



ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG

Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Lathen - 4. Runde - Öffentliche Auslegung gemäß § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz

Der Samtgemeindeausschuss der Samtgemeinde Lathen hat in seiner Sitzung am 28.02.2024 dem Entwurf des Lärmaktionsplanes - 4. Runde - zugestimmt und die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange beschlossen.

In der 4. Runde der Lärmaktionsplanung erfolgt für die Samtgemeinde Lathen die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes aufgrund der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung. Das Ziel der Planung ist es, die Lärmsituation in der Samtgemeinde Lathen zu ermitteln sowie ggf. Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung darzustellen.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes der Samtgemeinde Lathen - 4. Runde - ist in der Zeit vom

18.03.2024 bis einschließlich 23.04.2024

im Internet auf der Homepage der Samtgemeinde Lathen unter <http://sg-lathen.de/verwaltung/rathaus/oeffentliche-bekanntmachungen/> veröffentlicht.

Zusätzlich liegt dieser während der Dauer der Veröffentlichungsfrist im Rathaus der Samtgemeinde Lathen, Flur im I. Obergeschoss, Fachbereich Planen und Bauen, Erna-de-Vries-Platz 7, 49762 Lathen, während der Dienstzeiten (Mo.-Do. 08.30 Uhr–12.00 Uhr und 14.30 Uhr–16.00 Uhr, Fr. 08.30 Uhr–12.00 Uhr und nach Vereinbarung) zu jedermanns Einsichtnahme öffentlich aus.

Während der Dauer der Veröffentlichungsfrist können Stellungnahmen abgegeben werden. Diese sollen elektronisch übermittelt werden (bauleitplanung@lathen.de), können bei Bedarf aber auch auf anderem Weg abgegeben werden. Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen können bei der Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Lathen - 4. Runde - unberücksichtigt bleiben.

Lathen, den 08.03.2024

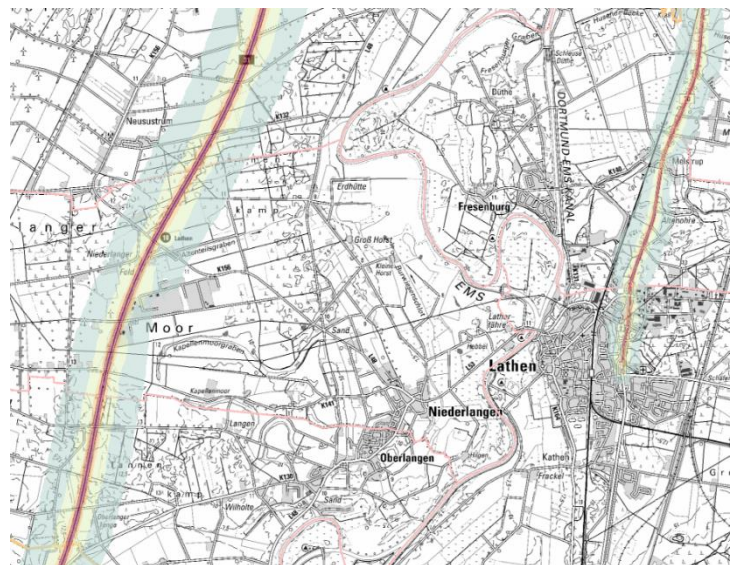
Im Auftrag

-Markus Robin-



SAMTGEMEINDE **LATHEN**

Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Lathen gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz - 4. Runde -



- Entwurf -

Projektnummer: 223384
Datum: 09.02.2024

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

**Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Lathen
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 | 15 |
| 2.2.1 | Ergebnisse | 16 |
| 2.2.1.1 | Gemeinde Fresenburg (Gemeindeschlüssel: 03454013)..... | 16 |
| 2.2.1.2 | Gemeinde Lathen (Gemeindeschlüssel: 03454029)..... | 17 |
| 2.2.1.3 | Gemeinde Niederlangen (Gemeindeschlüssel: 03454039)..... | 17 |
| 2.2.1.4 | Gemeinde Oberlangen (Gemeindeschlüssel: 03454040) | 18 |
| 2.2.1.5 | Gemeinde Renkenberge (Gemeindeschlüssel: 03454043) | 18 |
| 2.2.1.6 | Gemeinde Sustrum (Gemeindeschlüssel: 03454052)..... | 18 |
| 2.2.2 | Zusammenfassung..... | 19 |
| 2.2.3 | Fazit | 20 |
| 2.3 | Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen..... | 21 |
| 3 | Maßnahmenplanung | 21 |
| 3.1 | Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung | 21 |
| 3.2 | Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre | 22 |
| 3.2.1 | Übersicht möglicher Maßnahmen..... | 22 |
| 3.2.2 | Untersuchung möglicher Maßnahmen..... | 25 |
| 3.3 | Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm | 26 |
| 3.4 | Schutz ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre..... | 26 |
| 3.5 | Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen | 27 |
| 3.6 | Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen (Schienenverkehrslärm)..... | 28 |
| 4 | Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP | 28 |
| 4.1 | Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit..... | 28 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4.2 | Art der Mitwirkung der Öffentlichkeit..... | 28 |
| 4.3 | Dokumentation der Mitwirkung der Öffentlichkeit..... | 28 |
| 5 | Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans | 29 |
| 6 | Evaluierung des LAP..... | 29 |
| 6.1 | Überprüfung der Umsetzung | 29 |
| 6.2 | Überprüfung der Wirksamkeit..... | 29 |
| 7 | Inkrafttreten des LAP | 29 |
| 7.1 | Beschluss des LAP | 29 |
| 7.2 | Link zum Aktionsplan im Internet..... | 29 |

Anlagen

Abbildungen

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VBEB und Median-Verfahren gem. BEB..... | 8 |
| Abbildung 2: Lärmkarte Straßenlärm Fresenburg L_{DEN} (24 h) | 10 |
| Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Fresenburg L_{Night} (22-6 Uhr)..... | 10 |
| Abbildung 4: Lärmkarte Straßenlärm Lathen L_{DEN} (24 h) | 11 |
| Abbildung 5: Lärmkarte Straßenlärm Lathen L_{Night} (22-6 Uhr) | 11 |
| Abbildung 6: Lärmkarte Straßenlärm Niederlangen L_{DEN} (24 h) | 12 |
| Abbildung 7: Lärmkarte Straßenlärm Niederlangen L_{Night} (22-6 Uhr)..... | 12 |
| Abbildung 8: Lärmkarte Straßenlärm Oberlangen L_{DEN} (24 h)..... | 13 |
| Abbildung 9: Lärmkarte Straßenlärm Oberlangen L_{Night} (22-6 Uhr) | 13 |
| Abbildung 10: Lärmkarte Straßenlärm Renkenberge L_{Night} (22-6 Uhr)..... | 14 |
| Abbildung 11: Lärmkarte Straßenlärm Renkenberge L_{Night} (22-6 Uhr)..... | 14 |
| Abbildung 12: Lärmkarte Straßenlärm Sustrum L_{DEN} (24 h) | 15 |
| Abbildung 13: Lärmkarte Straßenlärm Sustrum L_{Night} (22-6 Uhr)..... | 15 |

Tabellen

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: Verkehrsmengen 2015 und 2019 (Angaben in Kfz/24h) | 9 |
| Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Fresenburg (gerundet)..... | 16 |
| Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet von Lathen (jeweils gerundet) | 17 |
| Tabelle 4: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Lathen (gerundet)..... | 17 |
| Tabelle 5: Lärmbedingte Schäden/Störungen auf dem Gebiet von Lathen | 17 |
| Tabelle 6: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Niederlangen (gerundet)..... | 17 |
| Tabelle 7: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Oberlangen (gerundet) | 18 |
| Tabelle 8: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Renkenberge (gerundet) | 18 |

| | |
|--|----|
| Tabelle 9: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Sustrum (gerundet) | 18 |
| Tabelle 10: Maßnahmen zur Lärminderung | 22 |
| Tabelle 11: Minderungspotenziale; Basis - Auslöseschwelle 55 dB (A) L_{Night} | 28 |

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) |
| 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 |

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

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 Lathen
Schlüssel der Verwaltungseinheit: 03454404
Ansprechpartner: Herr Robin
Adresse: Erna-de-Vries-Platz 7, 49758 Lathen
Telefon: (05933) 66-0
E-Mail: info@lathen.de
Internet: www.sg-lathen.de

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

Die Samtgemeinde Lathen liegt im Landkreis Emsland und besteht aus den Mitgliedsgemeinden Fresenburg, Lathen, Niederlangen, Oberlangen, Renkenberge und Sustrum. Sie grenzt im Norden an die Samtgemeinde Dörpen, im Osten an die Samtgemeinde Sögel, im Süden und Südwesten an die Stadt Haren und im Westen an die Niederlande.

Bei einer Fläche von 165,8 km² wohnen in der Samtgemeinde (Stand: 09/2023, Statistisches Landesamt Nds.) insgesamt 12.500 Menschen. Diese Gesamteinwohnerzahl teilt sich wie folgt auf die Mitgliedsgemeinden auf.

- Fresenburg: 970 Einwohner
- Lathen: 7.050 Einwohner
- Niederlangen: 1.380 Einwohner
- Oberlangen: 1.000 Einwohner
- Renkenberge: 690 Einwohner
- Sustrum: 1.410 Einwohner

Nach den vom Niedersächsischen Umweltministerium (MU) zur Verfügung gestellten Daten der Hauptverkehrsstraßen, sind die Hauptlärmquellen in der Samtgemeinde Lathen die A 31 und B 70.

Haupteisenbahnstrecken

Die Samtgemeinde Lathen liegt an der Eisenbahnhauptstrecke 2931 (Rheine - Norddeich-Mole). Diese weist im Streckenabschnitt (Meppen - Lathen - Dörpen) auf dem Gebiet der Samtgemeinde Lathen eine Belastung von max. ca. 27.000 Zügen pro Jahr auf.

Da die Belastung der Strecke weniger als 30.000 Züge/Jahr beträgt, handelt es hierbei gem. Definition nicht um Haupteisenbahnstrecken handelt. Damit werden die Strecken im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet. Die Samtgemeinde Lathen bzw. der Gemeinden Lathen, Fresenburg und Renkenberge 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 Lathen 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. Beschluss zur Offenlage des LAP (Entwurf), 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 wurden in der Samtgemeinde Lathen nur die A 31 und die B 70 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 Lathen in diesem Kontext ermittelte Betroffenheiten ausschließlich infolge der A 31 und der B 70 vor. Die entsprechenden Lärmkarten 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.

