

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

## 1 Allgemeines

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name: Stadt Elsfleth  
Gemeindeschlüssel: 03 4 61 004  
Ansprechpartner: Herr Doyen  
Adresse: Rathausplatz 1, 26931 Elsfleth  
Telefon: 04404 50411  
E-Mail: doyen@elsfleth.de  
Internet: www.elsfleth.de

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

Die Stadt Elsfleth liegt im Landkreis Wesermarsch in Niedersachsen. Elsfleth liegt gut 25 km nordwestlich von Bremen und ca. 15 km nordöstlich von Oldenburg an der Mündung der Hunte in die Unterweser. Im Norden grenzt Elsfleth an die Stadt Brake und die Gemeinde Ovelgönne, im Süden an die Gemeinden Berne und Hude, im Westen an die Gemeinde Rastede und die Stadt Oldenburg, im Osten an die Unterweser.

Elsfleth hat rund 9.100 Einwohner, ca. 4.400 Wohnungen<sup>1</sup> und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 115,15 km<sup>2</sup>. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 79 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Die B212 durchzieht das östliche Gemeindegebiet von Süd nach Nord. In Richtung Westen bindet die Landesstraße L 865 an das Oberzentrum Oldenburg an. Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 8.400 Kfz/Tag<sup>2</sup> (Süd) bis 9.100 Kfz/Tag (Nord) auf der B212 gehört diese Straße zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>3</sup> (ULR) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen.

Elsfleth liegt an der Bahnstrecke Hude–Nordenham der Deutschen Bahn. Die Strecke weist nicht die Anzahl an Zugbewegungen auf, um im Rahmen der ULR berücksichtigt zu werden<sup>4</sup> (vgl. Kap. 1.3).

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

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>5</sup> (BImSchG) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

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

<sup>2</sup> Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba> Stand 09.2018

## 1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

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

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Elsfleth

<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Elsfleth belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04.2018</b>				
$L_{DEN}^6$ dB(A)	Belastete Menschen		$L_{Night}^7$ dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	200		über 50 bis 55	100
über 60 bis 65	100		über 55 bis 60	100
über 65 bis 70	100		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	400		Summe	200
<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Elsfleth belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018</b>				
$L_{DEN}$ dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	2,6	100	0	0
65 - 75 dB(A)	0,6	0	0	0
über 75 dB(A)	0,2	0	0	0
Summe	3,4	100	0	0

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

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraße in Elsfleth finden sich in Anlage 2 und 3.

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Elsfleth 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

<sup>5</sup> 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)

<sup>6</sup>  $L_{DEN}$  - 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 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

<sup>7</sup>  $L_{Night}$  - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr)

zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

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

**Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>8</sup>), 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"> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein</li> <li>- Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein<sup>9</sup></li> </ul>
65-70 dB(A) $L_{DEN}$  55-60 dB(A) $L_{Night}$	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV<sup>10</sup> überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein</li> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>11</sup></li> </ul>
55-65 dB(A) $L_{DEN}$  50-55 dB(A) $L_{Night}$	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>10</sup> können überschritten sein</li> <li>- mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)<sup>11</sup>, langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)<sup>11</sup></li> </ul>

Es sind ca. 400 Personen und somit knapp 4,5 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Elsfleth durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$ , verursacht durch die Hauptverkehrsstraße (> 3 Mio. Kfz/a), betroffen.

Von hohen Belastungen sind ca. 100 Personen und somit knapp 1,1 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Elsfleth durch Umgebungslärm über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über

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

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

<sup>10</sup> 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

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

55 dB(A)  $L_{Night}$ , verursacht durch die Hauptverkehrsstraße, betroffen.  
 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 Elsfleth 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 Belastungszahlen in Tabelle 1 entsprechend den Vorgaben der 34. BImSchV<sup>12</sup> auf 100 gerundet sind, lassen sich daraus keine Belastungen für weniger als 50 Anwohner ableiten. Um trotzdem die belastete Bereiche in Elsfleth zu ermitteln, wurde auf der Grundlage der vom GAA Hildesheim bereitgestellten Eingangsdaten der Lärmkartierung die Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpegel von über 55 dB(A), über 57 dB(A) bzw. über 60 dB(A)  $L_{Night}$  aufweisen.

Zu den durch die Hauptverkehrsstraße am stärksten lärmbelasteten Bereichen gehören in Elsfleth alle direkt an der B212 gelegenen Wohngebäude. Weiterhin sind einzelne direkt an der B212 liegende Wohngebäude außerhalb der Stadt hoch oder sehr hoch belastet.

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  $L_{DEN}$ <sup>6</sup> und  $L_{Night}$ <sup>7</sup> werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

## 3 Maßnahmenplanung

### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

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 (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)

<sup>12</sup> 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

- Einbau von lärmminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und –wällen (baulicher Schallschutz)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm
- Verstetigung des Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs).

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraße B212 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Für die meisten strassennahen Wohngebäude an der B212 in Elsfleth wurden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von  $>57 \text{ dB(A)} L_{\text{Night}}$  ermittelt. Hier sollte vom zuständigen Baulastträger geprüft werden, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärm-SchR 97 eingehalten werden bzw. ob hier eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4).

