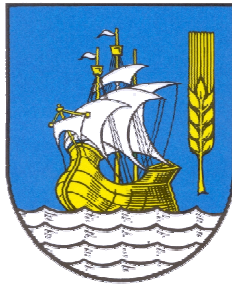


Lärmaktionsplan der Gemeinde Schiffdorf



Beschlussfassung

Auftraggeber:

Gemeinde Schiffdorf
Brameler Straße 13
27619 Schiffdorf

Auftragnehmer:



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

Bearbeiter:

Carsten Kurz
Marion Bing

Hamburg, den 14. Juni 2010

Lärmaktionsplan der Gemeinde Schiffdorf gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

1 Allgemeines

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

Die Gemeinde Schiffdorf liegt östlich und nordöstlich von Bremerhaven, an der Landesgrenze zum Stadtstaat „Freie und Hansestadt Bremen“.

Zur Gemeinde gehören die Ortsteile Bramel, Laven, Wehden, Schiffdorf, Sellstedt, Spaden, Wehdel, Altluneberg und Geestenseth. Die Gemeinde hat 14.000 Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 113,55 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 124 Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in Schiffdorf beträgt 6500.

Die Gemeinde wird von den Hauptverkehrsstraßen BAB A27 auf einer Länge von 2,68 km von Süden nach Norden durchzogen. Die Anschlussstelle Bremerhaven Überseehäfen befindet sich zum Teil auf dem Gemeindegebiet. Weiterhin besteht ein Bahnanschluss mit Haltestellen in Sellstedt, Wehdel und Geestenseth an der Strecke Bremerhaven – Bremervörde - Harsefeld – Buxtehude. Die Bahnstrecke wurde im Rahmen der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie nicht betrachtet.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von jeweils mehr als sechs Millionen zu berücksichtigen. Die Kartierung wurde vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz u.a. auf folgenden Grundlagen erarbeitet:

Kurzbeschreibung	DTV*	p (%)**	Straßenoberfläche	v _{zul} (km/h)*** Pkw/Lkw
Bremerhaven – Wulsdorf bis Bremerhaven – Geestmünde	37676	15	+ 2 dB(A)	120 / 80
Bremerhaven – Geestmünde bis Bremerhaven – Mitte	52676	12	+ 2 dB(A)	120 / 80
Bremerhaven – Mitte bis Bremerhaven - Überseehäfen	40196	13	+ 2 dB(A)	120 / 80
Bremerhaven - Überseehäfen bis Debstedt	22736	8	+ 2 dB(A)	130 / 80

* Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (6 Millionen Kfz/Jahr entspr. einem DTV von rd. 16.400)

** Lkw-Anteil in Prozent

*** zulässige Höchstgeschwindigkeit

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde sowohl von der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, als auch von der Seestadt Bremerhaven angemerkt, dass bei der Sanierung der BAB A27 eine Straßenoberfläche mit lärmreduziertem Asphalt (-2 dB(A)) eingebaut wurde (s. Anlage 4). Dies hätte bei der Lärmkartierung durch das Niedersäch-

sischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz berücksichtigt werden müssen.

Die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR) ¹ sieht ein 2-stufiges Verfahren vor. In der 2. Stufe, die in den Jahren 2012 und 2013 umzusetzen ist, sind Straßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu betrachten. Dadurch sind weitere Straßen in der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Schiffdorf
Brameler Str. 13
27619 Schiffdorf
Telefon: 04706 / 181-215
Fax: 04706 / 181-239
E-Mail: gruen@schiffdorf.de
Internet: www.schiffdorf.de
Gemeindeschlüssel: 03352050

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz² von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren.

Die Belastungsschwelle, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen, stellen die Auslösewerte der Aktionsplanung zur Lärminderung dar.

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

Die Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung als geeignet befundene Umwelthandlungsziele³.

¹ 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.

² Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 18.12.2006; BGBl. I 3180

³ Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2008 – Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels, Juni 2008

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

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

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Straßenlärmkarten sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz in einem Kartenservice unter www.umweltkarten.niedersachsen.de/Laerm/ für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen veröffentlicht.

