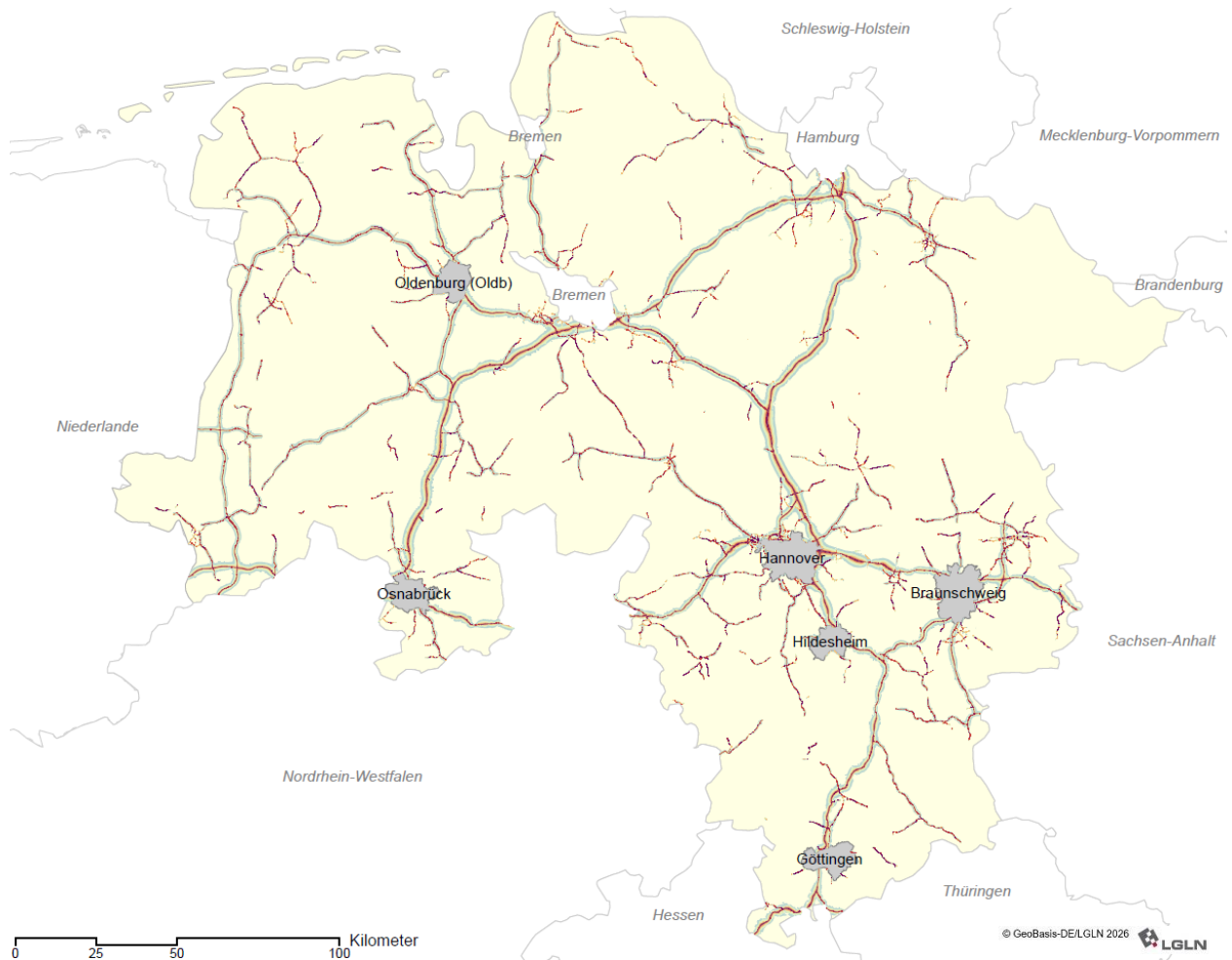


Antworten auf häufig gestellte Fragen im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2027 in Niedersachsen



Niedersachsen



Version V2
Stand 01.07.2026
- 1. 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>

Ansprechperson

Frau Ewert

☎ 05121 / 163 - 258

Herr Bielenberg

☎ 05121 / 163 - 169

Frau Rühling

☎ 05121 / 163 - 158

[Email: Laerm@gaa-hi.niedersachsen.de](mailto:Laerm@gaa-hi.niedersachsen.de)

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

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





Inhalt

Allgemeine Informationen	9
Zuständigkeit und Lärmaktionsplanung.....	9
Webanwendung	11
Zeitlicher Ablauf	12
Datenbearbeitung und Eingangsdaten	13
Straßen.....	15
Lärmschutzeinrichtungen	18
Gebäude.....	19
Ampelkreuzung	20
END+-Kartierung	21
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90 bzw. RLS-19)	22
Ergebnisse.....	22



Fragenverzeichnis

Allgemeine Informationen	9
Wo sind die Präsentationen zu den Schulungs- und Informationsveranstaltungen zur EU-Umgebungslärmkartierung 2027 veröffentlicht?	9
Zuständigkeit und Lärmaktionsplanung	9
Liegt die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne bei den Gemeinden oder ist die Samtgemeinde auch für die Erstellung der Lärmaktionspläne der Mitgliedsgemeinden verantwortlich?	9
Muss ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt werden, wenn sich an der Ausgangslage zum letzten Lärmaktionsplan kaum oder nichts geändert hat? Ein bestehender Lärmaktionsplan ist zu überprüfen und falls erforderlich zu aktualisieren. In jedem Fall ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und die Verfahrensschritte sind zu dokumentieren	9
Wann muss die Kommune die Lärmaktionsplanung abgeschlossen haben? Die Lärmaktionsplanung der 5. Runde ist im Anschluss an die Lärmkartierung 2027 bis zum 18.07.2029 abzuschließen.	9
Ist eine Kommune verpflichtet die Daten, die im Rahmen der Lärmkartierung verwendet werden, zu kontrollieren oder zu korrigieren?	9
Warum sollen die Kommunen Daten von Objekten kontrollieren oder korrigieren, wenn sie nicht deren Baulastträger sind? Müsste hier nicht der entsprechende Baulastträger beteiligt werden?	10
Die Kommunen haben keinen Einfluss auf die Maßnahmenplanung an klassifizierten Straßen. Wäre hier nicht der Baulastträger für die Lärmaktionsplanung zuständig?	10
Wer erstellt die Lärmkarten im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2027 für Hauptverkehrsstraßen in Niedersachsen?	10
Wie ist das Verfahren zur Überarbeitung von Lärmaktionsplänen?	10
Wenn "Ruhige Gebiete" festgesetzt werden, müssen diese bei weiteren Planungen und Verfahren - also auch übergeordneten Planungen - aber berücksichtigt werden?	11
Ist eine Informationsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung geplant?	11
Wird es für die Lärmaktionsplanung der Kommunen auch wieder Empfehlungen (z.B. Musterlärmaktionsplan) geben?	11
Webanwendung	11
Unter welcher URL ist die Webanwendung erreichbar?	11
Welche Browser unterstützen die Webanwendung?	11
Wie bekommt eine Kommune Zugang zu den Daten in der Webanwendung?	11
Was machen Sie, wenn Sie keine Zugangsdaten bekommen haben, die Zugangsdaten nicht funktionieren oder Sie das Passwort vergessen haben?	11
Welche Anforderungen muss ein Passwort für die Webanwendung erfüllen?	11
Was machen Sie, wenn in der Webanwendung kein Layer dargestellt wird?	11
Gibt es für die Webanwendung mehr als einen Zugang pro Gemeinde/-schlüssel?	11
Kann die Webanwendung in ein kommunales Geoinformationssystem (GIS) eingebunden werden?	12
Aus welchem Jahr sind die Orthophotos, die in der Webanwendung hinterlegt sind?	12
Können aus der Webanwendung heraus Karten erstellt und exportiert werden?	12



