

**Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Gemeinde „Stadt Laatzen“ vom 05.11.2018**



- Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine
- erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans
 - Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 29.02.2012
Falls es sich um die Überprüfung eines bereits verabschiedeten
Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans vom

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Laatzen
Marktplatz 13, 30880 Laatzen

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

Beschreibung der Lage (UTM-Zone 32N) : 32557267 / 5793548

Beschreibung der Umgebung: Börden

Einwohnerzahl der Gemeinde: 41.300

Gesamtfläche der Gemeinde in qkm: 34,1

Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde: 19.700

Hauptverkehrsstraßenlänge in km: 40,5

Im EU-Netz werden in der Lärmkarte nur die A 7, die A 37, die B 6, die B 443 und die L 385 berücksichtigt:

A7: rund 60.000-70.000 Kfz / 24h (DTV)

A 37: rund 20.000 Kfz / 24h (DTV)

B 6: rund 19.000 - 25.000 Kfz / 24h (DTV), nördl. der A 37: 57.000 Kfz / 24 h (DTV).

B 443 rund 20.000 Kfz / 24 h (DTV)

L 385 rund 20.000 Kfz / 24 h (DTV)

Berücksichtigte Haupteisenbahnstrecken:

Fernverkehr Hannover – Göttingen

Nahverkehr Hannover – Hildesheim bzw. Göttingen

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

s. Anlage

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

Lärmindex Strassen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe)
DEN		gem. Lärm-kartierung 2018
	über 55 – bis 60	1.100
	über 60 – bis 65	300
	über 65 – bis 70	200
	über 70 – bis 75	0
	über 75	0
NIGHT		
	über 50 – bis 55	300
	über 55 – bis 60	200
	über 60 – bis 65	0
	über 65 – bis 70	0
	über 70	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{den}	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Fläche [km ²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
>55	5,7	800	2	0
>65	2,0	100	0	0
>75	0,7	0	0	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Bahnstrecken belasteten Menschen

Lärmindex Bahntrassen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe)
DEN		gem. Lärm-kartierung 2018
	über 55 – bis 60	11.550
	über 60 – bis 65	6.930
	über 65 – bis 70	2.530
	über 70 – bis 75	1.000
	über 75	320
NIGHT		
	über 45 – bis 50	9.700
	über 50 – bis 55	11.130
	über 55 – bis 60	6.080
	über 60 – bis 65	2.110
	über 65 – bis 70	870
	über 70	220

Geschätzte Zahl der von Lärm an Bahnstrecken belasteten Fläche und Wohnungen

L _{den}	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Fläche [km ²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
>55	14,66	11.075	36	5
>65	4,33	1.915	0	5
>75	1,35	163	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Auslösewerte 70/60 dB(A) (Lden/Lnight), die die Aufstellung eines Lärmaktionsplans mit Maßnahmen erforderlich machen, werden in Laatzen an verschiedenen Stellen erreicht. Für die Stadt Laatzen werden darüber hinaus Werte von 65/55 dB(A) (Lden/Lnight) vorgeschlagen, die jeweils 5 dB(A) unter den vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz für Lärmaktionspläne empfohlenen Werten liegen, aber deutlich über den Grenzwerten, die nach 16. BImSchV für die Lärmbewertung gelten. Jeweils 200 Betroffene liegen nachts oberhalb dieser Werte.

Bezogen auf den Schienenverkehr liegen 1.320 bzw. 3.200 Betroffene oberhalb der Werte von 70/60 dB(A) (Lden/Lnight).

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die lärmbelasteten Bereiche in der Stadt Laatzen konzentrieren sich nahezu ausschließlich entlang der Hildesheimer Straße. Darüber hinaus ist der Bereich östliches Laatzen durch die B 6 und B 443 sowie gelegentlich durch veranstaltungsbezogenen Lärm des Verkehrsübungsplatzes belastet.

