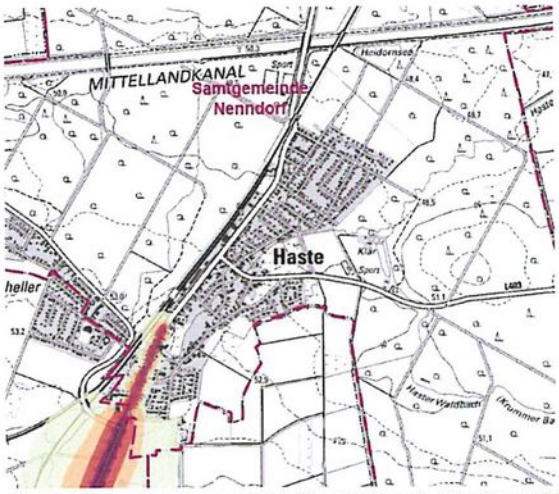
Lärmaktionsplan für die Gemeinde Haste zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin: Gemeinde Haste
Rodenberg Allee 13
31542 Bad Nenndorf

Projektnummer: LK 2025.021

Berichtsnummer: LK 2025.021.1

Berichtsstand: 18.02.2025

Berichtsumfang: 28 Seiten sowie 5 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz

LÄRMKONTOR GmbH

LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Messstellenleiter: Frank Heidebrunn • AG Hamburg HRB 51 885
Geschäftsführung: Mirco Bachmeier (Vorsitz) / Bernd Kögel / Ulrike Krüger (kfm.)
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • http://www.laermkontor.de

Inhaltsübersicht

1 Allgemeines 4
1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde 4
1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird 4
1.3 Rechtlicher Hintergrund 5
1.4 Geltende Grenzwerte 5
2 Bewertung der Ist-Situation 7
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 8
2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind 12
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen 14
2.4 Mehrfachbelastung 15
2.5 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans 16
3 Maßnahmenplanung 16
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung 16
3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre 16
3.2.1 B442 Lärmsanierung 17
3.2.2 B442 Verkehrsrechtliche Anordnungen 18
3.2.3 Haupteisenbahnstrecke 19
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 20
3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz 22
3.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert 24
4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans 24
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung 24
4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung 25
4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit 25
4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation 25
5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan 25
6 Evaluierung des Aktionsplans 25
7 Inkrafttreten des Aktionsplans 27
7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Rates der Gemeinde Haste 27
7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans 27
7.3 Link zum Aktionsplan im Internet 27
8 Anlagenverzeichnis 28

1 Allgemeines

1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Kommune: Gemeinde Haste
Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03257011
Kontakt: Herr Sandmann
Adresse: Gemeinde Haste, Hauptstraße 42, 31559 Haste
Telefon: 05723 81953
E-Mail: gemeinde.haste@bad-nenndorf.de
Internet: www.haste.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Gemeinde Haste ist Teil der Samtgemeinde Nenndorf und liegt im Landkreis Schaumburg in Niedersachsen, nördlich der Stadt Bad Nenndorf. Das Gemeindegebiet ist überwiegend durch Wald- und Forstgebiete geprägt. Haste grenzt an die Stadt Wunstorf sowie die Gemeinden Suthfeld und Hohnhorst. Die B442 und die Bahnstrecke Minden–Hannover durchqueren das Gemeindegebiet von Süden nach Norden, der Mittellandkanal von West nach Ost.

Die Gemeinde hat rund 2.780 Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 11,17 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 249 Einwohnern je qkm.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG[1] (ULR) Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr zu berücksichtigen (vgl. Kap 1.3). Dazu gehört in Haste nur der südliche Abschnitt der B442 mit 10.500 Kfz pro Tag[2] bis zum Bahnhof. Für diesen Abschnitt ist ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen zu berücksichtigen (s. Kap.

[1] 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

[2] Newsletter des GAA Hildesheim vom 07. März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)[3] das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört die Strecke Minden–Hannover mit rund 125.600 Zugbewegungen pro Jahr[4].

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

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)[3] von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...*Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...*". Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR sowie aus dem Durchführungsbeschluss[5]. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen[6].