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm		L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	500		über 50 bis 55	100
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	500		Summe	100

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen und Wohnungen

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A) L_{DEN}	2,7	200	0	0
65 - 75 dB(A) L_{DEN}	0,5	0	0	0
über 75 dB(A) L_{DEN}	0	0	0	0
Summe	3,2	200	0	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde sowohl von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, als auch von der Seestadt Bremerhaven angemerkt, dass bei einer Berücksichtigung des lärmreduzierten Asphalts auf der BAB A27 die Situation sich deutlich besser darstellen würde (s. Anlage 4) und somit die Anzahl der Belasteten voraussichtlich niedriger ausgefallen wäre.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Es sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen für die Maßnahmenplanung vorgegeben.

Es sind ca. 500 Personen und somit rund 4 % der Einwohner der Gemeinde Schiffdorf durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 6 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} oder über 55 dB(A) L_{Night} sind keine Personen betroffen.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) und L_{Night} über 60 dB(A) sind ebenfalls keine Personen betroffen.

Die Zahl der von Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr betroffenen Personen in Schiffdorf ist somit bezogen auf die Gesamt-einwohnerzahl als gering zu bewerten.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde sowohl von der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, als auch von der Seestadt Bremerhaven angemerkt, dass bei einer Berücksichtigung des lärmreduzierten Asphalts auf der BAB A27 die Lärmsituation sich deutlich besser darstellen würde (s. Anlage 4).

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die höchsten Lärmbelastungen ergeben sich in den Wohngebieten am westlichen Ortsrand von Spaden östlich der BAB A27. Hier werden an der „Nordstraße“ einzelne Wohngebäude ganztags mit L_{DEN} von 55 bis 60 dB(A) belastet (vgl. Anlage 2). Westlich von Wehden werden 3 Einzelgebäude am Rande der Gemeindegrenze mit dem Lärm der BAB A7 belastet. Ein Wohngebäude an der Wehdener Str. ist mit L_{DEN} von 60 bis 65 dB(A) sowie L_{Night} von 50 bis 55 dB(A) belastet und 2 Gebäude am Wehdener Grenzweg werden mit ganztags mit L_{DEN} von 55 bis 60 dB(A).

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Südlich der Anschlussstelle Bremerhaven Überseehäfen besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h. Im Bereich von Spaden befindet sich eine 5 m hohe Lärmschutzwand östlich entlang der BAB A27.

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

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde sowohl von der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, als auch von der Seestadt Bremerhaven angemerkt (s. Anlage 4), dass bei der Sanierung der BAB A27 im Jahr 2002 bis 2004 eine Straßenoberfläche mit lärmreduziertem Asphalt (-2 dB(A)) eingebaut wurde.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An den Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

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

Für die BAB A27 ist der Bund der Baulastträger, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV). Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dem für die Umsetzung zuständigen Baulastträgern erarbeitet werden.

Beurteilungspegel über 60 dB(A) nachts oder über 70 dB(A) tags als Auslöser für eine freiwillige Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes nach VLärm-SchR 97 sind an den Wohngebäuden der Gemeinde Schiffdorf nicht gegeben.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde sowohl von der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, als auch von der Seestadt Bremerhaven angemerkt, dass bei der Sanierung der BAB A27 bereits eine Straßenoberfläche mit lärmreduziertem Asphalt (-2 dB(A)) eingebaut wurde.

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. Eine Definition ruhiger Gebiete ist weder in der Richtlinie 2002/49/EG noch in deren nationaler Umsetzung, dem § 47 BImSchG, vorgegeben.

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. 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 der Gebiete⁴. 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“⁵.

