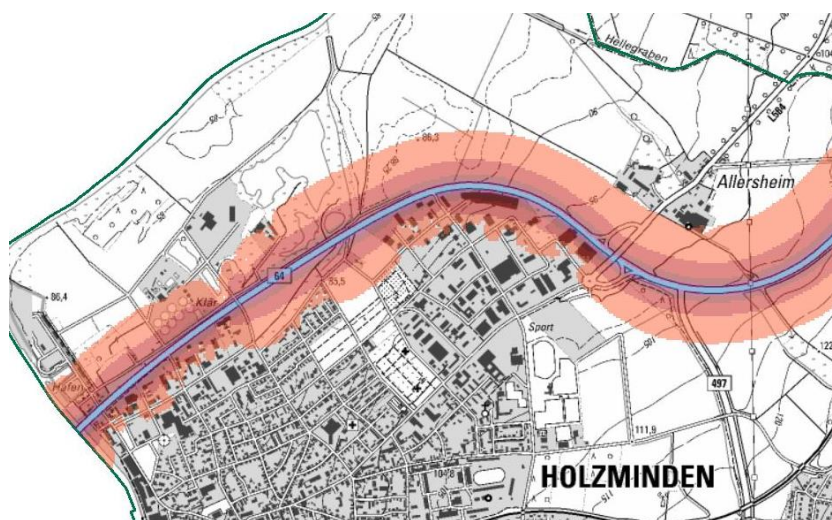


Lärmaktionsplan der Stadt Holzminden zur Umsetzung der 3. Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf



Quelle: Strategische Lärmkartierung 3. Stufe/Runde. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Auftraggeberin:

Stadt Holzminden
Neue Straße 12
37603 Holzminden

Projektnummer: LK 2021.250

Berichtsnummer: LK 2021.250.1

Berichtsstand: 03.02.2022

Berichtsumfang: 21 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

1	Allgemeines	4
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund	5
1.4	Geltende Grenzwerte	6
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	8
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	10
3	Maßnahmenplanung	13
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	13
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	13
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	14
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre	16
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen	19
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	19
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit	19
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	19
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	19
6	Evaluierung des Aktionsplans	20
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	20
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung beschlossen	20
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	20
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	20
8	Anlagenverzeichnis	21

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Holzminden
Gemeindeschlüssel: 03 2 55 023
Ansprechpartner: Herr Michael Moruz
Adresse: Neue Straße 12, 37603 Holzminden
Telefon: 05531 959-275
E-Mail: moruz.michael@holzminden.de
Internet: <https://www.holzminden.de>

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

Die Stadt Holzminden liegt in Südniedersachsen (Weserbergland) und ist Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis Holzminden. Das Stadtgebiet erstreckt sich über ca. 88,3km² und liegt im Südwesten des Landkreises Holzminden zwischen Solling und dem oberen Weserbergland.

Die Kreisstadt Holzminden wird im Regionalen Raumordnungsprogramm Entwurf 2021¹ (RROP) des Landkreises Holzminden als besonderer Tourismus Standort Mittelzentrum in der Region, mit rund 19.800 Einwohner, ausgewiesen. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 224 Einwohnerinnen und Einwohnern je km². Die Anzahl der Wohnungen in Holzminden beträgt ca. 9.600.

Beginnend im Norden grenzen an das Stadtgebiet die Samtgemeinde Bevern, die gemeindefreien Gebiete Holzminden und Merxhausen, das gemeindefreie Gebiet Solling (Landkreis Northeim), die Samtgemeinde Boffzen, sowie im Westen der zu Nordrhein-Westfalen gehörige Kreis Höxter mit seiner Kreisstadt Höxter.

