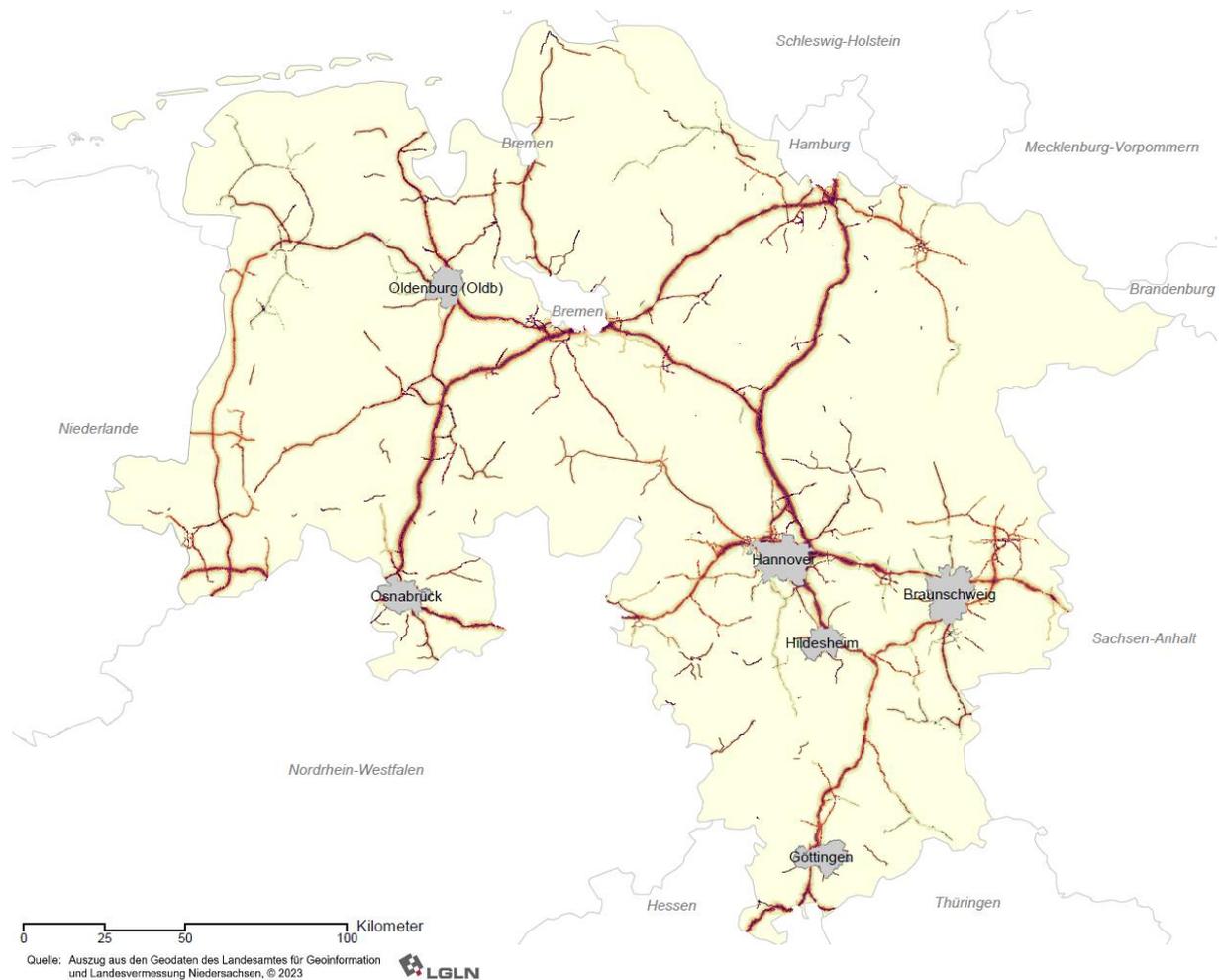


Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen



Niedersachsen



Version V 4.1

Stand 21.03.2023

- Ergebnisübermittlung -

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: laerm@GAA-Hi.Niedersachsen.de

