

05.12.2023

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung und Umweltschutz

EU-Umgebungslärmrichtlinie
Lärmaktionsplanung (Runde 4)

– Sachstandsbericht zur Lärmkartierung–



Vortragsgliederung

1. Ausgangslage
2. Grundlagen
3. Ergebnisse Straße
4. Zusammenfassung Straße
5. Ausblick: Vorgaben für die Lärminderung
6. Weiteres Vorgehen

1. Ausgangslage

Mit der EU Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine europäische Regelung zur Betrachtung von Schallimmissionen getroffen. Darin werden die Staaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

1. strategische Lärmkarten zu erstellen,
2. die Öffentlichkeit über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren,
3. Aktionspläne aufzustellen
4. die EU-Kommission über die Schallbelastung und die Betroffenheit der Bevölkerung in ihrem Hoheitsgebiet zu informieren.

Alle 5 Jahre sind die Lärmkarten und die Aktionsplanung zu überprüfen!

Geregelt im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

In den Paragraphen 47 a bis f (Sechster Teil des BImSchG) sind die wesentlichen Inhalte der EG-Umgebungslärmrichtlinie übernommen worden.

2. Grundlagen Lärmkartierung

- **Es sind nur Berechnungen zugelassen – KEINE Messungen!**
- **Grundlagen Straße:** Es werden nur Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit einer Belastung von mehr als **3 Mio. Kfz pro Jahr** (8.200 Kfz/Tag) untersucht! -> Hochrechnung SVZ 2015 auf 2019!
- Verkehrsdaten: Verkehrszählungen mit durchschnittlicher Verkehrsmenge, Lkw-Anteilen, zulässigen Geschwindigkeiten, Steigerungen, Fahrbahnbelägen
Geländedaten: digitales Geländemodell mit Topographie, Gebäuden, Lärmschutzbauwerken, Brücken etc.
- **Grundlagen Schiene: mehr als 30.000 Zugbewegungen/Jahr**
- Auswertung der Lärmkartierung mit Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse

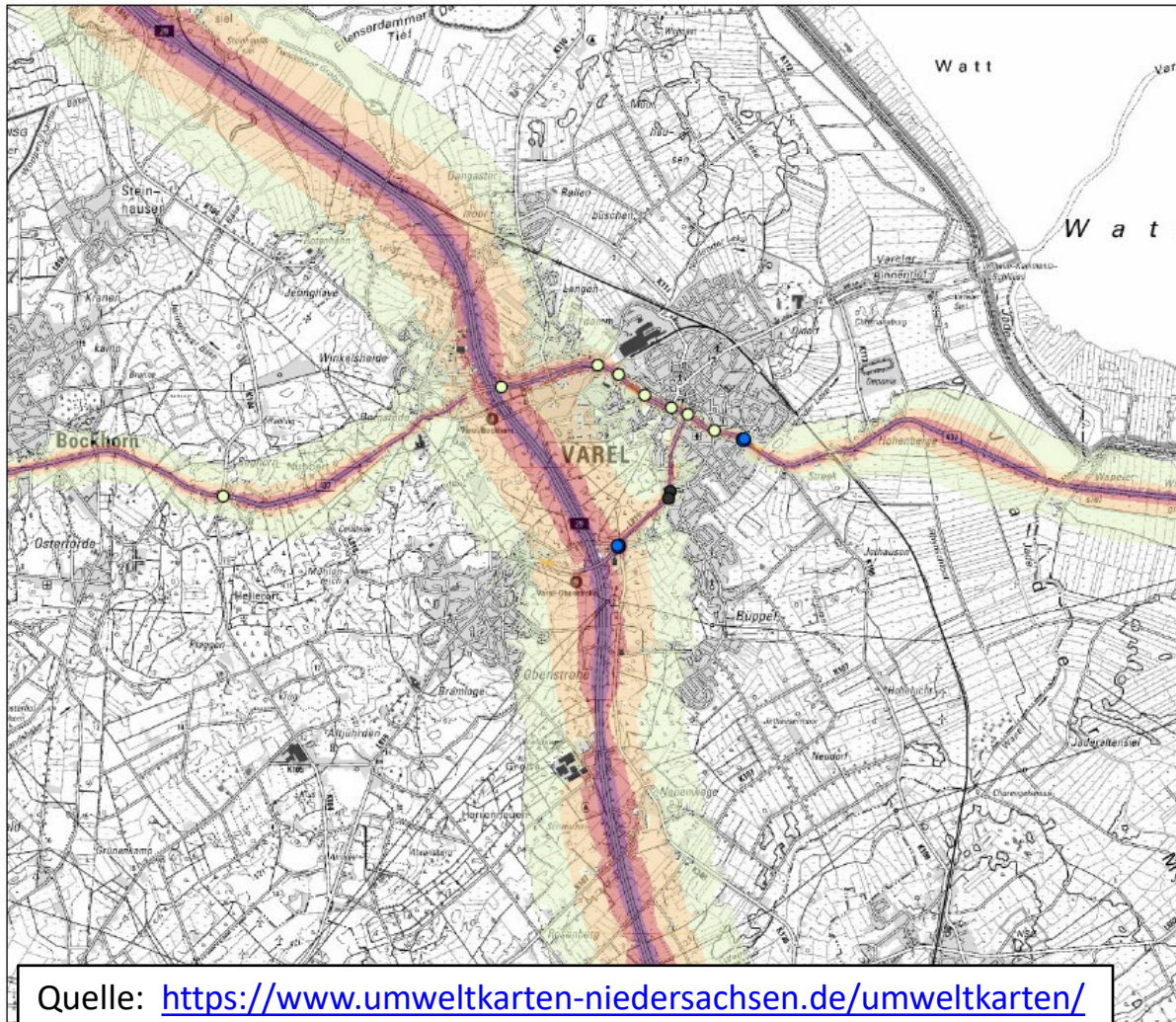
Tabelle 1: Verkehrsbelastungen der berechneten Hauptverkehrsstraßen

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr] *	Ø Belastung [Kfz/Tag]**
A 29 (AS 7 – Zetel ab nord-westliche-Stadtgrenze bis AS 8 – Varel/Bockhorn)	11,8	32.400
A 29 (AS 8 – Varel/Bockhorn bis AS 9 -Varel Obenstrohe)	12,0	32.800
A 29 (AS 9 – Varel Obenstrohe bis nördliche Stadtgrenze Richtung AS 10 -Jaderberg)	11,8	32.400
B 437 Bockhorner Straße (westliche Stadtgrenze bis Kreuzung A29 - AS 8 - Varel/Bockhorn)	4,1	11.300
B 437 Bürgermeister-Heidereich-Straße (nach AS 8 - Varel/Bockhorn in östlicher Richtung bis Kreuzung L 819 Neue Straße)	5,2	14.300
B 437 Bürgermeister-Heidenreich-Str. / Rodenkirchner Str.	3,7	10.200
L 819 Wiefelsteder Straße (Kreuzung A 29 bis Kreuzung Am Tennisplatz/Oldenburger Straße)	5,5	15.100
L 819 Oldenburger Straße (Kreuzung Am Tennisplatz/Oldenburger Straße bis Kreuzung Büppeler Weg)	4,9	13.300
L 819 Oldenburger Straße (Kreuzung Büppeler Weg bis Kreuzung Lohstraße)	4,4	12.000
L 819 Oldenburger Straße (Kreuzung Lohstraße bis Kreuzung B 437 - Bürgermeister-Heidenreich-Straße)	3,8	10.500