Das Stadtgebiet ist durch die Bundesstraßen B64 (Münsterland-Harz Verbindung) und B497 (Holzminden über den Solling nach Uslar) an das überregionale Straßennetz (A2 bei Rheda-Wiedenbrück / A7 bei Seesen / A33 bei Paderborn) angebunden. Des Weiteren führen die Landesstraßen L550 (Landesgrenze NRW nach Lauenförde zur Landesgrenze NRW) und L584

¹ Regionales Raumordnungsprogramm - Entwurf 2020 -. Landkreis Holzminden, Stand: 12/2020

(Golmbach nach Holzminden) Verkehre durch das Stadtgebiet. Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge gehört nur die B64 mit rund 10.400 Kfz/Tag² zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG³ (ULR) vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Der schienengebundene Verkehr durchfährt mit der Bahnstrecke Paderborn (NRW) – Kreiensen (LK Einbeck) das Stadtgebiet. Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz⁴ das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr, die im Rahmen der ULR betrachtet werden, finden sich in Holzminden nicht.⁵

Lärm von Großflughäfen entsprechend den Vorgaben der ULR ist in Holzminden nicht gegeben und wird daher nicht betrachtet.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) 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.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA⁴.

² Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

³ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

⁴ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG), vom 9. Dezember 2002 (BGBl. I S. 2873)

⁵ Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 3 (30.06.2017). <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba> (Stand 04/2021)

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁶.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter www.umwelt.niedersachsen.de für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 3. Stufe/Runde der Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen veröffentlicht und dienen diesem Lärmaktionsplan als Grundlage.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland⁷ hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind dafür in Niedersachsen die Gemeinden oder Samtgemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes⁸ von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in Allgemeinen Wohn-

⁶ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

⁷ 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

⁸ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04. August 2006 S. 665.
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laermschutz.html>

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-19⁹ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS¹⁰ bzw. der zukünftig anzuwendenden BUB¹¹ abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 aufgeführt.

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. Auch ist eine Messung des Verkehrslärms ohne Nebengeräusche über einen längeren Zeitraum kaum möglich. Erfahrungen zeigen, dass im Regelfall die Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten liegen.

⁹ RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019

¹⁰ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

¹¹ BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe). Vom 20. November 2018 (BANz AT 28.12.2018 B7)

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Holzminden

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Holzminden belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04.2018				
L _{DEN} ¹² dB(A)	belastete Menschen		L _{Night} ¹³ dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	0		über 50 bis 55	0
über 60 bis 65	0		über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	0		Summe	0
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Holzminden belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 bis 65 dB(A)	1,5	0	0	0
65 bis 75 dB(A)	0,3	0	0	0
über 75 dB(A)	0,1	0	0	0
Summe	1,9	0	0	0

*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen

Die Lärmkarten des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz für die Hauptverkehrsstraßen in Holzminden finden sich in den Anlagen 2 und 3.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für Holzminden werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen 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.

¹² L_{DEN} - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden (nach VBUS) die Abendstunden (18:00-20:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00-6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

¹³ L_{Night} - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00–6:00 Uhr)

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹⁴), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L _{DEN} > 60 dB(A) L _{Night}	sehr hohe Belastung	- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein¹⁵
65-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night}	hohe Belastung	- für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV¹⁶ überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)¹⁷
55-65 dB(A) L _{DEN} 50-55 dB(A) L _{Night}	Belastung/Belästigung	- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV¹⁶ können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)¹⁷ langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)¹⁷ - Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm¹⁸: L_{DEN} < 53 dB, L_{Night} < 45 dB

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmricht-

¹⁴ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

¹⁵ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

¹⁶ 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

¹⁷ Sondergutachten des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

¹⁸ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung, Kopenhagen 2018

linie zurückgegriffen (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen werden in Holzminden keine Personen belastet (vgl. Tabelle 1).