Herr Bielenberg

☎ 05121 / 163 - 169

Email: laerm@GAA-Hi.Niedersachsen.de



**Karten- und Geodatendarstellungen mit Genehmigung
der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung**

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

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Informationen	5
<i>Wo finde ich Informationen zur Umgebungslärmkartierung?</i>	5
<i>Auf welcher gesetzlichen Grundlage wird die Umgebungslärmkartierung durchgeführt?</i>	5
<i>Wo sind detaillierte Informationen zur Umsetzung der Umgebungslärmkartierung zu finden?...</i>	5
<i>Ist eine Kartierung notwendig wenn keine bewohnten Bereiche unmittelbar von Schallimmissionen betroffen sind?</i>	5
Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung	5
<i>Woraus bestehen die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung?</i>	6
<i>Wo sind die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung zu finden?</i>	6
<i>Warum funktioniert die Druckfunktion auf dem Kartenserver nicht?</i>	6
<i>Können die Karten auf dem Kartenserver transparent geschaltet werden?</i>	6
<i>Was sind die gesundheitlichen Auswirkungen nach Annex III der Umgebungslärmrichtlinie?.....</i>	6
<i>Wofür stehen L_{DEN} und L_{Night}?</i>	7
<i>Woraus ergibt sich der Unterschied zwischen Gleichverteilung und Medianverteilung der Einwohner bei der Betroffenheitsstatistik?</i>	7
<i>Wird es in der Lärmkartierung 2022 eine Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber vorangegangenen Kartierungsrunden geben?</i>	7
Eingangsdaten der Umgebungslärmkartierung	8
Gebäude	8
<i>Werden Gebäude bei der Berechnung des Umgebungslärms berücksichtigt?</i>	8
Einwohner	8
<i>Woher stammen die Einwohnerdaten?</i>	8
<i>Wie werden die Einwohner auf die Gebäude in der jeweiligen Gemeinde verteilt?</i>	8
<i>Wie wird die Anzahl der Wohnungen je Gebäude ermittelt?</i>	9
Straßen und Verkehrsdaten	9
<i>Was sind Hauptverkehrsstraßen?</i>	9
<i>Warum werden in dieser Kartierungsrunde hochgerechnete Verkehrsdaten verwendet und bleiben dadurch coronabedingte Effekte auf den Verkehr unberücksichtigt?</i>	9
<i>Wie wurden die Verkehrsmengen ermittelt?</i>	9
<i>Welche Straßen werden im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung berücksichtigt?</i>	10
<i>Aus welchen Daten wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit ermittelt?</i>	10
Wände und Wälle	10
<i>Werden Lärmschutzwälle und -wände bei der Berechnung des Umgebungslärms berücksichtigt?</i>	10

Ampelkreuzungen und Kreisverkehre	11
<i>Inwieweit haben Ampelkreuzungen und Kreisverkehre einen Einfluss auf die EU-Umgebungslärmkartierung?</i>	<i>11</i>
<i>Werden bei der Berechnung der Einfluss lokaler Geländestrukturen berücksichtigt?</i>	<i>11</i>
Lärmaktionsplanung	11
<i>Hat die zeitliche Verzögerung bei der Bereitstellung der Eingangsdaten und Ergebnisse der Lärmkartierung einen Einfluss auf die Frist zur Erarbeitung der Lärmaktionsplanung?</i>	<i>11</i>
<i>Wann ist eine Gemeinde verpflichtet eine Lärmaktionsplanung durchzuführen?</i>	<i>11</i>
<i>Liegt die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne bei den Gemeinden oder ist die Samtgemeinde auch für die Erstellung der Lärmaktionspläne der Mitgliedsgemeinden verantwortlich?</i>	<i>12</i>
<i>Die Kommunen haben keinen Einfluss auf die Maßnahmenplanung an klassifizierten Straßen. Wäre hier nicht der Baulastträger für die Lärmaktionsplanung zuständig?</i>	<i>12</i>
<i>Wie ist das Verfahren zur Überarbeitung von Lärmaktionsplänen?</i>	<i>12</i>
<i>Wird es für die Lärmaktionsplanung der Kommunen auch wieder Empfehlungen (z.B. Musterlärmaktionsplan) geben?</i>	<i>12</i>
<i>Wann werden Musteraktionspläne zur Verfügung gestellt?</i>	<i>12</i>
<i>Gibt es Vorlagen für die Datenberichterstattung?</i>	<i>12</i>
Ergänzende Berechnungen	13
<i>Werden vom GAA Hildesheim ergänzende Berechnungen nach RLS-19 angefertigt?</i>	<i>13</i>
Harmonisierung der Berechnungsvorschriften	13
<i>Wie geht das MU mit dem Problem der unterschiedlichen Berechnungsmethoden (CNOSSOS - RLS-19), um?</i>	<i>13</i>