Zeitlicher Ablauf	12
In welchem Zeitraum können die Kommunen die Daten prüfen bzw. bearbeiten?	12
Kann die Frist für die 1. Beteiligungsphase verlängert werden?	12
Bis wann sind dem GAA Hildesheim, die aus kommunaler Sicht noch zu ergänzenden Straßen bzw. der erweiterte Kartierungsumfang mitzuteilen?	12
Können die Kommunen Verkehrsmengen im Rahmen der 1. Beteiligungsphase kontrollieren bzw. korrigieren?	12
Wenn die Daten aus der SVZ 2025 erst Ende 2026 vorliegen, sind die Daten nicht aktuell. Wäre es nicht sinnvoller den Zeitplan der Lärmkartierung daran auszurichten?	12
Wann liegen die Kartierungsergebnisse der Hauptverkehrsstraßen (END-Kartierung) und der ergänzenden Lärmkartierungen (END+-Kartierung) voraussichtlich vor?	13
Wann kann die Lärmaktionsplanung durchgeführt werden?	13
Wann muss die Kommune die Lärmaktionsplanung abgeschlossen haben? Die Lärmaktionsplanung der 5. Runde ist im Anschluss an die Lärmkartierung 2027 bis zum 18.07.2029 abzuschließen.	13
Datenbearbeitung und Eingangsdaten	13
Müssen alle Features in der Webanwendung bearbeitet und damit "bestätigt" werden?	13
Können nur Bestandsdaten editiert werden oder auch neue Daten eingefügt werden (z.B. Lärmschutzwand)?	13
Können die Stützpunkte von Objekten in der Webanwendung gelöscht werden?	13
Gibt es in der Webanwendung eine Funktion, die fehlerhafte Eingaben rückgängig macht?	14
Ist es möglich in der Webanwendung mehrere Objekte eines Layers gleichzeitig zur bearbeiten?	14
Warum werden in der Webanwendung so viele verschiedene Werkzeuge angeboten?	14
Werden die von Kommunen bearbeitete Daten in zukünftigen Kartierungsrunden verwendet?	14
Warum sollen Kommunen fehlende Geometrien erfassen?	14
Wie kann der Aufwand bei der Erstellung neuer Geometrien möglichst geringgehalten werden?	14
Welche Daten sind im Rahmen der 1. Beteiligungsphase zu kontrollieren?	14
Warum wird der Schienenverkehr in diesem Verfahren nicht berücksichtigt?	14
Welche Daten sind im Rahmen der 2. Beteiligungsphase zu kontrollieren?	15
In welchen Einheiten sind die Attribute in der Webanwendung anzugeben?	15
Straßen	15
Sind potentiell zu kartierende Hauptverkehrsstraßen vorgegeben?	15
Werden Straßeninformationen, z.B. zur Oberfläche, von der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bzw. der Autobahn GmbH des Bundes vorgegeben?	15
Müssen/sollten Kommunen selbstständig Verkehrszahlen erheben bzw. für welche Straßen?	15
Ist schon klar, für welche Straßenabschnitte von den Bundes-/Landesbehörden Verkehrsmengen geliefert werden?	16
Wie werden die Verkehrsmengen der Straßenverkehrszählung (SVZ) ermittelt?	16
Welche Straßen werden im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung berücksichtigt?	16



Welche Straßen können von den Kommunen im Rahmen dieser Kartierungsrunde ergänzt werden?.....	16
Werden auch städtische Straßen (Gemeindestraßen) im Rahmen der Lärmkartierung 2022 kartiert?.....	16
Nach welcher Berechnungsmethode werden die Berechnungen durchgeführt?	16
Werden Lückenschlüsse durchgeführt?	17
Was ist mit Straßen, die erst 2026 fertig gestellt wurden. Sollen diese in dieser Runde der Kartierung aufgenommen werden?	17
Können Kommunen auch eigene Zählungen für Nicht-Gemeindestraßen (z.B. Landesstraßen) einpflegen?.....	17
Werden eigene Zählzeiten der Kommunen anerkannt?.....	17
Was ist unter aktuellen Daten zu verstehen?	17
Was ist unter validen Verkehrsdaten zu verstehen?.....	17
In welchem Format sind die zu ergänzenden Straßen abzugeben?.....	17
Wie sind die Verkehrsdaten aufzubereiten (Art der Differenzierung Tag/Nacht sowie nach welchen Fahrzeugklassen)?.....	18
Wie erfährt eine Kommune, welche Straßen in der Kommune bearbeitet werden müssen?	18
Muss eine Kommune auch Straßen anschauen, von denen Sie sicher ausgeht, dass der Schwellwert von 3 Millionen Kfz/a nicht erreicht wird?.....	18
Wird die Lage von Straßen in Geländeeinschnitten/Troglagen bereits im Geländemodell berücksichtigt?	18
Was ist, wenn nur ein Teil einer Straße in einem Tunnel oder auf/unter einer Brücke liegt?	18
Sind Hochlagen von Straßen als Brücken zu werten?.....	18
Welche Werte können für die zulässige Höchstgeschwindigkeit angegeben werden?	18
Lärmschutzeinrichtungen	18
Werden die in den vorangegangenen Runden eingegebenen Daten zu Lärmschutzeinrichtungen übernommen?	18
Müssen alle Lärmschutzwände/ -Wälle im Gebiet der Kommune erfasst und bearbeitet werden oder nur die, die durch die Kartierung betroffen sind?.....	19
Teilweise sind Lärmschutzwälle hinsichtlich der Lage mit Einschnitten/Troglagen kombiniert. Werden Troglagen von Straßen bereits über das Geländemodell berücksichtigt?	19
Wie geht man damit um, wenn die Straße in einer Troglage liegt und die Stützmauer (Höhe z.B. 2 m) in eine Lärmschutzwand übergeht. Die Anliegerhäuser befinden sich damit ja dann 2 m über dem Fahrbahnniveau	18
Wie werden Wand und Wall modelliert, wenn die Wand auf dem Wall steht?	19
Soll der Wallfuß zur Straße hin als Linie angegeben werden?.....	19
Wird die Höhe eines Walls/einer Wand von Straßenseite oder von Anliegerseite aus angegeben?	19
Gebäude	19
Werden die in den vorangegangenen Stufen eingegebenen Daten zu Gebäuden übernommen?	19
Müssen die Angaben aller Gebäude einer Kommune kontrolliert werden?	19



