

Beschlussfassung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Ritterhude vom 10.12.2009 zur Mitteilung an die EU gemäß § 47d Abs. 7 BImSchG



Auftraggeber:

Gemeinde Ritterhude
Riesstraße 40
27721 Ritterhude

Auftragnehmer:



Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg
Tel.: 0 40 / 38 99 94 -0

Bearbeiter:

Carsten Kurz
Marion Bing

Hamburg, den 03. November 2009

Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

1 Allgemeines

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

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 14.700 Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 32,9 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 446 Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in Ritterhude beträgt 6000.

Die Gemeinde wird von den Hauptverkehrsstraßen BAB A 27, BAB A 270 und der B 74 erschlossen. Die Anschlussstelle Bremen Freihafen der A27 befindet sich südlich des Gemeindegebietes auf Höhe des Autobahndreiecks zur 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 B 74 und die BAB A270 an. Die Bundesstraße B 74 quert das Gemeindegebiet von Westen nach Nord-Osten Richtung Osterholz-Scharmbeck. Bei der strategischen Lärmkartierung waren die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von jeweils mehr als sechs Millionen zu berücksichtigen (siehe nachfolgende Tabelle).

Kurzbeschreibung	DTV*	p (%)**	Straßenoberfläche	v _{zul} (km/h)*** Pkw/Lkw
B74 nordöstl. Bremer Landstraße	19.036	4	Gussasphalt	50/50
B74 westlich Bremer Landstraße	19.036	4	Gussasphalt	70/70
B74/BAB A270 östl. Unterführung Tannenhügel	34.792	5	Gussasphalt	60/60
B74/BAB A270 westl. Unterführung Tannenhügel	34.792	5	Gussasphalt	80/80
BAB A27 südl. AS Ihlpohl	29872	14	Gussasphalt / Beton	120/80
BAB A27 nördl. AS Ihlpohl	28832	13	Gussasphalt / Beton	130/80

* Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (6 Millionen Kfz/Jahr entspr. einem DTV von rd. 16.400)

** Lkw-Anteil in Prozent

*** zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die kartierten Hauptverkehrsstraßen im Gemeindegebiet haben eine Gesamtlänge

von 7,068 km.

Ritterhude ist Haltepunkt für Regionalzüge an der Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven. Die Strecke gehört nicht zu den Haupteisenbahnstrecken der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Ritterhude
Riesstraße 40
27721 Ritterhude
Telefon: 04292 / 889-0
Fax: 04292 / 889-200
E-Mail: gemeinde@ritterhude.de
Internet: www.ritterhude.de
Gemeindeschlüssel: 03356008

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz² von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken. 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 und Klimaschutz in einem Kartenservice unter www.umweltkarten.niedersachsen.de/Laerm/ für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen veröffentlicht.

Die Belastungsschwelle, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen, stellen die Auslösewerte der Aktionsplanung zur Lärminderung dar.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Die Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur

¹ RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

² Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 18.12.2006; BGBl I 3180

Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele.

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt und Klimaschutz empfiehlt den Gemeinden, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen. Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} von 70 dB bzw. L_{Night} von 60 dB für Hauptverkehrsstraßen und ein Mittelungspegel L_{DEN} von 65 dB bzw. L_{Night} von 55 dB für Hauptflugplätze empfohlen.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entspr. der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen				
L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm		L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	2.200		über 50 bis 55	1.600
über 60 bis 65	1.300		über 55 bis 60	700
über 65 bis 70	400		über 60 bis 65	100
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	3.900		Summe	2.400
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A) L_{DEN}	4,4	1.700	2	0
65 - 75 dB(A) L_{DEN}	1,2	200	0	0
über 75 dB(A) L_{DEN}	0,3	0	0	0
Summe	5,9	1.900	2	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Es sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen für die Maßnahmenplanung vorgegeben.

Es sind ca. 3.900 Personen und somit rund 29 % der Einwohner der Gemeinde Ritterhude durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 6 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 400 Personen, über 55 dB(A) L_{Night} sind 800 Personen betroffen.