Daher wird vorgeschlagen folgende Bereiche als ruhige Gebiete auszuweisen, die der Naherholung der Schiffdorfer Bevölkerung dienen:

- Der Bereich des NSG Silbersee und Laaschen Moor

⁴ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009

⁵ 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

- LSG Apeler See und Umland
- LSG Friedheimer See
- NSG Sellstedter See und Ochsentriftmoor
- NSG Fleinsee / Altluneberger See
- NSG Im Gliesch

Beim Schutz der 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 der ersten Stufe sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Gemeinde Schiffdorf ist von den Hauptlärmquellen BAB A27 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Langfristig werden im Rahmen der Bauleitplanung verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt und unverträgliche Nutzungen getrennt. Die Ausweisung von neuen Wohngebieten in verlärmten Bereichen soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 vermieden werden.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde sowohl von der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, als auch von der Seestadt Bremerhaven angemerkt, dass bei einer Berücksichtigung des lärmreduzierten Asphalts auf der BAB A27 die Situation sich deutlich besser darstellen würde.

Unter Berücksichtigung des lärmreduzierten Asphalts auf der BAB A27 ergäben sich in Schiffdorf um ca. 4 dB(A) geringere Belastungen und somit auch eine geringere Anzahl belasteter Anwohner als in der Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz dargestellt.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Der Verwaltungsausschuss der Gemeinde Schiffdorf hat in seiner Sitzung vom 25.01.2010 die Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde beschlossen.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wurde am 14.06.2010 vom Rat der Gemeinde Schiffdorf beschlossen.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde den betroffenen Trägern öffentlicher Belange und Straßenbaulastträgern am 19.03.2010 zur Stellungnahme bis zum 03.05.2010 zugeschickt. Parallel dazu wurde der Lärmaktionsplan vom 30.03.2010 bis zum 03.05.2010 öffentlich im Rathaus der Gemeinde Schiffdorf zur Stellungnahme ausgelegt. Die eingegangenen Stellungnahmen (s. Anlage 4) wurden berücksichtigt.

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.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans und die Durchführung der Öffentlichkeitsveranstaltungen werden 1.900€ veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Liegen nicht vor.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes kann unter folgender Internetadresse eingesehen werden:

www.schiffdorf.de Rubrik "Leben&Wohnen", Unterrubrik "Verkehrsplanung"

Schiffdorf, den 17.06.2010

gez. Wirth
Wirth
Bürgermeister

Anlage1**Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes**

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. **Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.**

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{6,7} Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ⁸		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁹		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ¹⁰	
	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	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	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.

⁶ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

⁷ Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

⁸ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁹ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

¹⁰ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)

Anlage 2

Lärmkarte L_{DEN} Schiffdorf vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz



Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt und Klimaschutz

Lärmkartierung gemäß EU - Umgebungslärmrichtlinie 2007



Layer

- Schutzbauwerk
- Bundesstraßen
- Autobahnen
- Niedersachsen
- Gemeinden

Quellart:

Hauptverkehrsstraßen

Erstellung: 30.6.2007

Überarbeitet: März 2009

Kartengrundlage:

TK 100 und TK 25

LGN
Lärmkontor GmbH + Geoinformationssysteme

GLL
Geoinformationssysteme



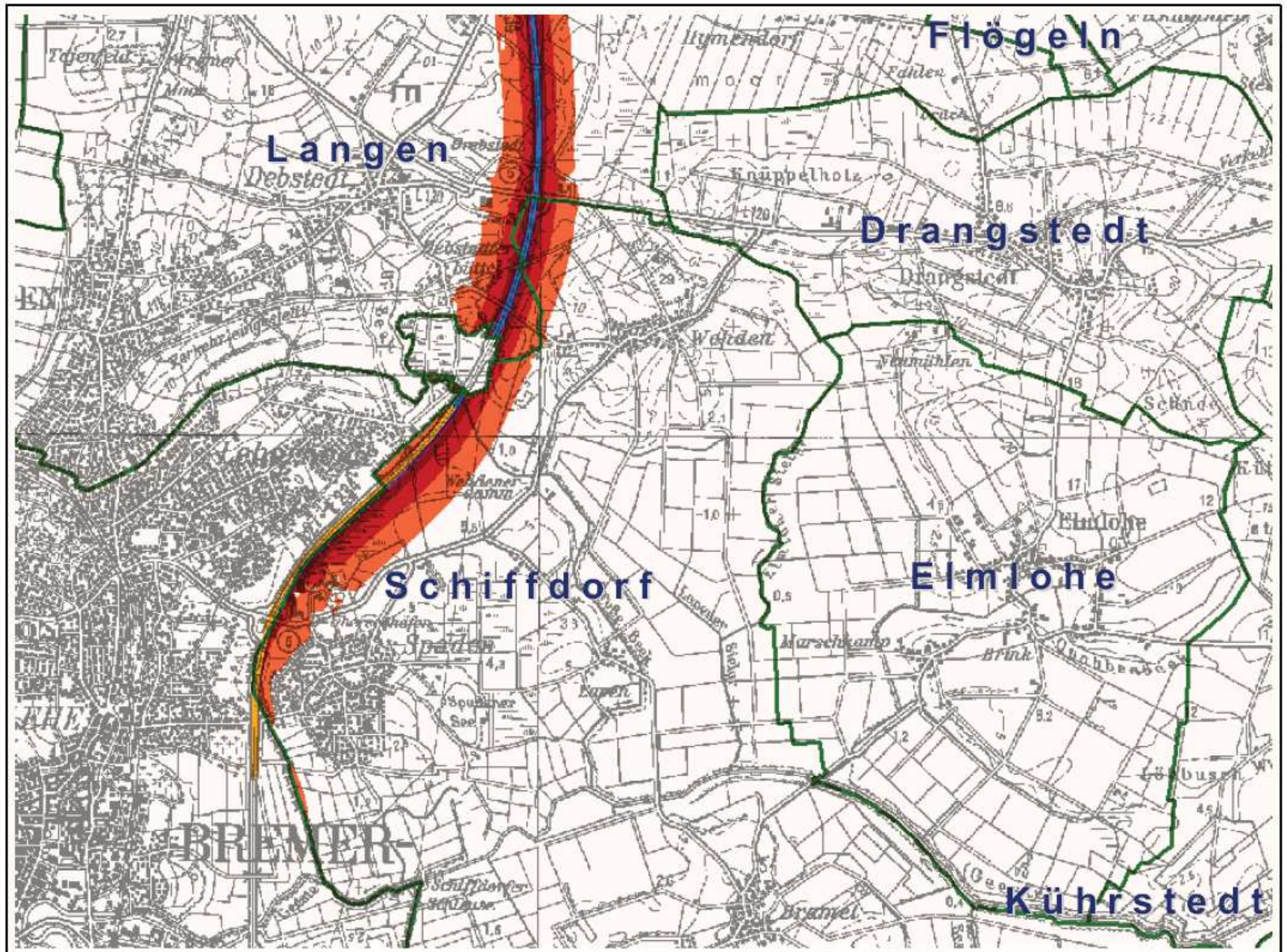
Maßstab: 1:57,038

Kilometer
0 0.3 0.6 0.9 1.2

Straßen-/Fluglärm

Lden
(day, evening, night)

- ≤ 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)
- Ballungsraum 1. Stufe
- Ballungsräume 2. Stufe



Anlage 3

Lärmkarte L_{Night} Schiffdorf vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz



Quellart:

