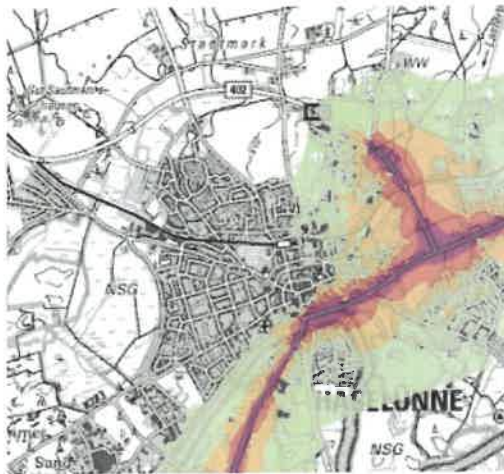


# Lärmaktionsplan für die Stadt Haselünne zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

## Entwurf



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin: **Stadt Haselünne**  
Rathausplatz 1  
49740 Haselünne

Projektnummer: LK 2023.286  
Berichtsnummer: LK 2023.286.1  
Berichtsstand: 15.02.2024  
Berichtsumfang: 30 Seiten sowie 3 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

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>4</b>
1.1	Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde.....	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird .....	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	5
1.4	Geltende Grenzwerte .....	5
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation.....</b>	<b>7</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung.....	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind .....	10
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	13
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans.....	15
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung.....</b>	<b>16</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	16
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	16
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm .....	20
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz .....	23
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert .....	26
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans .....</b>	<b>26</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	26
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung.....	26
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	26
4.4	Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation .....	26
<b>5</b>	<b>Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan .....</b>	<b>26</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans .....</b>	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans.....</b>	<b>29</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Rates der Stadt Haselünne .....	29
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans.....	29
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet .....	29
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis.....</b>	<b>30</b>

# 1 Allgemeines

## 1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Kommune: Stadt Haselünne  
Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03 4 54 019  
Behörde: Fachbereich Planen und Bauen  
Kontakt: Herr Pohlmann  
Adresse: Stadt Haselünne, Rathausplatz 1, 49740 Haselünne  
Telefon: 05961-509-400  
E-Mail: pohlmann@haseluenne.de  
Internet: www.haseluenne.de

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

Die Stadt Haselünne befindet sich im Landkreis Emsland in Niedersachsen. Haselünne ist rund 13 km östlich von der Kreisstadt Meppen und ca. 20 km nordöstlich von Lingen entfernt. Die Stadt liegt im zentralen Teil des Emslandes. Der Fluss Hase durchquert das Gemeindegebiet von Ost nach West. Im Norden grenzt Haselünne an die Samtgemeinde Sögel, im Osten an die Samtgemeinde Herzlake, im Süden an die Samtgemeinde Lengerich und die Gemeinde Geeste und im Westen an die Stadt Meppen.

Haselünne gliedert sich in eine Kernstadt sowie 15 umliegende Ortschaften in landwirtschaftlich geprägtem Gebiet.

Haselünne hat rund 13.600 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 159 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 85 Einwohnern je qkm.

Die Bundesstraßen B213 und B402 kreuzen sich in Haselünne. Die B213 durchzieht das Gemeindegebiet von Südwest nach Nordost und die B402 verläuft von Nordwest nach Südost. Der nordwestliche Ast der B402 umgeht die Kernstadt Haselünne im Norden und mündet zwischen der Kernstadt und dem Ortsteil Eltern in die B213.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von jeweils mehr als drei Millionen Fahrzeugen zu berücksichtigen. In Haselünne gehören die B213 und ein kurzer Abschnitt der B402 zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie

2002/49/EG<sup>1</sup> (ULR) betrachteten Hauptverkehrsstraßen. Der Abschnitt der B402 im Zuge der Umfahrung weist eine Verkehrsmenge von 10.600 Kfz/Tag auf. Die B203 befahren 8.800 bis 15.000 Kfz/Tag<sup>2</sup>.

Lärm von Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> (ULR) ist in Haselünne nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)<sup>3</sup> 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 Durchführungsbeschluss<sup>4</sup>. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen<sup>5</sup>.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA<sup>3</sup> zuständig.

