Samtgemeinde Ilmenau

Der Samtgemeindebürgermeister

B e k a n n t m a c h u n g

Lärmaktionsplan für die Gemeinden Embsen, Melbeck und Deutsch Evern

zur Umsetzung der 4. Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Mit der EU Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union erstmals eine Regelung zu Schallimmissionen getroffen. Dadurch werden die Mitgliedsstaaten u.a. verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen strategische Lärmkarten zu erstellen, die Öffentlichkeit über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren sowie – unter bestimmten Umständen – Aktionspläne aufzustellen.

Die Hauptverkehrsstraßen und die Haupteisenbahnstrecken wurden in Niedersachsen gemäß § 47 c Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG) kartiert. Die Kartierungsergebnisse und Lärmkarten können im Internet unter www.umwelt.niedersachsen.de eingesehen werden.

Auf der Grundlage dieser Lärmkarten stellt die Samtgemeinde gemäß § 47d BImSchG einen Lärmaktionsplan auf. Lärmaktionspläne sind Instrumente zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen u.a. für die Umgebung von Hauptverkehrswegen (Straßen und Eisenbahnstrecken).

Im Bereich der Samtgemeinde Ilmenau wurden die Gemeinden Embsen, Melbeck und Deutsch Evern für die Hauptverkehrsstraßen B209 und B4 sowie die Haupteisenbahnstrecke Hamburg – Hannover kartiert. Für diese Gemeinden muss daher ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden.

Der Samtgemeinderat der Samtgemeinde Ilmenau hat in seiner Sitzung am 12.12.2024 den Lärmaktionsplan (4. Stufe) für die Gemeinden Embsen, Melbeck und Deutsch Evern beschlossen. Der Beschluss über den Lärmaktionsplan wird hiermit ortsüblich bekanntgemacht.

Der Lärmaktionsplan für die Gemeinden Embsen, Melbeck und Deutsch Evern kann in der Samtgemeindeverwaltung, Am Diemel 2, 21406 Melbeck

zu den allgemeinen Öffnungszeiten

Montag - Freitag 8.00 - 12.00 Uhr und Donnerstag 14.00 -18.30 Uhr

eingesehen werden.

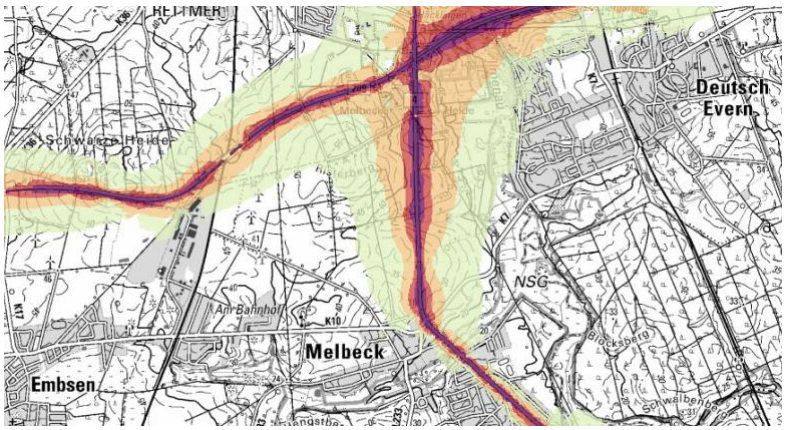
Ebenso erfolgt die Bereitstellung der Daten im Internet unter der Adresse:

https://www.samtgemeinde-ilmenau.de

Melbeck, den 08.01.2025

gez. Rowohlt
(Samtgemeindebürgermeister)

Lärmaktionsplan für die Samtgemeinde Ilmenau zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin: Samtgemeinde Ilmenau
Am Diemel 2
21406 Melbeck

Projektnummer: LK 2023.316

Berichtsnummer: LK 2023.316.1

Berichtsstand: 18.12.2024

Berichtsumfang: 31 Seiten sowie 5 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz

LÄRMKONTOR GmbH

LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Messstellenleiter: Frank Heidebrunn • AG Hamburg HRB 51 885
Geschäftsführung: Mirco Bachmeier (Vorsitz) / Bernd Kögel / Ulrike Krüger (kfm.)
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • http://www.laermkontor.de

Inhaltsübersicht

1 Allgemeines 4
1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde 4
1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird 4
1.3 Rechtlicher Hintergrund 5
1.4 Geltende Grenzwerte 6
2 Bewertung der Ist-Situation 8
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung 9
2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind 12
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen 14
2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans 16
3 Maßnahmenplanung 17
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung 17
3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre 17
3.2.1 B4 18
3.2.2 B209 20
3.2.3 Haupteisenbahnstrecke des Bundes 20
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm 21
3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz 25
3.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert 27
4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans 27
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung 27
4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung 28
4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit 28
4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation 28
5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan 28
6 Evaluierung des Aktionsplans 28
7 Inkrafttreten des Aktionsplans 30
7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Samtgemeinderates Ilmenau 30
7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans 30
7.3 Link zum Aktionsplan im Internet 30
8 Anlagenverzeichnis 31

1 Allgemeines

1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Kommune: Deutsch Evern, Embsen und Melbeck
Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03 3 55 014, 03 3 55 016 und 03 3 55 024
Kontakt: Frau Benecke
Adresse: Samtgemeinde Ilmenau, Am Diemel, 21406 Melbeck
Telefon: 04134/908-44
E-Mail: benecke@samtgemeinde-ilmenau.de
Internet: www.samtgemeinde-ilmenau.de

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

Die Samtgemeinde Ilmenau liegt in Niedersachsen im Naturpark Lüneburger Heide rund 6 km südlich der Hansestadt Lüneburg im Landkreis Lüneburg. Die Samtgemeinde besteht aus den vier Mitgliedsgemeinden Barnstedt, Deutsch Evern, Embsen und Melbeck. Der Verwaltungssitz der Samtgemeinde befindet sich in Melbeck. Die namensgebende Ilmenau durchzieht die Samtgemeinde von Süd nach Nord und grenzt die Gemeindegebiete von Deutsch Evern und Melbeck ab.

