

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



Wappen Samtgemeinde Ostheide

Auftraggeberin: Samtgemeinde Ostheide
Schulstraße 2
21397 Barendorf

Projektnummer: LK 2024.216
Berichtsnummer: LK 2024.216.1
Berichtsstand: 08.07.2025
Berichtsumfang: 27 Seiten sowie 5 Anlagen
Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz



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	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	9
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	11
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	13
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	15
3	Maßnahmenplanung	15
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	15
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.16	
3.2.1	Vastorf und Wendisch Evern	17
3.2.2	Reinstorf (Horndorf).....	17
3.2.3	Thomasburg (Bavendorf).....	17
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	18
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	21
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert.....	23
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	23
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	23
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	24
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	24
4.4	Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation.....	24
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	24
6	Evaluierung des Aktionsplans	24
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	26
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Samtgemeinderates Ostheide	26
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans	26
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	26
8	Anlagenverzeichnis	27

1 Allgemeines

1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Samtgemeinde Ostheide für die Gemeinden Reinstorf, Thomasburg, Vastorf und Wendisch Evern

Amtliche Gemeindeschlüssel: 03355030, 03355036, 03355038, 03355040

Kontakt: Andree Schlikis

Adresse: Samtgemeinde Ostheide, Schulstraße 2, 21397 Barendorf

Telefon: 04137/800810

E-Mail: Andree.Schlikis@ostheide.de

Internet: www.ostheide.de

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

Die Samtgemeinde Ostheide liegt im Landkreis Lüneburg in Niedersachsen und hat 6 Mitgliedsgemeinden. Das Gebiet der Samtgemeinde liegt direkt östlich von Lüneburg am Elbe-Seitenkanal. Das Samtgemeindegebiet wird von Landwirtschafts- und Waldflächen sowie den ländlichen Mitgliedsgemeinden geprägt. Auf dem Gemeindegebiet der Mitgliedsgemeinde Wendisch Evern liegt der nicht frei zugängliche Standortübungsplatz Lüneburg.

Die Mitgliedsgemeinden Barendorf, Reinstorf, Vastorf und Thomasburg der Samtgemeinde Ostheide werden von der B 216 durchzogen. Wendisch Evern wird von der B209/B4 in Nord-Süd-Richtung durchzogen. Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 11.700 Kfz/Tag¹ auf der B216 und 27.000 Kfz/Tag auf der B209/B4 gehören diese Straßen zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Dieser Lärmaktionsplan wird aufgestellt für die vier betroffenen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Ostheide:

¹ Newsletter des GAA Hildesheim vom März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

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. **Reinstorf** mit rund 1.300 Einwohner und einer Fläche von 30,29 km²
2. **Thomasburg** mit rund 1.360 Einwohner und einer Fläche von 26,74 km²
3. **Vastorf** mit rund 840 Einwohner und einer Fläche von 21,97 km²
4. **Wendisch Evern** mit rund 1.820 Einwohner und einer Fläche von 14,89 km²

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz³ (BImSchG) das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Die Bahnstrecke Hannover–Hamburg mit rund 106.000 Zugbewegungen pro Jahr wurde in der Lärmkartierung des EBA betrachtet. Die Strecke verläuft westlich von Wendisch Evern und belastet eine kleine Fläche des Gemeindegebietes geringfügig mit Lärm (s. Anlage 4 und 5). Anwohnerinnen und Anwohner werden nicht belastet⁴.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR sind die Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Ostheide 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 dem Durchführungsbeschluss⁵. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und

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 GeoPortal.Eisenbahn-Bundesamt, Stand Januar 2025

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

Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen⁶.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA³ 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 sind⁷.

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 Deutschland⁸ und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal⁹ hat die EU-Kommission aber 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

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 (Umgebungsärm) (Rechtssache C-687/20)

bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist¹⁰. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Niedersachsen die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes¹¹ 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-19¹² erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB¹³ abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich⁶. Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

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

¹⁰ Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

¹¹ 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)

¹² Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBf. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

¹³ 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)

berücksichtigen somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

Die 34. BImSchV¹⁴ (Lärmkartierungsverordnung) legt mit der 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 Ostheide finden sich in den Anlagen 2 und 3.

¹⁴ 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 Samtgemeinde Ostheide

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Reinstorf, Thomasburg, Vastorf und Wendisch Evern belasteten Personen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand: Juli 2024				
Mitgliedsge- meinde	Reinstorf	Thomasburg	Vastorf	Wendisch Evern
L_{DEN} dB(A)				
über 55 - 60	100	0	0	0
über 60 - 65	0	0	0	0
über 65 - 70	0	0	0	0
über 70 - 75	0	0	0	0
über 75	0	0	0	0
Summe	100	0	0	0
L_{Night} dB(A)				
über 50 - 55	100	0	0	0
über 55 - 60	0	0	0	0
über 60 - 65	0	0	0	0
über 65 - 70	0	0	0	0
über 70	0	0	0	0
Summe	100	0	0	0
Betroffene Fläche in km²				
>55 dB(A)	3,4	1,3	0,6	2,3
>65 dB(A)	0,7	0,2	0,1	0,5
>65 dB(A)	0,1	0,0	0,0	0,1
Wohnungen				
>55 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
Schulen*				
>55 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
Krankenhäuser*				
>55 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0
Beeinträchtigungen				
Fälle ischämische Herzkrankheiten	0	0	0	0
Anzahl Fälle starker Belästigung	12	0	0	0
Anzahl Fälle starker Schlafstörung	5	0	0	0

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

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB¹⁵, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden.

