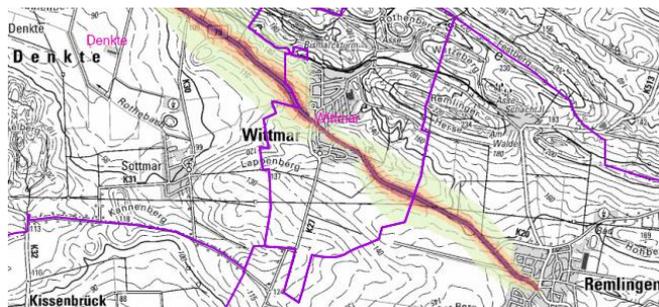


Lärmaktionsplan für die Samtgemeinde Elm-Asse zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin: **Samtgemeinde Elm-Asse**
Markt 3
38170 Schöppenstedt

Projektnummer: **LK 2024.126**

Berichtsnummer: **LK 2024.126.1**

Berichtsstand: **17.02.2025**

Berichtsumfang: **30 Seiten sowie 3 Anlagen**

Projektleitung: **Dipl.-Geograph Carsten Kurz**



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	9
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	11
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	13
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	17
3	Maßnahmenplanung	17
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	17
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre. 17	
3.2.1	Lärmsanierung B79	18
3.2.2	Denkte	19
3.2.3	Wittmar.....	21
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	21
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	24
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert	26
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	26
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	26
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	26
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	27
4.4	Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation.....	27
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	27
6	Evaluierung des Aktionsplans	27
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	29
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Samtgemeinderates Elm-Asse	29
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans	29
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	29
8	Anlagenverzeichnis	30

1 Allgemeines

1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Samtgemeinde Elm-Asse für die Gemeinden Denkte, Remlingen-Semmenstedt und Wittmar

Amtliche Gemeindeschlüssel: 03158008, 03158024, 03158036

Kontakt: Frau Sternberg

Adresse: Samtgemeinde Elm-Asse, Markt 3, 38170 Schöppenstedt

Telefon: 05332/938-315

E-Mail: s.sternberg@elm-asse.de

Internet: www.elm-asse.de

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

Die Samtgemeinde Elm-Asse mit ihren zwölf Mitgliedsgemeinden liegt im Landkreis Wolfenbüttel in Niedersachsen. Das Gebiet der Samtgemeinde findet sich südöstlich der Städte Braunschweig und Wolfenbüttel an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt. Das Samtgemeindegebiet wird in den Börden überwiegend landwirtschaftlich genutzt, durchzogen von den bewaldeten Höhenzügen Elm und Asse.

Die Mitgliedsgemeinden Denkte, Remlingen-Semmenstedt und Wittmar der Samtgemeinde Elm-Asse werden von der Hauptverkehrsstraßen B79 gequert und von deren Straßenverkehrslärm belastet. Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 9.600 Kfz/Tag¹ auf der B79 gehört diese Straße zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Dieser Lärmaktionsplan wird für die drei betroffenen Mitgliedsgemeinden Denkte, Remlingen-Semmenstedt und Wittmar der Samtgemeinde Elm-Asse aufgestellt:

¹ Newsletter des GAA Hildesheim vom März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

² RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI. EU Nr. 189

1. **Denkte** mit rund 2.900 Einwohnerinnen und Einwohnern, etwa 1.400 Wohnungen³ und einer Fläche von 18,2 km²
2. **Remlingen-Semmenstedt** mit rund 2.400 Einwohnerinnen und Einwohnern, etwa 1.200 Wohnungen und einer Fläche von 33,4 km²
3. **Wittmar** mit rund 1.100 Einwohnerinnen und Einwohnern, etwa 500 Wohnungen³ und einer Fläche von 4,7 km²

Von Fluglärm oder Bahnlärm entsprechend den Vorgaben der ULR sind die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Elm-Asse nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)⁴ 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 Durchführungsbeschluss⁵. 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 wahrgenommen⁶.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA⁴ zuständig.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine

³ Strategische Lärmkartierung 2018. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Stand 04/2018

⁴ 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)

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

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

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 sind⁷.

