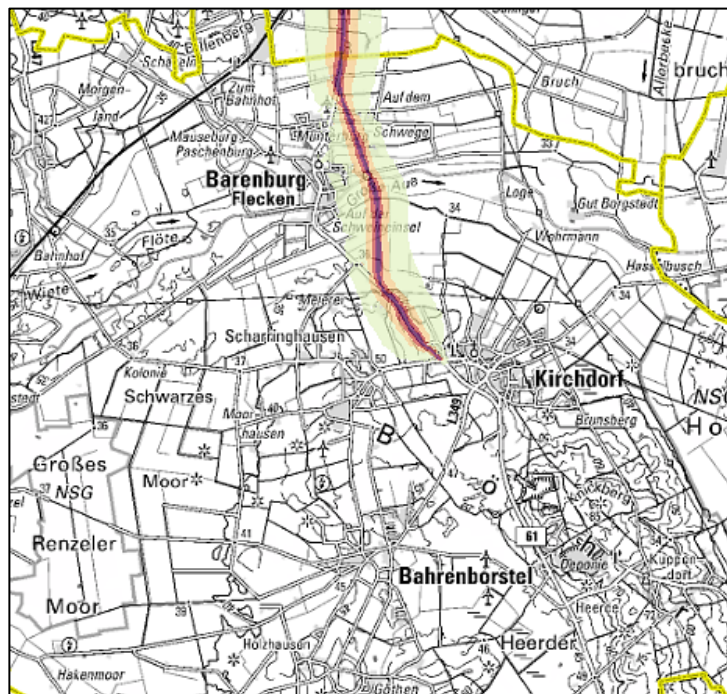




SAMTGEMEINDE KIRCHDORF

Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Kirchdorf gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz - IV. Runde -



Projektnummer: 223422
Datum: 30.05.2024

Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Kirchdorf gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis; Literaturverzeichnis

1	Allgemeines	5
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	5
1.2	Beschreibung der Gemeinde, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	5
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	6
1.4	Geltende Grenzwerte	7
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	9
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	11
2.2.1	Ergebnisse	12
2.2.2	Fazit.....	14
2.3	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen.....	15
3	Maßnahmenplanung	16
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	16
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	16
3.2.1	Übersicht möglicher Maßnahmen.....	16
3.2.2	Untersuchung möglicher Maßnahmen.....	19
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	20
3.4	Schutz ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre.....	20
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen	21
3.6	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen (Schienenverkehrslärm).....	21
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP	21
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	21
4.2	Art der Mitwirkung der Öffentlichkeit	21
4.3	Dokumentation der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	21
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	22
6	Evaluierung des LAP	22
6.1	Überprüfung der Umsetzung	22

6.2	Überprüfung der Wirksamkeit.....	22
7	Inkrafttreten des LAP	22
7.1	Beschluss des LAP	22
7.2	Link zum Aktionsplan im Internet.....	22

Anlagen

Abbildungen

Abbildung 1: Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VBEB und Median-Verfahren gem. BEB.....	8
Abbildung 2: Lärmkarte Straßenlärm Flecken Barenburg L_{DEN} (24 h)	9
Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Flecken Barenburg L_{Night} (22-6 Uhr)	10
Abbildung 4: Lärmkarte Straßenlärm Kirchdorf L_{DEN} (24 h)	10
Abbildung 5: Lärmkarte Straßenlärm Kirchdorf L_{Night} (22-6 Uhr).....	11

Tabellen

Tabelle 1: Verkehrsmengen SVZ 2019 Hochrechnung (gerundet).....	9
Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet des Fleckens Barenburg (jeweils gerundet)	12
Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet des Fleckens Barenburg (gerundet).....	12
Tabelle 4: Lärmbedingte Schäden/Störungen auf dem Gebiet des Fleckens Barenburg	12
Tabelle 5: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchdorf (jeweils gerundet).....	13
Tabelle 6: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchdorf (gerundet).....	13
Tabelle 7: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchdorf	13
Tabelle 8: Maßnahmen zur Lärminderung	16

Abkürzungsverzeichnis

BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
GAA	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS)

Bearbeitung:

Lennart Janzen, M.Sc.
Dipl.-Ing. (TU) Ralf von Wittich

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG
Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>
Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen
Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2015

L _{DEN}	Lärmindex Tag-Abend-Nacht; gewichteter Mittelungspegel (Day / Evening / Night) (Grad für die allgemeine Belästigung)
L _{Night}	Lärmindex Nacht; Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 - 06.00 Uhr (Maß für Schlafstörungen)
L _{m,E}	Emissionspegel des Verkehrsweges, in dB(A)
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

Literaturverzeichnis

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Abl. L 189/12 vom 18.07.2002
- [2] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) neugefasst durch Bekanntmachung vom 17.05.2013, BGBl. I S. 1274, zuletzt geändert durch Artikel 11 Gesetz v. 26.07.2023 BGBl. 2023 I Nr. 202
- [3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. I S. 516, zuletzt geändert durch Artikel 84, Verfügung vom 31.08.2015 BGBl. I S. 1474
- [4] BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) vom 07. September 2021
- [5] BEB - Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen 7. September 2021
- [6] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), (LAI Beschluss 146. LAI, Stand 19.09.2022)
- [7] Sanierungsgrenzwerte gem. der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) in Verbindung mit den im Rundschreiben des BMVBS (Az StB 25/722.4/3-2/1204896) vom 25.Juni 2010 gegenüber der VLärmSchR 97 um 3 dB(A) abgesenkten Grenzwerten
- [8] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010 (Basis: Verabschiedung des Bundeshaushalts im März 2010 mit Absenkung der Auslösegrenzwerte gegenüber früheren Festlegungen um 3 dB(A)).
- [9] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007
- [10] Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.
- [11] Verkehrslärmschutzverordnung - (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036); zuletzt geändert durch Artikel 1 Verordnung. v. 04.11.2020 BGBl. I S. 2334
- [12] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)
- [13] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1
- [14] FAQ zur EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, V 4.1; Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU)
- [15] Umweltbundesamt, Lärmaktionsplanung - Lärminderungseffekte von Maßnahmen (Entwurf), Juli 2023

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Samtgemeinde Kirchdorf
Schlüssel der Verwaltungseinheit: 03251404
Ansprechpartner: Herr Heuermann
Adresse: Rathausstraße 12, 27245 Kirchdorf
Telefon: 04273 88-0
E-Mail: info@kirchdorf.de
Internet: www.kirchdorf.de

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

Die Samtgemeinde Kirchdorf liegt im Südosten des Landkreises Diepholz und besteht aus den Mitgliedsgemeinden Bahrenborstel, Freistatt, Kirchdorf, Varrel, Wehrbleck und dem Flecken Barenburg. Sie grenzt im Norden an die Stadt Sulingen, im Osten an den Flecken Steyerberg, im Süden an den Flecken Uchte (Samtgemeinde Uchte, Landkreis Nienburg/Weser) und die Gemeinde Wagenfeld sowie im Westen an die Gemeinden Barver (Samtgemeinde Rehden) und Eydelstedt (Samtgemeinde Barnstorf).

Auf einer Fläche von ca. 180 km² wohnen insgesamt rund 7.340 Menschen in der Samtgemeinde (Stand: 09/2023, Statistisches Landesamt Nds.). Diese Einwohnerzahl teilt sich wie folgt auf die Mitgliedsgemeinden auf.