Hauptverkehrsstraßen

Erstellung: 30.6.2007

Überarbeitet: März 2009

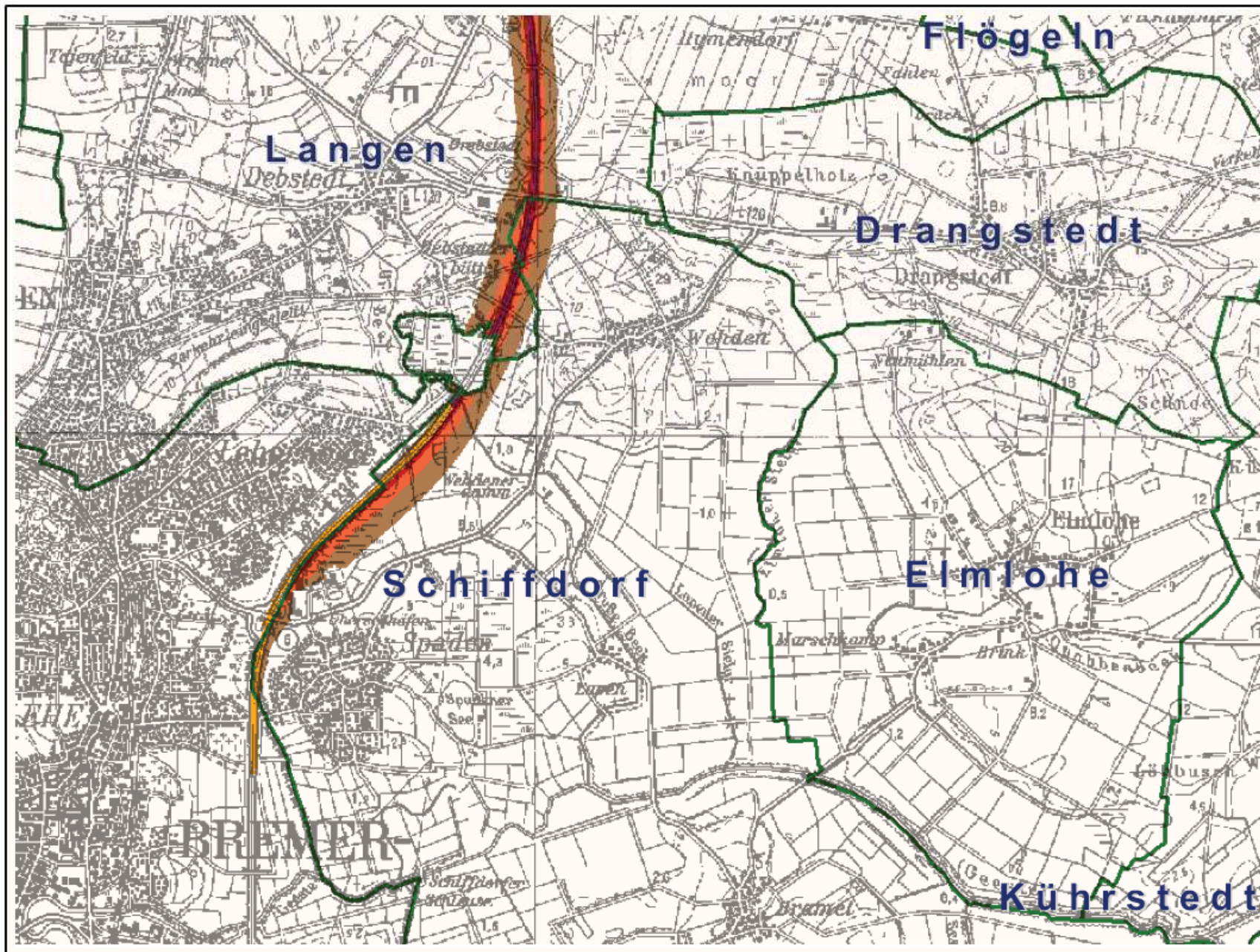
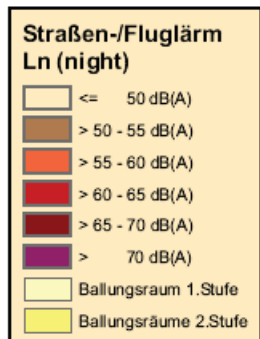
Kartengrundlage:

TK 100 und TK 25



Maßstab: 1:57,038

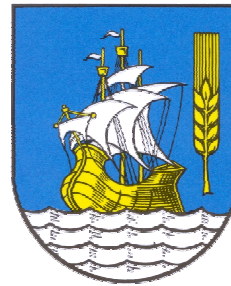
Kilometer
0 0.6 0.9 1.2



Anlage 4

Eingegangene Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit

Lärmaktionsplan der Gemeinde Schiffdorf



Anlage 4

Zusammenfassung und Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der öffentlichen Auslegung