### 1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine einge-

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> Newsletter des GAA Hildesheim vom 07. März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

<sup>3</sup> 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)

<sup>4</sup> DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/1967 DER KOMMISSION vom 11. November 2021

<sup>5</sup> Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

schränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbe-  
reich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbe-  
dingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte,  
Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die er-  
höhten Lärmpegeln ausgesetzt sind<sup>6</sup>.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die  
Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen so-  
wie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse  
zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Niedersächsischen Ministe-  
rium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter  
[www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten](http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten) für alle kartierten Haupt-  
verkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Niedersachsen veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Er-  
forderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die natio-  
nale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkreti-  
sierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens ge-  
gen Deutschland<sup>7</sup> und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen  
Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal<sup>8</sup> hat die EU-Kommission aber  
klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästi-  
genden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmakti-  
onspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspiel-  
raum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch  
bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist. Auf Grund der Zustän-  
digkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Nieder-  
sachsen 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 Bundes<sup>9</sup> von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohn-

---

<sup>6</sup> NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelt-  
haus GmbH. 2016

<sup>7</sup> 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

<sup>8</sup> Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommis-  
sion/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

<sup>9</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes  
– VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesminis-  
teriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01

gebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19<sup>10</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB<sup>11</sup> abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich<sup>5</sup>. 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 einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

---

1206434)

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

- <sup>10</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020
- <sup>11</sup> 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)

## 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an kartierten Hauptverkehrsstraßen in Haselünne**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Hauptverkehrsstraßen in Haselünne belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: 01/2024</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	1.600		über 50 bis 55	1.300
über 60 bis 65	800		über 55 bis 60	600
über 65 bis 70	300		über 60 bis 65	200
über 70 bis 75	200		über 65 bis 70	100
über 75	0		über 70	0
Summe	2.900		Summe	2.200
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an kartierten Hauptverkehrsstraßen in Haselünne belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 01/2024</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	18,6	1.100	2	4
65 - 75 dB(A)	3,1	200	1	0
über 75 dB(A)	0,8	0	0	0
Summe	22,5	1.300	3	4
<b>geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 01/2024</b>				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				1
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				471
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				141

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

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

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB<sup>12</sup>, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden.

<sup>12</sup> 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 BEB<sup>13</sup>, 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

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB<sup>14</sup>, 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 führen<sup>15</sup>.

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.

---

<sup>13</sup> 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)

<sup>14</sup> 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)

<sup>15</sup> Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

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. BImSchV<sup>16</sup> 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“<sup>17</sup> veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ<sup>18</sup>.

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 zu Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“*<sup>15</sup> Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Haselünne 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 Stadt Haselünne 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

---

<sup>16</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V. 31. August 2015 I 1474

<sup>17</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

<sup>18</sup> LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen<sup>19</sup> der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht (s. Tabelle 2). Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 2.900 Personen und somit rund 21,3 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Haselünne 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)  $L_{DEN}$  sind 300 (2,2 %) und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind 600 (4,4 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$  sind für 200 bzw. 300 (1,5 bzw. 2,2 %) Anwohnerinnen und Anwohner in Haselünne gegeben.

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

---

<sup>19</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

**Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>19</sup>), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  > 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen<sup>20</sup>, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)</li> </ul>
65-70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  55-60 dB(A) L <sub>Night</sub>	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein<sup>9</sup></li> <li>- Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG<sup>21</sup> können überschritten sein</li> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>22</sup></li> </ul>
55-65 dB(A) L <sub>DEN</sub>  50-55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung/ Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>21</sup> können überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus</li> <li>- die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L<sub>DEN</sub> zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist<sup>23</sup>.</li> </ul>

<sup>20</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>21</sup> 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

<sup>22</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

<sup>23</sup> LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

## 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Haselünne detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung<sup>24</sup> Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von  $>55$  bis  $60$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$  (gelb) und  $>60$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$  (rot) aufweisen und damit einer hohen bzw. sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 2) ausgesetzt sind. Für die Abbildungen wird der  $L_{\text{Night}}$ -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und sich dem Nacht-Wert der RLS-90/RLS-19 annähert.

Fast durchgängig entlang der innerörtlichen B213 ergeben sich, entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen, sehr hohe Lärmbelastungen (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2). Punktuell bestehen hier sehr hohe Belastungen mit nächtlichen Fassadenpegeln von bis zu  $70$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$ . Insgesamt ergibt sich hier eine ähnliche Belastungssituation wie im vorangegangenen Lärmaktionsplan<sup>25</sup> dargestellt.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

An dem kurzen Abschnitt der kartierten B402 ergeben sich keine hohen oder sehr hohen Belastungen.