* Kfz/Jahr = Kfz/Tag *365

** auf die nächste Hunderterstelle gerundet

3. Ergebnis der Lärmkartierung (2023) ganztags

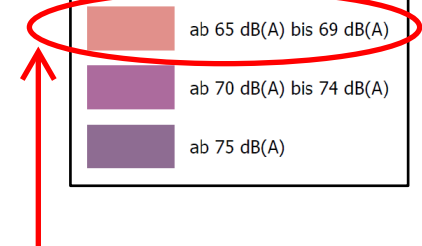


Karte L_{den}
(day, evening, night)
24-Stunden-Wert

Straßenlärm L_{den} 2022

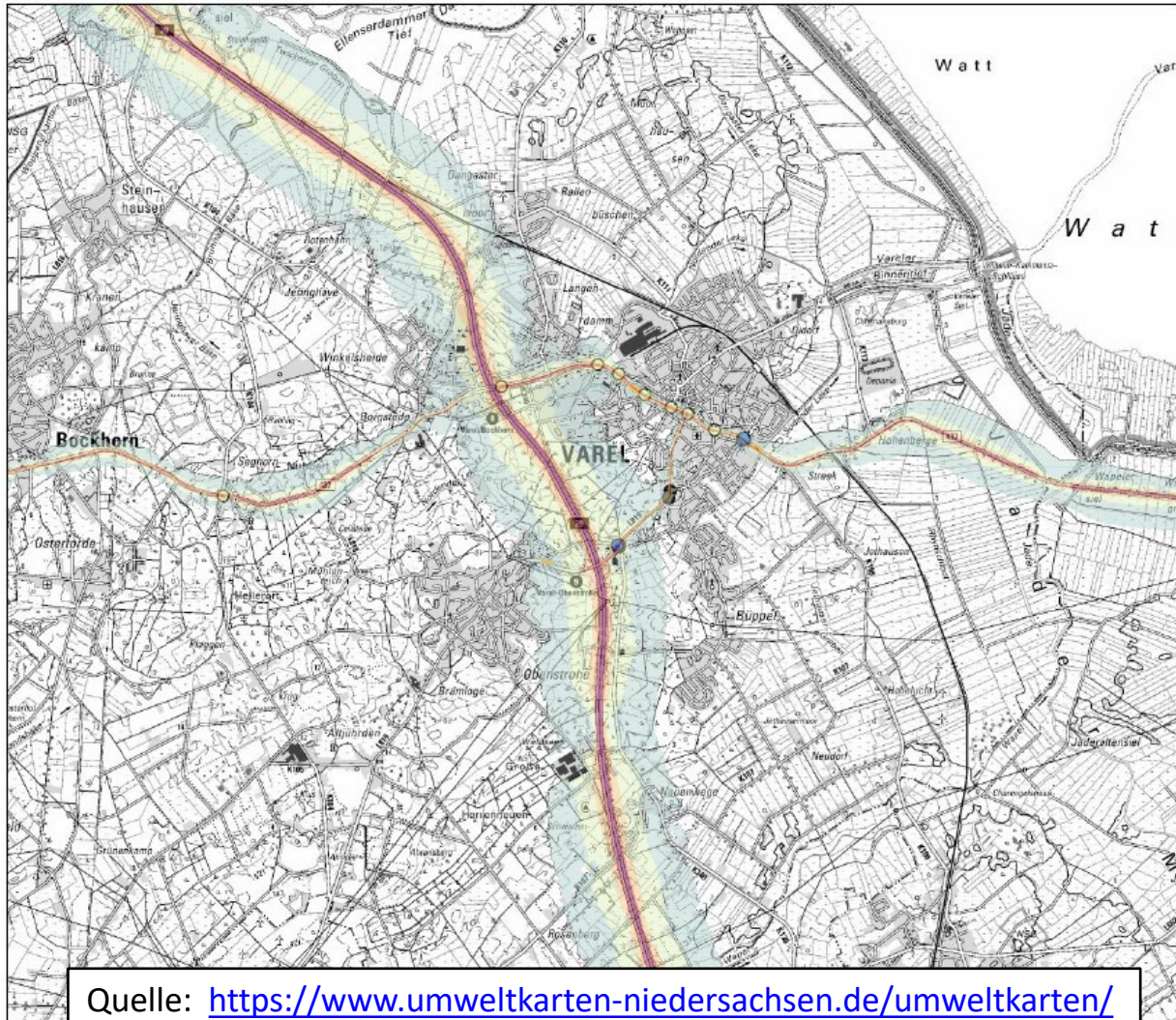
Pegel

	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)