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB¹⁶, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm 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 führen¹⁷.

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind daher 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. BImSchV¹⁸ entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-

¹⁵ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

¹⁶ 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)

¹⁷ Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

¹⁸ 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“¹⁹ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ²⁰.

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.“*¹⁷ Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in der Samtgemeinde Ostheide 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 Ostheide 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.

¹⁹ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

²⁰ LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie²⁵), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN} > 60 dB(A) L _{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen²¹, 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	<ul style="list-style-type: none"> - Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein¹¹ - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG²² 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)²³
55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night}	Belastung/ Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV²² 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 ist²⁴.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

²¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

²² 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

²³ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

²⁴ LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

zurückgegriffen²⁵ (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

In Reinstorf sind ca. 100 Personen durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, verursacht durch die kartierte Hauptverkehrsstraße.

Hohe oder sehr hohe Belastungen durch den Lärm der kartierten Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 55 dB(A) L_{Night} oder 65 dB(A) L_{DEN} sind für keine Anwohnerinnen und Anwohner in den vier kartierten Gemeinden der Samtgemeinde Ostheide 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 der Samtgemeinde Ostheide detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung²⁶ Wohngebäude dargestellt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von >55 bis 60 dB(A) L_{Night} (gelb) und >60 dB(A) L_{Night} (rot) aufweisen und damit eine hohe oder sehr hohe Belastung darstellen (vgl. Tabelle 2).

Für die Abbildungen 1 und 2 wird der L_{Night} -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4).

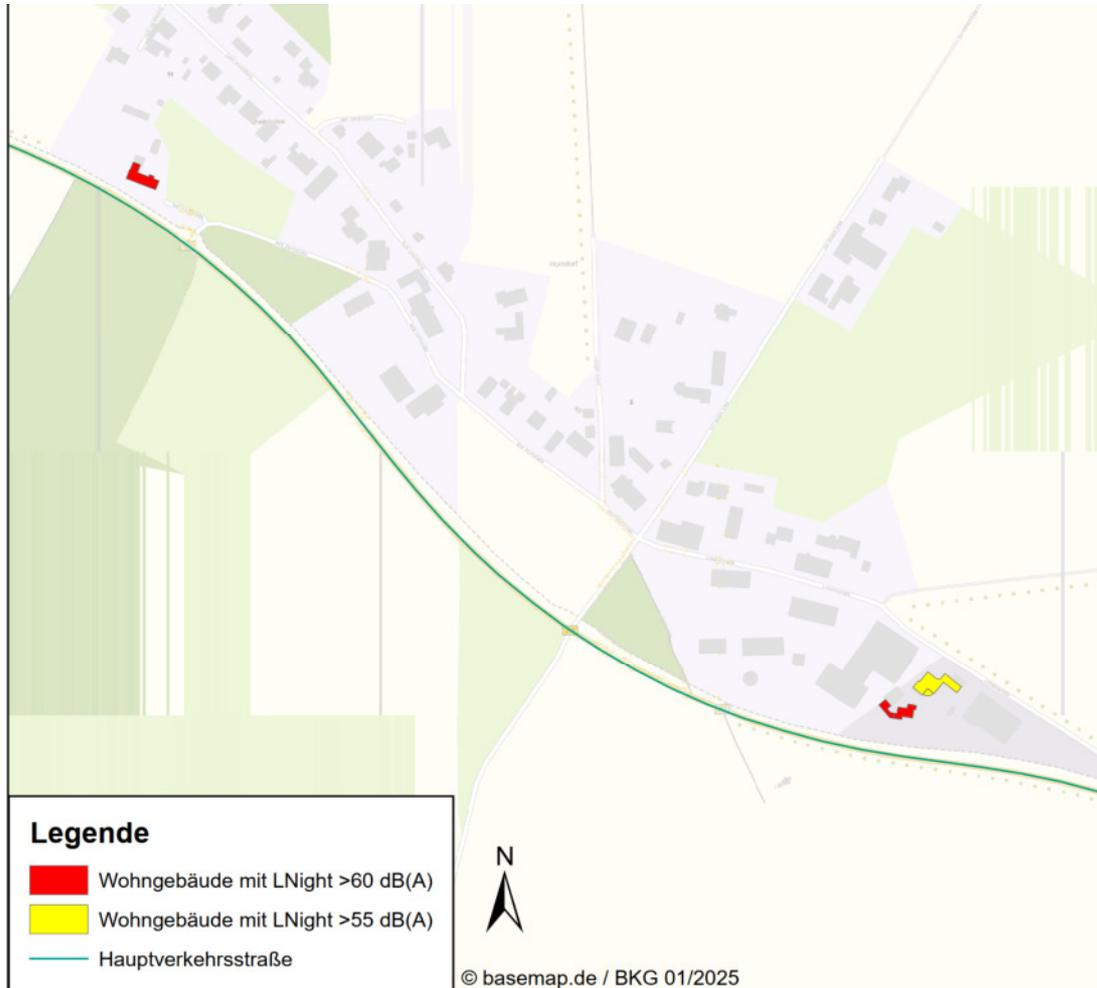
Die Abbildung 1 zeigt, dass in Horndorf durch die B216 einzelne Wohngebäude hoch oder sehr hoch belastet werden. Da die Belastetenstatistik (Tabelle 1) vorgabegemäß auf 100 gerundet ist, tauchen diese wenigen belasteten Anwohner in der Statistik nicht auf.

²⁵ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

²⁶ 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 B216 in Reinstorf (Horndorf).

Quelle: Lärmkartierung 2022/2023²⁶

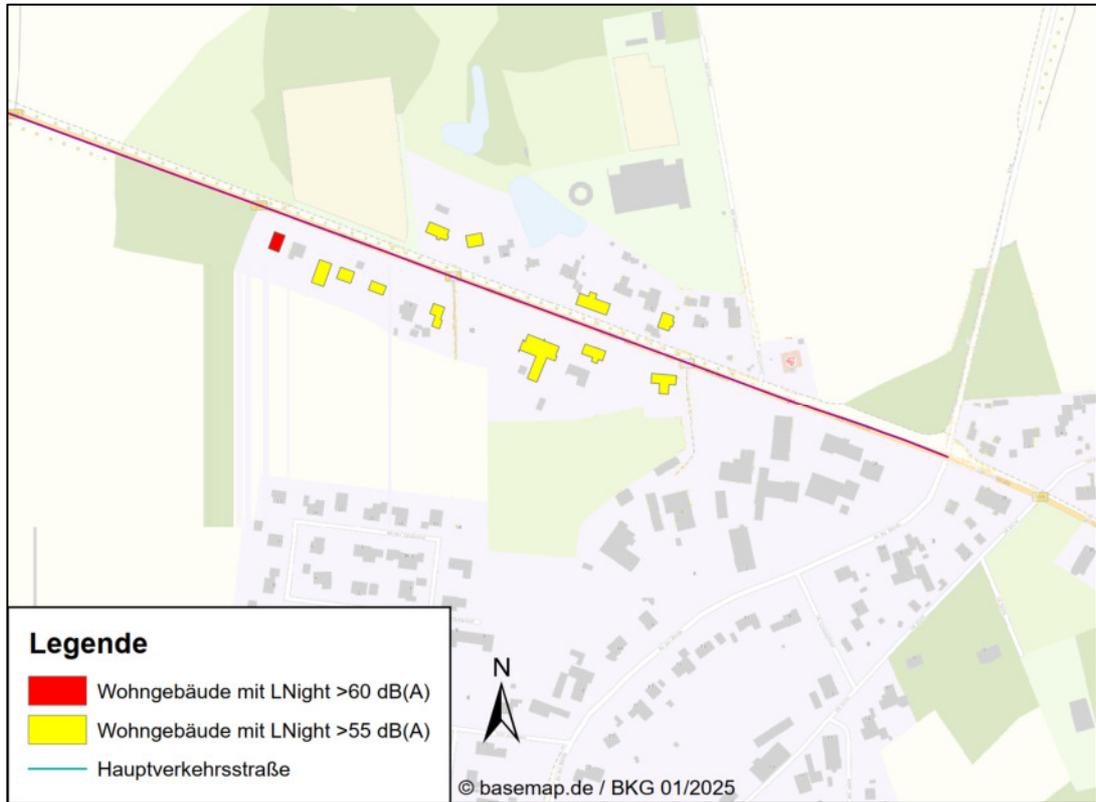


In Bavendorf wurde nur der westliche Ortseingang im Zuge der B216 kartiert (s. Abbildung 2), da nur hier die Mindestanzahl von 3 Mio. Kfz/Jahr erreicht wird. Es zeigt sich, dass durch die B216 mehrere Wohngebäude hoch und ein Wohngebäude sehr hoch belastet werden. Da die Belastetenstatistik (Tabelle 1) vorgabegemäß auf 100 gerundet ist, tauchen diese wenigen hoch und sehr hoch belasteten Anwohner in der Statistik nicht auf.

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 B216 in Thomasburg (Bavendorf).

Quelle: Lärmkartierung 2022/2023²⁶



2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Samtgemeinde Ostheide 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.

Weiterhin sollen die Ruhigen Gebiete vor der Zunahme von Lärm geschützt werden.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ist durchgängig auf der B216 und der B4 ein SMA5 (Splittmastixasphalte SMA 5 und

Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1 /3²⁷) verbaut, der bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h eine lärm mindernde Wirkung von 2 dB²⁸ gegenüber dem Referenzasphalt²⁷ entfaltet.

Entlang der B216 und B209 bestehen Lärmschutzwälder, deren Funktion geschützt und weiterentwickelt werden sollte (Stellungnahme der Niedersächsische Landesforsten vom 23.04.2025).

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 Lärminderung 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 lärm minderndem 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 verlärm.

Für die betrachtete B209 und B216 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in

²⁷ Dokumentation 4. Runde der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 – Daten für die Straßenlärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen. GAA Hildesheim 2023

²⁸ 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

Zusammenarbeit mit der für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

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

3.2.1 Vastorf und Wendisch Evern

In Vastorf und Wendisch Evern bestehen flächenmäßige Lärmbelastungen durch die B209 bzw. die B4. Anwohner werden nicht belastet, daher sind keine Maßnahmen vorgesehen.

3.2.2 Reinstorf (Horndorf)

Für drei straßennahe Wohngebäude an der B216 in Horndorf werden in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen Fassadenpegel >54 dB(A) L_{Night} ermittelt (vgl. Abbildung 1). Daher ist vom zuständigen Baulastträger, der NLStbV, zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97²⁹ 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.

3.2.3 Thomasburg (Bavendorf)

Für einige straßennahen Wohngebäude an der B216 in Bavendorf werden in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen Fassadenpegel >54 dB(A) L_{Night} ermittelt (vgl. Abbildung 2). Daher ist vom zuständigen Baulastträger, der NLStbV, zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung

²⁹ 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)

gemäß VLärmSchR97³⁰ eingehalten werden bzw. ob eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4).

Weiterhin sollte durch die Untere Verkehrsbehörde geprüft werden, ob westlich der Ortseinfahrt von Bavendorf ein Geschwindigkeitstrichter umgesetzt werden kann, so dass die Geschwindigkeit und die Lärmbelastung am Ortseingang reduziert wird.

Nach Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird beim Landkreis Lüneburg ein entsprechender Antrag gestellt.

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 zur Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Gemeinden Reinstorf, Thomasburg, Vastorf und Wendisch Evern in der Samtgemeinde Ostheide sind vom Straßenverkehrslärm der Hauptverkehrsstraßen B4 und B216 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 Bundesverkehrswegeplan³¹ sind zwei Projekte aufgeführt, die zu veränderten Verkehrsführungen und zu einer Reduzierung der aktuellen Lärmbelastung in den betrachteten Gemeinden führen können.

Zum einen ist die Ortsumgehung Bavendorf im Zuge der B216 als vordringlicher Bedarf aufgeführt, die zu einer Entlastung in Bavendorf führen kann.

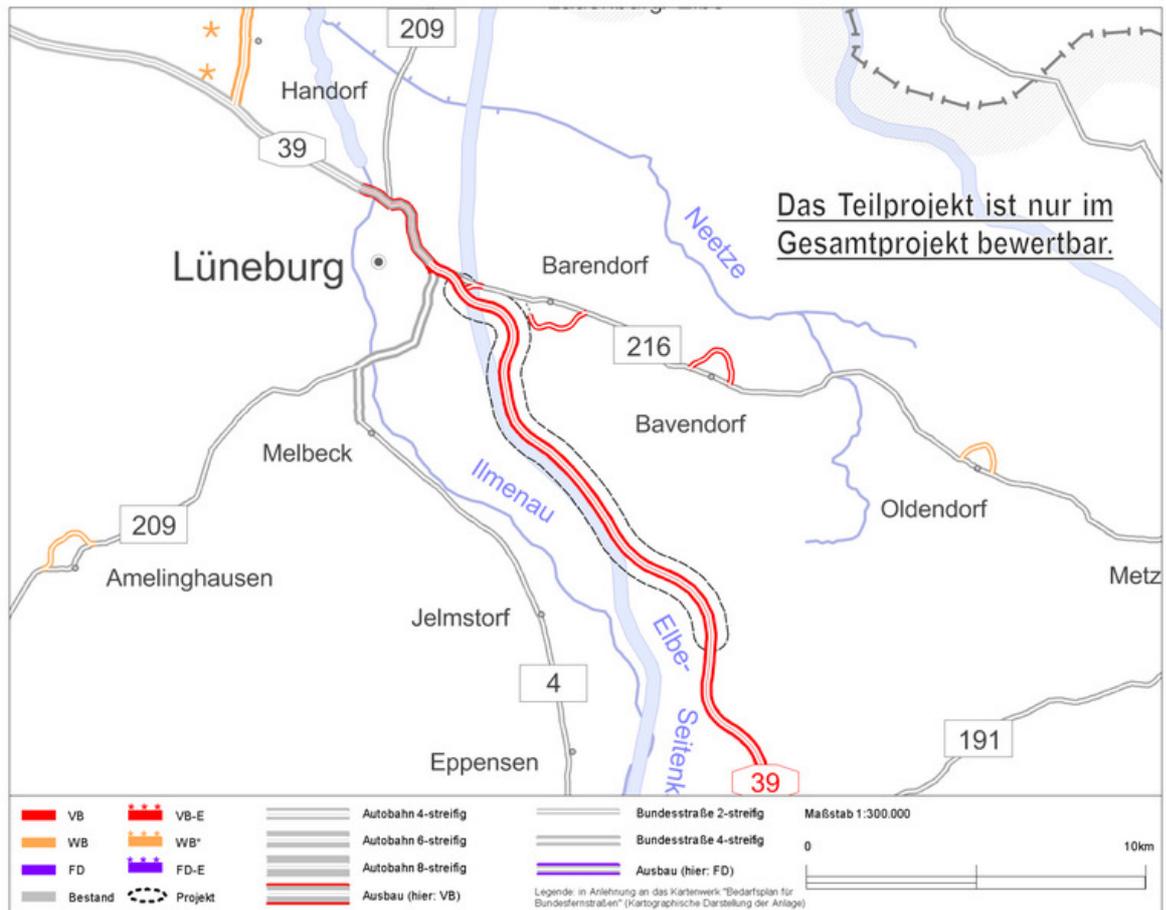
Zum anderen ist der Neubau der BAB A39 als vordringlicher Bedarf eingezeichnet, der zu einer verkehrlichen Entlastung der B4 und der B216 führen kann und damit zu einer Lärmreduzierung an den kartierten Straßen.

³⁰ 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)

³¹ https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html. Stand 01/2025

Abbildung 3: Bundesverkehrswegeplan 2030, OU Bavendorf, Neubau BAB A39

Quelle: Bundesverkehrswegeplan³¹



Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinden und der Samtgemeinde auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Samtgemeinde, 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 auf den ÖPNV motiviert werden, um 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 lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann³².

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005³³ 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.“³³

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, infolgedessen 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.

³² Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

³³ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

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 Ostheide, 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 Gebiete³⁴. Bei der Ausweisung 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“*³⁵. 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.

Unter diesen Gesichtspunkten wurden im vorangegangenen Lärmaktionsplan³⁶ vier Bereiche als Ruhiges Gebiet festgelegt (vgl. Abbildung 4). Diese Ausweisung wird in diesem Lärmaktionsplan aufgegriffen und fortgeschrieben.

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

³⁴ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

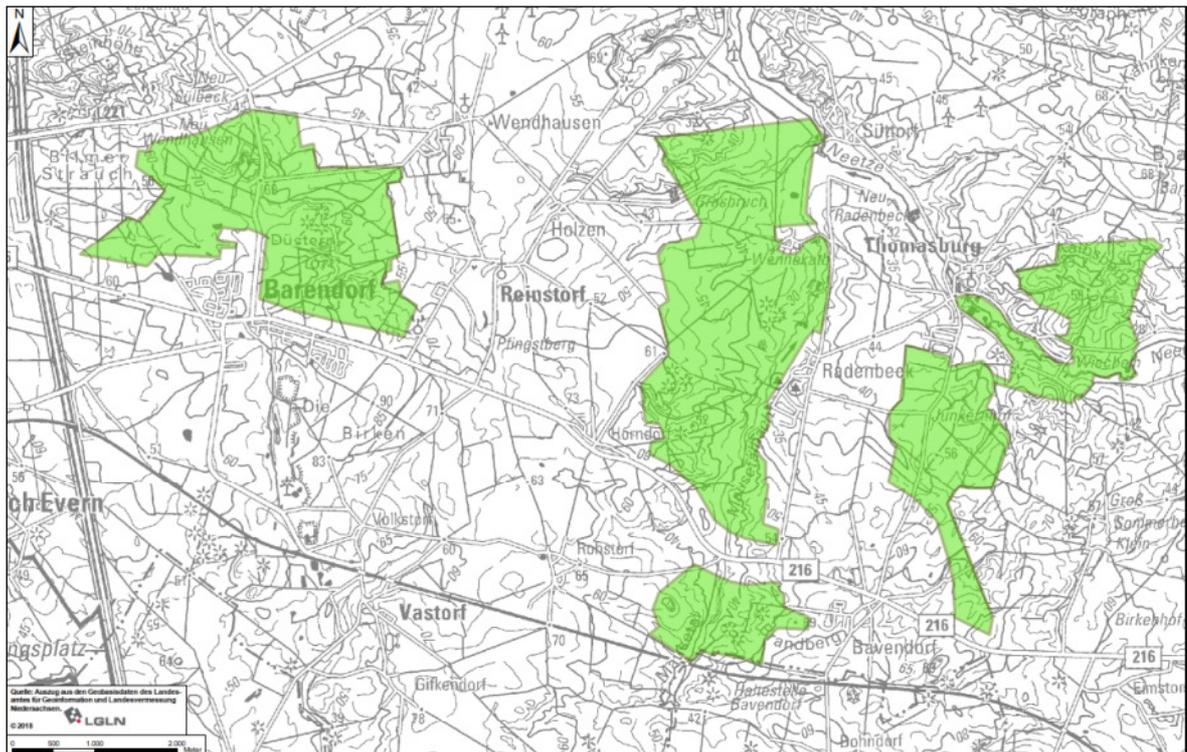
³⁵ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

³⁶ Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Ostheide zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. April 2019

anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

Abbildung 4: Skizze der Ruhigen Gebiete in der Samtgemeinde Osteide (grün markiert)

Quelle: Lärmaktionsplan zur 3. Runde der ULR



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

Durch die aufgeführte Maßnahme an der B216 (Lärmsanierung) können in Bavendorf und Horndorf hoch und sehr hoch betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, rund 40 Personen, entlastet werden.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 17.03.2025 bis 01.05.2025

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

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

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

Es sind 17 Stellungnahmen eingegangen, 15 von TöB und zwei von Bürgerinnen und Bürgern. Vier Stellungnahmen enthielten Anregungen bzw. Bedenken. Eine Stellungnahme hat dazu geführt, dass der Lärmaktionsplan bei den vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen ergänzt wurde.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

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

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97¹¹ bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Ostheide erstreckt sich auf das gesamte Samtgemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Straßen und die angrenzenden Wohngebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 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.

Die Lärmaktionspläne zur 3. Runde der ULR³⁷ wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im April 2019 übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit der vorhergehenden Lärmkartierung nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung. Im letzten Lärmaktionsplan wurden neben Reinstorf, Thomasburg, Vastorf und Wendisch Evern noch Barendorf betrachtet. Barendorf wird in diesem Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt.

Im letzten Lärmaktionsplan wurden Maßnahmen zum Straßenbelag aufgeführt. Der aktuelle Lärmaktionsplan erstreckt sich auf die Lärmsanierung an der B216. Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat und die Ergebnisse kaum mit den vorhergehenden Lärmkartierungen vergleichbar sind, können Angaben zu geänderten Betroffenen nicht ermittelt werden.

Die im letzten Lärmaktionsplan festgelegten Ruhigen Gebiete werden fortgeschrieben und mit diesem Lärmaktionsplan erneut festgelegt.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Gemeinde und 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, auch

³⁷ Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Ostheide zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. April 2019.

nach Novelle der StVO³⁸, als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Stadt vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“³⁹.

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert werden. 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 Ostheide

Am: 30.06.2025

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.ostheide.de

Barendorf, den 8. Juli 2025

Der Samtgemeindebürgermeister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Norbert Meyer', with the name '(Norbert Meyer)' printed in a smaller font directly below it.

³⁸ Straßenverkehrs-Ordnung. Verordnung vom 06. März 2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01. April 2013 zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Juli 2024 (BGBl. I S. 236) m.W.v. 19. Juli 2024

³⁹ <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Juli 2024

8 Anlagenverzeichnis

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

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

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

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{DEN} für die Samtgemeinde Ostheide

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{Night} für die Samtgemeinde Ostheide

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 Lärm-situation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{eqn} und L_{night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertretung der nationalen Grenzwerte auf L_{eqn} und L_{night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/ru/noise/id3/en/vf0ec5a1>).

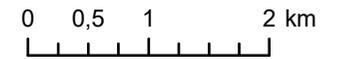
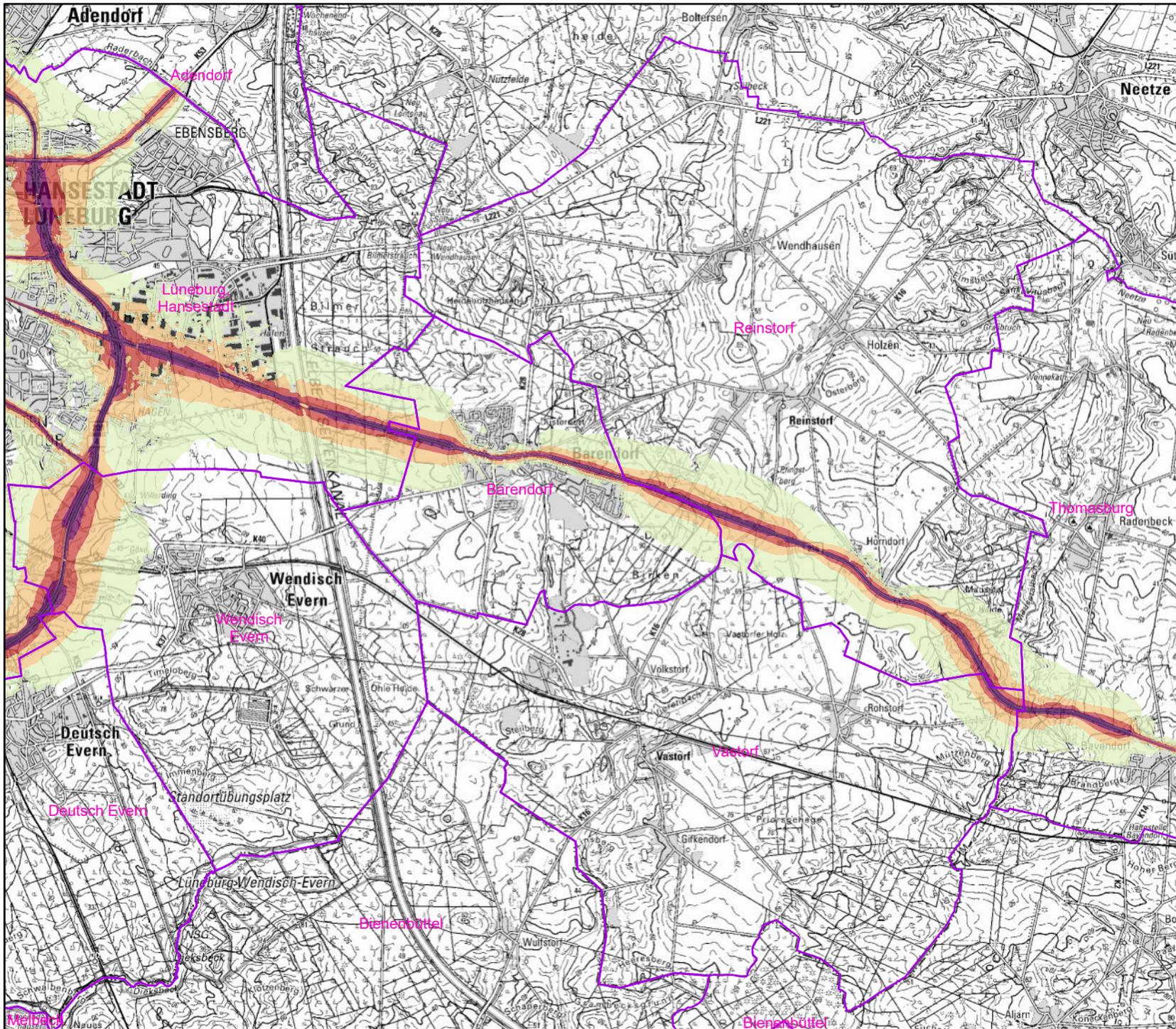
Anwendungsbereich	Grenz-werte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenz-werte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (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)
Nutzung										
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
Ostheide