Allgemeine Informationen

Wo finde ich Informationen zur Umgebungslärmkartierung?

Informationen zur Umgebungslärmkartierung werden im Internetauftritt des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz vorgehalten:

https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/

Auf welcher gesetzlichen Grundlage wird die Umgebungslärmkartierung durchgeführt?

Die Umgebungslärmkartierung basiert auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49, die einheitliche Regelung zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vorgibt. Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 in deutsches Recht erfolgte durch den sechsten Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 47a - 47f BImSchG) und die 34. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (34. BImSchV). Für die Ausarbeitung der o. g. Lärmkarten sind zudem einheitliche Berechnungsverfahren nach der Berechnungsvorschrift CNOSSOS-DE anzuwenden.

Eine Übersicht der gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke sind auf der Internetseite des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz in der Rubrik „Gesetze und Regelwerke“ hinterlegt:

https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/gesetze_und_regelwerke/gesetze-und-regelwerke-9076.html

Wo sind detaillierte Informationen zur Umsetzung der Umgebungslärmkartierung zu finden?

Detailliertere Informationen zur Umsetzung der Umgebungslärmkartierung können den von der Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) erarbeiteten Vollzugshilfen, den sogenannten „LAI Hinweisen zur Lärmkartierung“, entnommen werden. Diese sind auf der Internetseite des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz in der Rubrik „Zeitplan und Kartierungsumfang“ hinterlegt.

https://www.umwelt.niedersachsen.de/download/6802/Hinweise_zur_Laermkartierung_in_Niedersachsen.pdf

Ist eine Kartierung notwendig wenn keine bewohnten Bereiche unmittelbar von Schallimmissionen betroffen sind?

In der Umgebungslärmrichtlinie wird nicht zwischen bewohnten und unbewohnten Bereichen unterschieden. Die Kartierungspflicht ist ausschließlich an die Verkehrsmenge gekoppelt. Wird der Schwellwert von 3 Millionen Kfz/Jahr überschritten, so besteht eine Kartierungspflicht auch für unbewohnte Gebiete.

Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung

Auf Basis der Umgebungslärmrichtlinie wird die Lärmbetroffenheit der Einwohnerinnen und Einwohner Niedersachsens seit 2007 mit der 1. Kartierungsrunde alle 5 Jahre durch die landesweite Umgebungslärmkartierung ermittelt. Die Randbedingungen wie z.B. der Kartierungsumfang oder die anzuwendenden Berechnungsverfahren haben sich im Laufe der Jahre bis zur jetzigen 4. Kartierungsrunde kontinuierlich weiterentwickelt, so dass ein Vergleich der Kartierungen aus unterschiedlichen Jahren nur eingeschränkt möglich ist.

Woraus bestehen die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung?

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung bestehen aus strategischen Lärmkarten, die zum einen aus der graphischen Darstellung der Lärmsituation und zum anderen aus tabellarischen Angaben über die nach den Vorgaben der EU berechnete Zahl der Menschen, die in lärmbelasteten Gebieten wohnen, Größe der lärmbelasteten Flächen sowie Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser innerhalb der lärmbelasteten Flächen. Zudem werden die gesundheitsschädlichen Auswirkungen ermittelt und veröffentlicht.