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

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte,

---

[3] 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)

[4] https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de Stand: 02/2025

[5] DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/1967 DER KOMMISSION vom 11. November 2021

[6] Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind[7].
Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter *www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten* für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Niedersachsen veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland[8] und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal[9] hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Niedersachsen die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärmminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes[10] von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohn-

---

7 NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2016

8 Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

9 Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

10 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)
In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

gebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19[11] erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB[12] abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich[13]
Weitere 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.

Die 34. BImSchV[14] (Lärmkartierungsverordnung) legt mit den BUB das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass zur Unterrichtung der Öffentlichkeit Lärmkarten in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grunde werden der Öffentlichkeit und den Gemeinden mit den Kartierungsergebnissen 2022 auf dem Internet-

---

[11] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

[12] Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB
Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB
Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D
Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D
vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

[13] DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/1967 DER KOMMISSION vom 11. November 2021

[14] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31. August 2015 I 1474

portal des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz Lärmkarten zur Verfügung gestellt: https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/.

Dargestellt werden die rechnerisch ermittelten Lärmbelastungen durch Hauptverkehrsstraßen für einen über den gesamten Tag gemittelten Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Pegel) oder einen über die Nachtstunden gemittelten Lärmpegel L_{Night} (Nacht-Pegel, 22:00-8:00 Uhr) vor einer jeweils passenden Hintergrundkarte. Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen Haste finden sich in den Anlagen 2 und 3.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Analyse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen wurde u.a. auf der Grundlage von Verkehrsdaten des Niedersächsischen Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) und mit Gebäudedaten des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN) durchgeführt. Diese Daten wurden durch die jeweiligen Kommunen in Zusammenarbeit mit der ZUS LLGS des GAA-Hildesheim über eine Webanwendung abgestimmt. Verwendet wurden zudem die gemeindebezogenen Einwohnerdaten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN). Aufgrund der Corona-Pandemie ist das Bezugsjahr der verwendeten Daten für die Lärmkartierung das Jahr 2019.

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an kartierten Hauptverkehrsstraßen in Haste

Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Hauptverkehrsstraßen in Haste belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: 11.2023				
L_{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L_{Night} dB(A)	belastete Menschen
55 bis 59	100		50 bis 54	0
60 bis 64	0		55 bis 59	100
65 bis 69	100		60 bis 64	0
70 bis 74	0		65 bis 69	0
ab 75	0		ab 70	0
Summe	200		Summe	100

Geschätzte Zahl der von Lärm an kartierten Hauptverkehrsstraßen in Haste belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 11.2023				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 64 dB(A)	0,5	100	0	0
65 - 74 dB(A)	0	0	0	0
≥ 75 dB(A)	0	0	0	0
Summe	0,5	100	0	0

Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 12.2023	
Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0
Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	36
Geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	7

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Haste finden sich in den Anlagen 2 und 3.

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Haste

Geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Haste belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahn-bundesamtes, Stand: 10.2023				
L_{DEN} dB(A)	belastete Menschen		L_{Night} dB(A)	belastete Menschen
55 bis 59	240		50 bis 54	160
60 bis 64	90		55 bis 59	90
65 bis 69	90		60 bis 64	60
70 bis 74	10		65 bis 69	20
ab 75	20		ab 70	0
Summe	450		Summe	330

Geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Haste belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 10.2023				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Kranken-häuser*
55 - 64 dB(A)	2,90	160	1	0
65 - 74 dB(A)	0,51	40	0	0
≥ 75 dB(A)	0,10	10	0	0
Summe	3,51	210	1	0

Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 10.2023	
Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	84
Geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	41

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken in Haste finden sich in den Anlagen 4 und 5.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB[15], die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden.

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB[16], Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berech-

[15] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

[16] Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

nung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland. Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten Belasteten führen[17].

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind daher mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!

Zudem wird nach der BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:
1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung

Diese sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden. Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV[18] entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ [19] veröffentlichte und gelten für

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Okt. 2021 B4)

[17] Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

[18] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31. August 2015 I 1474

[19] Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ[20].

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen aufgrund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. *„Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt."* [21] Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Haste lässt sich daraus nicht ableiten!

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

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

[20] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

[21] Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen" Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie)[22], aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen[23], aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV[24] 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)[25]
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung/ Belästigung	- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV[24] können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist[26].

