

# Lärmaktionsplan der Hansestadt Uelzen zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



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

Auftraggeber: Hansestadt Uelzen  
Herzogenplatz 2  
29525 Uelzen

Projektnummer: LK 2018.004  
Berichtsnummer: LK 2018.004.1  
Berichtsstand: 08.01.2019  
Berichtsumfang: 21 Seiten sowie 6 Anlagen

Projektleitung  
und  
Bearbeitung: Diplom-Geograph Carsten Kurz



**LÄRMKONTOR GmbH** • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg  
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen  
Messstellenleiter Bernd Kögel • AG Hamburg HRB 51 885  
Geschäftsführer: Christian Popp (Vorsitz) / Ulrike Krüger (kfm.) / Bernd Kögel (techn.)  
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44  
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • <http://www.laermkontor.de>

# Lärmaktionsplan der Hansestadt Uelzen gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>3</b>
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind .....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	4
1.4	Geltende Grenzwerte.....	5
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b> .....	<b>6</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung .....	6
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	7
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen ....	9
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b> .....	<b>11</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	11
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	12
3.2.1	Greyerstraße / Hochgraefestraße (B 71).....	13
3.2.2	Wendlandstraße (B 191).....	14
3.2.3	Pieperhöfen (B 191).....	15
3.2.4	Riestedt (B 191).....	15
3.2.5	Schienenlärm.....	16
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm .....	16
3.4	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre .....	18
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen....	19
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans</b> .....	<b>20</b>
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	20
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	20
<b>5</b>	<b>Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans</b> .....	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b> .....	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b> .....	<b>21</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch der Gemeindevertretung / Stadtvertretung beschlossen.....	21
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit.....	21
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	21
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>22</b>

## 1 Allgemeines

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Hansestadt Uelzen  
Gemeindeschlüssel: 03 3 60 025  
Ansprechpartner: Herr Wunderling  
Adresse: Herzogenplatz 2, 29525 Uelzen  
Telefon: 0581 800 6314  
E-Mail: Wolf.Wunderling@stadt.uelzen.de  
Internet: www.hansestadt-uelzen.de

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

Die Hansestadt Uelzen ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises in Niedersachsen. Uelzen liegt am Rande der Lüneburger Heide. Zur Hansestadt gehören die Ortsteile Borne, Groß Liedern, Halligdorf, Hambrock, Hansen, Hanstedt II, Holdenstedt, Kirchweyhe, Klein Liedern, Klein Süstedt, Masendorf, Mehre, Molzen, Oldenstadt, Pieperhöfen, Riestedt, Ripdorf, Tatern, Veerßen, Westerweyhe und Woltersburg. Der Elbe-Seitenkanal durchzieht Uelzen ebenso wie die Ilmenau von Süd nach Nord. Bekannt ist die Stadt u.a. für den von Friedensreich Hundertwasser umgestalteten Bahnhof.

Die Hansestadt Uelzen hat rund 33.700 Einwohner, ca. 16.100 Wohnungen<sup>1</sup> und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 136 km<sup>2</sup>. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 248 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Aufgrund ihrer Lage an der Nord-Süd-Achse Hamburg-Hannover sowie der West-Ost-Achse Bremen-Berlin ist Uelzen ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Durch Uelzen führt die Bundesstraße 4 (Lüneburg – Braunschweig) als Ortsumgehungsstraße in Nord-Süd-Richtung. Im Süden verläuft die B 191 (Celle Dannenberg) streckengleich mit der B 4 und knickt bei Oldenstadt nach Nordosten ab. In Ost- West- Richtung quert die B 71 (Soltau – Salzwedel) das Stadtgebiet und stellt abschnittsweise eine wichtige Ortsdurchgangsstraße für Uelzen dar. Die B 493 (Uelzen – Lüchow) verläuft ab der B 4 streckengleich mit der B 191 und knickt dann nach Osten ab. Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge gehören nur die B 191/B 493 (8.300 bis

---

<sup>1</sup> Strategische Lärmkartierung 2018. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Stand 04/2018

12.300 Kfz/Tag<sup>2</sup>), die B 4 (19.100 bis 13.200 Kfz/Tag<sup>2</sup>) und die B 71 (12.100 Kfz/Tag<sup>2</sup>) östlich der Veerßer Straße zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>3</sup> (ULR) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen.