Die B4 verläuft im Gemeindegebiet von Melbeck von Nord nach Südost. Die B209 verläuft nördlich der Gemeindegrenze von Deutsch Evern und Melbeck und quert das Gemeindegebiet von Embsen zwischen den Dörfern Embsen und Oerzen von Nordost nach Südwest.

Die B4 wie auch die B209 gehören aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von bis zu 24.700 bzw. bis zu 8.800 Kfz/Tag[1] zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG[2] (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Dieser Lärmaktionsplan wird aufgestellt für die drei betroffenen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Ilmenau:

[1] https://www.umweltkarten-niedersachsen.de. Stand: Januar 2024

[2] 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

1. **Deutsch Evern** mit rund 3.800 Einwohner und einer Fläche von 11,3 qkm, die Bevölkerungsdichte beträgt 336 Einwohner je qkm

2. **Embsen** mit rund 2.800 Einwohner und einer Fläche von 22,8 qkm, die Bevölkerungsdichte beträgt 122 Einwohner je qkm

3. **Melbeck** mit rund 3.600 Einwohner und einer Fläche von 16,4 qkm, die Bevölkerungsdichte beträgt 218 Einwohner je qkm

Die Mitgliedsgemeinde Barnstedt ist entsprechend der Kartierung des Landes Niedersachsen nicht von Umgebungslärm betroffen.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz[3] (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört auch die durch Deutsch Evern verlaufende Strecke Hamburg–Hannover mit rund 97.800 Zugbewegungen pro Jahr[4]. Das Gemeindegebiet von Melbeck wird geringfügig vom kartierten Lärm der Bahnstrecke betroffen.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR sind die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Ilmenau nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)[3] von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...*Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen*...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR sowie aus

[3] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

[4] https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de Stand: Januar 2024

dem Durchführungsbeschluss[5]. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen[6].

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA[3] zuständig.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind[7].
Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter *www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten* für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Niedersachsen veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland[8] und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal[9] hat die EU-Kommission aber

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

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

[7] NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2016

[8] Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

[9] Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Niedersachsen die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärmminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes[10] von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19[11] erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB[12] abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich[6]. Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

[10] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)
In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

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

[12] Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)
Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB
Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB
Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D
Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D
vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

Die 34. BImSchV[13] (Lärmkartierungsverordnung) legt mit den BUB das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass zur Unterrichtung der Öffentlichkeit Lärmkarten in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grunde werden der Öffentlichkeit und den Gemeinden mit den Kartierungsergebnissen 2022 auf dem Internetportal des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz Lärmkarten zur Verfügung gestellt: https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/.

Dargestellt werden die rechnerisch ermittelten Lärmbelastungen durch Hauptverkehrsstraßen für einen über den gesamten Tag gemittelten Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Pegel) oder einen über die Nachtstunden gemittelten Lärmpegel L_{Night} (Nacht-Pegel, 22:00-8:00 Uhr) vor einer jeweils passenden Hintergrundkarte. Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in der Samtgemeinde Ilmenau finden sich in den Anlagen 2 und 3.

[13] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31. August 2015 I 1474

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in der SG Ilmenau

geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Deutsch Evern, Embsen und Melbeck belasteten Menschen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand: 01.2024			
Mitgliedsgemeinde	Deutsch Evern	Embsen	Melbeck
L_{DEN} dB(A)			
55 bis 59	300	100	400
60 bis 64	100	0	200
65 bis 69	0	0	200
70 bis 74	0	0	100
ab75	0	0	0
L_{Night} dB(A)			
50 bis 54	100	0	300
55 bis 59	0	0	100
60 bis 64	0	0	100
65 bis 69	0	0	0
ab 70	0	0	0
Betroffene Fläche in km²			
55 bis 64 dB(A)	1,1	0,9	3,5
65 bis 74 dB(A)	0,1	0,1	0,6
ab 75 dB(A)	0,0	0,0	0,2
Wohnungen			
55 bis 64 dB(A)	100	0	300
65 bis 74 dB(A)	0	0	100
ab 75 dB(A)	0	0	0
Schulen*			
55 bis 64 dB(A)	0	0	0
65 bis 74 dB(A)	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0
Krankenhäuser*			
55 bis 64 dB(A)	0	0	0
65 bis 74 dB(A)	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0
Beeinträchtigungen			
Fälle ischämische Herzkrankheiten	0	0	0
Anzahl Fälle starker Belästigung	54	12	163
Anzahl Fälle starker Schlafstörung	5	0	32