Warum werden im Layer „Gebäude“ Angaben zur Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Wohnungen benötigt? Sind diese Angaben für die Kommunen verpflichtend?	19
Welche Nutzung haben Gewerbegebäude wie z. B. Produktionshallen, Garagen und Büro?	20
Welche Nutzung haben Pflegeheime und Kinderheime?	20
Werden Kindergärten und Kitas auch separat erfasst?	20
Wie ist mit Gebäuden umzugehen, die während oder unmittelbar nach der Kartierungsphase abgerissen oder neu errichtet werden (vorliegende Baugenehmigung, bzw. Baubeginn erfolgt)?	20
Sind die Höhen der Gebäude bereits im Gebäudedatenbestand hinterlegt oder müssen diese von der Kommune eingepflegt werden?	20
Welche Höhe soll bei den Gebäuden eingetragen werden?	20
Ampelkreuzung	20
Wie ist z.B. bei Ampeln der "Einfluss auf den Verkehrsfluss" definiert? Gibt es einen Schwellenwert?	20
Warum werden Fußgänger- und Bedarfsampeln nicht berücksichtigt? Die haben doch auch erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrslärm.	21
Ist eine Fußgängerampel in Kombination mit Bedarfsschaltung, die durch Kfz aus seitlich einmündenden Nebenstraßen ausgelöst wird, eine Ampelkreuzung oder eine nicht zu berücksichtigende Fußgänger-/Bedarfsampel?	21
END+-Kartierung	21
Wann wird die END+-Kartierung durchgeführt?	21
Wann muss für die END+-Kartierung die Erfassung der Straßen erfolgen?	21
Ist die Kommune verpflichtet, Ergebnisse aus der END+-Kartierung in den Lärmaktionsplan einzubeziehen - oder können die END+-Ergebnisse intern für die Stadtplanung verwendet werden ohne diese in den Lärmaktionsplan einzubeziehen?	21
Ist die Erstellung einer END+-Kartierung kostenpflichtig?	21
Können für die END+-Kartierung auch Zählungen anderer verwendet werden (z.B. bei einer Kreisstraße Zählungen des Landkreises)?	21
Werden die Ergebnisse der END+-Kartierung nur den jeweiligen Kommunen zur Verfügung gestellt oder werden diese auf der Internetseite des MU dargestellt?	21
Bestehen seitens der Kommune Verpflichtungen für Lärminderungsmaßnahmen im Zuge der END+-Kartierung für gemeindliche Straßen, sofern Immissionsrichtwerte überschritten werden?	21
Welche Vorteile bittet die erweiterte Kartierung (END+)?	21
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90 bzw. RLS-19)	22
Ist für die 5. Runde der Lärmkartierung in Niedersachsen eine zusätzliche Berechnung unter Verwendung der RLS-19 bzw. RLS-90 (Berechnung nach Lärmschutzrichtlinie-StV) vorgesehen?	22
Ergebnisse	22
Mit welchem Programm wird die Lärmkartierung durchgeführt?	22
In welchem Format werden die Ergebnisse der EU-Umgebungslärmkartierung veröffentlicht? ..	22
Welche technischen Voraussetzungen müssen von kommunaler Seite erfüllt sein, damit mit den Ergebnissen der Lärmkartierungen gearbeitet werden kann?	22



Wird den Kommunen ein Digitales Geländemodell (DGM) zur Verfügung gestellt?.....	22
Nach welcher Methode werden die von Lärm betroffenen Einwohner ermittelt?	22
Werden den Kommunen die Straßendaten zur Verfügung gestellt, um dann selber die schalltechnische Wirksamkeit einer Maßnahme nachzuweisen?	23



Allgemeine Informationen

Aus den Fragen, die uns im Rahmen der aktuellen und vorherigen Kartierungsrunden erreicht haben, wurde diese FAQ erstellt. Die Inhalte dieser FAQ geben den aktuellen Stand wieder und werden sukzessive aktualisiert. Trotz sorgfältiger Zusammenstellung kann die Vollständigkeit der dargestellten Informationen nicht garantiert werden. Wenn Sie weitere Fragen haben, wenden Sie sich bitte persönlich an uns. Unsere Kontaktdaten finden Sie am Anfang dieses Dokuments.

Wo sind die Präsentationen zu den Schulungs- und Informationsveranstaltungen zur EU-Umgebungslärmkartierung 2027 veröffentlicht?

Die Präsentationen zu den Schulungen zur EU-Umgebungslärmkartierung 2027, die zur 1. Beteiligungsphase im Mai und Juni 2026 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/webanwendung-larmkartierung-208784.html

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). 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.

Welche Kommunen sind in dieser Kartierungsrunde betroffen?

In dieser Kartierungsrunde wurden mit Stand vom April 2026 547 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 Straßenverkehrszählung 2025 (SVZ 2025), die erst in der zweiten Jahreshälfte 2026 zur 2. Beteiligungsphase vorliegen.

Muss ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt werden, wenn sich an der Ausgangslage zum letzten Lärmaktionsplan kaum oder nichts geändert hat?

Ein bestehender Lärmaktionsplan ist zu überprüfen und falls erforderlich zu aktualisieren. In jedem Fall ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und die Verfahrensschritte sind zu dokumentieren.

Wann muss die Kommune die Lärmaktionsplanung abgeschlossen haben? Die Lärmaktionsplanung der 5. Runde ist im Anschluss an die Lärmkartierung 2027 bis zum 18.07.2029 abzuschließen.

