

# Lärmaktionsplan der Samtge- meinde Zeven für die Stadt Zeven zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie **Entwurf**



Quelle: Strategische Lärmkartierung 3. Stufe. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeber: Samtgemeinde Zeven für die  
Stadt Zeven  
Am Markt 4  
27404 Zeven

Projektnummer: LK 2018.180

Berichtsnummer: LK 2018.180.1

Berichtsstand: 24.10.2018

Berichtsumfang: 18 Seiten sowie 3 Anlagen



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

# Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Zeven für die Stadt Zeven gemäß § 47d Bundes- Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>3</b>
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind .....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	4
1.4	Geltende Grenzwerte.....	4
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation .....</b>	<b>5</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung .....	6
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	6
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	8
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung .....</b>	<b>10</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	10
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre .....	10
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm .....	11
3.4	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre .....	12
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen....	12
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans.....</b>	<b>12</b>
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	12
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	12
<b>5</b>	<b>Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans.....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans.....</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans .....</b>	<b>13</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch den Samtgemeinderat beschlossen .....	13
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit.....	13
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet .....	13
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis .....</b>	<b>14</b>

## 1 Allgemeines

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Samtgemeinde Zeven für die Stadt Zeven

Gemeindeschlüssel: 03 4 61 009

Ansprechpartner: Fachbereich 3

Adresse: Am Markt 4, 27404 Zeven

Telefon: 04281 716 0

E-Mail: fachbereich3@zeven.de

Internet: www.zeven.de

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

Die Stadt Zeven liegt im Landkreis Rotenburg (Wümme), zwischen den Städten Hamburg und Bremen nördlich der BAB A1. Zu Zeven gehören auch die umliegenden Ortsteile Aspe, Badenstedt, Bademühlen, Brauel, Brüttendorf, Oldendorf und Wistedt. Die Mehde-Aue durchfließt Zeven von Süd nach Nord und mündet im nördlichen Stadtgebiet in die Oste.

Die Stadt Zeven hat rund 13.800 Einwohner, 6.600 Wohnungen<sup>1</sup> und erstreckt sich auf einer Fläche von 74 km<sup>2</sup>. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 187 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Zeven ist über die B71, die die Stadt von Süd nach Nord durchzieht an das Autobahnnetz angebunden. Außerdem treffen sich im Ortskern von Zeven die L122, L131, L142 und L124. Weiterhin finden sich als überregionale Straßen die L132 und L133 auf dem Stadtgebiet.

Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 7.000 bis 10.000 Kfz/Tag<sup>2</sup> auf der B71 sowie 7.800 Kfz/Tag<sup>2</sup> auf der L124 gehören diese Straßen zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>3</sup> (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

---

<sup>1</sup> Strategische Lärmkartierung 2012. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

<sup>2</sup> Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische 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

Von Bahnlärm oder Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Zeven nicht betroffen.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>4</sup> (BImSchG) 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 5 Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA zuständig<sup>4</sup>.

### 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, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind<sup>5</sup>.

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 entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter [www.umwelt.niedersachsen.de](http://www.umwelt.niedersachsen.de) für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen veröffentlicht und dienen diesem Lärmaktionsplan als Grundlage.

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

---

<sup>4</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>5</sup> NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland<sup>6</sup> hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind dafür in Niedersachsen die Gemeinden oder Samtgemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>7</sup> von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90<sup>8</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS<sup>9</sup> abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 aufgeführt.

## 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. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

---

<sup>6</sup> Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28.09.2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

<sup>7</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>8</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

<sup>9</sup> Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

## 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Zeven**

<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Zeven belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Stand 04.2018</b>				
$L_{DEN}$ dB(A) <sup>10</sup>	Belastete Menschen		$L_{Night}$ dB(A) <sup>11</sup>	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	100
über 70 bis 75	100		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	500		Summe	300
<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Zeven 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)	1,9	200	2	0
65 - 75 dB(A)	0,5	100	0	0
über 75 dB(A)	0,2	0	0	0
Summe	2,6	300	2	0

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

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Zeven finden sich in Anlage 2 und 3.

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

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

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (s. Tab. 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.