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

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an kartierten Haupteisenbahnstrecken in der Samtgemeinde Ilmenau

geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Deutsch Evern, Embsen und Melbeck belasteten Menschen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, Stand: 01.2024			
Mitgliedsgemeinde	Deutsch Evern	Embsen	Melbeck
L_{DEN} dB(A)			
55 bis 59	480	0	0
60 bis 64	230	0	0
65 bis 69	60	0	0
70 bis 74	10	0	0
ab75	0	0	0
L_{Night} dB(A)			
50 bis 54	390	0	0
55 bis 59	180	0	0
60 bis 64	40	0	0
65 bis 69	0	0	0
ab 70	0	0	0
Betroffene Fläche in km²			
55 bis 64 dB(A)	3,60	0	0
65 bis 74 dB(A)	0,62	0	0
ab 75 dB(A)	0,16	0	0
Wohnungen			
55 bis 64 dB(A)	340	0	0
65 bis 74 dB(A)	30	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0
Schulen*			
55 bis 64 dB(A)	0	0	0
65 bis 74 dB(A)	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0
Krankenhäuser*			
55 bis 64 dB(A)	0	0	0
65 bis 74 dB(A)	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0
Beeinträchtigungen			
Anzahl Fälle starker Belästigung	130	0	0
Anzahl Fälle starker Schlafstörung	60	0	0

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

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in der Samtgemeinde Ilmenau finden sich in den Anlagen 2 und 3, die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecke in den drei betroffenen Mitgliedsgemeinden finden sich in den Anlage 4 und 5.

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB[14], die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden.

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB[15], Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland. Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten Belasteten führen[16].

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

Zudem wird nach BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:
1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Diese sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden. Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV[17] entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-

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

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

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

[17] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31. August 2015 I 1474

Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ [18] veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ[19].

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. „*Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt*.“[16] Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Samtgemeinde Ilmenau lässt sich daraus nicht ableiten.

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Samtgemeinde Ilmenau werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

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

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

Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie[24]), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen[20], aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein[10] - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG[21] können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)[22]
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung/ Belästigung	- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV[21] können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist[23].

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

[21] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

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

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

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen[24] (s. Tabelle 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 1.400 Personen und somit rund 14 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Samtgemeinde Ilmenau durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, verursacht durch die kartierten Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a).

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind 200 bzw. 100 (rund 2 bzw. 1 %) Personen nur in Melbeck betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 60 dB(A) L_{Night} sind für 100 (1 %) Anwohnerinnen und Anwohner in Melbeck gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der ULR ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem vor Corona-Jahr 2019.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

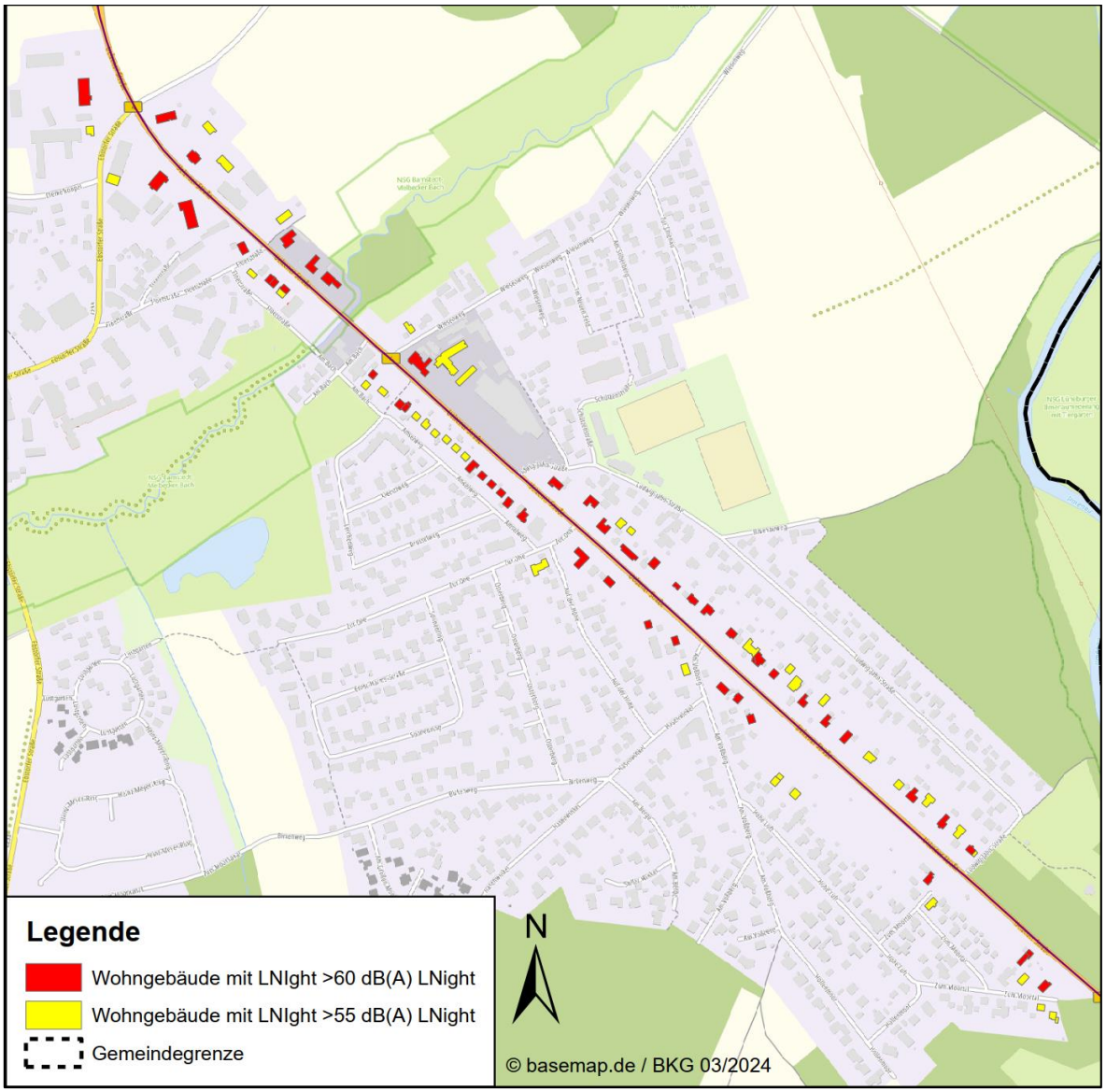
Um die belasteten Bereiche in Samtgemeinde Ilmenau detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung[25] Wohngebäude dargestellt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von >55 bis 60 dB(A) L_{Night} (gelb) und >60 dB(A) L_{Night} (rot) aufweisen.