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). Die Kommune entwickelt in ihrem Lärmaktionsplan u.a. zielgerichtete Lärminderungsmaßnahmen. Sieht ein Lärmaktionsplan bauliche Maßnahmen an Straßen vor, ist der zuständige Straßenbaulastträger für die Durchführung der Maßnahme verantwortlich. Alle Maßnahmen an Straßen in der Baulast der Kommune kann die Kommune grundsätzlich selbst durchführen. Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in fremder Baulast (Bund, Land, Kreis) muss die Kommune beim zuständigen Baulastträger beantragen. Siehe [LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung](#).

Wer erstellt die Lärmkarten im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung 2027 für Hauptverkehrsstraßen in Niedersachsen.

Die durch die Kommunen überarbeiteten Daten bilden die Grundlage für die Lärmkartierung, die vom GAA Hildesheim durchgeführt wird. Die daraus resultierenden Lärmkarten und statistischen Auswertungen bilden die Grundlage für die anschließende Lärmaktionsplanung.

Erwächst aus der Erstellung von Lärmaktionsplanung eine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen?

Ein beschlossener Lärmaktionsplan ist abwägungsrelevant für andere Planungsträger. Er kann also nicht einfach übergangen werden, sondern die Belange des Lärmschutzes die aus einem Aktionsplan resultieren, müssen im Rahmen von anderen Planungen in die Entscheidungsfindung sachgerecht einbezogen und gegenüber entgegenstehenden Belangen abgewogen werden. Der Lärmaktionsplan alleine stellt jedoch keine Rechtsgrundlage für die Umsetzung der darin festgeschriebenen Maßnahmen dar. Maßgeblich hierfür sind die jeweiligen fachgesetzlichen Regelungen, an die auch die Maßnahmenträger gebunden sind. Daher ist es sinnvoll, bereits frühzeitig die für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Behörden mit in das Verfahren einzubinden und konsequent auf die Ausnutzung vorhandener Ermessensspielräume zu drängen. Dem Lärmaktionsplan kommt somit eine Managementfunktion zu, indem darin unter Federführung der Kommune alle grundsätzlich zielführenden und auch realisierbare Maßnahmen zusammengestellt und hinsichtlich ihres Entlastungspotenzials bewertet werden.

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.

Jeder dieser drei Vorgänge ist angemessen zu dokumentieren und MU zur Berichterstattung zu übersenden. Bei allen dieser Vorgehensweisen ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich.



Wenn "Ruhige Gebiete" festgesetzt werden, müssen diese bei weiteren Planungen und Verfahren - also auch übergeordneten Planungen - aber berücksichtigt werden?

Ja.

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.

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

Die Zugangsdaten zur Webanwendung wurden im Juni 2026 per Mail als 7. Newsletters an die Kommunen versandt.

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 den [oben](#) hinterlegten Kontaktdaten.

Welche Anforderungen muss ein Passwort für die Webanwendung erfüllen?

Nach dem ersten Anmelden in der Webanwendung werden Sie aufgefordert das Passwort zu ändern. Beachten Sie dabei die Passwortanforderungen: mindestens 8 und höchstens 16 Zeichen insgesamt, verwenden Sie Zahlen, eines [dieser](#) Sonderzeichen (?, #, -, _) sowie Klein- [und](#) Großbuchstaben.

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

Stellen Sie sicher, dass Sie nach dem Einloggen die Ihnen zugewiesene Rolle (Gemeinde) ausgewählt haben. Klicken Sie hierzu auf den die grüne Schaltfläche der Rolle in dem Anmeldefenster.

Die Layer werden in der Webanwendung ggf. 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 den [oben](#) hinterlegten Kontaktdaten.

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. Beachten Sie dabei, dass Sie nicht gleichzeitig ein Objekt eines Layers bearbeiten können.

Wird die Bearbeitung der Daten von Externen übernommen, wird für die beauftragten Büros ein eigener Nutzer zur Verfügung gestellt. Bestätigen Sie uns die Beauftragung per Mail unter laerm@gaa-hi.niedersachsen.de und stellen uns gleichzeitig die Kontaktdaten des beauftragten Büros zur Verfügung.

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.

Aus welchem Jahr sind die Orthophotos, die in der Webanwendung hinterlegt sind?

In der Webanwendung sind die aktuell vom LGLN zur Verfügung gestellten digitalen Orthophotos (DOP) eingebunden. Die Aktualität variiert je nach Befliegungsgebiet. Siehe [DOP beim LGLN](#).

Können aus der Webanwendung heraus Karten erstellt und exportiert werden?

Nein, das ist nicht möglich.

Zeitlicher Ablauf

In welchem Zeitraum können die Kommunen die Daten prüfen bzw. bearbeiten?

Die 1. Beteiligungsphase der Kommunen beginnt am 15.06.2026 und endet am 31.08.2026. Die Kommunen haben bis zum Ende der 1. Beteiligungsphase Zeit die Daten in der Webanwendung oder im eigenen GIS zu kontrollieren und zu korrigieren.

Kann die Frist für die 1. Beteiligungsphase verlängert werden?

Es ist nicht vorgesehen die Frist für die Bearbeitung im Rahmen der 1. Beteiligungsphase zu verlängern. Sollten die Möglichkeiten der Webanwendung nicht ausreichen, melden Sie sich unter den [oben](#) hinterlegten Kontaktdaten.

Bis wann sind dem GAA Hildesheim, die aus kommunaler Sicht noch zu ergänzenden Straßen bzw. der erweiterte Kartierungsumfang mitzuteilen?

Kommunen können die Straßen für den erweiterten Kartierungsumfang bis zum Ende der 1. Beteiligungsphase in den Prozess einspeisen, da diese neu eingepflegten Straßen im Anschluss noch vom GAA Hildesheim gesondert aufbereitet werden müssen. Die Verkehrsmengen können direkt angegebene werden oder im Rahmen der 2. Beteiligungsphase vervollständigt werden.

Können die Kommunen Verkehrsmengen im Rahmen der 1. Beteiligungsphase kontrollieren bzw. korrigieren?

Die Verkehrsmengen werden aus der Straßenverkehrszählung 2025 (SVZ 2025) übernommen und dem GAA Hildesheim voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte 2026 zur Verfügung stehen. Daher können die Verkehrszahlen in dieser 1. Beteiligungsrunde noch nicht kontrolliert oder korrigiert werden. Sie haben jedoch die Möglichkeit, sofern Ihnen Verkehrsmengen vorliegen, diese bereits in der 1. Beteiligungsphase einzupflegen. Diese werden dann für die Berechnung im Rahmen der Lärmkartierungen übernommen.

Wenn die Daten aus der SVZ 2025 erst Ende 2026 vorliegen, sind die Daten nicht aktuell. Wäre es nicht sinnvoller den Zeitplan der Lärmkartierung daran auszurichten?

Der Zeitplan im Zusammenhang mit der Lärmkartierung ergibt sich aus den Berichtsterminen der EU.