Eine Überprüfung der Verkehrsmengen, die in der Verkehrsmengenkarte des NLStV<sup>2</sup> für Uelzen angegeben werden, aber auch der in der Lärmkartierung vom Umweltministerium Niedersachsen verwendeten Verkehrsmengen hat ergeben, dass es erhebliche Unstimmigkeiten gibt. Für den Abschnitt der B 191 zwischen Oldenstadt und Riestedt werden deutlich zu hohe Verkehrsmengen angenommen, da die südlich von Oldenstadt gezählte Verkehrsmenge für diesen Abschnitt übernommen wurde und dabei die Abzweigung der B 493 unberücksichtigt blieb. Der meistfrequentierteste Abschnitt der B 71 im Innenstadtbereich, der gemäß Verkehrsmengenkarte deutlich >8.000 Fahrbewegungen/Tag aufweist (zwischen Greyerstraße und Soltauer Straße), wurde in der Lärmkartierung hingegen nicht berücksichtigt.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>4</sup> (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört in Uelzen die Strecke Hannover – Hamburg<sup>5</sup>.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Uelzen nicht betroffen.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>4</sup> (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR.

<sup>2</sup> Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

<sup>3</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189

<sup>4</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

<sup>5</sup> <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA zuständig<sup>4</sup>.

### 1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind<sup>6</sup>.

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

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland<sup>7</sup> hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind dafür in Niedersachsen die Gemeinden zuständig.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>8</sup> von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen ge-

---

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

<sup>7</sup> Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28.09.2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

<sup>8</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

währt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90<sup>9</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS<sup>10</sup> abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in der Hansestadt Uelzen**

<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Uelzen belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Stand 04.2018</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	700		über 50 bis 55	300
über 60 bis 65	300		über 55 bis 60	200
über 65 bis 70	200		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	1.200		Summe	500
<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Uelzen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	8,6	400	2	0
65 - 75 dB(A)	1,6	100	0	0
über 75 dB(A)	0,8	0	0	0
Summe	11,0	500	0	0

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Uelzen finden sich in Anlage 2 und 3.

<sup>9</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

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

**Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der Haupteisenbahnstrecke in der Hansestadt Uelzen**

<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Uelzen belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 07.2017</b>				
$L_{DEN}$ dB(A)	Belastete Menschen		$L_{Night}$ dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	5.830		über 50 bis 55	5.420
über 60 bis 65	2.240		über 55 bis 60	1610
über 65 bis 70	550		über 60 bis 65	430
über 70 bis 75	200		über 65 bis 70	150
über 75	40		über 70	20
Summe	8.860		Summe	7.630
<b>Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Uelzen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 07.2017</b>				
$L_{DEN}$ dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	20,02	4.261	30	13
65 - 75 dB(A)	6,99	399	0	0
über 75 dB(A)	1,97	22	0	0
Summe	28,68	4.682	30	13

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecke in Uelzen finden sich in Anlage 4 und 5.

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Hansestadt Uelzen werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen betrachtet, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (s. Tabelle 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Es sind ca. 1.200 Personen und somit 3,5 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Hansestadt Uelzen durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  verursacht durch die Hauptverkehrsstraße (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind 200 Personen durch alle kartierten Hauptverkehrsstraßen betroffen. Dies entspricht 0,6% der Gesamtbevölkerung in Uelzen.

Sehr hohen Belastungen durch die kartierten Hauptverkehrsstraßen mit nachts über 60 dB(A)  $L_{Night}$  und ganztags über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  sind in Uelzen keine Anwohnenden ausgesetzt.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2018 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

**Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>11</sup>), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) $L_{DEN}$  > 60 dB(A) $L_{Night}$	sehr hohe Belastung	- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 <sup>8</sup> können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein <sup>12</sup>
65-70 dB(A) $L_{DEN}$  55-60 dB(A) $L_{Night}$	hohe Belastung	- für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV <sup>13</sup> überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 <sup>8</sup> können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU) <sup>14</sup>
55-65 dB(A) $L_{DEN}$  50-55 dB(A) $L_{Night}$	Belastung / Belästigung	- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV <sup>13</sup> können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) <sup>14</sup> langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU) <sup>14</sup>