Sehr hohe und hohe Belastungen ergeben sich entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen in der gesamten Ortsdurchfahrt im Zuge der B4 in Melbeck (s. Abbildung 1). In Deutsch Evern werden wenige Wohngebäude durch die B4 hoch belastet (s. Abbildung 2). In Embsen wird ein Wohngebäude hoch durch die B209 belastet (s. Abbildung 3).

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

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

Abbildung 1: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B4 in Melbeck
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023[25]



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

Abbildung 2: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B4 in Deutsch Evern
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023[25]

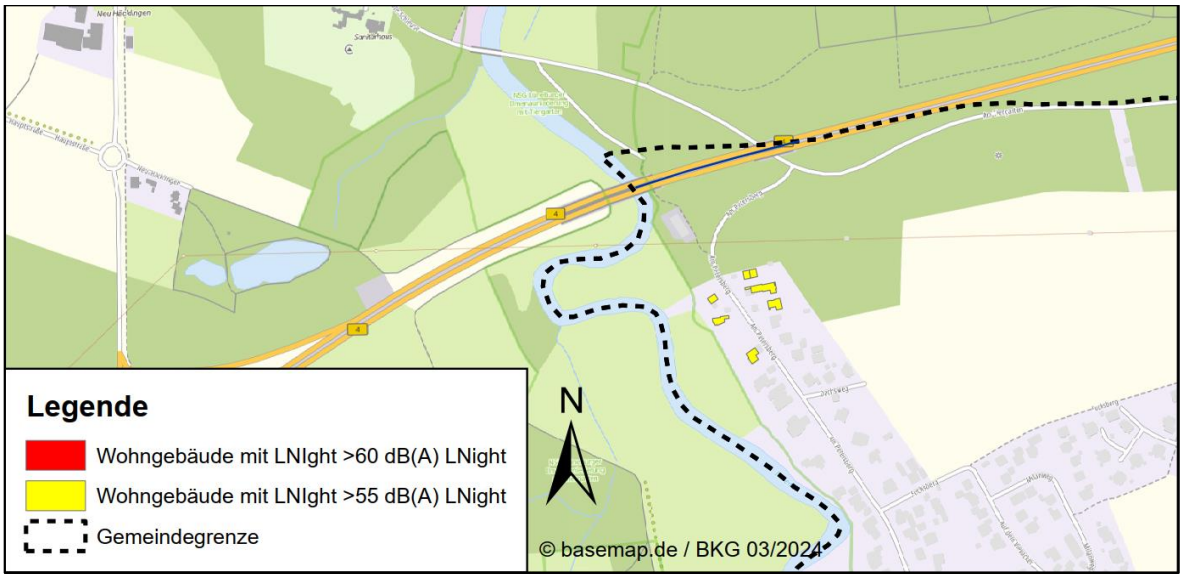
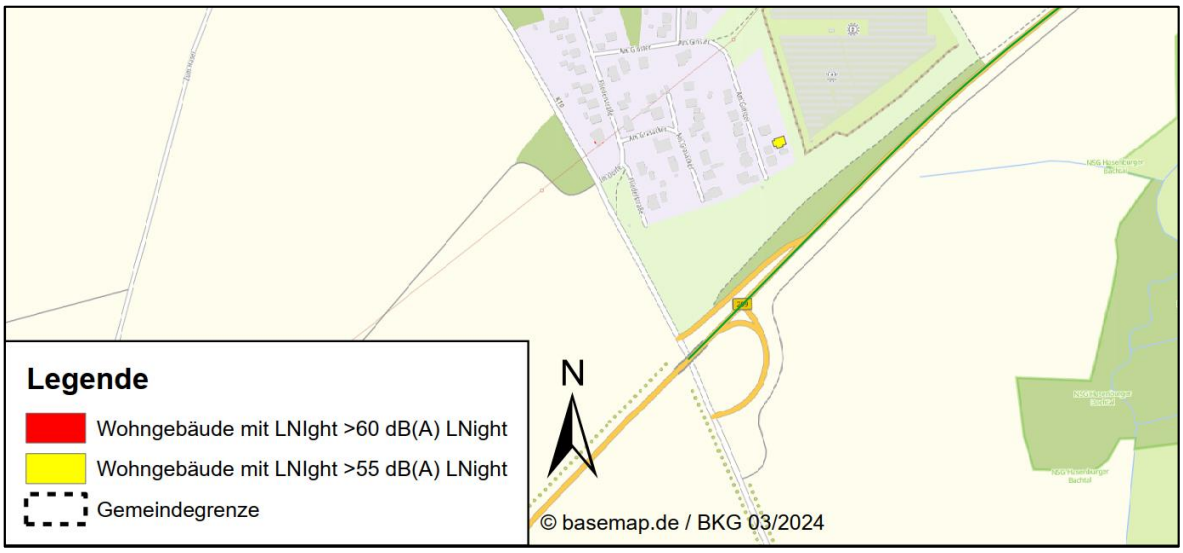