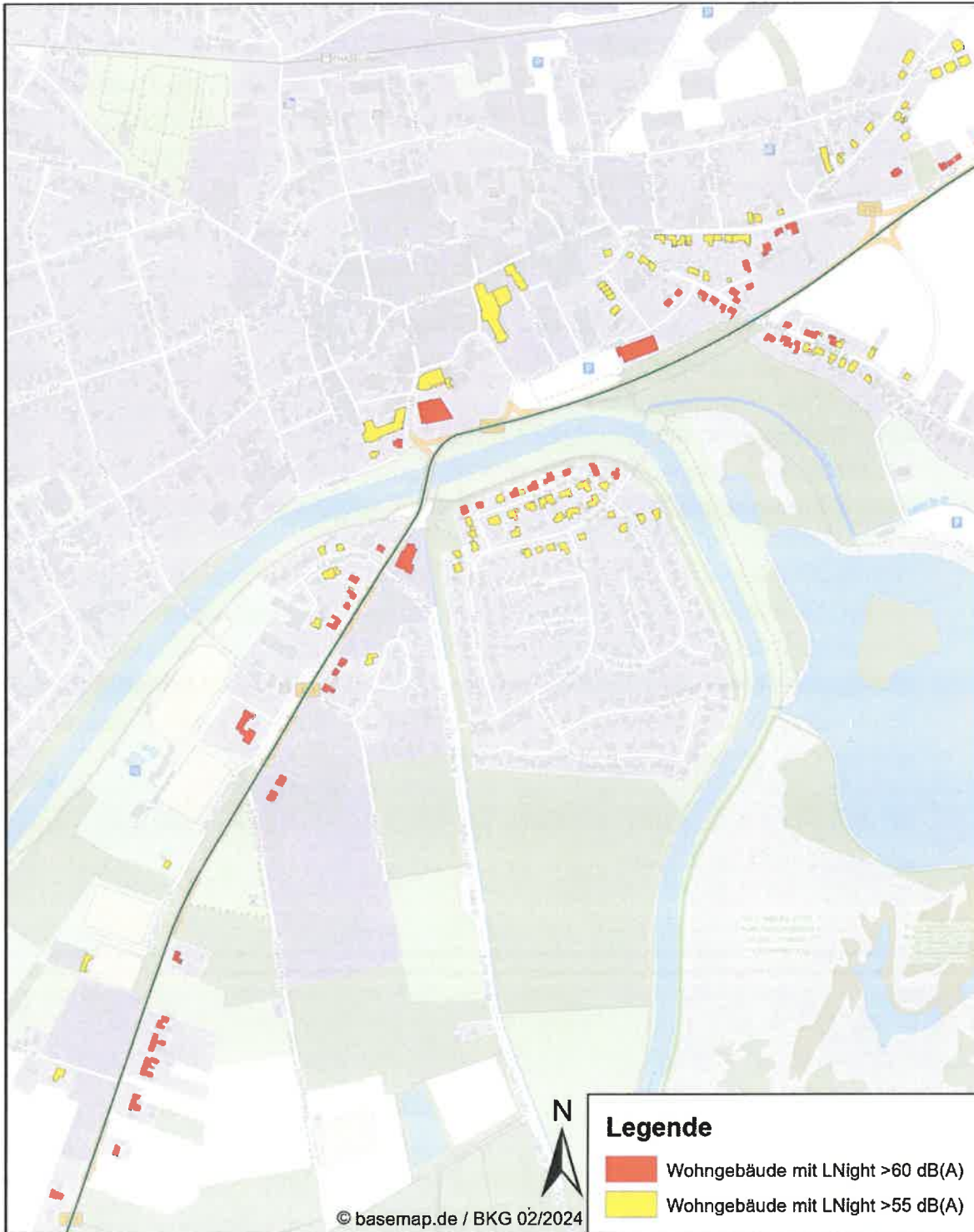
---

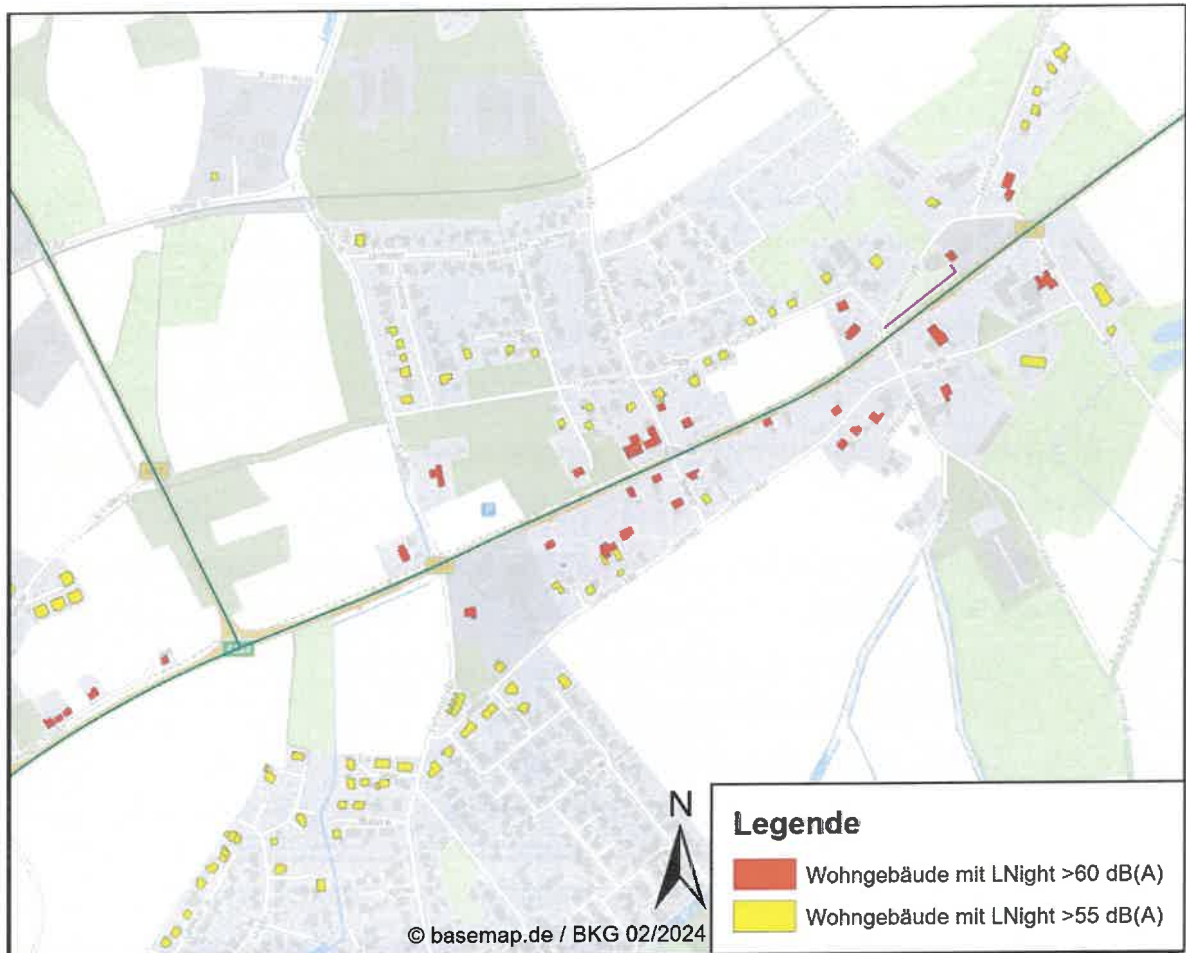
<sup>24</sup> Newsletter des GAA Hildesheim vom März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

<sup>25</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Haselünne zur Umsetzung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Oktober 2019

Abbildung 1: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B213 (West) in Haselünne

Quelle: Lärmkartierung 2022/2023<sup>24</sup>



**Abbildung 2: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B213 (Ost) in Haselünne**Quelle: Lärmkartierung 2022/2023<sup>24</sup>**2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans**

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Haselünne werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der kartierten Straße 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

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen besteht in Haselünne eine Lärmschutzbauwerke an der B402 und in einem kurzen Abschnitt an der B213.

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 Lärm-schutzmaßnahmen 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 Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Verstetigung des Verkehrs. (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen (baulicher Schallschutz)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen B213 und B402 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist das Straßenverkehrsamt des Landkreises Emsland zuständig.



Für die straßennahen Wohngebäude an der B213 werden in der Lärmkartierung punktuell Fassadenpegel von deutlich  $>54$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$ . Hier ist von der NLStBV zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärm-SchR97<sup>9</sup> 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.

Für die gesamte B213 ist durchgängig eine SMA5 als Straßenoberfläche in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen kartiert. Dieser Asphalt bewirkt nur bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h eine Lärminderung<sup>26</sup>. Da aber die B213 bis auf einen kurzen Abschnitt südlich der Hasebrücke mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten  $>60$  km/h ausgeschildert ist, sollte den anderen Abschnitten ein Asphalt aufgebracht werden, der auch bei diesen Geschwindigkeiten eine Lärminderung bewirkt (s. RLS-19<sup>26</sup>).

Gemäß Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ist in Haselünne ein Schulgebäude hoch belastet ( $L_{\text{DEN}} >69$  dB(A)). Dabei handelt es sich um die Don-Bosco-Schule an der Lingener Straße 28. Auf der Höhe der Schule befindet sich entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ein Geschwindigkeitswechsel von 100 km/h auf 50 km/h. Hier sollte geprüft werden, ob das Ortsschild um rund 100m bis zum Schwedenweg nach Südwesten versetzt werden kann, um die Lärmbelastung an der Schule zu reduzieren.

In dem Abschnitt südlich der Hasebrücke bis zur Straße Neuer Grund werden trotz des lärmarmen Asphalts beiderseits der Straße Wohngebäude

---

<sup>26</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB). 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

nachts mit bis zu 63 dB(A) belastet. Daher sollte in diesem Abschnitt eine Geschwindigkeitsreduzierung **auf 30 km/h** umgesetzt werden.

