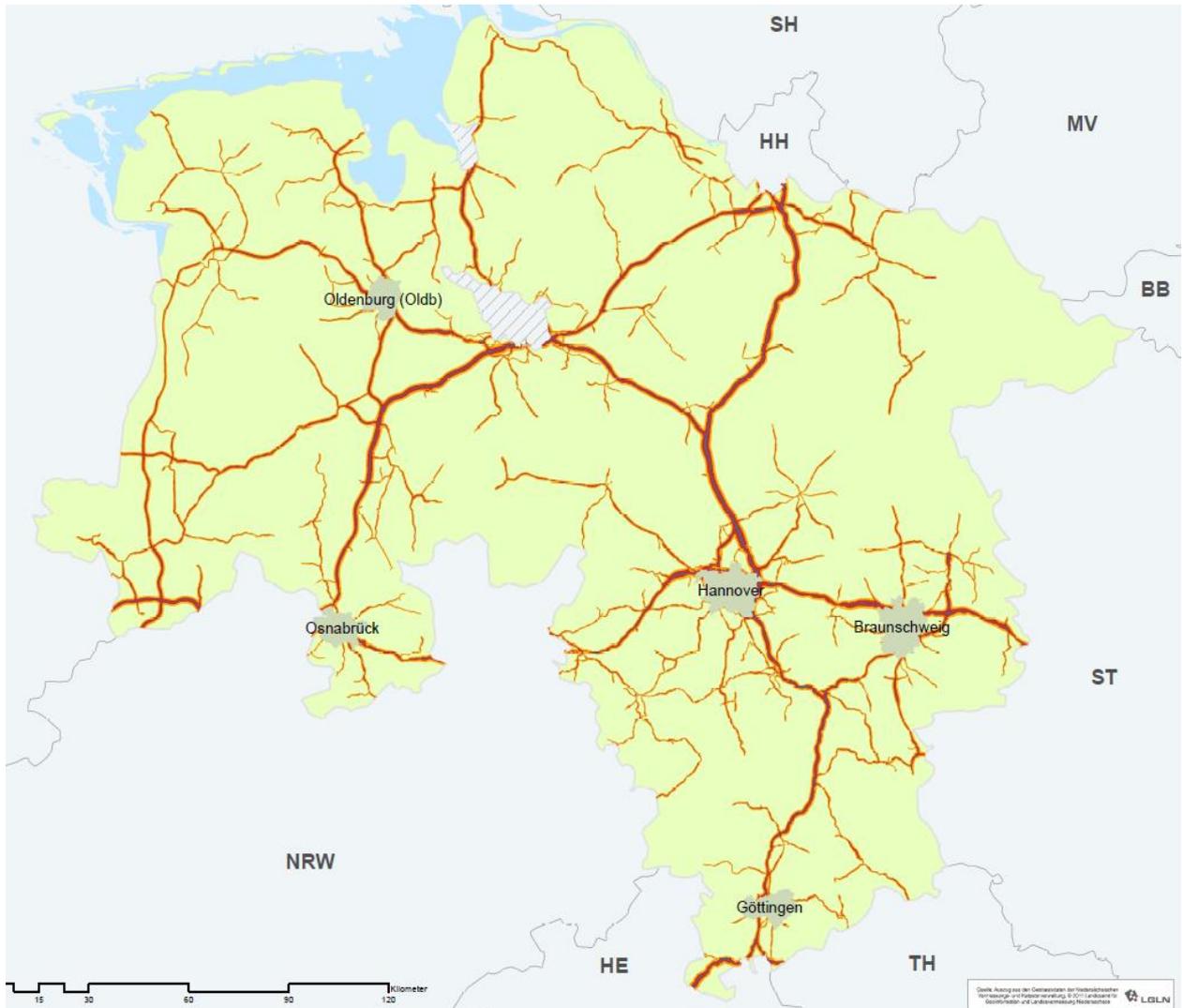


Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen



Niedersachsen



Version V 3.0
Stand 08.03.2022
- 2. Beteiligungsphase -



Erstellung durch

**Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim,
Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm,
Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS)
Dezernat 41, Modellrechnung Luft / Lärm
Goslarsche Straße 3
31134 Hildesheim**

<http://www.gewerbeaufsicht.niedersachsen.de>

Ansprechpartner

Frau Ewert

☎ 05121 / 163 - 258

Email: Anntke.Ewert@GAA-Hi.Niedersachsen.de

Frau Rühling

☎ 05121 / 163 - 158

Email: Heike.Ruehling@GAA-Hi.Niedersachsen.de

Herr Bielenberg

☎ 05121 / 163 - 169

Email: Olaf.Bielenberg@GAA-Hi.Niedersachsen.de

Herr Gnoth

☎ 05121 / 163 - 159

Email: Frank.Gnoth@GAA-Hi.Niedersachsen.de



Inhalt

Allgemeine Informationen	7
Zuständigkeit und Lärmaktionsplanung	7
Webanwendung	8
Zeitlicher Ablauf	10
Eingangsdaten.....	10
Straßen	11
<i>Lärmschutzeinrichtungen</i>	15
<i>Gebäude</i>	16
<i>Ampelkreuzung</i>	16
Ergebnisse	16

Hinweis.

Kursive Schrift- Thema oder Fragestellung in der 2. Beteiligungsphase nicht relevant



Fragenverzeichnis

Allgemeine Informationen	7
Wo sind die Präsentationen von der Schulung zur EU-Umgebungslärmkartierung veröffentlicht?	7
Zuständigkeit und Lärmaktionsplanung	7
Liegt die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne bei den Gemeinden oder ist die Samtgemeinde auch für die Erstellung der Lärmaktionspläne der Mitgliedsgemeinden verantwortlich?	7
Welche Kommunen sind in dieser Kartierungsrunde betroffen?	7
Ist eine Kommune verpflichtet die Daten, die im Rahmen der Lärmkartierung verwendet werden, zu kontrollieren oder zu korrigieren?	8
Warum sollen die Kommunen Daten von Objekten kontrollieren oder korrigieren, wenn sie nicht deren Baulastträger sind? Müsste hier nicht der entsprechende Baulastträger beteiligt werden?	8
Die Kommunen haben keinen Einfluss auf die Maßnahmenplanung an klassifizierten Straßen. Wäre hier nicht der Baulastträger für die Lärmaktionsplanung zuständig?	8
Wie ist das Verfahren zur Überarbeitung von Lärmaktionsplänen?	8
Besteht die Möglichkeit die 3. Runde der Lärmaktionsplanung mit der 4. Runde zu kombinieren?	8
Ist eine Informationsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung geplant?	8
Wird es für die Lärmaktionsplanung der Kommunen auch wieder Empfehlungen (z.B. Musterlärmaktionsplan) geben?	8
Webanwendung	8
Unter welcher URL ist die Webanwendung erreichbar?	8
Welche Browser unterstützen die Webanwendung?	9
Was machen Sie wenn die Webanwendung nicht startet und immer nur folgendes Bild zeigt?	9
Wie bekommt eine Gemeinde Zugang zu den Daten in der Webanwendung?	9
Was machen Sie, wenn Sie keine Zugangsdaten bekommen haben, die Zugangsdaten nicht funktionieren oder Sie das Passwort vergessen haben?	9
Was machen Sie, wenn nach erfolgreichem Login und Rollenwahl die Meldung: „Beim Laden der Rolle ist ein Fehler aufgetreten, bitte loggen Sie sich erneut ein.“ erscheint?	9
Was machen Sie, wenn in der Webanwendung kein Layer dargestellt wird?	9
Gibt es für die Webanwendung mehr als einen Zugang pro Gemeinde/-schlüssel?	10
Kann die Webanwendung in ein kommunales Geoinformationssystem (GIS) eingebunden werden?	10
Zeitlicher Ablauf	10
Wie und wann bekommt eine Kommune Zugang zu den Daten in der Webanwendung?	10
Wie lang dauert die 2. Bearbeitungsphase für die Kommunen?	10
Bis wann sind dem GAA Hildesheim, die aus kommunaler Sicht noch zu ergänzenden Straßen mitzuteilen?	10
Kommunen konnten auch eigene Verkehrszahlen, z.B. für Gemeindestraßen, einpflegen. Musste dies bis zum Ende der 1. Beteiligungsphase erfolgen oder wäre dies auch später möglich?	10
Ist vor den Beteiligungsphasen eine Test- oder Übungsphase für die Kommunen vorgesehen?	10
Wann liegen die Kartierungsergebnisse der Hauptverkehrsstraßen (END-Kartierung) und der ergänzenden Lärmkartierungen (END ⁺ -Kartierung) voraussichtlich vor?	10



Eingangsdaten	10
Welche Daten sind im Rahmen der 2. Beteiligungsphase zu kontrollieren?	10
In welchen Einheiten sind die Attribute in der Webanwendung anzugeben?	11
Straßen	11
Ist schon klar, für welche Straßenabschnitte von den Bundes-/Landesbehörden Verkehrsmengen zugeliefert werden?	11
Werden die in den vorangegangenen Kartierungsrunde eingegebenen Daten automatisch übernommen?.....	11
Was passiert mit Straßen, die in den letzten Kartierungsrunden bereits nachgetragen wurden? Für diese Straßen wurde aufgrund von nicht vorliegenden offiziellen Verkehrszahlen (SVZ 2015) von der Kommunen vorgelegte Verkehrsdaten genutzt. Werden diese von den Gemeinden zur Verfügung gestellten Daten auch hochgerechnet und dann für die neue Lärmkartierung genutzt?.....	11
Zu Straßen waren in der 1. Beteiligungsphase in der Webanwendung keine Verkehrsmengen hinterlegt. Erfolgt dies noch?	11
Warum werden in dieser Kartierungsrunde hochgerechnete Verkehrsdaten verwendet und bleiben dadurch coronabedingte Effekte auf den Verkehr unberücksichtigt?	12
Wie wurden Verkehrsmengen ermittelt?.....	12
Welche Straßen werden im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung berücksichtigt?	13
Welche Straßen konnten von den Kommunen im Rahmen dieser Kartierungsrunde ergänzt werden?.....	13
Werden auch städtische Straßen (Gemeindestraßen) im Rahmen der Lärmkartierung 2022 kartiert?	13
Wann wird die END ⁺ -Kartierung durchgeführt?.....	13
Nach welcher Berechnungsmethode werden die Berechnungen durchgeführt?	13
Werden Lückenschlüsse durchgeführt?	13
Was ist mit Straßen, die erst 2021 fertig gestellt wurden. Sollen diese in dieser Runde der Kartierung aufgenommen werden?	14
Können Kommunen auch eigene Zählungen für Nicht-Gemeindestraßen (z.B. Landesstraßen) einpflegen?.....	14
Werden eigene Zählungen der Kommunen anerkannt?.....	14
Was ist unter aktuellen Daten zu verstehen?	14
Was ist unter validen Daten zu verstehen?.....	14
In welchem Format waren die zu ergänzenden Straßen abzugeben?	14
Wie sind die Verkehrsdaten aufzubereiten (Art der Differenzierung Tag/Nacht sowie nach welchen Fahrzeugklassen)?	14
Wie erfährt eine Kommune, welche Straßen in der Kommune bearbeitet werden müssen?	15
Muss eine Kommune auch Straßen anschauen, von denen sie sicher ausgeht, dass der Schwellwert von 3 Millionen Kfz/a nicht erreicht wird?.....	15
Wird die Lage von Straßen in Geländeeinschnitten/Troglagen bereits im Geländemodell berücksichtigt?	15
<i>Was ist, wenn nur ein Teil einer Straße in einem Tunnel oder auf/unter einer Brücke liegt? (Die Attribute werden in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.).....</i>	<i>15</i>



<i>Sind Hochlagen von Straßen als Brücken zu werten? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)</i>	15
<i>Welche Werte können für die zulässige Höchstgeschwindigkeit angegeben werden? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)</i>	15
Lärmschutzeinrichtungen (Der Layer wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)	15
<i>Teilweise sind Lärmschutzwälle hinsichtlich der Lage mit Einschnitten/Troglagen kombiniert. Wird dies bereits über das Geländemodell berücksichtigt?</i>	15
<i>Wie wird eine Wand berücksichtigt, die auf einem Wall steht? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)</i>	15
Gebäude (Der Layer wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet)	16
<i>Sind die Höhen der Gebäude bereits im Gebäudedatenbestand hinterlegt oder müssen diese von der Kommune eingepflegt werden? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)</i>	16
<i>Welche Höhe soll bei den Gebäuden eingetragen werden? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)</i>	16
<i>Müssen die Angaben aller Gebäude einer Gemeinde kontrolliert werden? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)</i>	16
<i>Werden Kindergärten und Kitas auch separat erfasst? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)</i>	16
Ampelkreuzung (Der Layer wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet)	16
<i>Wie ist z.B. bei Ampeln der "Einfluss auf den Verkehrsfluss" definiert? Gibt es einen Schwellenwert? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)</i>	16
Ergebnisse	16
Mit welchem Programm wird die Lärmkartierung durchgeführt?.....	16
In welchem Format werden die Ergebnisse der EU-Umgebungslärmkartierung vorgelegt werden? ..	17
Welche technischen Voraussetzungen müssen von kommunaler Seite erfüllt sein, damit mit den Ergebnissen der Lärmkartierungen gearbeitet werden kann?	17
Wird den Kommunen ein Digitales Geländemodell (DGM) zur Verfügung gestellt?	17
Im Lärmaktionsplan der 3. Runde wurden für Ihre Kommune weniger Hauptverkehrsstraßen dargestellt als jetzt in der Webanwendung für die 4. Runde vorgehalten werden. Werden diese Straßen somit jetzt auch in den Lärmkarten dargestellt werden?	17
Nach welcher Methode werden die von Lärm betroffenen Einwohner ermittelt?	17



Allgemeine Informationen

Wo sind die Präsentationen von der Schulung zur EU-Umgebungslärmkartierung veröffentlicht?

Die Präsentationen von der Schulung zur EU-Umgebungslärmkartierung, die zur 1. Beteiligungsphase im März 2021 stattfand, sind über die Internetseite zur Webanwendung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz veröffentlicht.

https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/schutz_vor_larm/eu_umgebungslarm/web_anwendung/web-larmkartierung-197822.html

Für die 2. Beteiligungsphase wurde keine Schulung durchgeführt.

Zuständigkeit und Lärmaktionsplanung

Liegt die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne bei den Gemeinden oder ist die Samtgemeinde auch für die Erstellung der Lärmaktionspläne der Mitgliedsgemeinden verantwortlich?

In Niedersachsen wurde die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne den Kommunen übertragen (ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz). Samtgemeinden vertreten dabei ihre Mitgliedsgemeinden.

Welche Kommunen sind in dieser Kartierungsrunde betroffen?

In dieser Kartierungsrunde wurden mit Stand vom März 2021 513 Städte und Gemeinden (ausgenommen Ballungsräume) in Niedersachsen im Sinne der EU-Umgebungslärmkartierung beteiligt. Die genaue Anzahl der betroffenen Kommunen ist abhängig vom Ergebnis der Lärmkartierung. Einen wesentlichen Einfluss haben dabei die Verkehrsmengen der Straßen, die aus der Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) hochgerechnet und erst zur 2. Beteiligungsphase vorliegen.

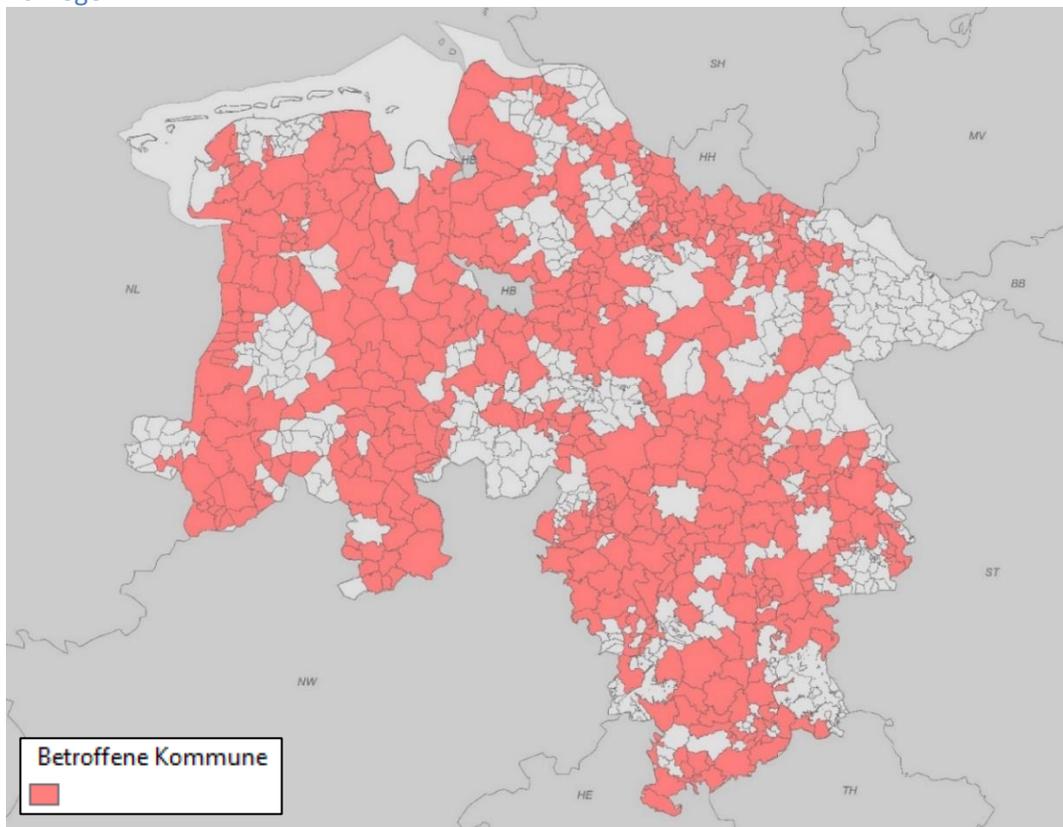


Abbildung 1: Betroffene Städte und Gemeinden im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen (Stand 22.03.2021)



Ist eine Kommune verpflichtet die Daten, die im Rahmen der Lärmkartierung verwendet werden, zu kontrollieren oder zu korrigieren?

Nein, eine Mitwirkungspflicht besteht für die Kommunen nicht. Durch die Beteiligung der Kommunen soll die gute Vorortkenntnis der Kommune genutzt werden. Die Mitwirkung der Kommunen ist somit eine Chance, die Qualität der Lärmkartierung und somit der Lärmkarten und Betroffenenstatistiken zu verbessern und im Weiteren die Akzeptanz der Lärmaktionsplanung in der Kommune selbst und in der Öffentlichkeit zu erhöhen. Nach den Beteiligungsphasen und der Durchführung der Berechnungen für die Kartierung können die Eingangsdaten und Kartierungsergebnisse im Nachhinein nicht mehr geändert werden.

Warum sollen die Kommunen Daten von Objekten kontrollieren oder korrigieren, wenn sie nicht deren Baulastträger sind? Müsste hier nicht der entsprechende Baulastträger beteiligt werden?

Für die meisten Eingangsdaten gibt es in Niedersachsen bisher keinen vollständigen landeseinheitlichen Datenbestand. Das GAA Hildesheim hat deshalb Daten aus verschiedenen Quellen zusammengeführt, z.T. auch von Baulastträgern. Durch die Mitwirkung der Kommunen sollen deren gute Vorortkenntnisse genutzt werden, um damit eine Grundlage für eine hochwertige Lärmkartierung und eine hohe Akzeptanz der Lärmaktionsplanung zu schaffen.

Die Kommunen haben keinen Einfluss auf die Maßnahmenplanung an klassifizierten Straßen. Wäre hier nicht der Baulastträger für die Lärmaktionsplanung zuständig?

In Niedersachsen wurde die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne den Kommunen übertragen (ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz).

Wie ist das Verfahren zur Überarbeitung von Lärmaktionsplänen?

Es gibt verschiedene Vorgehensweisen zur Überarbeitung eines Lärmaktionsplanes:

- Überprüfung eines Lärmaktionsplanes, ob eine Aktualisierung (nicht)/ notwendig ist
- Aktualisierung eines Lärmaktionsplanes
- Erstellung eines neuen Lärmaktionsplanes

In der aktuellen Kartierungsrunde wäre eine Aktualisierung nur nicht notwendig, wenn in der Gemeinde keine Betroffenheit vorliegt. Bei allen diesen Vorgehensweisen ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich.

Besteht die Möglichkeit die 3. Runde der Lärmaktionsplanung mit der 4. Runde zu kombinieren?

Nein, die Kartierungs- und Lärmaktionsplanungsrunden sind jeweils separat abzuhandeln.

Ist eine Informationsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung geplant?

Ja, es wird Informationsveranstaltungen zur Lärmaktionsplanung für die Kommunen geben. Voraussichtlich werden die Informationsveranstaltungen im Rahmen der Präsentation der Ergebnisse der Lärmkartierung stattfinden.

Wird es für die Lärmaktionsplanung der Kommunen auch wieder Empfehlungen (z.B. Musterlärmaktionsplan) geben?

Ja, es werden rechtzeitig Musterlärmaktionspläne für die Kommunen zur Verfügung gestellt werden.

Webanwendung

Unter welcher URL ist die Webanwendung erreichbar?

Die Webanwendung ist über folgende URL erreichbar: https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GNJS_laerm/



Welche Browser unterstützen die Webanwendung?

Die Webanwendung läuft unter den Browsern Mozilla Firefox, Google Chrome und Microsoft Edge. Der Microsoft Internet Explorer unterstützt die Webanwendung nicht.

Was machen Sie wenn die Webanwendung nicht startet und immer nur folgendes Bild zeigt?



Abbildung 2: Webanwendung startet unter dem Browser Internet Explorer nicht

Sie haben vermutlich versucht die Webanwendung mit dem Internet Explorer zu öffnen. Das ist nicht möglich. Wählen Sie bitte einen anderen Browser aus. Falls die Anzeige auch bei anderen Browsern dauerhaft erscheint, melden Sie sich bitte beim GAA Hildesheim unter laerm@gaa-hi.niedersachsen.de oder unter 05121/163-159.

Wie bekommt eine Gemeinde Zugang zu den Daten in der Webanwendung?

Die Zugangsdaten zur Webanwendung wurden im April 2021 per Mail als 8. Newsletters an die Kommunen versandt. Die Webanwendung ist über folgende URL erreichbar: https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GNJS_laerm/

Was machen Sie, wenn Sie keine Zugangsdaten bekommen haben, die Zugangsdaten nicht funktionieren oder Sie das Passwort vergessen haben?

Das Passwort wird zurückgesetzt oder es werden Ihnen neue Zugangsdaten zugeschickt. Melden Sie sich beim GAA Hildesheim unter laerm@gaa-hi.niedersachsen.de oder unter 05121/163-159.

Was machen Sie, wenn nach erfolgreichem Login und Rollenwahl die Meldung: „Beim Laden der Rolle ist ein Fehler aufgetreten, bitte loggen Sie sich erneut ein.“ erscheint?

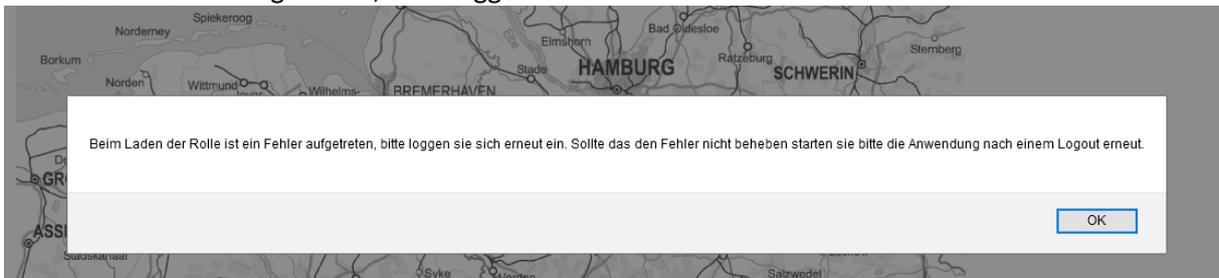


Abbildung 3: Fehlermeldung der Webanwendung zum Kartendienst

Diese Fehlermeldung weist auf einen Fehler im Kartendienst hin. Bitte informieren Sie das GAA Hildesheim unter laerm@gaa-hi.niedersachsen.de oder unter 05121/163-159 und versuchen Sie zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal sich anzumelden. Ggf. kann es helfen die Webseite und den Cache neu zu laden. Drücken Sie hierzu bei geöffneten Browser/Webanwendung gleichzeitig die Tasten Strg + F5.

Was machen Sie, wenn in der Webanwendung kein Layer dargestellt wird?

Layer werden in der Webanwendung i. d. R. in Abhängigkeit von der Zoomstufe angezeigt. Zoomen (Klick auf Plus-Button, Doppelklick in Karte) Sie weiter in die Karte hinein, um Layer anzuzeigen. Sollte trotzdem kein Layer angezeigt werden, informieren Sie bitte das GAA Hildesheim unter laerm@gaa-hi.niedersachsen.de oder unter 05121/163-159.



Gibt es für die Webanwendung mehr als einen Zugang pro Gemeinde/-schlüssel?

Nein, es gibt für jede Kommune nur einen Benutzernamen. Es ist jedoch möglich, dass sich mehrere Personen gleichzeitig mit den Zugangsdaten einer Kommune anmelden und in der Webanwendung arbeiten.

Kann die Webanwendung in ein kommunales Geoinformationssystem (GIS) eingebunden werden?

Nein, eine Einbindung der Webanwendung in fremde Web Map Services (z.B. als WMS- oder WFS-Dienste) ist nicht möglich.

Zeitlicher Ablauf

Wie und wann bekommt eine Kommune Zugang zu den Daten in der Webanwendung?

Die Zugangsdaten zur Webanwendung wurden im April 2021 per Mail als 8. Newsletters an die Kommunen versandt. Die Webanwendung war im Rahmen der 1. Beteiligungsphase vom 14.04.2021 bis zum 01.09.2021 freigeschaltet. Mit dem Start der 2. Beteiligungsphase wird die Webanwendung nach vorübergehender Außerbetriebnahme wieder freigeschaltet. Sie ist über folgende URL erreichbar: https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GNJS_laerm/

Wie lang dauert die 2. Bearbeitungsphase für die Kommunen?

Die 2. Beteiligungsphase der Kommunen beginnt am 15.03.2022 und endet am 15.04.2022. Die Kommunen haben bis zum Ende der 2. Beteiligungsphase Zeit die Daten, die in der Webanwendung vorgehalten werden, zu kontrollieren und zu korrigieren.

Bis wann sind dem GAA Hildesheim, die aus kommunaler Sicht noch zu ergänzenden Straßen mitzuteilen?

Kommunen konnten ihre Daten bis zum Ende der 1. Beteiligungsphase in den Prozess einspeisen.

Kommunen konnten auch eigene Verkehrszahlen, z.B. für Gemeindestraßen, einpflegen. Musste dies bis zum Ende der 1. Beteiligungsphase erfolgen oder wäre dies auch später möglich?

Kommunen mussten die Verkehrsdaten für die von ihr eingepflegten Straßen, z.B. Kreis- oder Gemeindestraßen bis zum Ende der 1. Beteiligungsphase in den Prozess einspeisen, da diese neu eingepflegten Straßen im Anschluss noch vom GAA gesondert aufbereitet werden mussten.

Ist vor den Beteiligungsphasen eine Test- oder Übungsphase für die Kommunen vorgesehen?

Nein, eine Testphase ist nicht vorgesehen.

Wann liegen die Kartierungsergebnisse der Hauptverkehrsstraßen (END-Kartierung) und der ergänzenden Lärmkartierungen (END⁺-Kartierung) voraussichtlich vor?

Die Ergebnisse der END-Kartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie für Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie von Straßen mit einer übergeordneten Netzfunktion und mit einer Verkehrsmenge von mehr als 8.219 Kfz/d werden bis Ende 2022 vorliegen. Im Anschluss daran soll eine ergänzende Kartierung (END⁺-Kartierung) nach derselben Berechnungsmethode (BUB21) erstellt werden, in der dann alle zusätzlich von den Kommunen gemeldeten Straßen berücksichtigt werden.

Eingangsdaten

Welche Daten sind im Rahmen der 2. Beteiligungsphase zu kontrollieren?

Für die Lärmberechnung nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) werden sehr detaillierte Daten benötigt, z. B. nach den Beurteilungszeiträumen Tag (6-18 Uhr), Abend (18-22 Uhr) und Nacht (22-06 Uhr) aufgeteilte Verkehrsdaten sowie eine Aufteilung des Schwerverkehrs.



Derzeit findet die 2. Beteiligungsphase statt, in der ausschließlich die Verkehrsmengen kontrolliert werden sollen. Zur Reduzierung der Komplexität der zu kontrollierenden Datensätze durch die Kommunen werden mithilfe der Webanwendung nur die vereinfachten Datensätze zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV in Kfz/Tag), zum Schwerverkehrsanteils (SV in %) und zum Anteil Motorräder und Mopeds (Anteil_M in %) angezeigt.

Sollten den Kommunen genauere Daten vorliegen, z. B. in die Beurteilungszeiträume Tag, Abend und Nacht aufgeschlüsselte Verkehrsdaten bzw. Kenntnisse zu verschiedenen Schwerverkehrsanteilen (z.B. Bus, LoA, Lzg), so bitten wir um Kontaktaufnahme unter: laerm@gaa-hi.niedersachsen.de oder unter der Telefonnummer 05121/163-258. Die Daten können von den Kommunen in einem vorgegebenen Format im eigenen GIS bearbeitet und anschließend dem GAA Hildesheim wieder zur Verfügung gestellt werden.

In welchen Einheiten sind die Attribute in der Webanwendung anzugeben?

Die Einheiten der aufgeführten Attribute sind im jeweiligen Dialogfeld der Edittoolbar der Webanwendung angegeben. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist in Kfz/d anzugeben. Die Anteile des Schwerverkehrs und der Motorräder sind in % vom DTV anzugeben. Die relative Höhe der Gebäude und Lärmschutzwälle war in m (gerundet auf eine Nachkommastelle) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit war aus vorgegebenen 10er-Schritten auszuwählen in km/h anzugeben.

Straßen

Ist schon klar, für welche Straßenabschnitte von den Bundes-/Landesbehörden Verkehrsmengen geliefert werden?

Von den Bundes- und Landesbehörden werden Verkehrsdaten für alle Autobahnen-, Bundes und Landesstraßen auf der Grundlage des Netzbestandes 2019 geliefert. Gemäß § 47 c BImSchG werden im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung nur Straßen oberhalb des vorgegebenen Schwellwertes berücksichtigt. Lückenschlüsse durch Strecken mit geringerem Verkehrsaufkommen sollen für die Lärmkartierung nach § 47 c BImSchG grundsätzlich nicht erfolgen. Straßen unterhalb des Schwellwertes können in einer zusätzlichen END⁺-Kartierung berücksichtigt werden.

Werden die in den vorangegangenen Kartierungsrunde eingegebenen Daten automatisch übernommen?

Die in den vorherigen Kartierungsrunden eingegebenen Daten wurden zum Teil für die aktuelle Kartierungsrunde übernommen. Die Gebäudehöhe wurden einem aktuellen Gebäudemodell entnommen. Angaben zu Lärmschutzelementen wurden aus der vorherigen Kartierungsrunde übernommen und vom GAA Hildesheim überarbeitet. Die Attribute der zu kartierenden Straßen wurden für diese Kartierungsrunde komplett neu erfasst.

Was passiert mit Straßen, die in den letzten Kartierungsrunden bereits nachgetragen wurden? Für diese Straßen wurde aufgrund von nicht vorliegenden offiziellen Verkehrszahlen (SVZ 2015) von der Kommunen vorgelegte Verkehrsdaten genutzt. Werden diese von den Gemeinden zur Verfügung gestellten Daten auch hochgerechnet und dann für die neue Lärmkartierung genutzt?

Nein, die in der letzten Kartierungsrunde eingegebenen Verkehrsdaten wurden für die jetzige Kartierung nicht übernommen. Von Kommunen in der aktuellen Kartierungsrunde eingegebene oder gemeldete Verkehrsmengen werden nicht hochgerechnet.

Zu Straßen waren in der 1. Beteiligungsphase in der Webanwendung keine Verkehrsmengen hinterlegt. Erfolgt dies noch?

Eine Besonderheit dieser Lärmkartierung ergibt sich daraus, dass 2020 aufgrund der Coronapandemie keine Straßenverkehrszählung (SVZ 2020) stattgefunden hat. Deshalb muss auf Verkehrsmengen zurückgegriffen werden, die auf Basis der SVZ 2015 für das Bezugsjahr 2019 hochgerechnet werden. Diese hochgerechneten Verkehrsdaten für Bundesfern- und Landesstraßen



lagen dem GAA Hildesheim zur 1. Beteiligungsphase nicht vor. Der Kartierungsumfang war deshalb seinerzeit noch unklar und wird abschließend erst mit Vorliegen der hochgerechneten Verkehrsdaten konkretisiert. Bis dahin werden alle Bundesfern- und Landesstraßen als möglicherweise zu kartierend angesehen und in der Webanwendung vorgehalten. Die hochgerechneten und fortgeschriebenen Verkehrsdaten werden den Kommunen in einer 2. Beteiligungsphase vorgelegt werden.

Warum werden in dieser Kartierungsrunde hochgerechnete Verkehrsdaten verwendet und bleiben dadurch coronabedingte Effekte auf den Verkehr unberücksichtigt?

Aufgrund der Coronapandemie hat BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) beschlossen, die SVZ 2020 um ein Jahr auf 2021 zu verschieben. Damit werden die Daten nicht rechtzeitig für die Lärmkartierung 2022 zur Verfügung stehen. Der Termin für die Lärmkartierung ist in der Richtlinie 2002/49/EG festgelegt, weshalb, anders als bei der SVZ, eine Verschiebung grundsätzlich nicht möglich ist. Demgegenüber kann die SVZ 2015 nicht einfach für die Lärmkartierung 2022 genutzt werden, da die Datengrundlage zu alt ist. Das Jahr 2019 wurde als Bezugsjahr für die Hochrechnung ausgewählt, da es keine coronabedingten Effekte aufweist und somit eine realistischere Grundlage für die Verkehrssituation dargestellt als das Jahr 2020, in dem das Verkehrsaufkommen zeitweise deutlich unter dem Durchschnitt lag.

Wie wurden die Verkehrsmengen ermittelt?

Aufgrund der Verschiebung der SVZ 2020 in das Jahr 2021 wurde von der BAST eine alternative Methode zur Bereitstellung von Verkehrsdaten für Bundesfernstraßen, die nicht älter als 3 Jahre sind, erarbeitet. Diese so ermittelten Verkehrsdaten können für die Lärmkartierung 2022 genutzt werden. Für alle Zählstellen an Autobahnen und Bundesstraßen wurden die für die Lärmkartierung im Jahr 2022 benötigten Verkehrsdaten ermittelt. Ziel war es, alle aus den Jahren 2016-2019 vorhandenen Daten aus TM-Zählungen (TM: Temporäre Messungen) und für die übrigen Zählstellen die Ergebnisse der SVZ 2015 auf das Jahr 2019 fortzuschreiben. Dazu wurden aus den pro Jahr vorliegenden Daten der Dauerzählstellen geeignete Hochrechnungs- und Fortschreibungsfaktoren bzw. -gleichungen abgeleitet. Diese wurden für alle Strecken- und Flächenregionen ermittelt, deren Definition sich gegenüber der SVZ 2015 nicht verändert hat. Die abgeleiteten regionalen Hochrechnungs- und Fortschreibungsfaktoren gelten für alle Straßenklassen B/L/K/G der jeweiligen Region.

Die Ergebnisse der Fortschreibung / Hochrechnung der Ergebnisse der SVZ 2015 und der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019 für die Bundesfernstraßen kann unter folgendem Link abgerufen werden:

<https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html?nn=1820340%20finden>

Die Bearbeitung der Landesstraßen in Niedersachsen erfolgte analog zu dem Vorgehen bei den Bundesfernstraßen. Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim hat die Firma AVISO mit den Arbeiten beauftragt. Ausgangspunkt stellen die Ergebnisse der SVZ 2015 und die plausibilisierten Stundenwerte der TM-Zählungen aus den Jahren 2016-2019 auf Landesstraßen dar. Die Daten aus TM-Zählungen aus den Jahren 2016-2019 wurden zunächst auf Jahreskennwerte hochgerechnet und anschließend auf das Jahr 2019 fortgeschrieben. Für die übrigen Zählstellen erfolgte eine Fortschreibung der Daten aus der SVZ 2015 auf das Jahr 2019. Hier kamen die abgeleiteten regionalen Hochrechnungs- und Fortschreibungsfaktoren aus dem BAST-Projekt zur Anwendung. Für Zählstellen, für die weder aktuelle TM-Zählungen vorlagen noch Ergebnisse aus der SVZ 2015, wurde von der Firma AVISO überprüft, ob eine Schätzung der Verkehrswerte durchgeführt werden konnte. Zunächst überprüfte die Firma AVISO, ob Ergebnisse aus der SVZ 2010 vorliegen. Des Weiteren wurden die nächstgelegenen Zählstellen und deren Gültigkeitsbereiche herangezogen, für die in der SVZ 2019 Werte ermittelt werden konnten. Es fand in diesem Zusammenhang keine umfangreichen Recherchen zu ggfs. aus regionalen oder lokalen Verkehrsuntersuchungen o.ä. vorliegenden Daten statt. Es wurde geprüft, ob eine pragmatische Schätzung der Verkehrswerte für die Zählstellen auf Basis der Daten der benachbarten Zählstellen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten (Entfernung der Zählstellen voneinander, dazwischenliegende relevante Knotenpunkte) und ggfs. aus



der SVZ 2010 vorliegenden Daten möglich ist. Sofern dies der Fall war, wurden entsprechende Schätzwerte abgeleitet.

Welche Straßen werden im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung berücksichtigt?

Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV > 8.219 Kfz/d) werden im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung berücksichtigt. Oben genannte Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen können vom GAA Hildesheim grundsätzlich in einer zusätzlichen Kartierung (END⁺-Kartierung) berücksichtigt werden. Im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung und der zusätzlichen END⁺-Kartierung können auf Wunsch der Kommune weitere Straßen berücksichtigt werden. Dabei ist zu beachten, dass in der EU-Umgebungslärmkartierung auf Wunsch der Kommune Kreis- oder Gemeindestraßen nur mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen (DTV > 8.219 Kfz/d) berücksichtigt werden können. Zudem sollen diese Straße eine besondere Netzfunktion aufweisen, z.B. dem Durchgangsverkehr dienen bzw. eine überörtliche oder regionale Bedeutung haben. Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen oder ohne entsprechende Netzfunktion können in der zusätzlichen END⁺-Kartierung berücksichtigt werden. Kreis- und Gemeindestraßen mussten bereits von den Gemeinden in der 1. Beteiligungsphase über die Webanwendung mit den entsprechenden Sachdaten neu eingegeben und über die Straßenklassen (Gemeindestraße, Kreisstraße, Gemeindestraße +Karte, Kreisstraße +Karte) gekennzeichnet werden.

Welche Straßen konnten von den Kommunen im Rahmen dieser Kartierungsrunde ergänzt werden?

In der EU-Umgebungslärmkartierung kann auf Wunsch der Kommune eine Kreis- oder Gemeindestraße nur mit entsprechendem Verkehrsaufkommen (DTV > 8.219 Kfz/d) berücksichtigt werden. Zudem müssen diese Straße eine besondere Netzfunktion haben, z.B. dem Durchgangsverkehr dienen bzw. eine überörtliche oder regionale Bedeutung haben. Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen oder ohne entsprechende Netzfunktion können in der zusätzlichen END⁺-Kartierung berücksichtigt werden. Kreis- und Gemeindestraßen mussten von den Kommunen bereits in der 1. Beteiligungsphase über die Webanwendung mit den entsprechenden Sachdaten neu eingegeben und über die Straßenklassen (Gemeindestraße, Kreisstraße, Gemeindestraße +Karte, Kreisstraße +Karte) gekennzeichnet werden. Zudem konnten so auch im GAA-Netz fehlende Autobahnen, Bundes- oder Landesstraßen von den Gemeinden nachgepflegt und mit entsprechenden Sachdaten versehen werden.

Werden auch städtische Straßen (Gemeindestraßen) im Rahmen der Lärmkartierung 2022 kartiert?
Siehe Fragen davor.

Wann wird die END⁺-Kartierung durchgeführt?

Die Ergebnisse der Kartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie für Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie von Straßen mit einer übergeordneten Netzfunktion und mit einer Verkehrsmenge von mehr als 8.219 Kfz/d werden bis Ende 2022 vorliegen. Im Anschluss daran wird die zusätzliche Kartierung (END⁺-Kartierung) erstellt.

Nach welcher Berechnungsmethode werden die Berechnungen durchgeführt?

Diese EU-Umgebungslärmkartierung und die zusätzliche END⁺-Kartierung werden mit der Berechnungsmethode BUB21 (CNOSSOS-DE) durchgeführt. Es wird in dieser Kartierungsrunde vom GAA Hildesheim keine RLS 19 bzw. RLS 90 Karte erstellt.

Werden Lückenschlüsse durchgeführt?

Lückenschlüsse auf Strecken mit geringerem Verkehrsaufkommen werden für die EU-Umgebungslärmkartierung nach § 47 c BImSchG grundsätzlich nicht durchgeführt. In der zusätzlichen END⁺-Kartierung können aber alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit Lückenschluss und alle zusätzlich von den Kommunen gemeldeten Straßen berücksichtigt werden.



Was ist mit Straßen, die erst 2021 fertig gestellt wurden. Sollen diese in dieser Runde der Kartierung aufgenommen werden?

Straßen, die die Kriterien der EU-Umgebungslärmkartierung (Straßentyp, Verkehrsstärke) erfüllen, sollten Bestandteil der Kartierung sein. Die Entscheidung, ob eine neue Straße, die nicht Bestandteil des dem GAA Hildesheim vorliegenden Straßennetzes ist, in eine Kartierung aufgenommen werden soll, obliegt der Kommune und sollte unter Berücksichtigung der Kriterien der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgen.

Können Kommunen auch eigene Zählungen für Nicht-Gemeindestraßen (z.B. Landesstraßen) einpflegen?

Ja, sofern die Kommunen möchten, dass diese Daten in der Kartierung berücksichtigt werden sollen. In der 1. Beteiligungsphase konnten Gemeinden DTV-Werte z.B. für folgende Straßen angeben:

- Straßen für die in der SVZ 2015 keine Verkehrsdaten vorlagen, z.B. neue oder umklassifizierte Straßen
- Straßen für die in der SVZ 2015 Fehler in der Zuordnung von Zählwerten aufgetreten sind.

Eine Korrektur der DTV-Werte bestehender Straßen ist zudem auch noch in der 2. Beteiligungsphase möglich.

Werden eigene Zählwerte der Kommunen anerkannt?

Zählwerte der Kommunen in Form von DTV-Werten und Anteilen für Schwerverkehr und Motorräder werden, soweit von der Gemeinde in den Datenbestand eingepflegt, übernommen. Die von den Kommunen eingepflegte Verkehrsdaten werden nicht durch hochgerechnete Daten ersetzt oder vom GAA Hildesheim hochgerechnet.

Was ist unter aktuellen Daten zu verstehen?

Im Hinblick auf die Aktualität der Eingangsdaten schreibt Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2002/49/EG vor, dass Daten für die Lärmkartierung nicht älter als drei Jahre sein dürfen.

Was ist unter validen Daten zu verstehen?

Mit validen Verkehrsdaten sind hier Verkehrsdaten gemeint, die nach anerkannten Methoden unter Berücksichtigung des zugehörigen Qualitätsstandards erhoben wurden. Die erhobenen Daten sollten möglichst für den Zweck verwendet werden, für den sie erhoben worden sind bzw. für den Verwendungszweck geeignet sein.

In welchem Format waren die zu ergänzenden Straßen abzugeben?

Kommunen konnten die Geometrien der Straßen mit den zugehörigen Sachdaten im Rahmen der 1. Beteiligungsphase über die Webanwendung direkt eingeben oder die Daten in einem vorgegebenen Format im eigenen GIS bearbeiten und anschließend dem GAA Hildesheim wieder zur Verfügung zu stellen.

Wie sind die Verkehrsdaten aufzubereiten (Art der Differenzierung Tag/Nacht sowie nach welchen Fahrzeugklassen)?

Details zur Datenerhebung sind in den Schulungsunterlagen, der Anleitung zur Datenerhebung und der Hilfe in der Webanwendung aufgeführt. Der DTV-Wert und die Anteile von Schwerverkehr und Motorrädern sind als 24h-Werte einzugeben. Diese Angaben werden vom GAA Hildesheim in BUB-konforme Daten umgerechnet, können aber nach Wunsch von den Kommunen in das Modell eingespeist werden. Wenden Sie sich in diesem Fall an das GAA Hildesheim. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit konnte von den Kommunen als 24h-Wert oder differenziert nach Tag, Abend und Nacht angegeben werden. Ebenso konnten die Betriebszeiten von Ampelanlagen differenziert nach der Tageszeit angegeben werden.



Wie erfährt eine Kommune, welche Straßen in der Kommune bearbeitet werden müssen?

In der Webanwendung sind zunächst alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen von nach derzeitigem Stand betroffenen Kommunen hinterlegt. Da noch nicht feststand, wie hoch die hochgerechnete Verkehrsmenge in den jeweiligen Straßen sein wird, waren zunächst alle in der Webanwendung hinterlegten Straßen zu betrachten.

Muss eine Kommune auch Straßen anschauen, von denen sie sicher ausgeht, dass der Schwellwert von 3 Millionen Kfz/a nicht erreicht wird?

Nein, wenn sich die Kommune sicher ist, dass der Schwellwert nicht erreicht wird. Wenn die Kommune jedoch die END⁺-Kartierung für die Lärmaktionsplanung nutzen möchte, ist es sinnvoll auch Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen unterhalb des Schwellwertes zu kontrollieren

Wird die Lage von Straßen in Geländeeinschnitten/Troglagen bereits im Geländemodell berücksichtigt?

Geländeeinschnitte und Troglagen werden durch das Geländemodell berücksichtigt.

Was ist, wenn nur ein Teil einer Straße in einem Tunnel oder auf/unter einer Brücke liegt? (Die Attribute werden in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Die in der Webanwendung vorgehaltenen Straßenabschnitte sind entsprechend zu kennzeichnen, wenn der überwiegende Teil des Abschnitts in einem Tunnel oder auf/unter eine Brücke liegt. Hierfür wurde eine hinreichend kurze Länge der Straßenabschnitte gewählt.

Sind Hochlagen von Straßen als Brücken zu werten? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Hochlagen von Straßen z.B. auf Wällen sind nicht als Brücken zu bewerten. Die Lage der Straße wird hinreichend über das Geländemodell abgebildet.

Welche Werte können für die zulässige Höchstgeschwindigkeit angegeben werden? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit war für PKW und LKW separat in den jeweiligen Feldern „Zul. Geschwindigkeit PKW/LKW“ in der 1. Beteiligungsphase anzugeben. Dabei konnte ein 24-h-Wert angegeben oder nach der Tageszeit „tagsüber/abends/nachts differenziert werden. Gültige Werte der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind für PKW zwischen 10 - 130 km/h (anzugeben in 10er-Schritten). Bei den LKW sind Werte zwischen 10 – 80 km/h (anzugeben in 10er-Schritten) möglich.

Lärmschutzeinrichtungen (Der Layer wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Teilweise sind Lärmschutzwälle hinsichtlich der Lage mit Einschnitten/Troglagen kombiniert. Wird dies bereits über das Geländemodell berücksichtigt?

I. d. R. werden Wälle über das Geländemodell berücksichtigt. Falls ein Wall eingezeichnet wurde und dieser zudem in dem verwendeten Geländemodell vorgehalten wird, wurde dies markiert. Damit soll eine Doppelberücksichtigung ausgeschlossen werden.

Wie wird eine Wand berücksichtigt, die auf einem Wall steht? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Sie können den Wall mit einer Höhe von x m eintragen und an der gleichen Stelle eine Wand mit einer Höhe von y m (nur die Höhe der Wand!) eintragen. Die Summe aus x und y entspricht dabei der Gesamthöhe. Achten Sie bei der Eingabe der Attribute des Wandlayers in der Edittoolbar darauf, dass Sie in das Attributfeld „Wand auf Wall“ „Ja“ eintragen.



Gebäude (Der Layer wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Sind die Höhen der Gebäude bereits im Gebäudedatenbestand hinterlegt oder müssen diese von der Kommune eingepflegt werden? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Die Geometrien der Gebäude werden den Kommunen mit der maximalen Gebäudehöhe und der Nutzung zur Verfügung gestellt. In der Webanwendung werden die Gebäude differenziert nach der Nutzung dargestellt. Die Kommunen sollen diese Daten kontrollieren, korrigieren und ggf. ergänzen. Für neu von der Gemeinde eingepflegte Gebäude ist von der Kommune auch die Nutzung und die maximale Gebäudehöhe (Höhe bis zur Gebäudespitze) anzugeben.

Welche Höhe soll bei den Gebäuden eingetragen werden? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Es ist die maximale Gebäudehöhe in m (Höhe bis zur Dachspitze) anzugeben.

Müssen die Angaben aller Gebäude einer Gemeinde kontrolliert werden? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Zum einen beeinflussen Gebäude die Schallausbreitung. Zum anderen wird die Anzahl der von Lärm betroffenen Einwohner über die Wohngebäude ermittelt. Es ist also wichtig, dass fehlende Gebäude ergänzt (Neubau, Neubaugebiet etc.) und nicht mehr vorhandene Gebäude (Abriss) gelöscht werden. Schulen und Krankenhäuser sind dabei separat auszuweisen. Relevante Gebäude befinden sich in einem Korridor entlang der zu kartierenden Straßen. Die Breite des Korridors können Sie ggf. anhand der Ergebnisse der letzten Kartierung abschätzen, siehe Kartenserver des MU:

https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/?topic=Luft%20und%20L%C3%A4rm&lang=de&bqLayer=TopographieGrau&catalogNodes=&layers=Strassenlaerm_Lden&E=508268.86&N=5785307.70&zoom=10&layers_opacity=0.65

Werden Kindergärten und Kitas auch separat erfasst? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Nein, Kindergärten und Kitas werden nicht gesondert erfasst. Sie werden als Nebengebäude eingestuft.

Ampelkreuzung (Der Layer wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Wie ist z.B. bei Ampeln der "Einfluss auf den Verkehrsfluss" definiert? Gibt es einen Schwellenwert? (Das Attribut wird in der 2. Beteiligungsphase nicht bearbeitet.)

Nein. Markieren Sie Ampelanlagen durch einen Punkt in der Mitte der Kreuzung/Straße oder durch einen Punkt an den jeweiligen Standorten der Ampeln. Fußgänger- und Bedarfsampeln bleiben dabei unberücksichtigt. Sind Ihnen die Betriebszeiten der Ampelanlagen bekannt, können Sie diese differenziert nach den Zeiträumen „Tag/Abend/Nacht“ eintragen. Bei fehlenden Informationen zur Betriebszeit, nehmen Sie einen Ampelbetrieb über 24 h an.

Ergebnisse

Mit welchem Programm wird die Lärmkartierung durchgeführt?

Die Berechnungen zur EU-Umgebungslärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen werden mit dem Programm Soundplan durchgeführt. Darin ist die neue Berechnungsvorschrift CNOSSOS (Common Noise Assessment Methods) über die Berechnungsmethoden BUB (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) und BEB (Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) eingebunden.



In welchem Format werden die Ergebnisse der EU-Umgebungslärmkartierung vorgelegt werden?

Übersichten und Ergebnisse der Kartierung werden über den Kartenserver und die Internetseite zum EU-Umgebungslärm des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz veröffentlicht werden.

https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/
<https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/?topic=Luft%20und%20L%C3%A4rm&lang=de&bgLayer=TopographieGrau&catalogNodes=>

Ebenso werden den betroffenen Kommunen die Eingangsdaten und Ergebnisse der Kartierung im Shape-Format zur Verfügung gestellt.

Welche technischen Voraussetzungen müssen von kommunaler Seite erfüllt sein, damit mit den Ergebnissen der Lärmkartierungen gearbeitet werden kann?

Um die Ergebnisse im Shape-Format auswerten zu können, ist ein Geoinformationssystem (GIS), z. B. ArcGIS oder QGIS (kostenfrei zugänglich) notwendig. Zudem können die Ergebnisse in Teilen auf dem Kartenserver des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz eingesehen werden. Zusätzlich werden statistische Auswertungen zur Lärmkartierung im pdf-Format vom GAA Hildesheim erstellt und den Kommunen zur Verfügung gestellt.

Wird den Kommunen ein Digitales Geländemodell (DGM) zur Verfügung gestellt?

Das dem GAA Hildesheim vorliegende und zur Berechnung von Lärmkarten genutzte DGM kann im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung/Lärmaktionsplanung an die betroffenen Kommunen weitergegeben werden.

Im Lärmaktionsplan der 3. Runde wurden für Ihre Kommune weniger Hauptverkehrsstraßen dargestellt als jetzt in der Webanwendung für die 4. Runde vorgehalten werden. Werden diese Straßen somit jetzt auch in den Lärmkarten dargestellt werden?

Eine Besonderheit dieser Lärmkartierung ergibt sich daraus, dass 2020 aufgrund der Coronapandemie keine Straßenverkehrszählung (SVZ 2020) stattgefunden hat und deshalb auf Basis der SVZ 2015 hochgerechnete Verkehrsmengen für das Bezugsjahr 2019 zurückgegriffen werden muss. Diese hochgerechneten Verkehrsdaten für Bundesfern- und Landesstraßen lagen dem GAA Hildesheim zur 1. Beteiligungsphase nicht vor. Der Kartierungsumfang war deshalb seinerzeit noch unklar und wird abschließend erst mit Vorliegen der hochgerechneten Verkehrsdaten konkretisiert. Bis dahin wurden alle Bundesfern- und Landesstraßen als möglicherweise zu kartierend angesehen und in der Webanwendung vorgehalten. Die hochgerechneten Verkehrsdaten werden den Kommunen in einer 2. Beteiligungsphase vorgelegt werden.

Nach welcher Methode werden die von Lärm betroffenen Einwohner ermittelt?

Die Betroffenheitsanalyse wird in dieser Runde nach dem Medianverfahren durchgeführt. Die Fassaden eines Gebäudes werden mit sogenannten Immissionspunkten (Fassadenpunkte) abgebildet. Es wird für jeden dieser Fassadenpunkt ein Lärmpegel nach dem Berechnungsverfahren BUB21 berechnet. Die Einwohner eines Gebäudes werden in dieser Kartierungsrunde auf die lautesten Fassadenpunkte (50 %) verteilt, die dann für die Ermittlung der von Lärm betroffenen Einwohner herangezogen werden. In den vorherigen Runden wurden die Einwohner auf alle Fassadenpunkte eines Gebäudes verteilt. Aufgrund der neuen Methode wird es voraussichtlich zu einer Zunahme der Betroffenenanzahl kommen.