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

[23] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

[24] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

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

[26] LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen[27] (s. Tabelle 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 200 Personen und somit gut 7,2 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Haste durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, verursacht durch die kartierten Hauptverkehrsstraßen.

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind 100 Personen rund 3,6 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A) L_{DEN} und über 60 dB(A) L_{Night} sind für Anwohnerinnen und Anwohner in Haste gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der ULR ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem vor Corona-Jahr 2019.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

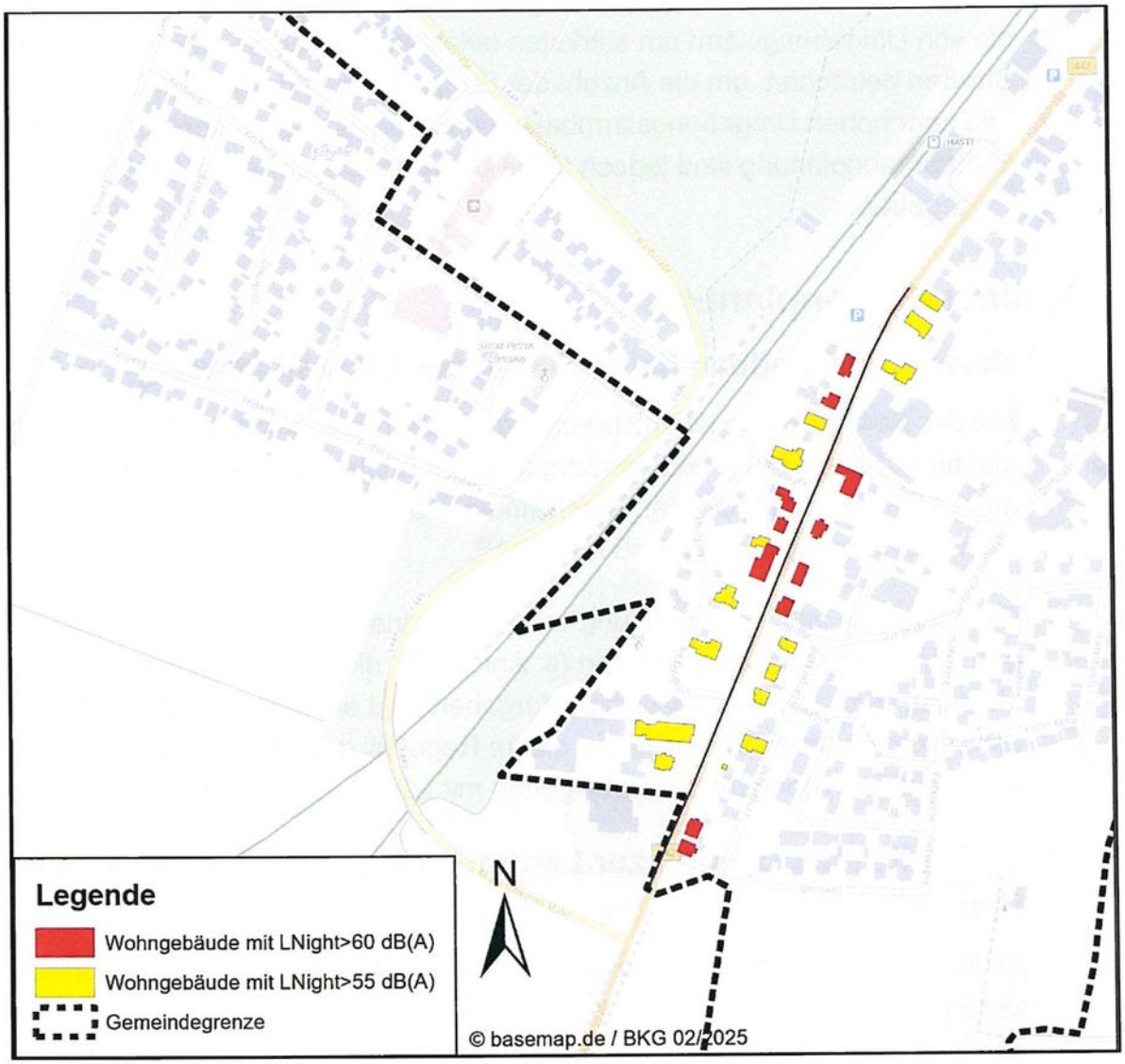
Um die belasteten Bereiche in Haste detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung[28] Wohngebäude dargestellt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von >55 bis 60 dB(A) L_{Night} (gelb) und >60 dB(A) L_{Night} (rot) aufweisen.