Dies entspricht für den Nachtzeitraum knapp 5,4 Prozent der Gesamtbevölkerung.

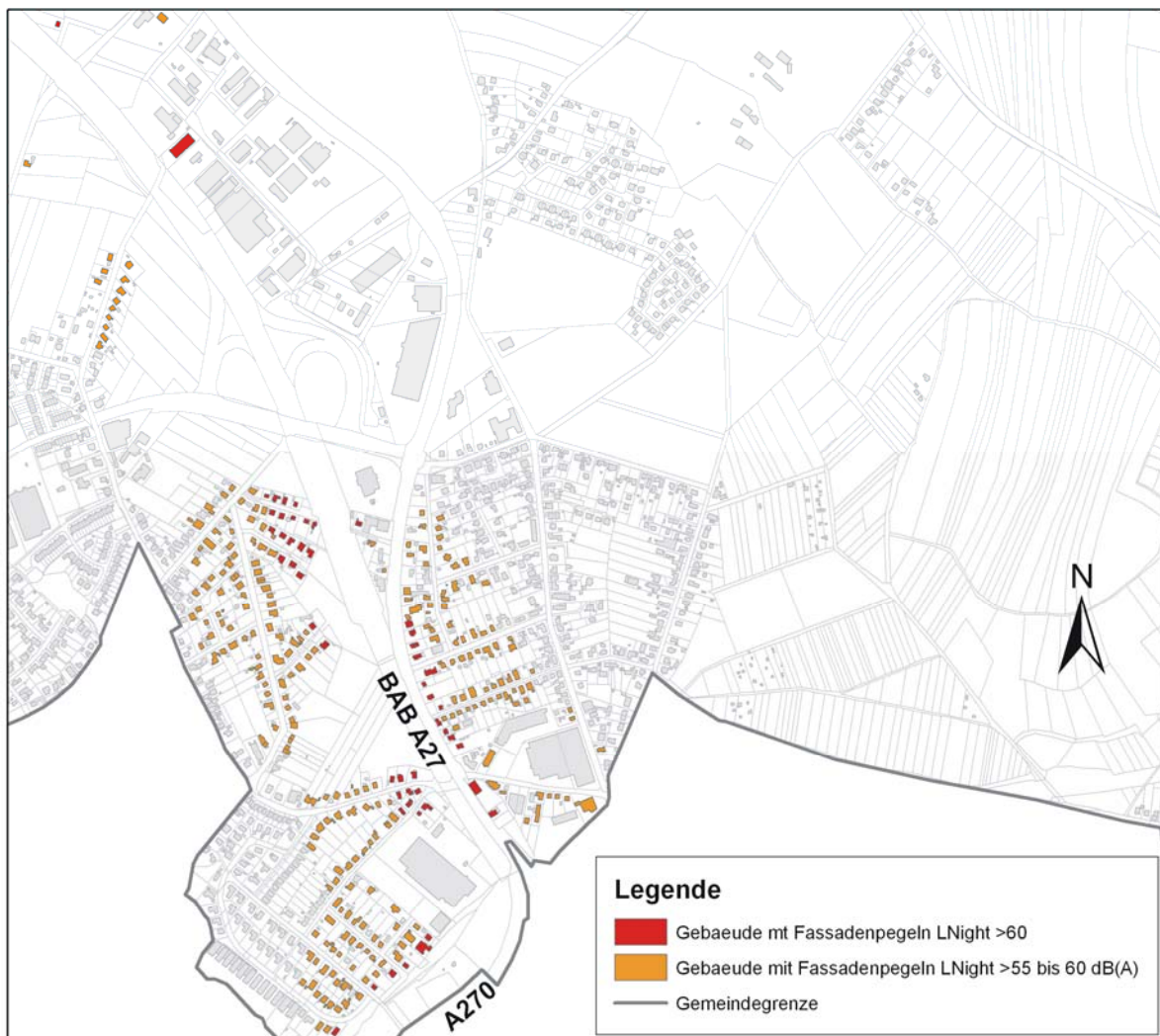
Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) und L_{Night} über 60 dB(A) sind ausschließlich nachts für 100 Bewohner gegeben. Dies sind knapp ein Prozent aller Bewohner der Gemeinde Ritterhude.