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 Deutschland⁸ und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal⁹ 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 Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes¹⁰ von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen

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)

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-19¹¹ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB¹² abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich⁶. 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. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

Die 34. BImSchV¹³ (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

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

¹¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB. 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 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

Internetportal 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 in der Samtgemeinde Elm-Asse finden sich in den Anlagen 2 und 3.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in der Samtgemeinde Elm-Asse

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Denkte, Remlingen-Semmenstedt und Wittmar belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand: August 2023			
Mitgliedsge- meinde	Denkte	Remlingen- Semmenstedt	Wittmar
L_{DEN} dB(A)			
über 55 - 60	100	100	100
über 60 - 65	100	0	0
über 65 - 70	0	0	100
über 70 - 75	0	0	0
über 75	0	0	0
Summe	200	100	200
L_{Night} dB(A)			
über 50 - 55	100	0	0
über 55 - 60	0	0	100
über 60 - 65	0	0	0
über 65 - 70	0	0	0
über 70	0	0	0
Summe	100	0	100
Betroffene Fläche in km²			
>55 dB(A)	1,8	0,7	0,8
>65 dB(A)	0,4	0,1	0,1
>65 dB(A)	0,1	0,0	0,0
Wohnungen			
>55 dB(A)	100	0	100
>65 dB(A)	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0
Schulen*			
>55 dB(A)	2	0	0
>65 dB(A)	2	0	0
>65 dB(A)	0	0	0
Krankenhäuser*			
>55 dB(A)	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0
Beeinträchtigungen			
Fälle ischämische Herzkrankheiten	0	0	0
Anzahl Fälle starker Belästigung	30	12	36
Anzahl Fälle starker Schlafstörung	5	0	7

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

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB¹⁴, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden.

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB¹⁵, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm verbindlich der Berechnung 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 führen¹⁶.

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

Zudem wird nach 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. BImSchV¹⁷ entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-

¹⁴ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

¹⁵ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Okt. 2021 B4)

¹⁶ Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

¹⁷ 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

Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“¹⁸ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ¹⁹.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund 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.“*¹⁶ Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Samtgemeinde Elm-Asse 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 Samtgemeinde Elm-Asse werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen 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.

¹⁸ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

¹⁹ LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie²⁴), 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"> - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen²⁰, 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	<ul style="list-style-type: none"> - Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein¹⁰ - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG²¹ 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)²²
55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night}	Belastung/ Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV²¹ 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 ist²³.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

²⁰ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

²¹ 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

²² Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

²³ LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

zurückgegriffen²⁴ (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

In Denkte und in Wittmar sind jeweils ca. 200 Personen und in Remlingen-Semmenstedt 100 Personen durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, verursacht durch die kartierte Hauptverkehrsstraße (> 3 Mio. Kfz/a).

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung sind nur in Wittmar über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} 100 Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Lärm der kartierten Hauptverkehrsstraßen mit über 60 dB(A) L_{Night} oder 70 dB(A) L_{DEN} sind für keine Anwohnerinnen und Anwohner in den betroffenen Gemeinden in der Samtgemeinde Elm-Asse 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 der Samtgemeinde Elm-Asse detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung²⁵ Wohngebäude dargestellt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von >55 bis 60 dB(A) L_{Night} (gelb) und >60 dB(A) L_{Night} (rot) aufweisen und damit eine hohe oder sehr hohe Belastung darstellen.

Für die Abbildungen 1 bis 3 wird der L_{Night} -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4).

Sehr hohe und hohe Belastungen ergeben sich entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen in allen drei Ortsdurchfahrten (s. Abbildung 1 bis 3). Da die Tabelle 1 auf 100 betroffene Personen gerundet ist,

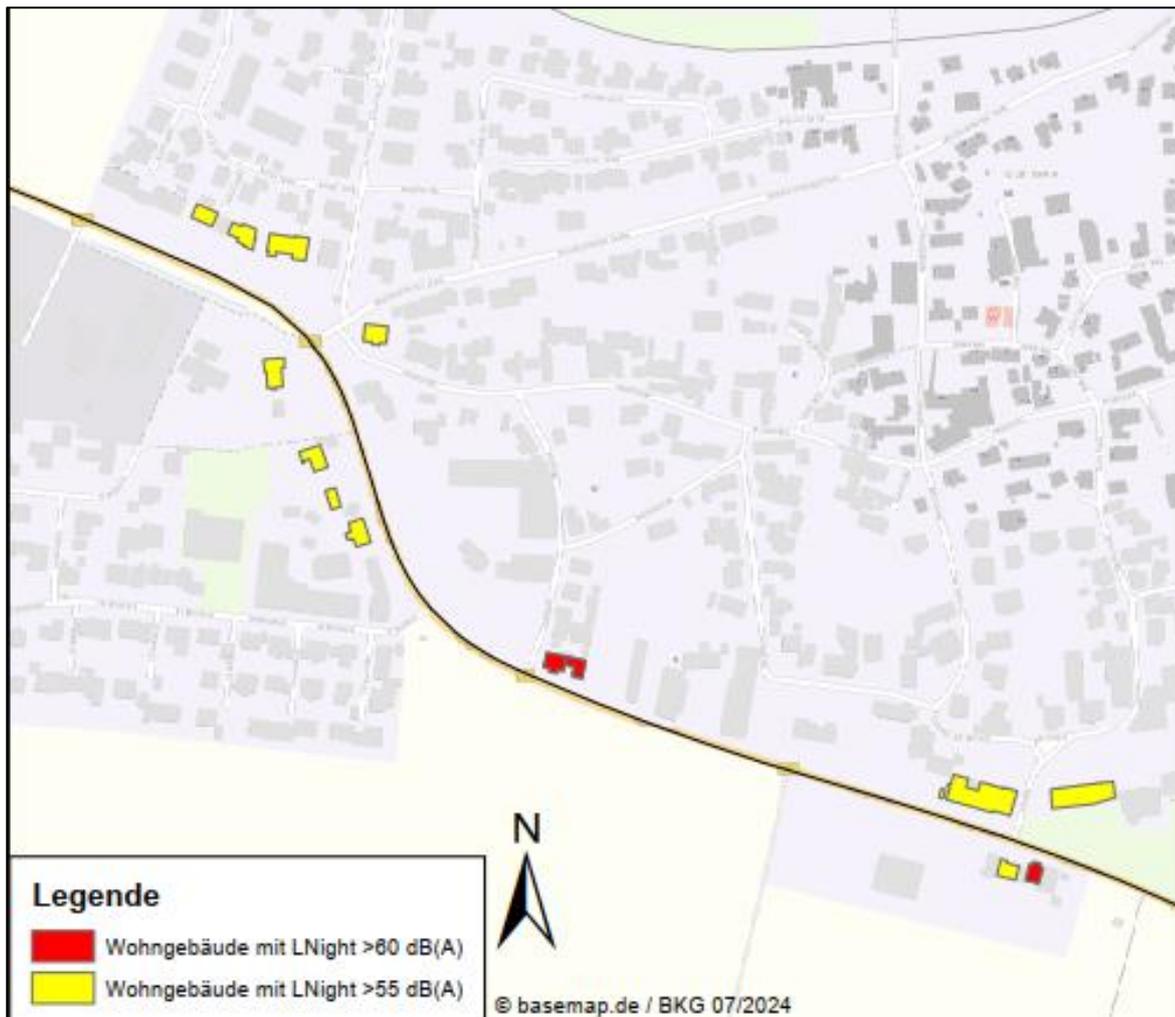
²⁴ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

²⁵ Newsletter des GAA Hildesheim vom März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

tauchen die sehr hoch belasteten Anwohner aus den rot eingefärbten Gebäuden und z.T. die hoch belasteten Anwohner aus den gelb eingefärbten Gebäuden in der Tabelle 1 nicht auf.

