

Stadt Varel
Lärmaktionsplan – Runde 4

Vorschläge zur Abwägung der Stellungnahmen zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und zur Beteiligung der Öffentlichkeit

Beteiligungszeitraum: 09.05. bis 10.06.2024

Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

<p>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Aurich Stellungnahme vom 13.05.2024</p> <p>Den Lärmaktionsplan- Runde 4- habe ich zur Kenntnis genommen und möchte auf folgende Punkte hinweisen:</p> <p>In Pkt. 2.3 wird meine Dienststelle als Landesbetrieb und nicht als Landesbehörde bezeichnet. Das sollte bei Überarbeitung der Unterlage korrigiert werden. Da noch auf die DTV-Erhebung von 2015 Bezug genommen wird, habe ich die Verkehrsmengenkarte mit der DTV 2021 beigefügt.</p> <p>Zum Thema Lärmsanierung an Bundesstraßen weise ich darauf hin, dass im Zuge der B437 unlängst eine Lärmsanierung durchgeführt wurde. Erneute Lärmsanierungen sind seitens des Bundes in absehbarer Zeit nicht vorgesehen.</p>	<p>Abwägung der Stadt Varel</p> <p>Die korrekte Bezeichnung der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird im Rahmen einer redaktionellen Änderung in den Lärmaktionsplan eingepflegt.</p> <p>Die übrigen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die Autobahn GmbH des Bundes – Außenstelle Oldenburg Stellungnahme vom 14.05.2024</p> <p>Nach § 47e Absatz 1 BImSchG sind Lärmaktionspläne von den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden</p>	<p>Abwägung der Stadt Varel</p> <p>Die allgemeinen Ausführungen zum Thema Lärmaktionsplanung, Lärmvorsorge und Lärmsanierung werden zur Kenntnis genommen.</p>

aufzustellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist nach § 47d Absatz 1 BImSchG in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. § 47d Absatz 6 BImSchG enthält jedoch keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen.

Sofern andere Träger öffentlicher Verwaltung Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen umsetzen sollen, müssen diese Maßnahmen nach Fachrecht zulässig und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen worden sein.

Das Fachrecht für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes gliedert sich in drei Hauptpunkte

- Lärmvorsorge
- Lärmsanierung
- straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Rechtsgrundlage für die **Lärmvorsorge** sind die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Danach sind unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim **Neubau** oder bei der **wesentlichen Änderung** von Straßen zu vermeiden.

Die gesetzlichen Regelungen schreiben vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten und in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten sind. Überschreiten die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) ermittelten Beurteilungspegel die IGW, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz.

Tabelle 1: IGW der Lärmvorsorge in dB(A), Quelle: 16. BImSchV

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Bei **bestehenden Bundesfernstraßen** können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Voraussetzung für eine solche **Lärmsanierung** ist die Überschreitung der im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans festgelegten Auslösewerte.

Tabelle 2: Auslösewerte der Lärmsanierung in dB(A), Quelle: Haushaltsgesetz

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64	54
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66	56
in Gewerbegebieten	72	62

Die Anspruchsvoraussetzungen der Lärmsanierung sind ebenfalls nach den RLS-19 zu ermitteln und zu beurteilen. Darstellungen in Lärmkarten, die auf der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) basieren, sind aufgrund des nicht vergleichbaren Berechnungsverfahrens nicht geeignet, das Überschreiten der Auslösewerte zur Lärmsanierung zu belegen.

Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist.

Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Deckensanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.

Über **straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen** (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Nach den Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) darf diese Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) anordnen. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach Abwägung aller betroffenen Belange insbesondere in Betracht, wenn der nach den RLS-90 (eine angedachte Umstellung auf die aktuelle RLS-19 wurde von den Bundesländern abgelehnt) ermittelte Beurteilungspegel

Auf die grundsätzliche Möglichkeit zum Erlass straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans hingewiesen worden.

Dafür müsste allerdings im Bedarfsfall eine eigenständige Berechnung der Verkehrslärmauswirkungen auf der Grundlage aktueller Verkehrsmengenzählungen erfolgen.

Diese Möglichkeit besteht unabhängig vom Lärmaktionsplan, wobei vor der Durchführung entsprechender Berechnungen eine Abschätzung der grundsätzlichen Erfolgsaussichten sinnvoll erscheint.

die in *Tabelle 3* genannten Richtwerte überschreitet und die Pegelminderung mind. 3dB(A) beträgt.

Tabelle 3: Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, Quelle: Lärmschutz-Richtlinien-StV

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	70	60
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72	62
in Gewerbegebieten	75	65

Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSch V) reichen nicht aus und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens BUB auch nicht geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte zu belegen.

Wenn in Ihren Lärmaktionsplan Maßnahmen aufgenommen werden sollen, welche die Zuständigkeit der Autobahn GmbH tangieren, können diese nur dann umgesetzt werden, wenn die nach dem jeweiligen Fachrecht geforderten Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit und der Verhältnismäßigkeit vollständig erbracht sind.

Landkreis Friesland
Stellungnahme vom 07.06.2024

Fachbereich Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement – Regionalplanung:
Hinweis: Aus Sicht der Regionalplanung bestehen keine Bedenken. Der Lärmaktionsplan umfasst das Stadtgebiet der Stadt Varel. Die übernommenen Hauptverkehrsstraßen sind im Regionalplan als

Abwägung der Stadt Varel

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf eine mögliche Ortumgehung Varel sollte im Lärmaktionsplan nicht eingegangen werden, da hierzu bislang keine Vorüberlegungen der

<p>Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße und Vorranggebiet Autobahn dargestellt. Ggf. kann ergänzend die im Bundesverkehrswegeplan enthaltene OU Varel eingegangen werden (https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B437-G10-NI/B437-G10-NI.html).</p>	<p>Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorliegen.</p>
<p>Fernstraßen-Bundesamt Stellungnahme vom 07.06.2024</p> <p>Aus Sicht des Fernstraßen-Bundesamtes ergibt sich aus der vorgelegten Lärmaktionsplanung keine anbaurechtliche Betroffenheit einer Bundesfernstraße nach Bundesfernstraßengesetz.</p>	<p>Abwägung der Stadt Varel</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Stellungnahmen abgegeben.