Die Zahl der von Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr betroffenen Personen in Ritterhude ist somit bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl als relativ hoch zu bewerten. Sehr hohe Belastungen sind jedoch nur vereinzelt zu verzeichnen.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die höchsten Lärmbelastungen ergeben sich in den Wohngebieten in Ritterhude westlich der BAB A27. Hier werden an den Straßen „Großenhalm“, „Im Grünen Winkel“ und „Im Seggen“ zahlreiche Wohngebäude nachts mit L_{Night} über 55 dB(A) und teilweise auch über 60 dB(A) belastet. Auch an der ersten Gebäudereihe nördlich der BAB A 270 (Buchenhügel, Birkenhügel) treten nachts entsprechend hohe Schallbelastungen auf (s. Abb. 1).

Abbildung 1: Belastete Gebäude in Ritterhude an den BAB A27 und A270



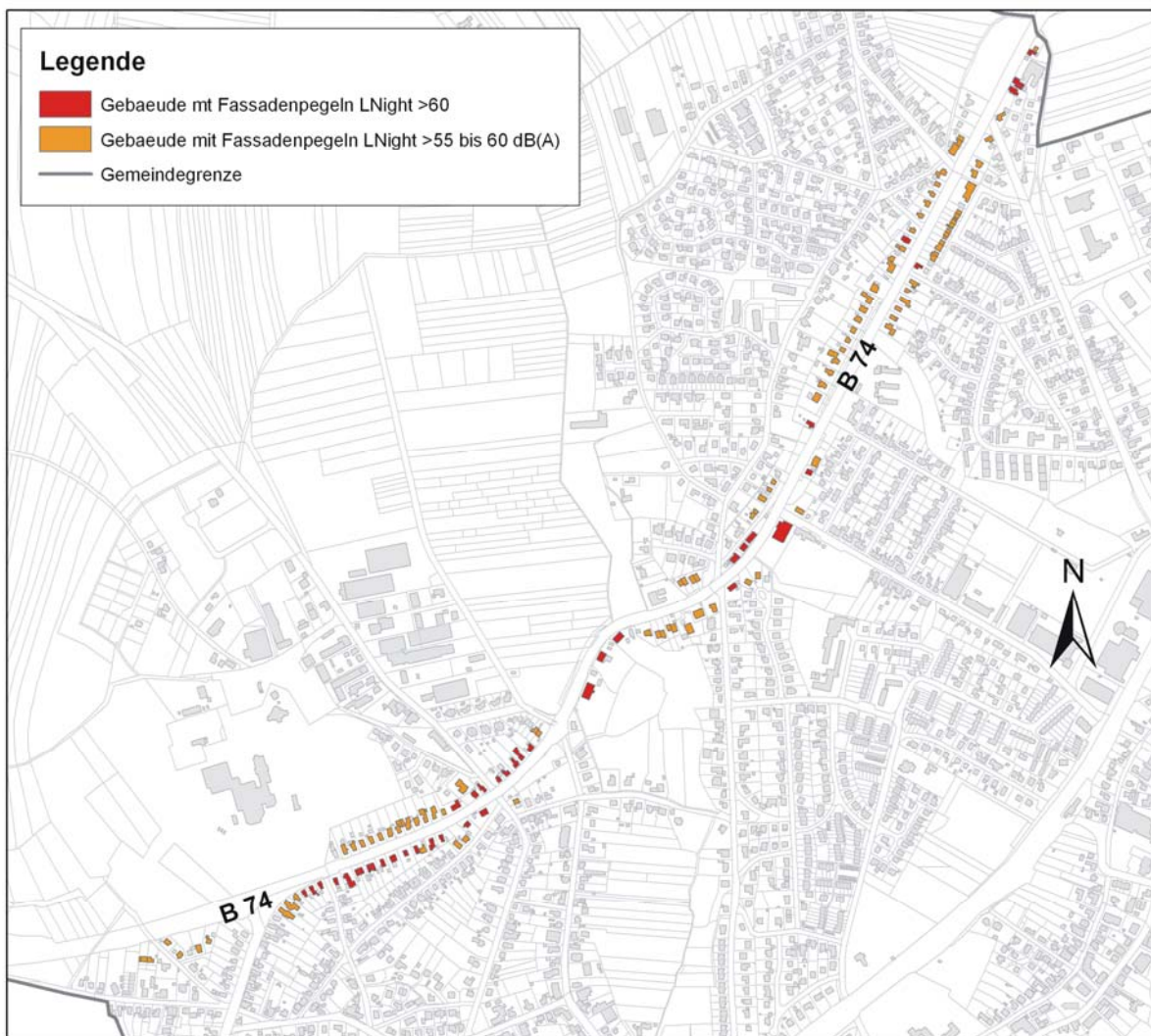
Die betroffenen Gebäude östlich der BAB A27 an der „Ihlpohler Heerstraße“ mit einer Belastung von L_{Night} über 60 dB(A) befinden sich in einem ausgewiesenen