Laatzen-Mitte

Vergleichsweise geringe Belastung mit unter 55 dB(A) nachts, nur wenige Bereiche mit 55 – 60 dB(A), was sich im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Wohnbebauung in relativ großem Abstand zu den belasteten Straßen liegt.

Grasdorf

Hochbelastete Bereiche mit über 60 dB(A) nachts im Zuge der Hildesheimer Straße, rückwärtige östliche Bereiche sind zusätzlich belastet durch Schienenverkehrslärm.

Rethen

Hochbelastete Bereiche mit über 60 dB(A) nachts im Zuge der Hildesheimer Straße, jedoch relativ geringe Anzahl Betroffene, zusätzliche Belastung der westlichen Bebauung durch Schienenverkehrslärm. Besonders belastend ist die Situation im Bereich der Hochbrücke (B 443).

Gleidingen

Hochbelastete Bereiche mit über 60 dB(A) nachts im Zuge der Hildesheimer Straße, Teilbereiche zusätzlich belastet durch Schienenverkehrslärm. Der Bereich Gleidingen ist zudem in besonderem Maß durch den Lkw-Verkehr belastet. In der Ortsmitte von Gleidingen sind die Hildesheimer Straße und die Osterstraße/Thorstraße/Oesselser Straße näher zu betrachten.

Ingeln-Oesselse

Vergleichsweise geringe Belastung mit bis zu 55 - 60 dB(A) nachts im Zuge der Ortsdurchfahrt K 266. Verkehr von der BAB A 7 ist ebenfalls nachts wahrnehmbar.

Schienenverkehr

Innerhalb des gesamten Stadtgebietes gibt es einen Lärmkorridor, in dem trotz bereits ergriffener Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Wohngebieten teilweise Mittelungspegel > 60 dB(A) nachts erreicht werden.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Maßnahmen der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigen grundsätzlich die Abwägung von Umweltaspekten (also auch den Lärmschutz). Durch die Hierarchisierung und Bündelung des Hauptverkehrsstraßennetzes und die großflächige Einführung von Tempo-30-Zonen (teilweise auch als verkehrsberuhigte Bereiche nach Zeichen 325 StVO („Spielstraße“), ist eine Wohnqualität mit geringem Straßenverkehrslärm für weite Bereiche der Stadt umgesetzt.

Mit den Sanierungszielen im Programm „Soziale Stadt“ wurden und werden zahlreiche Straßen gestalterisch aufgewertet. Mit dem „Umbaukonzept Marktstraße“ (östlicher Abschnitt bereits realisiert, westlicher in der Entwurfsplanung) werden verschiedene Ziele verfolgt: gestalterische Aufwertung eines zentralen Bereiches mit Wohn- und Versorgungsfunktion, Verkehrsberuhigung und Lärminderung.

Die Stadtentwicklung der Stadt Laatzen ist bereits durch die Berücksichtigung verkehrssparender Maßnahmen und eine Ausrichtung auf den ÖPNV gekennzeichnet. Durch die Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Stadtbahnen und Bussen wurden bereits Erfolge erzielt.

In 2015 hat die Stadt Laatzen den Verkehrsentwicklungsplan – Teil 1: Verkehrliches Leitbild beschlossen (PGT 2015). Aktuell werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans die Handlungsprogramme zur Barrierefreiheit, zum Radverkehr, zum ÖPNV und zum Kfz-Verkehr erstellt mit weiteren Vorschlägen zur Verbesserung der verkehrlichen Entwicklung und zur Lärminderung. Die bislang vorliegenden Aussagen dieses Planwerks fließen in die nachfolgenden Vorschläge und Empfehlungen des LAP ein.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Die vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich nicht nur auf das EU-Netz, sondern auch auf ein Erweiterungsnetz, das derzeit vom Land berechnet wird und auch im LAP 1. Stufe Grundlage der Planung war.

Lärmarmer Fahrbahnbelag

Im Stadtgebiet Laatzen sollte auf verschiedenen Straßen ein lärmindernder Asphaltbelag eingebracht werden. Dies betrifft insbesondere die Abschnitte der B 6 und B 443.