Sehr hohe Belastungen und hohe Belastung ergeben sich entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen fast entlang des gesamten kartierten Abschnitts der B442 in Haste (vgl. Abbildung 1).

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

[28] Newsletter des GAA Hildesheim vom 21. Juni 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

Abbildung 1: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B442 (Hauptstraße) in Haste
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023[28]



Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

2.4 Mehrfachbelastung

Fast der gesamte durch Straßenlärm belastete Bereich in Haste wird zusätzlich vom Bahnlärm belastet (s. Anlage 2 bis 4).

2.5 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

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

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Auf der B442 in Haste ist entsprechend der Lärmkartierung ein SMA 5 (Splittmastixasphalte SMA 5 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1 /3[29]) verbaut, der bei Geschwindigkeiten ≤60 km/h eine lärmmindernde Wirkung von rund 2 dB entfaltet[30].

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärmgrenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
  (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
  (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)

---

[29] Dokumentation 4. Runde der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 – Daten für die Straßenlärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen. GAA Hildesheim 2023

[30] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

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

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraße B442 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärmminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit der für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist das Straßenverkehrsamt des Landkreises Schaumburg zuständig.

3.2.1 B442 Lärmsanierung

Für zahlreiche straßennahe Wohngebäude an der B442 in Haste werden in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen Fassadenpegel von >54 dB(A) L_{Night} ermittelt. Hier ist daher vom zuständigen Baulastträger, der NLStBV, zu prüfen, ob die Grenzwerte der **Lärmsanierung** gemäß VLärmSchR97[31] eingehalten werden bzw. ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4). Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eine aktive Maßnahme lohnt.

[31] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

3.2.2 B442 Verkehrsrechtliche Anordnungen

An den an der B442 angrenzenden Wohngebäuden wurden, trotz des verbauten lärmarmen Asphalts, nächtliche Belastungen von über 61 dB(A) L_{Night} und damit deutlich über den Werten der Lärmvorsorge (s. Anlage 1) kartiert. Nach der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird daher seitens der Gemeinde Haste ein Antrag auf verkehrsrechtliche Abwägung für eine **Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h** aus Lärmschutzgründen gestellt werden. Dies gilt für den gesamten kartierten Abschnitt der B442.

Da mit dieser erheblichen Lärmbelastung, vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90 (die notwendigen Lärmberechnungen sind nach den Lärmschutz-Richtlinie-StV[32] durch den Baulastträger NLStBV durchzuführen), die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde gegeben sind[33], ist von der zuständigen Verkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung durchzuführen. Bei der Abwägung durch die Verkehrsbehörde ist zu berücksichtigen, dass

- an zahlreichen straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Wohn- und in Dorfgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschritten sind. Somit ist die Zumutbarkeitsschwelle erreicht und die Belastung so hoch, dass sie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76/84) für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist,

- die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO[34] für den Straßenverkehr liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können,

- eine Verlagerung der Verkehre in das nachgeordnete Straßennetz nicht zu erwarten ist, da keine direkten Ausweichstrecken vorhanden sind,

---

[32] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) Bonn, den 23. November 2007

[33] Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandstraßen (WD 7 – 3000 -021/16). Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages 2016

[34] Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

- mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden deutlich reduziert) [35] erreicht werden kann.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden[36]:

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

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

Weiterhin sollte durch die Untere Verkehrsbehörde geprüft werden, ob an der südlichen Ortseinfahrt Haste ein Geschwindigkeitstrichter umgesetzt werden kann, so dass die Geschwindigkeit und die Lärmbelastung am Ortseingang reduziert wird.
Nach Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird beim Landkreis Schaumburg ein entsprechender Antrag gestellt.

