

Lärmaktionsplan

**gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt Diepholz**



1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Diepholz

Stand: Endfassung 05/2024

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Angaben	3
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund	5
1.4	Geltende Grenzwerte	9
1.5	Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. – Überprüfung	12
2	Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen	12
3	Bewertung der Lärmsituation	14
3.1	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	15
3.2	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	17
4	Maßnahmenplanung	18
4.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	20
4.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	21
4.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	22
4.4	Schutz ruhiger Gebiete	23
4.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	23
5	Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden	24
5.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit	24
5.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden	24
6	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	24
7	Evaluierung des Aktionsplans	25
8	Inkrafttreten des Aktionsplans	25

Anlage 1 Übersichtskarte Straßenlärm L_{DEN}

Anlage 2 Übersichtskarte Straßenlärm L_{Night}

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Diepholz - Fachdienst 3 Bauen

Gemeindeschlüssel 03251012

Ansprechpartner Herr Sebastian Dornieden

Adresse Rathausmarkt 1, 49356 Diepholz

Telefon 05441/909-322

E-Mail bauamt@stadt-diepholz.de

Internet <https://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 ist die Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises Diepholz und liegt mittig zwischen den Städten Bremen, Oldenburg und Osnabrück. Die Stadt Diepholz hat ca. 18.500 Einwohner (Stand: 12/2022) auf einer Fläche von ca. 104 km². Die Stadt Diepholz ist im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2016 für den Landkreis Diepholz als Mittelzentrum festgelegt. Diepholz besteht neben dem Ortskern aus drei Ortsteilen. Hauptlärmquellen in Diepholz sind der Haupt-Straßenverkehr und der Schienenverkehr auf der Haupteisenbahnstrecke Bremen-Osnabrück.

Die kartierungspflichtigen Straßen in Diepholz sind die Bundesstraße B 69, die Bundesstraße B 214 und Abschnitte der Bundesstraße B 51. Die kartierungspflichtigen Bereiche der Bundesstraßen in Diepholz sind aus den nachstehenden Abbildungen ersichtlich:

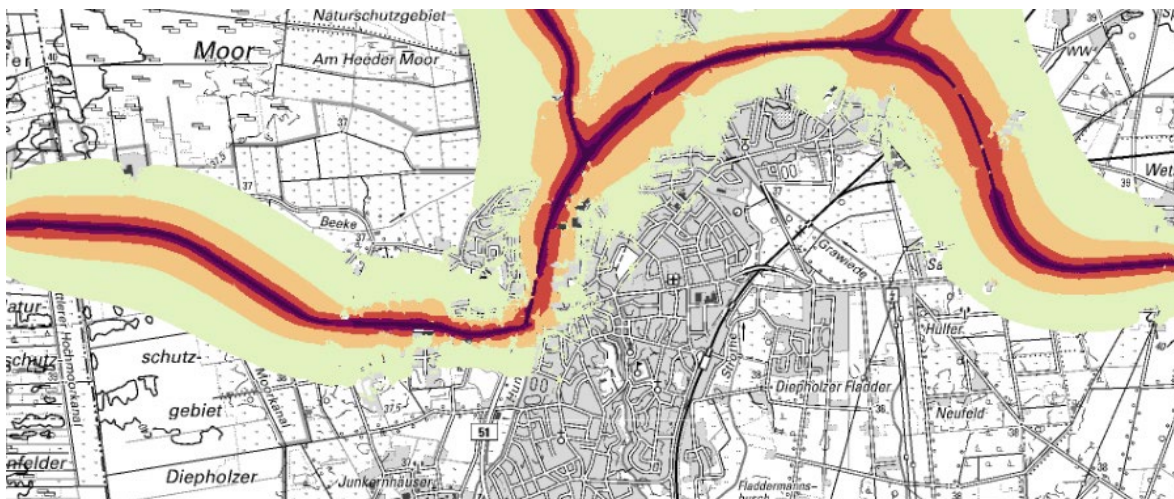


Abb. 1: Darstellung der B 214 und der B 51 - nördliche Ortsumgehung

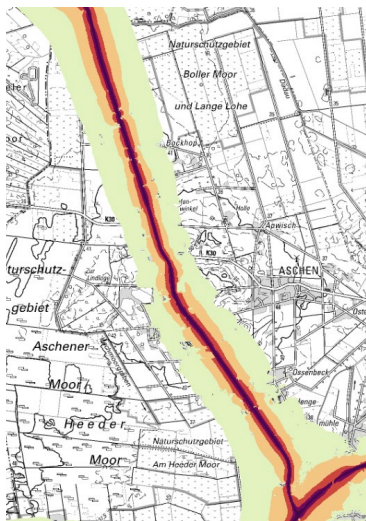


Abb. 2: Darstellung der B 69 vom Aral-Kreisel bis zur nördlichen Stadtgebietsgrenze

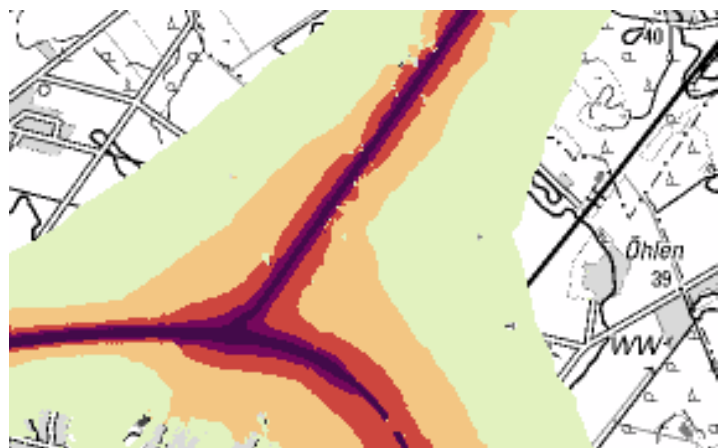


Abb. 3: Darstellung Abschnitt der B51 vom Kreisel in Richtung Drebbel



Abb. 4: Darstellung Abschnitt der B 51 im Stadtgebiet

Hinweise zur Lärmaktionsplanung zum Schienenverkehr

Die Haupteisenbahnstrecke Bremen-Osnabrück wird hier nicht weiter betrachtet, da die bundesweite Lärmaktionsplanung für alle Haupteisenbahnstrecken des Bundes in der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) liegt. Das EBA hat die Ergebnisse der Lärmkartierung im Sommer 2022 veröffentlicht. Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand in zwei zeitlich getrennten Phasen statt. Die abschließende Veröffentlichung des Lärmaktionsplans an Schienenwegen des Bundes der Runde 4 soll zum 17. Juli 2024 erfolgen.

Das Geoportal des Eisenbahn-Bundesamtes mit den Lärmkarten der Haupteisenbahnstrecken des Bundes erreichen Sie hier:

➔ <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>

Weitere Informationen zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie hier:

➔ <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de>

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Am 18. Juli 2002 ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie¹ in Kraft getreten. Mit dieser Richtlinie hat die Europäische Union erstmals eine einheitliche Regelung zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm getroffen. Die Richtlinie zielt darauf ab, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Als Umgebungslärm sind belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien definiert, die durch menschliche Aktivitäten verursacht werden. Dazu zählt die Umgebungslärmrichtlinie den Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Flugverkehrslärm sowie den Lärm von besonders umweltrelevanten Industrieanlagen. Bestimmte Kategorien von Lärm (z.B. Nachbarschaftslärm, Lärm von Sport- und Freizeitaktivitäten, Gewerbelärm) fallen dagegen nicht in den Geltungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Um die Ziele der Umgebungslärmrichtlinie zu erreichen, werden die Mitgliedstaaten der EU verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem Turnus von 5 Jahren

- zur Ermittlung der Belastung durch Lärm strategische **Lärmkarten** nach gemeinsamen Bewertungsmethoden zu **erstellen**,
- die **Öffentlichkeit** über den Umgebungslärm und die damit verbundenen Wirkungen zu **informieren**,
- **Aktionspläne aufzustellen**, wenn bestimmte Kriterien zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen oder zum Schutz und Erhalt ruhiger Gebiete nicht erfüllt sind und
- die **EU-Kommission** über die Lärmbelastung und die Betroffenheit der Bevölkerung in ihrem Hoheitsgebiet zu **informieren**².

Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht erfolgte durch den sechsten Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 47 a-f BImSchG) und die 34. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (34. BImSchV³).

Ziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Aufstellung von Lärmaktionsplänen, um mit deren Aussagen und Umsetzung die Lärmsituation für die betroffenen Menschen zu verbessern.

Die Erarbeitung der Lärmaktionspläne und die Lärmkartierung erfolgt getrennt nach den Zuständigkeiten für die jeweiligen verkehrlichen Quellen und die Ballungsräume. Gemäß gesetzlicher Vorgaben ist die Neuberechnung der Lärmkarten bis zum 30. Juni 2022 erforderlich. Auf Grundlage der Lärmkarten sind die Lärmaktionspläne gemäß gesetzlicher Vorgaben bis zum 18. Juli 2024 zu erstellen oder zu überprüfen und zu überarbeiten.⁴

¹ Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EG Nr. L 189, S. 12

² Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Gesetze und Regelwerke https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/gesetze_und_regelwerke/gesetze-und-regelwerke-9076.html

³ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516)

⁴ Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, Ergebnisübermittlung, Stand 21.03.2023, S. 11

Lärmaktionspläne

Die Lärmaktionsplanung ist ein umweltpolitisches Planungsinstrument mit dem Ziel, die Zahl der durch Umgebungslärm betroffenen Personen zu verringern. Der Lärmaktionsplan soll Strategien und konkrete Maßnahmen zur Lärminderung enthalten und ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms schützen. Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der Lärmkartierung sollen im Lärmaktionsplan entsprechende Maßnahmen für die nächsten Jahre entwickelt und langfristige Strategien zur Lärminderung beschrieben werden. Der Lärmaktionsplan enthält keine Planungen zum Schutz einzelner Objekte.⁵ Die Aussagen im Lärmaktionsplan sind bei Planungen zu berücksichtigen.

Ein gesetzlicher Anspruch für die von Umgebungslärm Betroffenen auf Lärminderung allein aufgrund der strategischen Lärmkartierung bzw. des Lärmaktionsplans besteht nicht. Aus einem Lärmaktionsplan können keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von konkreten Maßnahmen abgeleitet werden.⁶

Nach dem BImSchG sind die **Gemeinden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zuständig**. Besonderheiten ergeben sich für die Haupteisenbahnstrecken. Die bundesweite Lärmaktionsplanung für die Schienenwege der Deutschen Bahn AG unterliegt der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).

Bis spätestens 18. Juli 2024 (vierte Runde) sind bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Abs. 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029 an.⁷

Die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47 d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG. Danach müssen z.B. Angaben zur Beschreibung der örtlichen Situation und der Betroffenheiten sowie 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.

Strategische Lärmkarten

Die Lärmkarten sind die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Lärmkarten stellen die bestehende Lärmbetroffenheit in einem bestimmten Gebiet anhand von Lärmindizes dar. Nach vorgegebenen Methoden wird die Lärmbetroffenheit rechnerisch ermittelt.

⁵ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, S. 16

⁶ Lärmaktionspläne und Maßnahmen können nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 26.10.2017 (Az.: 9 C 873/15.T) von Dritten nicht eingeklagt werden, da sich aus den §§ 47d und 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit der Umgebungslärmrichtlinie eine drittschützende Wirkung, die eine nach § 42 Abs. 2 VwGO analog notwendige Klagebefugnis begründen könnte, nicht herleiten lässt.

⁷ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, S. 5

In der Richtlinie ist vorgeschrieben, dass die Lärmsituation bei der Lärmkartierung nicht gemessen, sondern nach einem EU-einheitlichen Verfahren berechnet wird.⁸ Bei der Bestimmung von Umgebungslärm in Lärmkarten werden eine Reihe von Annahmen getroffen, die die tatsächlichen Gegebenheiten pauschalisieren und so eine bundesweite Berechnung einer komplexen Schallausbreitung überhaupt erst ermöglichen. Der Ansatz ist nicht die individuelle Bestimmung von Lärmpegeln am Ohr des Betroffenen, sondern eine strategische Darstellung der Lärmsituation.

Die Ausarbeitung von Lärmkarten erfolgt getrennt für jede Lärmquellart (Straßenlärm, Schienenlärm, Industrielärm, Fluglärm) und die Ballungsräume. Strategische Lärmkarten sind keine unmittelbare Anspruchsgrundlage für die Durchführung von Maßnahmen zur Lärminderung.

In Niedersachsen ist das **Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim** – Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS) im Auftrage des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz für die **Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen** und Großflughäfen außerhalb von Ballungsräumen **zuständig**. Nach dem BImSchG übernimmt das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe der Lärmaktionsplanung für alle Haupteisenbahnstrecken des Bundes.

Strategische Lärmkarten bestehen aus einer graphischen Darstellung der Lärmsituation und statistischen Angaben über die nach den Vorgaben der EU berechnete Zahl der Menschen, die in lärmbelasteten Gebieten wohnen, Größe der lärmbelasteten Flächen sowie Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser innerhalb der lärmbelasteten Flächen. Zudem wird auch die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen ermittelt und veröffentlicht.⁹

Ziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist es, Umgebungslärm nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden zu erfassen und zu bewerten. Für die Ausarbeitung der Lärmkarten der 4. Runde ist erstmals die Verwendung eines europaweit einheitlichen Berechnungsverfahrens vorgeschrieben (CNOSSOS-EU).

Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim hat die für die Lärmkartierung 2022 von Hauptverkehrsstraßen erforderlichen Basisdaten (Gelände, Verkehrszahlen, Straßen, Gebäude, Einwohner, Lärmschutzeinrichtungen, Kreisverkehre, Ampelkreuzungen, Höchstgeschwindigkeit, Straßenbeläge) unter Beteiligung verschiedener Behörden vorbereitet, um daraus ein schalltechnisches Modell zu generieren, auf dem sich die Berechnungen durchführen lassen¹⁰.

Auf Basis des in der Europäischen Union (EU) neu eingeführten einheitlichen Berechnungsverfahrens CNOSSOS wurde im Jahr 2022 für alle Hauptverkehrsstraßen eine aktualisierte Lärmkartierung durchgeführt.

⁸ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung, Stand 27.01.2022, S. 4

⁹ Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, Ergebnisübermittlung, Stand 21.03.2023, S. 6

¹⁰ Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Zeitplan und Kartierungsumfang; https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/zeitplan_kartierungsumfang/zeitplan-und-kartierungsumfang-8565.html

Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmkartierung sind gem. § 47 b BImSchG Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV ab 8.200 Kfz/Tag), **so dass für die Stadt Diepholz die Bundesstraße B 214, die Bundesstraße B 69 und Abschnitte der Bundesstraße B 51 durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim kartiert wurden.**

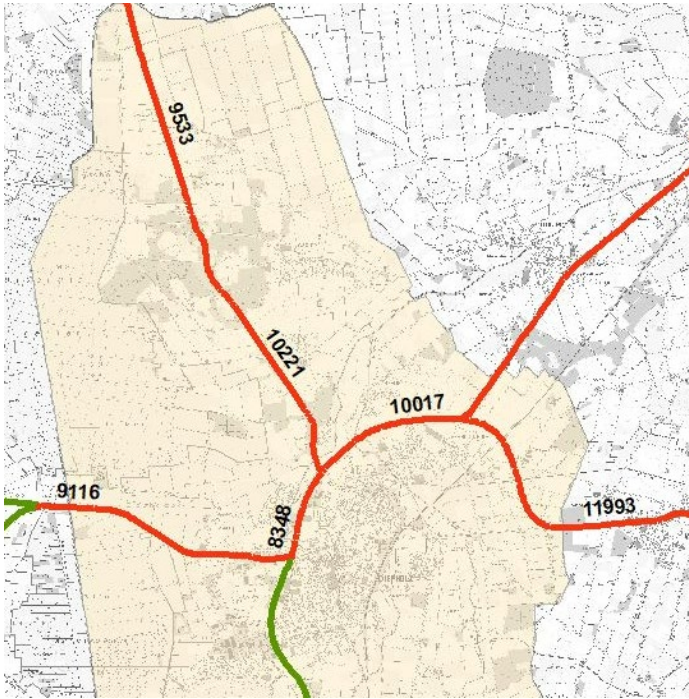


Abb. 5: Für die Lärmkartierung 2022 zugrundeliegende Verkehrszahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen

Eine Besonderheit dieser Lärmkartierung ergibt sich daraus, dass nicht die im Straßeninformationssystem Niedersachsen (NWSIB)¹¹ dargestellten Verkehrsmengen für das Jahr 2022 zugrunde gelegt wurden, da diese, aufgrund der Verschiebung der Straßenverkehrszählung auf das Jahr 2021, begründet durch die Corona-Pandemie, für die Lärmberechnungen nicht rechtzeitig zur Verfügung standen. Stattdessen basieren die verwendeten Verkehrsdaten auf der Fortschreibung bzw. Hochrechnung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ)¹² 2015 und der temporären Messungen 2016-2019 auf das Jahr 2019 der Bundesanstalt für Straßenwesen.¹³

Die Lärmkarten stellen die berechnete Lärmbelastung entlang der Hauptverkehrsstraßen dar. Die Lärmbelastungen werden jeweils über die gesamten 24 Stunden eines Tages und gesondert für die Nacht bestimmt. Zur Vergleichbarkeit der Ergebnisse werden europaweit einheitliche Kenngrößen verwendet, sogenannte Lärmindizes.

Die Lärmindizes werden unter Verwendung von Mittelungspegeln über ein fest definiertes Zeitintervall berechnet und sind durch die 34. BImSchV festgelegt. Der Nacht-Lärmindex

¹¹ <https://www.nwsib-niedersachsen.de>

¹² <https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html>

¹³ Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, Ergebnisübermittlung, Stand 21.03.2023, S. 9 ff.

Lärmaktionsplan (Runde 4)

(L_{Night}) ist als Mittelungspegel für den Zeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr definiert. Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN} für engl. day, evening, night) beschreibt einen Beurteilungspegel über einen 24-stündigen Beurteilungszeitraum. Er setzt sich aus den Mittelungspegeln für den Tag (von 6:00 bis 18:00 Uhr), den Abend (18:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und die Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) zusammen. Aufgrund der unterschiedlichen Störwirkung von Lärm in Abhängigkeit von der Tageszeit wird die höhere Empfindlichkeit in den Zeiträumen „Abend“ und „Nacht“ gegenüber Lärmimmissionen am Tage durch entsprechende Zuschläge berücksichtigt.¹⁴ Die flächenhafte grafische Darstellung der Lärmbelastung erfolgt mit Hilfe von farbigen Isophonen-Bändern. Sie werden in 5 dB(A)-Pegelklassen unterteilt und farblich dargestellt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 für die Hauptverkehrsstraßen in Niedersachsen stehen als graphische Darstellungen und statistische Auswertungen im Internet über das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz zur Verfügung. Die darin angegebenen Daten stellen eine statistische Analyse der Lärmkartierung des Straßenlärms 2022 dar.

Bei der aktuellen Kartierungsrunde wurden in der Stadt Diepholz die Bundesstraße B 214, die Bundesstraße B 69 und Abschnitte der Bundesstraße B 51 berücksichtigt. Aus den Lärmkarten kann abgelesen werden, in welchem Umfang die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Diepholz durch Umgebungslärm von Hauptverkehrsstraßen betroffen sind. Die Lärmkartierungsergebnisse dienen als Grundlage für die Lärmaktionsplanung. An die Ergebnisse der Lärmkartierung knüpfen sich keine unmittelbaren Rechtsfolgen.

Statistische Daten zu den Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} für den Straßenlärm – Internetauftritt des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz:

- https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html

Kartendarstellungen zu den Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} für den Straßenlärm - Internetauftritt Umweltkarten Niedersachsen:

- https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?lang=de&topic=Luft%20und%20L%C3%A4rm&bglAyer=TopographieGrau&layers=Hauptverkehrsstrassen2022EU_Pflicht&E=457692.34&N=5829179.46&zoom=7

1.4 Geltende Grenzwerte

Lärmaktionspläne sind gem. § 47d (1) BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Die Festlegung von Lärmschutzmaßnahmen soll gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG bei der Überschreitung „relevanter Grenzwerte“ in den Aktionsplänen erfolgen, jedoch mangelt es bislang sowohl von europäischer Seite als auch von der Seite des Bundes an einer Festlegung verbindlicher Grenzwerte.

¹⁴ Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, Ergebnisübermittlung, Stand 21.03.2023, S. 7

Das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfiehlt daher den Gemeinden, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Diskussion von Maßnahmen innerhalb eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen. In Niedersachsen wurden Lärmbelastungen von mehr als 65 dB(A) L_{DEN} oder mehr als 55 dB(A) L_{Night} für Hauptverkehrsstraßen als Auslösekriterium für die Betrachtung innerhalb eines Lärmaktionsplanes empfohlen.¹⁵ Ein Rechtsanspruch auf Ergreifung von Maßnahmen auch bei einer Überschreitung dieser Werte kann nicht abgeleitet werden.

Die Grenz- und Richtwerte, die für Planungen nach deutschem Recht gelten, können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die nach europarechtlich erstellten strategischen Lärmkarten und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass sich im deutschen Recht die angegebenen Lärmpegel jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht beziehen, wobei der Tageszeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen. Die Lärmindizes nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und die Beurteilungspegel nach nationalem Recht können demzufolge nicht unmittelbar miteinander verglichen werden.

Die Tabelle 1 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.¹⁶

¹⁵ Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz vom 08.06.2023 –Ref34-40500/1/34/060-0386-001

¹⁶ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung-Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, Anhang III

Lärmaktionsplan (Runde 4)

Tabelle 1: Übersicht der nationalen Grenz- und Richtwerte zum Lärmschutz.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen²⁹.

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)] ³⁰
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

Tabelle 8 Übersicht Richtwerte der DIN 18005

1.5 Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. – Überprüfung

Die Zuständigkeit der Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen obliegt in Niedersachsen – losgelöst von der Straßenbaulastträgerschaft – den von der Lärmkartierung betroffenen Städten und Gemeinden. Nach einem im Jahr 2022 getroffenen Urteil des EuGH (Rechtssache C-687/20, 31.03.2022) zieht eine Betroffenheit durch die Lärmkartierung zwangsläufig eine Pflicht zur Lärmaktionsplanung nach sich. Auf das Ausmaß der Betroffenheit kommt es dabei nicht an. Bereits bestehende Lärmaktionspläne sind danach zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans.¹⁷

Da für die Stadt Diepholz die Bundesstraßen B 214, B 69 und Abschnitte der B 51 (Hauptverkehrsstraßen) aufgrund ihrer Verkehrsmengen bei der aktuellen Lärmkartierung berücksichtigt wurden, besteht eine Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Zudem wurden durch die zwischenzeitlich erfolgte europäische Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (durch CNOSSOS-EU) alle Lärmkarten neu berechnet. Die Kartierungsergebnisse der dritten und vierten Runde sind nicht vergleichbar. Aufgrund der neuen Berechnungsverfahren werden vielerorts jetzt deutlich mehr lärmbeeinträchtigten Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.¹⁸ In der Regel wird sich die lokale Lärmsituation relevant ändern und die Überarbeitung eines Lärmaktionsplans begründen. Das ist auch für die Stadt Diepholz der Fall. Der Lärmaktionsplan der Stadt Diepholz vom 22.10.2018 auf Basis des Musterlärmaktionsplans ist bis spätestens zum 18.07.2024 zu überarbeiten.

