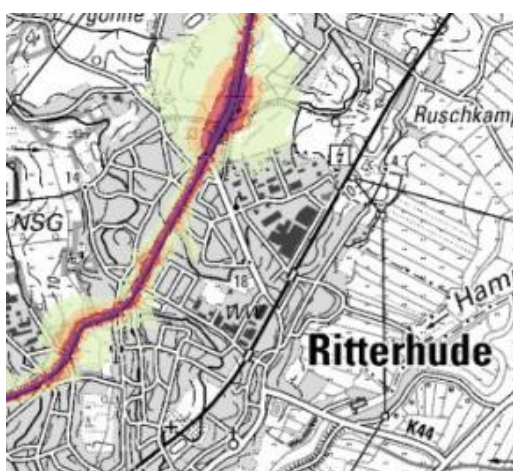


Lärmaktionsplan für die Gemeinde Ritterhude zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin: Gemeinde Ritterhude
Riesstraße 40
27721 Ritterhude

Projektnummer: LK 2023.299
Berichtsnummer: LK 2023.299.1
Berichtsstand: 28.10.2024
Berichtsumfang: 34 Seiten sowie 5 Anlagen
Projektleitung: Dipl.-Geograph Carsten Kurz



LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Messstellenleiter: Frank Heidebrunn • AG Hamburg HRB 51 885
Geschäftsführung: Mirco Bachmeier (Vorsitz) / Bernd Kögel / Ulrike Krüger (kfm.)
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • <http://www.laermkontor.de>

Inhaltsübersicht

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Allgemeines | 3 |
| 1.1 | Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde..... | 3 |
| 1.2 | Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird | 3 |
| 1.3 | Rechtlicher Hintergrund | 4 |
| 1.4 | Geltende Grenzwerte | 5 |
| 2 | Bewertung der Ist-Situation..... | 6 |
| 2.1 | Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung..... | 7 |
| 2.2 | Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind | 11 |
| 2.3 | Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen | 13 |
| 2.4 | Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans | 16 |
| 3 | Maßnahmenplanung..... | 16 |
| 3.1 | Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung | 16 |
| 3.2 | Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre | 16 |
| 3.2.1 | BAB A27 und BAB A270 | 17 |
| 3.2.2 | B74 | 18 |
| 3.2.3 | Weitere bislang nicht umgesetzte Forderungen aus den vorangegangenen Lärmaktionsplänen: | 22 |
| 3.2.4 | Forderungen aus dem Integriertes Klimaschutzkonzept der G emeinde Ritterhude..... | 22 |
| 3.2.5 | Haupteisenbahnstrecke | 22 |
| 3.3 | Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm | 23 |
| 3.4 | Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz | 27 |
| 3.5 | Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert..... | 29 |
| 4 | Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans | 29 |
| 4.1 | Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung | 29 |
| 4.2 | Art der öffentlichen Mitwirkung | 29 |
| 4.3 | Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit..... | 29 |
| 4.4 | Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation | 30 |
| 5 | Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan..... | 30 |
| 6 | Evaluierung des Aktionsplans | 30 |
| 7 | Inkrafttreten des Aktionsplans | 32 |
| 7.1 | Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Rates der Gemeinde Ritterhude | 32 |
| 7.2 | Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans | 32 |
| 7.3 | Link zum Aktionsplan im Internet | 32 |
| 8 | Anlagenverzeichnis..... | 33 |

1 Allgemeines

1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Kommune: Gemeinde Ritterhude

Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03356008

Kontakt: Herr Özari

Adresse: Gemeinde Ritterhude, Riesstraße 40, 27721 Ritterhude

Telefon: 04292 889 156

E-Mail: klimaschutz@ritterhude.de

Internet: www.ritterhude.de

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

Die Gemeinde Ritterhude liegt im Süden des Landkreises Osterholz, an der nördlichen Landesgrenze zum Stadtstaat „Freie und Hansestadt Bremen“. Die Hamme durchzieht das südöstliche Gemeindegebiet. Östlich schließt sich das Teufelsmoor als eine besondere Kulturlandschaft an.

Zur Gemeinde gehören die Ortsteile Ritterhude, Platjenwerbe, Ihlpohl, Lesumstotel, Stendorf und Werschenrege. Die Gemeinde hat rund 15.100 Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 32,9 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 456 Einwohnern je qkm.

Die Gemeinde wird von den Hauptverkehrsstraßen BAB A27, BAB A270, B74, L151 und L135 erschlossen. Die Anschlussstelle Bremen Freihafen der BAB A 27 befindet sich südlich des Gemeindegebietes auf Höhe des Autobahndreiecks zur BAB A281. Die Anschlussstelle Ihlpohl an der BAB A27 befindet sich auf dem Gemeindegebiet. Dazwischen schließt die BAB A27 an der Anschlussstelle Bremen–Nord/Burglesum an die B74 und die BAB A270 an. Die Bundesstraße B74 quert das Gemeindegebiet von Bremen im Westen nach Nord-Osten Richtung Osterholz-Scharmbeck.

Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge gehören die BAB A27 (36.700 Kfz/Tag), die BAB A270 (37.200 Kfz/Tag), die B74 (15.200 Kfz/Tag) und die L135 (9.000 bis 10.860 Kfz/Tag), zu den vom Land Niedersachsen im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ (ULR)

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

zu kartierten Hauptverkehrsstraßen², für die von der Gemeinde ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

In der aktuellen Lärmkartierung erreicht die L151 nicht mehr die Verkehrsmenge, um in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen berücksichtigt zu werden, und wird daher im Lärmaktionsplan nicht beachtet.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz³ (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört die Strecke Bremen–Bremerhaven mit 55.900 Zugbewegungen pro Jahr⁴.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Ritterhude nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)³ von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „... Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR sowie aus dem Durchführungsbeschluss⁵. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und

² Verkehrsmengen entsprechend Angaben aus dem Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

⁴ <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de> Stand: 12/2023

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

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

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

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁷.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Niedersachsen veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland⁸ und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal⁹ hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch

⁶ Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

⁷ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2016

⁸ Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

⁹ Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

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

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes¹⁰ von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19¹¹ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB¹² abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich¹³. Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für ei-

¹⁰ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

¹¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

¹² Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB

Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB

Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D

Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D

vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

¹³ DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/1967 DER KOMMISSION vom 11. November 2021

nen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

Die 34. BImSchV¹⁴ (Lärmkartierungsverordnung) legt mit den BUB das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass zur Unterrichtung der Öffentlichkeit Lärmkarten in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grunde werden der Öffentlichkeit und den Gemeinden mit den Kartierungsergebnissen 2022 auf dem Internetportal des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz Lärmkarten zur Verfügung gestellt: <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/>.

Dargestellt werden die rechnerisch ermittelten Lärmbelastungen durch Hauptverkehrsstraßen für einen über den gesamten Tag gemittelten Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Pegel) oder einen über die Nachtstunden gemittelten Lärmpegel L_{Night} (Nacht-Pegel, 22:00–8:00 Uhr) vor einer jeweils passenden Hintergrundkarte. Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen Ritterhude finden sich in den Anlagen 2 und 3.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Analyse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen wurde u.a. auf der Grundlage von Verkehrsdaten des Nds. Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) und mit Gebäudedaten des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN) durchgeführt. Diese Daten wurden durch die jeweiligen Kommunen in Zusammenarbeit mit der ZUS LLGS des GAA-Hildesheim über eine Webanwendung abgestimmt. Verwendet wurden zudem die gemeindebezogenen Einwohnerdaten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN). Aufgrund der Corona-Pandemie ist das Bezugsjahr der verwendeten Daten für die Lärmkartierung das Jahr 2019.

¹⁴ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31. August 2015 I 1474

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an kartierten Hauptverkehrsstraßen in Ritterhude

| geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Hauptverkehrsstraßen in Ritterhude belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Stand: 11.2023 | | | | |
|--|---------------------------|-----------|--------------------------|--------------------|
| L _{DEN} dB(A) | belastete Menschen | | L _{Night} dB(A) | belastete Menschen |
| 55 bis 59 | 2.100 | | 50 bis 54 | 1.700 |
| 60 bis 64 | 1.100 | | 55 bis 59 | 800 |
| 65 bis 69 | 600 | | 60 bis 64 | 200 |
| 70 bis 74 | 100 | | 65 bis 69 | 0 |
| ab 75 | 0 | | ab 70 | 0 |
| Summe | 3.900 | | Summe | 2.700 |
| geschätzte Zahl der von Lärm an kartierten Hauptverkehrsstraßen in Ritterhude belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 11.2023 | | | | |
| L _{DEN} dB(A) | Fläche in km ² | Wohnungen | Schulen* | Krankenhäuser* |
| 55 - 64 dB(A) | 7,1 | 1.500 | 2 | 0 |
| 65 - 74 dB(A) | 1,9 | 300 | 1 | 0 |
| ≥ 75 dB(A) | 0,4 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | 9,4 | 1.800 | 3 | 0 |
| geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 12.2023 | | | | |
| geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten | | | | 1 |
| geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung | | | | 624 |
| geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung | | | | 161 |

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Ritterhude finden sich in den Anlagen 2 und 3.

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Ritterhude

| geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Ritterhude belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, Stand: 10.2023 | | | | |
|---|---------------------------|-----------|--------------------------|--------------------|
| L _{DEN} dB(A) | belastete Menschen | | L _{Night} dB(A) | belastete Menschen |
| 55 bis 59 | 360 | | 50 bis 54 | 270 |
| 60 bis 64 | 150 | | 55 bis 59 | 130 |
| 65 bis 69 | 80 | | 60 bis 64 | 50 |
| 70 bis 74 | 10 | | 65 bis 69 | 10 |
| ab 75 | 0 | | ab 70 | 0 |
| Summe | 600 | | Summe | 460 |
| geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Ritterhude belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 10.2023 | | | | |
| L _{DEN} dB(A) | Fläche in km ² | Wohnungen | Schulen* | Krankenhäuser* |
| 55 - 64 dB(A) | 0,40 | 440 | 3 | 0 |
| 65 - 74 dB(A) | 0,13 | 40 | 1 | 0 |
| ≥ 75 dB(A) | 0,06 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | 0,59 | 480 | 4 | 0 |
| geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 10.2023 | | | | |
| geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung | | | 103 | |
| geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung | | | 47 | |

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken in Ritterhude finden sich in den Anlagen 4 und 5.

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

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

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB¹⁶, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland. Während bei der VBEB alle Einwohner eines Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten Belasteten führen¹⁷.

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!

Zudem wird nach BUB die Betroffenenbewertung ergänzt durch:

1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Diese sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden. Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV¹⁸ entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“¹⁹ veröffentlichte und gelten für

¹⁶ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Okt. 2021 B4)

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

¹⁸ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31. August 2015 I 1474

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

ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ²⁰.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. *„Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“*²¹

Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Ritterhude lässt sich daraus nicht ableiten!

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ritterhude werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der Hauptverkehrsstraße betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

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

²¹ Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie)²², aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

| Pegelbereich | Bewertung | Hintergrund zur Bewertung |
|--|---------------------------|--|
| > 70 dB(A) L _{DEN} > 60 dB(A) L _{Night} | sehr hohe Belastung | <ul style="list-style-type: none"> - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen²³, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f) |
| 65-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night} | hohe Belastung | <ul style="list-style-type: none"> - Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV²⁴ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)²⁵ |
| 55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night} | Belastung/ Belästigung | <ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV²⁴ können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist²⁶. |

²² Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

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

²⁴ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

²⁵ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

²⁶ LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen²⁷ (s. Tabelle 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 3.900 Personen und somit gut 25 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Ritterhude durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, verursacht durch die kartierten Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a).