Wo sind die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung zu finden?

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung werden zum einen über den Internetauftritt des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz veröffentlicht. Die graphische Darstellung der Lärmsituation ist als niedersachsenweite Übersicht im pdf-Format und im Detail interaktiv über den Kartenserver zur Ansicht und als Datenbezug verfügbar. Auf dem Kartenserver sind zudem relevante Eingangsdaten einsehbar. Die statistischen Angaben sind für alle betroffenen Gemeinden in einer tabellarischen Übersicht als Excel-Datei hinterlegt.

https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html

https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/?topic=Luft%20und%20L%C3%A4rm&lang=de&bgLayer=TopographieGrau&layers=Strassenlaerm_LDEN_2022,Strassen_LNight_2022

Den Gemeinden wurden zudem die Ergebnisse und wesentliche Eingangsdaten im Shape-Format zur Verfügung gestellt.

Warum funktioniert die Druckfunktion auf dem Kartenserver nicht?

Zur Nutzung der Druckfunktion ist es notwendig Pop-ups zu erlauben. In der Regel kann diese Einstellung oder Berechtigung in dem jeweiligen Menü „Datenschutz und Sicherheit“ des Browsers geändert werden.

Können die Karten auf dem Kartenserver transparent geschaltet werden?

Sie können Layer, die Sie ausgewählt haben in beliebiger Abstufung transparent darstellen. Wechseln sie hierzu in den unteren Bereich der linken Menüleiste. Klicken Sie im Register „Dargestellte Karten“ auf das Rädchen rechts neben dem Layer und regeln Sie stufenlos die Transparenz der dargestellten Karte über den Schieberegler.



Abbildung 1: Transparenz dargestellter Karten auf dem Kartenserver

Was sind die gesundheitlichen Auswirkungen nach Annex III der Umgebungslärmrichtlinie?

Entsprechend § 4 Abs. 4 Nr. 9 der 34. BImSchV enthalten Lärmkarten auch tabellarische Angaben über gesundheitliche Auswirkungen und Belästigungen. Es ist hierbei die Anzahl der Fälle ischämischer

Herzkrankheiten, starker Belästigungen und starker Schlafstörungen auf der Basis der dort angegebenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen für jede Lärmquellart abzuschätzen.

Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO 2018 im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Bereiche, z.B. einzelnen Straßenabschnitte sind die Ergebnisse i.d.R. nicht repräsentativ.

Diese Angaben werden bei der Lärmaktionsplanung für die Bewertung der Lärmsituation, sowie der Beschreibung von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen benötigt.

Wofür stehen L_{DEN} und L_{Night} ?

Bei der Berechnung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird zwischen den drei Zeiträume Tag (Day, 6 – 18 Uhr), Abend (Evening, 18 – 22 Uhr) und Nacht (Night, 22 – 6 Uhr) unterschieden und getrennt je ein Lärmindex (L_{Day} , $L_{Evening}$ und L_{Night}) berechnet.

Zusätzlich wird ein gewichteter 24-Stundenwert (L_{DEN}) ermittelt, der ein Maß für die Belästigung durch den Umgebungslärm ist. Bei seiner Berechnung wird die höhere Empfindlichkeit in den Zeiträumen „Abend“ und „Nacht“ gegenüber Lärmimmissionen am Tage (L_{Day}) durch entsprechende Zuschläge berücksichtigt.

Woraus ergibt sich der Unterschied zwischen Gleichverteilung und Medianverteilung der Einwohner bei der Betroffenheitsstatistik?

Das Median-Verfahren sieht analog dem Verfahren zur Gleichverteilung vor, dass die Lärmbelastung für alle, gleichmäßig um das Gebäude verteilten Immissionspunkte, berechnet wird. Im Medianverfahren wird von diesen Pegeln der Median-Wert gebildet und die leisere Hälfte der Berechnungspunkte verworfen. Die Gesamtzahl der Einwohner des Gebäudes werden gleichmäßig auf die verbliebene lautere Hälfte der Immissionspunkte verteilt. Wobei bei einer ungeraden Anzahl von Immissionspunkten der leiseste Punkt vor der Bildung des Median-Wertes verworfen wird. Bei der in früheren Kartierungsrunden angewandten Gleichverteilung wurden die Gesamtzahl der Einwohner des Gebäudes gleichmäßig auf alle Immissionspunkte verteilt.

Wird es in der Lärmkartierung 2022 eine Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber vorangegangenen Kartierungsrunden geben?

Mit dem Median-Verfahren gem. der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) werden Bewohner, die bisher nach der Methode der Gleichverteilung gem. der vorläufigen BEB (VBEB), einem leiseren Immissionspunkt der Rückseite des Gebäudes zugewiesen wurden, nunmehr der lauterer Vorderseite zugeordnet. Dabei halbiert der Median die Immissionspunkte eines Gebäudes, sodass eine Hälfte der Immissionspunkte unterhalb und die andere Hälfte oberhalb des Medians in einer geordneten Reihe liegen. Im Ergebnis werden beim Median-Verfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen. Die beiden Verfahren sind beispielhaft in der u. s. Abbildung dargestellt. Ebenso wird bei der Ermittlung der Anzahl von Schulen und Krankenhäuser durch ein geändertes Verfahren (Maximalpegel statt Mittelungswert) mehr Gebäuden eine Belastung zugeordnet.

Für die Lärmkartierung 2022 ist dementsprechend eine deutliche Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber den vorangegangenen Kartierungsrunden zu erwarten.

Beispiel Wohngebäude mit 6 Einwohner (EW)

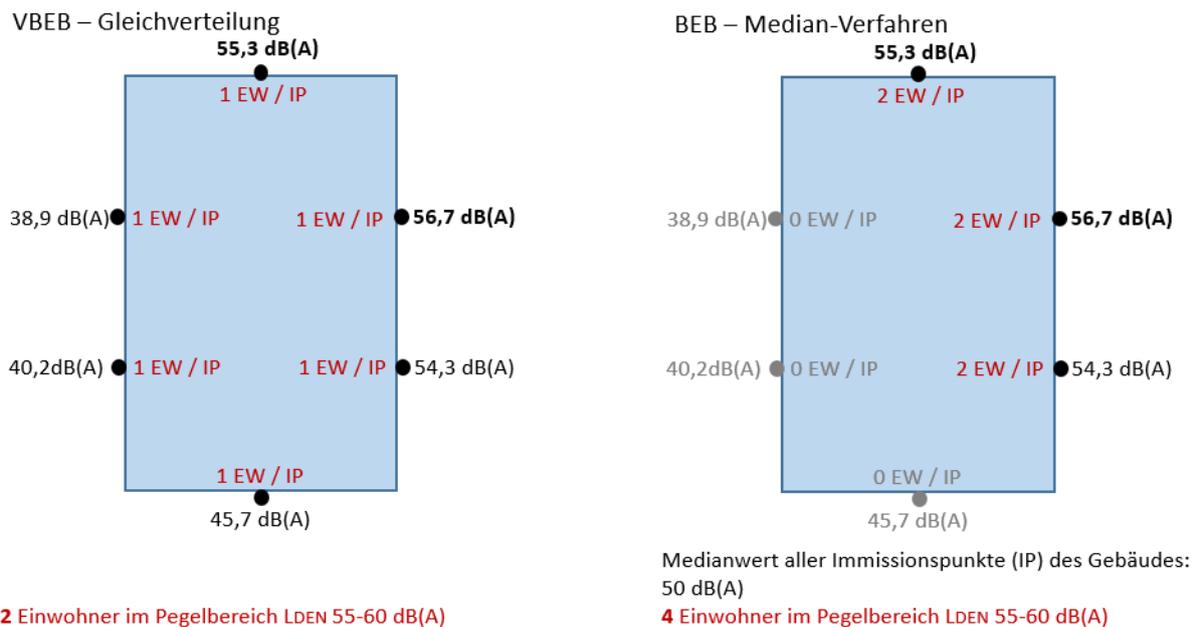


Abbildung 2: Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VBEB und Median-Verfahren gem. BEB

Eingangsdaten der Umgebungslärmkartierung

Die zur Lärmkartierung erforderlichen Basisdaten (z.B. zu Straßen, Gebäuden, Lärmschutzeinrichtungen) werden überwiegend durch das GAA Hildesheim bereitgestellt. Die Gemeinden wurden über eine Webanwendung weitgehend an der Erstellung der Eingangsdaten beteiligt.