Zwischen der Hasebrücke und der Abfahrt zur Löniger Straße besteht keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Gleichzeitig werden in diesem Abschnitt südlich und nördlich der B213 sehr viele Wohngebäude hoch und sehr hoch belastet (s. Abbildung 1). Daher sollte in diesem Abschnitt auf der B213 die **zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h** gesenkt werden. Dadurch soll die Lärmbelastung an den besonders stark belasteten Wohngebäuden in Haselünne um gut 3 dB reduziert werden.

Im Zuge der Ortsdurchfahrt Eltern werden ebenfalls zahlreiche Wohngebäude hoch und sehr hoch belastet, entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen mit bis zu 64 dB(A)  $L_{Night}$ . (vgl. a. Abbildung 2). Hier sollte zwischen den beiden Kreuzungen (mit Eichenstraße/Am Lasterbach und Eulenstraße/Ringstraße) die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen auf **50 km/h** reduziert werden. Dann entfaltet der SMA5 auch seine lärmindernde Wirkung.

Für diese Abschnitte der B213 wird gefordert, dass eine verkehrsrechtliche Abwägung für eine Geschwindigkeitsreduzierung durch die Straßenverkehrsbehörde durchgeführt wird. Dabei sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf die jeweils genannte Geschwindigkeit in den jeweiligen Abschnitten der B213 nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV<sup>27</sup> geprüft werden. Dadurch könnte die Lärmbelastung um rund 3 dB<sup>28</sup> reduziert werden. Nach der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans wird ein entsprechender Antrag bei der unteren Verkehrsbehörde gestellt.

Da in diesen Abschnitten der B213, vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90 (die notwendigen Lärmberechnungen ist nach den Lärmschutz-Richtlinie-StV<sup>27</sup> Kap. 2.5 durch den Baulastträger durchzuführen), die tatbe-

<sup>27</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>28</sup> Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen. Umweltbundesamt. Juli 2023

standlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde gegeben sind<sup>29</sup>, ist von der zuständigen Verkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung durchzuführen. Bei der Abwägung durch die Verkehrsbehörde ist zu berücksichtigen, dass

- an den straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Mischgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) und in allgemeinen Wohngebieten von 59 dB(A) tags und 49 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 WHO<sup>17</sup> für den Straßenverkehr liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können,
- mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden deutlich reduziert)<sup>30</sup> erreicht werden kann.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden<sup>31</sup>:

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

<sup>29</sup> Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandstraßen (WD 7 – 3000 -021/16). Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages 2016

<sup>30</sup> 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>

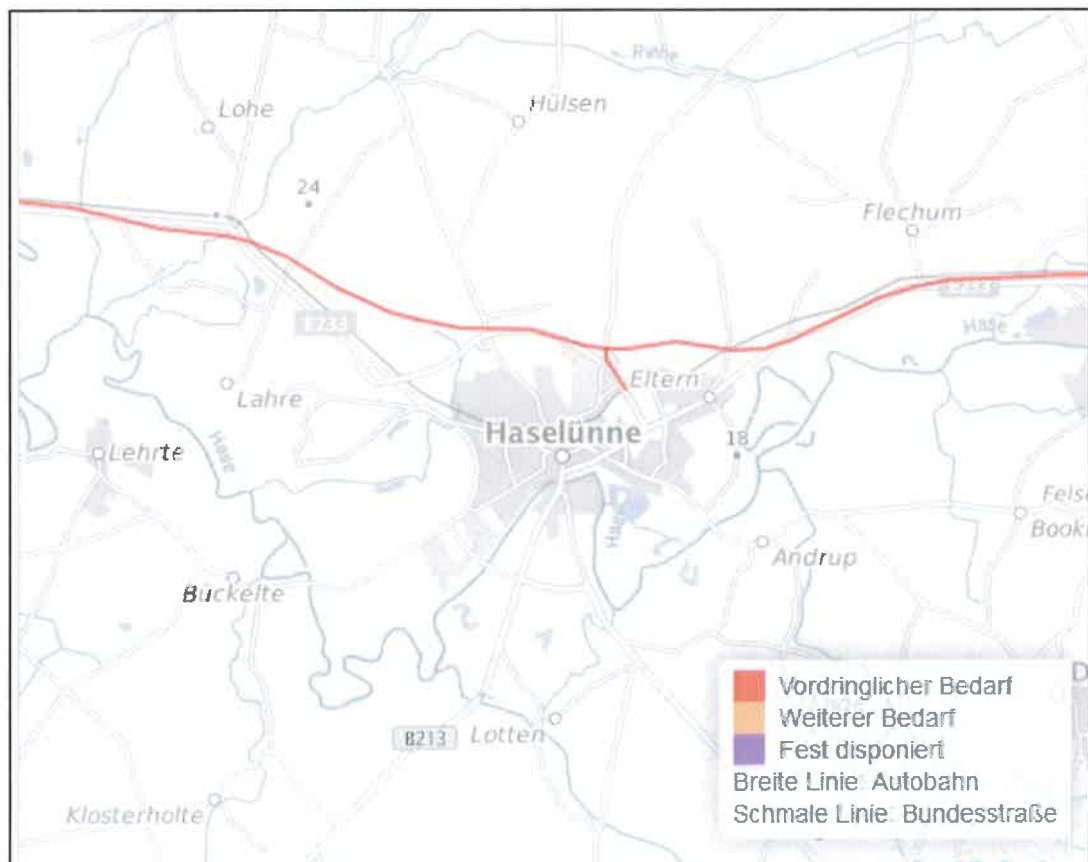
<sup>31</sup> Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