<sup>10</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<sup>9</sup>) 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>11</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)

Es sind ca. 500 Personen und somit 3,6 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zeven durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen, verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr).

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind ganztags und nachts 200 Personen (1,4 %) betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$  sind für 100 Anwohnerinnen und Anwohner in Zeven gegeben.

**Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>12</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<sup>7</sup> können überschritten sein</li> <li>- Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein<sup>13</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>14</sup> überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97<sup>7</sup> 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>15</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>14</sup> können überschritten sein</li> <li>- mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)<sup>15</sup> langfristiger anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)<sup>15</sup></li> </ul>

<sup>12</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

<sup>13</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23.11. 2007

<sup>14</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>15</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2017/2018 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

### 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Vorrangig werden die durch die Hauptverkehrsstraßen am stärksten lärmbelasteten Wohngebäude betrachtet. Dazu gehören die straßennahen Wohngebäude im Zuge der gesamten Ortsdurchfahrt der B71 in Zeven (s. Abbildung 1).

Weiterhin ergeben sich sehr hohe Belastungen von über 60 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  an den straßenzugewandten Wohngebäudefassaden im Zentrum von Zeven an der L124 Bäckerstraße (s. Abbildung 1).

Um die belasteten Bereiche in Zeven zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Eingangsdaten der Lärmkartierung die Wohngebäude und Schulen ermittelt, die Fassadenpegel von über 55 dB(A), über 57 dB(A) und über 60 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  aufweisen (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2).

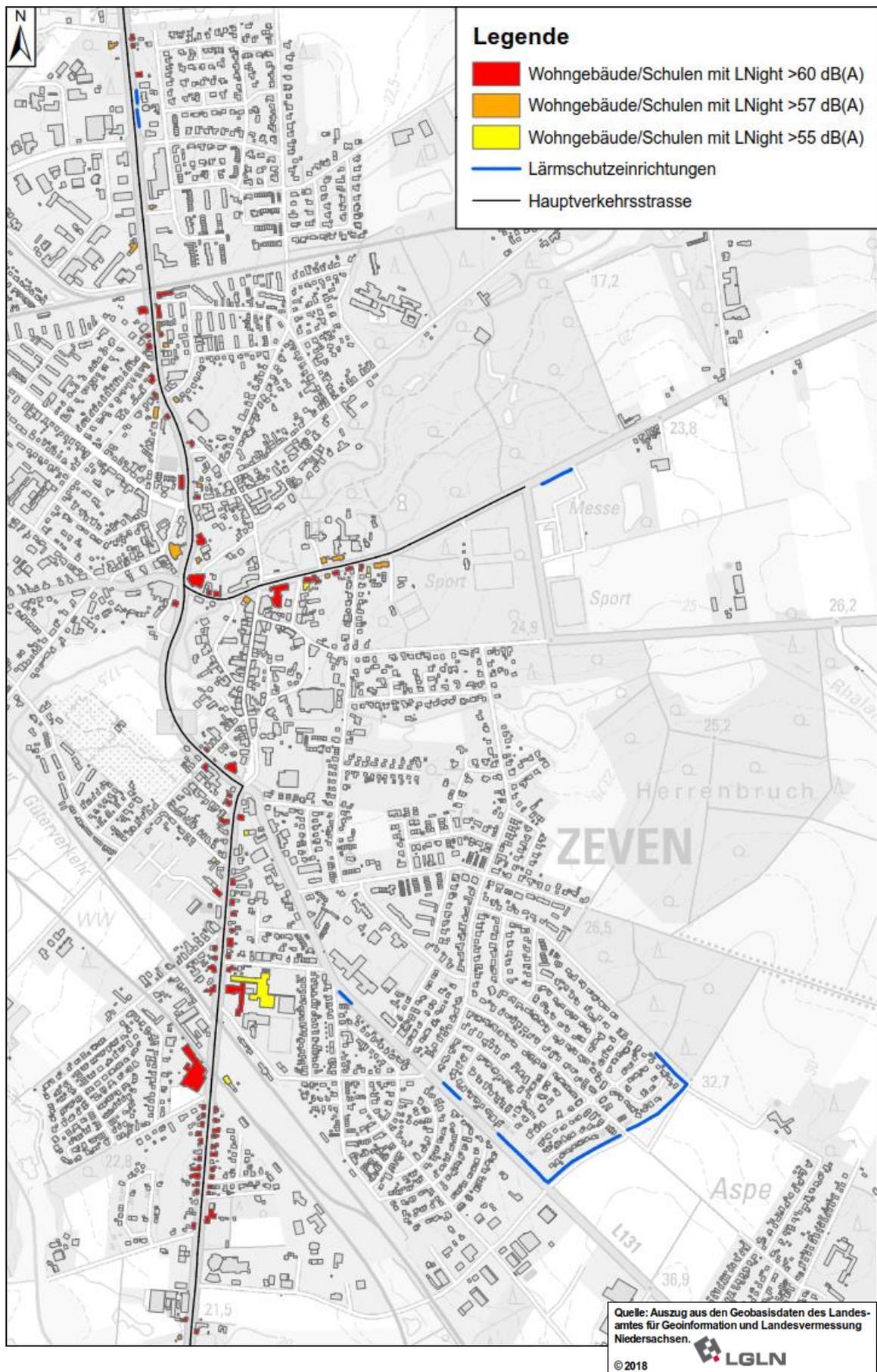
Für die Abbildung 1 und Abbildung 2 wird der  $L_{\text{Night}}$ -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) bezieht und in etwa dem Nachtwert der RLS-90 entspricht (s. Kap. 1.4). Die rot dargestellten Wohngebäude weisen nachts sehr hohe Fassadenpegel mit über 60 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  auf. Die gelb und orange markierten Gebäude weisen nachts hohe Fassadenpegel mit über 55 dB(A) bzw. über 57 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  auf. Bei den orange und rot markierten Gebäuden sind (vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90, s. Kap. 1.4) wahrscheinlich die Lärmsanierungswerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>7</sup> für Wohngebiete überschritten.