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind 600 (rund 4 %) bzw. 800 Personen (5,3 %) betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A) L_{DEN} sind für 100 (0,7%) und über 60 dB(A) L_{Night} sind für 200 (1,4%) Anwohnerinnen und Anwohner in Ritterhude gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der ULR ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem vor Corona-Jahr 2019.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Ritterhude detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung²⁸ Wohngebäude dargestellt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von >55 bis 60 dB(A) L_{Night} (gelb) und >60 dB(A) L_{Night} (rot) aufweisen.

Sehr hohe Belastungen und hohe Belastung ergeben sich entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen an der B74 (vgl. Abbildung 1), an der BAB A27, A270 (vgl. Abbildung 2) und an der L135 (Abbildung 2).

²⁷ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

²⁸ Newsletter des GAA Hildesheim vom 21. Juni 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

Abbildung 1: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B74 (Bremer Landstraße, Hüderbeek, Stader Landstraße) in Ritterhude
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023²⁸

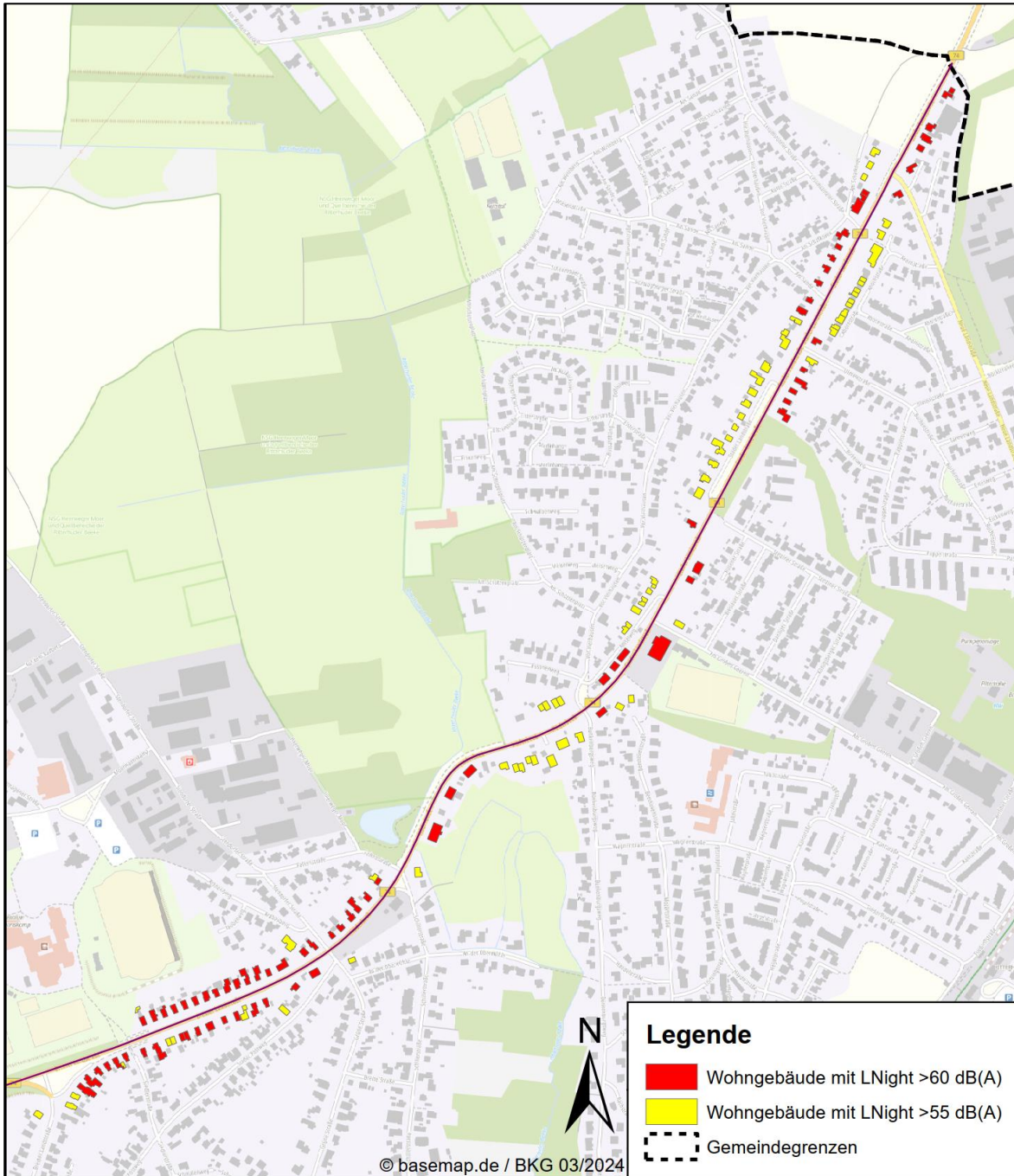
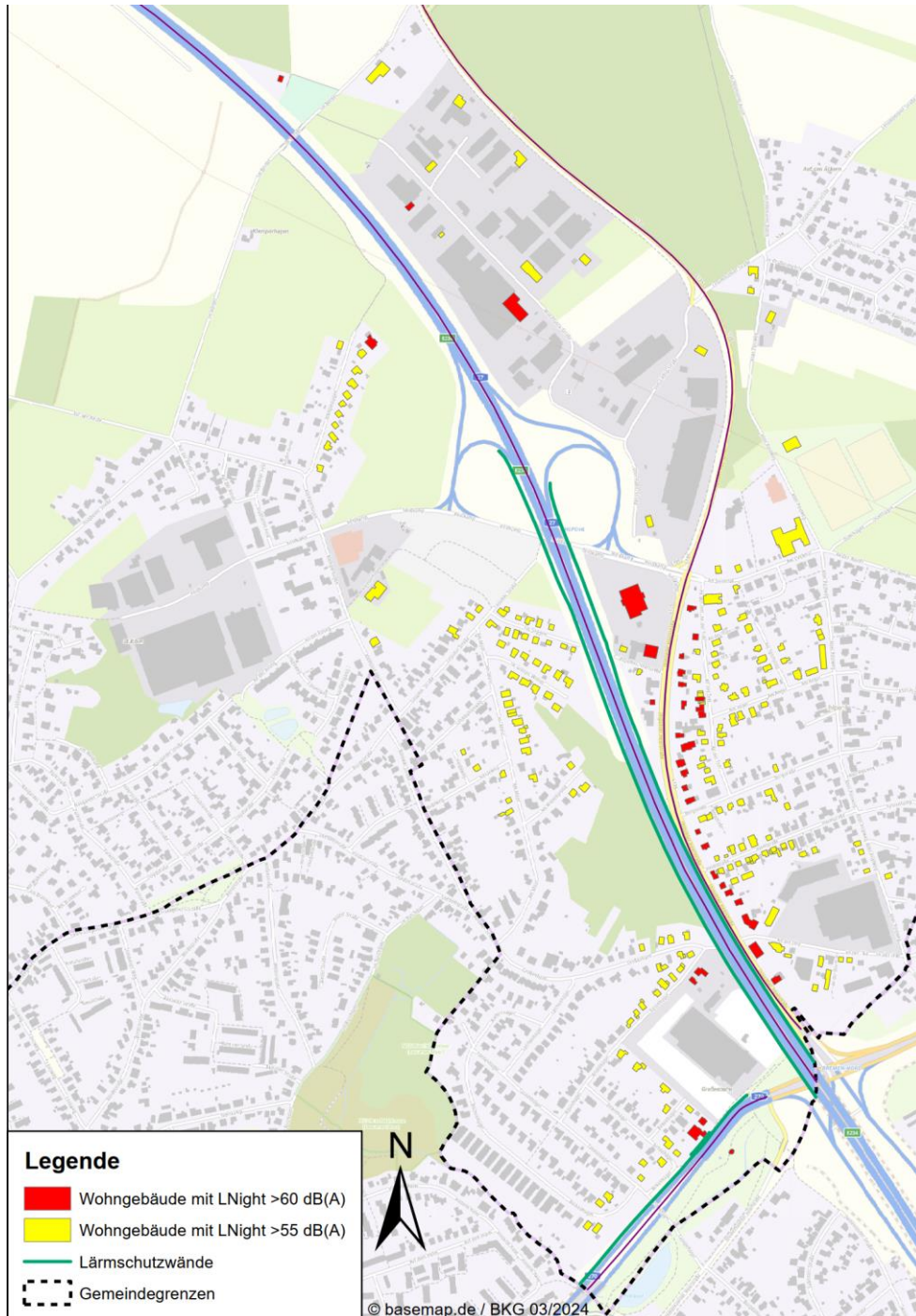