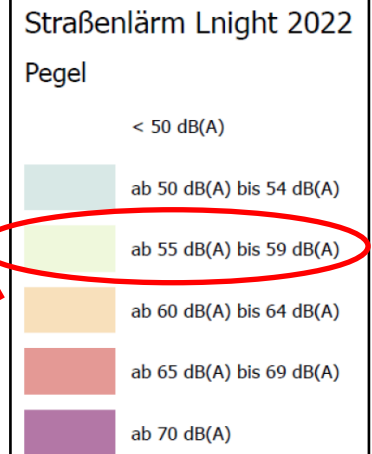


Empfohlener Auslösewert gemäß
Ministerium für Umwelt, Energie und
Klimaschutz

3. Ergebnis der Lärmkartierung (2023) nachts



Karte L_{night} (22-6 Uhr)
8-Stunden-Wert



Empfohlener Auslösewert gemäß
Ministerium für Umwelt, Energie und
Klimaschutz

Ergebnis der Lärmkartierung (2023): Betroffene Personen

Stadt Varel

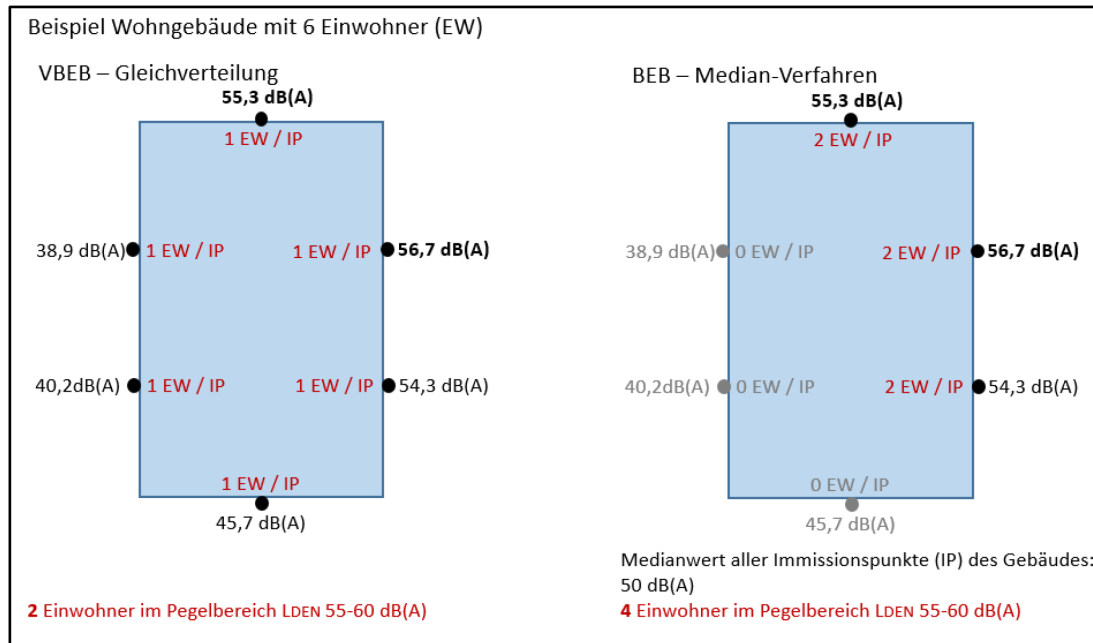
Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet.