Abbildung 3: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B209 in Embsen
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023[25]



2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Samtgemeinde Ilmenau werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den kartierten Straßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken.

Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Auf der B4 und B209 ist entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen durchgängig ein SMA 5 eingebaut[26], der bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h eine lärmmindernde Wirkung von rund 2 dB entfaltet[27].

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärmgrenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

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

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraße B4 und B209 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) der zuständige

[26] Dokumentation 4. Runde der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 Daten für die Straßenlärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen. Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, Stand: 07.03.2023

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

Baulastträger. Maßnahmen zur Lärmminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

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

3.2.1 B4

Für die straßennahen Wohngebäude an der B4 in Melbeck und Deutsch Evern werden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von >54 dB(A) L_{Night} ermittelt. Hier ist daher vom zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der **Lärmsanierung** gemäß VLärmSchR97[28] eingehalten werden bzw. ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4). Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eine aktive Maßnahme lohnt.

In der Ortsdurchfahrt Melbeck werden trotz des lärmarmen Asphalts dort zahlreiche straßennahen Wohngebäude sehr hoch mit über 60 dB(A) L_{Night} belastet (vgl. Abbildung 1). In diesem Abschnitt besteht entsprechend der Lärmkartierung des Landes eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Daher wird von der Straßenverkehrsbehörde gefordert, eine verkehrsrechtliche Abwägung für eine **Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h** aus Lärmschutzgründen durchzuführen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h reduziert den Lärm effektiv um etwa 2-3 dB(A) [29]. Nach

[28] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

[29] Lärmaktionsplanung, Lärmminderungseffekte von Maßnahmen, Methode zur Abschätzung von Lärmminderungspotenzialen. Umweltbundesamt Juli 2023

der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird ein entsprechender Antrag bei der unteren Verkehrsbehörde gestellt.

Da somit, vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90 (die notwendigen Lärmberechnungen ist nach den Lärmschutz-Richtlinie-StV[30] durch den Baulastträger durchzuführen), die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde gegeben sind[31], ist von der zuständigen Verkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung durchzuführen. Bei der Abwägung durch die Verkehrsbehörde ist zu berücksichtigen, dass

- an zahlreichen straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Wohn- und in Dorfgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschritten sind. Somit ist die Zumutbarkeitsschwelle erreicht und die Belastung so hoch, dass sie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76/84) für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist,

- die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO[18] für den Straßenverkehr liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können,

- eine Verlagerung der Verkehre in das nachgeordnete Straßennetz nicht zu erwarten ist, da keine direkten Ausweichstrecken vorhanden sind,

- mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden deutlich reduziert) [32] erreicht werden kann.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden[33]:

---

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

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

[32] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016. UBA empfiehlt Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit: https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfiehlt-tempo-30-als-inneroertliche

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

- Es sollte das Zusatzschild „Lärmschutz“ angebracht werden. Autofahrer halten sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn der Grund dafür bekannt ist.

- Eine häufige Wiederholung des Schildes fördert die Befolgung.

- Die Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind stärker, wenn Geschwindigkeitsdisplays oder -noch einmal wirkungsverstärkend- Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden.

3.2.2 B209

An der B209 ist, ebenso wie an der B4, vom zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der **Lärmsanierung** gemäß VLärmSchR97[34] eingehalten werden bzw. ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4), um die Lärmbelastung in Embsen zu reduzieren.

3.2.3 Haupteisenbahnstrecke des Bundes

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Hamburg–Hannover ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

In der aktuellen Lärmkartierung des EBA ist ausgeführt, dass in Deutsch Evern rund 800 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen sind (vgl. Tabelle 2). Die Lärmaktionsplanung für die 4. Runde der ULR wird vom EBA aktuell erarbeitet. Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für alle Menschen, die sich durch Schienenlärm gestört fühlen, lief vom 13. März bis 24. April 2023. Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 20. November 2023 bis zum 2. Januar 2024.