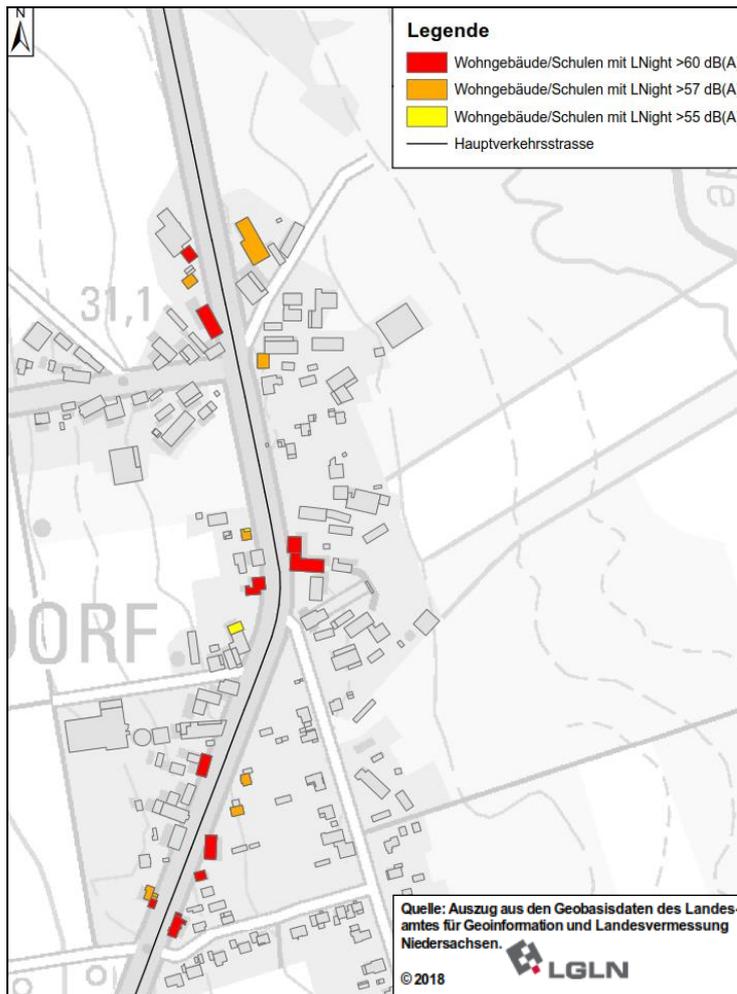
Die B71 führt auch in der Ortsdurchfahrt Brüttendorf zu mehreren hoch belasteten Wohngebäuden mit mehr als 60 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  (s. Abbildung 2).