### 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.

Die Stadt Haselünne ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen B213 und B402 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegt. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger und das Straßenverkehrsamt eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

**Abbildung 3: Neubau der B213 in Haselünne**  
Quelle: Bundesverkehrswegeplan<sup>32</sup>



<sup>32</sup> <https://www.bvwp-projekte.de/>

Im Bundesverkehrswegeplan ist der Bau der B213 nördlich von Haselünne als „B 213 w Haselünne - Kgr. Emsland/Cloppenburg“ als vordringlicher Bedarf aufgeführt (s. Abbildung 3). Dadurch könnte sich der Lärm durch Verkehrsverlagerung an den betroffenen Wohngebäuden in Haselünne reduzieren. Insbesondere der auffällig hohe Lkw-Anteil auf der B213 in Haselünne könnte sich so reduzieren und zur Lärminderung beitragen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Gemeinde, 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,
- Einrichtung von Busspuren,
- Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
- gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
- Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.

Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge 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.
- Tempo 30 innerorts 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,
    - gute Beleuchtung,
    - Verhinderung von Gehwegparken,
    - kurze Warte- und lange Grünphasen für Fußgänger an Fußgängerampeln.
  - **Verstetigung des Verkehrsflusses:**  
Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge 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 **lärmarmen 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 kann<sup>33</sup>.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005<sup>34</sup> 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.“<sup>34</sup>

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.

### 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 Stadt Haselünne, 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

<sup>33</sup> 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

<sup>34</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Gebiete<sup>35</sup>. 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“<sup>36</sup>. 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.

Unter diesen Aspekten wurden im letzten Lärmaktionsplan<sup>37</sup> mehrere ruhigen Gebiete festgesetzt (s. Abbildung 4), die hiermit fortgeschrieben werden.

1. Hülsen nördlich von Haselünne
2. Andrup östlich von Haselünne
3. Haselünner Kuhweide und Negengehren südöstlich von Haselünne
4. Lotten südlich von Haselünne
5. Hase westlich von Haselünne

Sämtliche ausgewiesenen Gebiete sind im regionalen Raumordnungsprogramm<sup>38</sup> entweder als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiet für Erholung gekennzeichnet. Im Falle des ruhigen Gebiets Hülsen nördlich von Haselünne wurde bei der Ausweisung des ruhigen Gebietes die geplante Neutrassierung der B402 bereits berücksichtigt, indem die südliche Begrenzung des ruhigen Gebietes gegenüber der Kennzeichnung im regionalen Raumordnungsprogramm zurückgenommen worden ist.

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

---

<sup>35</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

<sup>36</sup> Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

<sup>37</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Haselünne zur Umsetzung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Oktober 2019

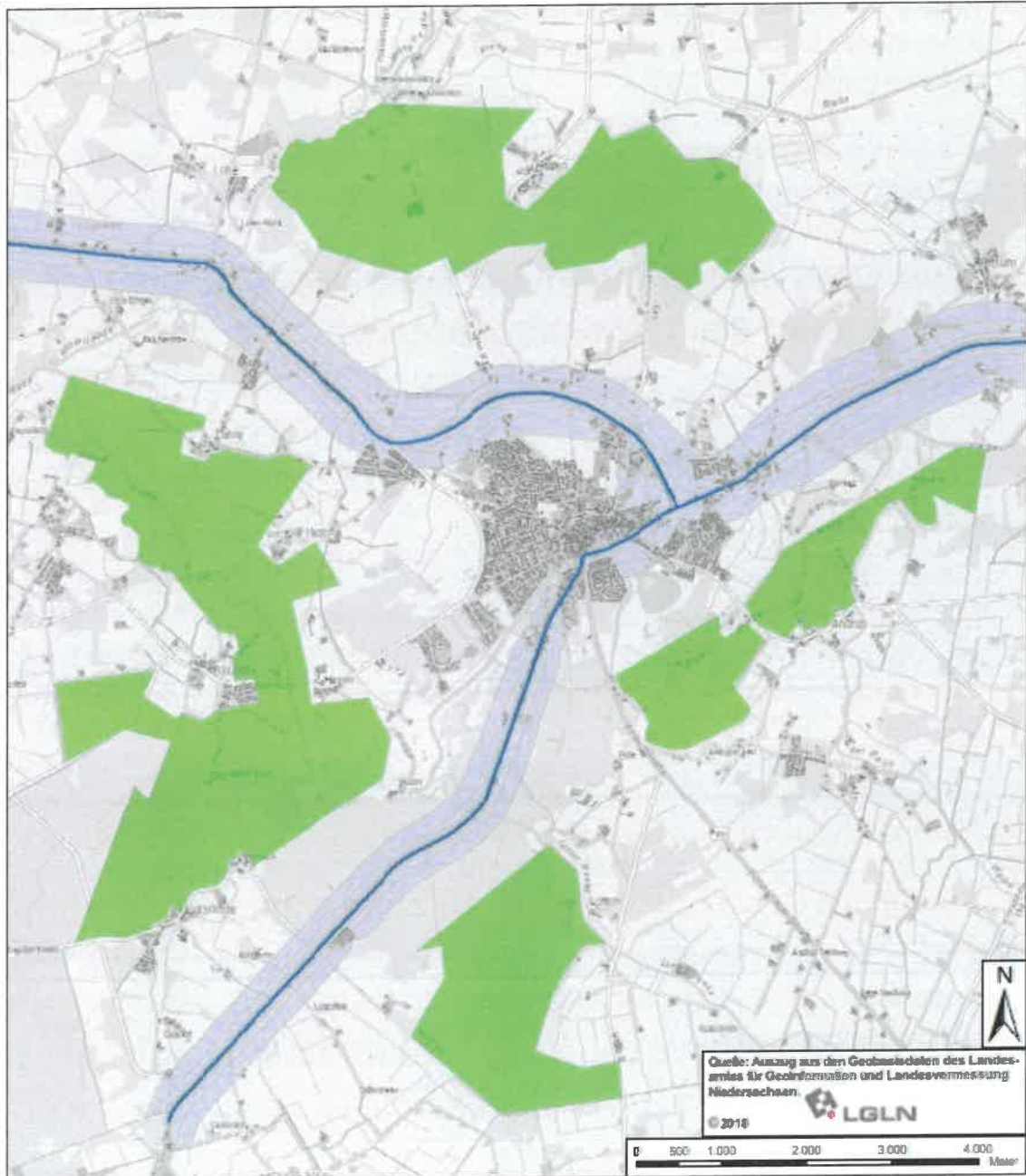
<sup>38</sup> Regionales Raumordnungsprogramm 2010 für den Landkreis Emsland



Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

**Abbildung 4: Skizze ruhige Gebiete Haselünne (grün)**

Quelle: Lärmaktionsplan zur dritten Stufe Haselünne<sup>37</sup>



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**

Durch die aufgeführte aktive Maßnahme an der betroffenen Straße (Geschwindigkeitsreduzierung, lärmarmen Asphalt) können in Haselünne die meisten der belasteten Anwohnerinnen und Anwohner entlastet werden. Insbesondere die hoch und sehr hoch belasteten Anwohnerinnen und Anwohner werden entlastet.

Zusammenfassend könnte somit für rund 2.000 der lärmbelasteten Bürger und Bürgerinnen in Haselünne der Straßenverkehrslärm reduziert werden.

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans**

### **4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Von...bis...

### **4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung**

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

### **4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

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

### **4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation**

...

## **5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan**

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Haselünne 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 Standarddeckschichten<sup>39</sup>.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97<sup>40</sup> bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

## 6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Haselünne erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet 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 vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

---

<sup>39</sup> Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

<sup>40</sup> 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)

Der Lärmaktionsplan zur 3. Stufe/Runde<sup>41</sup> wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im Oktober 2019 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.

Im letzten Lärmaktionsplan wurden für die B213 und B402 Maßnahmen aufgeführt. In diesem Lärmaktionsplan wird im Wesentlichen die B213 betrachtet und die Maßnahmen aktualisiert fortgeschrieben. Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat und die Ergebnisse kaum mit den vorhergehenden Lärmkartierung vergleichbar sind, können Angaben zu geänderten Betroffenheiten nicht ermittelt werden.

Die im letztem Lärmaktionsplan aufgeführten Ruhige Gebiete werden fortgeschrieben.

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

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 Gemeinde, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Gemeinden vereinfacht werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“<sup>42</sup>.