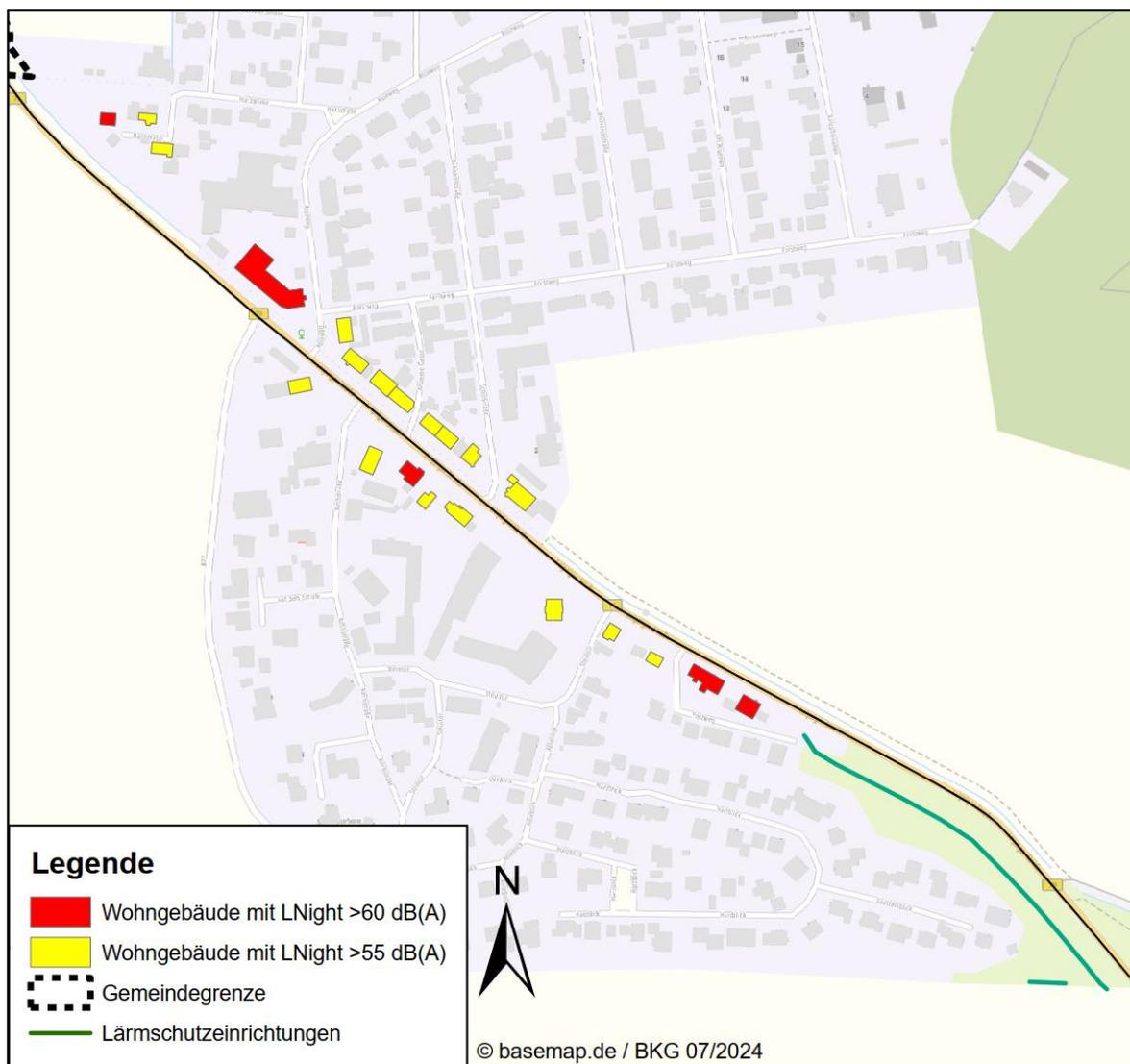
Abbildung 1: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude/Schulen an der B79 in Denkte

