

**Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Gemeinde „Stadt Diepholz“ vom 22.10.2018
(Lärmaktionsplan für Gemeinden)**



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans

1 Allgemeine Angaben

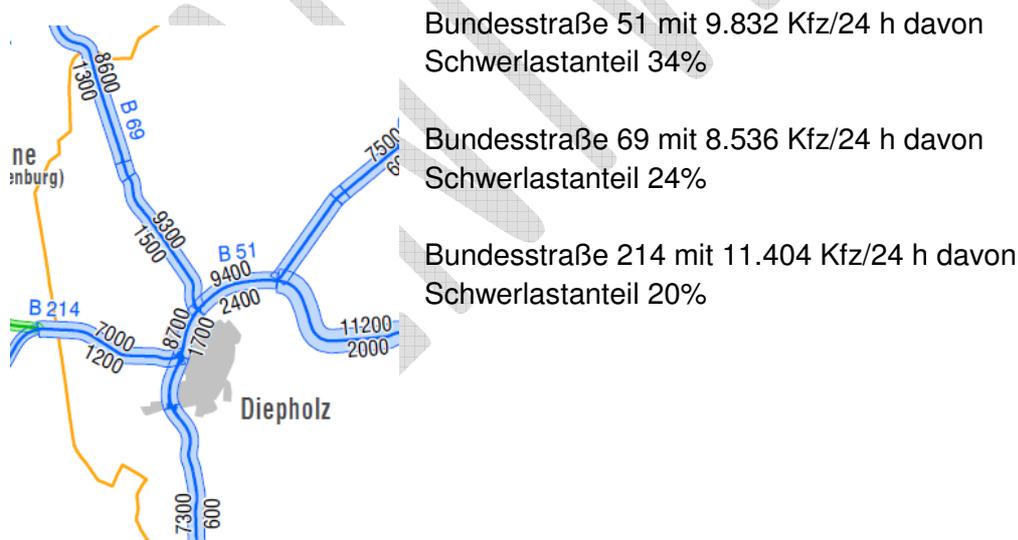
Die Stadt Diepholz liegt mittig zwischen den Städten Bremen, Oldenburg und Osnabrück. Sie befindet sich nordöstlich der Dammer Berge und nördlich des Dümmer. Im gleichnamigen Landkreis ist Diepholz die zweitgrößte Stadt. Sie ist dem Regierungsbezirk Hannover zugeordnet.

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt	Diepholz
Gemeindekennziffer	03251012
Ansprechpartner	Frau Stefanie Becker
Adresse	Rathausmarkt 1, 49356 Diepholz
Telefon	05441/909315
E-Mail	stefanie.becker@stadt-diepholz.de
Internetadresse	www.stadt-diepholz.de

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

Die Stadt Diepholz hat knapp 17.000 Einwohner auf einer Fläche von ca. 104 km². Neben der Lärmquelle Bundesbahn, die in einem anderen Verfahren untersucht worden ist, ist die Hauptlärmquelle der Straßenverkehr durch die:



Die Werte sind an den ungünstigsten Punkten ermittelt worden.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Gemeinden sind nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verpflichtet, Lärmaktionspläne aufzustellen. Lärmaktionspläne sind Instrumente zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen für die Umgebung von Hauptverkehrswegen und Hauptflughäfen sowie Ballungsräumen.

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47 d Abs. 2 BImSchG^[2] in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG^[1]. Danach müssen z. B. Angaben zur Beschreibung der örtlichen Situation und der Betroffenenheiten und zu den daraus abgeleiteten Maßnahmenvorschlägen enthalten sein. Die Randbedingungen zu deren Umsetzung und die erwarteten Wirkungen sind ebenfalls zu beschreiben. Darüber hinaus müssen Aktionspläne diejenigen Angaben enthalten, die gemäß Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission übermittelt werden müssen.

1.4 Geltende Grenzwerte

Vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass Belastungen durch Lärm im Wohnumfeld zu Störungen der Kommunikation bzw. der Nachtruhe und so auch zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, ist es das Ziel der EU u.a. die Lärmbelastung der Bevölkerung mit einheitlichen Verfahren zu bewerten und zu bekämpfen. Mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) hat der Bund in das Bundes-Immissionsschutzgesetz Vorschriften über die strategische Lärmkartierung und Aktionsplanung eingeführt (§§ 47a bis 47f). Dementsprechend sind grundsätzlich Lärmkarten^[3] für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie Ballungsräume auszuarbeiten.

Die Stadt Diepholz ist wie oben dargestellt in den Bereichen der Bundesstraßen B51, B69 und B214 betroffen. Die Belastung durch die Bahnstrecke wird gesondert betrachtet.

Die entsprechenden Lärmkarten – unter Verwendung eines standardisierten Berechnungsverfahrens für Straßen (VBUS, ^[4]) - mit Darstellung der Belastungen L_{DEN} und L_{Night} wurden, nach entsprechender Zuarbeit der Gemeinden, in Niedersachsen vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim erstellt.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt und Klimaschutz empfiehlt den Gemeinden, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen. Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} von 70 dB(A) bzw. L_{Night} von 60 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)^[5] von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

