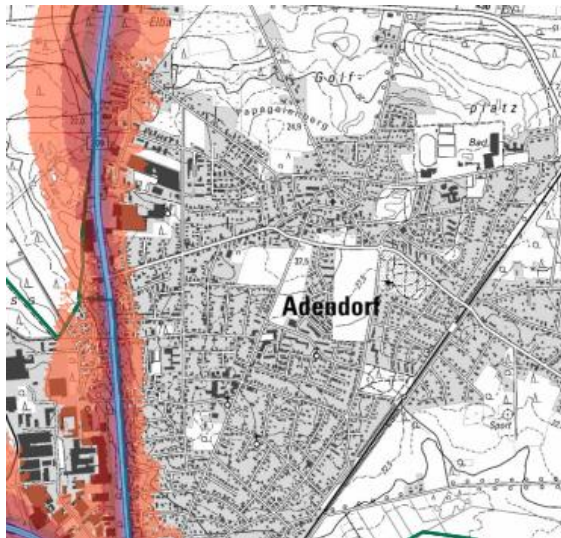


# Lärmaktionsplan der Gemeinde Adendorf zur Umsetzung der dritten Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie **Entwurf**



Quelle: Strategische Lärmkartierung 3. Stufe. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Auftraggeberin: Gemeinde Adendorf  
Rathausplatz 14  
21365 Adendorf

Projektnummer: LK 2018.317  
Berichtsnummer: LK 2018.317.1  
Berichtsstand: 19.01.2021  
Berichtsumfang: 18 Seiten sowie 3 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz  
und  
Bearbeitung:



**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>

# **Lärmaktionsplan der Gemeinde Adendorf gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>3</b>
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	4
1.4	Geltende Grenzwerte.....	4
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b> .....	<b>5</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung .....	6
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	6
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	8
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b> .....	<b>11</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	11
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre .....	11
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm .....	12
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre .....	13
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen....	15
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans</b> .....	<b>16</b>
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	16
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	16
<b>5</b>	<b>Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans</b> .....	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b> .....	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b> .....	<b>17</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung beschlossen ...	17
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit.....	17
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet .....	17
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>18</b>

## 1 Allgemeines

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Adendorf  
Gemeindeschlüssel: 03 3 55 001  
Ansprechpartner: Herr Tobias Fechner  
Adresse: Rathausplatz 14, 21365 Adendorf  
Telefon: 04131 9809 30  
E-Mail: Tobias.Fechner@adendorf.de  
Internet: www.adendorf.de

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

Die Gemeinde Adendorf liegt im Landkreis Lüneburg direkt nordöstlich der Stadt Lüneburg ist mit dieser teilweise zusammengewachsen. Weiterhin grenzt Adendorf an den Flecken Bardowick im Westen, die Gemeinde Brietlingen im Norden und Gemeinde Scharnebeck im Osten. Das Gemeindegebiet wird von Landwirtschaftsflächen geprägt, Waldgebiete finden sich im Norden und Osten. Das östliche Gemeindegebiet wird vom Elbe-Seitenkanal durchzogen.

Die Gemeinde hat rund 10.800 Einwohnerinnen und Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 16,1 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 670 Einwohnerinnen und Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in Adendorf beträgt ca. 5.200<sup>1</sup>.

Das westliche Gemeindegebiet wird von Nord nach Süd von der B209 durchzogen. Die BAB A4 verläuft südlich des Gemeindegebiets, ebenso wie die Bahnstrecke Lübeck – Hamburg. Die Bahnstrecke Lüneburg – Lauenburg (Elbe) quert die Gemeinde von Süd nach Nordost.

Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 25.000 bis 11.700 Kfz/Tag<sup>2</sup> auf der B209 gehört diese Straße zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>3</sup> (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

---

<sup>1</sup> Strategische Lärmkartierung 3. Stufe. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz. Stand 04/2018

<sup>2</sup> Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

<sup>3</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189

Lärm von Großflughäfen oder Haupteisenbahnstrecken entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>3</sup> (ULR) ist in Adendorf nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet. Die Bahnstrecke in Adendorf weist nicht die nötige Anzahl an Verkehrsbewegungen auf und wurde daher vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nicht kartiert (vgl. Kap. 1.3).