Abbildung 2: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der BAB A27, BAB A270 und L135 in Ritterhude
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023²⁸



Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Ge-

räuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ritterhude werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den kartierten Straßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der BAB A27 und BAB A270 sind abschnittsweise Lärmschutzwände vorhanden.

Auf alle kartierten Straßen in Ritterhude ist entsprechend der Lärmkartierung ein SMA 5 verbaut, der bei Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h eine lärmindernde Wirkung von rund 2 dB entfaltet²⁹.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärmgrenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)

²⁹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBf. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

- Einbau von lärminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen (baulicher Schallschutz)
- Verstetigung des Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verläärmt.

Für die betrachtete Hauptverkehrsstraße B74 und L135 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) der zuständige Baulastträger. Für die Autobahnen A27 und A270 ist die Autobahn GmbH der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist das Straßenverkehrsamt des Landkreises Osterholz zuständig.

3.2.1 BAB A27 und BAB A270

Für die straßennahen Wohngebäude an beiden Autobahnen wurden trotz der vorhandenen Lärmschutzwände in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen Fassadenpegel von deutlich >54 dB(A) L_{Night} ermittelt (s. Abbildung 2). Hier ist daher vom zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der **Lärmsanierung** gemäß VLärmSchR97³⁰ eingehalten werden bzw. ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4). Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,

³⁰ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eine aktive Maßnahme lohnt.

Auf der BAB A27 ist mit dem SMA5 ein Asphalt verbaut, der bei den gefahrenen Geschwindigkeiten dort keine lärmindernde Wirkung entfaltet³¹. Daher wird vom Baulastträger gefordert, bei der nächsten Sanierung der Straßenoberfläche einen **lärmarmen Asphalt** für Geschwindigkeiten >60 km/h einzubauen.

3.2.2 B74

Für die straßennahen Wohngebäude an der B74 wurden in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen hohe und sehr hohe, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmpegel, kartiert (vgl. Abbildung 1). Die kartierten Fassadenpegel erreichen Werte von 65 dB(A) L_{Night} und dürften damit deutlich über >54 dB(A) Nacht in den angrenzenden Wohngebieten liegen. Hier ist daher vom zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der **Lärmsanierung** gemäß VLärmSchR97³² eingehalten werden bzw. ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4). Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eine aktive Maßnahme lohnt.

³¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

³² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

Wie bereits im Lärmaktionsplan zur 2. Stufe³³. gefordert, sollte das Ortseingangsschild Ritterhude an der B74 um 200 bis 250 m in Richtung Ihlpohl verlegt werden, um durch die Geschwindigkeitsabsenkung auf 50 km/h eine Lärminderung für die Anwohner in diesem Abschnitt an der B74 zu erreichen. Dadurch könnte die Lärmbelastung um gut 3 dB³⁴ reduziert werden. Grundlage für die Anordnung durch die Untere Verkehrsbehörde sind die Lärmschutz-Richtlinien StV³⁵.