Stand: August 2023



Maßstab: 1:62.500

Datum: 16.10.2024

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

© 2024

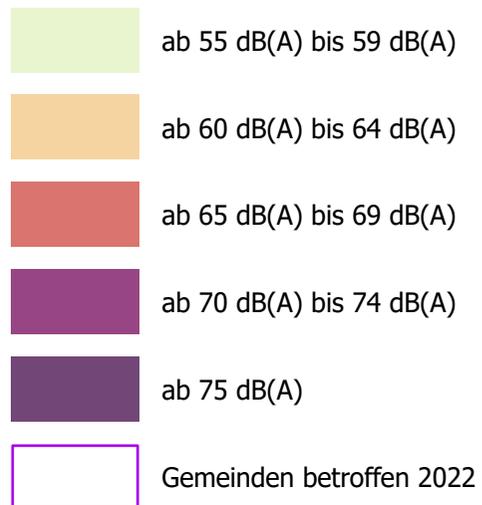


 Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Legende

Straßenlärm Lden 2022

category

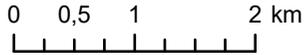
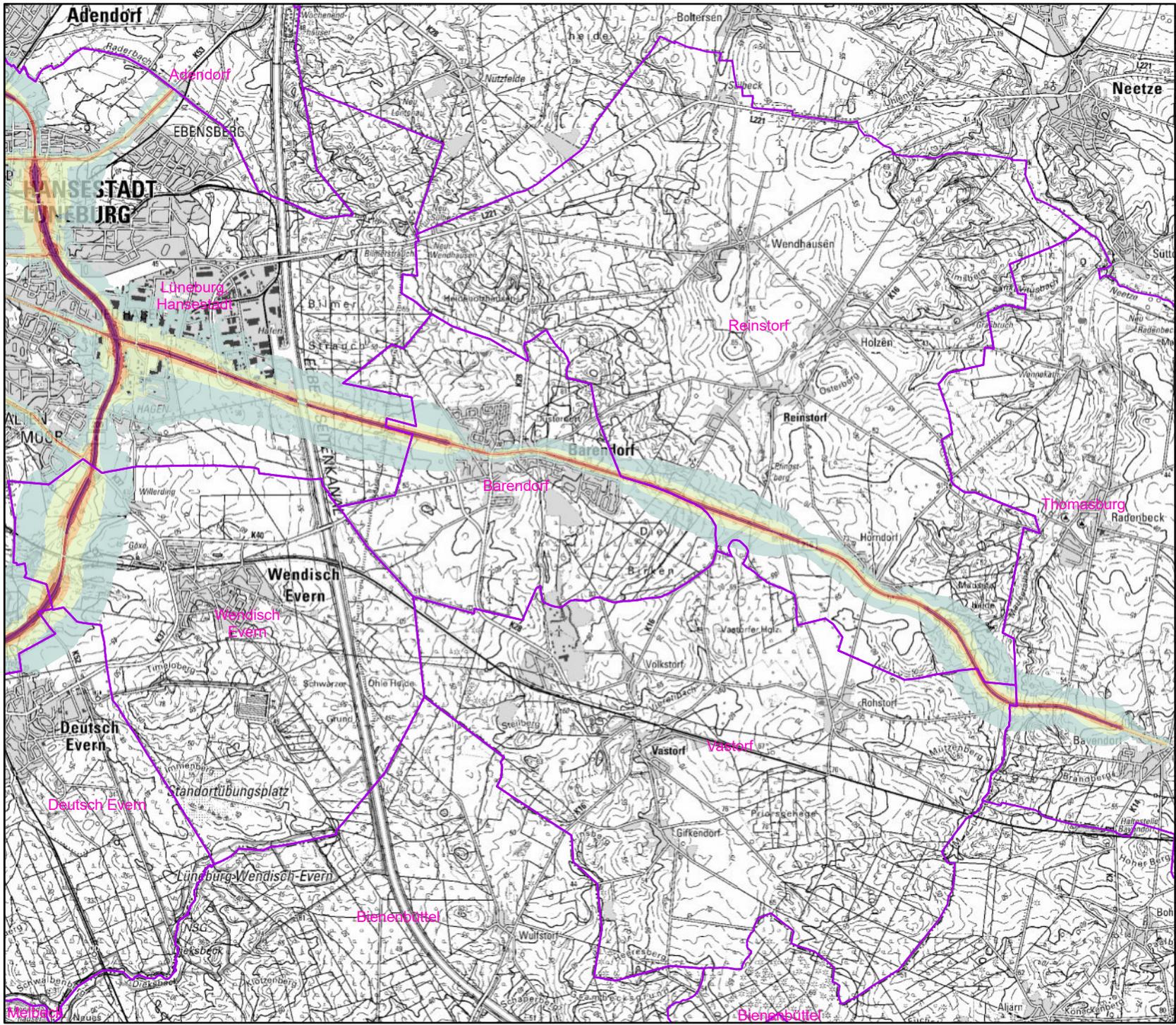




Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für die Samtgemeinde
Ostheide