- Gemeinde Bahrenborstel: 1.090
- Flecken Barenburg: 1.220
- Gemeinde Freistatt: 450
- Gemeinde Kirchdorf: 2.320
- Gemeinde Varrel: 1.500
- Gemeinde Wehrbleck: 760

Nach den vom Niedersächsischen Umweltministerium (MU) zur Verfügung gestellten Daten der Hauptverkehrsstraßen, ist die Hauptlärmquelle in der Samtgemeinde Kirchdorf die B 61 mit einem DTV zwischen der Einmündung der K 20 und der anschließenden B 214 von rund 8.310 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 14,9 %.

Haupteisenbahnstrecken

Im Gebiet der Samtgemeinde Kirchdorf verlaufen die noch gewidmeten eingleisigen Eisenbahnstrecken 1744 (Diepholz - Nienburg; bis Sulingen noch befahrbar) und 2982 (Sulingen - Barenburg), auf denen der Personenverkehr eingestellt ist.

Allerdings beträgt die Belastung der Strecken weniger als 30.000 Züge/Jahr, so dass es sich bei diesen Strecken nicht um Haupteisenbahnstrecken handelt. Damit werden die Strecken im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet. Die Samtgemeinde Kirchdorf bzw. der Flecken Barenburg und die Gemeinde Kirchdorf sind damit - nach dieser Definition - nicht von Schienenlärm betroffen.

Grundsätzlich ist für die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Bei diesem liegt seit dem 01.01.2015 auch die Zuständigkeit für die Erstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans der Haupteisenbahnstrecken des Bundes.

Flughäfen

Die Samtgemeinde Kirchdorf ist von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Im Jahr 2002 trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) [1] in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [2] in nationales Recht überführt wurde. Ziel der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG ist es, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Bis spätestens 18. Juli 2024 (vierte Runde) sind bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und zu überarbeiten. Danach sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation grundsätzlich zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 erfolgt dann die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029.

Der folgende Ablauf fasst die von der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) empfohlenen Schritte [6] zur Neuaufstellung bzw. Überprüfung von Lärmaktionsplänen zusammen.

1. Veröffentlichung der Lärmkarten
2. Erarbeitung des LAP (Entwurf)
3. Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit (Öffentliche Beteiligung)
4. Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung (Abwägung)
5. Inkrafttreten des LAP z.B. durch Ratsbeschluss / Gemeindevertretung
6. Berichterstattung über das Land an die EU

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz [2] 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...“*.

Bei Hauptverkehrsstraßen wird dieser Wert ab einer täglichen Belastung von 8.300 Kfz/24h erreicht. Aus diesem Grund wurde in der Samtgemeinde Kirchdorf nur die B 61 betrachtet.

1.4 Geltende Grenzwerte

Vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass Belastungen durch Lärm im Wohnumfeld zu Störungen der Kommunikation bzw. der Nachtruhe und so auch zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, ist es das Ziel der EU u.a. die Lärmbelastung der Bevölkerung mit einheitlichen Verfahren zu bewerten und zu bekämpfen. Mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) hat der Bund in das Bundes-Immissionsschutzgesetz Vorschriften über die strategische Lärmkartierung und Aktionsplanung eingeführt (§§ 47a bis 47f).

Dementsprechend sind grundsätzlich Lärmkarten [3] für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie Ballungsräume auszuarbeiten. Wie oben bereits ausgeführt, liegen innerhalb der SG Kirchdorf in diesem Kontext ermittelte Betroffenheiten ausschließlich infolge der B 61 vor. Die entsprechenden Lärmkarten für die Mitgliedsgemeinden Flecken Barenburg und Gemeinde Kirchdorf mit Darstellung der Belastungen L_{DEN} und L_{Night} wurden in Niedersachsen vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS) - unter Verwendung eines standardisierten Berechnungsverfahrens für Straßen (BUB [4]) - erstellt.

Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

Zwecks Vergleichbarkeit zwischen den Mitgliedsländern wird seit 2022 innerhalb der EU ein neues und einheitliches Berechnungsverfahren angewandt. Damit einher geht eine, teils deutliche, Zunahme der von Straßenlärm belasteten Menschen im LAP der IV. Runde gegenüber den vorherigen LAP. Ein Vergleich zwischen den Runden ist somit nicht mehr möglich. Die grundlegenden Veränderungen in der Berechnungsweise sind folgende:

- Detaillierte Emissionsmodellierung im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr
- Komplexere Modellierung der Schallausbreitung
- Abgeänderte Ermittlung der Belastetenzahlen
- Neue Rundungsregeln in der Bildung der Pegelklassen

Zuletzt beeinflussen auch abweichende Bedingungen (Verkehrsmengen) vor Ort die Kartierungsergebnisse.

Am Beispiel der Belastetenzahlen sollen die Änderungen exemplarisch erläutert werden.

Grund der Änderungen ist, dass jetzt die Anwendung des Median-Verfahrens gem. der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB, [5]) Anwendung findet. Bisher erfolgte die Ermittlung nach der Methode der Gleichverteilung gem. der vorläufigen BEB (VBEB).

Das Median-Verfahren sieht zwar analog zum Verfahren der Gleichverteilung vor, dass die Lärmbelastung für alle, gleichmäßig um das Gebäude verteilten Fassadenpunkte, berechnet wird. Von diesen Pegeln wird aber nun der Median-Wert gebildet und die

leisere Hälfte der Berechnungspunkte verworfen. Die Gesamtzahl der Einwohner des Gebäudes werden gleichmäßig auf die verbliebene lautere Hälfte der Berechnungspunkte verteilt. Bei einer ungeraden Anzahl von Fassadenpunkten wird der leiseste Punkt vor der Bildung des Medianwertes verworfen.

Mit dem Median-Verfahren werden Bewohner, die bisher nach der Methode der Gleichverteilung, einem leiseren Fassadenpunkt der Rückseite des Gebäudes zugewiesen wurden, nunmehr der lauteren Vorderseite zugeordnet. Dadurch kann es zur Verschiebung der Lärmbelasteten um eine oder mehrere Pegelklassen nach oben kommen. Im Ergebnis werden beim Median-Verfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen.

Vom Umweltbundesamt (UBA) wurden Vergleichsrechnungen zwischen VBEB und der BEB durchgeführt. Diese verdeutlichen, dass die Umstellung des Ermittlungsverfahrens eine Zunahme der Belastetenzahlen von ungefähr 50 Prozent über den gesamten Kartierungsbereich ($L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$) ergibt. Oberhalb der Werte von $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ sowie $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ ergeben die Vergleichsrechnungen sogar Zunahmen von ca. 75 Prozent.

