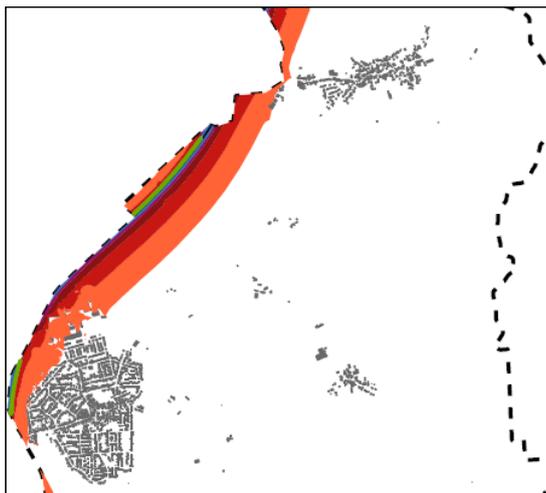


# Lärmaktionsplan der Gemeinde Schiffdorf zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



## Auftraggeber:

Gemeinde Schiffdorf  
Brameler Straße 13  
27619 Schiffdorf

## Auftragnehmer:



Altonaer Poststraße 13b  
22767 Hamburg  
Tel.: 0 40 / 38 99 94 -0

## Bearbeiter:

Dipl. Geograph Carsten Kurz  
Hamburg, den 13.01.2015

# **Lärmaktionsplan der Gemeinde Schiffdorf gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umset- zung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie**

## **Inhaltsverzeichnis**

1	Allgemeines .....	3
1.1	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind .....	3
1.2	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	5
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	5
1.4	Geltende Grenzwerte.....	6
2	Bewertung der Ist-Situation.....	8
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	9
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	9
3	Maßnahmenplanung.....	10
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	10
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre .....	10
3.3	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre .....	12
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen .....	13
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	15
4	Formelle und finanzielle Informationen .....	15
4.1	Datum der Aufstellung des Aktionsplans .....	15
4.2	Datum des Abschlusses des Aktionsplans .....	15
4.3	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen .....	15
4.4	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.....	15
4.5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans .....	16
4.6	Weitere finanzielle Informationen.....	16
4.7	Link zum Aktionsplan im Internet.....	16

## 1 Allgemeines

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

Die Gemeinde Schiffdorf liegt im Landkreis Cuxhaven, östlich und nordöstlich von Bremerhaven, an der Landesgrenze zum Stadtstaat „Freie und Hansestadt Bremen“ und zur Seestadt Bremerhaven. Zur Gemeinde gehören die Ortschaften Bramel, Laven, Wehden, Schiffdorf, Sellstedt, Spaden, Wehdel (mit dem Ortsteil Altluneberg) und Geestenseth.

Die Gemeinde hat 13.735 Einwohner, 6.500 Wohnungen<sup>1</sup> und erstreckt sich auf einer Fläche von rund 114 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 121 Einwohnern je qkm.

Das westliche Gemeindegebiet liegt direkt an der BAB A27. Die Anschlussstelle Bremerhaven Überseehäfen sowie die Anschlussstelle Debstedt befindet sich zum Teil auf dem Gemeindegebiet. Die Gemeinde wird von der L143 in Ost-West-Richtung durchzogen. Im Westen quert die L128 das Gemeindegebiet. Weiterhin verläuft die L120 an der nördlichen Gemeindegrenze. Ferner besteht ein Bahnanschluss mit Haltestellen in Sellstedt, Wehdel und Geestenseth an der von den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser GmbH (EVB) betriebenen Strecke Bremerhaven – Bremervörde - Harsefeld - Buxtehude.

Bei der strategischen Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>2</sup> (ULR) sind die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von jeweils mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Dazu gehören in Schiffdorf die BAB A27 und die L120, die zwar nur teilweise auf Gemeindegebiet verlaufen, aber das Gemeindegebiet mit ihrem Lärm belasten (siehe Tabelle 1).

