

Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt Buchholz i.d.N. vom 26.07.2018

Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans vom 21.10.2010 (1.Stufe). Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Buchholz an der 2.Stufe zur Lärmaktionsplanung nicht teilgenommen hat. Mit Schreiben der Stadt Buchholz vom 18.10.2013 wurde das zuständige Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz über diesen Sachverhalt informiert.

1 Allgemeines

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

Die Stadt Buchholz ist Mittelzentrum im Landkreis Harburg und liegt in der Metropolregion Hamburg. Folgende Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht und mit Lärmkarten kartiert:

Bundesautobahn A1 (Hamburg/Bremen)

Bundesautobahn A 261 (Buchholzer Dreieck/BAB A7)

Bundesstraße 75

Bundesstraße 3 (Nördlicher Abschnitt ab Verkehrskreuzung B3/B75 in Richtung BAB A1, AS Rade)

Folgende Haupteisenbahnstrecken im Stadtgebiet wurde durch das Eisenbahnbundesamt untersucht und kartiert:

Buchholz/Nordheide - HH-Allermöhe, Streckennummer 1280

Rotenburg – Buchholz/Nordheide, Streckennummer 1283

Walsrode – Buchholz/Nordheide, Streckennummer 1712

Wanne-Eickel – Hamburg, Streckennummer 2200

Großflughäfen und Ballungsräume sind nicht vorhanden.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Buchholz in der Nordheide / Gemeindeschlüssel: 03 353 005

Rathausplatz 1, 21244 Buchholz

Telefon: 04181 2140

Mail: stadtverwaltung@buchholz.de

Internet: www.buchholz.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG1 sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 2 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden die Lärmkarten für zwei Betrachtungsebenen aufbereitet. Es wird zwischen den sog. L/DEN und den L/NIGHT – Werten unterschieden. Der L/NIGHT-Wert betrachtet ausschließlich die Nachtzeit, während der L/DEN-Wert eine gewichtete Mischung aus Day/Evening/Night, also Tag/Abend und Nachtwerten wiedergibt.

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	400
über 60 bis 65	100
über 65 bis 70	keine
über 70 bis 75	keine
über 75	keine
Summe	500

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	200
über 55 bis 60	100
über 60 bis 65	keine
über 65 bis 70	keine
über 70	keine
Summe	300

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	7,1	300
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	2,7	keine
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,8	keine
Summe	7,1	300

Geschätzte Zahl der von Lärm an Eisenbahnstrecken belasteten Wohnungen bzw. Flächen
(Wiedergabe der seitens des Eisenbahnbundesamtes erhobenen Belastungen)

Gemeinde	Belastete Fläche gemäß LDEN in km ² je Pegelklasse in dB(A)			Anzahl der belasteten Wohnungen gemäß LDEN je Pegelklasse in dB(A)			Anzahl der belasteten Schulen für LDEN je Pegelklasse in dB(A)			Anzahl der belasteten Krankenhäuser für LDEN je Pegelklasse in dB(A)			Lärmkennziffer (LKZ)	
	>55	>65	>75	>55	>65	>75	>55	>65	>75	>55	>65	>75	LDEN	LNight
Buchholz	14,67	3,41	0,97	5.072	944	42	26	8	0	5	0	0	62.066	93.413

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

Es wird festgestellt, dass keine Menschen ganztägig sehr hohen Belastungen und keine Menschen in der Nacht sehr hohen Belastungen mit Pegelklassen über 75 db(A) ausgesetzt sind.

Es wird festgestellt, dass keine Menschen ganztägig hohen Belastungen und keine Menschen in der Nacht hohen Belastungen mit Pegelklassen zwischen 70 und 75 db(A) ausgesetzt sind.

Es wird festgestellt, dass keine Menschen ganztägig Belastungen/Belästigungen und keine Menschen in der Nacht Belastungen/Belästigungen mit Pegelklassen zwischen 65 und 70 db(A) ausgesetzt sind.

Es wird festgestellt, dass keine Menschen in der Nacht Belastungen/Belästigungen mit Pegelklassen zwischen 60 und 65 db(A) ausgesetzt sind.

Es wird festgestellt, dass ca. 100 Menschen ganztägig Belastungen/Belästigungen mit Pegelklassen zwischen 60 und 65 db(A) ausgesetzt sind.

Es wird festgestellt, dass ca. 400 Menschen ganztägig Belastungen/Belästigungen mit Pegelklassen zwischen 55 und 60 db(A) ausgesetzt sind.

Es wird festgestellt, dass ca. 100 Menschen in der Nacht Belastungen/Belästigungen mit Pegelklassen zwischen 55 und 60 db(A) ausgesetzt sind.

Es wird festgestellt, dass ca. 200 Menschen in der Nacht Belastungen/Belästigungen mit Pegelklassen zwischen 50 und 55 db(A) ausgesetzt sind.

Zusammengefasst sind somit keine Menschen tagsüber sehr hohen bzw. hohen Lärmbelastungen zwischen 65 und mehr als 75 db(A) und nachts keine Menschen Lärmbelastungen über 60 db(A) ausgesetzt. Die Auslösewerte im Sinne der Grenzwerte der 16. BImSchV werden somit nicht erreicht.

Ca. 100 Personen sind über den ganzen Tag Schallpegeln zwischen 60 und 65 db(A) ausgesetzt. Ca. 300 Personen sind nachts Schallpegeln zwischen 50 und 60 db(A) ausgesetzt. Diese Lärmsituation löst aber keine verpflichtenden Lärmsanierungsmaßnahmen aus. Der überwiegende Teil der betroffenen Personen wohnen im Lärmbereich der BAB A1 sowie der Bundesstraße 75/neu. Beide Hauptverkehrsstraßen wurden erst vor wenigen Jahren durch die zuständigen Straßenbauämter gebaut und nach den geltenden Vorschriften auch mit Lärmschutzeinrichtungen durch Wälle und Wände versehen. Für 12 betroffene Wohnhäuser an der B75neu wurden im Rahmen eines freiwilligen Beschlusses des Rates der Stadt Buchholz zusätzlich angeboten, die Kosten für Lärmschutzfenster an den betroffenen Fassadenseiten zu übernehmen. Dieses Angebot haben bis heute 6 betroffene Haushalte angenommen.

Eine weitere Optimierung ist daher bauseitig nicht zu erwarten. Die Planung weiterer Maßnahmen seitens der zuständigen Straßenbauautoritäten ist nicht erforderlich.

Ca. 400 Personen sind über den ganzen Tag Schallpegeln zwischen 55 und 60 db(A) ausgesetzt. Diese aber liegen unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete.

Für die insgesamt sehr geringe Anzahl betroffener Menschen und die vergleichsweise geringen Belästigungen entlang der kartierten Hauptverkehrsstraßen sind daher keine konkreten Maßnahmen auf der Grundlage der Lärmaktionsplanung erforderlich. Lärmschutz für die betroffenen Menschen wird jedoch auf der Grundlage der im Baugenehmigungsverfahren im Einzelfall getroffenen Lärmschutzvorkehrungen bzw. durch etwaige künftige Bauleitpläne erreicht.

Hinweis: Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht. Lärmaktionspläne und Maßnahmen können nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 26.10.2017 Az.: 9 C 873/15.T, von Dritten nicht eingeklagt werden, da sich aus den §§ 47d und 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit der Umgebungslärm-RL eine drittenschützende Wirkung, die eine nach § 42 Abs. 2 VwGO analog notwendige Klagebefugnis begründen könnte, nicht herleiten lässt.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die „Freie Christliche Schule Nordheide“ entlang der B75 befindet sich nur zum Teil in einem Bereich mit der Lärmklasse 60-65 db(A), das Hauptgebäude sowie die aktuell im Baugenehmigungsverfahren befindliche

Erweiterung der Schule befinden sich außerhalb in einem Bereich mit der Lärmklasse 55 – 60 db(A). Die für die Schule erforderliche Prüfung der Lärmsituation wird hierbei im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geprüft. Eine durch den Lärmaktionsplan ausgelöste Lärmschutzmaßnahme, welche in diesem Fall durch den Straßenbaulastträger der B75 umzusetzen wäre, ist nicht erforderlich.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Stadt Buchholz wurden folgende lärmindernde Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt:

Datum / Zeitrahmen	Maßnahme
2009	Freiwillige Lärmsanierungsmaßnahme des Bundes mit Bau von vier Lärmschutzwänden im Verlaufe der Eisenbahnstrecke
2012-2014	Bau der Bundesstraße 75 neu (B75neu) mit erheblicher Entlastung der Ortschaft Dibbersen sowie 6-streifiger Ausbau der BAB 1 mit Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen durch Wälle und Wände.
2016-2018	Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen des Rates der Stadt Buchholz im Zusammenhang mit der Realisierung der B75neu. Es wurde insgesamt 12 Haushalten der Einbau von Schallschutzfenstern an den zur B75neu ausgerichteten Fassadenseiten auf Kosten der Stadt Buchholz angeboten. Im Juli 2018 haben dieses Angebot insgesamt 6 Haushalte angenommen.
Seit Jahrzehnten	Förderung des ÖPNV (Leistungsfähiger Eisenbahntaktverkehr nach Bremen und Hamburg durch „Metronom“, Eigenes gemeindeeigenes Stadtbussystem mit 30-Minutentakt, Diverse Regionalbuslinien, Förderung des Fahrradverkehrs durch „Masterplan“ Radverkehr und Veloroutenkonzept, obligatorische Festlegung von Lärmpegelbereichen in Bebauungsplänen außerhalb der kartierten Bereiche der Hauptverkehrsstraßen, innerhalb der kartierten Bereiche der Hauptverkehrsstraßen keine städtebauliche Entwicklung beabsichtigt.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Es sind keine Maßnahmen geplant, da nach Nummer 2.2 keine lösbaren Lärmprobleme festgestellt werden. Innerhalb der kartierten belasteten Bereiche der Hauptverkehrsstraßen ist zudem keine wohnbauliche Entwicklung beabsichtigt.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Die vergleichsweise geringe Belästigung und die geringe Zahl der betroffenen Menschen rechtfertigt keine konkreten Maßnahmen im Sinne „Ruhiger Gebiete“. Innerhalb der kartierten belasteten Bereiche der Hauptverkehrsstraßen ist zudem keine städtebauliche Entwicklung beabsichtigt.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Aus der Sicht der Stadt Buchholz sind keine langfristigen Strategien erforderlich.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Nicht erforderlich.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan Stufe 3 der Stadt Buchholz i.d.N. wurde mit Datum vom 26. Juli 2018 aufgestellt.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan Stufe 3 der Stadt Buchholz i.d.N. wurde mit Datum vom November 2018 vom Rat der Stadt Buchholz i.d.N. beschlossen.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Lärmaktionsplan Stufe 3 der Stadt Buchholz i.d.N. mit Datum vom 26. Juli 2018 wurde in der Sitzung des Verwaltungsausschusses der Stadt am 23.08.2018 nach Vorberatung in den Ausschüssen zur Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Neben der Bearbeitung der Planung durch die Stadtverwaltung sind keine Kosten entstanden.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Keine

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.buchholz.de/rathaus/planen-bauen-umwelt-und-baubetriebe/planen/sonstige-planungen/laermaktionsplan/>

Ort, Datum

Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. **Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.)**

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{3,4} Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ⁵		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁶		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁷	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

³ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

Mit dem Haushalt 2010 wurde entsprechend dem Nationalen Verkehrs-Lärmschutzpaket II eine Absenkung der Immissionsgrenzwerte um jeweils 3 dB für eine Lärmsanierung an Bundesfernstraßen beschlossen.

⁴ Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

⁵ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁶ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁷ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)