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  $L_{\text{DEN}}$ <sup>10</sup> und  $L_{\text{Night}}$ <sup>11</sup> werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

Abbildung 1: Belastete Wohngebäude und Schulen in Zeven an B71 und L124



**Abbildung 2: Belastete einzelne Wohngebäude an der B71 in Brüttendorf**

### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Sowohl an der B71 als auch an der L124 finden sich in Zeven kurze Abschnitte mit Lärmschutzwällen.

#### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundes- und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmindernden Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern  
(Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm)
- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung

- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehre
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrs.

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraße B71 und L124 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

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

Die Stadt Zeven ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen B71 und L124 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. 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.

Langfristig könnte durch eine ergänzte Ortsumgehung der B71, wie sie im Verkehrsentwicklungsplan Zeven<sup>16</sup> angedacht wird, eine verkehrliche Entlastung mit den entsprechenden lärmindernden Wirkungen für den Innenstadtbereich von Zeven erreicht werden. Mehr noch als die tatsächliche Lärminderung durch weniger Verkehr auf der B71 innerorts, könnte eine Lärminderung durch dann mögliche Geschwindigkeits- und Durchfahrtsbeschränkungen erreicht werden.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>17</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.“

---

<sup>16</sup> Verkehrsentwicklungsplan Stadt Zeven 2014

<sup>17</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

### **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 Samtgemeinde Zeven, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht.

Aktuell werden in Zeven keine ruhigen Gebiete ausgewiesen.

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen**

Die unter 3.2 aufgeführten Maßnahmen können somit zu einer Reduzierung der Zahl der lärmbeeinträchtigten Personen führen. Konkretere Angaben über die mögliche Reduzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans**

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

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit findet eine 4-wöchige Auslegung statt.

**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 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Samtgemeinde Zeven getragen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97<sup>7</sup> bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

## 6 Evaluierung des Aktionsplans

Die im Rahmen der ULR zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen lagen und liegen auch aktuell nicht in der Baulast der Stadt. Die Umsetzung der meisten im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen liegt somit im Ermessen der zuständigen Baulastträger sowie der für verkehrrechtliche Anordnungen zuständigen Behörde und nicht bei der planaufstellenden Gemeinde und ist im Regelfall an bestehende nationale Vorgaben gebunden.

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 den Samtgemeinderat beschlossen

Am:

### 7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am:

### 7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

[www.zeven.de](http://www.zeven.de)

Ort, Datum

Zeven, den

---

## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen  $L_{DEN}$  Stadt Zeven

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen  $L_{Night}$  Stadt Zeven

### 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 <b>Lärmsanie- rung</b> an Straßen und Schienenwe- ge in Baulast des Bundes <sup>18</sup> .		Richtwerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV <sup>19</sup> für die Anordnung <b>verkehrsrechtlicher Maßnahmen</b> aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die we- sentliche Änderung von Straßen- und Schie- nenwegen ( <b>Lärmvor- sorge</b> ) <sup>20</sup>		Richtwerte für <b>Anla- gen</b> im Sinne des BlmSchG, deren Einhaltung sicherge- stellt werden soll <sup>21</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die <b>städtebauli- che Planung</b> <sup>22</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)
Krankenhäuser, Schu- len, Altenheime, Kur- gebiete ....	67	57	70	60	57 (58)	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59 (60)	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohnge- biete	67	57	70	60	59 (60)	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64 (65)	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69 (70)	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>18</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>19</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>20</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BlmSchV) „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>21</sup> Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BA nz AT 08.06.2017 B5)

<sup>22</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

## **Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht  $L_{DEN}$  der Stadt Zeven  
Stand April 2018

### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht  $L_{Night}$  der Stadt Zeven  
Stand April 2018