ENTWURF

2 Bewertung der Ist-Situation

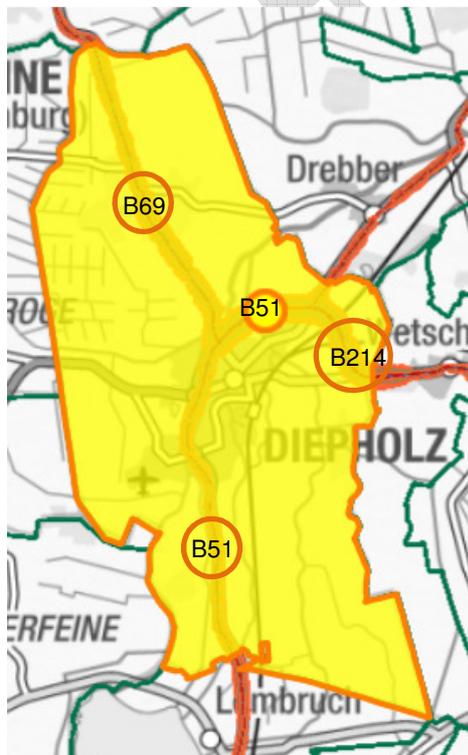
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	300	über 50 bis 55	100
über 60 bis 65	100	über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0	über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	400	Summe	100

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}	9,5	200
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	2,3	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,7	0
Summe	12,5	200



Übersichtskarte des Straßen im Stadtgebiet

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	300
über 60 bis 65	100
über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	400

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	100
über 55 bis 60	0
über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	100

100 Personen sind Tags und 100 Personen sind Nachts Schallpegeln oberhalb der Grenzwerte für Wohngebiete der 16. BImSchV ausgesetzt

Anwendungsbereich	Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	57	47
reine Wohngebiete	59	49
allgemeine Wohngebiete	59	49
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59
Industriegebiete		

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	300
über 60 bis 65	100
über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	400

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	100
über 55 bis 60	0
über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	100

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60
reine Wohngebiete	70	60
allgemeine Wohngebiete	70	60
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65
Industriegebiete		

Keine Person ist Schallpegeln über den Richtwerten für die Lärmsanierung an Straßen des Bundes ausgesetzt.



Darstellung der Grafftage (B51)



Darstellung der B51 im Stadtgebiet



Darstellung B51 und B214 – nördliche Umgehung



Darstellung der B69 vom Aralkreis bis zur nördlichen Stadtgebietsgrenze

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die unter Punkt 2.2 festgestellten 100 Personen, die sowohl Tags als auch nachts Schallpegeln oberhalb der Grenzwerte für Wohngebiete der 16. BImSchV ausgesetzt, bewohnen ehemalige und betriebene Hofstellen und Gaststätten. Hauptsächlich befinden sich diese Wohngebäude entlang der B69. Für die im Zusammenhang bebauten Wohngebiete Falkenhardt (südliche B69) und Lange Wand II (südlich der B51) sind Bebauungspläne aufgestellt worden. Die Schallschutzmaßnahmen, die in den Gutachten vorgeschlagen wurden, sind umgesetzt worden. In der Kartierung sind diese nicht enthalten, daher wird davon ausgegangen, dass weniger als 100 Personen betroffen sind.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

2008 wurde die Nordumgehung gebaut. Hier ist die Bundesstraße 214 aus dem Stadtgebiet in den nördlichen Bereich verlegt worden. Durch diese Maßnahmen sind zwei Einfallstraßen mit hoher Wohnbebauung stark entlastet worden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Hauptverkehrsstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenbereich bleibt verlärm)

Maßnahmen zur Lärminderung an den Bundesstraßen B51, B69 und B214 müssen im Einvernehmen mit dem für die Umsetzung zuständigen Baulastträger erarbeitet werden, um eine Bindungswirkung für den Baulastträger zu entfalten und die Verpflichtung zur Umsetzung somit im Lärmaktionsplan festzulegen. Für die Bundesstraßen ist der Bund der Baulastträger, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV).

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

keine

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Dem Baulastenträger werden die unter Punkt 3.2 genannten Maßnahmen gerade im Bereich der kritischen Punkte nahegelegt. Dieses erfolgt immer dann, wenn die Stadt Diepholz Kenntnis über Baumaßnahmen erhält.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Da es sich um Einzellagen handelt, die betroffen sind, ist eine Prognose der Reduzierung durch die oben genannten Maßnahmen nicht möglich.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wurde am 17.09.2018 vom Verwaltungsausschuss der Stadt Diepholz beschlossen.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

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

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der Bürgerinformationsveranstaltung am 06.09.2018

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde der Öffentlichkeit durch eine Bürgerinformationsveranstaltung am 06.09.2018 bekannt gemacht. Das Protokoll ist dem Lärmaktionsplan als Anlage beigefügt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Keine, da keine Maßnahmen geplant

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

Der Lärmaktionsplan ist durch die Entscheidung des Verwaltungsausschusses der Stadt Diepholz vom 22.10.2018 am 01.11.2018 in Kraft getreten.

Die Bekanntmachung erfolgte am 01.11.2018 im Amtsblatt des Landkreises Diepholz.

Link zum Aktionsplan im Internet: ???

Unterschrift

Name, Ort, Datum, ggf. Funktion, Stempel

Literaturverzeichnis

[1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25.Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Abl. L 189/12 vom 18.07.2002

[2] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26.09.2002, BGBl. I S. 3830, zuletzt geändert durch Artikel 2 Gesetz vom 27.06.2012 BGBl. I S. 1421

[3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. I S. 516

[4] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), bekannt gemacht im Bundesanzeiger Nr. 154 vom 17. August 2006

[5] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665.

Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen sind vom Kartenserver des Landes Niedersachsen entnommen.
<https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/>

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-SVV) vom 23.11. 2007
² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VLärmSchR 97, VLärmSchR 97 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 Verkehrserschwerenungsverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)