Beim Schienenlärm kommt zum Tragen, dass seit 2020 alle Güterwagen mit leiseren Bremsen ausgerüstet sein müssen. „*Hierzu hat der Bund sowie die Schienenverkehrsgüterindustrie bereits große Anstrengungen zur Umrüstung der Bestandsflotte der Schienengüterwagen auf LL-Sohlen unternommen.*

[34] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

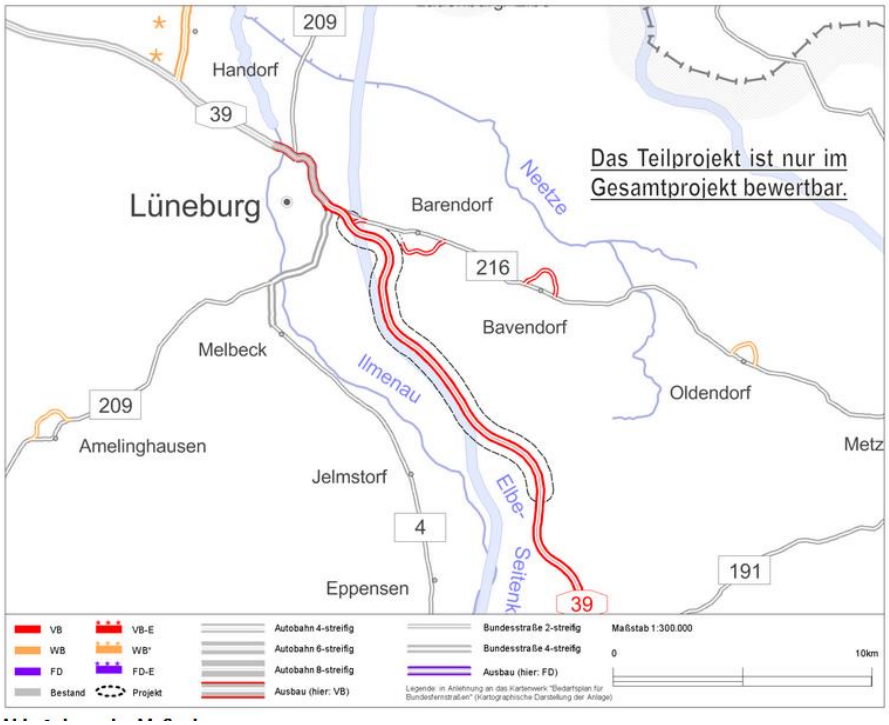
Der Lärmpegel für umgerüstete Güterwagen ist dadurch um bis zu 10 dB(A) gesunken." [35]

Da das EBA für die Bearbeitung zuständig ist, kann keine Aussage zu den Maßnahmen oder deren Nutzen getroffen werden.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm" die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärmminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Abbildung 4: Bau BAB A39
Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030[36]



Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan[36] ist der Bau der BAB A39 als vordringlicher Bedarf aufgeführt. Die BAB soll parallel zur B4 verlaufen und würde nach der Realisierung die B4 deutlich entlasten und so zur Lärmmin-

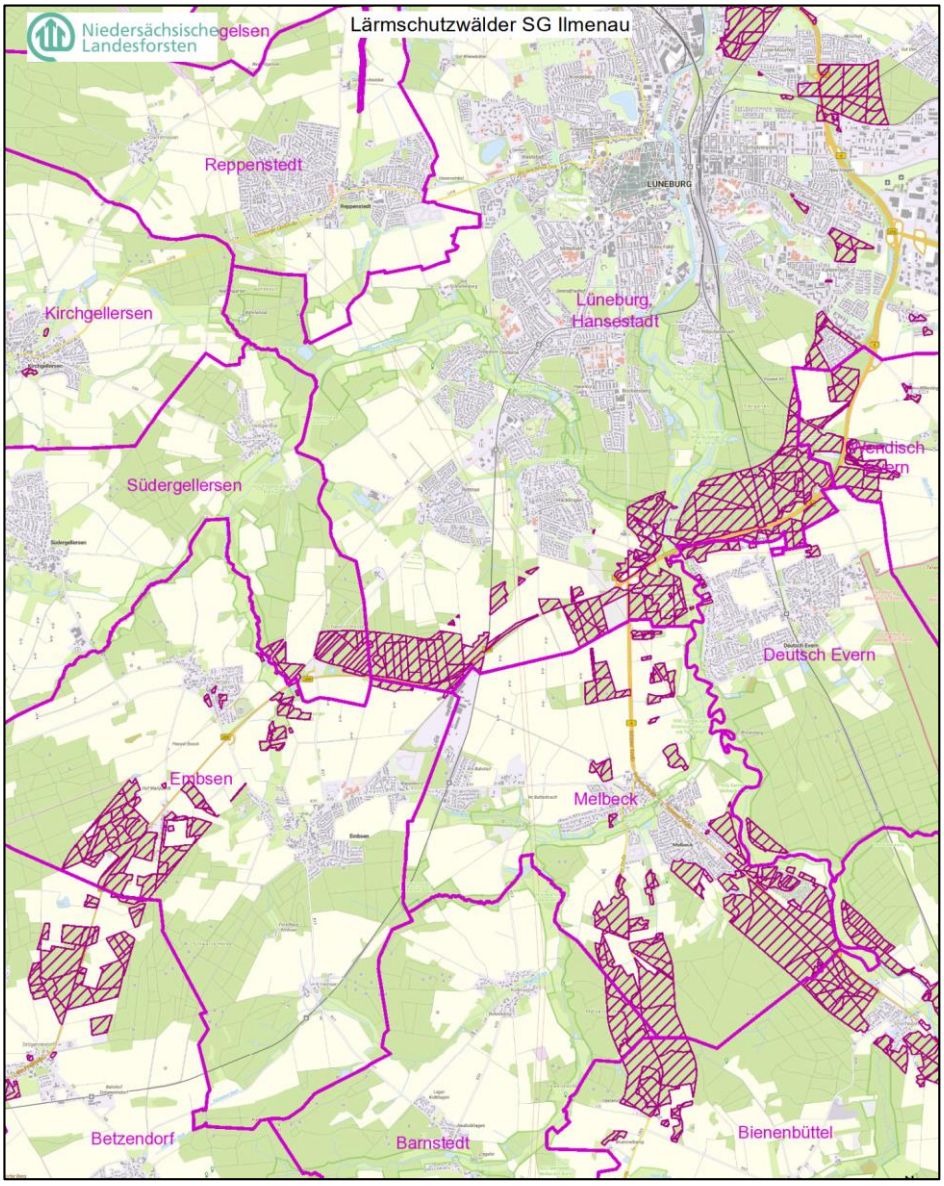
[35] https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrslaerm. Stand: 03/2023