Zur Verdeutlichung werden die beiden Verfahren beispielhaft in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

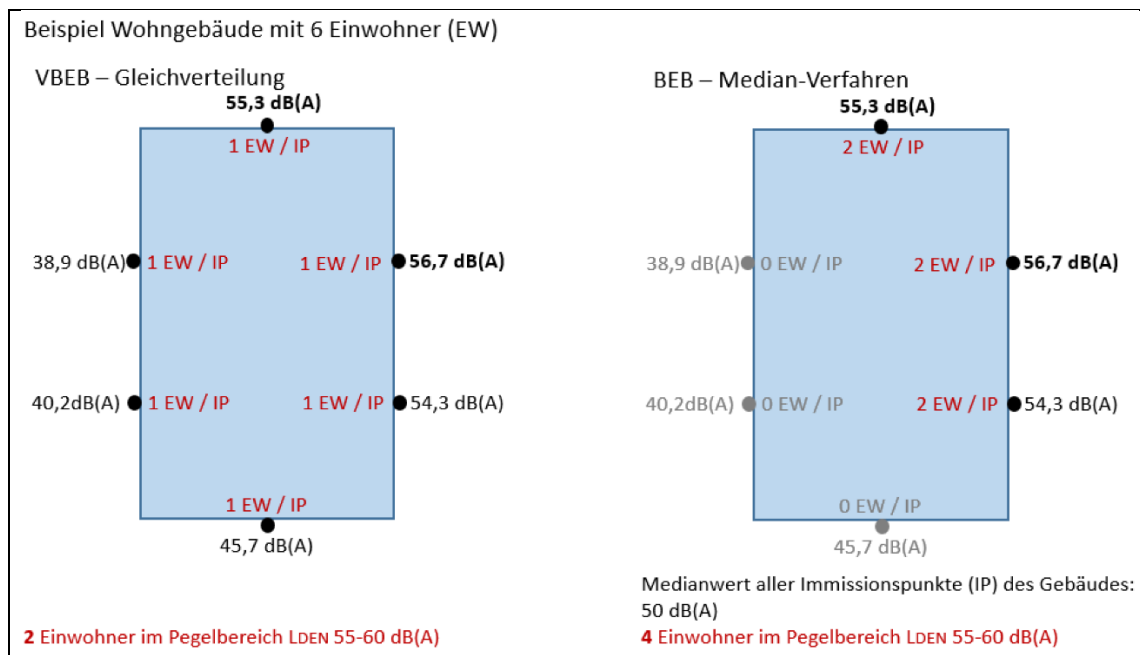


Abbildung 1: Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VBEB und Median-Verfahren gem. BEB

Quelle: Niedersachsen (MU) [14]

Aufgrund dieser Änderungen wird nachfolgend auf einen Vergleich mit den Ergebnissen der Lärmkartierung 2018 verzichtet.

Zudem erfolgt die Ermittlung der Anzahl von Schulen und Krankenhäusern jetzt ebenfalls durch ein geändertes Verfahren (Maximalpegel statt Mittelungswert), so dass mehr Gebäuden eine Belastung zugeordnet wird.

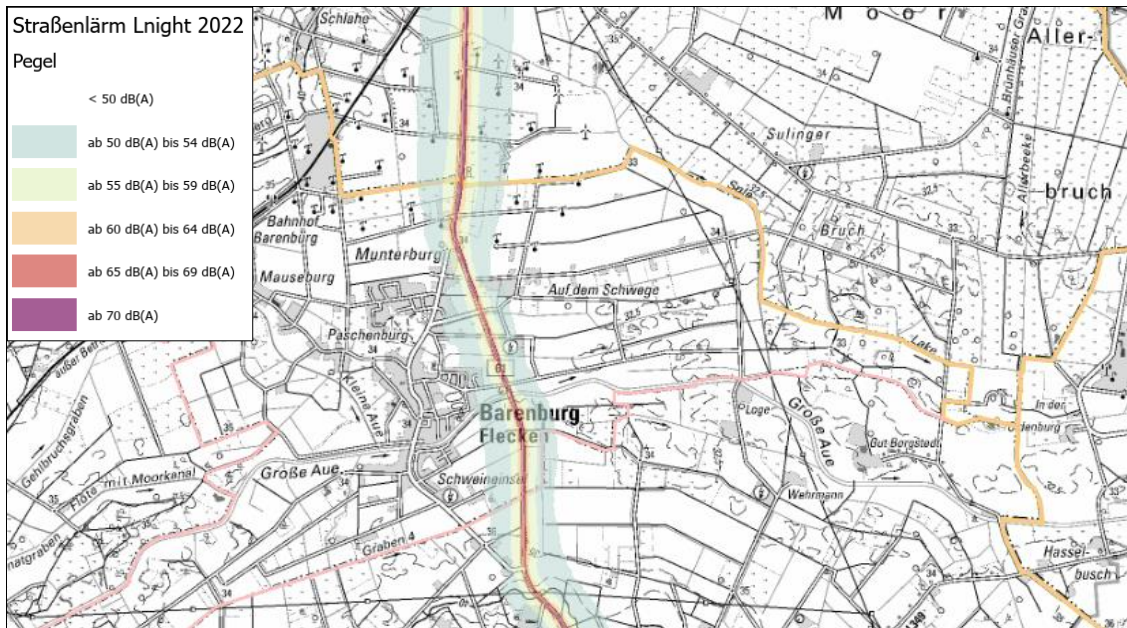


Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Flecken Barenburg L_{Night} (22-6 Uhr)