Geschwindigkeitskonzept

Auf verschiedenen lärmbelasteten innerörtlichen Straßenabschnitten sollte eine zumindest nächtliche Zielgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen 22.00 und 06.00 Uhr aus Gründen des Lärmschutzes angestrebt werden. Dies betrifft insbesondere die:

- Hildesheimer Straße:
 - in Alt-Laatzen zwischen Alter Rathausstraße und Erich-Panitz-Straße und
 - im Bereich Gleidingen zwischen „Am Steinacker“ und „Am Leinkamp“.

Zusätzlich soll dies in Laatzen-Mitte auch für die Gutenbergstraße zwischen Otto-Hahn-Straße und Würzburger Straße und für die Wülferoder Straße zwischen Erich-Panitz-Straße und Höhe Bundesstraße B 6 sowie für Abschnitte der Peiner Straße geprüft werden.

Schwerverkehrskonzept

Für den Ortsteil Gleidingen wird für den Straßenzug Thorstraße, Osterstraße und Oesseler Straße ein nächtliches Durchfahrtsverbot für Lkw empfohlen. Hierdurch soll der störende Lkw-Verkehr unterbunden werden.

Lärmindernde Straßenraumgestaltung

- Vorgeschlagen wird ein in Teilen querschnittsverändernder Umbau zumindest der Erich-Panitz-Straße (Höhe Leine-Centrum) zu einer zweistreifigen Verkehrsführung.
- Im Verlauf der Hildesheimer Straße im Bereich Alt-Laatzen Prüfung auf Einziehung der rechten Fahrsteifen und Nutzung als Radfahrstreifen bzw. Mehrzweckstreifen.
- Für den südlichen Teil der Hildesheimer Straße ab etwa Wülferoder Straße ist im Zuge des Einbaus der Hochbahnsteige eine Querschnittsanpassung mit Anlage von einseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr vorgesehen.
- In der Ortsdurchfahrt Gleidingen, in der die im Zuge der Gleissanierung der ÜSTRA durchgeführten Maßnahmen nochmals vor dem Hintergrund von Lärminderungsmöglichkeiten untersucht werden sollten. Dies betrifft besonders den Austausch des Schlackepflasters.
- Zudem wird eine Verbesserung der Radverkehrssituation durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere an Knotenpunkten sowie durch das „Sichtbarmachen des Radverkehrs“ im Straßenraum angestrebt.

Errichtung von Lärmschutzwänden

Es ist zu empfehlen, Lärmschutzwände und -wälle zu prüfen und ggf. zu erhöhen. Dies betrifft insbesondere den Lärmschutzwall an der Westseite der B 6 Höhe ADAC-Verkehrssicherheitszentrum.

Schienerverkehr

In Bezug auf den Schienenverkehrslärm wird vorgeschlagen, dass die Stadt eine Darlegung der im Rahmen des Lärmaktionsplans des Eisenbahnbundesamt durchgeführten und zusätzlich beabsichtigten Maßnahmen zur Vorstellung in der Öffentlichkeit der Stadt Laatzen einfordert. Darin sollen u.a. folgende Fragen behandelt werden:

- Wirkungsweise der bisher ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen bzw. ihre Stärken und Schwächen
- Darstellung der weiteren technischen Möglichkeiten von Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere Maßnahmen wie:
 - Lärmschutzwände zwischen Gleisen zur Abschirmung der stark befahrenen Gleise direkt am Entstehungsort des Lärms
 - Maßnahmen, die die Fahrzeugzusammensetzung, Fahrzeugfolge und die Fahrgeschwindigkeiten betreffen.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Der LAP schlägt vor, die Stadt Laatzen sollte bei der Ausweisung von „ruhigen Gebieten“ offensiv vorgehen. Insbesondere die Sicherung der Naherholungsbereiche und einiger wichtiger Grünachsen sollte ein wichtiges Ziel sein und entsprechend als „ruhige Gebiete“ (Erholungsbereiche) ausgewiesen werden. Zu diskutieren ist, ob nicht auch einzelne Wohnbereiche berücksichtigt werden sollten.