Abwägungsvorschlag

06.05.2010



LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13b

22767 Hamburg

Telefon 040 / 38 99 94 0 Telefax 040 / 38 99 94 44

Gemeinde Schiffdorf
Lärmaktionsplan
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 19.03.2010 bis 03.05.2010 und
öffentliche Auslegung vom 30.03.2010 bis 03.05.2010

Nr.	TöB / Bürger	vom	keine	Mit Anmerkungen	Ohne Anmerkungen
1	Gemeinde Loxstedt	07.04.2010			X
2	Seestadt Bremerhaven - Stadtplanungsamt -	29.04.2010		X	
3	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Verden -	26.04.2010		X	
4	Landkreis Cuxhaven	28.04.2010			X
5	Amt für Landentwicklung Bremerhaven		X		
6	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Stade -		X		
7	Samtgemeinde Beverstedt		X		
8	Stadt Langen		X		
5	Öffentliche Auslegung		X		

1. Gemeinde Loxstedt
Stellungnahme eingegangen am 08.04.2010

seitens der Gemeinde Loxstedt bestehen keine Bedenken gegen den übersandten Entwurf Ihrer Lärmaktionsplanung. Anregungen werden nicht vorgetragen.

Keine Anregungen oder Bedenken.

2. Seestadt Bremerhaven

Stellungnahme am 03.05.2010 eingegangen

mit Ihrem Schreiben beteiligen Sie die Stadt Bremerhaven an der Aufstellung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schiffdorf. Zum Entwurf des Lärmaktionsplans nehmen wir wie folgt Stellung:

Für die zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr sind in Kapitel 1.1 nähere Angaben aufgeführt, unter anderem zur Straßenoberfläche. Vor dem Hintergrund der 2002/4 durchgeführten Sanierung der Bundesautobahn (BAB) A 27 im Abschnitt zwischen Debestedt und Bremerhaven-Süd bitten wir die Angabe (Straßenoberfläche + 2 dB(A)) zu überprüfen und eine gemeinsame Datengrundlage abzustimmen. Für die BAB A 27 wurde im Stadtgebiet von Bremerhaven im Zuge der Lärmkartierung ein Korrekturfaktor für die Straßenoberfläche von - 2 dB(A) angesetzt. Im Ergebnis könnte eine Anpassung zu niedrigeren Lärmbelastungswerten für die Gemeinde Schiffdorf führen.

Für die Gemeinde Schiffdorf resultiert insgesamt eine geringe Lärmbelastungssituation (Kap. 2.2), da keine Personen von hohen ($L_{den} > 65$ dB(A), $L_{night} > 55$ dB(A)) bzw. sehr hohen ($L_{den} > 70$ dB(A), $L_{night} > 60$ dB(A)) Belastungen betroffen sind. Empfohlene Auslösewerte werden nicht erreicht. Mit Verwunderung stellen wir fest, dass angesichts dieser Ergebnisse Forderungen nach einer weiteren Reduzierung der Lärmbelastung an der BAB A 27 angeführt werden. Hier wird die Gefahr gesehen, dass bei Bürgerinnen und Bürgern auf diese Weise Begehrlichkeiten geweckt werden, die im Gesamtkontext wirtschaftlich kaum darstellbar sind.

Die Lärmkartierung wurde vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz 2007 bis 2009 durchgeführt. Die berücksichtigten Werte der Straßenoberfläche wurden mit den zuständigen Stellen abgestimmt.

Würde ein lärmreduzierter Asphalt der Kartierung zu Grunde gelegt, würden sich niedrigere Lärmbelastungen in Schiffdorf ergeben und voraussichtlich weniger Personen betroffen werden.

Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

1.

Im übrigen erscheint die erwartete Entlastungswirkung für den im Zuge der BAB A 27 geforderten offenporigen Asphalt mit -7 dB(A) nach derzeitigem Kenntnisstand sehr optimistisch angesetzt zu sein (Kap. 3.5).

2.

Mit der Anlage 1 wird eine Übersicht von Immissionsgrenz- und richtwerten gegeben. Die im Rahmen der jetzigen 1. Stufe zum Teil nicht benötigten Werte z.B. nach BImSchG verringern eine zielgerichtete Orientierung und führen möglicherweise zu Irritationen.