Quelle: <http://www.umweltkarten-niedersachsen.de> – Stand: September 2023

Gemeinde Kirchdorf

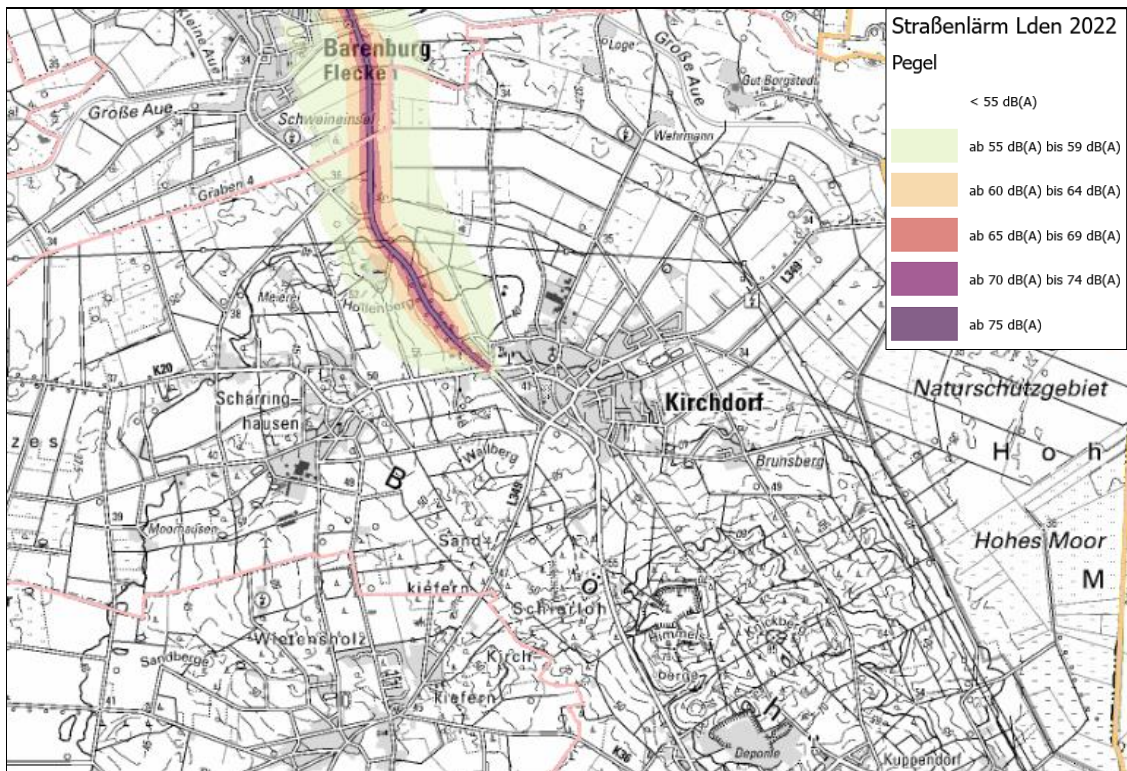
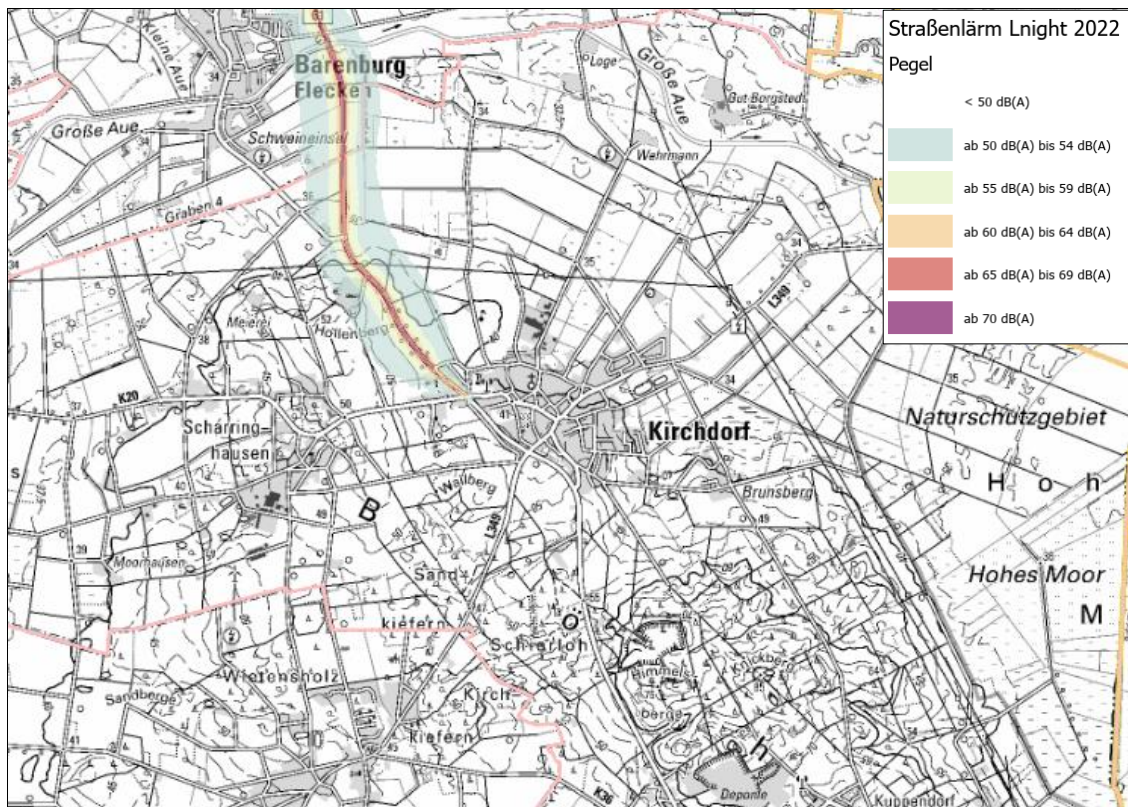


Abbildung 4: Lärmkarte Straßenlärm Kirchdorf L_{DEN} (24 h)

Quelle: <http://www.umweltkarten-niedersachsen.de> – Stand: September 2023

Abbildung 5: Lärmkarte Straßenlärm Kirchdorf L_{Night} (22-6 Uhr)

Quelle: <http://www.umweltkarten-niedersachsen.de> – Stand: September 2023

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erscheint es zweckmäßig, zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu ermitteln und zu betrachten, um dann ggf. gezielt die Belastungen für die Bürger, die hohem und sehr hohem Umgebungslärm ausgesetzt sind, zu senken. Als Auslöseschwellen für Minderungsmaßnahmen können, entsprechend einer Empfehlung des MU (08.06.2023, Ref. 34) Lärmindizes von 65 dB (A) L_{DEN} oder 55 dB (A) L_{NIGHT} gelten.

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht für die belasteten Bürgerin und Bürger nicht. Lärmaktionspläne und Maßnahmen können nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 26.10.2017 Az.: 9 C 873/15.T, von Dritten nicht eingeklagt werden, da sich aus den §§ 47d und 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit der Umgebungslärm-RL eine drittschützende Wirkung, die eine nach § 42 Abs. 2 VwGO analog notwendige Klagebefugnis begründen könnte, nicht herleiten lässt.

2.2.1 Ergebnisse

Nachfolgend werden die tabellarischen Angaben des GAA (Lärmkartierung der 4. Runde (2022)) über die Anzahl der vom Lärm belasteten Menschen durch Umgebungslärm (hier Straßenverkehrslärm) für die beiden lärmkartierten Mitgliedsgemeinden Flecken Barenburg und Kirchdorf aufgeführt und erläutert. Für die übrigen, nicht lärmkartierten Mitgliedsgemeinden (Bahrenborstel, Freistatt, Varrel und Wehrbleck) entfällt dies infolge der nicht gegebenen Grundlagen.

Flecken Barenburg (Gemeindenummer: 03251004):

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet des Fleckens Barenburg (jeweils gerundet)

Stand: 15.06.2023

Pegelklassen [dB(A)]			Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]			Zeitraum
von	bis	24 Std. (L _{DEN})		von	Bis	22 - 6 Uhr (L _{Night})	
>= 55	59	100		>= 50	54	0	
>= 60	64	0		>= 55	59	0	
>= 65	69	0		>= 60	64	0	
>= 70	74	0		>= 65	69	0	
>= 75		0		>= 70		0	
Summe		100		Summe		0	

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet des Fleckens Barenburg (gerundet)

Stand: 15.06.2023

L _{DEN} [dB(A)]	durch Hauptstraßen belastete			
	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen	Kranken häuser
>= 55	2,1	0	0	0
>= 65	0,4	0	0	0
>= 75	0,1	0	0	0

Die nachfolgenden Daten zu lärmbedingten Schäden/Störungen sind in der aktuellen Kartierung (4. Runde, 2022) erstmalig angegeben, so dass kein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Kartierungen möglich ist. Die Angaben sind, anders als die obigen direkten Berechnungsergebnisse (Betroffene, Anzahl Wohnungen und Fläche), aus epidemiologischen Forschungsergebnissen (aktuelle Gesundheitsstatistiken) abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden. Deshalb wird für den Flecken Barenburg und die Gemeinde Kirchdorf (bei jeweils 100 betroffenen Personen (auf 100er gerundet, zwischen 55 und 59 dB(A) (L_{DEN})) eine gleiche Anzahl an Fällen ermittelt.