Quelle: Lärmkartierung 2022/2023²⁵



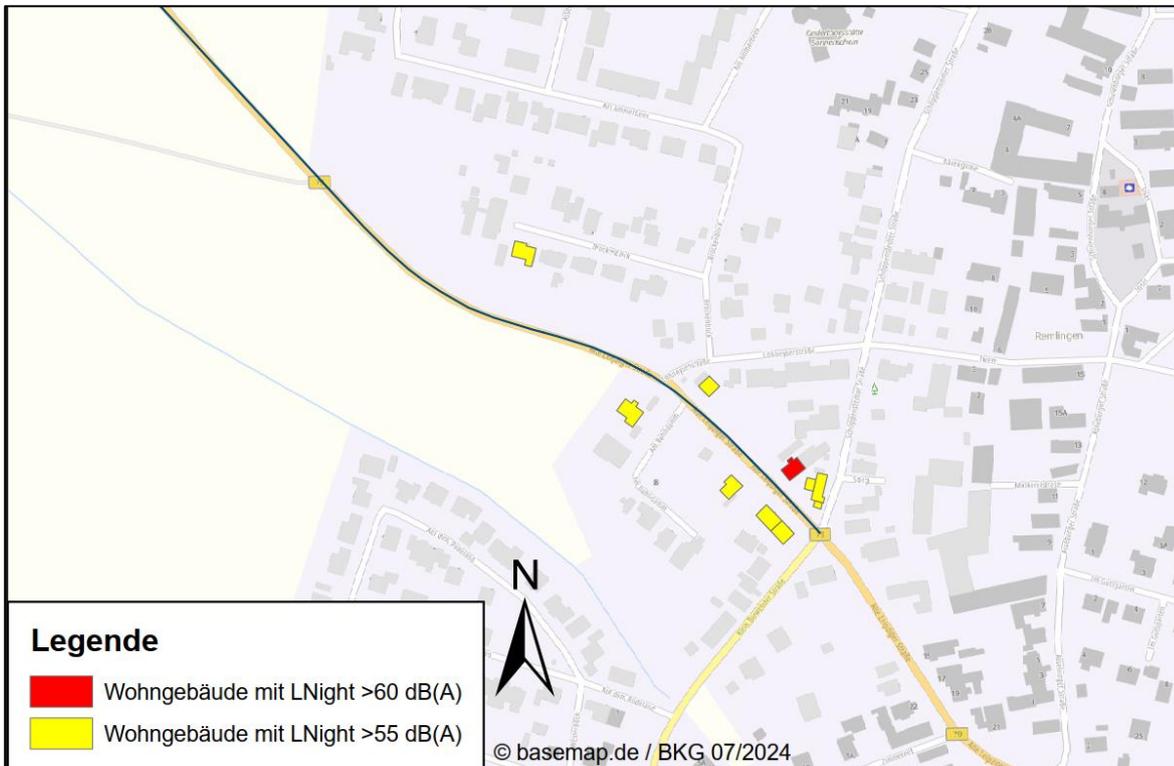
In der Ortsdurchfahrt (OD) Denkte im Verlauf der B79 werden einige Wohngebäude nachts hoch und sehr hoch betroffen, wobei hier der bestehende Lärmschutzwall bei der Lärmkartierung nicht berücksichtigt wurde (vgl. Abbildung 1).

Die Grundschule am westlichen Ortsausgang wird tagsüber mit bis zu 68 dB(A) L_{DEN} hoch belastet.

Abbildung 2: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B79 in WittmarQuelle: Lärmkartierung 2022/2023²⁵

In der OD Wittmar im Verlauf der B79 werden einige straßennahen Wohngebäude nachts hoch und sehr hoch betroffen. Die weiteren südlich gelegenen Wohngebäude (Fallsteinblick) werden durch einen Lärmschutzwall vor dem Straßenlärm geschützt.

Abbildung 3: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B79 in Remlingen-Semmenstedt
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023²⁵



Im kartierten Abschnitt in Remlingen werden die Wohngebäude beidseitig der B79 hoch belastet. Ein Wohngebäude wird sehr hoch belastet.

Da sich die Verkehrsmenge östlich der Kreuzung Klein Bierwender Straße/Alte Leipziger Straße in Remlingen verteilt und keine dieser Straßen die relevante Verkehrsmenge von >8.300 Kfz/Tag mehr aufweisen, wurden sie vorschriftsgemäß vom Land Niedersachsen nicht kartiert und sind somit im Lärmaktionsplan nicht zu betrachten.

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 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Samtgemeinde Elm-Asse 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.

Weiterhin sollen die Ruhigen Gebiete vor der Zunahme von Lärm geschützt werden.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen befinden sich nur in Wittmar Lärmschutzbauwerke entlang der B79.

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ist durchgängig auf der B79 ein SMA5 (Splittmastixasphalte SMA 5 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1 /3²⁶) verbaut, der bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h eine lärmindernde Wirkung von 2 dB²⁷ gegenüber dem Referenzasphalt²⁶ entfaltet.

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 Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

²⁶ Dokumentation 4. Runde der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 – Daten für die Straßenlärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen. GAA Hildesheim 2023

²⁷ 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

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen (baulicher Schallschutz)
- Verstärkung des Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm.

Für die betrachtete B79 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

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

3.2.1 Lärmsanierung B79

Für zahlreiche straßennahen Wohngebäude an der B79 in Denkte, Wittmar und Remlingen 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 VLärmSchR97²⁸ 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,

²⁸ 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)

- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eine aktive Maßnahme lohnt.