Gemäß der Definition im Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>3</sup> (BImSchG) §47b gehören nur Bundesfernstraßen, Landesstraßen und sonstige grenzüberschreitenden Straßen zu den zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen. Kreisstraßen und Gemeindestraßen werden demnach nicht betrachtet, auch wenn auf Ihnen

---

<sup>1</sup> Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz: Strategische Lärmkartierung 2012 - Hauptverkehrsstraßen. Stand 30.06.2012

<sup>2</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr verkehren sollten. Ebenso wenig werden Bundes- und Landesstraßen betrachtet, auf denen weniger als 3 Millionen Kfz pro Jahr verkehren.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Diese Verkehrsmenge wird auf der Eisenbahnstrecke der EVB in Schiffdorf nicht erreicht. Von Fluglärm - entsprechend den Vorgaben der ULR - ist Schiffdorf nicht betroffen.

**Tabelle 1: Übersicht der Hauptverkehrsstraßen in Schiffdorf  
(Angaben aus der Lärmkartierung 2012 des Niedersächsischen  
Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz)**

Hauptverkehrsstraße	DTV*	Korrekturfaktor Straßenoberfläche	v <sub>zul</sub> (km/h)** Pkw/Lkw
BAB A27 südlich AS Bremerhaven- Überseehäfen	45.764	2 dB(A)	120/80
BAB A27 nördlich AS Bremerhaven- Überseehäfen	25.884	2 dB(A)	130/80

\* Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV)  
3 Millionen Kfz/Jahr entsprechen einem DTV von rd. 8.200

\*\* zulässige Höchstgeschwindigkeit

Schon im Rahmen der Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der 1. Stufe wurde seitens der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, als auch von der Seestadt Bremerhaven darauf hingewiesen, dass auf der BAB A27 eine Straßenoberfläche mit lärmreduziertem Asphalt (-2 dB(A)) eingebaut wurde. Dies hätte bei der Lärmkartierung durch das Niedersächsische Ministerium für Umwelt und Klimaschutz berücksichtigt werden müssen.

Würde der tatsächlich verbaute lärmreduzierte Asphalt in der Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz berücksichtigt werden, würde sich die Situation in Schiffdorf entlang der BAB A27 um etwa 4 dB(A) leiser darstellen.

## 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Schiffdorf  
Brameler Str. 13  
27619 Schiffdorf

Telefon: 04706 / 181-215 (Herr Grün)  
Fax: 04706 / 181-239  
E-Mail: [gruen@schiffdorf.de](mailto:gruen@schiffdorf.de)  
Internet: [www.schiffdorf.de](http://www.schiffdorf.de)

Gemeindeschlüssel: 03352050

## 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>3</sup> (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (entspricht 8.219 Kfz/Tag), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr (entspricht 82 Zügen pro Tag) und Großflughäfen...“.

Zuständige Behörden für die Aufstellung der Lärmaktionspläne sind die Gemeinden, sofern nach Landesrecht nicht etwas anderes festgelegt wurde (§ 47e BImSchG). Dies ist in Niedersachsen nicht erfolgt.

Für die Gemeinde Schiffdorf bedeutet dies die Notwendigkeit zur Durchführung einer Lärmaktionsplanung entsprechend § 47d BImSchG für die BAB A27 und L120. Die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG. Als Hilfestellung wird vom Land Niedersachsen, dem Niedersächsischen Städte- und Gemeindebund sowie dem Niedersächsischen Städtetag ein Musteraktionsplan veröffentlicht, dessen Struktur und Vorgaben in diesem Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse des Lärmaktionsplans (gemäß Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG Anhang V und VI) sind durch das Land Niedersachsen bzw. das

---

<sup>3</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 01.03.2011; BGBl I 282

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit an die Europäische Kommission zu berichten (§ 47d BImSchG).