Mischgebiet.

Die Grundschule Ihlpohl wird von der BAB A27 mit Fassadenpegeln L_{DEN} von bis zu 60 dB(A) belastet.

An der B74 ist nur die straßennächste Gebäudereihe von nächtlichen Lärmpegeln L_{Night} über 55 dB(A) betroffen. Im Abschnitt von der „Siedlerstraße“ bis „Am Großen Geeren“ weisen einige Gebäude an ihren Fassaden nachts Beurteilungspegel von L_{Night} über 60 dB(A) auf (s. Abb 2). Die betroffenen Gebäude sind gemäß Baunutzungsverordnung als Wohngebäude ausgewiesen. Das Schulzentrum am Moor-mannskamp wird durch den Lärm der B74 mit Fassadenpegeln L_{DEN} von bis zu 57 dB(A) belastet.

Abbildung 2: Belastete Gebäude in Ritterhude an der B74



Der Straßenbaulastträger für die B 74 weist darauf hin, dass die innerhalb der Ortsdurchfahrt Ritterhude berücksichtigte Verkehrsbelastung zu hoch ist.

Bei der vom staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA) für das Land Niedersachsen erarbeiteten Lärmkartierung wurden offensichtlich die Verkehrszahlen der Zählstelle, 100m nördlich der Einfahrt „Neue Landstraße“, für die B74 innerhalb des Gemeindegebietes Ritterhude zu Grunde gelegt.

Die Zählstelle im Gemeindegebiet zwischen der Unterführung „Siedlerstraße“ und der Einmündung „Grüne Straße“ weist im Jahr 2005 eine Belastung von 14.249

Kraftfahrzeugen / 24 Stunden auf. Hiernach wären Teile der B74 innerhalb Ritterhudes in der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie nicht zu betrachten gewesen.

Unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen der Zählstelle innerhalb der Ortsdurchfahrt ergeben sich im westlichen Abschnitt der B74 in Ritterhude geringere Belastungen. Die Lärmemission der B74 ist in diesem Bereich um ca. 1 - 2 dB(A) geringer, als in den Lärmkarten berücksichtigt. Dadurch würden sich geringfügig weniger belastete Anwohner ergeben, als in den Lärmkarten des Landes Niedersachsen ermittelt.

In der Kartierung zur 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie 2011/2012 werden die aktuellen Verkehrszahlen und die vorhandenen Wälle an der B74 in der Ortsdurchfahrt Ritterhude sowie die vorhandenen Lärmschutzwände an den Autobahnen vollständig einbezogen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

An der BAB A27 sind von der Anschlussstelle Bremen-Nord/ Burglesum bis zur Anschlussstelle Ihlpohl Schallschutzwände vorhanden. Diese Schallschutzwände sind allerdings in der Kartierung des Landes Niedersachsen nur teilweise berücksichtigt (s. Anlage 3 und 4). Die Schallschutzwand hat in ihrem südlichen Abschnitt, in dem die Ihlpohler Heerstraße direkt parallel verläuft, eine Höhe von 3m, im nördl. Abschnitt eine Höhe von 2,5m.