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

Zunächst wird die 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 erstellt. Sie muss bis zum 30.06.2027 fertiggestellt sein. Im Anschluss daran soll eine ergänzende Kartierung (END+-Kartierung) nach derselben Berechnungsmethode erstellt werden, in der dann alle zusätzlich von den Kommunen gemeldeten Straßen berücksichtigt werden. Einen genauen Zeitpunkt für die Fertigstellung der Kartierungen in 2027 können wir derzeit nicht benennen.

Wann kann die Lärmaktionsplanung durchgeführt werden?

Sie können mit der Lärmaktionsplanung starten, sobald Sie die Ergebnisse der Lärmkartierung erhalten haben.

Wann muss die Kommune die Lärmaktionsplanung abgeschlossen haben?

Die Lärmaktionsplanung der 5. Runde ist im Anschluss an die Lärmkartierung 2027 bis zum 18.07.2029 abzuschließen.

Datenbearbeitung und Eingangsdaten

Müssen alle Features in der Webanwendung bearbeitet und damit "bestätigt" werden?

Nein, eine ausdrückliche Bestätigung der Daten ist nicht vorgesehen. Das GAA Hildesheim übernimmt die Daten, die zum Ende der Beteiligungsphase in der Datenbank der Webanwendung vorliegen für die weitere Bearbeitung und letztlich für die Erstellung der Lärmkarten.

Erfolgt die Kontrolle der Daten für das komplette Gebiet der Kommune oder nur für diejenigen Bereiche, die für die Kartierung in Frage kommen könnten?

Es ist aus unserer Sicht ausreichend, wenn die Bereiche, die für die Kartierung in Frage kommen, überprüft werden. Orientieren Sie sich dabei gerne an den Bereichen aus den Ergebnissen der letzten Runde der Lärmkartierung. Siehe www.umweltkarten-niedersachsen.de

Können nur Bestandsdaten editiert werden oder auch neue Daten eingefügt werden (z.B. Lärmschutzwand)?

Es können auch neue Daten (Geometrie- mit Sachdaten) eingefügt werden. Schauen Sie gerne in die Anleitung oder nutzen Sie unsere Videos zur Webanwendung. Siehe [Internetseite zur Webanwendung](#). Sollten die Möglichkeiten der Webanwendung nicht ausreichen, melden Sie sich gerne beim GAA Hildesheim unter den [oben](#) hinterlegten Kontaktdaten.

Können die verschiedenen Attribute und Werte der Objekte in der Webanwendung auch in der Karte mit Hilfe der Symbolisierung angezeigt werden?

Die Attribute können nur über das Werkzeugfenster „Bearbeiten“ in tabellarischer Form angesehen werden. Zusätzlich sind die Layer Straßen nach dem Attribut Straßenklasse und Gebäude nach Nutzung farbig differenziert in der Karte dargestellt. Eine Darstellung nach anderen Attributen ist innerhalb der Webanwendung nicht möglich.

Können die Stützpunkte von Objekten in der Webanwendung gelöscht werden?

Ja, ein Klick auf den Stützpunkt mit der rechten Maustaste löscht einen bestehenden Stützpunkt.



Gibt es in der Webanwendung eine Funktion, die fehlerhafte Eingaben rückgängig macht?

Sie können die Bearbeitung von Sachdaten und Geometrien, sofern Sie die Aktion nicht abgeschlossen und gespeichert haben, abbrechen. Mit dem Klick auf die Schaltfläche „Speichern“ können Änderungen von Ihnen nicht mehr rückgängig gemacht werden.

Ist es möglich in der Webanwendung mehrere Objekte eines Layers gleichzeitig zu bearbeiten?

Ja, die Sachdaten mehrerer Objekte können in einer Stapelbearbeitung gleichzeitig bearbeitet werden. Wenn mehrere Objekte selektiert sind, wird dies im oberen Bereich des Werkzeugfensters „Bearbeiten“ angezeigt. Die Attribute der selektierten Objekte können gleichzeitig geändert werden. Durch den Text „unterschiedliche Werte“ werden Attribute angezeigt, die noch unterschiedliche Werte beinhalten. Achtung: Alle Objekte erhalten durch die Stapelbearbeitung die gleichen Attributwerte!

Warum werden in der Webanwendung so viele verschiedene Werkzeuge angeboten?

Wir bieten verschiedene Werkzeuge und Funktionen an, damit Sie genau die Unterstützung nutzen können, die Sie gerade benötigen. Nutzen Sie gerne nur die Werkzeuge und Funktionen, die Sie für die Kontrolle und Korrektur der Daten benötigen.

Werden die von Kommunen bearbeitete Daten in zukünftigen Kartierungsrunden verwendet?

Wir versuchen einen Großteil der Daten aus der letzten Kartierungsrunde beizubehalten und ggf. Fehler zu korrigieren. Die Gebäude, Straßengeschwindigkeiten und der Straßenverkehr werden in der 5. Runde der Lärmkartierung neu aufbereitet. Für die Straßenoberflächen haben wir ebenfalls einen neuen Datensatz erhalten. Hier haben wir versucht die Einträge der Kommunen aus der letzten Beteiligungsphase zu berücksichtigen. Kreis- und Gemeindestraßen aus vergangenen Runden der Lärmkartierung sind nicht in der Webanwendung enthalten. Wenn Sie Interesse an den Kreisverkehren oder Gemeindestraßen haben, die Sie im Rahmen der letzten Runde der Lärmkartierung bereits eingegeben haben, melden Sie sich gerne beim GAA Hildesheim unter den [oben](#) hinterlegten Kontaktdaten.

Warum sollen Kommunen fehlende Geometrien erfassen?

Alle Daten, die nicht in der Webanwendung erfasst sind, können bei der Erstellung der Lärmkarten nicht berücksichtigt werden. Die erstellten Lärmkarten, die die Kommunen für die Lärmaktionsplanung nutzen sind ggf. unvollständig oder fehlerhaft. Eine nachträgliche Korrektur ist nicht vorgesehen.

Wie kann der Aufwand bei der Erstellung neuer Geometrien möglichst geringgehalten werden?

Beschränken Sie das Eingeben neuer Geometrien, z.B. Gebäude, auf Bereiche an den zu kartierenden Straßen.

Welche Daten sind im Rahmen der 1. Beteiligungsphase zu kontrollieren?

In dem Werkzeugfenster „Bearbeiten“ der Webanwendung finden Sie eine Liste aller Layer, die Sie bearbeiten können: Kreisverkehre, Ampelkreuzungen, Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Straßen und Gebäude. In dem Bearbeitungsfenster können Sie die Legende der einzelnen Layer einsehen. Wenn ein Objekt selektiert ist, können Sie in diesem Fenster die Attributfelder des Layers sehen und bearbeiten. Im Anhang der Anleitung zur Datenerhebung für die EU-Umgebungslärmkartierung finden Sie eine tabellarische Übersicht der Layer und der zu bearbeitenden Attributen. Siehe [Internetseite zur Webanwendung](#).