Gebäude

Werden Gebäude bei der Berechnung des Umgebungslärms berücksichtigt?

Grundlage der verwendeten Gebäude bildet das 3D-Gebäudemodell LOD1 des LGLN. Das mithilfe zusätzlicher Daten hinsichtlich der Nutzung und Gebäudehöhe kontrolliert wurde. Gebäude sind wichtige Eingangsdaten bei der Berechnung des Umgebungslärms, da sie die Schallausbreitung beeinflussen. Zum anderen wird die Anzahl der von Lärm betroffenen Einwohner über die Wohngebäude ermittelt.

Einwohner

Woher stammen die Einwohnerdaten?

Die gemeindebasierten Einwohnerdaten mit dem Bezugsjahr 2019 wurden vom Landesamt für Statistik öffentlich zur Verfügung gestellt.

Wie werden die Einwohner auf die Gebäude in der jeweiligen Gemeinde verteilt?

Die Einwohner einer Gemeinde wurden gem. Fall 1B der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) in Abhängigkeit vom Gebäudevolumen auf die Gebäude mit Wohnnutzung verteilt.

Wie wird die Anzahl der Wohnungen je Gebäude ermittelt?

Aus der Anzahl der Bewohnenden eines Gebäudes kann anhand eines Anhaltswerts von 2,1 Bewohnenden je Wohnung laut BEB die Anzahl der Wohnungen pro Gebäude abgeschätzt werden.

Straßen und Verkehrsdaten

Was sind Hauptverkehrsstraßen?

Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmkartierung sind gem. § 47 b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV > 8.219 Kfz/d).

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) im April 2020 beschlossen, die SVZ 2020 um ein Jahr auf 2021 zu verschieben. Die Daten dieser SVZ konnten aufgrund der zeitlichen Verschiebung der Erhebung nicht für die Lärmkartierung 2022 genutzt werden. 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 konnte 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 darstellt 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 Bundesanstalt für Straßenwesen 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 Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) auf das Jahr 2019 fortzuschreiben. Dazu wurden aus den pro Jahr vorliegenden Daten der Dauerzählstellen geeignete Hochrechnungs- und Fortschreibungsfaktoren bzw. -gleichungen abgeleitet. 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 Beteiligungsphase über die Webanwendung mit den entsprechenden Sachdaten neu eingegeben werden. Eine nachträgliche Berücksichtigung ist grundsätzlich nicht möglich.

Aus welchen Daten wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit ermittelt?

Für die Ermittlung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurde der Datensatz TomTom Multinet Niedersachsen von der Firma Logiball GmbH bezogen und auf den Straßendatensatz der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) übertragen.

Wände und Wälle

Werden Lärmschutzwälle und -wände bei der Berechnung des Umgebungslärms berücksichtigt?

Der Datenbestand zu Lärmschutzbauwerken aus der 3. Kartierungsrunde wurde getrennt nach Wänden und Wällen überarbeitet. Relevante Lärmschutzwälle an zu kartierenden Straßen, die nicht im verwendeten digitalen Geländemodell (DGM) abgebildet sind, wurden separat als Lärmschutzbauwerke berücksichtigt. Berücksichtigt wurden Lärmschutzwälle und -wände mit einer Höhe ≥ 1 m, da sie einen Einfluss auf die Schallausbreitung haben.

Ampelkreuzungen und Kreisverkehre

Inwieweit haben Ampelkreuzungen und Kreisverkehre einen Einfluss auf die EU-Umgebungslärmkartierung?