2 Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen

Eine aktualisierte Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen in Niedersachsen wurde im Jahr 2022 durch die Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm und Gefahrstoffe (ZUS LLGS) beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim im Auftrage des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz durchgeführt.

Die aktuellen Lärmkarten sind die Grundlage für die zu überprüfenden, fortzuschreibenden oder neu zu erstellenden Lärmaktionspläne.

In den Lärmkarten werden die Belastungen jeweils über den gesamten Tag und gesondert für die Nacht bestimmt. Zur Vergleichbarkeit der Ergebnisse werden dabei EU-weit einheitliche Kenngrößen verwendet, und zwar der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN}) und der Nachtlärmindex (L_{Night}). Neben der graphischen Darstellung der Lärmsituation bestehen die strategischen Lärmkarten aus statistischen Angaben über die nach den Vorgaben der EU berechnete Zahl der Menschen, die in lärmbeeinträchtigten Gebieten wohnen, Größe der lärmbeeinträchtigten Flächen sowie Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser innerhalb

¹⁷ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, S. 4

¹⁸ Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz vom 08.06.2023 –Ref34-40500/1/34/060-0386-001

der lärmbelasteten Flächen. Zudem wird auch die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen ermittelt und veröffentlicht.¹⁹

Bei der Lärmkartierung 2022 wurden in der Stadt Diepholz die Bundesstraße B 214, die Bundesstraße B 69 und Abschnitte der Bundesstraße B 51 bei der Lärmkartierung 2022 betrachtet. Im Vergleich zur Lärmkartierung 2017 wurde zusätzlich der Abschnitt der Bundesstraße B 214 „Steinfelder Straße“ aufgrund der Verkehrsmenge kartiert. Nicht berücksichtigt wurde der Abschnitt der Bundesstraße B 51 „Graftlage“, der bei der Lärmkartierung 2017 noch kartiert wurde.

Die Lärmkarten sowie die nachfolgenden statistischen Daten der Stadt Diepholz wurden vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz im Internet unter https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html veröffentlicht.

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen betroffenen Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet. (Stand 15.06.2023)

24 Stunden L _{DEN} dB(A)	Anzahl betroffene Menschen – Straßenlärm	22 bis 6 Uhr L _{Night} dB(A)	Anzahl betroffene Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 59	1.600	über 50 bis 54	900
über 60 bis 64	400	über 55 bis 59	200
über 65 bis 69	100	über 60 bis 64	100
über 70 bis 74	100	über 65 bis 69	0
über 75	0	über 70	0
Summe	2.200	Summe	1.200

Von Hauptverkehrsstraßen betroffene Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde. (Stand 15.06.2023)

L _{DEN} dB(A)	Fläche in [km ²]	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 bis 65	20,2	900	6	0
65 bis 75	3,6	100	2	0
über 75	0,6	0	0	0
Summe	24,4	1.000		

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

Die Übersichtskarten zum Straßenlärm sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

- ➔ Übersichtskarte Straßenlärm L_{DEN} siehe Anlage 1
- ➔ Übersichtskarte Straßenlärm L_{Night} siehe Anlage 2

¹⁹Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, Ergebnisübermittlung, Stand 21.03.2023, S. 6

3 Bewertung der Lärmsituation

Im Vergleich zur Lärmkartierung 2017 hat sich bei der Kartierung 2022 die Anzahl der durch Straßenlärm betroffenen Menschen signifikant erhöht. Dies liegt vor allem daran, dass für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde (Lärmkartierung 2022) erstmals die Verwendung eines europaweit einheitlichen Berechnungsverfahrens vorgeschrieben (CNOSSOS-EU) ist. Die auf deutsche Bedingungen angepassten Berechnungs- und Bewertungsvorschriften (CNOSSOS-DE) sind die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Betroffenenzahlen durch Umgebungslärm sowie der Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (BEB) und die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB).²⁰

Die Verwendung der neuen Berechnungsvorschriften, die sich deutlich von den bisher verwendeten unterscheiden, bringt verschiedene Änderungen mit sich, die einen Vergleich der aktuellen Ergebnisse mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 nicht möglich machen.²¹

Wesentliche Änderungen bei der Bewertung für die Lärmberechnung (Eingangsdaten) – BUB:

- Emissionsseitiger Zuschlag für das Abbremsen und Beschleunigen bei Ampelkreuzungen und Kreisverkehren
- Detailliertere Angaben zu Oberflächen von Straßen
- Unterteilung in mehr Fahrzeugklassen

Wesentliche Änderungen bei der Ermittlung und Berechnung der Belastetenzahlen - BEB (Auswertung der betroffenen Anwohner)

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Median-Verfahren)

Mit der aktuellen Anpassung der BEB ergibt sich eine Änderung bei der Ermittlung und Berechnung der Belastetenzahlen gegenüber der vorläufigen Berechnungsmethode (VBEB), die in der letzten Kartierungsrunde angewandt wurde. Diese hat eine erhebliche Auswirkung auf die berechnete Anzahl der Belasteten. An die Stelle der bisherigen Gleichverteilung der Einwohner des Gebäudes auf alle Fassadenpunkte gemäß VBEB tritt in der BEB das sogenannte Median-Verfahren.

Das Median-Verfahren sieht analog dem Verfahren zur Gleichverteilung vor, dass die Lärmbelastung für alle, gleichmäßig um das Gebäude verteilten Fassadenpunkte, berechnet wird. Von diesen Pegeln wird der Median-Wert gebildet und die leisere Hälfte der Berechnungspunkte verworfen. Die Gesamtzahl der Einwohner des Gebäudes werden gleichmäßig auf die verbliebene lautere Hälfte der Berechnungspunkte verteilt. Mit dem Median-Verfahren werden Bewohner, die bisher nach der Methode der Gleichverteilung, einem leiseren Fassadenpunkt der Rückseite des Gebäudes zugewiesen wurden, nunmehr

²⁰ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 7. September 2021 (Bundesanzeiger AT 5. Oktober 2021 B4) inkl. Berichtigung vom 2. Dezember 2021 (BAnz AT 02.12.2021 B6)

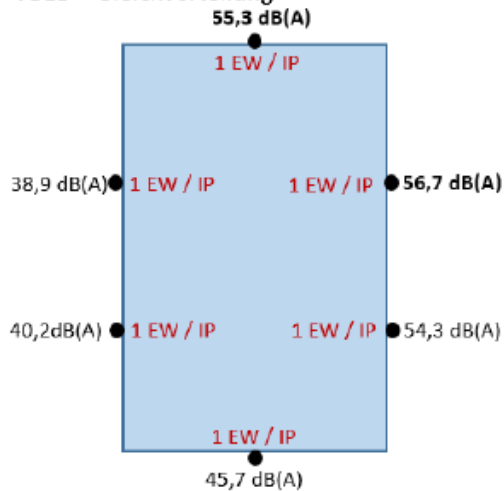
²¹ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung, Stand 27.01.2022, S. 34

der lauterer Vorderseite zugeordnet. Dadurch kann es zur Verschiebung der Lärmbelasteten um eine oder mehrere Pegelklassen nach oben kommen. Im Ergebnis werden beim Median-Verfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen. Ebenso wird bei der Ermittlung der Anzahl von Schulen und Krankenhäusern durch ein geändertes Verfahren (Maximalpegel statt Mittelungswert) mehr Gebäuden eine Belastung zugeordnet.²²

Abbildung 6: Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VBEB und Median-Verfahren gem. BEB