3.2.2 Denkte

In der Ortsdurchfahrt Denkte im Zuge der B79 werden trotz des lärmarmen Asphalts die meisten straßennahen Wohngebäude hoch und wenige Wohngebäude sehr hoch belastet (vgl. Abbildung 1).

Zudem befindet sich an der westlichen Ortseinfahrt nach Denkte nördlich der B79 eine Grundschule. Auf der Grundlage der aktualisierten Straßenverkehrsordnung²⁹, die insbesondere auch auf die Verkehrssicherheit vor Schulen und den Gesundheitsschutz vor Lärmbelastung abhebt, sollte in Denkte in der gesamten Ortsdurchfahrt, von der Zufahrt zum Discounter bis zum Asseweg, Tempo 30 ganztags umgesetzt werden.

In diesem Abschnitt besteht entsprechend der Lärmkartierung des Landes eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Daher wird von der Straßenverkehrsbehörde gefordert, eine verkehrsrechtliche Abwägung für eine **Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h** aus Lärmschutzgründen in dem belasteten Abschnitt, von der Zufahrt zum Discounter bis zum Asseweg, auf der B79 durchzuführen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h reduziert den Lärm effektiv um etwa 2-3 dB(A)³⁰. Nach der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird die Maßnahme mit der Gemeinde abgestimmt und ggf. ein entsprechender Antrag bei der unteren Verkehrsbehörde gestellt.

Da somit, vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90 (die notwendigen Lärmberechnungen ist nach den Lärmschutz-Richtlinie-StV³¹ durch den Bau- lastträger durchzuführen), die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde gegeben sind³², ist von der zuständigen Verkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung durchzuführen. Diese wird nach der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans bei der

²⁹ Straßenverkehrs-Ordnung. Verordnung vom 06. März 2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01. April 2013 zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Juli 2024 (BGBl. I S. 236) m.W.v. 19. Juli 2024

³⁰ Lärmaktionsplanung, Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen. Umweltbundesamt Juli 2023

³¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) Bonn, den 23. November 2007

³² Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandstraßen (WD 7 – 3000 -021/16). Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages 2016

zuständigen Verkehrsbehörde beantragt. 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) und der Handlungsempfehlung des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums vom 19. Juli 2019 für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist,
- die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO¹⁸ für den Straßenverkehr liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können,
- eine Verlagerung der Verkehre nicht zu erwarten ist, da keine direkt parallel verlaufenden Straßen bestehen,
- mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden deutlich reduziert)³³ erreicht werden kann.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden³⁴:

- 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.

³³ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016. UBA empfiehlt Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfehlt-tempo-30-als-innereortliche>

³⁴ Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

3.2.3 Wittmar

In der Ortsdurchfahrt Wittmar werden vom westlichen Ortseingangsschild bis zum Lärmschutzwall südlich der B79 zahlreiche Wohngebäude nachts hoch und sehr hoch mit Straßenverkehrslärm belastet (s. Abbildung 2). Für diesen Abschnitt bietet es sich aus Lärmschutzgründen an, die **Geschwindigkeit für alle Fahrzeuge in beide Richtungen nachts auf 30 km/h** zu begrenzen.

Durch „Tempo 30“ kann der Straßenlärm um 2 bis 3 dB gesenkt werden³⁰. Dieser Abschnitt ist dicht bebaut, verfügt über viele Zufahrten und Abzweigungen. Mit einer Geschwindigkeitsreduktion kann neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Nach der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird die Maßnahme mit der Gemeinde abgestimmt und ggf. bei der zuständigen Verkehrsbehörde eine entsprechende verkehrsrechtliche Abwägung nach den Lärmschutz-Richtlinie-StV³⁵ beantragt. Bei der Abwägung durch die Verkehrsbehörde sind die untere 3.2.2 aufgeführten Punkte zu berücksichtigen.

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.

