärmschutzes besteht darin, dass damit im Vergleich z. B. zu Geschwindigkeitsbeschränkungen oder lärmarmen Deckschichten

deutlich höhere **direkte** Pegelminderungen für die Betroffenen innerhalb der Gebäude erreicht werden können. Außerdem gibt es einen Synergieeffekt bezüglich des Klimaschutzes durch verbesserte Wärmedämmung und keine Verlagerungen von Verkehr in andere Straßen.

Als nachteilig ist insbesondere der nicht erreichbare Schutz von Außenwohnbereichen zu nennen.

- Verbesserung des Verkehrsflusses, z.B. durch Umstrukturierung der Lichtanlagen, der Kreuzung und der Einmündungen.

Diese Maßnahme kommt in Scheeßel aufgrund des Fehlens von Alternativen im Straßennetz nicht in Betracht.

- Geschwindigkeitsbegrenzungen an Straßenabschnitten mit hohen Betroffenheiten

Auf der B 75 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts 50 km/h. Als potentielle Maßnahme zur Lärminderung kommt generell eine Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus in Frage. Dies könnte für Pkw und Lkw am Tag und in der Nacht bzw. nur für Lkw (Tag/Nacht oder nur nachts) erfolgen.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für Lkw im Nachtzeitraum auf 30 km/h reduziert die Anzahl der Betroffenen bereits deutlich (sh. Kap. 3.5). Es wird vorgeschlagen, die Umsetzung dieser Maßnahme bei der Straßenbauverwaltung zu erwirken.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Hauptlärmquelle des Verkehrslärms in Scheeßel ist und bleibt auch in Zukunft die Bundesstraße 75. Diese liegt nicht in der Baulast der Gemeinde. Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Bau der Ortsumgehung Scheeßel als vordringlicher Bedarf aufgenommen. Nach Auskunft des zuständigen regionalen Geschäftsbereiches (Verden) der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) ruht die Planung jedoch aktuell. Daher sollte seitens der Gemeinde auf den zuständigen Straßenbaulastträger eingewirkt werden, die Planungen wieder aufzunehmen und auch darüber hinaus langfristig alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms auf der B 75 umzusetzen.

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

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG ist es auch Ziel des Lärmaktionsplanes, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Entsprechend der Begriffsdefinition des Artikels 3 der Umgebungslärmrichtlinie, gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d.h. solche die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen. Vielmehr setzt das Vorhandensein ruhiger Gebiete voraus, dass diese keinem Verkehrs-, Industrie und Gewerbe oder Freizeitlärm ausgesetzt sind und zuvor von der Gemeinde festgesetzt worden sind. Die Entscheidung über „ruhige Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, obliegt dabei der zuständigen Behörde - also der Gemeinde Scheeßel.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete gilt, dass diese primär den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie genügen müssen, mit den vorhandenen Daten der Gemeinde bestimmbar sind und den Ansprüchen der Erholungssuchenden entsprechen. Es können drei Definitionen für ruhige Gebiete herangezogen werden:

- ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie mit großen, zusammenhängenden Freiflächen, die Aufenthalt und ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen,
- Erholungsflächen, die nicht immer geringe Lärmpegel aufweisen, aber eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zu Wohnstandorten haben. Sie sind so groß, dass sie in ihrer Kernfläche deutlich leiser sind als an ihrer Peripherie sowie
- schließlich alle weiteren vor Lärm schützenswerten Flächen.

Die Gemeinde Scheeßel sieht aktuell keine Notwendigkeit, über die im Baurecht ohnehin geschützten Bereiche hinaus, weitere Gebiete als „ruhige Gebiete“ zu benennen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Da Maßnahmen zur Lärminderung bei Überschreitung der Grenze der Gesundheitsgefahr (70/60 dB(A)) erforderlich werden, soll die Auswirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf die Lärmpegel betrachtet werden.

Maßnahmen zur Lärminderung am Tag

Erst bei Überschreitung der Grenze der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) liegt ein Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen vor. Die detaillierte Auswertung hat ergeben, dass es 21 Betroffene gibt.

Aufgrund der in Niedersachsen angewandten Rundungsregel (auf volle Hunderter) und einer daraus folgenden Abrundung auf 0, gibt es in der Gemeinde Scheeßel am Tag grundsätzlich formal keine Lärmprobleme, denen mit Maßnahmen begegnet werden müsste. Es ist hier demnach ausreichend die Geschwindigkeitsreduzierung auf den Nachtzeitraum zu begrenzen.