1.

Ausgehend von einer Straßenoberfläche mit $+2 \text{ dB(A)}$ (entsprechend Kartierung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz) und einem Wert von -5 dB(A) für offenporigen Asphalt gemäß VBUS ergibt sich in der Summe eine Reduzierung von -7 dB(A) .

2.

Gemäß Artikel 5 und Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie sind der Kommission in den Aktionsplänen die „relevante Grenzwerte“ zu übermitteln. Für die Umsetzung von Maßnahmen sind die in Anlage 1 aufgeführten Grenz- und Richtwerte relevant.

Der Musteraktionsplan des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz sieht die Darstellung der Grenz- und Richtwerte entsprechend vor.

3. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden -
Stellungnahme am 30.04.2010 eingegangen

das Gebiet der vorgelegten Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schiffdorf wird von der A 27 durchzogen (Km-Angaben lagen nicht vor). Die Zuständigkeit für den Streckenabschnitt der A 27 liegt bei der NLSIBV – GB Verden.

Zu der von Ihnen vorgelegten Untersuchung nehme ich wie folgt Stellung:

1. zu 1) Die betroffenen Hauptverkehrsstraßenabschnitte sind ohne km-Angaben aufgeführt worden. Bei dem angegebenen DTV-Wert fehlt die Jahresangabe.
2. Die Fahrbahnoberfläche wurde mit einem DStrO von + 2 dB(A) ausgewiesen. Da die Fahrbahn von der Anschlussstelle Bremerhaven-Süd bis zur Anschlussstelle Debstedt in der Zeit von 2002 bis 2004 grundsaniert wurde, mit Ausnahme der Moorbrücke von km 127,300 bis km 128, 830, ist hier ein DStrO von – 2 dB(A) anzusetzen.
3. zu 2) Die Bewertung der Ist-Situation wird sich durch die Änderung des anzusetzenden DStrO-Wertes verbessern.
4. zu 3) Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, die in direktem Zusammenhang der Zuständigkeit der NLSIBV-GB Verden stehen, ist grundsätzlich meine Zustimmung erforderlich. Einer Umsetzung kann auch nur dann zugestimmt werden, wenn rechtliche Regelungen aus Sicht der SBV dies zulassen und eine spürbare Verbesserung eintritt. Hierfür sind die Regelwerke, die für die Straßenbauverwaltung in Niedersachsen eingeführt wurden, maßgebend.
4. Diesbezüglich kann eine Beurteilung der vorgeschlagenen Maßnahmen aufgrund der unvollständigen Angaben (Maßnahmenkosten und Lärmbetroffenheiten etc.) zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen.
- zu 4) Bisher wurde die SBV noch nicht an dem Entwurf des Lärmaktionsplans beteiligt.

1. Die DTV-Werte beziehen sich bei der Lärmkartierung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie einheitlich auf die Bundesverkehrszählung 2005.
2. Die Lärmkartierung wurde vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz 2007 bis 2009 durchgeführt. Die berücksichtigten Werte der Straßenoberfläche wurden mit den zuständigen Stellen abgestimmt.
3. In Kap. 3.2 des Lärmaktionsplans wird darauf verwiesen, dass Maßnahmen nur in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Baulastträger erarbeitet werden können.
4. Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hinweis zu Punkt 1 bzw. Anlage 1: Seitens des Bundes gibt es Überlegungen die Lärmsanierungsgrenzwerte herabzusetzen. Ob diese Grenzwertherabsetzung verabschiedet wird, bleibt abzuwarten.

Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

4. **Landkreis Cuxhaven**
Stellungnahme am 04.05.2010 eingegangen

aus **städtebaulicher Sicht** werden die Aussagen im vorgelegten Lärmaktionsplan zur Berücksichtigung des Lärmschutzes in der Bauleitplanung begrüßt.

Anregungen oder Bedenken zur Planung werden vom Landkreis als beteiligter Behörde nicht vorgetragen.

Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Keine Anregungen oder Bedenken.