#### 1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Gärten, Terrassen und/oder Balkonen ausdrücken. Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter [www.umwelt.niedersachsen.de](http://www.umwelt.niedersachsen.de) für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen veröffentlicht und dienen diesem Lärmaktionsplan als Grundlage.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A)  $L_{DEN}^4$  und 55 dB(A)  $L_{Night}^5$  für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Die Auslösewerte von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  werden auch vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, im Umweltgutachten 2008<sup>6</sup>, als geeignete Auslösewerte zur Planung von Lärminderungsmaßnahmen hervorgehoben, um so lärmbedingten Gesundheitsschäden und -gefährdungen vorzubeugen.

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfiehlt den Gemeinden, die Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung

---

<sup>4</sup>  $L_{DEN}$  - nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden die Abendstunden (18:00 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

<sup>5</sup>  $L_{Night}$  - nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr)

<sup>6</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

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 Hauptverkehrswege empfohlen<sup>7</sup>.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

**Tabelle 2: Beispiele für Lautstärke** (Abbildung aus: <http://www.umwelt.niedersachsen.de/umweltbericht/herausforderungen/laerm/grundlagen/laerm-89061.html>, 21.01.2014)

Beispiele	Lautstärke in dB (A)	Wirkung
 Gewehrschuss in Mündungsnähe; Düsenjäger in 7m Abstand	180	tödlich
 Walkman Maximalbelastung	130	Schmerzgrenze
 Verkehrsflugzeug in 7m Abstand	120	Beginn der Schmerzgrenze; Gehörschädigung nach kurzer Einwirkung möglich
 Propellerflugzeug in 7m Abstand; Bohrmaschine; laute Diskothek	115	schmerzhaft
 Kreissäge; Lärm in einem Kraftwerk; Posaunenorchester	110	
 Lkw-Motor 5 m Abstand; Moped; Pkw mit 100 km/h in 1 m Abstand	95	unerträglich
 Pkw mit 50 km/h in 1 m Abstand; max. Sprachlautstärke	90	
 Rasenmäher; Schreibmaschine in 1 m Abstand	85	Gehörschädigung möglich
 Umgangssprache; Pkw in 15 m Abstand	80	
 üblicher Tagespegel im Wohnbereich	70	
 Brummen eines Kühlschranks; leise Radiomusik	65	Risiko für Herz- und Kreislauferkrankungen erhöht sich
 Flüstern	60	
 Tropfender Wasserhahn	55	Störung der Kommunikation
 Blätterrauschen im Wald	50	Schlafstörungen möglich
 Blätterrauschen im Wald	40	
 Blätterrauschen im Wald	30	leise
 Blätterrauschen im Wald	25	
 Blätterrauschen im Wald	20	
 Blätterrauschen im Wald	10	
 Blätterrauschen im Wald	5	ruhig
Blätterrauschen im Wald	0	definierte Hörschwelle

<sup>7</sup> <http://www.umwelt.niedersachsen.de/themen/laerm/schutz/euumgebungslaerm/laermaktionsplanung/8808.html>  
Stand 14.11.2013

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>8</sup> von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden (Angaben zu Misch- und Gewerbegebieten s. Anlage 1). Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90<sup>9</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung anzuwendenden VBUS<sup>10</sup> abweicht.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

**Tabelle 3: Übersicht der Belastungssituation in Schiffdorf, Stand 30.06.2012**

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Schiffdorf nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen	Belastete Menschen	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	0		über 50 bis 55	0
über 60 bis 65	0		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	0		Summe	0
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Schiffdorf belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A)	2,5	0	0	0
65 - 75 dB(A)	0,5	0	0	0
über 75 dB(A)	0,1	0	0	0
Summe	3,1	0	0	0

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

<sup>8</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkBfI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

<sup>9</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

<sup>10</sup> Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Schiffdorf finden sich in den Anlagen 2 und 3.

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

Aus der Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz ergibt sich, dass aktuell in Schiffdorf an den gegenständigen Straßen (BAB 27 sowie L120) keine Anwohner mit mehr als 55 dB(A)  $L_{DEN}$  oder 50 dB(A)  $L_{Night}$  belastet werden.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2012 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010.