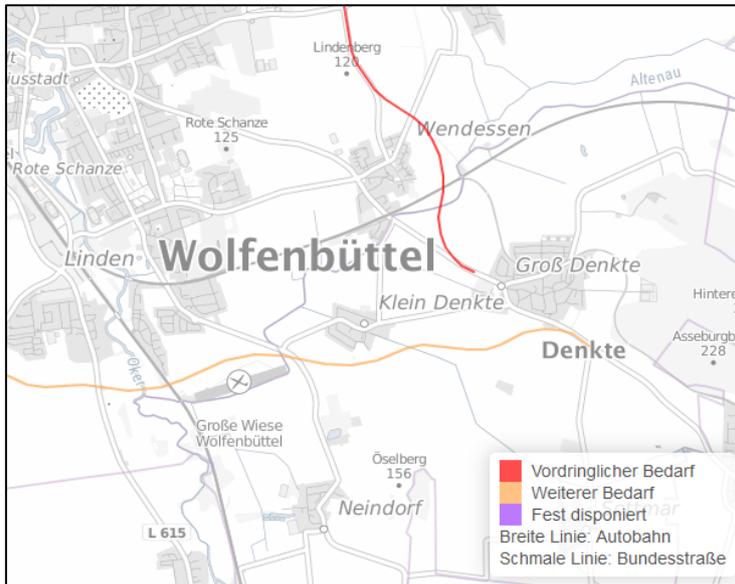
Die Gemeinden Denkte, Remlingen-Semmenstedt und Wittmar in der Samtgemeinde Elm-Asse sind vom Straßenverkehrslärm der Hauptverkehrsstraße B79 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Bundesverkehrswegeplan³⁶ ist der Ausbau der B79 als vordringlicher Bedarf (nördlich) und als weiterer Bedarf (südlich) vorgesehen (s. Abbildung 4). In dem Zusammenhang sind die Lärmvorsorgewerte (s. Anlage 1) bei Planung und Bau zu berücksichtigen.

³⁵ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) Bonn, den 23. November 2007

³⁶ https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html. Stand: 08/2024

Abbildung 4: Ausbau B79 bei Denkte
Quelle: Bundesverkehrswegeplan³⁶



Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinden und der Samtgemeinde auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Samtgemeinde, 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 zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:
 - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
 - hohe Taktdichten,
 - Einrichtung von Busspuren,
 - Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
 - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
 - Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.
 Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge 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 Fahrradweginfrastruktur 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 helfen, 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 lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann³⁷.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005³⁸ 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.“³⁸

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 und infolge 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 Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Samtgemeinde Elm-Asse, gestellt.

³⁷ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

³⁸ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

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 Gebiete³⁹. 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“*⁴⁰. 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.

Unter diesen Gesichtspunkten wurde im vorangegangenen Lärmaktionsplan⁴¹ Gebiete der beiden bewaldeten Höhenzüge Elm und Asse außerhalb der Straßen und der besiedelten Bereiche als ruhige Gebiete festgelegt. (s. Abbildung 5). Beide Bereiche sind zudem im Regionalen Raumordnungsprogramm⁴² als Vorranggebiet bzw. Vorbehaltsgebiet für die ruhige Erholung in Natur und Landschaft gekennzeichnet.