Auch an der BAB A270 ist nördlich der Fahrbahn eine Lärmschutzwand vorhanden. Diese Lärmschutzwand wurde ebenfalls in der Kartierung des Landes Niedersachsen nicht berücksichtigt.

An der B74 bestehen zwischen „Am Reuterplatz“ und „Bremer Landstraße“ sowie im Bereich des Schulzentrums am Moormannskamp 3 – 4m hohe Wälle. Diese wurden allerdings in der Kartierung des Landes Niedersachsen nicht berücksichtigt.

In den Wohngebieten Ritterhudes sind überwiegend Tempo 30-Zonen eingerichtet.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An den Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenbereich bleibt verlärmert)

An der B 74 bestehen grundsätzlich folgende weitere Möglichkeiten

- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehre
- Einschränkung des LKW-Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrs.

Für die BAB A27 und A270 ist der Bund der Baulastträger, vertreten durch das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) in Bremen. Für die Bundesstrasse 74 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) Baulastträgerin. Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Baulastträgern erarbeitet werden.

Beurteilungspegel über 60 dB(A) nachts als Auslöser für eine freiwillige Lärmsanierung nach VLärmSchR 97³ sind an zahlreichen Wohngebäuden der Gemeinde Ritterhude gegeben. Daher sollte seitens des Baulastträgers geprüft werden, ob bauliche Lärmschutzmaßnahmen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich der betroffenen Gebäude in Ritterhude zur Reduzierung der bestehenden Lärmbelastungen umgesetzt werden können.

Dies ist für die B74 bereits erfolgt. Entlang der B74 von km 47,4 bis zur Landesgrenze bei km 49,8 besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (Schreiben des NLStbV Stade vom 22.06.2009) gemäß VLärmSchR97. Diese Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schallschutzlüfter) sind noch nicht umgesetzt.

Zur weiteren Reduzierung der Lärmbelastung an der B74 wird vom Baulastträger NLStbV Stade gefordert:

- im Zuge der Erneuerung der Asphaltdecke an der B74 einen lärmindernden Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D) aufzubringen. Dadurch kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von 4dB(A) gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht werden.
- Das Ortseingangsschild Ritterhude soll an der B74 um 200 bis 250m in Richtung Ihlpohl vorverlegt werden, um durch die Geschwindigkeitsreduzierung eine Lärminderung für die Anwohner in diesem Abschnitt an der B74 zu erreichen. Diese Maßnahme muss durch Geschwindigkeitskontrollen unterstützt werden.

Im Zuge der Grundsanierung an der BAB A27 wird ein lärmgeminderter Straßenbelag (-2dB(A)) südlich der Anschlussstelle Ihlpohl eingebaut (telefonische Auskunft des ASV Bremen am 13.05.2009). Dadurch wird eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von 4dB(A) gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen. Zur weiteren Reduzierung der Lärmbelastung wird daher vom Baulastträger ASV Bremen gefordert:

- An der BAB A27 sind die bestehenden Lärmschutzwände zu erneuern und zu erhöhen. Die Lärmschutzwand ist ab Anschlussstelle Ihlpohl Richtung Norden zu verlängern, da die Autobahn hier auf einem Damm verläuft.
- Auf der BAB A27 und der BAB A270 ist ein offenporiger Asphalt (Flüsterasphalt) einzubauen.
- Die Höchstgeschwindigkeit auf der BAB A27 ist auf Ritterhuder Gebiet südlich der Anschlussstelle Ihlpohl auf 80 – 100 km/h zu reduzieren und regelmäßig durch eine stationäre Anlage zu überwachen.
- Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung an der BAB A27 auf Ritterhude

³ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkBfI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665.

der Gemeindegebiet von 120 km/h ist um rund 2 km Richtung Norden zu verlängern.