## **2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen**

Die Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz ergibt für die kartierten Hauptverkehrsstraßen keine lärmbelasteten Anwohner und dem entsprechend keine daraus ableitbaren verbesserungsbedürftigen Situationen.

Es gibt durchaus weitere lärmbelastende Straßen in Schiffdorf. Allerdings werden diese im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie nicht betrachtet, da auf Grund der gesetzlichen Vorgaben nur Bundesfernstraßen und Landstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr Berücksichtigung finden (vgl. a. Kap. 1.1).

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel<sup>11</sup> (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

Die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

---

<sup>11</sup> Da wir tiefe und hohe Frequenzen bei gleichem Schallpegel unterschiedlich gut wahrnehmen, müssen die Schallinformationen frequenzabhängig gefiltert werden, um diese Eigenschaft des Gehörs nachzubilden. Hierzu dient eine international genormte Filterkurve, die A-Kurve. Der durch die A-Kurve gehörgerecht gewichtete Schallpegel wird als A-bewerteter Schallpegel bezeichnet, seine Maßeinheit ist das Dezibel(A) oder kurz dB(A).

### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Südlich der Anschlussstelle Bremerhaven-Überseehäfen besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h. Im Bereich von Spaden befindet sich eine ca. 5 m hohe Lärmschutzwand östlich entlang der BAB A27. Zusätzlich wurde auf der BAB A27 ein lärmreduziertem Asphalt (-2 dB(A)) eingebaut.

In den Ortschaften und Wohngebieten der Gemeinde Schiffdorf sind bereits weitgehend Tempo 30 Zonen ausgewiesen.

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

An Autobahnen 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: Außenwohnbereich bleibt verlärmert)

An Landesstraßen bestehen darüber hinaus grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehre
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrs.

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen BAB A27 und L120 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) der Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Beurteilungspegel von über 57 dB(A) nachts oder 67 dB(A) tags als Auslöser für eine freiwillige Lärmsanierung nach VLärmSchR 97<sup>8</sup> bestehen in Schiffdorf entsprechend Tabelle 2 nicht. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Ermittlung

der Lärmbelastung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie nach der VBUS erfolgt, deren Ergebnisse nicht direkt mit denen der RLS-90 vergleichbar ist, die für die VLärmSchR 97 anzuwenden ist.

Entsprechend der Lärmkartierung bestehen an den Hauptverkehrsstraßen in Schiffdorf keine erheblichen Lärmbelastungen, dementsprechend werden keine Maßnahmen für diese Straßen vorgesehen.

### **Belastete Kreisstraßen in Schiffdorf**

Nicht berücksichtigt im Rahmen der Lärmkartierung des Umweltministeriums wurde die K58 südlich der Ortschaft Schiffdorf, obwohl hier im Jahr 2005 Verkehrszahlen von über 10.000 Fahrzeugen am Tag<sup>12</sup> festgestellt wurden. Dies liegt daran, dass im § 47b BImSchG die zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen als Bundesfernstraße, Landesstraße oder grenzüberschreitende Straße definiert wird. Kreisstraßen gehören demnach nicht zu den im Rahmen der ULR zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen.

Ohne auf die tatsächliche aktuelle Lärmbelastungssituation an der K58, auf Grund von fehlenden Kartierungsergebnissen, einzugehen, bestehen an der K58 grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Lärmreduzierung:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Einbau von lärmminderndem Asphalt  
Hier ist zu differenzieren nach Asphalten, die für den Außerortsbereich bzw. für Geschwindigkeiten > 60 km/h verwendet werden können und eine Lärmreduzierung von -2 dB(A) erreichen.  
Für Geschwindigkeiten von 50 km/h hat sich u.a. der Düsseldorfer Asphalt (LOA 5D) als Straßenbelag bewährt, der zu einer Lärmreduzierung von bis zu 5 dB(A) führen kann<sup>13</sup>.
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und Lärmschutzwällen  
Der Neubau von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen ist an bestehenden Straßen im Regelfall nur eingeschränkt möglich, da in den lärm-sensiblen Ortsdurchfahrten meist zahlreiche Straßen und Zufahrten anbinden.

---

<sup>12</sup> Argus Stadt- und Verkehrsplanung: Integratives städtebauliche verkehrliches Konzept für die Ortschaft Schiffdorf, 2005.

<sup>13</sup> Lärmreduzierende Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2009.

Auf der K63 in der Ortsdurchfahrt Wehden besteht eine Verkehrsbelastung von ca. 4.300 Fahrzeugen pro Tag<sup>14</sup>. Zu Lärmbelastungen führt hier der relativ hohe Anteil von Schwerlastverkehr von über 9% am Verkehrsaufkommen. Ohne auf die tatsächliche aktuelle Lärmbelastungssituation an der K63, auf Grund von fehlenden Kartierungsergebnissen, einzugehen, bestehen dort grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur:

- Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw, insbesondere im lärmempfindlichen Nachtzeitraum.
- Um die Belastung der Ortsdurchfahrten durch Lkw's zu vermindern sollen verpflichtende Regelungen getroffen werden.

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

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Die Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Gemeinde Schiffdorf, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht. Als ruhige Gebiete außerhalb der Ballungsräume kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete<sup>15</sup>. Dabei 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*“<sup>16</sup>.

Bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete wird auf die Ergebnisse des Lärmaktionsplans zur ersten Stufe zurückgegriffen und folgende Bereiche ausgewiesen, die der Naherholung der Schiffdorfer Bevölkerung dienen:

<sup>14</sup> Verkehrszählung des Landkreises Cuxhaven, 2010.

<sup>15</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009

<sup>16</sup> 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

- Der Bereich des NSG Silbersee und Laaschen Moor
- LSG Apeler See und Umland
- LSG Friedheimer See
- NSG Sellstedter See und Ochsentriftmoor
- NSG Fleinsee / Altluneberger See
- NSG Im Gliesch

Beim Schutz dieser ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen 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).

### **3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

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 Gemeinde Schiffdorf ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen BAB A27 und L120 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen. Insbesondere wird sich die Gemeinde dafür einsetzen, im Bereich der Ortschaft Spaden die bestehende Lärmschutzwand an der BAB A27 Richtung der Anschlussstelle Bremerhaven-Mitte zu verlängern, um einen besseren Lärmschutz für die Ortschaft Spaden zu erreichen.

Nach aktuellem Planungsstand wird Schiffdorf nicht vom Neubau der BAB A20 oder von deren Lärmemissionen betroffen. Nach dem Neubau der BAB A20 kann es zu Entlastungen der in Ost-West-Richtung verlaufenden L143 in Schiffdorf kommen.

Für planfestgestellte Bahnstrecken besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die *„Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanie-*

*rung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“<sup>17</sup>* ist ein freiwilliges Programm des Bundes und erstreckt sich nicht auf private Bahnstrecken, wie die der EVB.

Bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung der Bahnstrecke greift die 16. BImSchV<sup>18</sup>. Dann besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge durch umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen. Die Grenzwerte der Lärmvorsorge sind in Anlage 1 aufgeführt.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde für zusätzlichen Lärmschutz dort gering, da die Autobahn und die Landesstraße nicht in der Baulast der Gemeinde Schiffdorf liegen. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für Schiffdorf den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken, dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen grundsätzlich dazu zur Verfügung (sie sind jeweils auf ihre Umsetzbarkeit vor Ort sowie auf ihre Finanzierbarkeit zu prüfen):

- Förderung des ÖPNV (bessere Anbindung der Ortsteile untereinander und an Bremerhaven, hohe Taktdichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern)
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung)
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen an Durchgangsstraßen, ausreichend breite Gehwege)
- Verkehrsberuhigung: Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung
- Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen (vgl. Kap. 3.2)
- Einbau von lärmarmen Asphalten (vgl. Kap. 3.2)

---

<sup>17</sup> Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen Schiene, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2013

<sup>18</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen. (Dadurch kann eine Lärmreduzierung von bis zu 2 dB(A) erreicht werden. <sup>19)</sup>)

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>20</sup> (s. Anlage 1) 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“.