Tabelle 4: Lärmbedingte Schäden/Störungen auf dem Gebiet des Fleckens Barenburg

Stand: 15.06.2023

Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten	Anzahl Fälle starker Belästigung	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
0	12	0

Gemeinde Kirchdorf (Gemeindenummer: 03251021):

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchdorf (jeweils gerundet)

Stand: 15.06.2023

Pegelklassen [dB(A)]			Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]			Zeitraum
von	bis	24 Std. (L _{DEN})		von	Bis	22 - 6 Uhr (L _{Night})	
>= 55	59	100		>= 50	54	0	
>= 60	64	0		>= 55	59	0	
>= 65	69	0		>= 60	64	0	
>= 70	74	0		>= 65	69	0	
>= 75		0		>= 70		0	
Summe		100		Summe		0	

Tabelle 6: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchdorf (gerundet)

Stand: 15.06.2023

L _{DEN}	durch Hauptstraßen belastete			
[dB(A)]	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen	Kranken häuser
>= 55	1,8	0	0	0
>= 65	0,3	0	0	0
>= 75	0,0	0	0	0

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchdorf

Stand: 15.06.2023

Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten	Anzahl Fälle starker Belästigung	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
0	12	0

Gem. den Ergebnissen der Strategischen Lärmkartierung der 4. Runde sind insgesamt ca. 200 Einwohner der Samtgemeinde Kirchdorf durch Umgebungslärm zwischen 55 dB(A) (L_{DEN}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) und weniger als 65 dB(A) (L_{DEN}) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt. Dies entspricht einem Anteil der Gesamtbevölkerung von rund 2,7 %.

Diese Anzahl teilt sich wie folgt auf.

- 100 Personen in der Gemeinde Kirchdorf (Anteil: 1,4 %)
- 100 Personen im Flecken Barenburg (Anteil: 1,4 %)

In der Samtgemeinde bzw. den Mitgliedsgemeinden sind darüber hinaus keine Personen ganztägig sogenannten höheren Belastungen, mit L_{DEN} über 60 und weniger 65 dB(A) oder hohen und sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 65 (bzw. 70) dB(A) ausgesetzt. Damit wird beim Lärmindex L_{DEN} die Auslöseschwelle für Minderungsmaßnahmen (65 dB (A)) nicht überschritten.

Für den besonders relevanten Nachtzeitraum wird der Lärmindex L_{Night} ausgewertet. Hier sind jedoch insgesamt keine Einwohner der Samtgemeinde Kirchdorf (und damit auch nicht der lärmkartierten Mitgliedsgemeinden) von Umgebungslärm mit Pegeln von mehr als 50 dB(A) (L_{Night}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) betroffen.

Dies gilt auch für hohe und sehr hohe Belastungen (L_{Night} über 55 (bzw. 60) dB(A). Damit wird wie bereits beim L_{DEN} auch beim Lärmindex L_{Night} die Auslöseschwelle für Minderungsmaßnahmen von 55 dB (A) nicht überschritten.

Hinweis:

Einwohner die im Nachtzeitraum (L_{Night}) relevanten Lärmbelastungen ausgesetzt werden, sind entsprechend auch in der Auswertung für den Lärmindex (L_{DEN}) enthalten. Eine Summation der Belastungszahlen ist damit nicht vorzunehmen. Vielmehr ist gemäß der Vorgabe jeder Zeitraum für sich zu betrachten.

2.2.2 Fazit

Der Lärmaktionsplan dient der Darstellung von Lärmproblemen und ist damit ein Hilfsmittel zu deren Management. Es gibt dabei aber keine konkreten Grenzwerte oder Rechtsfolgen, sondern Empfehlungen. Damit sollen insbesondere Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohner betroffen sind.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse der Lärmkartierung für die beiden lärmkartierten Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Kirchdorf, dass an der ausschließlich lärmkartierten B 61 Bürger insoweit vom Lärm betroffen sind, als dass diese entsprechend der Rundungsregel Pegeln ausgesetzt sind, die unter den Auslösewerten für Minderungsmaßnahmen liegen. Bei detaillierter Betrachtung der Ergebnisse ergibt aber sehr wohl noch betroffene Personen, wobei aber die betreffende Zahl in den jeweiligen Pegelklassen unter 50 liegt und so in den Auswertungen des GAA als ,0' angegeben werden. Der weitgehend anbaufreie Verlauf der B 61 im Bereich des Fleckens Barenburg, als Ergebnis der Trassierung der Ortsumgehung (Eröffnung 2018) ist hierfür der wesentliche Grund. Betroffenheiten in der Gemeinde Kirchdorf liegen im Bereich der Gebäude an der B 61 nördlich der Varreler Straße (K 20).

Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden unter Verwendung der BUB und damit nicht gem. den aktuell gültigen RLS-19 ermittelt. Diese sind für die Ermittlung der meisten Schalltechnischen Verkehrslärmgrößen in Deutschland sowie zur Begründung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu verwenden.

Insofern ist festzuhalten, dass die gemäß der Umgebungsrichtlinie für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ermittelten Ergebnisse nicht maßgeblich für die Ermittlung der Ansprüche bzgl. einer Lärmsanierung sind. Insbesondere lassen sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung keine Betroffenheiten bzw. Anspruchsberechtigungen nach den Kriterien der Lärmsanierung ableiten.

Nach der Berechnungsmethode der Umgebungslärmrichtlinie BUB liegen gem. der Lärmkartierung 2022 im Flecken Barenburg die maximalen Lärmindizes bei 69,9 dB(A) L_{DEN} und 61,5 dB(A) L_{Night} und die der Gemeinde Kirchdorf bei 70,9 dB(A) L_{DEN} und 62,6 dB(A) L_{Night} . Aufgrund der Rundungsregel des Landes Niedersachsen werden jeweils die Auslöswerte für Minderungsmaßnahmen nicht erreicht oder überschritten, so dass im Rahmen des Lärmaktionsplans eine Untersuchung von Maßnahmen daher nicht erforderlich ist.

Es erscheint in jedem Fall zielführend zu sein, aufbauend auf den vorliegenden detaillierten Ergebnissen der Lärmkartierung stark belastete Bereiche zu identifizieren, so dass dann dort der Straßenbaulastträger eine zusätzliche oder erneute Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung vornehmen kann. Dies ist grundsätzlich natürlich auch dann möglich, wenn keine Überschreitungen der Auslöswerte für Minderungsmaßnahmen (nach der Auswertung des GAA) vorliegen.

Insgesamt ist wichtig an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, dass hier ausschließlich Betroffenheiten aus Verkehren solcher Straßen(abschnitte) berücksichtigt wurden, die vom GAA lärmkartiert wurden. Straßen, die - ggf. auch nur geringfügig - die Grenze von 8.300 Kfz/24h unterschreiten, wurden daher nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für Straßenabschnitte, die innerorts (durch innerörtliche Verkehre) möglicherweise noch höhere Verkehrsmengen aufweisen, deren Zählstellen aber außerorts liegen und geringere Verkehrsmengen für den gesamten Abschnitt ausweisen.

2.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Grundsätzlich lassen sich Lärmprobleme als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes, der Lärmpegel (Höhe der Belastung) und der Zahl der Belasteten identifizieren.

Diese Beschreibung verdeutlicht, dass eine ausschließliche Betrachtung der Lärmkarten allein noch keine Rückschlüsse auf die Lärmbetroffenheiten und damit Lärmprobleme in bestimmten Bereichen erlaubt. Diese liegen erst vor, wenn es dort auch betroffene Bewohner gibt.

Wie bereits im Rahmen der Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen im Kap. 2.2 ausgeführt, gibt es in der Samtgemeinde Kirchdorf gem. den Ergebnissen der Lärmkartierung der 4. Runde keine Betroffenheiten, da die Auslöseschwellen für Minderungsmaßnahmen nicht überschritten werden. Maßnahmen zur Lärminderung sind damit im Rahmen des Lärmaktionsplanes nicht zu untersuchen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Samtgemeinde Kirchdorf wurden - abgesehen von der Eröffnung der OU Barenburg - nach Kenntnis der Samtgemeinde seitens der zuständigen Straßenbauverwaltungen in den letzten fünf Jahren keine weiteren lärmindernden Maßnahmen umgesetzt.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass seitens der Mitgliedsgemeinden in allen neu aufzustellenden Bebauungsplänen Maßnahmen zur Lärminderung berücksichtigt werden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

3.2.1 Übersicht möglicher Maßnahmen

Auch wenn in den beiden lärmkartierten Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Kirchdorf die Auslösegrenze für Lärminderungsmaßnahmen nicht überschritten wird und daher Maßnahmen nicht zu untersuchen sind, sollen hier zur Information die verschiedenen Maßnahmen vorgestellt werden, die zur eine Reduktion der Belastetenzahlen infrage kommen. Dabei kann grundsätzlich nach baulichen Maßnahmen und verkehrsregulierenden Eingriffen differenziert werden.

Die Berücksichtigung der Schallemissionen bei künftigen Bauvorhaben kann als obligatorisch vorangestellt werden. Es muss von vornherein die Entstehung von Lärm als auch der Schutz des Umfeldes vor selbigem berücksichtigt werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind potentielle Maßnahmen für klassifizierte Straßen im Rahmen eines Lärmaktionsplans zusammengefasst. Zudem können Minderungswerte angegeben werden, welche aus einer aktuellen Publikation des Umweltbundesamtes entnommen sind.

Tabelle 8: Maßnahmen zur Lärminderung

Maßnahme	Beschreibung	Minderungswirkung [15]
1. aktiver bzw. baulicher Lärmschutz		
1.1 Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle	+ guter Schutz insbesondere der ebenerdigen Außenwohnbereiche - im innerstädtischen Bereich technisch nicht / schwer realisierbar - kaum Schutz der oberen Stockwerke möglich - kostenintensiv - mittel- bis langfristige Realisierung	Bis zu - 14 dB
1.2 lärmarme bzw. lärmoptimierte Fahrbahnbeläge	+ guter Schutz über alle Höhenbereiche + auch im innerstädtischen Bereich technisch realisierbar - evtl. kostenintensiv, Dauerhaftigkeit nicht abschließend gesichert - mittel- bis langfristige Realisierung	Bis zu - 2,8 dB
1.3 Straßenraumumgestaltung	+ Lärminderung durch größeren Abstand von Lärmquelle und Immissionsort (z.B. durch Fahrstreifenreduktion)	Weniger als - 1,0 dB

Tabelle 8: Maßnahmen zur Lärminderung

Maßnahme	Beschreibung	Minderungswirkung [15]
(Abrücken des Verkehrs)	<ul style="list-style-type: none"> + Schutzwirkung über alle Höhenbereiche + Synergieeffekt Verkehrssicherheit und Klimaschutz (durch Bau von Radverkehrsanlagen; Förderung lärmarmen Verkehrsmittel) - i. A. nur geringe Lärmentlastung - kostenintensiv (aber: Synergieeffekt bei Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigen) - mittel- bis langfristige Realisierung 	
1.4 Umgehungsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> + Hohe Lärmentlastungswirkung durch Verlagerung von Emissionen + umfassende Wirkung bei ortsferner Neutrasse - kostenintensiv - mittel- bis langfristige Realisierung - Auswirkungen auf Natur und Landschaft 	<i>Keine Daten</i>

2. Verkehrsregeln

2.1 Geschwindigkeitsbeschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> + guter Schutz über alle Höhenbereiche + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar + Kosten minimal + kurzfristig umsetzbar - rechtliche Begründung (StVO konform?) eventuell fraglich - Kontrolle problematisch - Verlagerungseffekt in andere Straßen 	Zwischen -1,3 und - 3,4 dB
2.2 Verkehrslenkung / Lkw-Beschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> + guter Schutz über alle Höhenbereiche + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar + Kosten minimal + kurzfristig umsetzbar - rechtliche Begründung eventuell fraglich - Kontrolle problematisch - Verlagerungseffekt in andere Straßen 	Zwischen - 1 und - 4 dB

3. passiver Lärmschutz

3.1 Schallschutzfenster / Dämmung von Fassaden	<ul style="list-style-type: none"> + guter Schutz über alle Höhenbereiche + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar + Synergieeffekt bezgl. Klimaschutz (Energieeinsparung) - im allgemeinen Eigenbeteiligung der Eigentümer erforderlich - Abgrenzung des Kreises der Berechtigten problematisch - nur ein kleiner Teil der Betroffenen profitiert - kein Schutz von Außenwohnbereichen (nur in Sonderfällen = Verglasung Balkone / Loggien) - keine Auswirkung bei der Ermittlung der Betroffenen/verlärmter Flächen 	<i>Keine Daten</i>
--	--	--------------------

zu 1.1 Lärmschutzwände / -wälle

Üblicherweise setzen Gebäude dicht an hochbelasteten Straßen und Straßenabschnitte dem Einsatz von aktivem Lärmschutzes in Form von Abschirmungen durch Lärmschutzwände (Lärmschutzwälle sind im innerstädtischen Bereich aufgrund des Platzbedarfs sonst kaum realisierbar) deutliche Grenzen.

Bzgl. der direkt angebauten Bereiche ist zu beachten, dass dort aktiver Lärmschutz - sofern überhaupt möglich - im Allgemeinen oft nur einen Schutz der ebenerdigen Außenwohnbereiche bzw. des Erdgeschosses ermöglicht. Da jedoch die schutzbedürftigen Außenwohnbereiche in den innerstädtischen Bereichen überwiegend nicht zur Straße, sondern oft im Lärmschatten der Gebäude selbst angeordnet sind, ist im Regelfall - auch aufgrund der hohen Kosten für aktiven Lärmschutz - ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten. Damit ist nicht davon auszugehen, dass hier bei Überschreitungen der Immissionsgrenz- oder Auslösewerte überhaupt Lärmschutzwände als Lösung in Frage kommen.

Hinzuweisen ist aber darauf, dass im Rahmen der Untersuchungen zur Lärmsanierung üblicherweise zunächst auch die Minderungspotentiale durch aktiven Lärmschutz oder den abschnittsweisen Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht mit abgeprüft werden.

zu 1.2 Fahrbahnoberflächen

Die im Rahmen der Lärmkartierung des Landes betrachtete Straße (B 61) weist teilweise beschädigte Fahrbahndecken (nördlich der Varreler Straße (K 20)) auf. Als Fahrbahnbelag wurde für die Bundesstraße 61 ein Splittmastixasphalt (SMA 8) angesetzt. Damit wären weitere (deutliche) lärmtechnische Verbesserungen nur durch den Einbau eines lärmarmen Asphalts (z.B. SMA LA 8) möglich.

zu 1.3 Straßenraumgestaltung

Eine Straßenraumgestaltung in Verbindung mit der Anlage von Radwegen oder Anlagen für den Busverkehr kann zu einem Abrücken des Verkehrs von der Bebauung führen. Als Synergieeffekt ist damit eine Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs verbunden und damit eine Abnahme des motorisierten Individualverkehrs. Da die lärmkartierte B 61 überwiegend anbaufrei ist, wäre dies aber eine Maßnahme die im vorliegenden Fall nur für kommunale Straßen in Betracht kommt.