Im weiteren Verlauf der B74 bis zum östlichen Ortsausgang Ritterhude sind fast durchgängig hohe und sehr hohe Belastungen mit einer potenziellen Gesundheitsgefährdung für die Anwohnerinnen und Anwohner in den angrenzenden Wohngebäuden trotz des zu Grunde gelegten lärmreduzierenden Asphalts vom Land Niedersachsen kartiert worden.

In den angrenzenden Wohngebäuden wurden nächtliche Belastungen von über 62 dB(A) L_{Night} und damit deutlich über den Werten der Lärmvorsorge (s. Anlage 1) kartiert. Nach der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird daher seitens der Gemeinde Ritterhude ein Antrag auf verkehrsrechtliche Abwägung für eine **Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h** aus Lärmschutzgründen gestellt werden. Dies gilt für den gesamten innerörtlichen Abschnitt der B 74 bis zum Ortsausgang Richtung Osterholz-Scharmbeck (aktueller Abschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) und für die westliche Verlegung des Ortsschildes am Ortseingang (alternativ Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h)(vgl. Abbildung 3).

Da mit dieser erheblichen Lärmbelastung, vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90 (die notwendigen Lärmberechnungen ist nach den Lärmschutz-Richtlinie-StV³⁶ durch den Baulastträger durchzuführen), die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde gegeben sind³⁷, ist von der zuständigen Verkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung durchzuführen. *„Werden ... die Werte nach den Lärmschutz-Richtli-*

³³ Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Ritterhude Juni 2013

³⁴ Lärmaktionsplanung - Lärminderungseffekte von Maßnahmen Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen. Umweltbundesamt. Juli 2023

³⁵ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) Bonn, den 23. November 2007

³⁶ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) Bonn, den 23. November 2007

³⁷ Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandstraßen (WD 7 – 3000 -021/16). Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages 2016

nien-StV 2007 mit 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet überschritten, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auch auf null reduzieren.³⁷ Bei der Abwägung durch die Verkehrsbehörde ist zu berücksichtigen, dass

- an zahlreichen straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Wohn- und in Dorfgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschritten sind. Somit ist die Zumutbarkeitsschwelle erreicht und die Belastung so hoch, dass sie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76/84) für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist,
- die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO³⁸ für den Straßenverkehr liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können,
- eine Verlagerung der Verkehre in das nachgeordnete Straßennetz nicht zu erwarten ist, da keine direkten Ausweichstrecken vorhanden sind,
- mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden deutlich reduziert)³⁹ erreicht werden kann.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden⁴⁰:

- Es sollte das Zusatzschild „Lärmschutz“ angebracht werden. Autofahrer halten sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn der Grund dafür bekannt ist.
- Eine häufige Wiederholung des Schildes fördert die Befolgung.

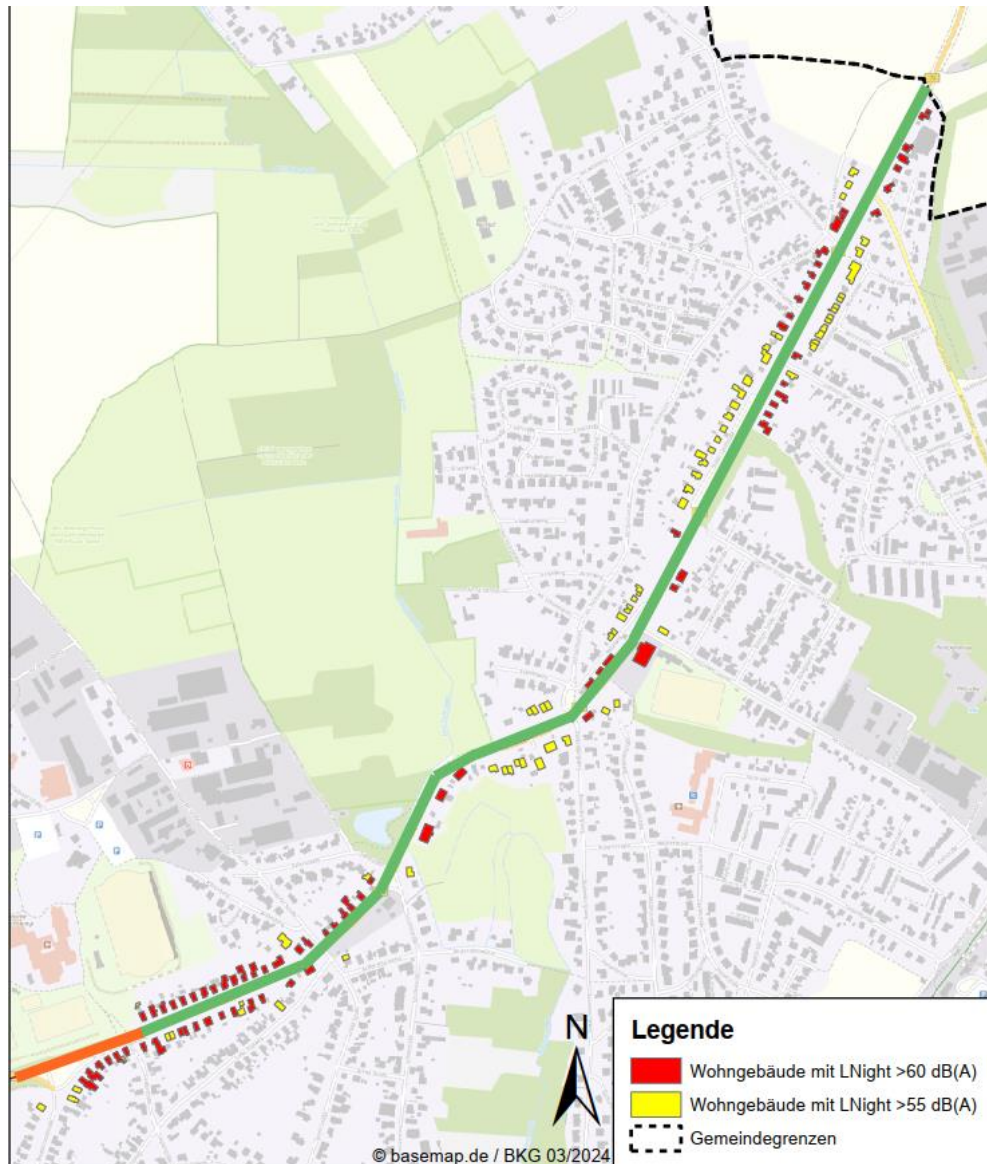
³⁸ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

³⁹ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016. UBA empfiehlt Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfehlt-tempo-30-als-innereortliche>

⁴⁰ Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

- Die Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind stärker, wenn Geschwindigkeitsdisplays oder -noch einmal wirkungsverstärkend- Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden.

Abbildung 3: B74 Ritterhude,
grün: der geforderte T30 Abschnitt
orange: der geforderte T50 Abschnitt
 Quelle: LÄRMKONTOR auf Lärmkartierung 2022/2023²⁸



3.2.3 Weitere bislang nicht umgesetzte Forderungen aus den vorangegangenen Lärmaktionsplänen^{41,42}

- Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen auf der B74
- Verlängerung der Lärmschutzwand an der BAB A27 ab AS Ihlpohl in Richtung Norden (Verlauf der Autobahn auf einem Damm)
- Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf 80-100km/h auf der BAB A27 im Bereich der Ortsdurchfahrt Ihlpohl südlich der Anschlussstelle Ihlpohl, regelmäßige Überwachung durch stationäre Anlage
- Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h auf der BAB A27 ist um rund 2 km in Richtung Norden zu verlängern
- Einbau lärmreduzierender Brückenübergänge im Bereich der Brücke an der BAB A27

3.2.4 Forderungen aus dem Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Ritterhude⁴³

- Durchfahrtsverbot für schwere LKW mit dem Zusatz „Lieferverkehr frei“: Ritterhuder Heerstr (K43) / Oslebshauer Heerstraße (L151)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h: L151 (vor der Hamme-Brücke)
- Entfernung Geschwindigkeitsanordnung 50 km/h: Einmündung „Beekstraße“
- Durchfahrtsverbot für schwere LKW mit dem Zusatz „Lieferverkehr frei“ : „Neuen Landstraße“ (L151) / „Berliner Straße“

3.2.5 Haupteisenbahnstrecke

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven in Ritterhude ist das Eisenbahn Bundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

⁴¹ Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Ritterhude Juni 2013

⁴² Überprüfung der Lärmaktionspläne der Gemeinde Ritterhude 2009 und 2013 (1. und 2. Stufe) gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz. Ritterhude Oktober 2021

⁴³ Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Ritterhude. Ritterhude Februar 2024

In der aktuellen Lärmkartierung des EBA ist ausgeführt, dass in Ritterhude rund 600 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen sind (vgl. Tabelle 2). Die Lärmaktionsplanung für die 4. Runde der ULR wird vom EBA aktuell erarbeitet (Stand: Januar 2024). Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für alle Menschen, die sich durch Schienenlärm gestört fühlen, lief vom 13. März bis 24. April 2023. Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 20. November 2023 bis zum 2. Januar 2024.

Beim Schienenlärm kommt zum einen zum Tragen, dass seit 2020 alle Güterwagen mit leiseren Bremsen ausgerüstet sein müssen. *„Hierzu hat der Bund sowie die Schienenverkehrsgüterindustrie bereits große Anstrengungen zur Umrüstung der Bestandsflotte der Schienengüterwagen auf LL-Sohlen unternommen. Der Lärmpegel für umgerüstete Güterwagen ist dadurch um bis zu 10 dB(A) gesunken.“*⁴⁴

Da das EBA für die Bearbeitung zuständig ist, kann keine Aussage zu den Maßnahmen oder deren Nutzen getroffen werden.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

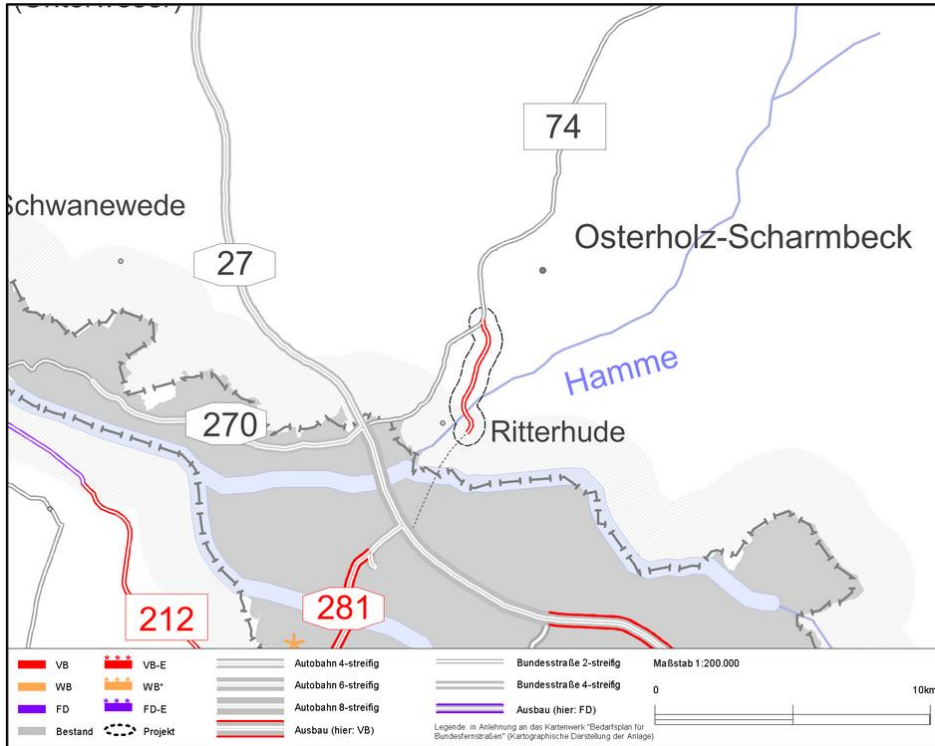
Im Bundesverkehrswegeplan ist die OU Ritterhude im Zuge der B74 als vorrangiger Bedarf ausgewiesen⁴⁵.

Die Gemeinde Ritterhude ist von den Hauptverkehrsstraßen BAB A27, BAB A270, B74 und L135 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

⁴⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrslaerm>. Stand: 03/2023

Abbildung 4: Ortsumgehung Ritterhude im Zuge der B74

Quelle: Bundesverkehrswegeplan2030⁴⁵



Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:

- bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
- hohe Taktdichten,
- gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
- Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.

⁴⁵ <https://www.bvwp-projekte.de/>. Stand: 03/2023

Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten im ÖPNV emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Gemeindefahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**

Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride-Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.

Die Einrichtung weiterer innerörtlicher Tempo 30- Zonen hätte auch den Vorteil, dass die z.T. in beide Richtungen zu befahrenden engen kombinierten Fuß- und Radwege aufgehoben werden können und der Radverkehr auf die Straße ausweichen kann, und so auch Konflikte von Fuß- und Radverkehr abbauen kann.

- **Förderung des Fußverkehrs**

Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen, das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
- Einbau von Mittelinseln,
- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite Gehwege,
- guter Beleuchtung,
- Verhinderung von Gehwegparken,
- kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**

Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsphasen.

gungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Grüne Welle,
- Bau von Kreisverkehren,
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.

- **Verkehrsberuhigung**

Einrichtung von

- verkehrsberuhigten Bereichen,
- Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen,
- Parkraumkonzepten mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung,
- verkehrslenkenden Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

- Einbau von **lärmmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann⁴⁶.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005⁴⁷ Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...*wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.*“⁴⁷

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten und infolge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

⁴⁶ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

⁴⁷ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

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

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Gemeinde Ritterhude, gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete⁴⁸. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*“⁴⁹. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

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

Die in vorangegangenen Lärmaktionsplänen^{50,51} in Ritterhude festgelegten Ruhigen Gebiete werden mit diesem Lärmaktionsplan fortgeschrieben. Dazu gehören Ruhige Gebiete außerhalb der besiedelten Bereiche, die sich z.T. aus den Landschaftsschutzgebieten und den Waldgebieten sowie Niederrungswiesen in Ritterhude ergeben (s. Der Bereich des St. Jürgenslandes,

⁴⁸ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

⁴⁹ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

⁵⁰ Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Ritterhude Juni 2013

⁵¹ Überprüfung der Lärmaktionspläne der Gemeinde Ritterhude 2009 und 2013 (1. und 2. Stufe) gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz. Ritterhude Oktober 2021

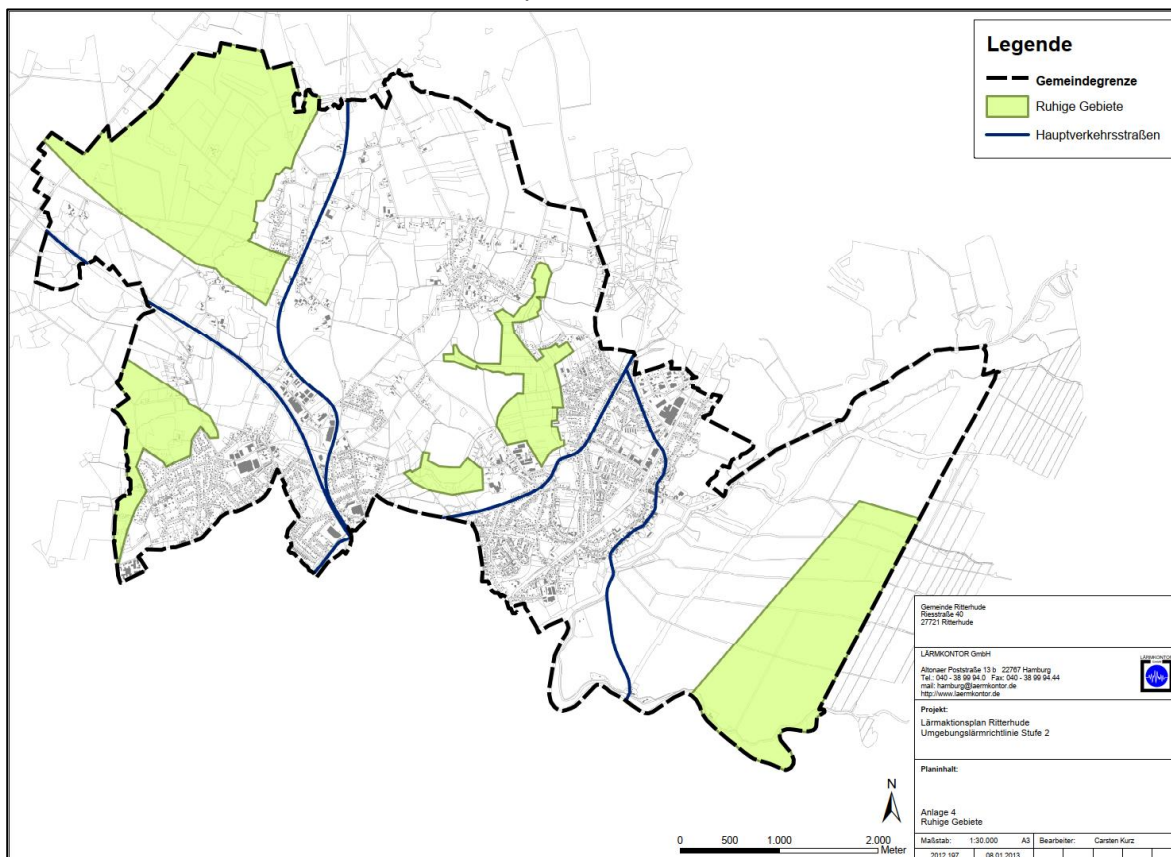
der nicht durch die K43, die geplante Ortsumgehung und den von ihr ausgehenden Lärm belastet wird, wird aufgrund der geplanten Windenergienutzung durch die Gemeinde unter Vorbehalt ausgewiesen.

Abbildung 5):

- Der Bereich des Landschaftsschutzgebietes „Bremer Schweiz“ außerhalb des in den strategischen Lärmkarten entlang der BAB A27 und der L 135 kartierten Bereiche wird auf Grund der geplanten Ausweisung als Vorranggebiet für die Windenergienutzung unter Vorbehalt ausgewiesen.
- Die Naturschutzgebiete „Obere Ihleniederung“ und „Heerweger Moor und Quellbereiche der Ritterhuder Beeke“ außerhalb des in den strategischen Lärmkarten entlang der B74 kartierten Bereiches.
- Der Bereich des St. Jürgenslandes, der nicht durch die K43, die geplante Ortsumgehung und den von ihr ausgehenden Lärm belastet wird, wird aufgrund der geplanten Windenergienutzung durch die Gemeinde unter Vorbehalt ausgewiesen.

Abbildung 5: Ruhige Gebiete in Ritterhude

Quelle: Lärmaktionsplan Ritterhude zur 2. Stufe der ULR⁴¹



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

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

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

Würden die aufgeführten Maßnahmen an der BAB A27, A270 und der B74 (Geschwindigkeitsreduzierung, lärmmindernder Asphalt, Lärmsanierung) umgesetzt, könnten in Ritterhude die meisten betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner entlastet werden, also rund 3.000 Personen. Entlastet werden vor allem die hoch und sehr hoch belasteten Anwohnerinnen und Anwohner.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 20.06.2024 bis 16.08.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

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

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gab es neun Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan. Drei enthielten Anregungen und Bedenken. Die Überarbeitung des Lärmaktionsplans erstreckt sich auf die festgelegten Ruhigen Gebiete.

Bürgerinnen oder Bürger haben keine Stellungnahme abgegeben.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

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

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Zeichen vergleichsweise gering.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt liegt geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten⁵².

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97⁵³ bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude erstreckt sich auf das gesamte Stadtgebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Straßen und angrenzende Wohngebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis

⁵² Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

⁵³ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde der ULR⁵⁴ wurde vorgabekonform erarbeitet bzw. überprüft und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im Oktober 2021 übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

In den letzten Lärmaktionsplänen wurden u.a. Maßnahmen für die BAB A270 und B74 aufgeführt, die aktualisiert fortgeschrieben werden. Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat und die Ergebnisse kaum mit den vorhergehenden Lärmkartierungen vergleichbar sind, können Angaben zu geänderten Betroffenheiten nicht ermittelt werden.

Die bereits in den letzten Lärmaktionsplänen aufgeführten und planungsrechtlich festgelegten Ruhigen Gebiete werden übernommen. Inwieweit die Ruhigen Gebiete von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden, lässt sich nicht abschätzen.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Stadt berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben.

⁵⁴ Überprüfung der Lärmaktionspläne der Gemeinde Ritterhude 2009 und 2013 (1. und 2. Stufe) gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz. Ritterhude Oktober 2021

Da die Kosten für die Maßnahmen im Wesentlichen von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Stadt, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellende Stadt vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“, in der die Gemeinde Ritterhude eines von mehr als 1.000 Mitgliedern ist ⁵⁵.

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert werden. Die Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Rates der Gemeinde Ritterhude

Am: 12.12.2024

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.ritterhude.de/buergerservice/dienstleistungen/laermaktionsplan-der-gemeinde-ritterhude

Ritterhude, den 19.12.2024

⁵⁵ <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Mai 2023

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Ritterhude

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Ritterhude

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Übersicht L_{DEN} für Ritterhude

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Übersicht L_{Night} für Ritterhude

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

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungsrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envr0ec5a/>).

| Anwendungsbereich | Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes | | Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen | | Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) | | Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll | | Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung | |
|--|--|----------------|--|----------------|---|----------------|--|----------------|--|----------------|
| | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| Nutzung | | | | | | | | | | |
| Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete | 64 | 54 | 70 | 60 | 57 | 47 | 45 | 35 | | |
| Reine Wohngebiete | 64 | 54 | 70 | 60 | 59 | 49 | 50 | 35 | 50 | 35/40 |
| Allgemeine Wohngebiete | 64 | 54 | 70 | 60 | 59 | 49 | 55 | 40 | 55 | 40/45 |
| Dorf-, Misch- und Kerngebiete | 66 | 56 | 72 | 62 | 64 | 54 | 60 | 45 | 60 | 45/50 |
| Urbanes Gebiet | | | | | 64 | 54 | 63 | 45 | 60 | 45/50 |
| Gewerbegebiete | 72 | 62 | 75 | 65 | 69 | 59 | 65 | 50 | 65 | 50/55 |
| Industriegebiete | | | | | | | 70 | 70 | 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.