### 3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Konkretere Angaben über die Reduzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

## 4 Formelle und finanzielle Informationen

### 4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Durch Beschlussfassung des Verwaltungsausschusses am 26.05.2014.

### 4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Mit der Beschlussfassung des Gemeinderates am 16.12.2014 erfolgt der Abschluss des Lärmaktionsplans zur Umsetzung der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie.

### 4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde der Lärmaktionsplan vom 14.10.2014 bis 14.11.2014 ausgelegt. Eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand im gleichen Zeitraum statt.

### 4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

Gegenüber der Lärmkartierung 2007 hat sich die Anzahl der belasteten Personen reduziert, obwohl die L120 in der Kartierung hinzugekommen sind. Dies ist auf die wesentlichen besseren Datengrundlagen zurückzuführen, die in die Lärmkartierung eingeflossen sind, obwohl nach wie vor vom Niedersächsi-

<sup>19</sup> Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr. Umweltbundesamt 2009.

<sup>20</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

schen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz ein falscher Fahrbahnbelag auf der BAB A27 berücksichtigt wurde.

Der Bevölkerung ist bei der Umsetzung der Lärmaktionsplanung in der 2. Stufe durch eine öffentliche Ausschusssitzung und durch die öffentlichen Auslegung ausreichend die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben worden.

#### **4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden 4.284 € (Brutto) veranschlagt.

#### **4.6 Weitere finanzielle Informationen**

Die Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen an den Schienenwegen, Autobahnen und Landesstraßen werden von den zuständigen Baulastträgern getragen.

#### **4.7 Link zum Aktionsplan im Internet**

www.schiffdorf.de – Verkehrsplanung

(direkter Link:

<http://schiffdorf.de/staticsite/staticsite.php?menuid=289&topmenu=91&keepmenu=inactive>)

Schiffdorf, den 16.12.2014

**gez. Wirth**

(L.S.)

(Wirth)

## Anlage 1

### Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Straßen in Baulast des Bundes <sup>21</sup> ,		Richtwerte, bei deren Überschreitung <b>straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</b> in Betracht kommen <sup>22</sup>		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen ( <b>Lärmvorsorge</b> ) <sup>23</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>24</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die <b>städtebauliche Planung</b> <sup>25</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							70	70		

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

<sup>21</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VklBI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

<sup>22</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>23</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>24</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

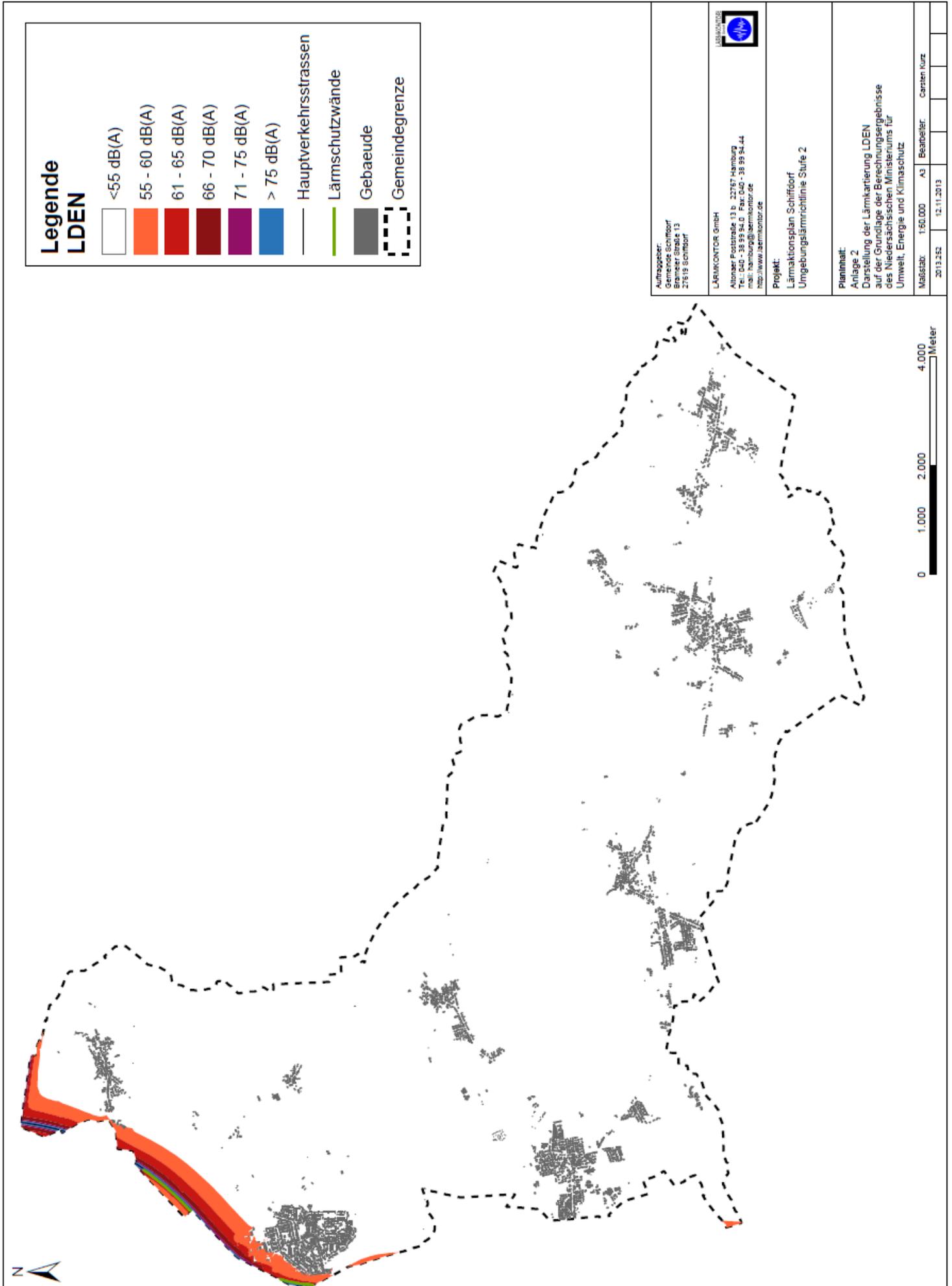
<sup>25</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

<sup>26</sup> Die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

## Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L<sub>DEN</sub> Schiffdorf

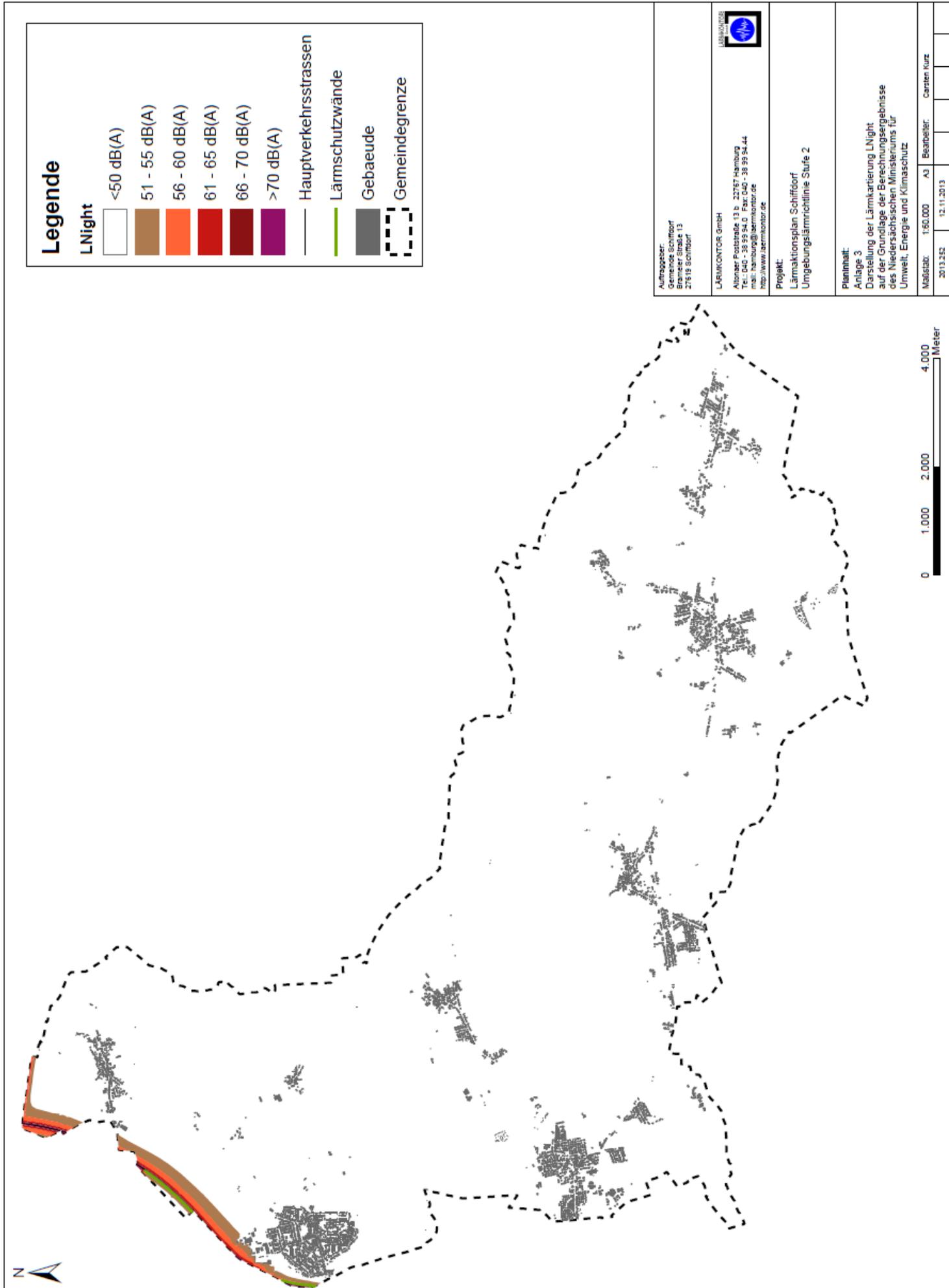
# Lärmaktionsplan der Gemeinde Schiffdorf zur 2. Stufe der ULR



### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen  $L_{Night}$  Schiffdorf

# Lärmaktionsplan der Gemeinde Schiffdorf zur 2. Stufe der ULR



### Legende

**LNight**

- <50 dB(A)
- 51 - 55 dB(A)
- 56 - 60 dB(A)
- 61 - 65 dB(A)
- 66 - 70 dB(A)
- >70 dB(A)

- Hauptverkehrsstrassen
- Lärmschutzwände
- Gebaeude
- Gemeindegrenze

<b>Auftraggeber:</b> Gemeinde Schiffdorf Bremer Straße 13 27619 Schiffdorf	<b>LÄRMKONTOR GmbH</b> Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44 mail: hamburg@laermkontor.de http://www.laermkontor.de	12.11.2013
<b>Projekt:</b> Lärmaktionsplan Schiffdorf Umgebungslärmrichtlinie Stufe 2		2013.252
<b>Planimhalt:</b> Anlage 3 Darstellung der Lärmkartierung LNight auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz		12.11.2013
Maßstab: 1:60.000	A3	Bearbeiter: Carsten Kurz