[36] https://www.bwp-projekte.de/strasse/ Stand: 03/2023

derung in Melbeck und Deutsch Evern beitragen. Da dann eine Ausweichstrecke für den Schwerlastverkehr bestehen würde, könnten für die Ortsdurchfahrt in Melbeck verkehrsbeschränkende Maßnahmen insbesondere für den Schwerlastverkehr vorgesehen werden.

Das Forstamt Sellhorn weist in seiner Stellungnahme vom 15.08.2024 darauf hin, dass in der Samtgemeinde Ilmenau Lärmschutzwälder bestehen, erhalten werden und entwickelt werden sollten, da sie einen Beitrag zur Begrenzung der Lärmimmissionen leisten (s. Abbildung 5).

Abbildung 5: Lärmschutzwälder in der Samtgemeinde Ilmenau
Quelle: Niedersächsische Landesforsten



Die Samtgemeinde Ilmenau ist von den Hauptverkehrsstraßen B4 und B209 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**
  Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:
  - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
  - hohe Taktdichten,
  - Einrichtung von Busspuren,
  - Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
  - gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
  - Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.

  Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**
  Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:
  - Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
  - Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
  - Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
  - Verhinderung von Radwegeparken,
  - Bike + Ride-Einrichtungen,

- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.

- **Förderung des Fußverkehrs**
  Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:
  - Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
  - Einbau von Mittelinseln,
  - lückenloses Fußwegenetz,
  - ausreichend breite Gehwege,
  - gute Beleuchtung,
  - Verhinderung von Gehwegparken,
  - kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses**:
  Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:
  - Grüne Welle,
  - Bau von Kreisverkehren,
  - Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.

- **Verkehrsberuhigung**
  Einrichtung von
  - verkehrsberuhigten Bereichen,
  - Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen,
  - Parkraumkonzepten mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung,
  - verkehrslenkenden Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch

die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann[37].

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005[38] Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „*...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen*."[38]

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten und infolge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*" (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der Ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist.
Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Samtgemeinde Ilmenau, gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete[39]. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite*

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

[38] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

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

Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“ [40]. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die …

- … entsprechend der Lärmkartierung frei von Umgebungslärm sind,
- … eine naturnahe Ausprägung haben und
- … für die Naherholung relativ gut erschlossen und zu erreichen sind.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan[41] der Samtgemeinde Ilmenau wurden Ruhigen Gebiete festgelegt. Auf Grund der Ausweisung zu Gunsten von Windenergieflächen wurden diese reduziert. Die verbleibenden Ruhigen Gebietes werden mit diesem Lärmaktionsplan fortgeschrieben. Dazu gehören (s. Abbildung 6):

- Waldgebiet südlich Embsen
- Waldgebiet westlich von Barnstedt
- Waldgebiet östlich Heinsen
- ein Waldgebiet südlich Melbeck
- Waldgebiet südlich Deutsch Evern.

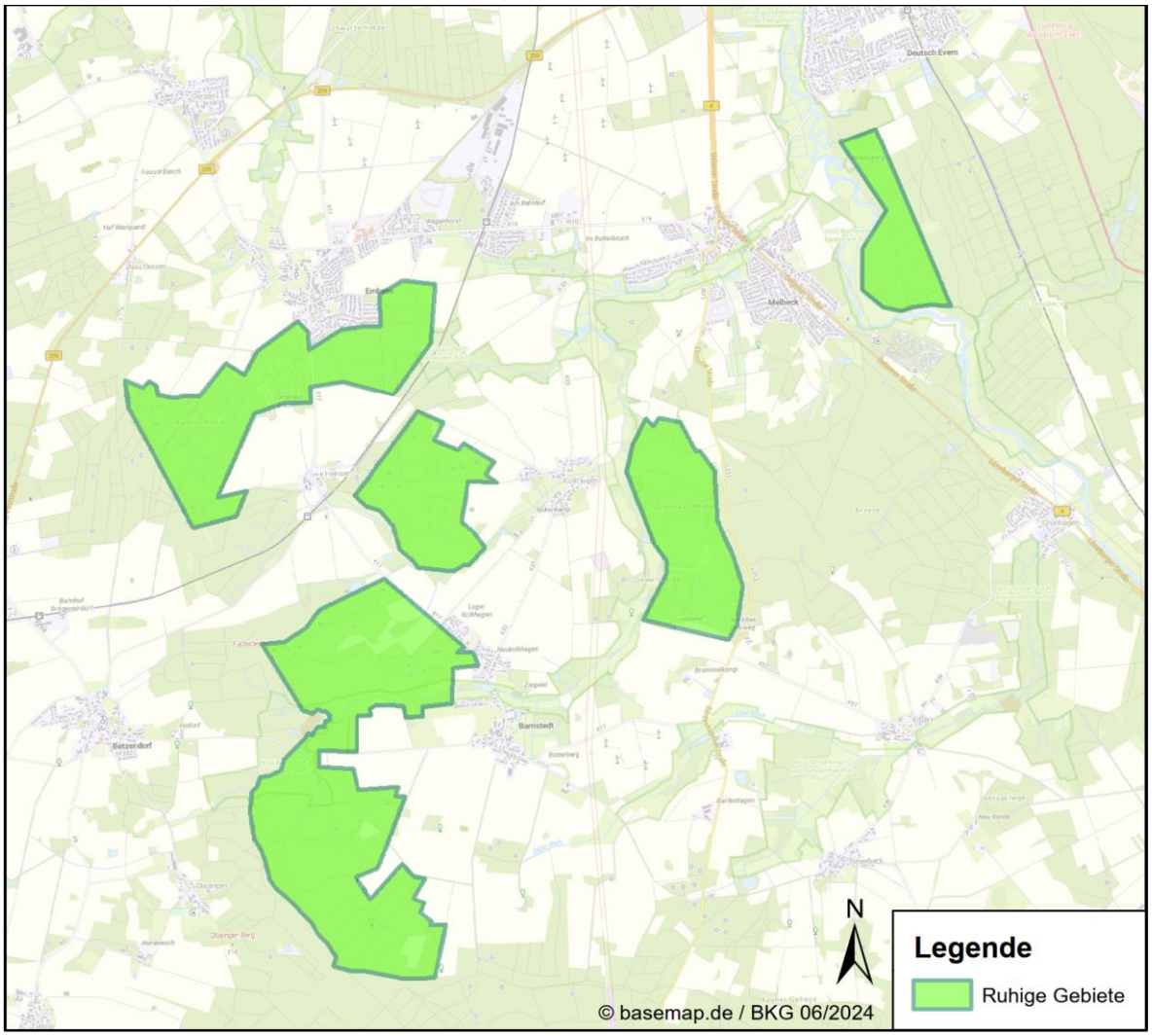
Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

[40] Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

[41] Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Ilmenau zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie Stand: 06/2019

Abbildung 6: Ruhige Gebiete in der Samtgemeinde Ilmenau
Quelle: Lärmkontor GmbH



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

Durch die aufgeführten Maßnahmen an der B4 und B209 (Geschwindigkeitsreduzierung, Lärmsanierung) können in der Samtgemeinde Ilmenau alle betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner entlastet werden, also rund 1.400 Personen.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 17.07.2024 bis 28.08.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

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

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gab es zehn Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan. Drei enthielten Anregungen und Bedenken. Eine Stellungnahme hat zu einer Ergänzung des Lärmaktionsplans geführt.
Bürgerinnen oder Bürger haben keine Stellungnahme abgegeben.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Samtgemeinde Ilmenau getragen.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Zeichen vergleichsweise gering.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97[42] bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Ilmenau erstreckt sich auf das gesamte Samtgemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Straßen und die angrenzenden Wohngebiete. Der Lärmaktionsplan wird ge-

[42] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)
In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

mäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

Eine Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt im Zuge der 5-jährigen Fortschreibung hinsichtlich …

- … der vorgabenkonformen Umsetzung
- … der Wirksamkeit
- … der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen
- … der Änderung der kartierten Lärmbelastung
- … der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde der ULR[43] wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im Juni 2019 übergeben.

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

Im letzten Lärmaktionsplan wurden Maßnahmen für die B4 und B209 aufgeführt, die aktualisiert fortgeschrieben werden. Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat und die Ergebnisse kaum mit den vorhergehenden Lärmkartierungen vergleichbar sind, können Angaben zu geänderten Betroffenheiten nicht ermittelt werden.

Die in den letzten Lärmaktionsplänen aufgeführten und planungsrechtlich festgelegten Ruhigen Gebiete wurden zugunsten von potentiellen Windenergieflächen reduziert. Die verbleibenden werden .

[43] Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Ilmenau zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie Stand: 06/2019

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Samtgemeinde berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben.

Da die Kosten für die Maßnahmen im Wesentlichen von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Samtgemeinde, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Stadt vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden" [44]. Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärmminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert wer-den. Die Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Samtgemeinderates Ilmenau

Am:12.12.2024

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

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

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.samtgemeinde-ilmenau.de

Samtgemeinde Ilmenau, den 08.01.2025

gez. Rowohlt

[44] https://www.lebenswerte-staedte.de Stand: Mai 2023

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für die Samtgemeinde Ilmenau

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für die Samtgemeinde Ilmenau

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Übersicht L_{DEN} für die Samtgemeinde Ilmenau

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Übersicht L_{Night} für die Samtgemeinde Ilmenau

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

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der 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 Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envtdec5a/).

Anwendungsbereich / Nutzung	Grenzwerte für die **Lärmsanierung** an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung **verkehrsrechtlicher Maßnahmen** aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (**Lärmvorsorge**)		Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die **städtebauliche Planung**	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	64	54	70	60	57	47	45	35		
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35/40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50
Urbanes Gebiet					64	54	63	45	60	45/50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55
Industriegebiete							70	70		

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

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für die Samtgemeinde Ilmenau

Stand: August 2023

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für die Samtgemeinde Ilmenau

Stand: August 2023

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Übersicht L_{DEN} für die Samtgemeinde Ilmenau

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Übersicht L_{Night} für die Samtgemeinde Ilmenau