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

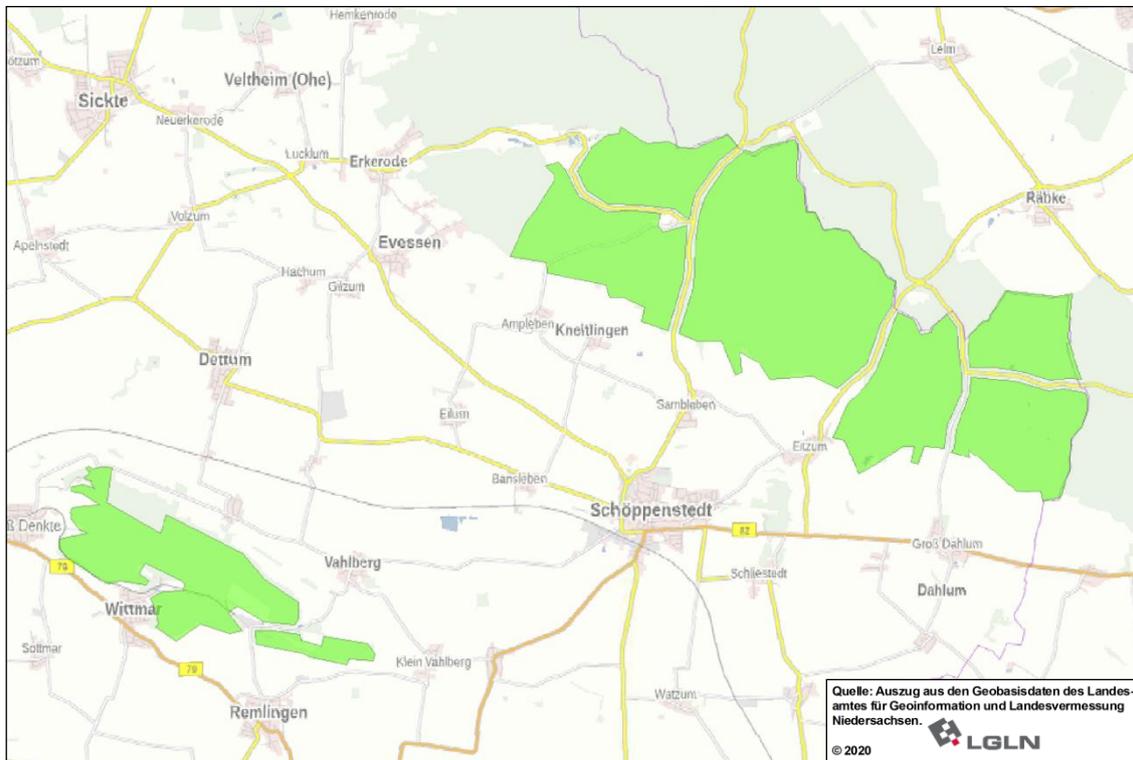
³⁹ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

⁴⁰ 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

⁴¹ Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Elm-Asse zur Umsetzung der dritten Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie. Schöppenstedt Oktober 2021

⁴² Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig. 2008

Abbildung 5: Skizze der ruhigen Gebiete in der Samtgemeinde Elm-Asse (grün markiert)



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

Durch die aufgeführten Maßnahmen an der B79 (Geschwindigkeitsreduzierung, Lärmsanierung) können in Denkte, Remlingen-Semmenstedt und Wittmar die meisten der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, rund 400 Personen, entlastet werden. Insbesondere werden die hoch und sehr hoch betroffenen Personen entlastet.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 13.01.2025 bis 10.02.2025

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

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

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

Es sind sechs Stellungnahmen seitens der Träger öffentlicher Belange eingegangen. Davon enthielt nur eine Stellungnahme Anregungen und Bedenken. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans war nicht erforderlich.

Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern sind nicht eingegangen.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Samtgemeinde Elm-Asse 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 VLärmSchR97¹⁰ bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Elm-Asse erstreckt sich auf das gesamte Samtgemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Straßen und die angrenzenden 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 ULR⁴³ wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im Oktober 2021 übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

Im letzten Lärmaktionsplan wurde insbesondere der Einbau lärmreduzierter Asphalte an verschiedenen Straßen in der Samtgemeinde aufgeführt. Diese wurden entsprechend der aktuellen Lärmkartierung des Landes Niedersachsen an der B79 (vgl. Kap. 3.1) umgesetzt. Der aktuelle Lärmaktionsplan erstreckt sich auf Maßnahmen zur 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 im letzten Lärmaktionsplan festgelegten Ruhiges Gebiet werden mit diesem Lärmaktionsplan fortgeschrieben.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Samtgemeinde 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.

Für die Umsetzung der Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Samtgemeinde, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich, auch

⁴³ Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Elm-Asse zur Umsetzung der dritten Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie. Schöppenstedt Oktober 2021

nach Novelle der StVO⁴⁴, als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Stadt vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits 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 Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden 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 Samtgemeinderates Elm-Asse

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.elm-asse.de

Samtgemeinde Elm-Asse, den

⁴⁴ Straßenverkehrs-Ordnung. Verordnung vom 06. März 2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01. April 2013 zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Juli 2024 (BGBl. I S. 236) m.W.v. 19. Juli 2024

⁴⁵ <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Juli 2024

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für die Samtgemeinde Elm-Asse

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für die Samtgemeinde Elm-Asse

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 Umgebungsrichtlinie 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/eur/noise/df3/en/vf0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsituation 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)
Nutzung										
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	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 die Samtgemeinde Elm-Asse

Stand: August 2023

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für die Samtgemeinde Elm-Asse

Stand: August 2023