Warum wird der Schienenverkehr in diesem Verfahren nicht berücksichtigt?

Der Schienenlärm wird direkt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) kartiert.



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

In der zu einem späteren Zeitpunkt stattfindenden 2. Beteiligungsphase werden ausschließlich die Verkehrsmengen kontrolliert.

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. 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 Schwerverkehrsanteil (in %) und zum Anteil der Motorräder (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 – Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lzg - Lastzüge), so bitten wir um Kontaktaufnahme unter den [oben](#) hinterlegten Kontaktdaten. 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 des Werkzeugfensters „Bearbeiten“ der Webanwendung angegeben. Die relative Höhe der Gebäude und Lärmschutzwälle ist in m (gerundet auf eine Nachkommastelle) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist aus vorgegebenen 10er-Schritten auszuwählen in km/h anzugeben. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist in Kfz/d anzugeben. Die Anteile des Schwerverkehrs und der Motorräder sind in % vom DTV anzugeben.

Straßen

Sind potentiell zu kartierende Hauptverkehrsstraßen vorgegeben?

Es werden alle Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen in der Webanwendung vorgegeben.

Werden Straßeninformationen, z.B. zur Oberfläche, von der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bzw. der Autobahn GmbH des Bundes vorgegeben?

Sofern die Daten dem GAA Hildesheim vorliegen, werden diese in den Datenbestand der Webanwendung integriert. Es gibt einen neuen Datensatz für die Straßenoberflächen vom NLStBV. Zudem werden Daten der Niederlassungen der Autobahn GmbH berücksichtigt. Die Daten sind jedoch in dieser Kartierungsrunde nicht vollständig und mit Fehlern behaftet. Sofern Ihnen Daten bekannt sind, tragen Sie diese gerne ein.

Müssen/sollten Kommunen selbstständig Verkehrszahlen erheben bzw. für welche Straßen?

Sollten in Ihrer Kommune eigene, aktuelle Verkehrszahlen vorliegen, die für die Lärmkartierung relevant sind, bitten wir Sie, diese über die bereitgestellte Webanwendung einzupflegen. Zudem besteht die Möglichkeit für Sie relevante Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen in einer zusätzlichen Kartierung (END+-Kartierung) zu berücksichtigen. Hierfür sollten Sie aktuelle und valide Daten nutzen. Sofern seitens der Kommune keine Angaben zur Verkehrsmengen auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen gemacht wurden, werden im Rahmen der Lärmkartierung 2027 die Verkehrsdaten der Straßenverkehrszählung 2025 (SVZ 2025) verwendet. Diese können Sie in einer zweiten Beteiligungsphase, voraussichtlich Ende 2026 / Anfang 2027, überprüfen.



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 2025 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. In der END+-Kartierung kann ein Lückenschluss realisiert werden.

Wie werden die Verkehrsmengen der Straßenverkehrszählung (SVZ) ermittelt?

Im Rahmen der bundesweiten SVZ, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums alle 5 Jahre durchgeführt wird, werden im gesamten Bundesgebiet Verkehrsdaten erhoben. Während die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) die Verkehrszählungen auf den Bundes- und Landesstraßen durchführt, ist die Autobahn GmbH des Bundes für die Autobahnen zuständig. Die Zählergebnisse werden bei der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BAST) zusammengeführt und ausgewertet. Das aktuelle Zähljahr ist 2025. Die Daten stehen dem GAA Hildesheim voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2026 zur Verfügung.

Welche Straßen werden im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung berücksichtigt?

Im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung werden Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3.000.000 Kfz/Jahr ($DTV > 8.219 \text{ Kfz/Tag}$) in die EU-Umgebungslärmkartierung einbezogen. Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen können 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 ($DTV > 8.219 \text{ Kfz/d}$) 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 werden über die Straßenklassen (Gemeindestraße, Kreisstraße, Gemeindestraße END+, Kreisstraße END+) gekennzeichnet.

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

Kreis- und Gemeindestraßen müssen von den Kommunen bereits in der 1. Beteiligungsphase mit den entsprechenden Sachdaten neu eingegeben und über die Straßenklassen (Gemeindestraße, Kreisstraße, Gemeindestraße END+, Kreisstraße END+) gekennzeichnet werden. Dabei bitte die Hinweise aus der vorherigen Frage beachten. Zudem können so auch im GAA-Netz fehlende Autobahnen, Bundes- oder Landestraßen von den Gemeinden nachgepflegt und mit entsprechenden Sachdaten versehen werden.

Werden auch städtische Straßen (Gemeindestraßen) im Rahmen der Lärmkartierung 2022 kartiert?

Siehe Fragen davor.

Nach welcher Berechnungsmethode werden die Berechnungen durchgeführt?

Diese EU-Umgebungslärmkartierung und die zusätzliche END+-Kartierung werden mit der Berechnungsmethode BUB (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 2026 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 können Kommunen DTV-Werte z.B. für folgende Straßen angeben:

- Straßen für die in der letzten Kartierungsrunde/SVZ keine Verkehrsdaten vorlagen, z.B. neue oder umklassifizierte Straßen
- Straßen für die in der Kartierungsrunde/SVZ Fehler in der Zuordnung von Zähldaten aufgetreten sind.

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

Werden eigene Zähldaten der Kommunen anerkannt?

Zähldaten der Kommunen in Form von DTV-Werten und Anteilen für Schwerverkehr und Motorräder werden, soweit von der Kommunen in den Datenbestand eingepflegt, übernommen. Die von den Kommunen eingepflegte Verkehrsdaten werden nicht durch Daten der SVZ 2025 ersetzt.

Was ist unter aktuellen Daten zu verstehen?

Gemäß § 47 c Absatz 1 BImSchG ist das der fristgerechten Ausarbeitung der jeweiligen Lärmkarte vorangegangene Kalenderjahr maßgebend, hier 2026. Die Eingangsdaten für die Lärmberechnung sollen dabei die durchschnittliche Situation in den 12 Monaten von Januar bis Dezember widerspiegeln. Liegen keine aktuellen Daten vor, können auch ältere, auf Verwendbarkeit geprüfte Daten genutzt werden.

Was ist unter validen Verkehrsdaten 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 sind die zu ergänzenden Straßen abzugeben?

Kommunen können 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. Siehe [Internetseite zur Webanwendung](#). 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 kann von den Kommunen als 24h-Wert oder differenziert nach Tag, Abend und Nacht angegeben werden. Ebenso können 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 feststeht, wie hoch die Verkehrsmenge in den jeweiligen Straßen sein wird, sind 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 i. d. R. durch das Geländemodell berücksichtigt.

Was ist, wenn nur ein Teil einer Straße in einem Tunnel oder auf/unter einer Brücke liegt?

Die in der Webanwendung vorgehaltenen Straßenabschnitte sind entsprechend zu kennzeichnen, wenn der überwiegende Teil des Abschnitts in einem Tunnel oder auf/unter einer Brücke liegt. Hierfür wurde eine hinreichend kurze Länge der Straßenabschnitte gewählt. Sie können Objekte auch eigenständig teilen und den Objektteilen unterschiedliche Attributwerte zuweisen.

Sind Hochlagen von Straßen als Brücken zu werten?

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

Welche Werte können für die zulässige Höchstgeschwindigkeit angegeben werden?

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

Lärmschutzeinrichtungen

Werden die in den vorangegangenen Runden eingegebenen Daten zu Lärmschutzeinrichtungen übernommen?

Ja, die in den vorherigen Runden bearbeiteten Lärmschutzeinrichtungen wurden in den Datenbestand für die aktuelle Kartierungsrunde übernommen.



Müssen alle Lärmschutzwände/ -Wälle im Gebiet der Kommune erfasst und bearbeitet werden oder nur die, die durch die Kartierung betroffen sind?

Es ist aus unserer Sicht ausreichend, wenn Eingangsdaten der Bereiche, die durch die Kartierung betroffen sind, bearbeitet werden. Orientieren Sie sich dabei gerne an den Bereichen aus den Ergebnissen der letzten Runde der Lärmkartierung. Siehe www.umweltkarten-niedersachsen.de

Teilweise sind Lärmschutzwälle hinsichtlich der Lage mit Einschnitten/Troglagen kombiniert. Werden Troglagen von Straßen bereits über das Geländemodell berücksichtigt?

I. d. R. werden Troglagen über das Geländemodell berücksichtigt.

Wie geht man damit um, wenn die Straße in einer Troglage liegt und die Stützmauer (Höhe z.B. 2 m) in eine Lärmschutzwand übergeht. Die Anliegerhäuser befinden sich damit ja dann 2 m über dem Fahrbahnniveau.

In diesem konkreten Fall ist das Geländemodell genauer anzusehen, damit sichergestellt werden kann, dass die Höhe der Lärmschutzeinrichtung richtig erfasst wird. Bei uneindeutigen Konstellationen wenden Sie sich gerne mit einer entsprechenden Darstellung an: laerm@gaa-hi.niedersachsen.de.

Wie werden Wand und Wall modelliert, wenn die Wand auf dem Wall steht?

In dem Fall sind es zwei verschiedene Layer. Ein Layer für den Wall, darin ist nur die Höhe des Walls anzugeben. Ein Layer für die Wand nur mit der Höhe der Wand (relative Höhe zum Wall). Die Summe aus beiden Höhen entspricht dann der Gesamthöhe des Objektes zur Fahrbahn. Achten Sie bei der Eingabe der Attribute des Wandlayers im Werkzeugfenster „Bearbeiten“ darauf, dass Sie in das Attributfeld „Wand auf Wall“ „Ja“ eintragen.

Soll der Wallfuß zur Straße hin als Linie angegeben werden?

Geben Sie den Wallfuß zur Straße hin als Linie an.

Wird die Höhe eines Walls/einer Wand von Straßenseite oder von Anliegerseite aus angegeben?

Geben Sie die Höhe einer Lärmschutzeinrichtungen von der Straßenseite aus an, falls Ihnen die Daten in dieser Genauigkeit vorliegen.

Gebäude

Werden die in den vorangegangenen Stufen eingegebenen Daten zu Gebäuden übernommen?

Nein, für die aktuelle Kartierungsrunde wurden die Gebäudedaten des LGLN unter Beteiligung von Eisenbahnbundesamt neu aufbereitet, um eine gemeinsame Datengrundlage hinsichtlich der Ermittlung von Betroffenen sicherzustellen gemäß §5 Abs.5 der 34. BImSchV.

Müssen die Angaben aller Gebäude einer Kommune kontrolliert werden?

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. 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. Siehe www.umweltkarten-niedersachsen.de

Warum werden im Layer „Gebäude“ Angaben zur Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Wohnungen benötigt? Sind diese Angaben für die Kommunen verpflichtend?

Die Angaben zur Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Wohnungen dienen dazu, die von Lärm betroffene Bevölkerung zu ermitteln. Diese Informationen werden für die Auswertung der Lärmkartierung und die Berichterstattung gemäß den gesetzlichen Vorgaben benötigt. Es ist für Kommunen nicht verpflichtend Angaben zu Einwohnern und Wohnungen



einzugeben. Diese werden den Gebäuden in einem nachgelagerten Arbeitsschritt durch das GAA Hildesheim pauschal unter Berücksichtigung der Nutzung und des Gebäudevolumens zugeordnet.

Welche Nutzung haben Gewerbegebäude wie z. B. Produktionshallen, Garagen und Büro?

Für eine korrekte Ermittlung der Betroffenenanzahl ist eine zutreffende Nutzungsangabe unerlässlich. Gebäude, die in irgendeiner Form bewohnt werden, sind als Wohngebäude einzustufen. Dabei werden Krankenhäuser und Schulen gesondert ausgewiesen. Alle anderen Gebäude, wie beispielsweise Scheunen, Sporthallen, Büros, Garagen, Produktionshallen oder Einkaufsmärkte, sind als Nebengebäude zu erfassen. Ebenso werden Technikgebäude von Krankenhäusern und Schulen sowie Sporthallen als Nebengebäude eingeordnet.

Welche Nutzung haben Pflegeheime und Kinderheime?

Für eine korrekte Ermittlung der Betroffenenanzahl ist eine zutreffende Nutzungsangabe unerlässlich. Gebäude, die in irgendeiner Form bewohnt werden, sind als Wohngebäude einzustufen. Dabei sind Pflegeheime und Kinderheime als „Wohngebäude“ zu erfassen. Siehe [LAI-Hinweise zurärmkartierung von 2025](#).

Werden Kindergärten und Kitas auch separat erfasst?

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

Wie ist mit Gebäuden umzugehen, die während oder unmittelbar nach der Kartierungsphase abgerissen oder neu errichtet werden (vorliegende Baugenehmigung, bzw. Baubeginn erfolgt)?