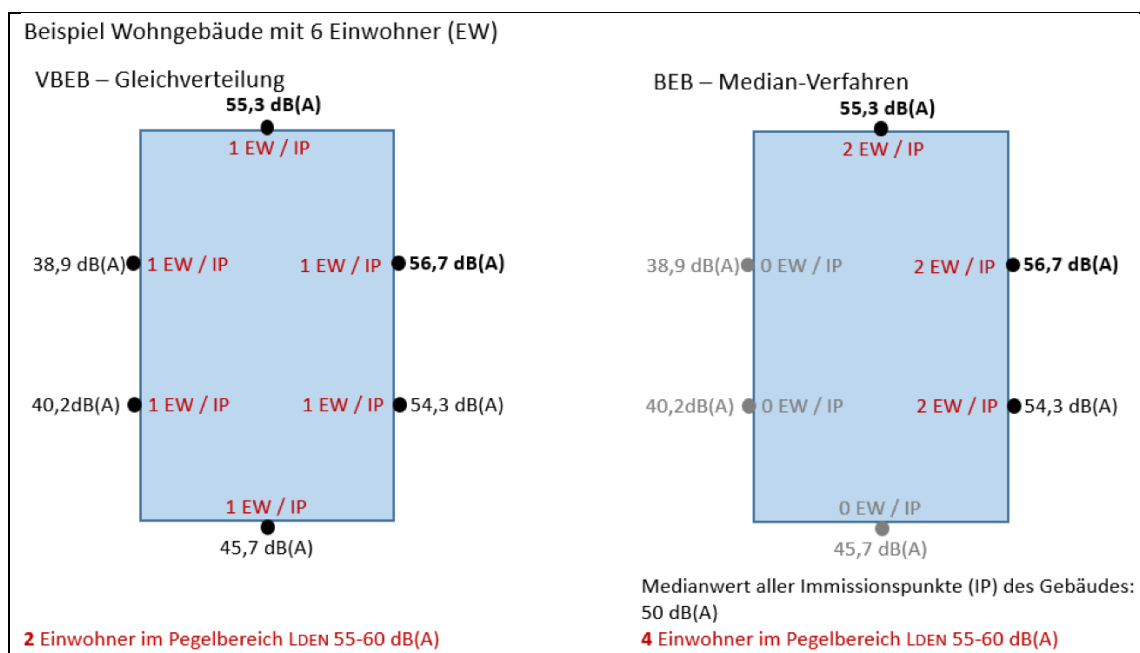


Abbildung 1: Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VBEB und Median-Verfahren gem. BEB

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.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass für die Lärmkarten ab der 4. Runde die Farben nach DIN 18005 Teil 2 und damit andere Farbtöne als in den Lärmkarten der Runden 1 bis 3 verwendet werden.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Hauptlärmquellen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie, welche auf das Samtgemeindegebiet einwirken, sind ausschließlich die im Folgenden aufgeführten Hauptverkehrsstraßen. Anders als in der Nachbarkommune Haren (Ems), wo in kommunalem Auftrag zusätzlich kommunale Straße (Plus-Kartierung) untersucht wurden, erfolgten die Berechnungen und Darstellungen in Lathen ausschließlich die lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen (hier Autobahnen sowie Bundesstraßen) mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 8.300 Kfz/24h nach entsprechender Kartierung durch das GAA. Dies waren in der Samtgemeinde Lathen die nachfolgenden Straßen.

Tabelle 1: Verkehrsmengen 2015 und 2019 (Angaben in Kfz/24h)

| | 2015 | | | 2019 | | |
|-------------------------------------|------------------|-----------------|------|------------------|-----------------|------|
| | DTV [Kfz/24h] | SV [Kfz/24h] | [%] | DTV [Kfz/24h] | SV [Kfz/24h] | [%] |
| A 31 (AS Haren - AS Lathen) | 15.588 | 1.729 | 11,1 | 18.100 | 2.000 | 11,0 |
| A 31 (AS Lathen - AS Dörpen) | 17.181 | 2.129 | 12,4 | 20.000 | 2.500 | 12,5 |
| B 70 (L 53 - L 59) | 6.803 | 826 | 12,1 | 8.600 | 1.100 | 12,8 |

rot: 2019 Zunahme gegenüber 2015

grün: 2019 Abnahme gegenüber 2015

Auf der A 31 gibt es keine Geschwindigkeitsbeschränkungen. Auf der B 70 gelten mit Ausnahme der Ortslage Melstrup (70 km/h) durchgängig 100 km/h.

Die nachfolgenden Karten zeigen für die Mitgliedsgemeinden Fresenburg, Lathen, Niederlangen, Oberlangen, Renkenberge und Sustrum jeweils die Schallausbreitung in sogenannten Isophonen (unterschiedlich farbige Flächen, die in 5 dB-Schritten abgestuft die Schallpegel darstellen¹) für die beiden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} .

Die strategischen Lärmkarten wurden vom GAA (im Internet unter: <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de>) veröffentlicht (sh. auch Anlage 2a + 2b).

¹ Ab der 4. Runde werden für Lärmkarten die Farben nach DIN 18005 Teil 2 und damit andere Farbtöne als in den Lärmkarten der Runden 1-3 verwendet.

Fresenburg:

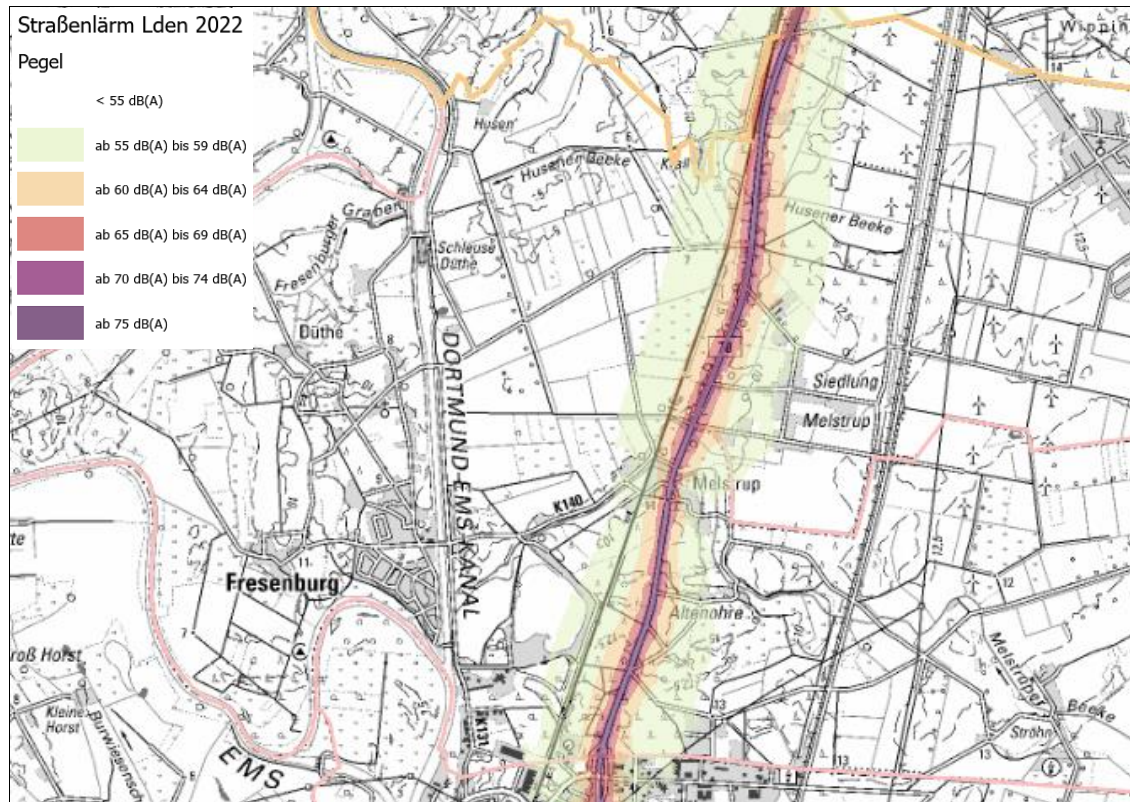


Abbildung 2: Lärmkarte Straßenlärm Fresenburg L_{DEN} (24 h)

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

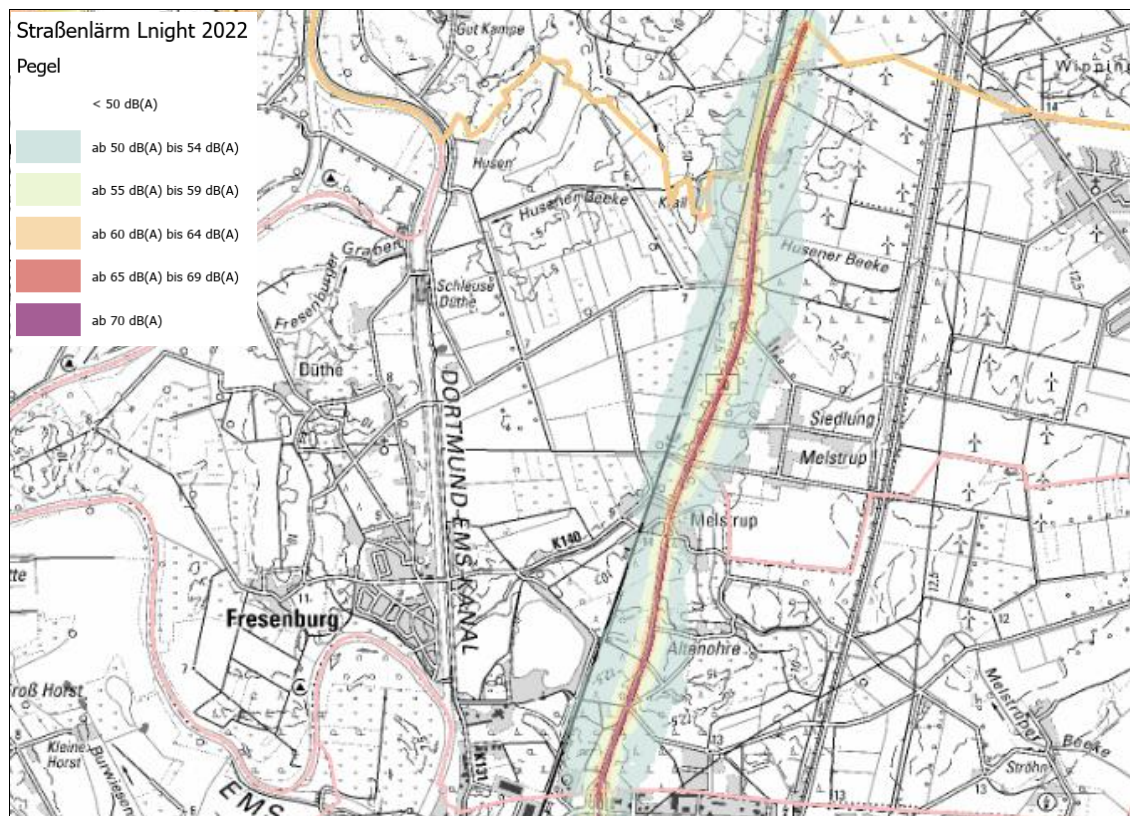


Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Fresenburg L_{Night} (22-6 Uhr)

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

Lathen:

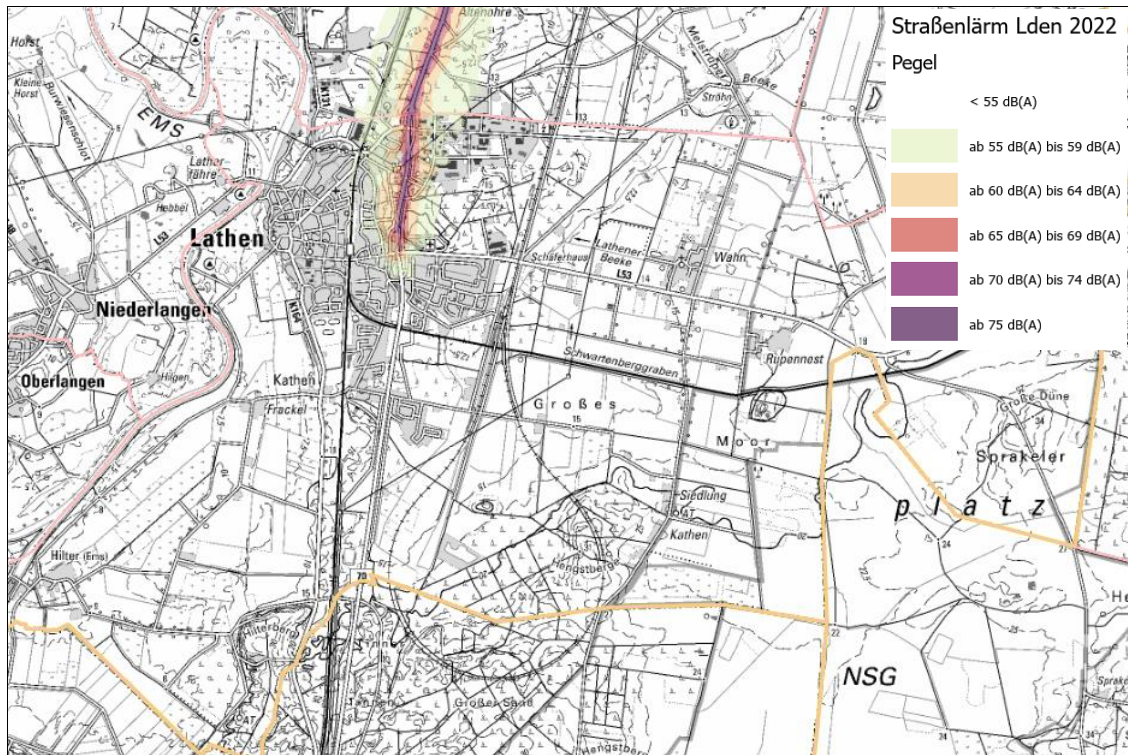


Abbildung 4: Lärmkarte Straßenlärm Lathen L_{DEN} (24 h)

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

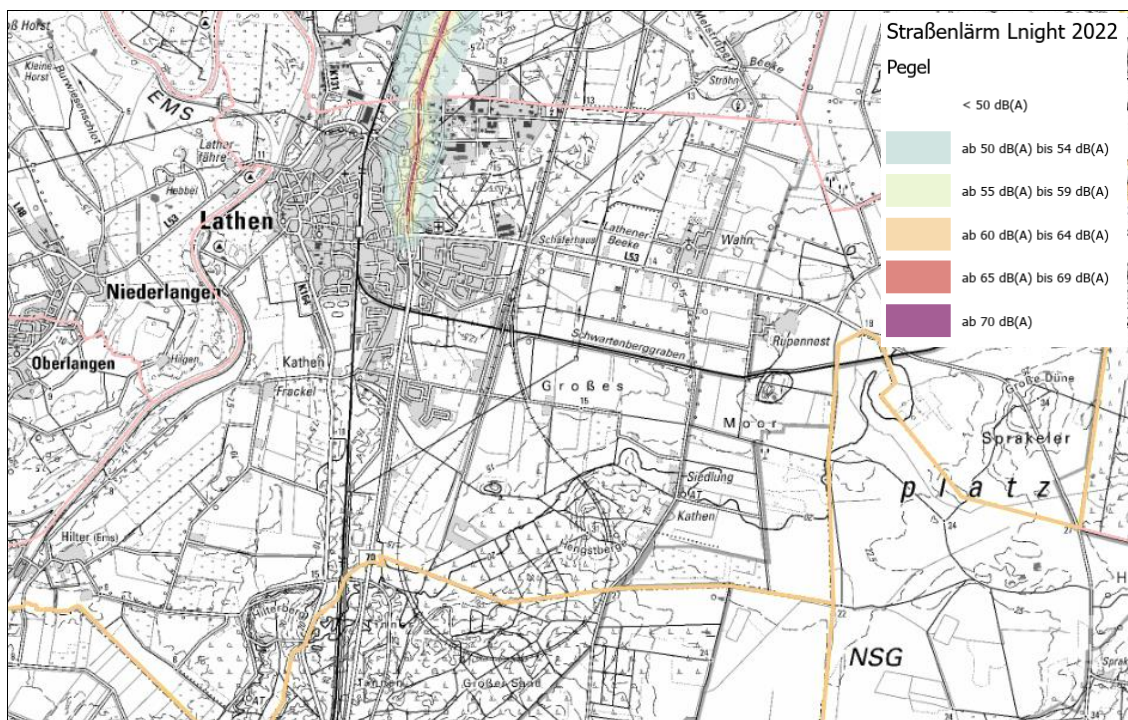


Abbildung 5: Lärmkarte Straßenlärm Lathen L_{Night} (22-6 Uhr)

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

Niederlängen:



Abbildung 6: Lärmkarte Straßenlärm Niederlängen L_{den} (24 h)

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

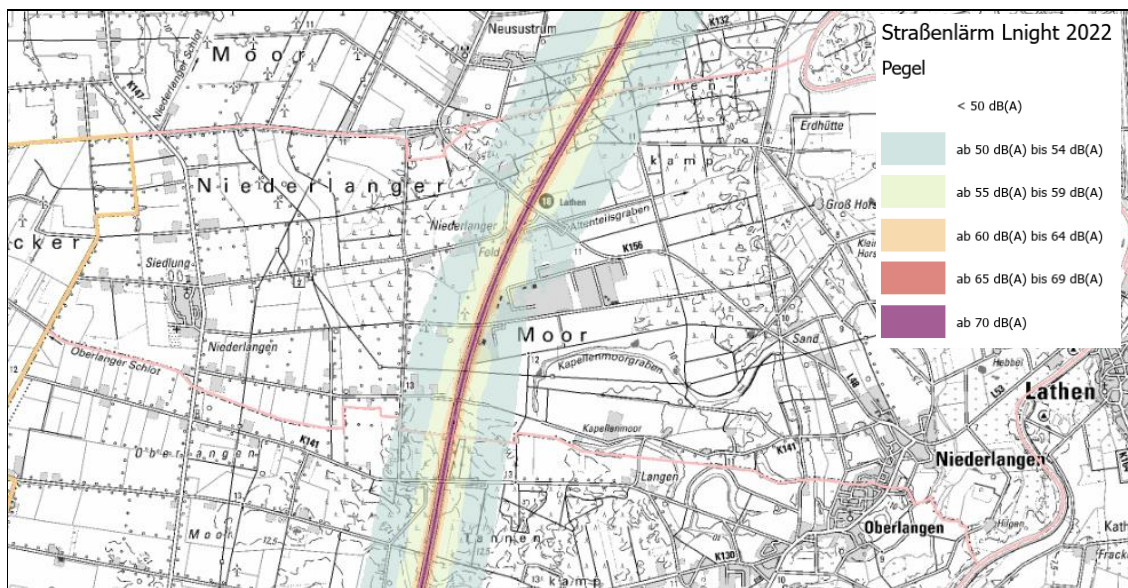


Abbildung 7: Lärmkarte Straßenlärm Niederlängen L_{Night} (22-6 Uhr)

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

Renkenberge:

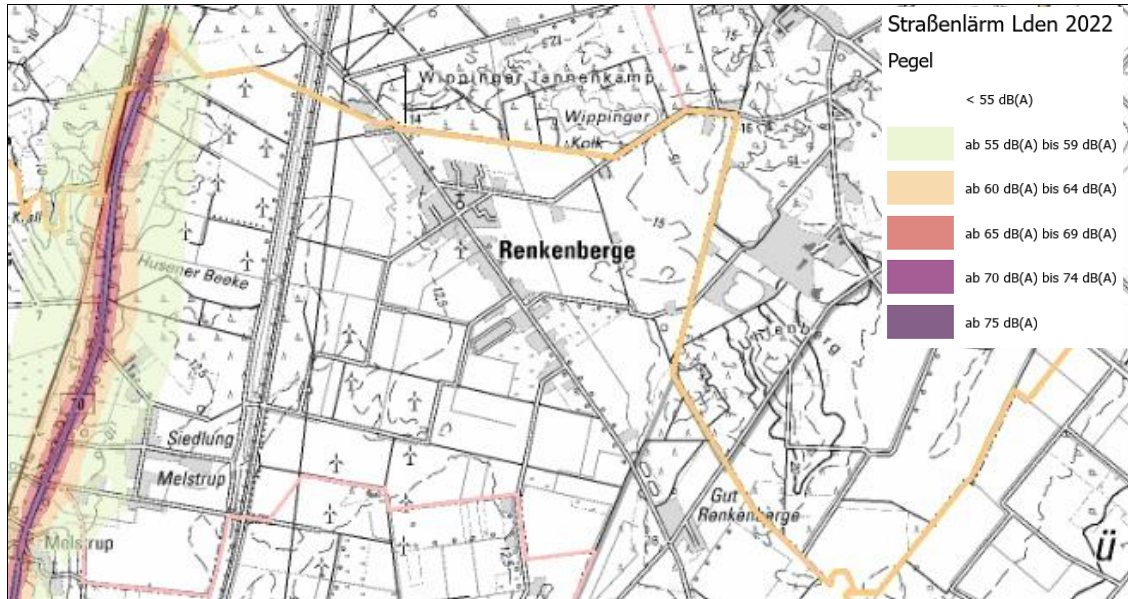


Abbildung 10: Lärmkarte Straßenlärm Renkenberge L_{Night} (22-6 Uhr)