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

---

<sup>41</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Haselünne zur Umsetzung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Oktober 2019

<sup>42</sup> <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Januar 2024

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 Stadt Haselünne**

Am:....

### **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.haseluenne.de](http://www.haseluenne.de)

Haselünne, den

## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Haselünne

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Haselünne

**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 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 Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{den}$  und  $L_{night}$  wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/air/noise/df3/envt0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-SIV 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		

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.

## **Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Haselünne

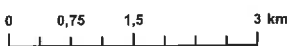
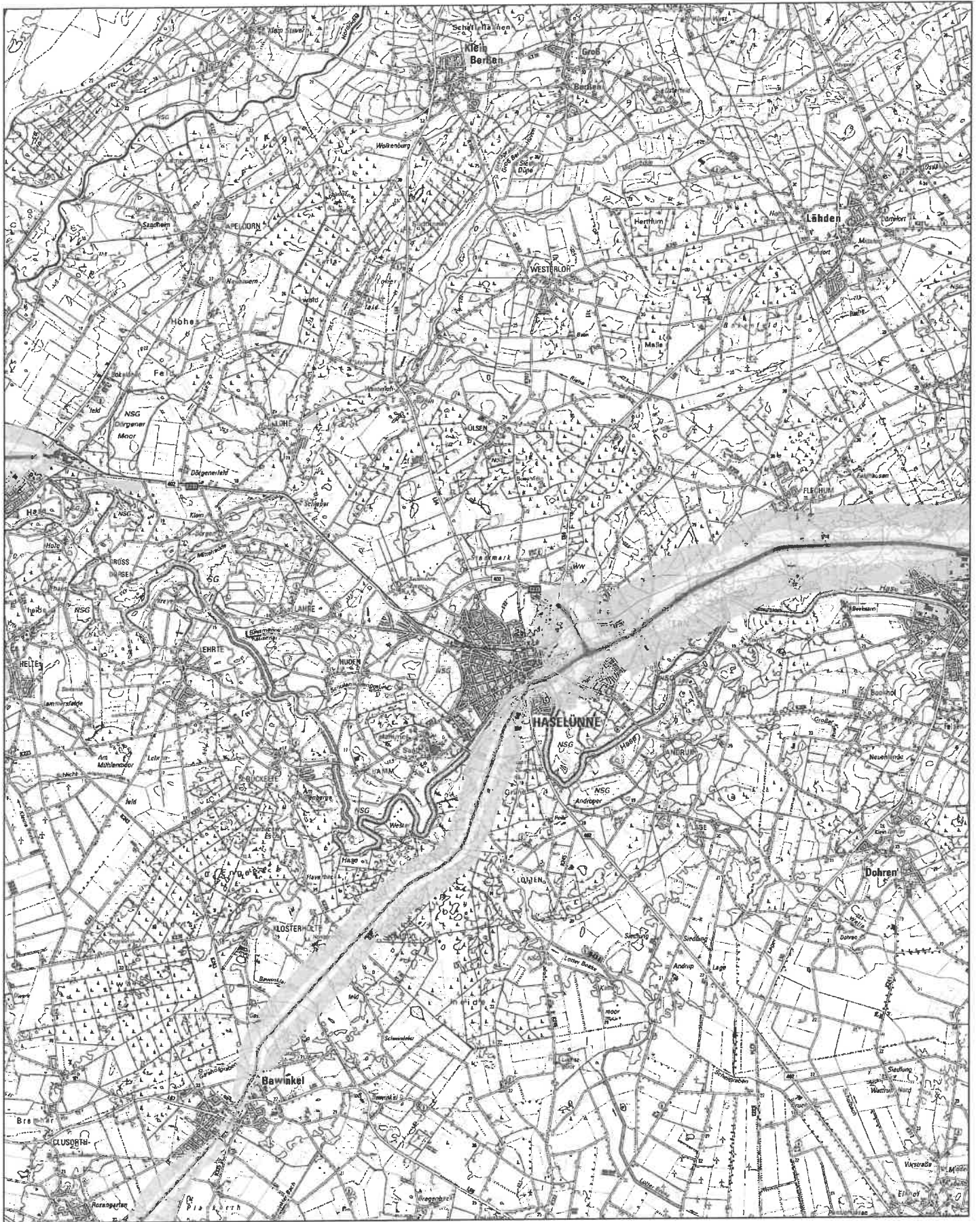
Stand: Januar 2023



### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L<sub>Night</sub> für Haselünne  
Stand: Januar 2023





20231023-151205\_Umweltkarten

Datum: 23.10.2023

Maßstab: 1:62.500

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

© 2023  LGLN

 Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

# Legende

## Straßenlärm Lnight 2022

### Pegel











# Legende

## Straßenlärm Lden 2022

### Pegel

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