Stand: August 2023



Maßstab: 1:62.500

Datum: 16.10.2024

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

© 2024



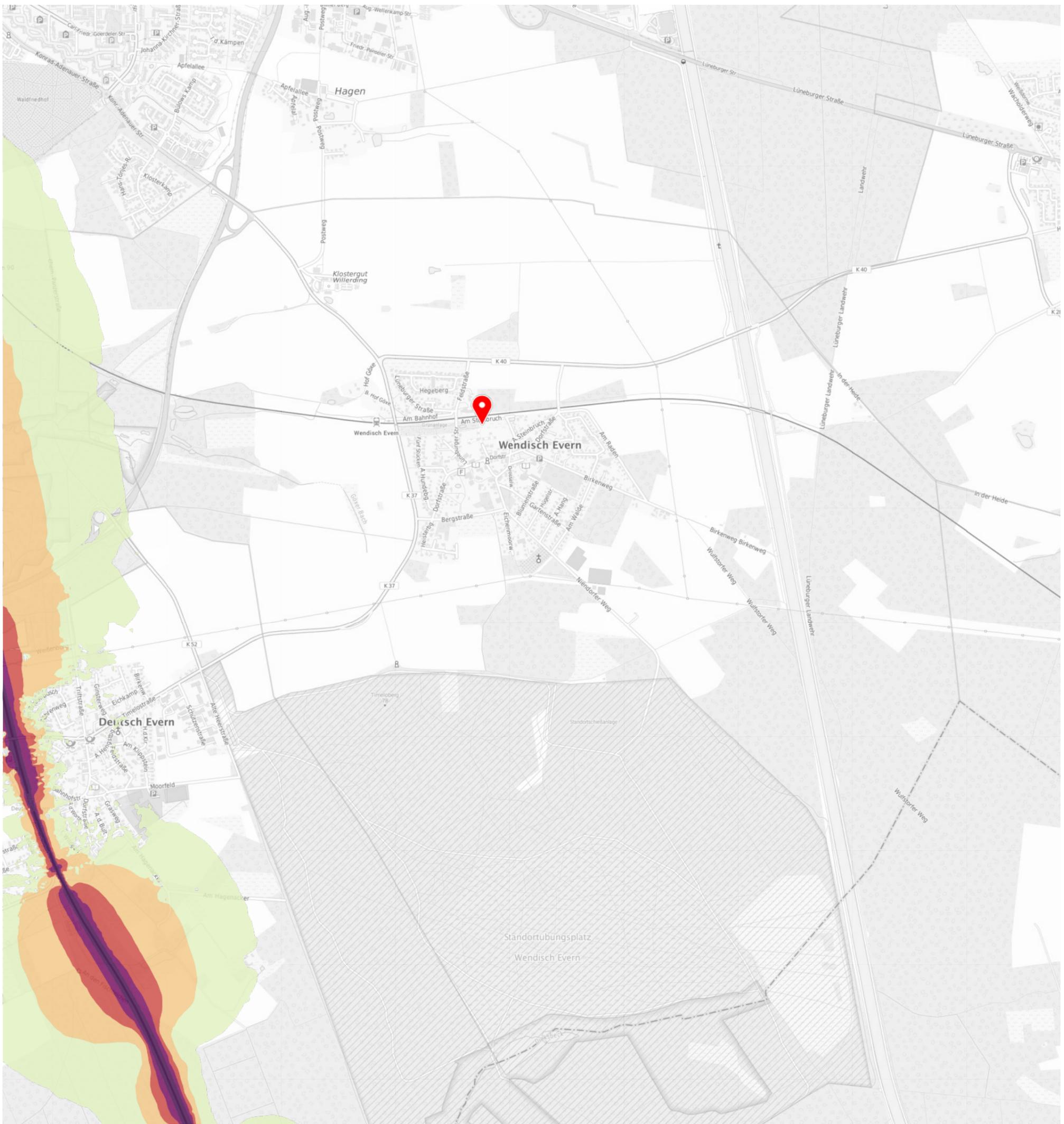
Legende

Straßenlärm Lnicht 2022

category



Anlage 4: Lärmkarte Hauptisenbahnstrecke Übersicht L_{DEN}
für die Samtgemeinde Ostheide



Attribution (Quellen)
 © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

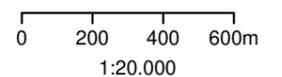
Haftungsausschluss:
 Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

Nutzungshinweise:
 Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
 Eisenbahn-Bundesamt
 Heinemannstraße 6
 D-53175 Bonn
 Telefon: +49 228 9826-0
 Telefax: +49 228 9826-199
 Homepage: www.eba.bund.de
 E-Mail: poststelle@eba.bund.de
 Präsident: Stefan Dernbach

Koordinatensystem:
 EPSG:25832



Gedruckt am 16.10.2024 16:14



Legende

Isophonen - LDEN (ULR)

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



Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht L_{Night}
für die Samtgemeinde Osteide



Attribution (Quellen)
 © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

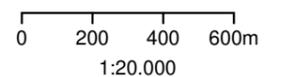
Haftungsausschluss:
 Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

Nutzungshinweise:
 Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
 Eisenbahn-Bundesamt
 Heinemannstraße 6
 D-53175 Bonn
 Telefon: +49 228 9826-0
 Telefax: +49 228 9826-199
 Homepage: www.eba.bund.de
 E-Mail: poststelle@eba.bund.de
 Präsident: Stefan Dernbach

Koordinatensystem:
 EPSG:25832



Gedruckt am 16.10.2024 16:14



Legende

Isophonen - LNight (ULR)

-  ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
-  ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
-  ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
-  ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
-  ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
-  ab 70 dB(A)