

Lärmaktionsplan

gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

der Stadt Rotenburg (Wümme) vom 14.08.2018



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

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Rotenburg (Wümme) - Gemeindeschlüssel: 03/3/57/039

Ansprechpartner: Herr Bumann

Adresse: Große Straße 1, 27356 Rotenburg (Wümme)

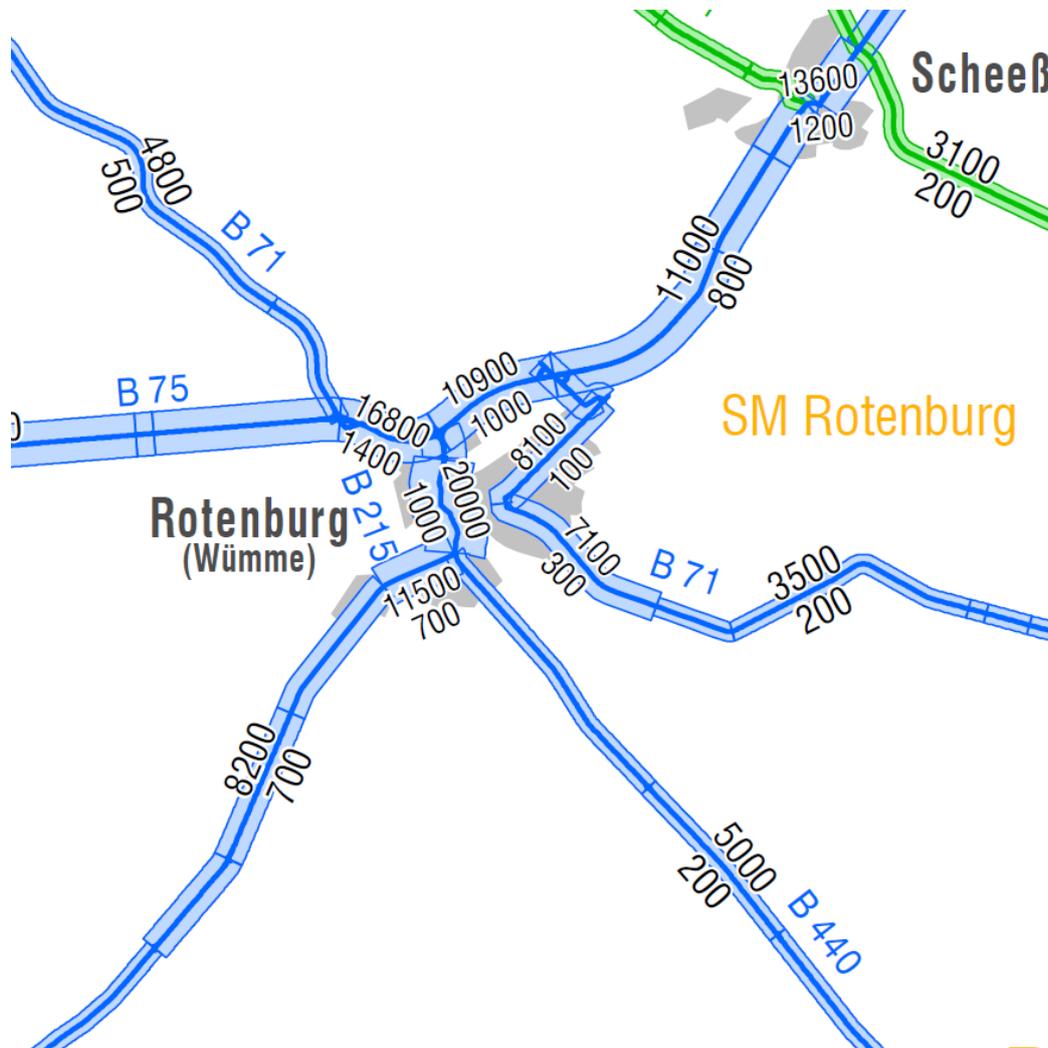
Telefon: 04261/71-173

E-Mail: clemens.bumann@rotenburg-wuemme.de

Internetadresse: www.rotenburg-wuemme.de

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

Die Stadt Rotenburg (Wümme) besteht aus der Kernstadt und den Ortsteilen Borchel, Mulmshorn, Unterstedt und Waffensen. Die Bundesstraße B 71, B 75, B 215 sowie B 440 bündeln sich in der Stadt und tangieren teilweise die Ortschaften. Die Haupteisenbahnstrecken Hamburg – Bremen sowie Bremervörde – Verden durchqueren den Kernort und teilweise die Ortschaften. Die anliegende Verkehrsmengenkarte stellt die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge und deren Schwerverkehrsanteil dar.



Auszug aus der Verkehrsmengenkarte des Landes von 2015

Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Tag

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

1.4 Geltende Grenzwerte

s. Anlage

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	500
über 60 bis 65	400
über 65 bis 70	200
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	1.100

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	500
über 55 bis 60	300
über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	800

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	7,1	600
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	1,8	100
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,4	0
Summe	9,3	700

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Bei der Anzahl der Menschen wurden jeweils die Grenzwerte bzw. Richtwerte von Allgemeinen Wohngebieten zu Grunde gelegt. In der Realität sind der überwiegende Anteil der Wohngebäude den Mischgebieten zuzuschlagen.