3.2.3 Haupteisenbahnstrecke

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Hannover–Minden in Haste ist das Eisenbahn Bundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

In der aktuellen Lärmkartierung des EBA ist ausgeführt, dass in Haste rund 450 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen sind (vgl. Tabelle 2). Die Lärmaktionsplanung für die 4. Runde der ULR wurde vom EBA erarbeitet und im August 2024 veröffentlicht.

Beim Schienenlärm kommt zum Tragen, dass seit 2020 alle Güterwagen mit leiseren Bremsen ausgerüstet sein müssen. *„Hierzu hat der Bund sowie die Schienenverkehrsgüterindustrie bereits große Anstrengungen zur Umrüstung der Bestandsflotte der Schienengüterwagen auf LL-Sohlen unternommen.*

---

[35] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016. UBA empfiehlt Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit: https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfiehlt-tempo-30-als-inneroertliche

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

Der Lärmpegel für umgerüstete Güterwagen ist dadurch um bis zu 10 dB(A) gesunken."[37]

Da das EBA für die Bearbeitung zuständig ist, kann keine Aussage zu den Maßnahmen oder deren Nutzen getroffen werden.

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 Gemeinde Haste ist von der Hauptverkehrsstraße B442 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Kommune auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Gemeinde, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**
  Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV motiviert werden, um neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:
  - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
  - hohe Taktdichten,
  - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern,
  - Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.

[37] https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrslaerm. Stand: 03/2023

Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten im ÖPNV emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Gemeindefahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**
  Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:
  - Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
  - Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
  - Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
  - Verhinderung von Radwegeparken,
  - Bike + Ride-Einrichtungen,
  - spezielle Wegweisung für Radfahrer,
  - Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.

- **Förderung des Fußverkehrs**
  Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs dazu beitragen, mehr Personen dazu zu bewegen, das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:
  - Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
  - Einbau von Mittelinseln,
  - lückenloses Fußwegenetz,
  - ausreichend breite Gehwege,
  - gute Beleuchtung,
  - Verhinderung von Gehwegparken,
  - kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses**:
  Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:
  - Grüne Welle,
  - Bau von Kreisverkehren,
  - Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.

- **Verkehrsberuhigung**
  Einrichtung von
  - verkehrsberuhigten Bereichen,
  - Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen,
  - Parkraumkonzepten mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung,
  - verkehrslenkenden Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann[38].

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005[39] 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.*"[39]

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten, infolgedessen ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

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.
Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Die Auswahl und

[38] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

[39] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Gemeinde Haste, gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete[40]. 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"* [41]. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die …

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

Die im vorangegangenen Lärmaktionsplan[42] in Haste festgelegten Ruhigen Gebiete werden mit diesem Lärmaktionsplan fortgeschrieben. Dazu gehören Waldgebiete außerhalb der durch den Bahnlärm, den Mittellandkanal und die L403 verlärmten Bereiche, die im Regionalen Raumordnungsprogramm[43] als Vorsorge- oder Vorranggebiete für die Erholung gekennzeichnet sind.

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von

---

[40] vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

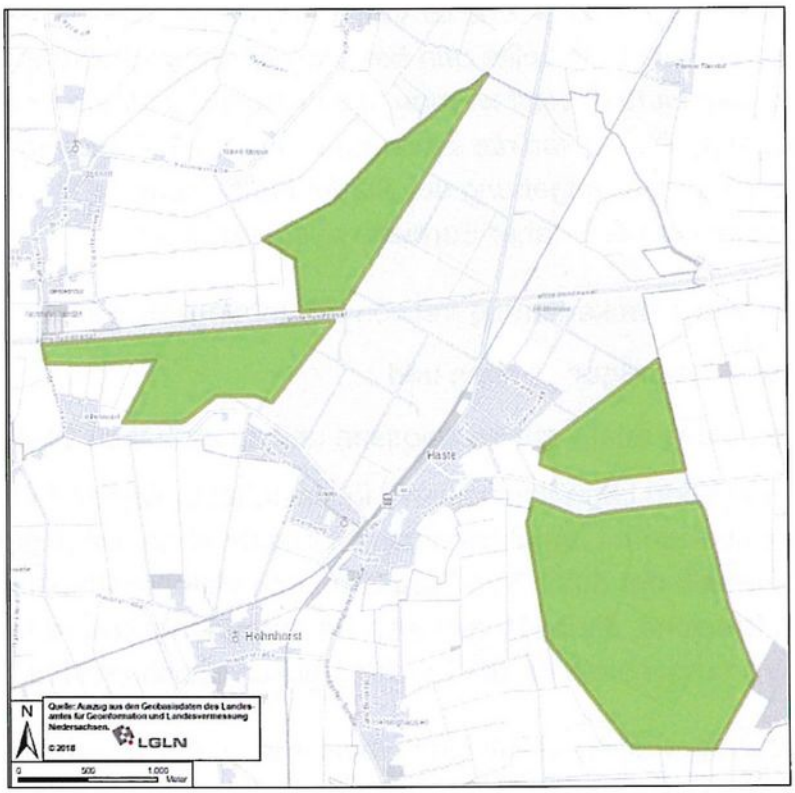
[41] Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