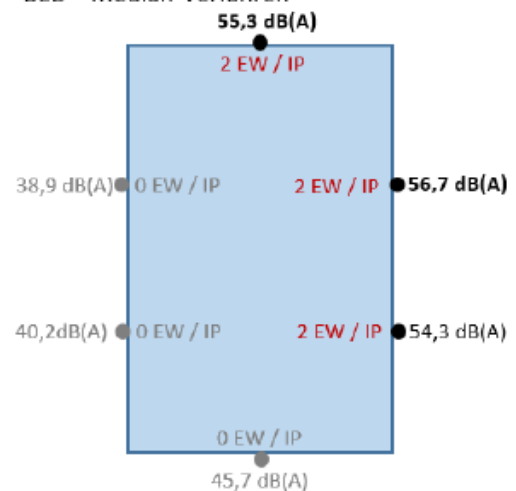
Beispiel Wohngebäude mit 6 Einwohner (EW)

VBEB – Gleichverteilung



2 Einwohner im Pegelbereich LDEN 55-60 dB(A)

BEB – Median-Verfahren



Medianwert aller Immissionspunkte (IP) des Gebäudes:
50 dB(A)

4 Einwohner im Pegelbereich LDEN 55-60 dB(A)

Alle genannten Faktoren beeinflussen in ihrer Summe die Höhe der Lärmbelastung der Bevölkerung und die ausgewiesene Anzahl der lärmbelasteten Menschen. Insbesondere der Wechsel auf die EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren führt dazu, dass die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht mit den Ergebnissen aus 2017 verglichen werden können. Es sind jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.²³

3.1 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Die Lärmsituation wird über die Anzahl der belasteten Einwohner je Pegelklasse gemäß der beiden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} dargestellt. Zusätzlich wird die Größe der belasteten Fläche und die Anzahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern für den

²² Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, Ergebnisübermittlung, Stand 21.03.2023, S. 7 f.

²³ Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Lärmaktionsplanung, Einordnung Ergebnisse Lärmkartierung 2022

Lärmindex L_{DEN} ab einem Pegel größer als 55 dB(A) abgebildet. Die Belastungen beziehen sich auf die Außenseite der Fassade, die Anzahl der Personen ist gemittelt und wurde nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) berechnet.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine höhere Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm, der von den untersuchten Hauptverkehrsstraßen ausgeht. Die Gründe dafür sind in Kapitel 3 beschrieben worden.

Die Landesregierung hat eine Diskussion von Lärminderungsmaßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung empfohlen, wenn die Auslösewerte 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} überschritten sind. Die Stadt Diepholz folgt dieser Empfehlung.

Anhand der Berechnungen des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim ist festgestellt worden, dass insgesamt 2.000 Personen zwischen 55 und 64 dB(A) ganztägig und nachts 900 Personen zwischen 50 und 54 dB(A) unterhalb der Auslösewerte betroffen sind.

Die vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden für 200 Personen ganztags und 300 Personen nachts überschritten.

Auf Grundlage der vorliegenden Kartierungsergebnisse der Hauptverkehrsstraßen ergibt sich folgende Bewertung der Lärmsituation:

Tag-Abend-Nacht-Index (L_{DEN}):

- 400 Personen sind ganztägig Belästigungen (60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt. Dies entspricht einem Anteil von 2,16 % aller Einwohner.
- 100 Personen (= 0,54 % aller Einwohner) sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 69 dB(A)) ausgesetzt
- 100 Personen (= 0,54 % aller Einwohner) sind ganztägig sehr hohen Belastungen (ab 70 dB(A)) ausgesetzt

Nachtlärmindex (L_{Night}):

- 900 Personen sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 54 dB(A)) ausgesetzt. Dies entspricht einem Anteil von 4,86 % aller Einwohner.
- 200 Personen (= 1,08 % aller Einwohner) sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 59 dB(A)) ausgesetzt.
- 100 Personen (= 0,54 % aller Einwohner) sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (ab 60 dB(A)) ausgesetzt.

Insgesamt ist ersichtlich, dass die Anzahl der Betroffenen in den niedrigeren Pegelklassen höher ist als in den oberen Pegelklassen. Der Anteil der von Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen betroffenen Menschen im Stadtgebiet ist, bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl, als eher gering zu bewerten. In der höchsten Pegelklasse ab 75 dB(A) für L_{DEN} und ab 70 dB(A) für L_{Night} ist keine Person vom Lärm betroffen.

3.2 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Hauptverkehrsstraßen stellen neben der Haupteisenbahnstrecke Bremen-Osnabrück die Hauptbelastung für die Bewohner dar.

Eine auf die Lärmsituation der Gemeinde abgestimmte Bewertung der Lärmschwerpunkte ist eine Grundlage des Lärmaktionsplans. Dabei sollen vorrangig Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohner gemeldet sind. Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Rechtliche Forderungen von Betroffenen können aus der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung nicht abgeleitet werden.

Die vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 65 dB(A)_{L_{DEN}}/55 dB(A)_{L_{Night}} werden für 200 Personen ganztags und 300 Personen nachts überschritten.

Diese Personen bewohnen zum einen ehemalige und betriebene Hofstellen und Gaststätten sowie seinerzeit entstandene Splittersiedlungen und Einzelwohnlagen im Außenbereich. Hauptsächlich befinden sich diese Wohngebäude entlang der B 69. Im Außenbereich gelten für diese Einzelwohnlagen die Schutzansprüche eines Mischgebietes. Insoweit würden durch den Straßenbaulastträger bei einer Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen die rechtlich vorgegebenen Grenzwerte für Dorf-, Misch- und Kerngebiete herangezogen werden.

Zum anderen bewohnen diese Personen Wohngebäude in im Zusammenhang bebauten Wohngebiet Falkenhardt (südliche B 69) für das ein Bebauungsplan aufgestellt wurde. Für diese städtebauliche Planung wurde eine schalltechnische Untersuchung zur Sicherstellung der Einhaltung der nationalen Grenz- und Richtwerte²⁴ durchgeführt. Die Schallschutzmaßnahmen, die in dem Gutachten vorgeschlagen wurden, sind umgesetzt worden. Neben dem Bau der Lärmschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme, die auch bei der Lärmkartierung berücksichtigt wurde, wurden darüber hinaus auch passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt (z.B. Ausrichtung Garage oder Nebenanlagen zum Schutz der Hauptgebäude, einzuhaltende Schalldämmmaße der Außenbauteile, Einbau schallgedämmter Lüfter). Die passiven Schallschutzmaßnahmen wurden bei der EU-Lärmkartierung nicht berücksichtigt, daher wird davon ausgegangen, dass weniger Personen betroffen sind. Bei einer Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen würden durch den Straßenbaulastträger die rechtlich vorgegebenen Grenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete herangezogen werden.

Neben den betroffenen Personen in Wohngebäuden wurden im Bereich der Schulen an der Thouarsstraße zwei betroffene Einzelgebäude ermittelt, die oberhalb des empfohlenen Auslösewertes des Landes Niedersachsen von 65 dB(A)_{L_{DEN}} liegen. Die Schulen befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Umgehungsstraße Bundesstraße B 51. Bei einer Prüfung von

²⁴ Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“

Lärmsanierungsmaßnahmen würden durch den Straßenbaulastträger die rechtlich vorgegebenen Grenzwerte für Krankenhäuser und Schulen herangezogen werden²⁵.

Die im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie ermittelten Lärmschwerpunkte liegen mit dem Wohngebiet Falkenhardt an der Bundesstraße B 69 und der Schulgebäude an der Bundesstraße B51. In einem Teilabschnitt der Bundesstraße B 69 befindet sich straßenbegleitend Wohnbebauung „Falkenhardt“ in geringem Abstand zur Fahrbahn. Im Bereich der Schule befindet sich der Trassenverlauf der Bundesstraße B51 über den vorhandenen topographischen Gegebenheiten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2018 wurden insbesondere Stellungnahmen der Einwohner des Wohngebietes Falkenhardt und der Graf-Friedrich-Schule abgegeben.

4 Maßnahmenplanung

Die Zuständigkeit der Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen obliegt in Niedersachsen – losgelöst von der Straßenbaulastträgerschaft – den von der Lärmkartierung betroffenen Städten und Gemeinden. Über Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms entscheidet indes der Straßenbaulastträger.²⁶ Für die Bundesstraßen ist der Bund der Baulastträger, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt zwar nach EU-Recht, das in nationales Recht umgesetzt wurde, bei der Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen gelten jedoch jeweils die nationalen Rechtsvorschriften.²⁷ Die Kartierung der Lärmbelastung wurde auf der Grundlage von CNOSSOS angefertigt. Laut Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist die Lärmsituation für die Bewertung von Maßnahmen immer mit Hilfe des Berechnungsverfahrens der bundesdeutschen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu ermitteln und zu beurteilen. Insofern gibt es für die Umsetzung der kommunalen Lärmaktionspläne unterschiedliche Rechtsgrundlagen für die Erhebung der Lärmbelastungen (CNOSSOS) und die Bewertung von Schutzmaßnahmen (RLS-19). Das Land Niedersachsen setzt sich auf Bundesebene weiterhin für eine Harmonisierung der Berechnungsvorschriften ein.²⁸

Ein direkter Vergleich der Lärmkartierungsergebnisse mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten ist nicht möglich, da andere Berechnungsverfahren zu Grunde gelegt werden.²⁹ Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, einen Überblick über den Handlungsbedarf beim Lärmschutz zu liefern und den Städten und Gemeinden eine Grundlage für weitere Planungen zu bieten. Aus einem Lärmaktionsplan können keine

²⁵ Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes; Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)

²⁶ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, S. 25

²⁷ Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Texte 81/2015, Umweltbundesamt, S. 92

²⁸ Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, Ergebnisübermittlung, Stand 21.03.2023, S. 13

²⁹ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, S. 26

unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von konkreten Maßnahmen abgeleitet werden.

Die sogenannte Lärmsanierung ermöglicht bei bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen vom Baulastträger (Bund) durchgeführt, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung bestimmter Grenzwerte.³⁰ Diese Maßnahmen setzen eine entsprechende Prüfung voraus, in wie weit rechtlich vorgegebene Grenzwerte bezogen auf das zu betrachtende Gebäudeobjekt überschritten werden. Zur entsprechenden Feststellung ist die Durchführung eines Berechnungsverfahrens vorgegeben, deren Ergebnisse mit den Grenzwerten abgeglichen werden.³¹

An Hauptverkehrsstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung von Lärmbeeinträchtigungen:

- Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und –wällen, Einbau von lärm minderndem Asphalt, Lärmabschirmung durch Büsche)
- Passive Lärmschutzmaßnahmen, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen, nicht möglich bzw. ihre Kosten außer Verhältnis stehen. Das sind bauliche Verbesserungen an lärm betroffenen Gebäuden, wie Einbau von Lärmschutzfenstern, Lüfter, Dämmung von Rollladenkästen oder Wänden (Problem: Außenbereich wie Gärten, Terrasse oder Balkone bleiben von Lärm betroffen)
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen (Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen)

Für lärm betroffene Personen gibt es im Rahmen der Lärmsanierung die Möglichkeit Lärmsanierungsmaßnahmen beim Bund zu beantragen. Lärmsanierungsmaßnahmen werden als sog. „freiwillige Leistung“ (vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Bundesmittel) vom Bund zu 75% anteilig getragen und bestehen in der Regel aus „passiven Maßnahmen“ (Schallschutzfenster, Dämmung, Einbau von Lüftern) an Wohngebäuden. Eigentümer von Wohnhäusern, die an Bundesstraßen angrenzen, beantragen eine entsprechende Überprüfung im Hinblick auf Grenzwertüberschreitungen bei der Straßenbauverwaltung, die diese dann durchführt. Hierzu erfolgt die Durchführung eines Berechnungsverfahrens durch den Straßenbaulastträger u. a. auf Grundlage der aktuellen Kfz-Belastungswerte. Gebäudeeigentümer müssen sich mit einem 25%-Kostenanteil an baulichen Maßnahmen zum Schallschutz im Rahmen der „Lärmsanierung“ beteiligen. Grundsätzlich muss aber eine Überschreitung des Tages- oder Nachtgrenzwertes nach den nationalen Regelwerken festgestellt werden. Zudem erfolgt eine Prüfung der Raumnutzungen und der Bausubstanz zur Festlegung der erforderlichen passiven Maßnahmen am Gebäude.

³⁰ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, S. 37

³¹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Bundesfernstraßen, <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html>

4.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Stadt Diepholz wurden in der Vergangenheit folgende lärmindernde Maßnahmen umgesetzt:

Im Jahr 2008 wurde die Ortsumgehung Diepholz für den Verkehr freigegeben. Hier ist die Bundesstraße 214 aus dem Stadtgebiet in den nördlichen Bereich verlegt worden. Die Fahrzeuge werden nördlich um Diepholz vorbei geleitet. Durch diese Maßnahmen sind zwei Einfallstraßen mit hoher Wohnbebauung stark entlastet worden.

Im Jahr 2016 wurde in Verlängerung zur bestehenden Lärmschutzwand im Bereich Falkenhardt entlang der Bundesstraße B 69 ein Lärmschutzwall durch die Flächenagentur GmbH angelegt. Der Bodenaushub des entwickelten Flächenpools (Entwicklung von Waldflächen mit Altarm und Obstbäumen) sollte an Ort und Stelle verbleiben, so dass die Anlegung eines Lärmschutzwalles in Verlängerung zur bestehenden Lärmschutzwand als sinnvolle Maßnahme angesehen wurde. Der Lärmschutzwall ist nicht aufgrund einer Notwendigkeit aus der Bauleitplanung heraus angelegt worden, sondern wurde als freiwillige Maßnahme umgesetzt.

In den vergangenen Jahren hat der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen das Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr ausgebaut.

Im August 2019 wurde die Buslinie 137 zwischen Diepholz und Sulingen zur „landesbedeutsamen Buslinie“ aufgewertet. Insbesondere am Wochenende sowie in den Abendstunden Montag bis Freitag fand eine Ausweitung des bisherigen Verkehrsangebotes statt. Die Linie 137 wurde dadurch zu einer tatsächlichen Alternative gegenüber der Fahrt mit dem Auto. Ein zusätzlicher Mehrwert wurde dadurch bei der Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr erreicht. So besteht eine stündliche Verknüpfung zwischen Bus und Schiene am Bahnhof Diepholz von/nach Osnabrück und Bremen.³²

Im Jahr 2022 wurden die Regionalbuslinien L 125 und L 129 deutlich aufgestockt.

Seit Mai 2022 verkehrt die Regionalbuslinie 129 zwischen Brockum, Lemförde und der Kreisstadt Diepholz mit einem deutlich verbesserten Angebot. Insbesondere am Wochenende sowie in den Abendstunden Montag bis Freitag fand eine Ausweitung des bisherigen Verkehrsangebotes statt. Eine neue Haltestelle „Lembruch, Marissa Ferienpark“ direkt am Dümmer wurde neu in den Linienvverlauf integriert. Die Aufstockung bietet eine hochwertige Verkehrsanbindung an den regionalen Bahnverkehr in Diepholz und Lemförde. Die Linie übernimmt mit dem neuen Halt „Lembruch, Marissa Ferienpark“ eine zentrale Erschließungsfunktion im Freizeitverkehr für den Dümmer.³³

Seit August 2022 bietet die Regionalbuslinie 125 zwischen Twistringen – Barnstorf – Diepholz den Fahrgästen im Segment Freizeitverkehr ein qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot in Ergänzung zur bestehenden Anbindung an den regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den Bahnhöfen Diepholz, Barnstorf und

³² Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Linie 137 wird Landesbuslinie, <https://www.vbn.de/vbn/presse-news/presse/linie-137-wird-landesbuslinie>

³³ Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Alles neu im Mai mit der Linie 129, <https://www.vbn.de/vbn/presse-news/presse/alle-neu-im-mai-mit-der-linie-129>

Twistringen zur Weiterfahrt in die Oberzentren Bremen oder Osnabrück. Das Fahrtenangebot wurde sowohl in der Woche als auch am Wochenende ausgeweitet.³⁴

Als Beitrag zur Mobilitätswende wurde durch den Straßenbaulastträger teilweise das einführende Radwegenetz entlang der Bundesstraßen ausgebessert. Im Jahr 2023 wurde der Radweg auf der B 214 Diepholz – Steinfeld auf 550 m Länge durch die NLStBV instandgesetzt. Zur Anbindung der übergeordneten Radwege an den innerstädtischen Bereich wurden zur Erleichterung des Übergangs für den Radfahrer Maßnahmen durch die Stadt Diepholz umgesetzt (z.B. Schaffung von Querungsstellen, Markierung Schutzstreifen).

Bei der Planung von neuen Wohngebieten wird entsprechend der einschlägigen nationalen Regelwerke die Lärmbetroffenheit gutachterlich ermittelt. Bei Bedarf wurden entsprechende Festsetzungen zum Umgang mit der Lärmbelastung im Bebauungsplan getroffen. So werden in der Regel Lärmpegelbereiche festgesetzt, verbunden mit Anforderungen zum baulichen Selbstschutz. Teilweise wurden auch aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand/-wall) zur Einhaltung der nationalen Grenz- und Richtwerte festgesetzt und baulich umgesetzt.

Im Jahr 2023 wurde die nördliche Ortsumgehung durch den Straßenbaulastträger teilweise saniert. Die Erneuerung der Bundesfernstraßenfahrbahn im Zuge der B214-Strecke ist mit Splittmastixasphalt erfolgt, der eine lärmreduzierende Wirkung bis zu 2 dB(A) bewirkt.

4.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Maßnahmen zur Lärminderung an den Bundesstraßen B 51, B 69 und B 214 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.³⁵ Für die Bundesstraßen ist der Bund der Baulastträger, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Nach Aussage des Straßenbaulastträgers sind im Stadtgebiet von Diepholz keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant.

Für den nach europarechtlichen Vorgaben ermittelten Lärmschwerpunkt „Wohngebiet Falkenhardt“ an der Bundesstraße B 69 wird die Stadt Diepholz bei der Straßenbauverwaltung (NLStBV) einen Antrag auf Überprüfung der vorgegebenen Grenzwerte stellen. Bei einer Prüfung von Lärmsanierungsmaßnahmen würden die rechtlich vorgegebenen Grenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete herangezogen werden – 64 dB(A) für den Tag 54 dB(A) für die Nacht³⁶. Zur entsprechenden Feststellung ist die Durchführung eines Berechnungsverfahrens vorgegeben, deren Ergebnisse mit den Grenzwerten abgeglichen werden.

³⁴ Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Mehr Linie 125 im Landkreis Diepholz, <https://www.vbn.de/vbn/presse-news/presse/mehr-linie-125-im-landkreis-diepholz>

³⁵ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, S. 25

³⁶ Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes; Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)

Lärmaktionsplan (Runde 4)

Für den nach europarechtlichen Vorgaben ermittelten Lärmschwerpunkt „Schulen Thouarsstraße“ an der Bundesstraße B 51 wurde auf Antrag des Schulträgers (Landkreis Diepholz) bereits im Jahr 2023 eine schalltechnische Überprüfung der Grenzwerte durch die Straßenbauverwaltung durchgeführt. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass sowohl der Tagesgrenzwert 64 dB(A) als auch der Nachtgrenzwert 54 dB(A)³⁷ nicht überschritten werden und Lärmsanierungsmaßnahmen von Seiten des Straßenbaulastträgers (Bund) nicht begründet durchgeführt werden können.

Für alle Eigentümer von Wohnhäusern, die an Bundesstraßen angrenzen, besteht die Möglichkeit Lärmsanierungsmaßnahmen beim Bund zu beantragen. Lärmsanierungsmaßnahmen werden als sog. „freiwillige Leistung“ (vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Bundesmittel) vom Bund zu 75% anteilig getragen und bestehen in der Regel aus „passive Maßnahmen“ (Schallschutzfenster, Dämmung, Einbau von Lüftern) an Wohngebäuden. Eigentümer von Wohnhäusern, die an Bundesstraßen angrenzen, beantragen eine entsprechende Überprüfung im Hinblick auf Grenzwertüberschreitungen bei der Straßenbauverwaltung (NLStBV), die diese dann durchführt. Hierzu erfolgt die Durchführung eines Berechnungsverfahrens durch den Straßenbaulastträger u. a. auf Grundlage der aktuellen Kfz-Belastungswerte. Gebäudeeigentümer müssen sich mit einem 25%-Kostenanteil an baulichen Maßnahmen zum Schallschutz im Rahmen der „Lärmsanierung“ beteiligen. Grundsätzlich muss aber eine Überschreitung des Tages- oder des Nachtgrenzwertes nach den nationalen Regelwerken festgestellt werden. Zudem erfolgt eine Prüfung der Raumnutzungen und der Bausubstanz zur Festlegung der erforderlichen passiven Maßnahmen am Gebäude.

Derzeit laufen federführend über den Landkreis Diepholz Gespräche zwischen verschiedenen Akteuren zum Ausbau der Buslinie 606 von Diepholz nach Vechta – optimalerweise über Lohne - zu einer Landesbuslinie. Damit wäre eine wichtige Verbindung zwischen den beiden Kreisstädten im Stundentakt gesichert. Der Individualverkehr könnte sich dadurch reduzieren.

Die Lärmaktionsplanung ist eine integrierte Planung. In einer wechselseitigen Verzahnung mit der Bauleitplanung und anderen gemeindlichen Planungen wie der Stadtentwicklungsplanung soll die Lärmaktionsplanung die Lärmvermeidung und Lärminderung koordinieren.³⁸ Die Stadt Diepholz wird die Ergebnisse des Lärmaktionsplans auch weiterhin bei städtebaulichen Entwicklungsplanungen berücksichtigen.

4.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die im Stadtgebiet Diepholz bestehenden Lärmschwerpunkte werden neben der Haupteisenbahnstrecke maßgeblich durch überregional bedeutsame Hauptverkehrsstraßen (Bundesstraßen) ausgelöst. Auf das Verkehrsaufkommen auf diesen Straßen (und somit auch auf den hierdurch verursachten Verkehrslärm) hat die Stadt Diepholz keine

³⁷ Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes; Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)

³⁸ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022, S. 30

unmittelbaren Möglichkeiten der Einflussnahme. Langfristig wird die Lärmbelastung durch Straßenlärm nur sinken, wenn die Verkehrswende auch im ländlichen Raum vorankommt und dadurch der motorisierte Individualverkehr deutlich zurückgeht.

Für die Bundesstraßen in der Stadt Diepholz hat der Straßenbaulastträger keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant. Die Stadt Diepholz wird auf den zuständigen Straßenbaulastträger weiterhin im Benehmen einwirken, Maßnahmen des Lärmschutzes und mögliche Maßnahmen zur weiteren Reduzierung des Lärms auf den Bundesstraßen umzusetzen.

Bei zukünftigen städtebaulichen Planungen auf bisher nicht baulich genutzten Flächen werden weiterhin die entsprechend den nationalen Regelungen zum Schallschutz erforderlichen Maßnahmen festgesetzt.

4.4 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Dies kann durch eine Ausweisung von Gebieten als „Ruhige Gebiete“ im Lärmaktionsplan erfolgen. Die Auswahl und Festlegung solcher „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der Stadt Diepholz gestellt.