(Stand 15.06.2023)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach BEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L_{den})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L_{night})
			> 50	54	1.700
> 55	59	3.300	> 55	59	700
> 60	64	1.200	> 60	64	400
> 65	69	600	> 65	69	0
> 70	74	300	> 70		0
> 75		0			
Summe		5.400	Summe		2.800

Wenn die vom für MU **empfohlenen Auslösewerte** $L_{den} = 65$ dB(A) oder $L_{night} = 55$ dB(A) erreicht werden, sollten Maßnahmen im Aktionsplan diskutiert werden.

Ermittlung der belasteten Personen



Wesentliche Änderungen bei der BUB⁶ (Eingangsdaten)

- Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- Detaillierte Aufteilung der Lkw-Anteile in leichte und schwere Lkw
- Detailliertere Korrekturfaktoren für Straßenbeläge

Wesentliche Änderungen bei der BEB⁷ (Auswertung der betroffenen Anwohner)

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Medianwert)



Die Ergebnisse der Runde 3 und Runde 4 sind deshalb nicht vergleichbar!

4. Zusammenfassung der Ergebnisse

Anzahl betroffener Anwohner > 65/55 dB(A): ca. 900/1.100, in ca. 330 Gebäuden

Tabelle 3: Anzahl der Wohngebäude an Hauptverkehrsstraßen

Abschnitt	Anzahl Gebäude (gerundet)
A 29 (AS 7 – Zetel ab nord-westliche-Stadtgrenze bis AS 8 – Varel/Bockhorn)	35
A 29 (AS 8 – Varel/Bockhorn bis AS 9 -Varel Obenstrohe)	10
A 29 (AS 9 – Varel Obenstrohe bis nördliche Stadtgrenze Richtung AS 10 -Jaderberg)	50
B 437 Bockhorner Straße (westliche Stadtgrenze bis Kreuzung A 29 - AS 8 - Varel/Bockhorn)	55
B 437 Bürgermeister-Heidereich-Straße (nach AS 8 - Varel/Bockhorn in östlicher Richtung bis Kreuzung L 819 Neue Straße)	40
B 437 Bürgermeister-Heidenreich-Straße	40
B 437 Rodenkirchner Straße	25
L 819 Wiefelsteder Straße (Kreuzung A 29 bis Kreuzung Am Tennisplatz/Oldenburger Str.)	10
L 819 Oldenburger Straße (Kreuzung Am Tennisplatz/Oldenburger Straße bis Kreuzung Büppeler Weg)	25
L 819 Oldenburger Straße (Kreuzung Büppeler Weg bis Kreuzung Lohstraße)	20
L 819 Oldenburger Straße (Kreuzung Lohstraße bis Kreuzung B 437 - Bürgermeister-Heidenreich-Straße)	20
Summe	330

5. Vorgaben für die Lärminderung

-> Lärminderungsmaßnahmen sind abhängig von deutschen Richtlinien und Verordnungen

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴ Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶ Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷ Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸ Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Minderungsmaßnahmen werden von den zuständigen Straßenbaulastträgern geplant und umgesetzt.

Der Lärmaktionsplan soll die lärmbelasteten Gebiete zeigen und die Straßenbaulastträger zur Planung von Maßnahmen zum Schutz der Bürger auffordern.

Eine Pflicht zur Umsetzung von Maßnahmen durch die Kommune besteht nicht!

6. Weiteres Vorgehen

- (1) Die Öffentlichkeit wird über die Zwischenergebnisse ortsüblich in Kenntnis gesetzt. Dazu wird der Bericht zur Darstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung veröffentlicht. Die Öffentlichkeit hat die Möglichkeit, Anregungen und Bedenken mitzuteilen.
 - (2) Bewertung der Eingaben, Fortschreibung des Lärmaktionsplanes mit Prüfung der Maßnahmen aus Stufe 3, ggf. Ergänzung
 - (3) Information der Bürger (Veröffentlichung, Auslegung)
 - (4) Verabschiedung des Lärmaktionsplanes im Rat im 1. Halbjahr 2024
 - (5) Erstellung Kurzfassung des LAP und Übermittlung an das MU bis 07/2024
-

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