[42] Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz für die Gemeinde Haste zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Juni 2020

[43] http://rrop.schaumburg.de/page/page_ID/59/action/11/call/area/area_ID/g-h_3-4?PHPSESSID=dfc71ae5efe1f7d94367caca496db132. Stand 05/2019

anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

Abbildung 2: Ruhige Gebiete in Haste
Quelle: Lärmaktionsplan Haste zur 3. Stufe der ULR



3.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert

Würde die aufgeführte aktive Maßnahme an der B442 (Geschwindigkeitsreduzierung) umgesetzt, könnten in Haste alle betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner entlastet werden, also rund 200 Personen. Durch die Lärmsanierung werden vor allem die hoch und sehr hoch belasteten Anwohnerinnen und Anwohner entlastet.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom…

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt eine öffentliche Auslegung und eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange.

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen werden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

....

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Gemeinde Haste getragen.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Zeichen vergleichsweise gering.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend der VLärmSchR97[10] bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Haste erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Straßen und angrenzende Wohngebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

- … der vorgabenkonformen Umsetzung,

- … der Wirksamkeit,
- … der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen,
- … der Änderung der kartierten Lärmbelastung,
- … der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde der ULR[44] wurde vorgabenkonform erarbeitet bzw. überprüft und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im Juni 2020 übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift und haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Zudem ist der kartierte Abschnitt der B442 durch geänderte Verkehrszahlen verkürzt. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

Im letzten Lärmaktionsplänen wurden Maßnahmen für die B442 aufgeführt, die z.T. umgesetzt sind (lärmarmer Asphalt). Eine andere Maßnahme wird aktualisiert fortgeschrieben (Lärmsanierung) und eine weitere kommt auf Grund der Belastung neu hinzu (Geschwindigkeitsreduzierung). Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat und die Ergebnisse kaum mit den vorhergehenden Lärmkartierungen vergleichbar sind, können Angaben zu geänderten Betroffenheiten nicht ermittelt werden.

Die bereits in den letzten Lärmaktionsplänen aufgeführten und planungsrechtlich festgelegten Ruhigen Gebiete werden übernommen. Inwieweit die Ruhigen Gebiete von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Gemeinde berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben.

Da die Kosten für die Maßnahmen im Wesentlichen von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

[44] Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz für die Gemeinde Haste zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Juni 2020

Für die Umsetzung der Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Gemeinde, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellende Gemeinde vereinfacht werden. Dazu gibt es die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden[45].

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärmminderungsmaßnahmen aufgezeigt und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert werden. Die Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Rates der Gemeinde Haste

Am:....

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.haste.de

Gemeinde Haste, den

[45] https://www.lebenswerte-staedte.de Stand: Januar 2025

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Haste

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Haste

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{DEN} für Haste

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{Night} für Haste

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

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/).

Anwendungsbereich / Nutzung	Grenzwerte für die **Lärmsanierung** an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung **verkehrsrechtlicher Maßnahmen** aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (**Lärmvorsorge**)		Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die **städtebauliche Planung**	
	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)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35/40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50
Urbanes Gebiet					64	54	63	45	60	45/50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55
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.

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Haste

Stand: August 2023

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Haste

Stand: August 2023

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Übersicht L_{DEN} für Haste

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Übersicht L_{Night} für Haste