Gegenüber dem LAP 1. Stufe wurden die ruhigen Gebieten nochmals geprüft und in einigen Bereichen ergänzt bzw. erweitert (vgl. Anlage). Insbesondere die Sicherung der Naherholungsbereiche und einiger wichtiger Grünachsen sollte ein wichtiges Ziel sein und entsprechend als „ruhige Gebiete“ (Erholungsbereiche) ausgewiesen werden. Zu diskutieren ist, ob nicht auch einzelne Wohnbereiche berücksichtigt werden sollten.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird das vorhandene Radverkehrsnetz weiterentwickelt und hierarchisiert. Vorschläge werden hinsichtlich der Umsetzung verkehrsbehördlicher und baulicher Maßnahmen sowie der Wegweisung erarbeitet. Zudem sollten Vorrangrouten mit besonderem Qualitätsstandard entwickelt werden.

Zudem soll der ÖPNV weiter gestärkt werden durch den Ausbau bzw. die Verlängerung von Stadtbahnlinien, Prüfung eines Stadtbusverkehrs, etc.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Lärmindex	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten	Anzahl der Belasteten
		gemäß Lärmkartierung	nach Umsetzung Maßnahmen LAP
DEN	über 55 – bis 60	1.100	600
	über 60 – bis 65	300	200
	über 65 – bis 70	200	100
	über 70 – bis 75	0	0
	über 75	0	0
Night	über 50 – bis 55	300	200
	über 55 – bis 60	200	100
	über 60 – bis 65	0	0
	über 65 – bis 70	0	0
	über 70	0	0

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 am

25.01.2019

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit werden im LAP berücksichtigt. Die Stellungnahmen sind im LAP dokumentiert und kommentiert.

Es gab im Rahmen der Offenlegung 22 Rückmeldungen (2 private, 20 TÖB):

Von vielen Seiten gibt es Zustimmung zu den Vorschlägen des LAP.

Von privater Seite wird u.a. auf Lärmbelastungen durch Fluglärm und Windräder hingewiesen.

Die TÖB fordern eine frühzeitige Beteiligung bei der konkreten Maßnahmenplanung ein.

Kritisch diskutiert wird insbesondere der Vorschlag der einstreifigen Verkehrsführung in Teilen der Hildesheimer Straße zugunsten der Markierung von Mehrzweckstreifen bzw. Radfahrstreifen.

Die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeiten tags auf Abschnitten des HVS-Netzes wird von Seiten der Üstra kritisch gesehen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in den Nachtstunden wird auf einigen Abschnitten nach jetziger Einschätzung für vertretbar gehalten.

Von Seiten der Baulastträger wird auf den Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Lärmsanierung hingewiesen: Der LAP schlägt vor, nach Vorliegen der Berechnungen des GAA gem. RLS 90 die weitere Abstimmung mit dem NLStBV zu suchen. Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Stadt und dem NLStBV die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne der Lärmsanierung zu prüfen.

Landwirtschaftliche Nutzung in „ruhigen Gebieten“: Eine landwirtschaftlichen Nutzung und Bewirtschaftung in der derzeitigen Art und Weise spricht aus Sicht des LAP nicht dagegen.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung des LAP: brutto ca. 10.000,-- €

6 Evaluierung des LAP

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.