Der Einfluss des Beschleunigens und Abbremsens von Fahrzeugen vor bzw. nach lichtzeichengeregelten (Ampel)Kreuzungen und Kreisverkehren wird gem. der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) über eine Korrektur berücksichtigt. Diese setzt quellseitig an und wird den Antriebs- und Rollgeräuschen zugeschlagen. Informationen zu lichtzeichengeregelten Ampelkreuzungen wurden Datensätzen des NLStBV und Open Street Map entnommen. Fußgängerampeln und Bedarfs-Ampeln wurden nicht berücksichtigt. Die Kreuzungsobjekte an kreuzenden bzw. einmündenden Straßen der Kreisverkehre wurden anhand des Straßennetzes des NLStBVs ermittelt.

Werden bei der Berechnung der Einfluss lokaler Geländestrukturen berücksichtigt?

Bei der Lärmberechnung wurde ein DGM mit einer Auflösung von 5 x 5 m verwendet, um lokale Geländeinformationen, die für die Schallausbreitung von Bedeutung sind, zu berücksichtigen. Das verwendete DGM wurde vom LGLN zur Verfügung gestellt.

Lärmaktionsplanung

Auf den Lärmkarten aufbauend sind Lärmaktionspläne zu erarbeiten, die je nach Belastung Maßnahmen zur Lärminderung enthalten können oder müssen. Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, spätestens jedoch alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Die Öffentlichkeit ist bei Aufstellung, Überprüfung und Aktualisierung zu beteiligen. Lärmaktionspläne müssen den Mindestanforderungen entsprechen, die sich aus § 47d Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergeben. Die Mindestanforderungen gehören zu den Angaben, die nach Abschluss der Lärmaktionsplanung über das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz und das Umweltbundesamt an die Europäische Kommission zu übermitteln sind. Aktuell ergeben sich für diese Datenberichterstattung aus dem EU-Durchführungsbeschluss 2021/1967 Änderungen hinsichtlich der erforderlichen Angaben sowie der technischen Anforderungen.

Hat die zeitliche Verzögerung bei der Bereitstellung der Eingangsdaten und Ergebnisse der Lärmkartierung einen Einfluss auf die Frist zur Erarbeitung der Lärmaktionsplanung?

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde geändert, so dass jetzt erstmals zwei Jahre zwischen dem Abschluss der Lärmkartierung und dem Abschluss der Lärmaktionsplanung liegen. Lärmaktionspläne sind gemäß gesetzlicher Vorgabe bis zum 18. Juli 2024 zu erstellen oder zu überprüfen und zu überarbeiten. Diese Frist gilt unabhängig davon, ob bestehende Lärmaktionspläne fristgerecht zum 18. Juli 2018 oder zu einem späteren Zeitpunkt aufgestellt wurden.

Wann ist eine Gemeinde verpflichtet eine Lärmaktionsplanung durchzuführen?

Eine Gemeinde, die den 26. Newsletter vom 25.01.2023 des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim bekommen hat, ist eine vom Umgebungslärm von Straßen betroffenen Gemeinde. D.h. das Gemeindegebiet ist von den ermittelten Lärmpegeln einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b Ziffer 3 des BImSchG betroffen. Betroffene Gemeinden in Niedersachsen sind gem. § 47d BImSchG in Verbindung mit Ziffer 8.1.1.13 der Zuständigkeitsverordnung-Umwelt-Arbeitsschutz (ZustVO-U-A) zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet.

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 Gemeinden übertragen (ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz). Die Aufgaben der Samt- und deren Mitgliedsgemeinden sind in den §§ 97 – 106 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes geregelt. Da es sich bei der Lärmaktionsplanung um eine Aufgabe des übertragenen Wirkungskreises handelt, erfüllt die Samtgemeinde diese Aufgabe.

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

In Niedersachsen ist die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne den Kommunen übertragen (ZustVO-U-A). Lärmaktionsplanungen können Maßnahmen zur Lärminderung enthalten, die nach Fachrecht durch den zuständigen Baulastträger umzusetzen sind. Daher ist es erforderlich, die Behörden, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden, durch die planaufstellende Behörde frühzeitig in das Verfahren einzubinden. Insbesondere solche Behörden, deren Zuständigkeiten z. B. durch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung tangiert werden, sind frühzeitig zu beteiligen.

Wie ist das Verfahren zur Überarbeitung von Lärmaktionsplänen?

Es gibt verschiedene Vorgehensweisen zur Überarbeitung eines Lärmaktionsplanes, bei der jeweils eine Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich ist:

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

Die Berechnungsverfahren zur aktuellen Kartierungsrunde sowie die Anforderungen an Lärmaktionspläne und die zugehörige Berichterstattung wurden geändert. Daher ist eine Aktualisierung bestehender Pläne in der Regel notwendig. Weitere Hilfestellungen zur Überprüfung und Aktualisierung von Lärmaktionsplanungen sind unter Ziffer 4 der [LAI-Hinweise](#) zur Lärmaktionsplanung ersichtlich.

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

Als Hilfestellung für die zuständigen Behörden ist ein bundesweit einheitlicher Musterlärmaktionsplan in Vorbereitung. Eine Verpflichtung zur Verwendung dieses Musterlärmaktionsplanes besteht jedoch nicht. Die Mindestanforderungen sind allerdings zu beachten. Ebenso wie die Vorgaben zur Berichterstattung. Hinweise dazu enthalten Kapitel 6 und 16 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz wird sich zusätzlich mit einem gesonderten Schreiben in der Sache an die betroffenen Kommunen wenden.

Wann werden Musteraktionspläne zur Verfügung gestellt?

Siehe oben.

Gibt es Vorlagen für die Datenberichterstattung?

Die Vorlagen für die Datenberichterstattung werden gegenwärtig durch das Umweltbundesamt erstellt und sollen im Juli zur Verfügung stehen. Nach Vorliegen werden diese unverzüglich den Gemeinden zur Verfügung gestellt.

Ergänzende Berechnungen

Werden vom GAA Hildesheim ergänzende Berechnungen nach RLS-19 angefertigt?

Es wurden vom GAA Hildesheim im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV > 8.219 Kfz/d) berücksichtigt. Darüber hinaus wird vom GAA Hildesheim eine zusätzliche Kartierung (END⁺-Kartierung) durchgeführt, in der weitere Straßen, z.B. mit geringerem Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden.

Aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen, wird derzeit keine Möglichkeit gesehen, zusätzliche Kartierungen nach RLS-19 durch das GAA Hildesheim anzubieten.

Harmonisierung der Berechnungsvorschriften

Wie geht das MU mit dem Problem der unterschiedlichen Berechnungsmethoden (CNOSSOS - RLS-19), um?

Von den Fachbehörden (hier: Straßenbaubehörden) wurden bisher für die Bewertung von Maßnahmen die bundesdeutschen Lärmschutzrichtlinien (RLS.19) angesetzt und eingefordert. Die Kartierung der Lärmbelastung wurde auf der Grundlage von CNOSSOS angefertigt. Insofern gibt es für die Umsetzung der kommunalen Lärmaktionspläne unterschiedlicher Rechtsgrundlagen für die Erhebung der Lärmbelastungen (CNOSSOS) und die Bewertung von Schutzmaßnahmen (RLS-19). Die Methodik zur Berechnung der Lärmkarten wurde von Seiten der Europäischen Kommission komplett überarbeitet. Die neuen Methoden unterscheiden sich schon in den erforderlichen Eingangsdaten und deren Aufbereitung deutlich von den bisherigen vorläufigen Verfahren, die sich noch weitgehend an die nationalen Regelwerke anlehnten. Darüber hinaus hat der Bund das nationale Regelwerk zur Berechnung von Verkehrslärm erneuert, ohne sich an den europäischen Aktivitäten zu orientieren.

Das Land setzt sich auf Bundesebene weiterhin für eine Harmonisierung der Berechnungsvorschriften ein.