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>4</sup> (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, 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.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA zuständig<sup>4</sup>.

### 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<sup>5</sup>.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter [www.umwelt.niedersachsen.de](http://www.umwelt.niedersachsen.de) für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der dritten Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen veröffentlicht und dienen diesem Lärmaktionsplan als Grundlage.

---

<sup>4</sup> 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)

<sup>5</sup> NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

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<sup>6</sup> hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind dafür in Niedersachsen die Gemeinden oder Samtgemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>7</sup> 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-90<sup>8</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS<sup>9</sup> bzw. der zukünftig anzuwendenden BUB<sup>10</sup> abweicht. Die aktuelle RLS-19<sup>11</sup> wird aktuell nur bei der Lärmvorsorge angewendet, nicht bei der Lärmsanierung.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 aufgeführt.

## 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. Auch ist eine Messung des Verkehrslärms ohne Nebengeräusche kaum

---

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04. August 2006 S. 665.  
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laermschutz.html>

<sup>8</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

<sup>9</sup> Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

<sup>10</sup> BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe). Vom 20. November 2018 (BAnz AT 28.12.2018 B7)

<sup>11</sup> RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019.

möglich. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

## 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Adendorf**

<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Adendorf belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04.2018</b>				
LDEN <sup>12</sup> dB(A)	belastete Menschen		LNight <sup>13</sup> dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	100		über 50 bis 55	0
über 60 bis 65	0		über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	100		Summe	0
<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Adendorf belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018</b>				
LDEN dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 bis 65 dB(A)	0,8	100	0	0
65 bis 75 dB(A)	0,2	0	0	0
über 75 dB(A)	0,1	0	0	0
Summe	1,1	0	0	0

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

Die Lärmkarten des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz für die Hauptverkehrsstraßen in Adendorf finden sich in den Anlagen 2 und 3.

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für Adendorf werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der Hauptverkehrsstraße 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.

<sup>12</sup> LDEN - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden (nach VBUS) die Abendstunden (18:00–22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00–6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

<sup>13</sup> LNight - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00-6:00 Uhr)

**Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>14</sup>), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  > 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 977 können überschritten sein</li> <li>- Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein<sup>15</sup></li> </ul>
65-70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  55-60 dB(A) L <sub>Night</sub>	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV<sup>16</sup> überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 977 können überschritten sein</li> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>17</sup></li> </ul>
55-65 dB(A) L <sub>DEN</sub>  50-55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung/Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>16</sup> können überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 977 können überschritten sein</li> <li>- mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)<sup>17</sup> langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)<sup>17</sup></li> <li>- Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm<sup>18</sup>: L<sub>DEN</sub>&lt;53 dB, L<sub>Night</sub> &lt;45 dB</li> </ul>

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

<sup>14</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

<sup>15</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>16</sup> 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

<sup>17</sup> Sondergutachten des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

<sup>18</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

Betrachtet man die vom Land Niedersachsen kartierte Hauptverkehrsstraße, so sind ca. 100 Personen durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen. Dies macht rund 1 % der Bevölkerung Adendorfs aus.

Von hohen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  oder sehr hohen Lärmbelastungen sind keine Personen betroffen. Die zugrundeliegende Lärmkartierung der dritten Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2017/2018 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

### 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Ermittlung der Betroffenenzahlen (s. Tabelle 1) basiert auf der Berechnungsvorschrift VBEB<sup>19</sup>. Entsprechend dieser Vorschrift werden die Einwohnerinnen und Einwohner eines Wohngebäudes den Fassadenpunkten, die rund um die Gebäude verteilt sind, zugeordnet. Daraus folgt, dass nur rund ein Viertel der Anwohnerinnen und Anwohner eines Wohngebäudes der lautesten, straßenzugewandten Fassade zugeordnet werden.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass entsprechend der Kartierungsverordnung<sup>20</sup>, die aus der VBEB ermittelten Belastetenzahlen auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden sind. Somit lässt sich aus der Tabelle keine kleinräumig differenzierte Belastung der Adendorfer Anwohnerinnen und Anwohner ableiten.