Einheitliche Kriterien zur Festlegung von ruhigen Gebieten gibt es bislang nicht. Als ruhige Gebiete in ländlich geprägten Regionen außerhalb von Ballungsräumen kommen grundsätzlich solche großflächigen Gebiete in Frage, die keinen relevanten, anthropogenen Geräuschen (z-B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind.³⁹

Eine Festlegung ruhiger Gebiete ist im Lärmaktionsplan 2018 nicht erfolgt. Auch in dieser Fortschreibung soll weiterhin davon abgesehen werden. Die Stadt Diepholz verfügt sowohl im Kernstadtgebiet als auch in den Ortsteilen über eine Vielzahl von „ruhigen Gebieten“. Diese sind sowohl bauleitplanerisch als auch durch weitere Verordnung (Regionales Raumordnungsprogramm, Landschaftsschutzgebietsverordnungen etc.) gesichert. Die Stadt Diepholz sieht keine Notwendigkeit, darüber hinaus weitere Gebiete als „ruhige“ Gebiete im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu benennen. Bei zukünftigen Fortschreibungen der Lärmaktionsplanungen wird die Ausweisung ruhiger Gebiete erneut geprüft.

4.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Inwieweit durch die in Kapitel 4.2 beschriebenen Maßnahmen eine Reduzierung der Zahl der lärmbeeinträchtigten Personen erreicht werden kann, kann nicht quantifiziert werden.

³⁹ Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Texte 81/2015, Umweltbundesamt, S. 84

5 Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden

5.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Für den Lärmaktionsplan ist eine Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchzuführen. Auftakt war dazu die Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit der Auswertung der Lärmkartierung und einer Zusammenstellung der Ergebnisse sowie der Diskussion von Lärminderungsmaßnahmen in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Klima und Mobilität am 22.02.2024 anhand einer Power-Point-Präsentation. In der Ausschusssitzung bestand die Möglichkeit Hinweise zum Lärmaktionsplan zu geben und Fragen zu stellen. Zusätzlich wurde die Beschlussvorlage zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans sowie der Entwurf der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans veröffentlicht.

Durch öffentliche Bekanntmachung in der Ausgabe der Kreiszeitung vom 28.02.2024 und auf der Homepage der Stadt Diepholz wurden zudem alle eingeladen sich aktiv an der Aufstellung des Lärmaktionsplans mit ihren Anregungen und Hinweisen zu beteiligen.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans war auf der Internetseite der Stadt Diepholz unter <https://www.stadt-diepholz.de/laermaktionsplan> während der Auslegungsfrist in der Zeit vom 28.02.2024 bis einschließlich 02.04.2024 eingestellt und abrufbar. Alternativ wurden die Unterlagen im Rathaus der Stadt Diepholz ausgelegt. Anregungen und Stellungnahmen konnten während dieser Auslegungsfrist abgegeben werden. Ebenso wurden die Unterlagen auf Wunsch erläutert und Fragen beantwortet. Gleichzeitig wurden die Behörden zum Lärmaktionsplan mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 02.04.2024 beteiligt.

5.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden

Im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind keine Stellungnahmen und Anregungen eingegangen.

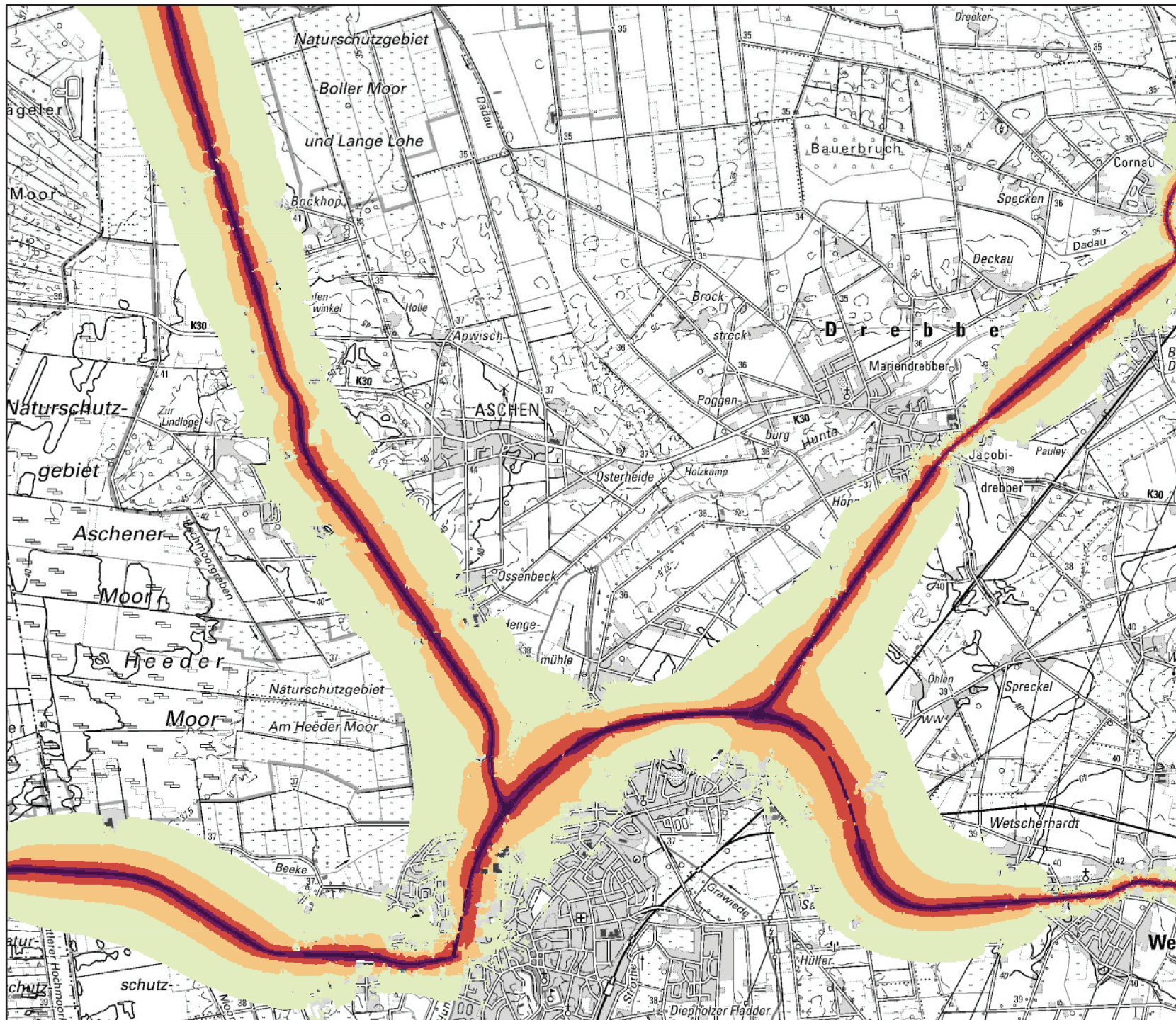
6 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans belaufen sich auf die Personal- und Sachkosten der Stadtverwaltung, da der Lärmaktionsplan im Hause ausgearbeitet wurde. Zu den Kosten der Umsetzung der insbesondere in den Kapitel 4.2 beschriebenen Maßnahmen und langfristigen Strategien kann derzeit keine Aussage getroffen werden.

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 Lärmaktionsplanes werden dabei ermittelt und bewertet.

Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss des Rates der Stadt Diepholz vom _____ in Kraft getreten. Die Bekanntmachung erfolgte am _____ im Amtsblatt des Landkreises Diepholz.

Diepholz, den
Stadt Diepholz
Der Bürgermeister



Legende

- Kreisverkehre 2022
- Lärmschutzwände 2023

Straßenlärm Lden 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

- < 55 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

0 0,5 1 2 km

Maßstab: 1:50.000

Datum: 06.02.2024

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Legende

- Kreisverkehre 2022
- Lärmschutzwände 2023

Straßenlärm Lnight 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

< 50 dB(A)

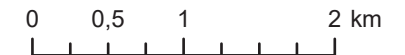
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)

ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)

ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)

ab 70 dB(A)



Maßstab: 1:50.000

Datum: 06.02.2024

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



**Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt, Energie und Klimaschutz**