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

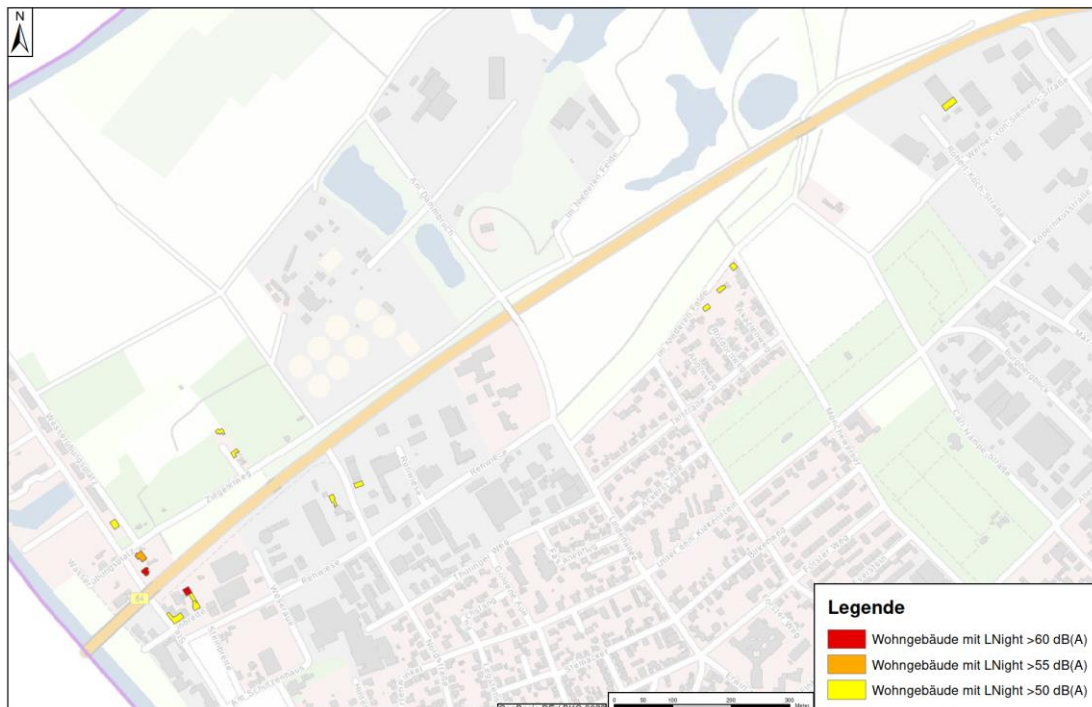
Um die belasteten Bereiche in Holzminden detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen die Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpegel von über 50 dB(A), über 55 dB(A) und über 60 dB(A) L_{Night} aufweisen und damit einer Belastung, einer hohen bzw. einer sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 3) ausgesetzt sind.

Für die Abbildung 1 wird der L_{Night} -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) bezieht und in etwa dem Nacht-Wert der RLS-19 entspricht (s. Kap. 1.4). Die rot dargestellten Wohngebäude weisen nachts sehr hoch belastete Fassadenpegel mit über 60 dB(A) L_{Night} auf, das orange markierte weist nachts hohe Fassadenpegel mit über 55 dB(A) L_{Night} auf und die gelb markierten Wohngebäude weisen nachts Belastungen von über 50 dB(A) L_{Night} auf (vgl. Tabelle 2).

In Holzminden werden demnach drei straßennahe Wohngebäude im westlichen Bereich der B64 an der Unterführung des Wasserübungsplatzes sehr hoch bzw. hoch belastet (vgl. Abbildung 3). Weiterhin sind vereinzelt entlang der B64 11 Wohngebäude mit 50-55 dB(A) L_{Night} betroffen (vgl. Abbildung 1).

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.

**Abbildung 1: Betroffene Wohngebäude (Straßenverkehrslärm nachts)
an der B64 in Holzminden**



Weithin hörbar ist auch das impulsartige Geräusch beim Überfahren der Brückenwiderlager der Weserbrücke (s. Abbildung 2), welches bei der Lärmkartierung nicht berücksichtigt wird.

Abbildung 2: Weserbrücke



**Abbildung 3: Hoch bzw. sehr hoch betroffene Wohngebäude am
Wasserübungsplatz bzw. Wallwiese**



3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen bestehen in Holzminden im Zuge der B64 aktuell keine Lärminderungsmaßnahmen.

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

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern
(Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm).

Entsprechend dem Musteraktionsplan des Niedersächsischen Umweltministeriums vom Januar 2018¹⁹ sind im Lärmaktionsplan Prüfaufträge an die Straßenbauverwaltung aufzunehmen. Diese werden im Folgenden aufgeführt.

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen B64 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Bau- lastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden. Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist das Straßenverkehrsamt Holzminden zuständig.

In Holzminden werden einige straßennahe Wohngebäude vom Straßenlärm der B64 belastet (vgl. Abbildung 1). Auf der kartierten B64 in Holzminden wurde vom Umweltministerium Niedersachsen ein relativ lauter Asphalt mit

¹⁹ Musteraktionsplan und Ausfüllhinweise zur Dokumentation und Berichterstattung des Muster-Lärmaktionsplanes (LAP), Hannover, Januar 2018

einem DStrO²⁰ von +2 dB kartiert. Daher sollte geprüft werden, ob ein **lärm-mindernder Asphalt** im Zuge der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke aufgebracht werden kann. In der RLS-19²¹ sind lärmarme Asphalte aufgeführt, mit denen Lärmreduktionen von bis zu 5 dB gegenüber Standardasphalten erreicht werden können.

Zusätzlich sollte vom Baulastträger geprüft werden, ob die abgesengten Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR 97⁸ entlang der B64 eingehalten werden bzw. ob hier eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4). Insbesondere im Bereich Wasserübungsplatz sollten Lärmschutzwände entlang der B64 vorgesehen werden, nicht nur um die angrenzenden Wohngebäude vor Lärm zu schützen, sondern auch um die Naherholungsfunktion entlang dem Weserufer zu fördern.

Weiterhin sollte vom Baulastträger geprüft werden, ob an der Weserbrücke lärmarme Fahrbahnübergänge eingebaut werden können, da das laute impulsartige Geräusch beim Überfahren auf Grund der erhöhten Lage der Brückenübergänge weithin hörbar ist.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen an der B64 bieten sich nicht an, da die B64 im Verkehrsentwicklungsplan 2008²² (VEP) als wichtige Hauptverkehrsachse aufgeführt wird, die zukünftig auch noch mehr Verkehr aufnehmen soll. Ein „Attraktivitätsverlust“ durch Geschwindigkeitsreduzierung steht dem entgegen.

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 für die Hauptverkehrsstraßen sind daher auch Strategien der Lärminderung in Holzminden gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Holzminden ist von der Hauptverkehrsstraße B64 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

²⁰ Korrekturwert in dB(A) für die Fahrbahnoberfläche

²¹ RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019

²² Holzminden Verkehrsentwicklungsplan 2008. Holzminden 12/2008

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Diese betreffen insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

- **Förderung des ÖPNV**
Hohe Taktdichten, gute Verknüpfung innerhalb des ÖPNV und mit anderen Verkehrsträgern (vgl. VEP). Durch gut ausgebauten und funktionierenden ÖPNV soll ein Anreiz geschaffen werden, das Auto öfter stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren.
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.
- **Förderung des Fahrradverkehrs**
Neben dem für den Tourismus attraktiven regionalen und überregionale Streckennetz für Radfahrer gilt es aus Lärmschutzgründen attraktive und sichere innerörtliche Radwege zu erhalten und zu schaffen (vgl. VEP²²).
Aktuell wird ein Radverkehrskonzept für Holzminden aufgestellt. Durch die Umsetzung der dort formulierten Maßnahmen wird ein attraktives und vor allem sicheres Radwegenetz geschaffen. Dies soll dazu führen, öfter aufs Rad umzusteigen und das Auto stehen zu lassen und so die Lärmbelastung durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) abzubauen. Durch weniger MIV wird weniger Lärm erzeugt, insofern trägt die Förderung des Radverkehrs zu einer Reduzierung der Lärmbelastung in Holzminden bei.
- **Förderung des Fußverkehrs**
Zusätzliche Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
Querungshilfen sollten nach Möglichkeit nicht weiter als 500 m voneinander entfernt liegen und insbesondere auf die Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf ausgerichtet werden. Kreisverkehrsplätze bieten sehr gute Querungsmöglichkeiten, ansonsten sollten Mittelinseln auf der freien Strecke gewählt werden (vgl. VEP²²).
- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernde Asphalte für Stadtstraßen, durch die eine er-

hebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber Standardasphalten erreicht werden kann^{23,24,25,26}.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005²⁷ 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.“²⁷

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 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. 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 Lehre, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwerts oder der Größe der Gebiete bestehen nicht.

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 Gebiete²⁸. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Frei-*

²³ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

²⁴ Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

²⁵ Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

²⁶ Lärm mindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

²⁷ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

²⁸ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

*zeit- 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*²⁹. Als relevante „Ruhige Gebiete“ werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

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

Unter diesen Gesichtspunkten werden fünf naturnahe Teilbereiche des Naturpark Solling-Vogler in den Grenzen des Stadtgebietes außerhalb von Siedlungsbereichen und den verlärmten Bereichen der Verkehrswege in Holzminden als „Ruhige Gebiete“ festgesetzt (s. Abbildung 4).

Die Gebiete gehören zum Naturpark Solling-Vogler im Weserbergland, das auf Grund seiner intakten Landschaft eine besondere Eignung für einen nachhaltigen Tourismus aufweist. Die Gebiete liegen dementsprechend überwiegend im Landschaftsschutzgebiet „Solling-Vogler“. Teilbereiche umfassen das Naturschutzgebiet „Moore und Wälder im Hochsolling“. Der nord-östliche Bereich ist auch im Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogramms³⁰ (RROP) als „Unzerschnittener, unverlärmter verkehrsarmer Raum“ gekennzeichnet.

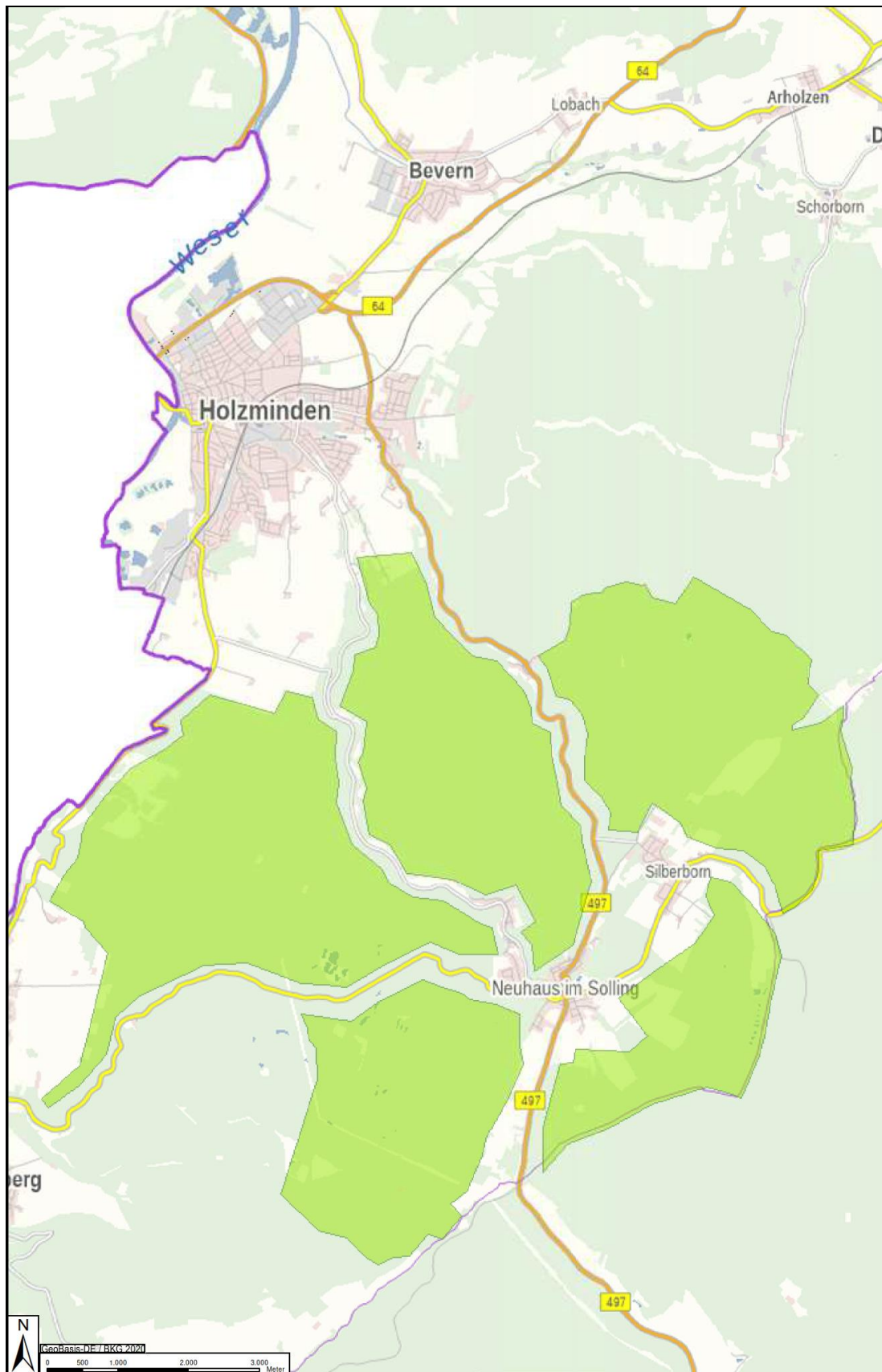
Beim Schutz der ausgewiesenen „Ruhigen Gebiete“ vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die „Ruhigen Gebiete“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

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

²⁹ 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

³⁰ Regionales Raumordnungsprogramm - Entwurf 2020 -. Landkreis Holzminden, Stand: 12/2020

Abbildung 4: Skizze der Ruhigen Gebiete (dunkel grün)



3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Durch die aufgeführten Maßnahmen können die betroffenen Anwohner in Holzminden deutlich vom Straßenlärm der B64 entlastet werden. Da im Rahmen der Lärmkartierung eine detaillierte Betrachtung der Betroffenen (unter 50 Betroffenen) fehlt, kann auch keine Zahl benannt werden. Detailliertere Angaben ließen sich nur mit zusätzlichen Analyse- und Prognoseberechnungen ermitteln.

Im Zuge einer zukünftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans sollen weitere Maßnahmen erarbeitet werden, die sich über die im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie benannten Hauptverkehrsstraßen hinaus mit der innerörtlichen Lärmbelastung durch den Straßenverkehr in Holzminden beschäftigen soll.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingehenden Stellungnahmen werden abgewogen und im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Holzminden getragen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärm-

armem Asphalt liegt geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten³¹.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können entsprechend VLärmSchR 97⁸ bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet werden.

6 Evaluierung 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.

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

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

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung beschlossen

Am:

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.holzminden.de

Holzminden, den

³¹ Lärmindernde Fahrbeläge. Umweltbundesamt 2014

8 Anlagenverzeichnis

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

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

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

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/eu/noise/df3/envt0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes ¹		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ² für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁴		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung ⁵	
	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 bzw. 40
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Urbanes Gebiet					64	54				
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							70	70		

¹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, VLärmSchR 97, VkB 1997 S. 434; 04. August 2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25. Juni 2010

² Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

³ 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 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

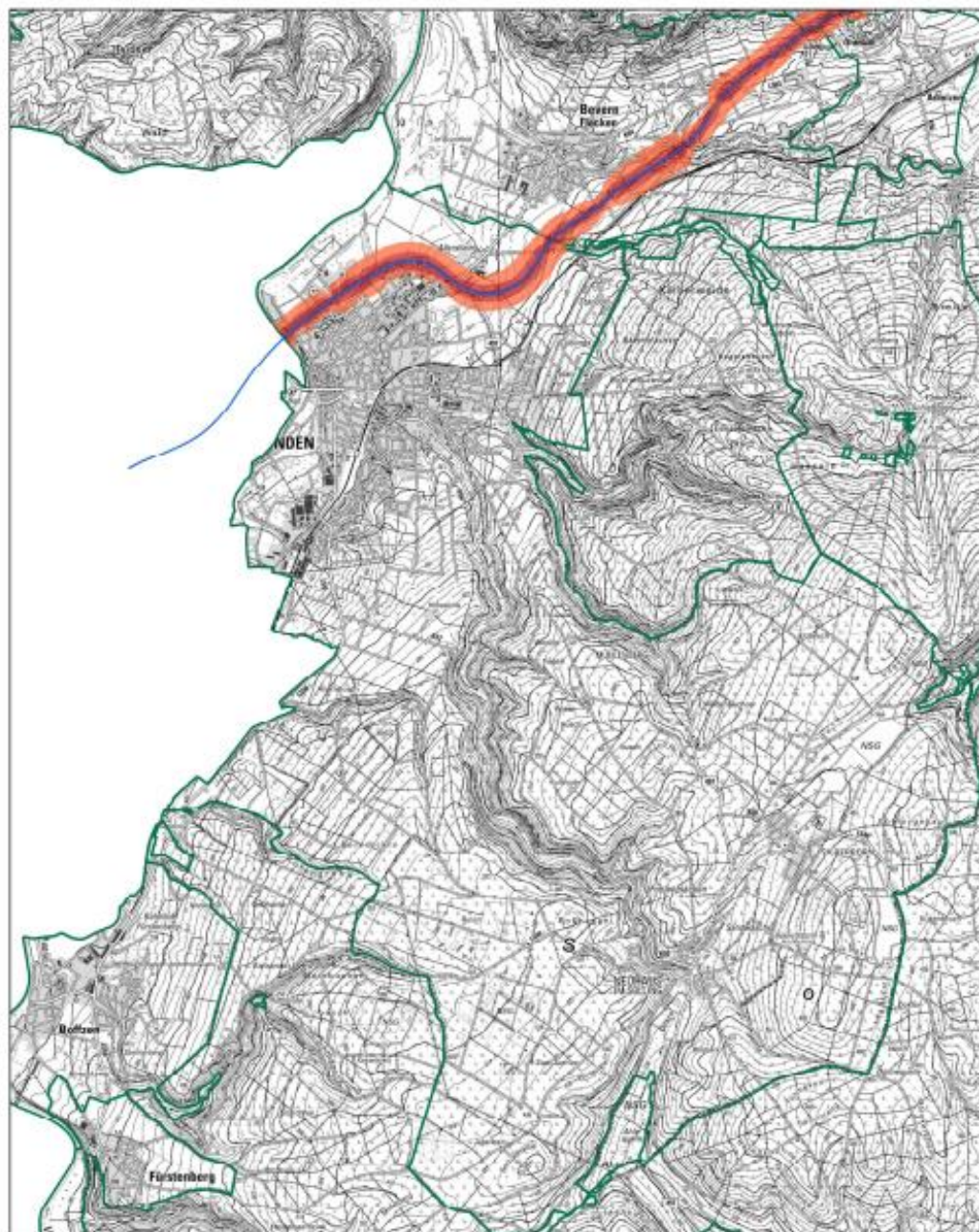
⁴ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

⁵ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{DEN} für Holzminden

Stand Oktober 2021



0 0,5 1 2 km

20211028-135314_Umweltkarten

Datum: 28.10.2021

Maßstab: 1:50.000

Quelle: Kartdaten des Geodatenportals des Bundesamtes
für Bauwesen und Landesentwicklung (BGLN)

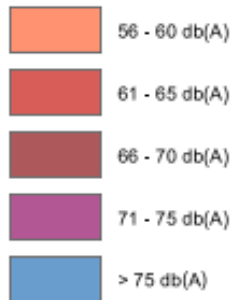
© 2021 BGLN

Ministerium für Umwelt, Energie, Raum und Klimaschutz

Legende

Straßenlärm Lden

Pegel



— Lärmschutzbauwerke

Straßen

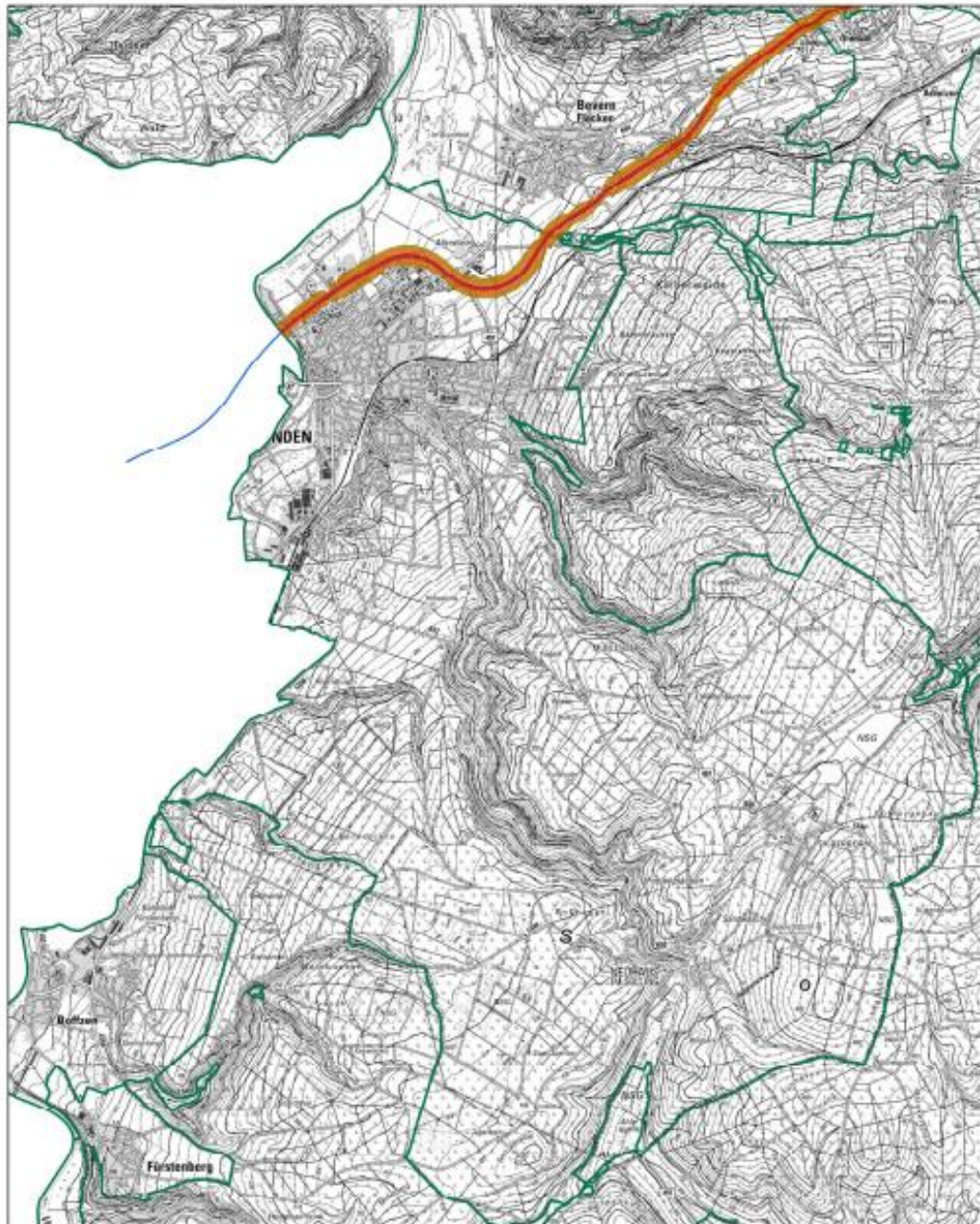
Gattung



Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht L_{Night} für Holzminden

Stand Oktober 2021



0 0,5 1 2 km

20211028-135520_Umweltkarten

Datum: 28.10.2021

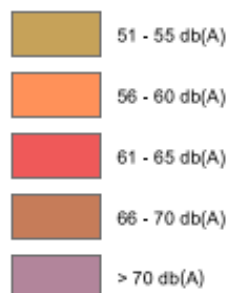
Maßstab: 1:50.000

Quelle: Auswertung des Geländekontours des Landesamtes
für Information und Umweltplanung, Holzminden
© 2021 LGLN
Landesamt für Umwelt, Energie, Raum und Klimaschutz

Legende

Straßenlärm Ln

Pegel



 Lärmschutzbauwerke

Straßen

Gattung