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

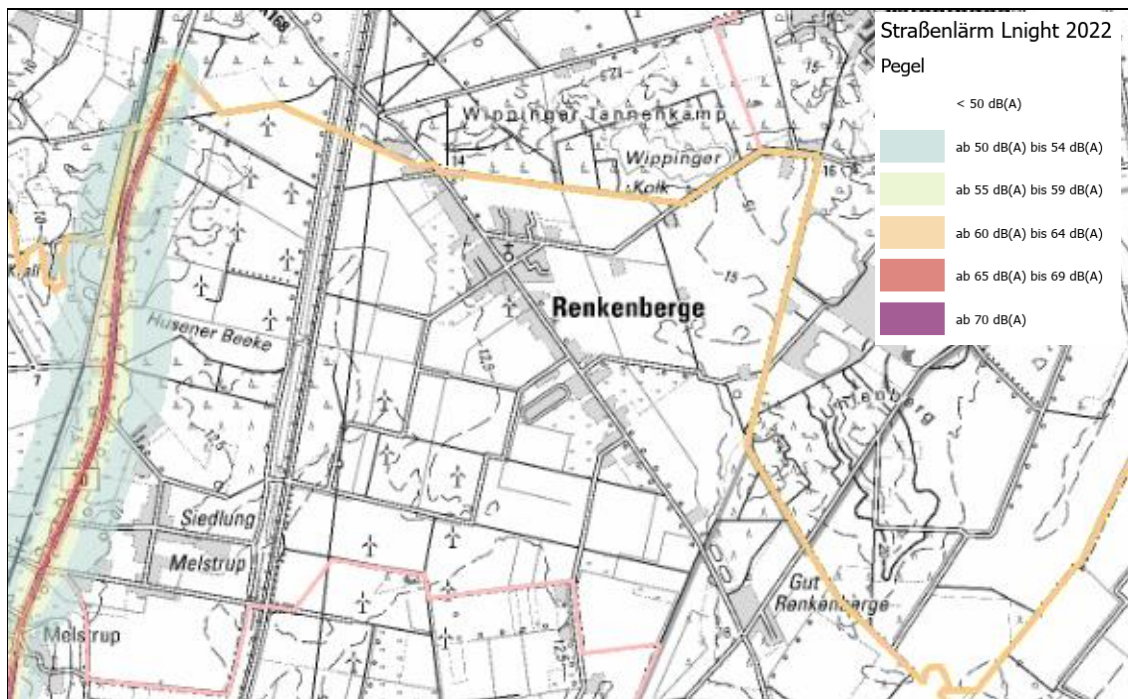
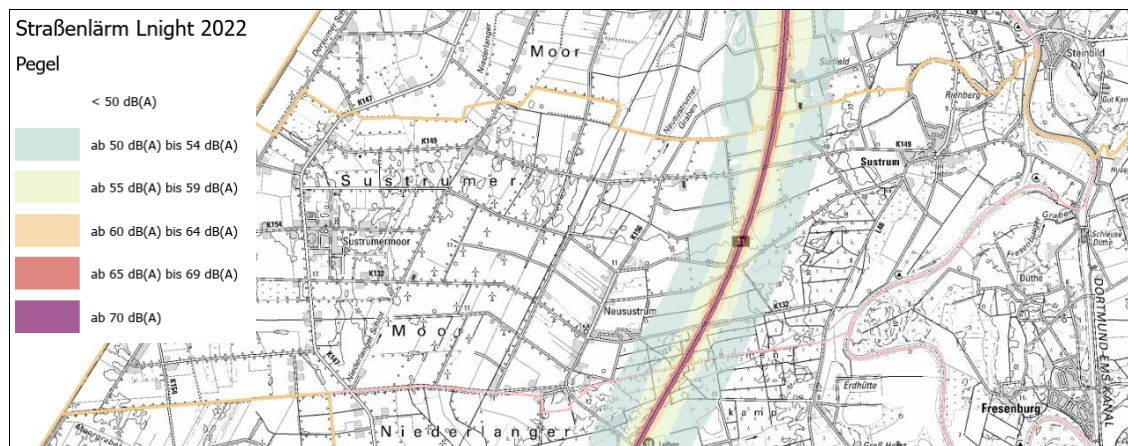


Abbildung 11: Lärmkarte Straßenlärm Renkenberge L_{Night} (22-6 Uhr)

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

Sustrum:Abbildung 12: Lärmkarte Straßenlärm Sustrum L_{DEN} (24 h)Quelle: <http://www.umweltkarten-niedersachsen.de> - Stand: September 2023Abbildung 13: Lärmkarte Straßenlärm Sustrum 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 für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht 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 dritt-schützende 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 lärmkartierten Mitgliedsgemeinden aufgeführt und erläutert.

Dabei werden allerdings nachfolgend jeweils nur Tabellen dargestellt, wenn diese entsprechend der Rundungsregel des Landes Niedersachsen (Rundung auf volle Hunderter) in einer Pegelklasse auch Angaben größer 0 enthalten. Die betrifft folgende Tabellen:

- Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen
- Lärmbedingte Schäden/Störungen

Bzgl. der Daten zu lärmbedingten Schäden/Störungen ist darauf hinzuweisen, dass diese in der aktuellen Kartierung (4. Runde, 2022) erstmalig angegeben werden. Daher ist kein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Kartierungen möglich. Die Angaben sind, anders als die Ergebnisse in den anderen Tabellen, bei denen es sich um direkte Berechnungsergebnisse (Betroffene, Anzahl Wohnungen und Fläche) handelt, aus epidemiologischen Forschungsergebnissen (aktuelle Gesundheitsstatistiken) abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden.

2.2.1.1 Gemeinde Fresenburg (Gemeindeschlüssel: 03454013)

Die Tabellen

- Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen
- Lärmbedingte Schäden/Störungen

enthalten für Fresenburg in keiner Pegelklasse eine Angabe größer 0 und werden daher nicht dargestellt.

| Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Fresenburg (gerundet) | | | | |
|---|-------------------------------|-----------|---------|-------------------|
| <i>Stand: 15.06.2023</i> | | | | |
| L _{DEN} | durch Hauptstraßen belastete | | | |
| [dB(A)] | Flächen [km ²] | Wohnungen | Schulen | Kranken häuser |
| >= 55 | 2,7 | 0 | 0 | 0 |
| >= 65 | 0,4 | 0 | 0 | 0 |
| >= 75 | 0,1 | 0 | 0 | 0 |

2.2.1.2 Gemeinde Lathen (Gemeindeschlüssel: 03454029)

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet von Lathen (jeweils gerundet)

Stand: 15.06.2023

| Pegelklassen [dB(A)] | | | Pegelklassen [dB(A)] | | |
|----------------------|-----|--------------------------------|----------------------|-----|-------------------------------------|
| von | bis | Zeitraum | von | Bis | Zeitraum |
| | | 24 Std. (L _{DEN}) | | | 22 - 6 Uhr (L _{Night}) |
| >= 55 | 59 | 300 | >= 50 | 54 | 100 |
| >= 60 | 64 | 0 | >= 55 | 59 | 0 |
| >= 65 | 69 | 0 | >= 60 | 64 | 0 |
| >= 70 | 74 | 0 | >= 65 | 69 | 0 |
| >= 75 | | | >= 70 | | |
| Summe | | 300 | Summe | | 100 |

Tabelle 4: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Lathen (gerundet)

Stand: 15.06.2023

| L _{DEN} [dB(A)] | durch Hauptstraßen belastete | | | |
|-----------------------------|-------------------------------|-----------|---------|-------------------|
| | Flächen [km ²] | Wohnungen | Schulen | Kranken häuser |
| >= 55 | 0,8 | 100 | 0 | 0 |
| >= 65 | 0,2 | 0 | 0 | 0 |
| >= 75 | 0,0 | 0 | 0 | 0 |

Tabelle 5: Lärmbedingte Schäden/Störungen auf dem Gebiet von Lathen

| Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten | Anzahl Fälle starker Belästigung | Anzahl Fälle starker Schlafstörung |
|--|----------------------------------|------------------------------------|
| 0 | 37 | 5 |

2.2.1.3 Gemeinde Niederlangen (Gemeindeschlüssel: 03454039)

Die Tabellen

- Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen
- Lärmbedingte Schäden/Störungen

enthalten für die Gemeinde Niederlangen in keiner Pegelklasse eine Angabe größer 0 und werden daher nicht dargestellt.

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

Stand: 15.06.2023

| L _{DEN} [dB(A)] | durch Hauptstraßen belastete | | | |
|-----------------------------|-------------------------------|-----------|---------|-------------------|
| | Flächen [km ²] | Wohnungen | Schulen | Kranken häuser |
| >= 55 | 5,9 | 0 | 0 | 0 |
| >= 65 | 1,1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 75 | 0,2 | 0 | 0 | 0 |

2.2.1.4 Gemeinde Oberlangen (Gemeindeschlüssel: 03454040)

Die Tabellen

- Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen
- Lärmbedingte Schäden/Störungen

enthalten für die Gemeinde Oberlangen in keiner Pegelklasse eine Angabe größer 0 und werden daher nicht dargestellt.

| Tabelle 7: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Oberlangen (gerundet) | | | | |
|---|------------------------------|-----------|---------|---------------|
| <i>Stand: 15.06.2023</i> | | | | |
| L _{DEN} | durch Hauptstraßen belastete | | | |
| [dB(A)] | Flächen [km ²] | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser |
| >= 55 | 4,1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 65 | 0,7 | 0 | 0 | 0 |
| >= 75 | 0,2 | 0 | 0 | 0 |

2.2.1.5 Gemeinde Renkenberge (Gemeindeschlüssel: 03454043)

Die Tabellen

- Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen
- Lärmbedingte Schäden/Störungen

enthalten für die Gemeinde Renkenberge in keiner Pegelklasse eine Angabe größer 0 und werden daher nicht dargestellt.

| Tabelle 8: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Renkenberge (gerundet) | | | | |
|--|------------------------------|-----------|---------|---------------|
| <i>Stand: 15.06.2023</i> | | | | |
| L _{DEN} | durch Hauptstraßen belastete | | | |
| [dB(A)] | Flächen [km ²] | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser |
| >= 55 | 1,5 | 0 | 0 | 0 |
| >= 65 | 0,3 | 0 | 0 | 0 |
| >= 75 | 0,1 | 0 | 0 | 0 |

2.2.1.6 Gemeinde Sustrum (Gemeindeschlüssel: 03454052)

Die Tabellen

- Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen
- Lärmbedingte Schäden/Störungen

enthalten für die Gemeinde Sustrum in keiner Pegelklasse eine Angabe größer 0 und werden daher nicht dargestellt.

| Tabelle 9: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen auf dem Gebiet von Sustrum (gerundet) | | | | |
|--|------------------------------|-----------|---------|---------------|
| <i>Stand: 15.06.2023</i> | | | | |
| L _{DEN} | durch Hauptstraßen belastete | | | |
| [dB(A)] | Flächen [km ²] | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser |
| >= 55 | 6,1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 65 | 1,1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 75 | 0,2 | 0 | 0 | 0 |

2.2.2 Zusammenfassung

Gem. den Ergebnissen der Strategischen Lärmkartierung der 4. Runde sind insgesamt ca. 300 Einwohner der Samtgemeinde Lathen 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 Bevölkerung von rund 2,4 %.

Diese Anzahl teilt sich wie folgt auf.