- Im Zuge der Grundsanierung der BAB A27 sind lärmreduzierte Brückenübergänge einzubauen.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde von den Anwohnern wiederholt über die hohen Geschwindigkeiten, die auf der B74 innerorts gefahren werden und entsprechenden Lärm verursachen, geklagt. Daher wird vom Landkreis Osterholz und von der Polizei gefordert:

- An der B74 sind innerorts verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.
- Im Bereich des Ortseingangs Ritterhude aus Richtung Bremen ist an der B74 ist das Ortsschild um 200 bis 250m in Richtung Ihlpohl zu versetzen und eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle einzurichten.

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

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Eine Definition ruhiger Gebiete ist weder in der Richtlinie 2002/49/EG noch in deren nationaler Umsetzung dem §47 BImSchG vorgegeben.

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 außerhalb der Ballungsräume kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete⁴. Dabei 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“⁵.

Daher werden folgende Bereiche als ruhige Gebiete ausgewiesen, die der Naherholung der Ritterhuder Bevölkerung dienen:

- der Bereich des LSG „Bremer Schweiz“ außerhalb des in den strategischen Lärmkarten entlang der BAB A27 kartierten Bereiches und außerhalb des Bereiches, der für die Aufstellung von Windkraftanlagen vorgesehen ist,
- 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 K 43 und geplante Ortsumgehungen und den von ihr ausgehenden Lärm belastet wird.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms

⁴ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009

⁵ 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

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

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

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

Die Gemeinde Ritterhude ist von den Hauptlärmquellen BAB A27, A270 und B74 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im „Integrierten Gemeindeentwicklungskonzept Ritterhude 2020“ ist u.a. die Reduzierung der Lärmbelastung als Leitsatz für die Infrastruktur und Umwelt aufgenommen. Daher ist bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel zu berücksichtigen.

Ein weiterer Leitsatz ist der konsequente Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, wodurch der motorisierte Individualverkehr und der damit verbundene Verkehrslärm reduziert werden.

In der Diskussion befindet sich eine Ortsumgehung, die einen Teil des Verkehrstromes aus der Verkehrsbeziehung Bremen / Niedersächsisches Umland aufnimmt.^{6 7} Durch den Bau der Ortsumgehung könnte die Verkehrsbelastung auf der B74 und der dadurch entstehende Lärm deutlich reduziert werden.

Langfristig werden im Rahmen der Bauleitplanung verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt und unverträgliche Nutzungen getrennt. Die Ausweisung von neuen Wohngebieten in verlärmten Bereichen soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 vermieden werden.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Berücksichtigt man in der Lärmkartierung die Wälle entlang der B74 und die Lärmschutzwände an der BAB A27 und BAB A270, sowie die geringeren Verkehrszahlen auf der B74, ergibt sich eine Reduzierung der Belastetenzahlen gegenüber den vom Land Niedersachsen ermittelten Zahlen in Kap. 2.1.

Durch die Aufbringung des lärmgeminderten Asphalts auf der BAB A27 kann insbesondere in Ihlpohl eine dauerhafte Pegelminderung von ca. 4 dB(A) gegenüber dem kartierten Zustand erreicht werden. Durch den Bau der geforderten Schallschutzwände, den Einbau eines offenporigen Asphalts und die Geschwindigkeitsreduzierung kann die Belastung in den Wohnbereichen an der BAB A27 deutlich weiter gesenkt werden.

⁶ Gemeinde Ritterhude – Verkehrskonzept zur Verkehrslenkung in Ritterhude. September 2006

⁷ Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, Änderungen 2007. Die Niedersächsische Landesregierung 2007.

Durch den Einbau eines lärmgeminderten Asphalts (z.B. LOA 5D) auf der B74 kann eine Pegelminderung von ca. 4 dB(A) gegenüber dem kartierten Zustand erreicht werden. Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung, für die ein Anspruch dem Grunde nach an der B74 besteht, können alle sehr hohen Belastungen an der B74 zumindest in den Wohnungen beseitigt werden.