Akuter Handlungsbedarf bzw. kurzfristige Handlungsoptionen oder Planungsabsichten sind hierzu aber weder an lärmkartierten noch an kommunalen Straßen bekannt.

Grundsätzlich sollte die Reduzierung der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr auf das erforderliche Minimum zugunsten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und des ÖPNV für innerstädtische Straßen bei grundhaften Erneuerungen geprüft werden.

zu 2.1 Geschwindigkeiten

Durch Geschwindigkeitskontrollen der Verkehrspolizei wird sichergestellt, dass die vorgegebene zulässige Geschwindigkeit eingehalten wird und keine unnötige Lärmbelastung durch überhöhte Geschwindigkeiten verursacht wird.

zu 2.2 Verkehrslenkung / Lkw-Beschränkungen

Mit Verkehrslenkungen und -verlagerungen sollen im Grundsatz Verkehrsmengen aus konfliktbelasteten Zonen über Routen mit möglichst unsensibler Nutzung abgeleitet werden. Die Lärminderungspotenziale ergeben sich bei gleichbleibenden Fahrzeugzusammensetzungen über die verringerten Verkehrsmengen, d. h. bei einer Halbierung des Verkehrs vermindert sich die Geräuschbelastung um 3 dB(A). Bei der Prüfung der Umsetzbarkeit sind die rechtlichen Anforderungen des Straßenverkehrsrechts zu beachten. Innerstädtischer LKW-Zielverkehr kann durch Konzepte zur Bündelung von Lieferungen und dem Einsatz von Warendepots zur Nahverteilung mit emissionsarmen Transportmitteln verringert werden.

zu 3.1 Passiver Lärmschutz

Der passive Lärmschutz, d. h. Schalldämmmaßnahmen an den Gebäuden durch Einbau von z. B. Schallschutzfenstern, bewirkt im Sinne der Kartierung der Lärmbelastungen keine Verringerung der Betroffenenheiten, da bei der Kartierung nur die Außenlärmpegel an den höchstbelasteten Gebäudeseiten betrachtet werden.

Neben der grundsätzlichen Nutzungseinstufung (WA/MI) und den entsprechenden Auslösewerten der Lärmsanierung (WA: 64/54 bzw. MI: 66/56 dB(A) (Tag/Nacht)) hängt es am Ende auch noch davon ab, ob dadurch unverträgliche Belastungen der Bewohner verursacht werden, ob also die Außenbauteile der Gebäude eine ausreichende Minderung des Lärms bewirken, so dass innerhalb der Gebäude verträgliche Immissionen vorliegen.

Die Vorteile des passiven Lärmschutzes bestehen darin, dass damit im Vergleich z. B. zu Geschwindigkeitsbeschränkungen oder lärmarmen Deckschichten deutlich höhere Pegelminderungen für die Betroffenen innerhalb der Gebäude erreicht werden können, im Synergieeffekt bezüglich des Klimaschutzes durch verbesserte Wärmedämmung und keinen Verlagerungen von Verkehr in andere Straßen. Als nachteilig ist der nicht erreichte Schutz von Außenwohnbereichen zu nennen.

► **Im Rahmen dieses LAP wurden keine Bereiche mit betroffenen Personen (oberhalb der Auslösewertes $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$) identifiziert.**

Allerdings gibt es bei genauer Betrachtung der Ergebnisse doch zwei Bereiche die bzgl. einer Lärmsanierung dem Straßenbulasträger mitgeteilt werden sollten.

3.2.2 Untersuchung möglicher Maßnahmen

Entfällt im Rahmen der Lärmaktionsplanung, da die Auslösewerte für Minderungsmaßnahmen nach den Auswertungen des GAA nicht erreicht werden (s.o.).

Allerdings zeigen die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten und den o.g. Auswertungen des GAA zugrundeliegenden, detaillierten Betroffenenzahlen, dass es zwei Bereiche (je einer im Flecken Barenburg und einer in der Gemeinde Kirchdorf) in der Samtgemeinde gibt, die von höheren Emissionen der B 61 im Nachtzeitraum (Lärminde L_{Night}) eine größere Zahl Betroffener jenseits des Schwellenwertes von 55 dB(A) L_{Night} betroffen sind. Dabei liegt die Anzahl aber je Pegelklasse unter 50 Personen und

wird damit in den Tabellen des GAA (s.o.) aufgrund der Rundungsregel nicht ausgewiesen.

Konkret handelt es sich im Flecken Barenburg um die Bereiche nördlich der Ortsumgehung (Dillenmoor) und Auf dem Schwege mit insgesamt 11 betroffenen Personen. Da jedoch im Zuge des erst in jüngerer Vergangenheit vollendeten Neubaus der Ortsumgehung Barenburg kein aktiver Lärmschutz realisiert wurde, ist zu unterstellen, dass dort als Lärmschutzmaßnahme passiver Lärmschutz gewährt wurde.

In der Gemeinde Kirchdorf ist es der Bereich nördlicher der Varreler Straße (K 20) mit 56 betroffenen Personen.

Diese beiden Bereiche werden der zuständigen Stelle (Straßenbaulastträger: Land Niedersachsen; Info an die NLStBV, GB Nienburg) mit der Bitte benannt, diesen in die Liste der für eine mögliche Lärmsanierung lärmtechnisch zu überprüfenden Bereiche aufzunehmen

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Hauptlärmquelle des Verkehrslärms in der Samtgemeinde Kirchdorf die B 61. Daher soll seitens der Kommune auch langfristig auf die zuständigen Straßenbaulastträger und die zuständige Verkehrsbehörde eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms umzusetzen.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG ist es auch Ziel des Lärmaktionsplanes, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“.

Entsprechend der Begriffsdefinition des Artikels 3 der Umgebungslärmrichtlinie gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d.h. solche die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen. Vielmehr setzt das Vorhandensein ruhiger Gebiete voraus, dass diese zuvor von der Kommune festgesetzt worden sind. Die Entscheidung über „ruhige Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, obliegt dabei der zuständigen Behörde – also dem Flecken Barenburg und der Gemeinde Kirchdorf.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete gilt, dass diese primär den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie genügen müssen, mit den vorhandenen Daten der Kommune bestimmbar sind und den Ansprüchen der Erholungsuchenden entsprechen. Es können drei Definitionen für ruhige Gebiete herangezogen werden:

- ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie mit großen, zusammenhängenden Freiflächen, die Aufenthalt und ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen,
- Erholungsflächen, die nicht immer geringe Lärmpegel aufweisen, aber eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zu Wohnstandorten haben. Sie sind so groß, dass sie in ihrer Kernfläche deutlich leiser sind als an ihrer Peripherie sowie

- schließlich alle weiteren vor Lärm schützenswerten Flächen.

Da bei der Festlegung ruhiger Gebiete zwingend Maßnahmen zum Schutz dieses Gebietes zu benennen sind, wird im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans in der 4. Runde seitens des Fleckens Barenburg und der Gemeinde Kirchdorf keine ruhigen Gebiete benannt.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Neben den obligatorischen Maßgaben (z.B. über kommunale Vorgaben im Rahmen der Bauleitplanung) kann u.a. für konkrete Maßnahmen unter Verwendung von Schätzwerten die Zahl der Personen ermittelt (berechnet) werden, welche dann nur noch Emissionen in unkritischer Höhe ausgesetzt sind und nicht mehr als lärmbelastet (in Bezug auf die Auslöseschwelle) gelten.

3.6 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen (Schienenverkehrslärm)

Da sich etwaige Angaben ausschließlich auf die unter 3.2 aufgeführten kommunalen, außerhalb des Lärmaktionsplans des EBA festgelegten Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken beziehen, derartige Maßnahmen hier aber nicht vorgesehen sind (da es auch keine Haupteisenbahnstrecke gibt), entfällt hier die entsprechende Angabe.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde nach öffentlicher Vorstellung in den Gemeinderäten Barenburg sowie Kirchdorf und dem Beschluss durch den Ausschuss für Gemeindeentwicklung der Samtgemeinde Kirchdorf vom 27.02.2024 in der Zeit vom 02.04. bis 02.05.2024 öffentlich ausgelegt. Außerdem stand in dieser Zeit der Entwurf im Internet zum Abruf für die Bürger bereit.

4.2 Art der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen wurden abgewogen und in einer Abwägungsunterlage zusammengefasst, die bei der Samtgemeinde Kirchdorf eingesehen werden kann.

4.3 Dokumentation der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Zuge der Offenlage sind vom Landkreis Diepholz sowie von Bewohnerinnen und Bewohnern eines Ortsteils in eine gemeinsamen Schreiben Stellungnahmen abgegeben worden.

Die Stellungnahme des Landkreises wird zur Kenntnis genommen. Die der Bewohnerinnen und Bewohner ebenfalls, wobei der betreffende Ortsteil jedoch nicht an einer lärmkartierten Straße liegt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung: 4.750 €

Kosten für die Umsetzung: keine

6 Evaluierung des LAP

6.1 Überprüfung der Umsetzung

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 LAP werden dabei ermittelt und bewertet.

Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans sind nicht vorgesehen.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Es sind keine Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen.

7 Inkrafttreten des LAP

7.1 Beschluss des LAP

Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss/ Entscheidung des Rates der Samtgemeinde Kirchdorf in Kraft getreten am 18.06.2024.

7.2 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.kirchdorf.de/wirtschaft/laermaktionsplan/>

gez. Kammacher
(Samtgemeindebürgermeister)

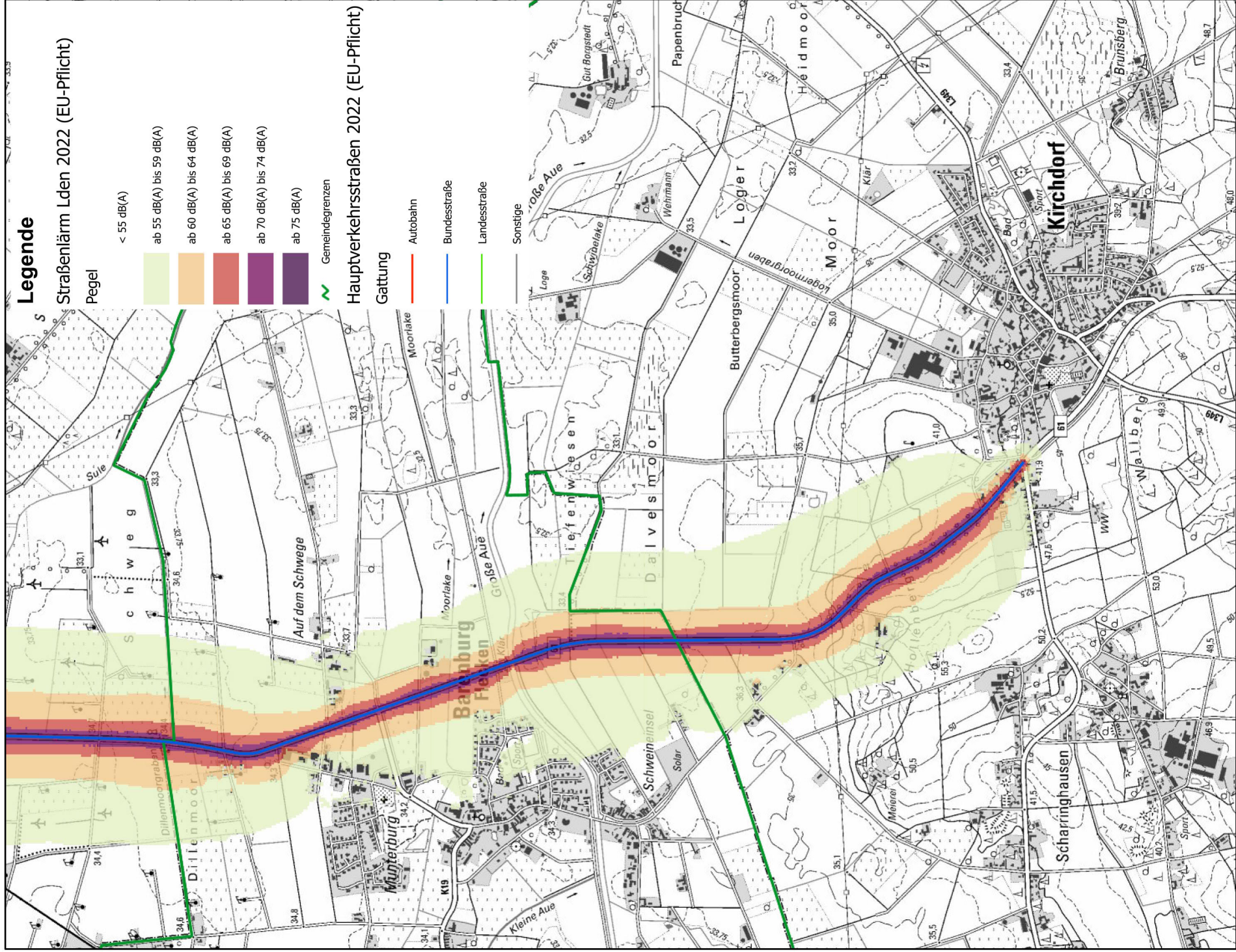
Kirchdorf den 16.07.2024

Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes [6]

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

Anwendungsbereich Nutzung	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen [9]		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes [8] [8]		Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) [10] [11]		Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen [12]	
	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	70	60	64	54	57	47	45 (für Krankenhäuser)	35 (für Krankenhäuser)
reine Wohngebiete	70	60	64	54	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	64	54	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	66	56	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Urbanes Gebiet	-	-	-	-	64	54	63	45

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.



Legende

Straßenlärm Lden 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

- < 55 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) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Sonstige



20240207-121846_Umweltkarten

Maßstab: 1:25.000