1.100 Menschen sind tagsüber Schallpegeln unterhalb der Immissionsgrenzwerte Tag der Verkehrslärmschutzverordnung ausgesetzt und

800 Menschen sind in der Nacht Schallpegeln unterhalb der Immissionsgrenzwerte Tag der Verkehrslärmschutzverordnung ausgesetzt.

0 Menschen sind tagsüber Schallpegeln unterhalb der Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen, ausgesetzt und

0 Menschen sind in der Nacht Schallpegeln unterhalb der Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen, ausgesetzt.

200 Menschen sind tagsüber Schallpegeln unterhalb der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ausgesetzt und

300 Menschen sind in der Nacht Schallpegeln unterhalb der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ausgesetzt.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Lärmprobleme lassen sich unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes nicht identifizieren.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

In den letzten Jahren wurden im Rahmen der Bauleitplanung zahlreiche Lärmgutachten erstellt. Zudem sind im Zuge von Einzelbauvorhaben konkrete Schallgutachten erarbeitet worden. Die darin enthaltenen Maßnahmen wurden jeweils umgesetzt. Im Folgenden werden beispielhaft wesentliche Lärmschutzmaßnahmen aufgeführt, die entlang der Hauptverkehrswege umgesetzt wurden.

B 71 (Harburger Straße/Soltauer Straße):

- Straßensanierung der Soltauer Straße in den Jahren 2010 und 2011

B 440 (Brauerstraße/Visselhöveder Straße):

- Lärmschutzwall im Bereich Neubaugebiet Stockforthsweg im Jahr 2014 und 2015
- Lärmschutzwall auf Höhe Bachenbruchsweg im Jahr 1981
- Lärmschutzwall am Regenrückhaltebecken Moorkamp 1985

B 215 (Hansestraße/Verdener Straße):

- Lärmschutzwände entlang der Brückenauffahrt der Bahn im Jahr 1990
- Straßensanierung zwischen Aalter Allee und Kreisverkehr B 215 und B440 in den Jahren 2011 und 2012
- Lärmschutzwall an der Eurobausiedlung 1975

Aalter Allee Lärmschutzzaun 1982 und 1983

Fuhrenstraße Lärmsanierung im Zuge des Ausbaus ca. 1990

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Obwohl nach Nummer 2.2 keine Lärmprobleme festgestellt werden, sind Maßnahmen zur Lärminderung geplant. Die Aufstellung von Bebauungsplänen in den betroffenen Bereichen sowie die Umsetzung von Neubauvorhaben wird eine Verbesserung der Lärmsituation bewirken. Diese Maßnahmen sind aktuell nicht vorhersehbar und unterliegen der städtebaulichen Anforderlichkeit.

Folgende Maßnahmen sind aktuell angedacht:

- Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 120 „Zwischen Soltauer Straße und Lohstraße/Birkenweg“ mit der Erarbeitung eines Schallgutachtens.
- Straßensanierung der Harburger Straße mit dem Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Harburger Straße/Glockengießer- und Soltauer Straße
- Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes mit Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und alternativen Verkehrsführung bzw. Umgehungsstraßenvarianten von Rotenburg ab Herbst 2018

- Weitere Förderung des Fahrradverkehrs im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrsplanes

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

Als ruhige Gebiete sind die Wohngebiete abseits der Hauptverkehrsstraße zu verstehen, die nicht den Kerngebieten oder Mischgebieten zugeordnet werden können. Diese Gebiete sind vom Durchgangsverkehr zu entlasten, indem der Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt wird.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Langfristig ist der Anteil des Rad- und Fußverkehrs zu steigern. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist durch ein attraktives Angebot alternativer Verkehrsträger zu verringern. Mögliche Umgehungsstraßen sollen eine zu einer Abnahme, insbesondere des Schwerverkehres führen. Die Maßnahmen aus der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes sind weitere langfristig umzusetzende Maßnahmen zur Lärminderung.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die geplanten kurzfristigen und langfristigen Maßnahmen entlasten sämtliche Anwohner der Hauptverkehrsstraße. Eine genaue Anzahl der Personen kann an dieser Stelle nicht genannt werden, da der Wohnort der von Lärm betroffene Personenkreis von der lärmermittelnden Behörde nicht genannt wurde.

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 am

folgt

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

folgt

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung: (Bekanntmachung in der Tageszeitung)
Kosten für die Umsetzung: keine

6 Evaluierung des LAP

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und

erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des LAP werden dabei ermittelt und bewertet.

7 Inkrafttreten des LAP

7.1 Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss/
Entscheidung des ... in Kraft getreten am:

7.2 Die Bekanntmachung erfolgte am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.rotenburg-wuemme.de - Stadtplanung – Lärmaktionsplan (*erst nach Rechtskraft*)

Rotenburg (Wümme), den _____

Bürgermeister Andreas Weber

L.S.

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 überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. **Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.)**

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	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Nutzung								
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, VkB1 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 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)