Entlang der B212 werden nördlich des Abzweigs Hafenstraße / Wurfstraße zahlreiche anliegende Wohngebäude hoch und sehr hoch belastet. Geprüft werden sollte, ob in diesem sehr hoch belasteten Abschnitt, bis zum Elsflether Sieltief an die B212 (s. VEP<sup>13</sup>), eine **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h** umgesetzt werden kann. Dadurch kann in diesem stark belasteten Bereich eine deutliche Lärmreduzierung von etwa 2-3 dB erreicht werden. Die Reisezeitverluste auf diesem ca. 800m langen Abschnitt sind gering, Ausweichstrecken sind praktisch nicht vorhanden, eine Verlagerung der Verkehre ist daher nicht zu erwarten.

Die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Fassadenpegel von bis zu  $71 \text{ dB(A)} L_{\text{DEN}}$  und bis zu  $62 \text{ dB(A)} L_{\text{Night}}$  in diesem Abschnitt deuten darauf hin, dass die Beurteilungspegel der Lärmschutz-Richtlinie-StV<sup>9</sup> überschritten werden. Die Zumutbarkeitsschwelle (Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes<sup>10</sup>) ist überschritten und es besteht ein Anspruch auf Einzelfallprüfung und eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der zuständigen Behörde<sup>14</sup>.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden<sup>15</sup>:

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

<sup>13</sup> Verkehrsentwicklungsplan Stadt Elsfleth, Dezember 2012

<sup>14</sup> Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84

<sup>15</sup> Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

- Die Geschwindigkeit in dem Abschnitt zwischen Abzweigs Hafenstraße / Wurfstraße und Elsflether Sieltief sollte durch stationäre Geschwindigkeitsmessgeräte überprüft werden.

Im Zuge der gesamten Ortsdurchfahrt der B212 sollte innerorts, in den Abschnitten, in denen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h besteht, einschließlich des neu auszuweisenden Abschnitts nördlich des Abzweigs Hafenstraße, geprüft werden, ob ein **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** im Zuge der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke aufgebracht werden kann, entsprechend den „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen<sup>16</sup>. Für diese Asphalte wird eine lärmmindernde Wirkung von bis zu 4 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben<sup>17</sup>.

Weiterhin wird vom Baulastträger gefordert, auf der Bundesstraße außerorts bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 60 km/h einen **lärngeminderten Asphalt** (-2 dB) einzubauen, so dass auch an den vereinzelt betroffenen Wohngebäuden eine Lärmminderung erreicht wird. Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ist aktuell ein Asphalt mit einem DStrO von +2 dB verbaut, so dass durch diese Maßnahme eine Lärmminderung von 4 dB erreicht werden kann.

### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

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

Die Stadt Elsfleth ist von der Hauptlärmquelle B212 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. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt für zusätzlichen Lärmschutz dort gering. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Stadt den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

- **Förderung des ÖPNV**  
hohe Taktichten, 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.

<sup>16</sup> „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

<sup>17</sup> Lärmmindernde Asphalte. Umweltbundesamt 2014.

- 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<sup>16, 17, 18, 19</sup>.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral 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 in der Folge eine Verkehrslärmreduzierung.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollte durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>20</sup> 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 Elsfleth 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 Gebiete<sup>21</sup>. Zum 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*“

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmen Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

<sup>20</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

<sup>21</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können<sup>22</sup>. 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.

Als ruhiges Gebiet festgesetzt wird der nördliche Teil die ehemalige Weserinsel Elsflether Sand. Die Weserhalbinsel ist für den allgemeinen Motorverkehr gesperrt und Teil der Radwanderwege, Weserradweg und Deutsche Sielroute.

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**

Durch die in Kap. 3.2 und 3.3 aufgeführten Maßnahmen kann sich die Belastung in Elsfleth an der B212 gegenüber der in der Lärmkartierung dargestellten Belastungssituation deutlich reduzieren.

## **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 fand eine öffentliche Auslegung vom 26.11. bis 28.12.2018 statt. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange (TöB) wurden im gleichen Zeitraum um Stellungnahme gebeten.

### **4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit und der TöB 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 Elsfleth getragen.

Die Maßnahmen an den Straßen werden von den zuständigen Baulastträgern getragen.

<sup>22</sup> 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



## 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 Gemeinderat beschlossen

Am: 26.02.2019

### 7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

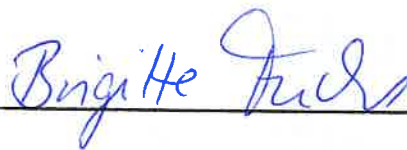
Am: 28.02.2019

### 7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.elsfleth.de>

Ort, Datum

Elsfleth, den 04. MRZ. 2019



Brigitte Fuchs  
Bürgermeisterin



## Lärmaktionsplan der Stadt Elsfleth 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 Umgebungsrichtlinie 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/eur/noise/df3/env/0dec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes <sup>23</sup>		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV <sup>24</sup> für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>25</sup>		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>26</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung <sup>27</sup>	
	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.

<sup>23</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010  
<sup>24</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007  
<sup>25</sup> Verkehrsraumverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)  
<sup>26</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)  
<sup>27</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1