Durch eine Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen und Forderungen in Kap. 3.2 ist eine deutliche Reduzierung der Belastungszahlen (s. Kap. 2.1) in Ritterhude zu erwarten. Die sehr hohen Belastungen mit L_{Night} über 60 dB(A) könnten somit vermieden und die Gesamtzahl der Belasteten deutlich reduziert werden. Konkretere Angaben über die Reduzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Der Rat der Gemeinde Ritterhude hat den Lärmaktionsplan in seiner Sitzung am 10.12.2009 beschlossen.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

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

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde den betroffenen Trägern öffentlicher Belange und Straßenbaulastträgern am 26.05.2009 zur Stellungnahme zugeschickt. Die bis zum 17.07.2009 eingegangenen Anregungen und Bedenken wurden abgewogen und im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplan-Entwurfes wurde am 14.08.2009 in der regionalen Presse bekanntgemacht. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes sowie die Anregungen der Träger öffentlicher Belange wurden in der Zeit vom 17. August bis zum 16. September 2009 öffentlich ausgelegt. Am 08. September 2009, 19.00 Uhr fand eine Bürgerveranstaltung für die aktive Mitwirkung der Öffentlichkeit statt. Über die Homepage der Gemeinde Ritterhude stehen seit Ende Mai 2009 der Lärmaktionsplan, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie die Lärmkarten im Internet zur Verfügung.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

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

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans und die Durchführung der Öffentlichkeitsveranstaltungen werden 7.000€ veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung an der B74 werden entsprechend VLärmSchR97 bis zu 75% der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

Die Kosten für den Einbau des lärmgeminderten Asphalts (-2 dB(A)) auf der BAB A27 werden vom Baulastträger übernommen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Durch den Einbau des LOA 5D auf der B74 entstehen keine höheren Kosten gegenüber dem Einbau herkömmlichen Asphalts⁸.

Die Kosten für die Herstellung eines offenporigen Asphalts (Flüsterasphalt) auf der BAB A27 und A270 liegen ca. 30% über den Kosten bei der Herstellung einer üblichen Splittmastixdeckschicht. Darüber hinaus ist der Asphalt anfälliger gegenüber mechanischer Beschädigung und erfordert einen verstärkten Winterdienst⁹. Der offenporige Asphalt kann aus technischen Gründen nur an Straßen eingebaut werden, auf denen über 50 km/h gefahren wird.

Bei einem Quadratmeterpreis von rd. 270€¹⁰ ergibt sich bei einer Länge von 2x ca. 1700m an der BAB A27 sowie einer Höhe von 4m eine Gesamtsumme von rd. 3,7Mio. € für die geforderten Lärmschutzwände.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 300€ je Schild vergleichsweise gering.

Die Aufstellung eines festen Blitzgeräts betragen 125.000€ für beide Fahrrichtungen, 110.000€ für eine Fahrrichtung. Hinzu kommen jährliche Kosten für das Auslesen und Auswerten.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.ritterhude.de Stichwort Lärmaktionsplan

Ritterhude, den 10.02.2010

gez. Susanne Geils

Bürgermeisterin

⁸ Neuer lärmarmer Asphalt für den kommunalen Straßenbau. Marcus Winkler. In: BauMagazin 06/2008.

⁹ Vgl. Pressemitteilung des Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 28.08.2009:

http://www.niedersachsen.de/master/C57953480_L20_D0_I712_h1.html

¹⁰ Vgl. Statistik des Lärmschutzes 2006. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2007.

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 Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{11,12} Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹³		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ¹⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ¹⁵	
	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, Altenheime, Kurgebiete	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	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.

¹¹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

¹² Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

¹³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

¹⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

¹⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)

Anlage 2

Ruhige Gebiete

Anlage 3

Lärmkarte L_{DEN} Ritterhude vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz

Anlage 4

Lärmkarte L_{Night} Ritterhude vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz