

- ENTWURF -

Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt Elze vom2019 zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine



erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans



Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom

Falls es sich um die Überprüfung eines bereits verabschiedeten Lärmaktionsplans handelt:

Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans vom

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Angaben	3
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund	4
1.4	Geltende Grenzwerte	4
2	Bewertung der Ist-Situation	5
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	5
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	6
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	8
3	Maßnahmenplanung.....	8
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	8
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	8
3.3	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre.....	8
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	9
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.....	9
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP	9
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit	9
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	9
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	10
6	Evaluierung des LAP	10
7	Inkrafttreten des LAP	10
7.1	Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss des Rates der Stadt Elze in Kraft getreten am:	10
7.2	Die Bekanntmachung erfolgte am:	10
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	10
8	Anlagenverzeichnis	11

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Elze

Hauptstraße 61

31008 Elze

Telefon: +49 (0) 5068 464-0

Telefax: +49 (0) 5068 464-77

E-Mail: stadtverwaltung@elze.de

Internetadresse: www.elze.de

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

Elze ist eine Stadt im Westen des Landkreises Hildesheim, die im Bereich der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen in Südniedersachsen liegt. Sie besteht aus sieben Ortsteilen (Elze, Esbeck, Mehle, Sehlde, Sorsum, Wittenburg und Wülfin-gen).

Die Stadt hat eine Flächengröße von 47,71 km² und besitzt insgesamt 8.935 Einwohner (Stand 30.06.2018). Die Umgebung ist ländlich geprägt. Das Gebiet liegt innerhalb des Leineberglands am Nordrand des Niedersächsischen Berglandes. Es wird vom südwestlichen Leine-Zufluss Saale durchquert.

Durch das Stadtgebiet verlaufen zwei Hauptverkehrsstraßen im Sinne des § 47b BImSchG mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24h). Hierbei handelt es sich um die B1, die von West nach Ost den Ortsteil Mehle nördlich passiert und durch den Ortsteil Elze verläuft. Der DTV liegt zwischen 6.000 und 8.400 Kfz/24h. Die zweite Hauptverkehrsstraße ist die B3, die von Nord nach Süd die Ortsteile Wülfin-gen und Elze im Westen tangiert. Der DTV liegt hier zwischen 11.500 und 12.800 Kfz/24h (siehe Abbildung 1).

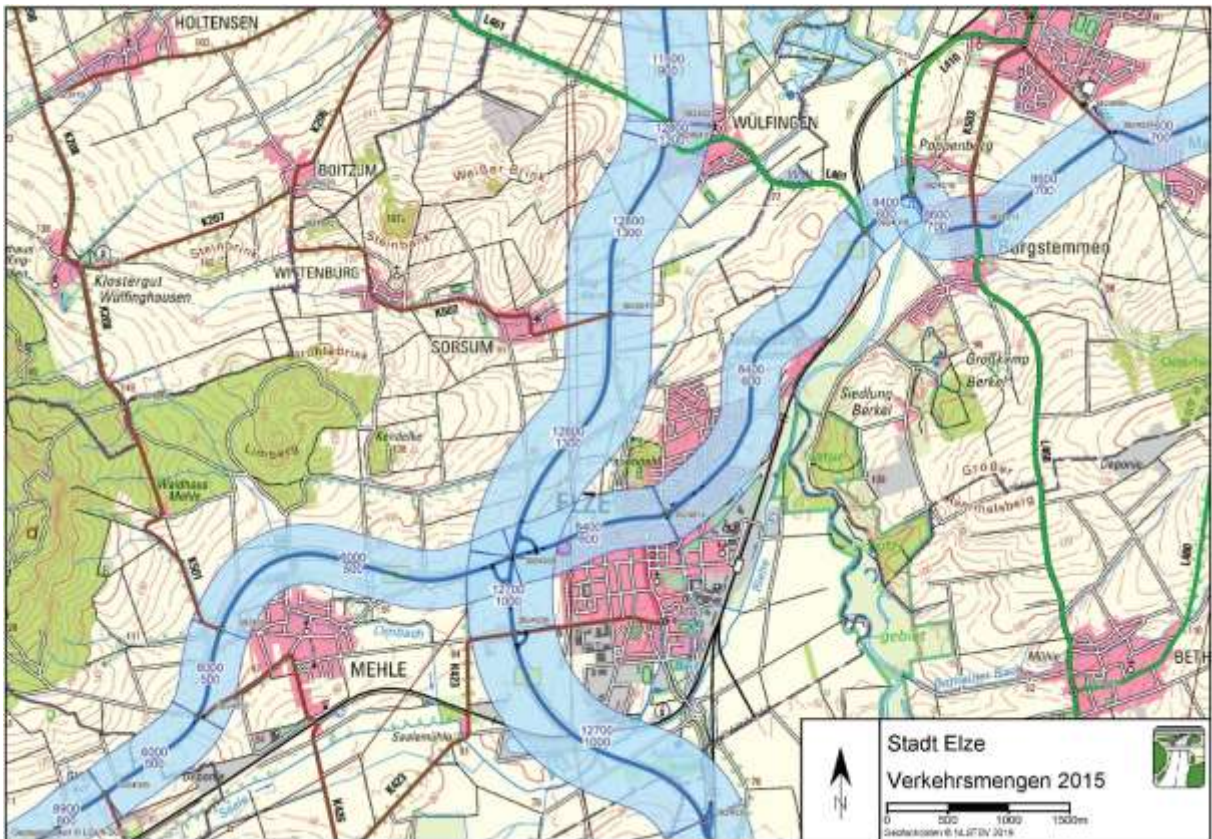


Abbildung 1: Verkehrsmengen B 1 und B 3 Straßenverkehrszählung 2015

Die übrigen Straßen im Stadtgebiet erreichen die Relevanzschwelle nicht.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz von den Gemeinden Lärmaktionspläne 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 aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

1.4 Geltende Grenzwerte

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind im Gesetz keine Grenzwerte genannt. Die EU-Kommission hat aber klargestellt, dass für alle Gebiete, die in der Lärmkartierung erfasst wurden, Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Dies betrifft somit auch die Stadt Elze.

Die in den verschiedenen nationalen Gesetzen genannten Grenzwerte dienen als Orientierung für die Bewertung der Lärmbelastung. Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet. (Stand 06.04.2018)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach VBEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L _{DEN})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L _{NIGHT})
			> 50	55	200
> 55	60	300	> 55	60	100
> 60	65	200	> 60	65	0
> 65	70	100	> 65	70	0
> 70	75	0	> 70		0
> 75		0			
Summe		600	Summe		300

Tabelle 1: Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach VBEB)

- ENTWURF -

Von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde. (Stand 06.04.2018)

L_{DEN}	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
[dB(A)]	Flächen [km²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	5,6	300	0	0
> 65	1,4	100	0	0
> 75	0,4	0	0	0
Summe	7,4	400		

Tabelle 2: Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Flächen und Gebäude

https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/laermschutz/euumgebungs-laerm/aktuelle_kartierungsergebnisse/kartierungsergebnisse-3-stufe-2017-gemeinden-d---g-163156.html

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Die Bewertung der Lärmbelastung orientiert sich an den Umsetzungshinweisen für Lärmaktionspläne des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU). Diesen liegen vorhandene gesetzliche Regelungen zugrunde. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht jedoch nicht.

Es werden folgende Stufen unterschieden:

Pegelklassen	Bewertung der Belastung	Empfohlene Maßnahmen
> 70 dB(A) L _{DEN} > 60 dB(A) L _{Night}	sehr hoch	Kurzfristige Maßnahmen zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung
> 60 dB(A) L _{DEN} > 50 dB(A) L _{Night}	hoch	Mittelfristige Maßnahmen zur Minderung der erheblichen Belästigung
> 55 dB(A) L _{DEN} > 45 dB(A) L _{Night}	mäßig hoch	Langfristige Maßnahmen zur Vermeidung von Belästigungen

Tabelle 3: Bewertungsklassen nach MU

Die schalltechnischen Berechnungen zur Lärmkartierung basieren auf der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). Demgegenüber

beziehen sich die in der Anlage angegebenen Grenzwerte in der Regel auf Rechen-
ergebnisse nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Verbindung
mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Der Unterschied zwischen den jeweiligen Ausbreitungsberechnungen ist nicht über-
mäßig groß. Die größte Änderung von RLS-90 zur VBUS besteht in der Einführung
des neuen Lärmindex' L_{DEN} (Day-Evening-Night). Nach RLS-90 wird ein Beurtei-
lungspegel für den Tagzeitraum von 6 bis 22 Uhr ermittelt. Der L_{DEN} nach VBUS be-
zieht sich hingegen auf die kompletten 24 Stunden eines Tages, wobei die Pegel für
den Abend von 18 bis 22 Uhr mit 5 dB(A) und für die Nacht von 22 bis 6 Uhr mit
10 dB(A) beaufschlagt werden.

Durch die unterschiedlichen Berechnungsmethoden ist ein direkter Vergleich der
Lärmkartierung mit den in der Anlage angegebenen Grenzwerten bei L_{Night} nur be-
dingt und bei L_{DEN} nur eingeschränkt möglich. Eine tendenzielle Bewertung des Ist-
Zustandes ist jedoch unter Beachtung der o.a. Randbedingungen möglich.

$L_{DEN} > 55$ bis 60 dB(A):

300 Personen sind einer Lärmbelastung am Tag von mehr als 55 bis 60 dB(A) aus-
gesetzt. Der Schallpegel liegt deutlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte Tag für
Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A)) der Verkehrslärmschutzverordnung. Einzelne ge-
ringfügige Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes Tag für Wohngebiete (59
dB(A)) sind möglich. Für diese Personen ist ein Anspruch auf Schallschutzmaßnah-
men auszuschließen.

$L_{DEN} > 60$ bis 70 dB(A):

300 Personen sind einer Lärmbelastung am Tag von mehr als 60 bis 70 dB(A) aus-
gesetzt. Der Schallpegel liegt oberhalb der Immissionsgrenzwerte Tag der Verkehrs-
lärmschutzverordnung für Wohngebiete (59 dB(A)). Überschreitungen des Immissi-
onsgrenzwertes Tag für Mischgebiete (64 dB(A)) sind ebenfalls möglich. Bei diesen
Personen besteht kein Anspruch auf die Anordnung von kurzfristigen Maßnahmen.

$L_{Night} > 50$ bis 60 dB(A):

300 Personen sind einer Lärmbelastung in der Nacht von mehr als 50 bis 60 dB(A)
ausgesetzt. Die Schallpegel liegen über den Immissionsgrenzwerten Nacht der Ver-
kehrslärmschutzverordnung für Wohngebiete (49 dB(A)). Überschreitungen des Im-
missionsgrenzwertes Nacht für Mischgebiete (54 dB(A)) sind ebenfalls möglich. Bei

diesen Personen besteht kein Anspruch auf die Anordnung von kurzfristigen Maßnahmen.

L_{DEN} > 70 dB(A):

Keine Person ist am Tag Schallpegeln über den Richtwerten der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) ausgesetzt (Schallpegel über 70 dB(A) für Wohngebiete bzw. 72 dB(A) für Mischgebiete). In diesem Bereich, welcher Lärminderungsmaßnahmen erfordern würde, sind keine Personen betroffen.

L_{Night} > 60 dB(A):

Keine Person ist in der Nacht Schallpegeln über den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV ausgesetzt (Schallpegel über 60 dB(A) für Wohngebiete bzw. 62 dB(A) für Mischgebiete). In diesem Bereich, welcher Lärminderungsmaßnahmen erfordern würde, sind keine Personen betroffen.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Es gibt keine Lärmprobleme, denen mit Maßnahmen begegnet werden müsste.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

1988 wurde die B 3 aus der Stadtmitte von Elze heraus an den Ortsrand verlegt.

Am Ortsteil Mehle wird die B 1 seit 2010 als Ortsumgehung vorbeigeführt. Mit dem Bau der Ortsumgehung wurde Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) umgesetzt.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Es sind keine Maßnahmen geplant, da nach Nummer 2.2 keine Lärmprobleme festgestellt werden.

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

Die Gemeinden sind aufgefordert, „ruhige Gebiete“ im Sinne des §47d Abs.2 Satz 2 BImSchG festzusetzen. Einheitliche Kriterien zur Festlegung von ruhigen Gebieten

gibt es bislang nicht. Ein ruhiges Gebiet im ländlichen Raum ist ein von der zuständigen Behörde (hier: Stadt Elze) definiertes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Ruhige Gebiete (z.B. Erholungsgebiete) können im ländlichen Raum ferner durch ihre Funktion definiert werden. Es eignen sich großflächige Erholungsgebiete. Menschen, die diese Gebiete besuchen, profitieren davon hinsichtlich ihrer Gesundheit und ihres Wohlbefindens.

Aktuell sind Festlegungen von ruhigen Gebieten nicht geplant.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Die B 3 Ortsumgehung Wülfingen sowie die B 1 N Ortsumgehung Elze sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen. Diese Maßnahmen sollen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten führen und die Lärm- und Abgasimmissionen reduzieren.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Da keine Maßnahmen geplant sind, ergibt sich auch keine Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

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

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit findet eine einmonatige Auslegung statt. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange werden zur Stellungnahme angeschrieben.

Auslegung am:

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit werden in die Abwägung einbezogen.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die für die Aufstellung des Aktionsplanes entstandenen Kosten für die Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung sind über den Haushalt der Stadt Elze abgedeckt. Schalltechnische Fachgutachten zur Erstellung des Lärmaktionsplanes wurden nicht eingeholt.

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 Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss des Rates der Stadt Elze in Kraft getreten am:

7.2 Die Bekanntmachung erfolgte am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

Unterschrift

Name, Ort, Datum, ggf. Funktion, Stempel

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2 Umweltkarten des MU zur Lärmkartierung

Blatt 1 - Straßenlärm L_{DEN}

Blatt 2 - Straßenlärm L_{Night}

- ENTWURF -

Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Anlage 1

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 überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. **Die Indizes „DEN“ und „Night“ sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten Tag und Nacht zuzuordnen.**

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ² ,		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	
Nutzung	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [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	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
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.

¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBf 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665
Die Auslösegrenzwerte wurden gegenüber früherer Festlegungen mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes im März 2010 um 3 dB(A) abgesenkt.

³ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)