Um die belasteten Bereiche in Adendorf zu ermitteln, wurden daher auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Eingangsdaten der Lärmkartierung die Wohngebäude ermittelt, die nachts Fassadenpegel von über 50 dB(A), über 55 dB(A) und über 60 dB(A)  $L_{Night}$  aufweisen. Demnach finden sich die am stärksten lärmbelasteten Bereiche in Adendorf an den straßennahen Wohngebäuden entlang der B209.

Für die Abbildung 1 und Abbildung 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-90 entspricht (s. Kap. 1.4). Die rot dargestellten Wohngebäude weisen nachts sehr hoch belastete Fassadenpegel mit über 60 dB(A)  $L_{Night}$  auf. Die orange markierten weisen nachts hohe Fassadenpegel mit über 55 dB(A) und die gelb markierten über 50 dB(A)  $L_{Night}$  auf. Bei den rot markierten Gebäuden sind (vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90) wahrscheinlich die Lärmsanierungswerte für Wohngebiete der Richtlinien für

---

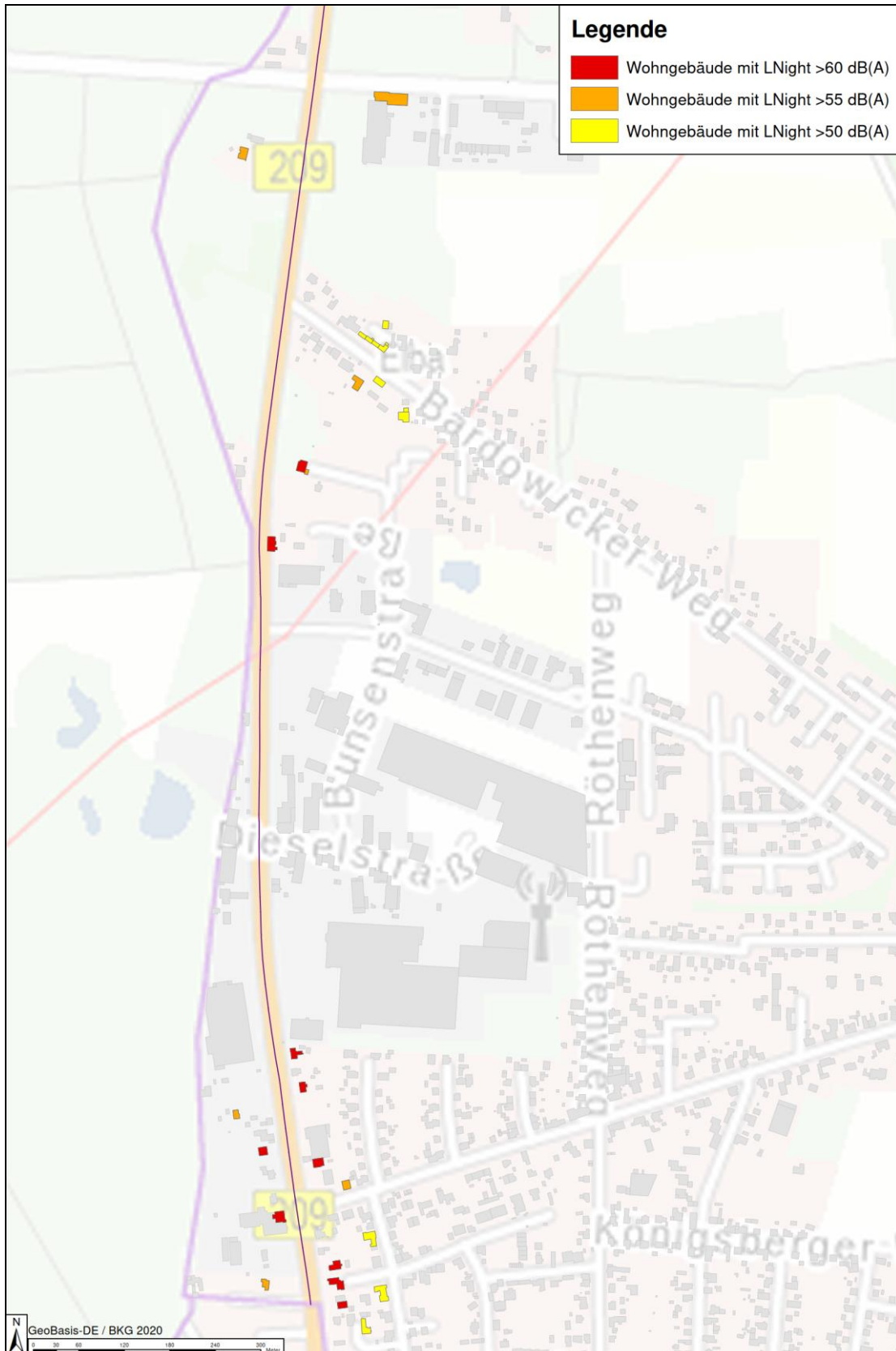
<sup>19</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20.04.2007 S. 4137)

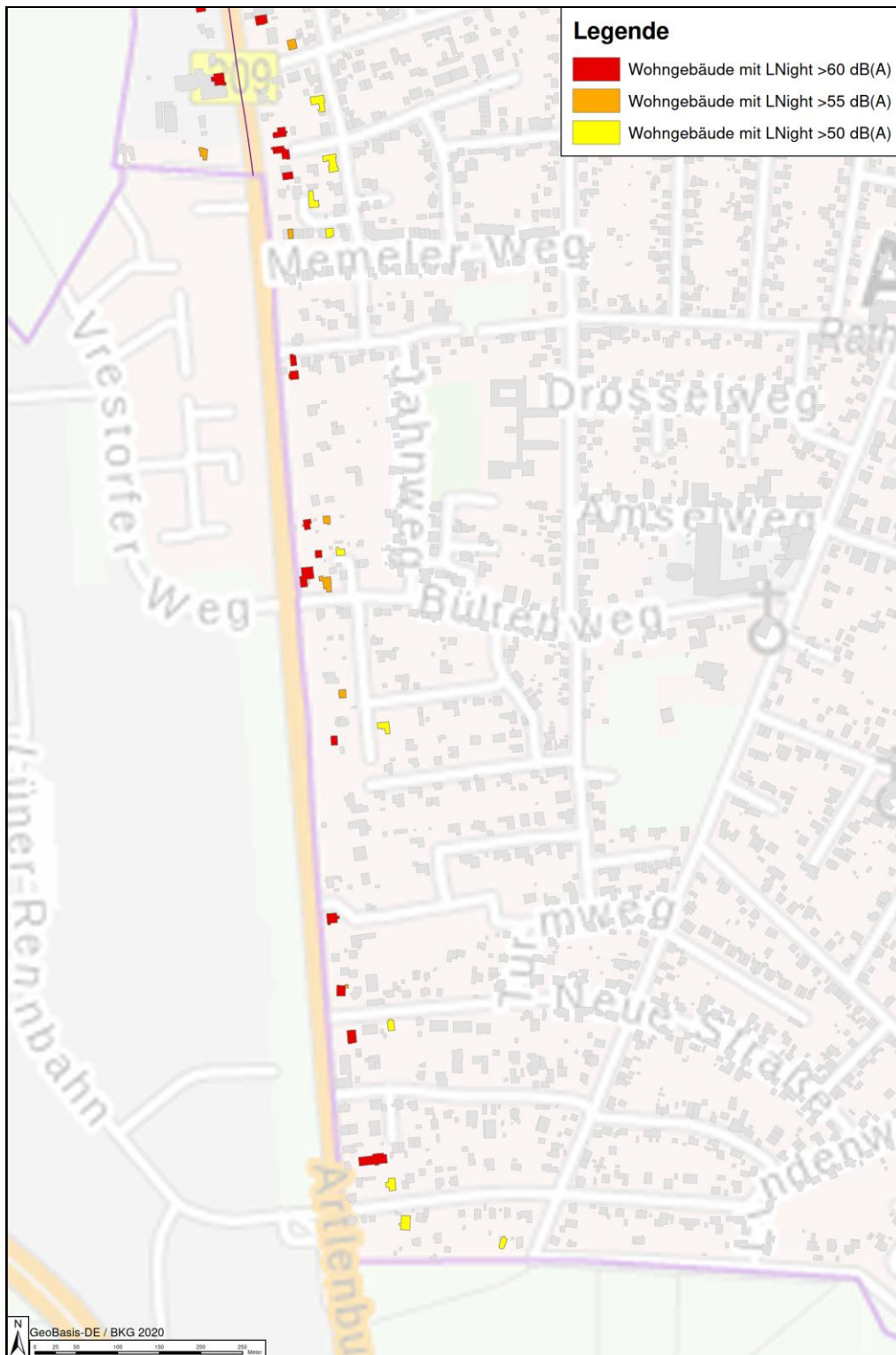
<sup>20</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 v. v. 31. August 2015



den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>7</sup> überschritten.

Abbildung 1: Belastete Wohngebäude nachts an der B209 (nord) in Adendorf (L<sub>Night</sub>)



**Abbildung 2: Belastete Wohngebäude nachts an der B209 (süd) in Adendorf (LNight)**

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.

### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes befinden entlang der B209 keine Lärmschutzeinrichtungen.

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
- Einbau von lärminderndem Asphalt
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern  
(Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm)

Entsprechend dem Musteraktionsplan des Niedersächsischen Umweltministeriums vom Januar 2018<sup>21</sup> sind im Lärmaktionsplan Prüfaufträge an die Straßenbauverwaltung aufzunehmen. Diese werden im Folgenden aufgeführt.

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraßen B209 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist das Straßenverkehrsamt zuständig.

Für mehrere straßennahe Wohngebäude an der B209 wurden Fassadenpegel von  $>54$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$  vom Land Niedersachsen berechnet (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2). Hier sollte vom Baulastträger geprüft werden, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR 97<sup>7</sup> eingehalten werden bzw. ob hier eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4).

---

<sup>21</sup> Musteraktionsplan und Ausfüllhinweise zur Dokumentation und Berichterstattung des Muster-Lärmaktionsplans (LAP), Hannover, Januar 2018.

Auf der kartierten B209 in Adendorf wurde vom Umweltministerium Niedersachsen ein relativ lauter Asphalt mit einem DStrO von +2 dB kartiert. Daher sollte vom Baulastträger geprüft werden, ob auf den Abschnitten mit >60 km/h ein lärmgeminderter Asphalt (-2 dB) im Zuge der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke aufgebracht werden kann.

In den Abschnitten der B209 mit <60km/h wird vom zuständigen Baulastträger gefordert zu prüfen, ob innerorts ein **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** im Zuge der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke aufgebracht werden kann, entsprechend den „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen<sup>22</sup>. Für diese Asphalte wird eine lärmmindernde Wirkung von bis zu 3 dB gegenüber Standardasphalten bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben<sup>23</sup> (vgl. a. RLS-19<sup>24</sup>).

### 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 Lärmreduzierung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Adendorf ist von der Hauptverkehrsstraße B209 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegt. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an dieser Straße umzusetzen.

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Gemeinde, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

- **Förderung des ÖPNV**  
Hohe Taktichten, gute Verknüpfung innerhalb des ÖPNV und mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere vor dem Hintergrund einer Reaktivierung des Bahnhaltdepot<sup>25</sup>.  
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsar-

---

<sup>22</sup> „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

<sup>23</sup> Lärmreduzierende Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

<sup>24</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2019

<sup>25</sup> Vgl. Verkehrsentwicklungsplan Adendorf 2017/2018. 2/2019

me, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- Förderung des **Fahrradverkehrs**  
Radfahrstreifen/Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung. Um Anreize zu schaffen, öfter einmal aufs Rad umzusteigen und das Auto stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren werden im VEP zahlreiche Maßnahmen/Handlungsfelder genannt<sup>25</sup>.
- Förderung des **Fußverkehrs**  
Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernde Asphalte für Stadtstraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB erreicht werden kann<sup>26,27,28,29</sup>.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte im Zentrum von Adendorf eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und ermöglicht damit den Kfz-Verzicht<sup>25</sup> und infolge Verkehrslärmreduzierung. Dies kann z.B. erreicht werden durch:

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005<sup>30</sup> 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.“<sup>30</sup>

### 3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der Ruhigen

---

<sup>26</sup> „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

<sup>27</sup> Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

<sup>28</sup> Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

<sup>29</sup> Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

<sup>30</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Die Auswahl und Festlegung der „Ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Gemeinde Adendorf, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwerts oder der Größe der Gebiete bestehen nicht.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete<sup>31</sup>. 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“*<sup>32</sup>. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die

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

Unter diesen Gesichtspunkten werden die nicht vom Lärm der B209 belasteten Gebiete des Büldenmoors und die Bereiche südöstlich von Erbstorf, beidseitig des Elbe-Seitenkanals, außerhalb von Siedlungsbereichen und Verkehrswegen als Ruhige Gebiete festgesetzt (s. Abbildung 3). Diese Bereiche sind im Regionalen Raumordnungsprogramm<sup>33</sup> überwiegend als Vorranggebiet bzw. Vorbehaltsgebiet für die ruhige Erholung in Natur und Landschaft gekennzeichnet und Teile des Landschaftsschutzgebiets des Landkreis Lüneburg, das auch wegen seiner Bedeutung für die Erholungsnutzung ausgewiesen wurde<sup>34</sup>.

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

---

<sup>31</sup> Vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

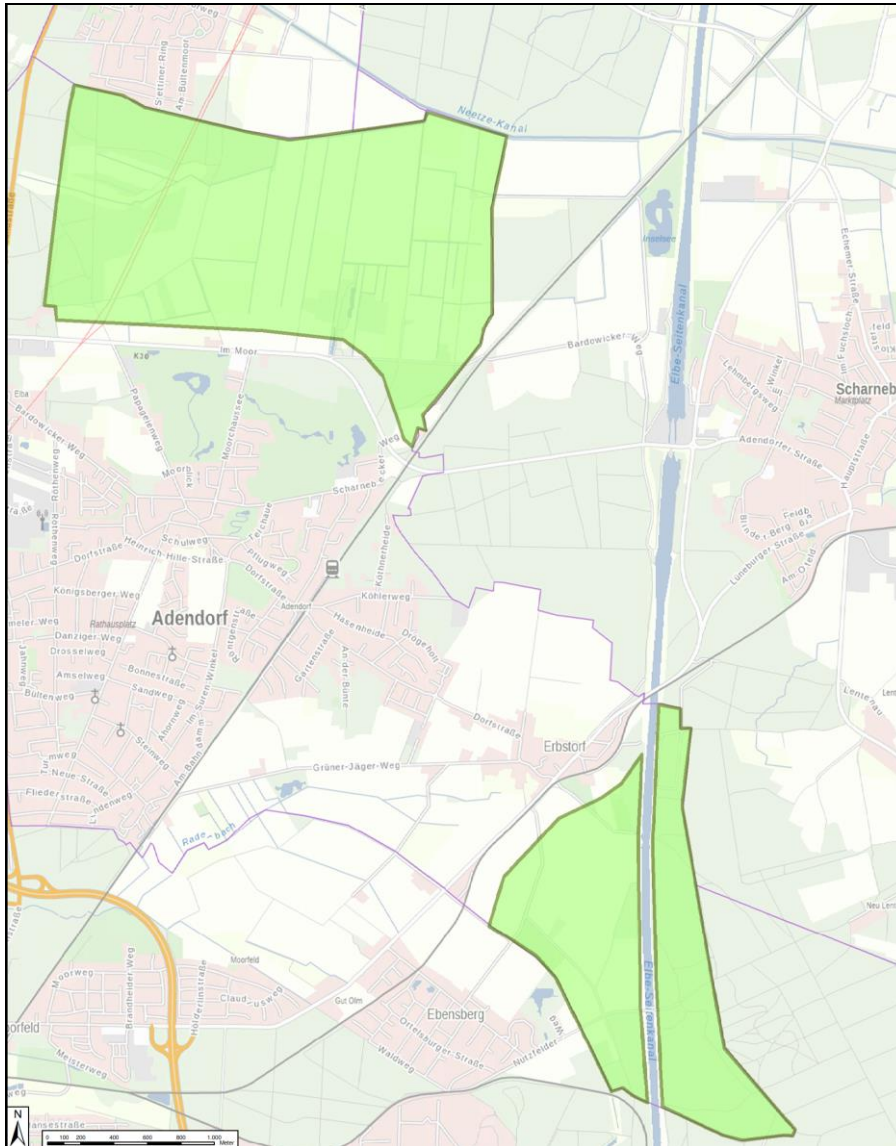
<sup>32</sup> Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

<sup>33</sup> Landkreis Lüneburg REGIONALES RAUMORDNUNGSPROGRAMM 2003, in der Fassung der 2. Änderung 2016

<sup>34</sup> Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg“ wird nach entsprechender Beschlussfassung durch den Kreistag in seiner Sitzung am 23. Mai 2011 erlassen

deutsamen Planungen ist der Schutz des Ruhigen Gebiets als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

**Abbildung 3: Skizze der Ruhigen Gebiete in der Gemeinde Adendorf (grün markiert)**



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

Durch Einbau von lärmreduziertem Asphalt auf der B209 könnte für alle betroffenen Wohngebäude und deren Bewohnerinnen und Bewohner, also alle 100 kartierten belasteten Menschen (s. Tabelle 1) eine Reduzierung um rd. 4-5 dB stattfinden und somit keine Belasteten entsprechend der Tabelle verbleiben.

Durch die Umsetzung der Lärmsanierung können alle hoch lärmbelasteten Wohngebäude (rot markiert in Abbildung 1 und Abbildung 2) und deren Bewohnerinnen und Bewohner entlastet werden.

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans**

### **4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

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

### **4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die eingehenden Stellungnahmen werden abgewogen und im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

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

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Gemeinde Adendorf getragen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt liegt geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten<sup>35</sup>.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können entsprechend VLärmSchR 97<sup>7</sup> bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet werden.

## **6 Evaluierung des Aktionsplans**

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

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

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

---

<sup>35</sup> Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.



## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

### **7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung beschlossen**

**Am:**

### **7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit**

**Am:**

### **7.3 Link zum Aktionsplan im Internet**

[www.adendorf.de](http://www.adendorf.de)

Adendorf, den

## **8 Anlagenverzeichnis**

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht  $L_{DEN}$  für Adendorf

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht  $L_{Night}$  für Adendorf

**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://odr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes <sup>1</sup> .		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV <sup>2</sup> für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>3</sup>		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>4</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung <sup>5</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
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 bzw. 40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							70	70		

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

- 1 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04. August 2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25. Juni 2010
- 2 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007
- 3 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 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- 4 Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)
- 5 DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

## **Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht  $L_{DEN}$  für Adendorf  
Stand April 2018



### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht  $L_{\text{Night}}$  für Adendorf  
Stand April 2018