7 Inkrafttreten des LAP

**7.1 Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss/
Entscheidung des ... in Kraft getreten am:**

7.2 Die Bekanntmachung erfolgte am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. **Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.**

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁴	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Nutzung								
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete							70	70

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

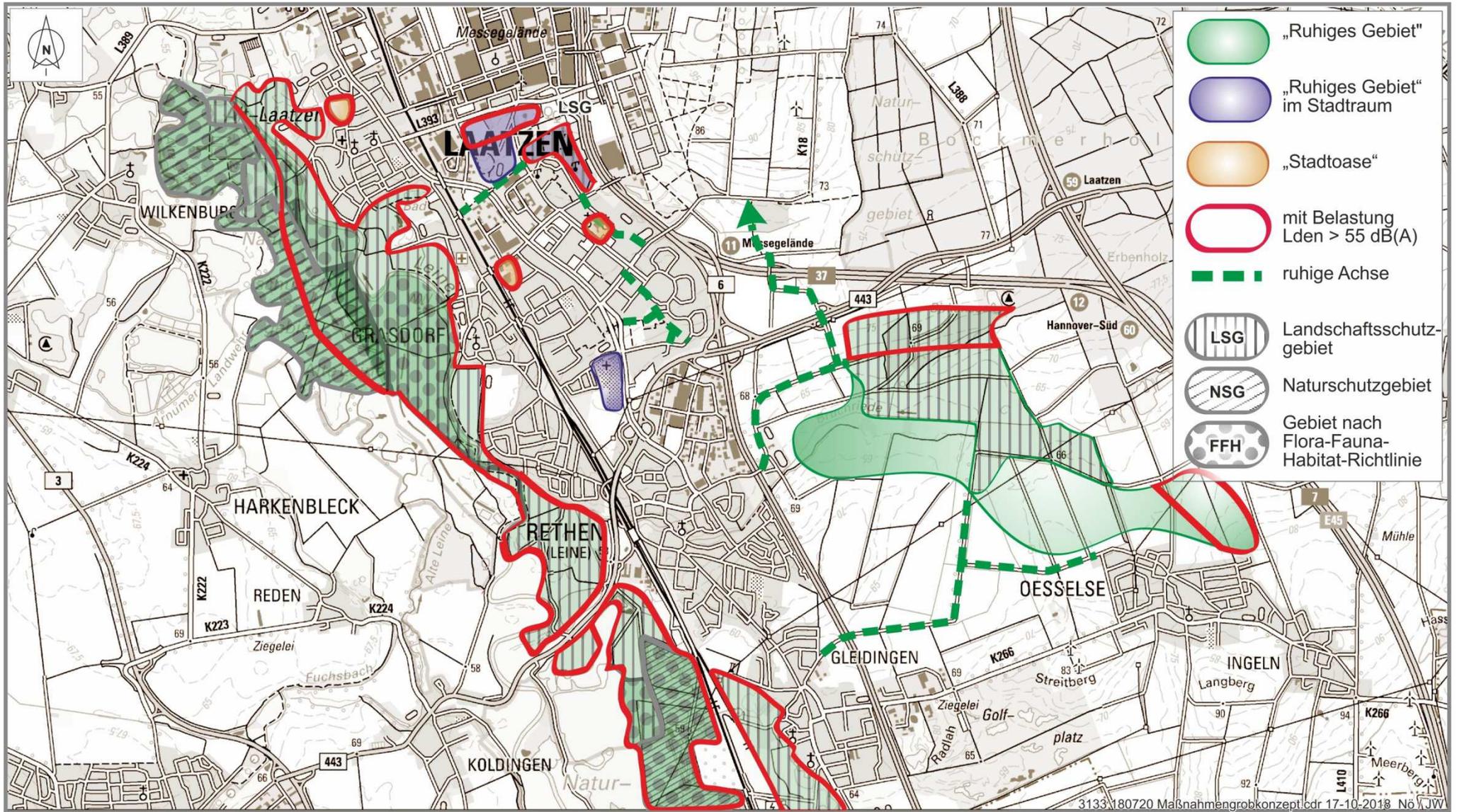
¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

Die Auslösegrenzwerte wurden gegenüber früherer Festlegungen mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes im März 2010 um 3 dB(A) abgesenkt.

³ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)



Anlage 2 „Ruhige Gebiete“