In Kapitel 3.1 wurde erläutert, dass eine Option zur Reduzierung der lärmbelasteten Personen die Geschwindigkeitsreduzierung ist. Hierfür wurden nun verschiedene Varianten (nur für den Nachtzeitraum) untersucht.

V1: Reduzierung der Pkw und Lkw Geschwindigkeiten (auf 30 km/h) in der Nacht

V2: Reduzierung der Lkw-Geschwindigkeiten (auf 30 km/h) nur in der Nacht

Innerorts der Ortslage gibt es einen Sprung in der Verkehrsbelastung. In beiden Belastungssituationen ergeben sich aber ähnliche Pegelminderungen beim L_{mE} . Diese Differenzen wurden auf die Pegel an den einzelnen Fassadenpunkten übertragen und dann die Summe der Betroffenen, die sich mit einer reduzierten Geschwindigkeit im Nachtzeitraum dann noch ergeben, ermittelt:

	Pegelminderung Nacht
V1	-2,5 dB(A)
V2	-1,9 dB(A)

Lärminderung in der Nacht

Die Geschwindigkeitsreduzierung kann entweder nur auf dem kurzen Abschnitt der B 75 (Große Straße) zwischen der Zevener Straße (L 131) und dem Vahlder Weg (Variante A) oder auf der gesamten B 75 (innerorts; Variante B) umgesetzt werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass sich in der Variante A auf dem kurzen Abschnitt der Großen Straße nur eine Reduzierung der Betroffenen im Nachtzeitraum von 4 bzw. nur 3 Betroffenen ergibt. In der Variante B wird die Anzahl der Betroffenen auf 15 bzw. 18 gesenkt und damit um ca. 70% reduziert.

Tabelle 5: Änderung der Belastetenzahlen (nachts)

	gesamte OD (v=50km/h)	Var. A	Var. B
V1	54	50	15
V2	54	51	18

Die Schätzwerte zeigen, dass der Lkw-Verkehr in der Nacht maßgeblich verantwortlich ist für die erhöhte Anzahl an Betroffenheiten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw erscheint daher angemessen. Die Variante B (Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw zwischen der südlichen ortseinfahrt und der L 130) ist dabei deutlich vorteilhafter als eine Geschwindigkeitsreduzierung nur im Bereich der Großen Straße (Var. A).

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

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

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird vom 06.05.2019 - 05.06.2019 öffentlich ausgelegt. Außerdem standen in dieser Zeit der Entwurf im Internet zum Abruf für die Bürger bereit.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen wurden abgewogen und in einer Abwägungsunterlage zusammengefasst, die bei der Gemeinde Scheeßel eingesehen werden kann.

Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans waren aufgrund der Anregungen und Stellungnahmen nicht vorzunehmen.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung: 3.900,00 €

Kosten für die Umsetzung: keine

6 Evaluierung des LAP

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 LAP werden dabei ermittelt und bewertet.

7 Inkrafttreten des LAP

7.1 Beschluss des LAP

Die endgültige Fassung des Lärmaktionsplanes ist am 27.06.2019 durch den Rat der Gemeinde Scheeßel beschlossen worden.

7.2 Bekanntmachung des LAP

Die Bekanntmachung der Beschlussfassung erfolgte am 23.08.2019 durch Bekanntmachung in der Rotenburger Kreiszeitung und Aushang im Bekanntmachungskasten nach Hauptsatzung der Gemeinde Scheeßel.

Zusätzlich liegt die endgültige Fassung im Fachbereich Bau und Planung der Gemeinde Scheeßel, Rathaus-Außenstelle Betriebsgebäude Fachdienst Straßen und Grün, zur Einsichtnahme für die Öffentlichkeit vom 2.09.2019 bis 2.10.2019 aus und wird auf der Homepage der Gemeinde Scheeßel veröffentlicht.

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<http://www.scheessel.de/>

in der Rubrik „Wohnen & Arbeiten“ → „Lärmaktionsplan“

Scheeßel, den 23.08.2019

Gemeinde Scheeßel
Die Bürgermeisterin

gez. Dittmer-Scheele

L.S.

Käthe Dittmer-Scheele

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.

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen [9][10]		Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes [8]		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) [11]		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll [12]	
	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 ...	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	60	45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	65	50
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	70	70
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.