- 0 Personen in Fresenburg (Anteil: 0 %)
- 300 Personen in Lathen (Anteil: 4,3 %)
- 0 Personen in Niederlangen (Anteil: 0 %)
- 0 Personen in Oberlangen (Anteil: 0 %)
- 0 Personen in Renkenberge (Anteil: 0 %)
- 0 Personen in Sustrum (Anteil: 0 %)

In der Samtgemeinde ist niemand ganztägig sogenannten höheren Belastungen, mit L_{DEN} über 60 und weniger 65 dB(A) und hohen und sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 65 (bzw. 70) dB(A) ausgesetzt. Die Auslöseschwelle beim Lärmindex L_{DEN} für Minderungsmaßnahmen (65 dB (A)) wird also in keiner Mitgliedsgemeinde der Samtgemeinde Lathen überschritten.

Für den besonders **relevanten Nachtzeitraum** wird der Lärmindex L_{Night} ausgewertet. Es wurden insgesamt ca. 100 Einwohner ermittelt, die in der Samtgemeinde Lathen durch Umgebungslärm zwischen 50 und weniger 55 dB(A) (L_{Night}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt sind. Dies entspricht einem Anteil der Bevölkerung von rund 0,8 %.

Diese Anzahl teilt sich wie folgt auf.

- 0 Personen in Fresenburg (Anteil: 0 %)
- 100 Personen in Lathen (Anteil: 1,4 %)
- 0 Personen in Niederlangen (Anteil: 0 %)
- 0 Personen in Oberlangen (Anteil: 0 %)
- 0 Personen in Renkenberge (Anteil: 0 %)
- 0 Personen in Sustrum (Anteil: 0 %)

Hohen und sehr hohen Belastungen mit L_{Night} über 55 (bzw. 60) dB(A) ist in der Samtgemeinde niemand ausgesetzt. Damit wird auch die Auslöseschwelle beim Lärmindex L_{Night} für Minderungsmaßnahmen (55 dB (A)) in keiner Mitgliedsgemeinde der Samtgemeinde Lathen 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 Belastetenzahlen ist damit nicht vorzunehmen. Vielmehr ist gemäß der Vorgabe jeder Zeitraum für sich zu betrachten.

2.2.3 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 lärmkartierten Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Lathen, dass an der A 31 sowie der B 70 Bürgerinnen und Bürger insoweit vom Lärm betroffen sind, als dass diese entsprechend der Rundungsregel Pegeln ausgesetzt sind, die jeweils unter den Auslösewerten für Minderungsmaßnahmen liegen.

Bei detaillierter Betrachtung der Ergebnisse ergeben sich aber auch dort sehr wohl noch betroffene Personen, wobei aber die betreffenden Zahlen in den jeweiligen Pegelklassen unter 50 liegen und so in den Auswertungen des GAA als ‚0‘ angegeben werden.

Diese vergleichsweise überwiegend geringe Zahl betroffener Personen findet sich dabei entweder im Einflussbereich der A 31 (Gemeinden Oberlangen, Niederlangen und Sustrum) sowie im Bereich der B 70 (Gemeinden Fresenburg, Lathen und Renkenberge).

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 Autobahnen und 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.

Die detaillierte Ermittlung nach der Berechnungsmethode der Umgebungsärmrichtlinie BUB ergibt für die einzelnen Mitgliedsgemeinden gem. der Lärmkartierung 2022 folgende Ergebnisse für die Anzahl betroffener Personen > 54,5 dB(A) L_{Night} , die Anzahl der betroffenen Gebäude und die maximalen Lärmindizes (L_{DEN} / L_{Night}):

| | Anzahl betroffener Personen > 55 dB L_{Night} | Anzahl Gebäude | max. Pegel L_{DEN}/L_{Night} dB(A) |
|----------------------|---|----------------|--|
| Fresenburg (B 70): | 31 | 12 | 74,8 / 66,3 |
| Lathen (B 70): | 18 | 5 | 67,0 / 58,5 |
| Niederlangen (A 31): | 7 | 2 | 72,8 / 63,3 |
| Oberlangen (A 31): | 0 | 0 | 62,1 / 53,7 |
| Renkenberge (B 70): | 19 | 6 | 72,6 / 64,1 |
| Sustrum (A 31): | 0 | 0 | 58,1 / 50,0 |

Aufgrund der in Niedersachsen verwendeten Rundungsregel (auf volle 100er) werden in keiner Mitgliedsgemeinde der Samtgemeinde Lathen die Auslösewerte für Minderungsmaßnahmen erreicht (L_{Night}) oder überschritten, so dass dort im Rahmen des Lärmaktionsplans mögliche Maßnahmen untersucht werden.

Es erscheint aber jedem Fall zielführend zu sein, aufbauend auf den vorliegenden detaillierten Ergebnissen der Lärmkartierung grundsätzlich alle stark belasteten Bereiche zu identifizieren, so dass dann dort die Straßenbaulastträger (Autobahn des Bundes bzw. die Niedersächsische Straßenbauverwaltung) eine zusätzliche oder erneute Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung vornehmen können. Dies ist grundsätzlich natürlich auch dann möglich, wenn keine Überschreitungen der Auslösewerte 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 Lathen gem. den Ergebnissen der Lärmkartierung der 4. Runde Betroffenheiten, da die Auslöseschwellen überschritten werden. Es sind mögliche Maßnahmen zur Lärminderung zu untersuchen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Samtgemeinde Lathen wurden nach Kenntnis der Samtgemeinde seitens der zuständigen Straßenbauverwaltungen in den letzten fünf Jahren keine lärm-mindernden 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

Zur Reduktion der Belastetenzahlen kommen verschiedene Maßnahmen infrage. Dabei kann differenziert werden nach baulichen Maßnahmen und verkehrsregulierenden Eingriffen.

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 10: 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 lärmmarme 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 Straßenraum- umgestaltung (Abrücken des Verkehrs) | + Lärminderung durch größeren Abstand von Lärmquelle und Immissionsort (z.B. durch Fahrstreifenreduktion) + 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 | Weniger als - 1,0 dB |
| 1.4 Umgehungsstraßen | + Hohe Lärmentlastungswirkung durch Verlagerung von Emissionen + umfassende Wirkung bei ortsferner Neutrasierung - kostenintensiv - mittel- bis langfristige Realisierung - Auswirkungen auf Natur und Landschaft | <i>Keine Daten</i> |

Tabelle 10: Maßnahmen zur Lärminderung

| Maßnahme | Beschreibung | Minderungswirkung [15] |
|---|--|----------------------------|
| 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

Aufgrund der nur vereinzelt vorhandenen Wohngebäude, die dann meistens auch noch einen größeren Abstand zur A 31 aufweisen, war bereits beim Bau der A 31 aktiver Lärmschutz im Bereich vorhandenen Wohngebäude in der Samtgemeinde Lathen keine wirtschaftlich vertretbare Lösung, so dass hier vermutlich passiver Lärmschutz vorgesehen wurde.

Für mögliche Maßnahmen an der lärmkartierten Bundesstraße (B 70) gilt, dass dicht an hochbelasteten Straßen oder Straßenabschnitten gelegene Gebäude dem Einsatz von aktivem Lärmschutzes in Form von Abschirmungen durch Lärmschutzwände (Lärmschutzwälle sind im innerörtlichen Bereich aufgrund des Platzbedarfs sonst kaum realisierbar) deutliche Grenzen setzen. Dies trifft für die B 70 allerdings nicht zu, da Sie

im Bereich der Mitgliedsgemeinde Lathen außerorts auf einem gesonderten Baukörper, in der Regel in Dammlage verläuft. In Fresenburg gibt es die Ortsdurchfahrt Melstrup. Dort sind die Abstände der Bebauung zur B 70 größer. Trotzdem erscheint auch hier aktiver Lärmschutz nicht geeignet (Trennwirkung beider Ortshälften!).

Bzgl. der direkt angebauten Bereiche an Bundesstraßen 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

Aufgrund der insgesamt nur geringen Betroffenheiten ist eine Verbesserung der Deckschicht für die A 31 vermutlich alleine aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses aktuell keine Option.

Für die B 70 kommt in den als verlärmte identifizierten Bereichen der Einbau einer Straßendeckschicht mit lärmtechnisch besseren Eigenschaften (anstelle der bislang eingesetzten Deckschicht ‚Nicht geriffelter Gussasphalt‘ (nationale Referenz)) in Betracht.

zu 1.3 Straßenraumgestaltung

Eine Straßenraumgestaltung in Verbindung mit der Anlage von Radwegen oder Anlagen für den Busverkehr kann grundsätzlich zu einem Abrücken des Verkehrs von der Bebauung führen. Aufgrund der besonderen Situation (mit vorhandenen Rad-/Gehwegen in Melstrup) und einer nicht unmittelbar angebauten B 70 scheidet hier diese Maßnahme aber aus.

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.

Darüber hinaus erscheint zumindest in Fresenburg und Renkenberge für die Bereiche mit betroffenen Personen eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt auf 50 km/h eine Option zu sein.

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).

Aufgrund der Außerortsführung der B 70 (in der Gemeinde Lathen) und fehlender Alternativen in den Gemeinden Fresenburg und Renkenberge scheidet hier eine derartige Lösung aus.

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 in keiner der Mitgliedkommunen betroffene Personen oberhalb der Auslösewertes $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$ identifiziert. Allerdings gibt es bei genauer Betrachtung der Ergebnisse in den Mitgliedsgemeinden aber Bereiche die bzgl. einer Lärmsanierung den Straßenbaulastträgern mitzuteilen sind.

3.2.2 Untersuchung möglicher Maßnahmen

Es wurden für den besonders kritischen Nachtzeitraum (Lärminde L_{Night}) die folgenden Bereiche betrachtet, in denen es jeweils eine größere Zahl Betroffener jenseits des Schwellenwertes von 55 dB(A) L_{Night} gibt. Hierfür wurden die nachfolgenden Angaben für die Anzahl der Gebäude und der vom Lärm Betroffenen ermittelt.

Lärmsanierung

Als mögliche Maßnahme für die Objekte im Einwirkungsbereich der A 31 und der B 70 kommen wie oben ausgeführt nur die Lärmsanierung (als freiwillige Maßnahme des Bundes, wenn Mittel dafür vorhanden sind) in Betracht. Insgesamt wurden folgende Bereiche mit Überschreitungen der Auslösewerte als sog. *Handlungsschwerpunkte* ermittelt:

- 1- Gemeinde Fresenburg (B 70) (31 Betroffene, 12 Gebäude)
- 2- Gemeinde Lathen (B 70) (18 Betroffene, 5 Gebäude)

- 3- Gemeinde Niederlangen (A 31) (7 Betroffene, 2 Gebäude)
- 4- Gemeinde Renkenberge (B 70) (19 Betroffene, 6 Gebäude)

Für die A 31 (in der Baulast des Bundes) ist für Planung, Bau, Betrieb zuständig: „Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen | Außenstelle Osnabrück“. Die Bundesstraße 70 liegt in der Baulast der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen. Zuständig ist hier die „Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), GB Lingen.

Lärmtechnisch verbesserte Deckschichten

Als weitere Maßnahme kommt für die als verlärmte identifizierten Bereiche an der Bundesstraße 70 der Einbau einer Straßendeckschicht mit lärmtechnisch besseren Eigenschaften (anstelle der bislang eingesetzten Deckschicht ‚Nicht geriffelter Gussasphalt‘ (nationale Referenz)) in Betracht. Für die Handlungsschwerpunkte wird gem. den Hinweisen des Umweltbundesamtes (UBA) eine Minderungswirkung (ausgehend von einem Gussasphalt) abgeschätzt.

- (1) (z.B. SMA 8, bei v = 70 km/h): Pegelminderung -2,1 dB
- (1) (z.B. SMA 8, bei v = 50 km/h): Pegelminderung -2,4 dB
- (4) (z.B. SMA 8, bei v = 100 km/h): Pegelminderung -3,5 dB

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit

Für die Ortsdurchfahrt in Fresenburg (Melstrup) und für einzelnen Straßenabschnitte in Renkenberge stellt die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 (Melstrup) bzw., 70 km/h aus Lärmschutzgründen eine mögliche Option dar. Für den Handlungsschwerpunkt wird gem. den Hinweisen des Umweltbundesamtes (UBA) die Minderungswirkung unter Verwendung des folgenden Ansatzes abgeschätzt.

- (1) Bundesstraße von 70 auf 50 km/h Pegelminderung -3,5 dB
- (1) Bundesstraße von 100 auf 70 km/h Pegelminderung -3,4 dB

Die konkreten Wirkungspotenziale werden in Kapitel 3.5 geprüft.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Hauptlärmquelle des Verkehrslärms in der Samtgemeinde Lathen bleiben die A 31 und die B 70. 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 der Samtgemeinde Lathen.

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 der Samtgemeinde Lathen kein ruhiges Gebiet 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.

Für die Bundesstraße kommt, wie erläutert, neben der Lärmsanierung grundsätzlich als mögliche Maßnahme zur Lärminderung der Einbau / die Berücksichtigung einer lärmtechnisch besseren Deckschicht oder (im Bereich der OD Melstrup) auch eine Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht.

Die betreffenden Handlungsschwerpunkte wurden bereits in Kap. 3.2 erläutert.

Unter Anwendung der Emissionsminderungswerte des UBA [15] wurden für die Handlungsschwerpunkte Reduzierungen ermittelt, wobei sich die Angabe der Entlastungswirkung dabei auf den Schwellenwert L_{Night} von 55 dB (A) bezieht. Gleichwohl ergeben sich aber natürlich für alle Immissionsorte und auch im L_{DEN} entsprechende Pegelmininderungen. Der Nachtwert L_{Night} eignet sich aufgrund seiner Definitionsschärfe aber auch aufgrund der Auswirkungen bei Überschreitungen besonders zur Beurteilung der Veränderungen und wurde daher zur Beurteilung ausgewählt.

Damit werden die Ergebnisse der Mitwirkung berücksichtigt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung: 3.900 €

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 Lathen in Kraft getreten am

7.2 Link zum Aktionsplan im Internet

www.sg-lathen.de

gez.
(Samtgemeindebürgermeister)

Lathen den

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.

| Anwendungsbereich Nutzung | Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen [9] | | Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes [7] | | Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) [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

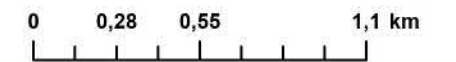
- < 55 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

 Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Sonstige

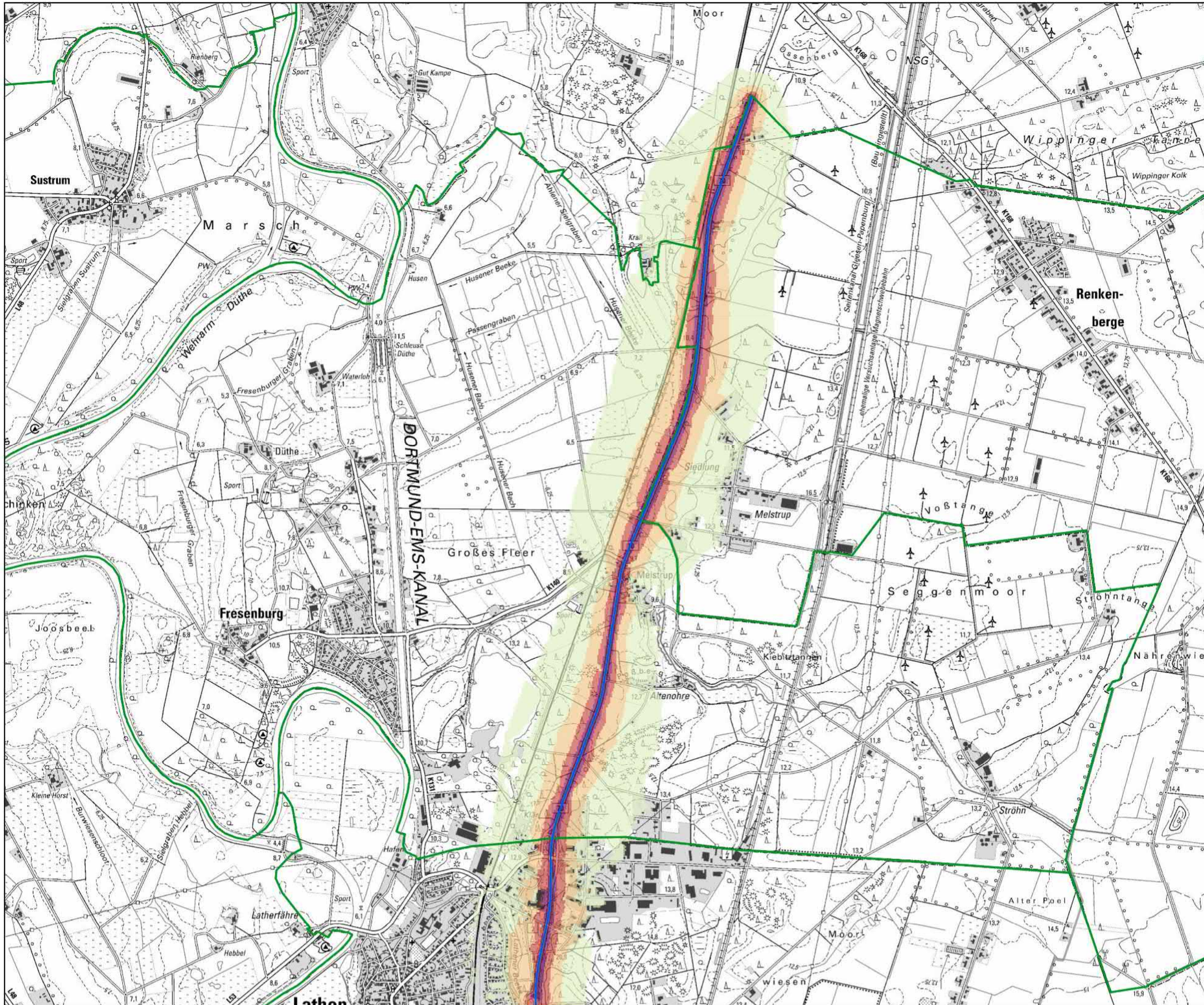


Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



Maßstab: 1:25.000



Legende

Straßenlärm Lden 2022 (EU-Pflicht)





Pegel

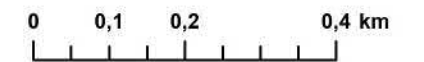
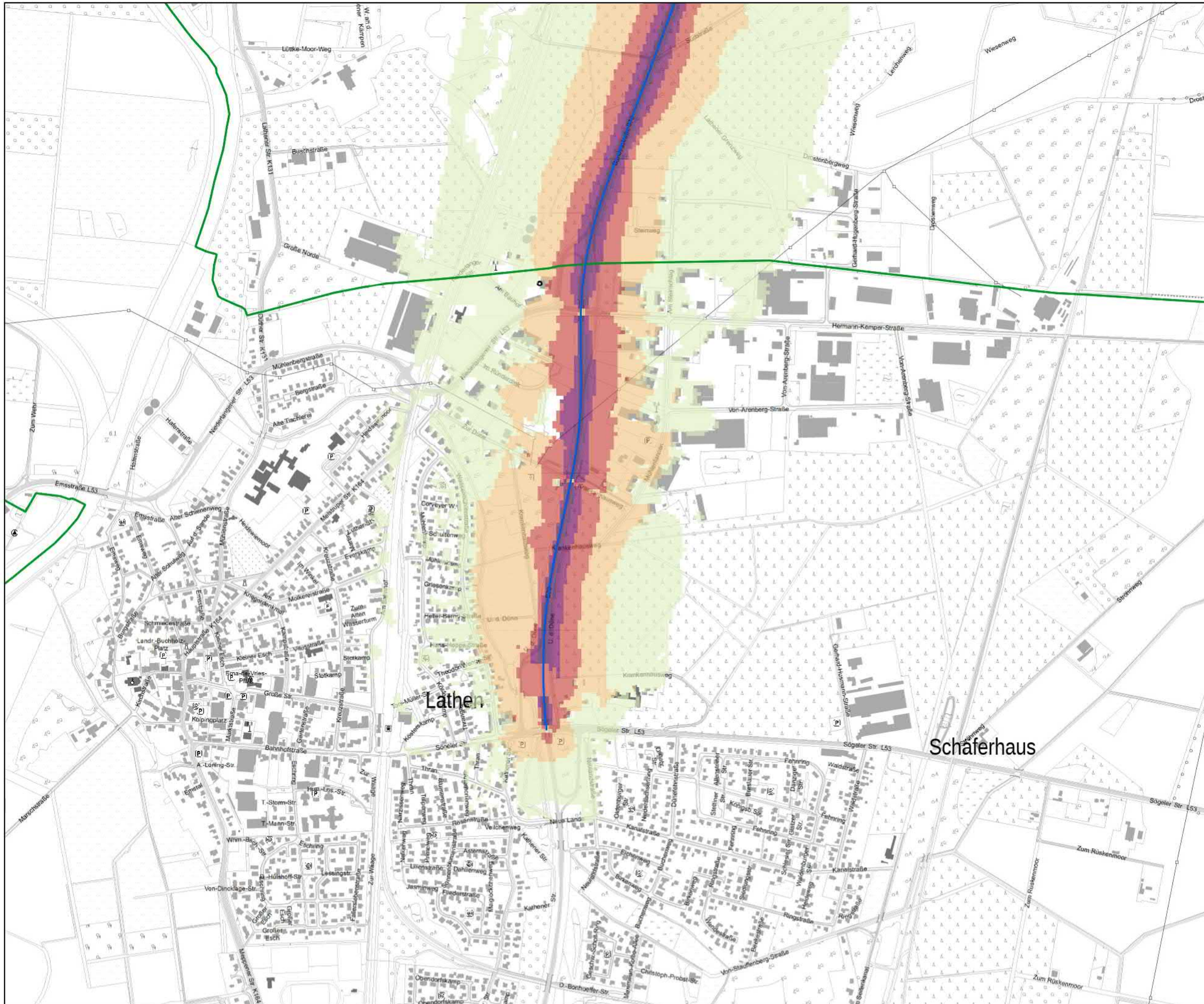
- < 55 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

 Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Sonstige



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

© 2024



Maßstab: 1:10.000

Legende

Straßenlärm Lden 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

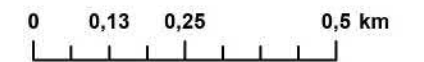
- < 55 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Sonstige



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

© 2024



Maßstab: 1:12.500




Legende

Straßenlärm Lden 2022 (EU-Pflicht)





Pegel

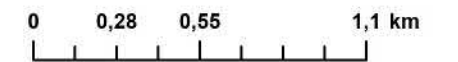
- < 55 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

 Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Sonstige

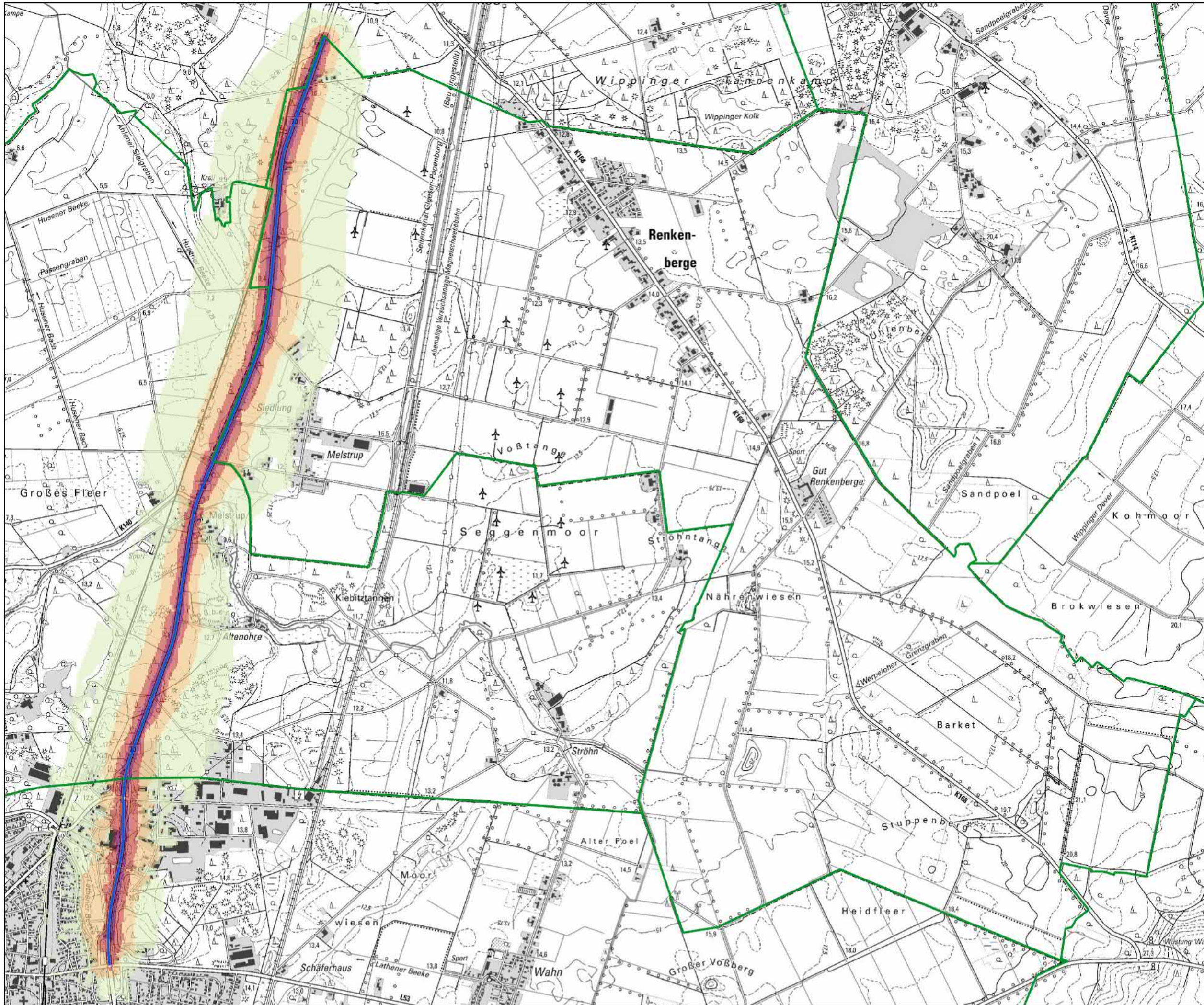


Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



Maßstab: 1:25.000



Legende

Straßenlärm Lden 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

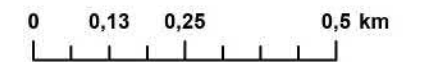
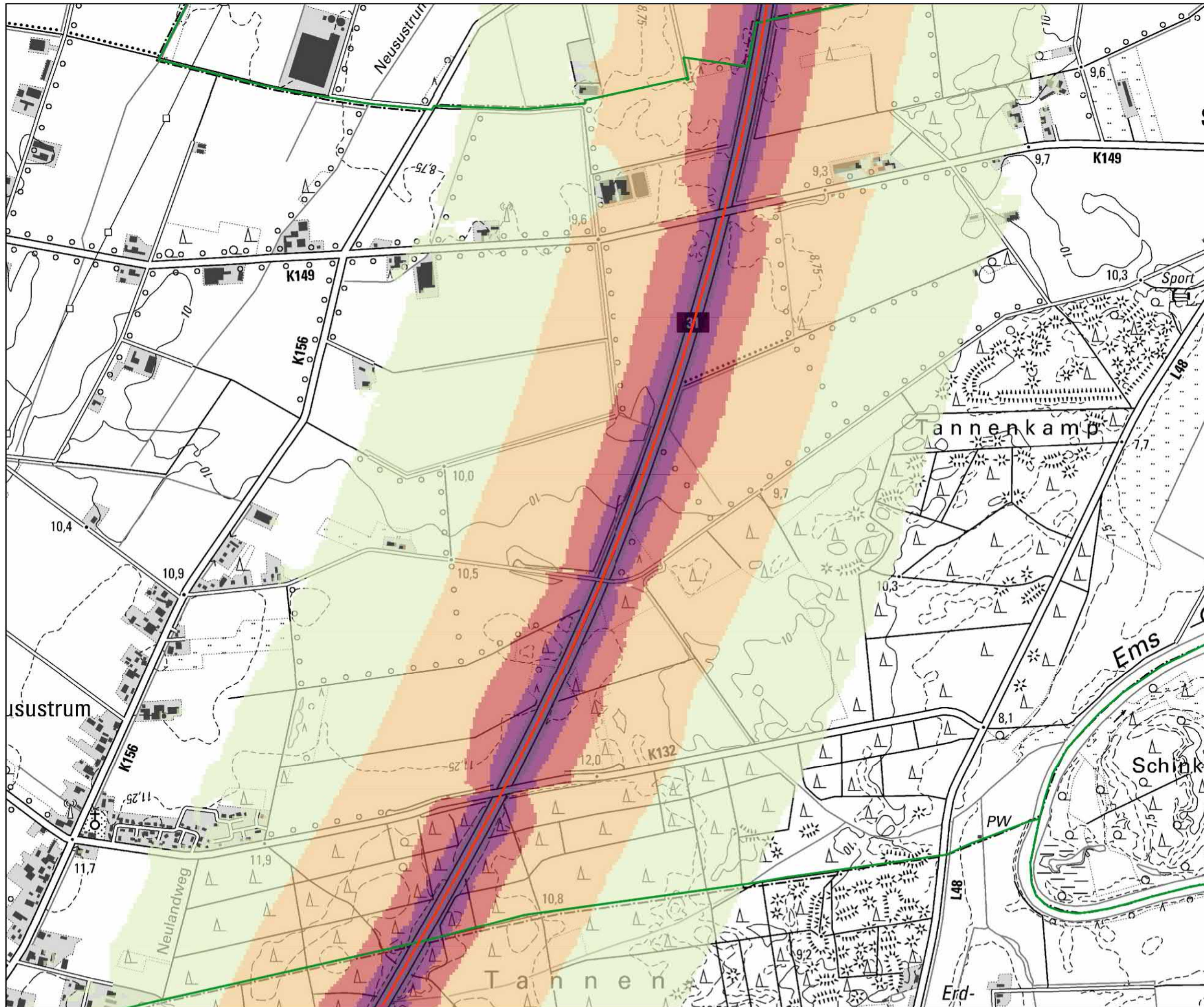
- < 55 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Sonstige



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

© 2024


Maßstab: 1:12.500

Legende

Straßenlärm Night 2022 (EU-Pflicht)



Pegel

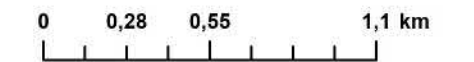
- < 50 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

 Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Sonstige



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

© 2024



Maßstab: 1:25.000



Legende

Straßenlärm Lnight 2022 (EU-Pflicht)

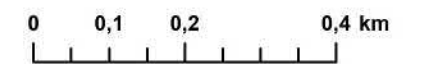
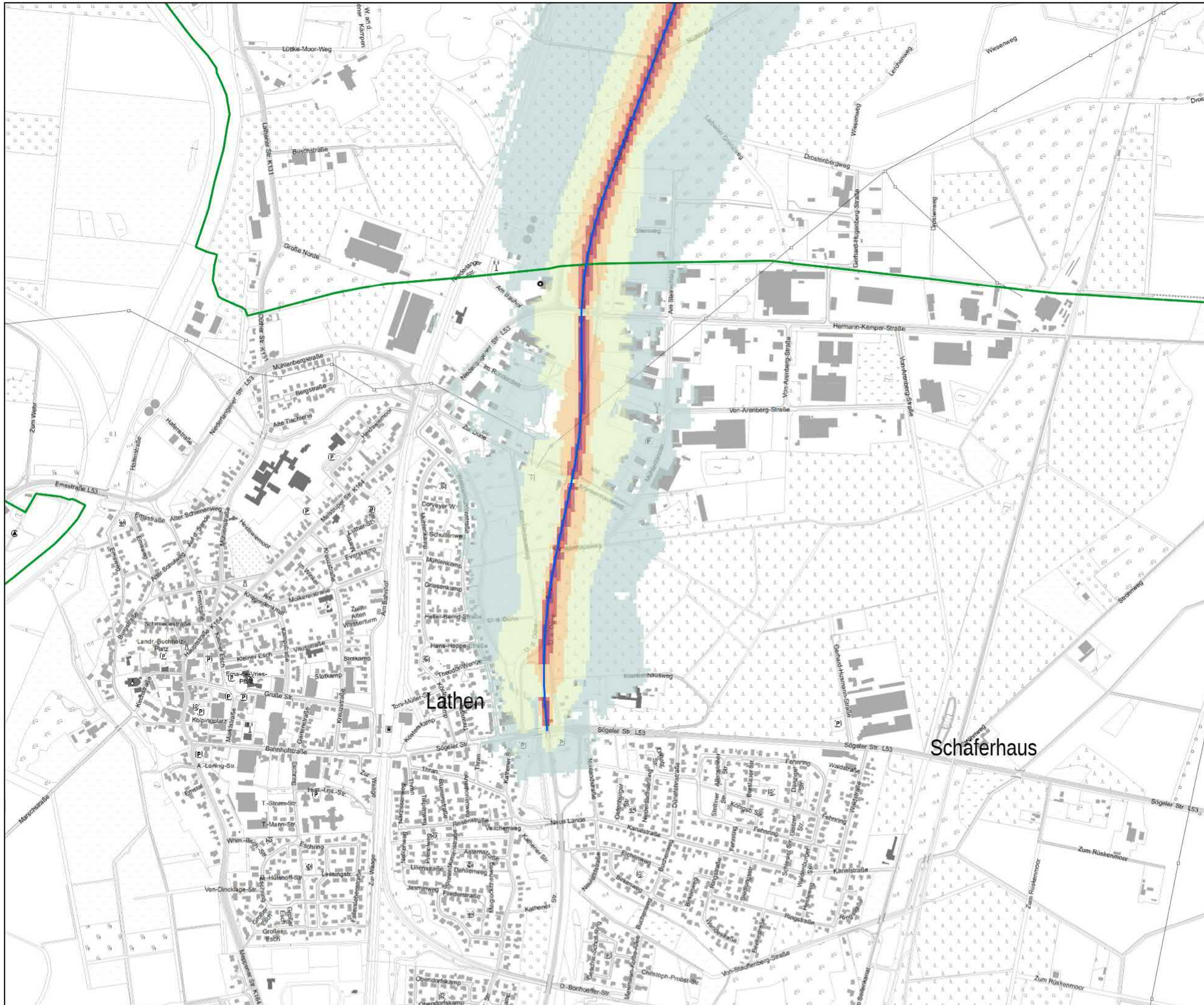
Pegel



Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung



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

© 2024



Maßstab: 1:10.000

Legende

Straßenlärm Lnight 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

- < 50 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)

Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Sonstige

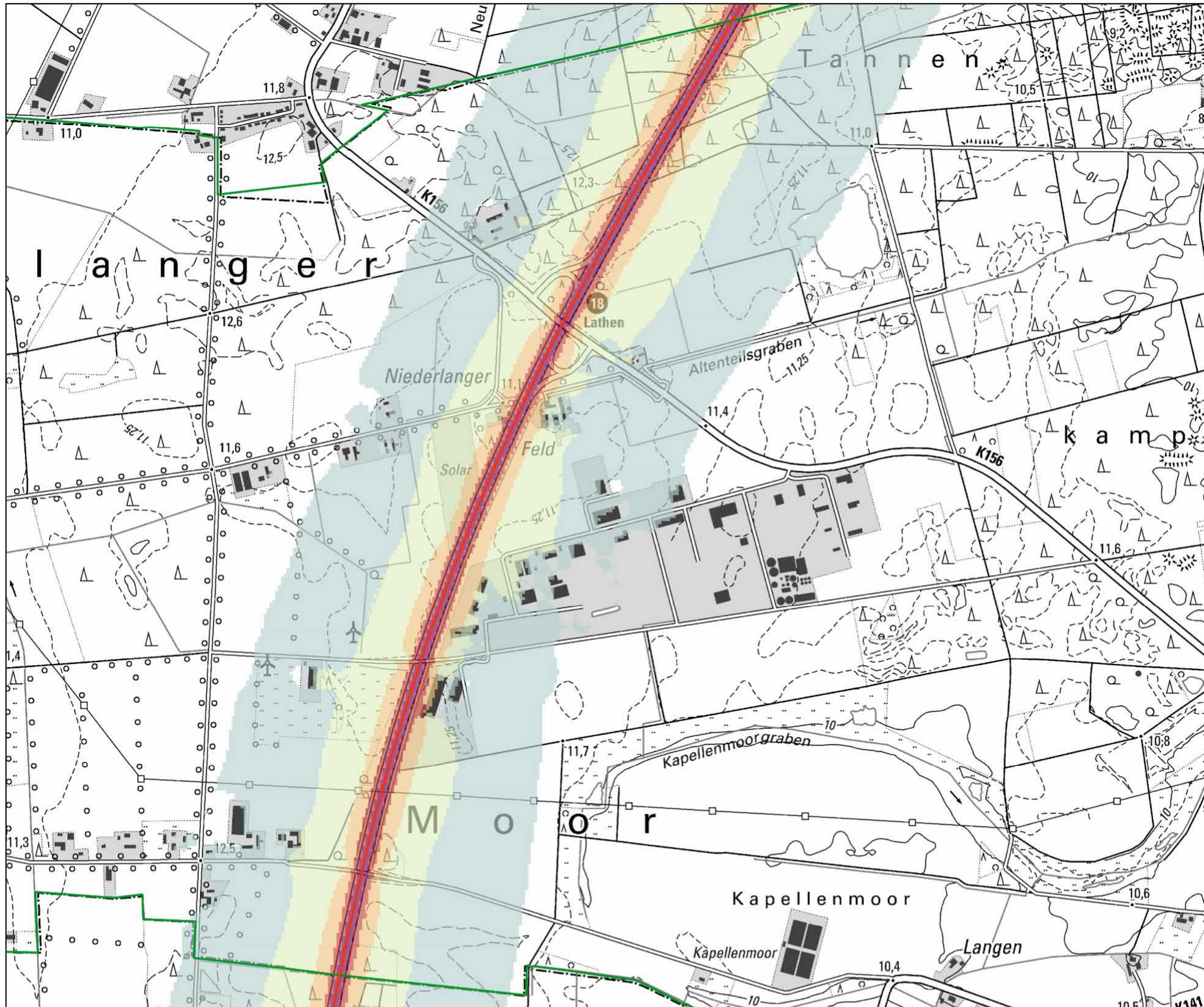
0 0,13 0,25 0,5 km

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

© 2024



Maßstab: 1:12.500



Legende

Straßenlärm Night 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

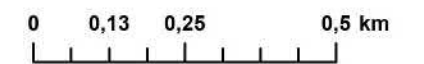
- < 50 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Sonstige



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

© 2024



Maßstab: 1:12.500




Legende

Straßenlärm Night 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

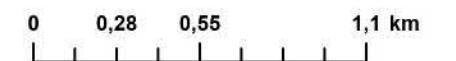
- < 50 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

 Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Sonstige

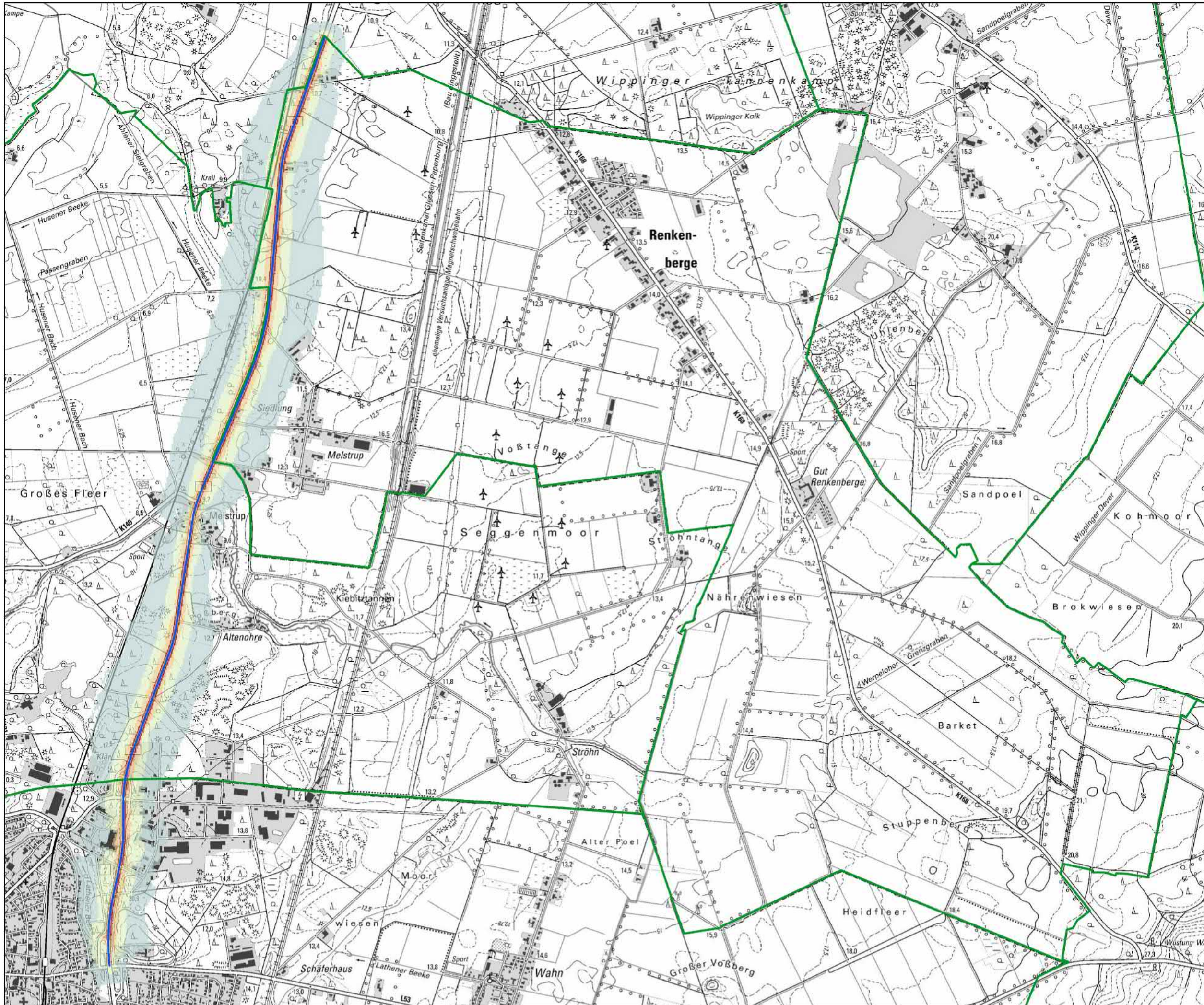


Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



Maßstab: 1:25.000



Legende

Straßenlärm Lnight 2022 (EU-Pflicht)



Pegel

- < 50 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)

 Gemeindegrenzen

Hauptverkehrsstraßen 2022 (EU-Pflicht)

Gattung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Sonstige



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

© 2024



Maßstab: 1:12.500