Gemäß § 47 c Absatz 1 BImSchG ist das der fristgerechten Ausarbeitung der jeweiligenärmkarte vorangegangene Kalenderjahr maßgebend. Die Eingangsdaten für dieärmberechnung sollen dabei die durchschnittliche Situation in den 12 Monaten von Januar bis Dezember widerspiegeln. Siehe [LAI-Hinweise zurärmkartierung von 2025](#).

Sind die Höhen der Gebäude bereits im Gebäudedatenbestand hinterlegt oder müssen diese von der Kommune eingepflegt werden?

Die Geometrien der Gebäude werden den Kommunen mit der 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 Kommune 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?

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

Ampelkreuzung

Wie ist z.B. bei Ampeln der "Einfluss auf den Verkehrsfluss" definiert? Gibt es einen Schwellenwert?

Nein, es gibt keinen Schwellenwert. Markieren Sie Ampelanlagen durch einen Punkt in der Mitte der Kreuzung/Straße oder durch einen Punkt an den jeweiligen Standorten der Ampeln. 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. Fußgänger- und Bedarfsampeln bleiben unberücksichtigt. Wenn eine Ampelkreuzung entsprechend gekennzeichnet ist, erfolgt bei derärmberechnung eine Korrektur, die den Einfluss des Beschleunigens und Abbremsens von Fahrzeugen berücksichtigt.



Warum werden Fußgänger- und Bedarfsampeln nicht berücksichtigt? Die haben doch auch erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrslärm.

Das kommt darauf an, wie häufig die jeweilige Ampel "genutzt" wird. Wenn es Ampelstandorte gibt, die Sie als relevant für den Verkehrslärm einschätzen, kennzeichnen Sie diese gerne als "Lichtzeichengeregelte Kreuzung", damit diese berücksichtigt werden.

Ist eine Fußgängerampel in Kombination mit Bedarfsschaltung, die durch Kfz aus seitlich einmündenden Nebenstraßen ausgelöst wird, eine Ampelkreuzung oder eine nicht zu berücksichtigende Fußgänger-/Bedarfsampel?

Beachten Sie, dass die Kennzeichnung eines Ampelstandorts, bzw. einer Ampelkreuzung, bei der Lärmberechnung dazu führt, dass das Beschleunigen und Abbremsen von Fahrzeugen an dieser Stelle einen Zuschlag erzeugt. Unklare Fälle können Sie gerne mit uns abstimmen unter den [oben](#) hinterlegten Kontaktdaten.

END+-Kartierung

Wann wird die END+-Kartierung durchgeführt?

Die Ergebnisse der Kartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie müssen bis 30.06.2027 erarbeitet werden. Im Anschluss daran wird die zusätzliche Kartierung (END+-Kartierung) erstellt.

Wann muss für die END+-Kartierung die Erfassung der Straßen erfolgen?

Die Erfassung der Straßen muss in der 1. Beteiligungsphase erfolgen. Die zugehörigen Verkehrsdaten können in der 2. Beteiligungsphase ergänzt werden.

Ist die Kommune verpflichtet, Ergebnisse aus der END+-Kartierung in den Lärmaktionsplan einzubeziehen - oder können die END+-Ergebnisse intern für die Stadtplanung verwendet werden ohne diese in den Lärmaktionsplan einzubeziehen?

Die Verwendung der END+-Kartierung für die Lärmaktionsplanung ist nicht verpflichtend. Sie können das Ergebnis auch ausschließlich intern verwenden.

Ist die Erstellung einer END+-Kartierung kostenpflichtig?

Die Erstellung END+-Kartierung durch das GAA Hildesheim ist für die Kommunen nicht kostenpflichtig. Die Kosten trägt das Land Niedersachsen.

Können für die END+-Kartierung auch Zählungen anderer verwendet werden (z.B. bei einer Kreisstraße Zählungen des Landkreises)?

Sie können im Rahmen der 1. und 2. Beteiligungsphase eigene Zähldaten eingeben. Wir verwenden die von Ihnen zur Verfügung gestellten Daten für die END und die END+-Kartierung.

Werden die Ergebnisse der END+-Kartierung nur den jeweiligen Kommunen zur Verfügung gestellt oder werden diese auf der Internetseite des MU dargestellt?

Die Ergebnisse der END+-Kartierung werden veröffentlicht. Sofern dies nicht erwünscht ist, können Sie dem widersprechen.

Bestehen seitens der Kommune Verpflichtungen für Lärminderungsmaßnahmen im Zuge der END+-Kartierung für gemeindliche Straßen, sofern Immissionsrichtwerte überschritten werden?

Es bestehen keine Verpflichtungen bzgl. der END+-Kartierung.

Welche Vorteile bittet die erweiterte Kartierung (END+)?

Die Lärmkarten der END+-Kartierung weisen weniger Lücken auf als die der END-Kartierung. Sie können z.B. bei der Ausweisung ruhiger Gebiete unterstützen.



Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90 bzw. RLS-19)

Ist für die 5. Runde der Lärmkartierung in Niedersachsen eine zusätzliche Berechnung unter Verwendung der RLS-19 bzw. RLS-90 (Berechnung nach Lärmschutzrichtlinie-StV) vorgesehen? Es ist derzeit seitens des GAA Hildesheim keine weitere Berechnung nach RLS-90/RLS-19 geplant.

Ergebnisse

Mit welchem Programm wird die Lärmkartierung durchgeführt?

Die Berechnungen zur EU-Umgebungslärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen werden mit dem Programm Soundplan durchgeführt. Darin ist die 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 veröffentlicht? 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.

https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/
<https://www.umweltkarten-niedersachsen.de>

Ebenso werden den betroffenen Kommunen die Eingangsdaten und Ergebnisse der Kartierung als Geodaten 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.

Nach welcher Methode werden die von Lärm betroffenen Einwohner ermittelt?

Die Betroffenheitsanalyse wird nach dem Medianverfahren durchgeführt. Die Fassaden eines Gebäudes werden mit sogenannten Immissionspunkten (Fassadenpunkte) belegt. Es wird für jeden dieser Fassadenpunkte ein Lärmpegel nach dem Berechnungsverfahren BUB berechnet. Die Gesamtzahl der Einwohner des Gebäudes werden gleichmäßig auf die lautere Hälfte der Immissionspunkte verteilt. Für die Ermittlung der Statistiken zur Lärmbetroffenheit werden die Einwohner in den jeweiligen Pegelbereichen aufsummiert.



Werden den Kommunen die Straßendaten zur Verfügung gestellt, um dann selber die schalltechnische Wirksamkeit einer Maßnahme nachzuweisen?

Die Kommunen werden die Straßendaten zusammen mit den Ergebnissen der Lärmkartierung erhalten. Sollten Sie weitere Daten benötigen, schreiben Sie gerne an: laerm@gaa-hi.niedersachsen.de