<sup>11</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

<sup>12</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23.11. 2007

<sup>13</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

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

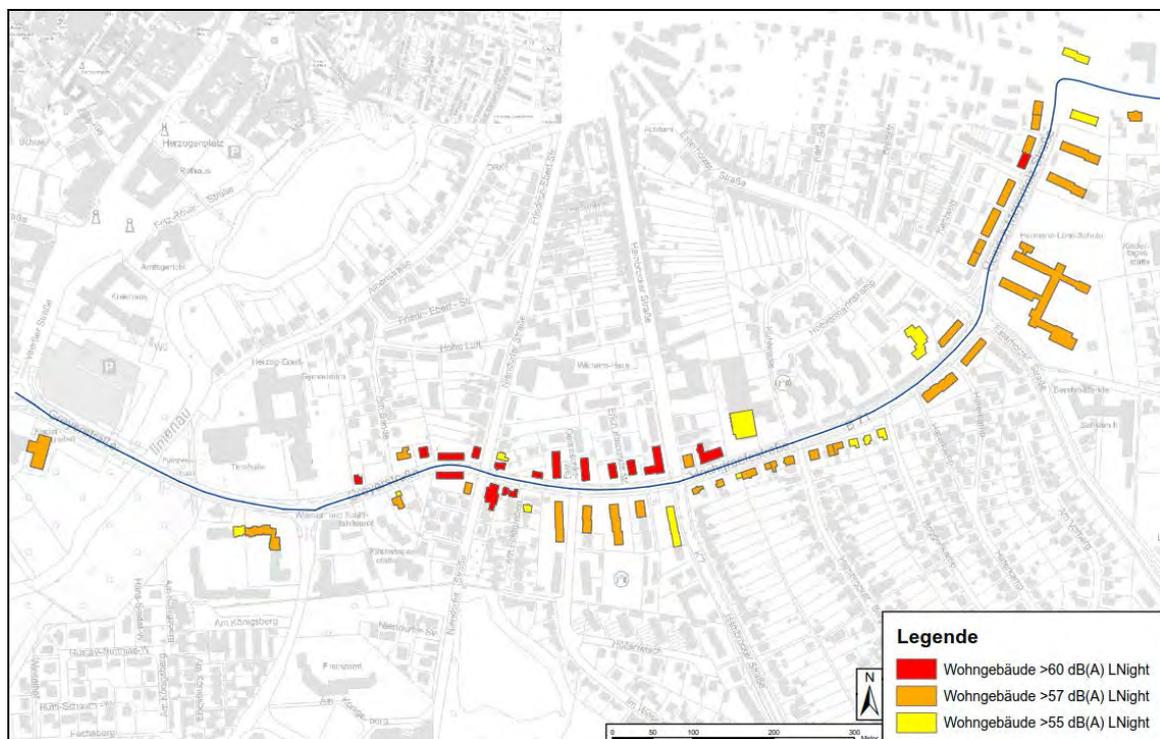
### 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Vorrangig werden die durch die Hauptverkehrsstraße am stärksten lärmbelasteten Wohngebäude betrachtet. Dazu gehören in Uelzen die direkt an der B 71 gelegenen Wohngebäude.

Um die belastete Bereiche in Uelzen zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom GAA Hildesheim bereitgestellten Eingangsdaten der Lärmkartierung die Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpegel von über 55 dB(A), über 57 dB(A) und über 60 dB(A)  $L_{Night}$  aufweisen. Es wird hierbei auf den nächtlichen Pegel zurückgegriffen, da dieser zum einen den sensiblen Nachtzeitraum betrifft und zum anderen der  $L_{Night}$ -Wert dem Nachtwert der RLS-90 nahe kommt (s. Kap.1.4).

Die höchsten Belastungen ergeben sich demnach an der Greyerstraße / Hochgraefestraße (B 71). Hier finden sich hoch (gelb und orange) und sehr hoch (rot) belastete Wohngebäude. Zur weiteren Abstufung wurden die Wohngebäude, bei denen die nächtlichen Belastungen über den Werten der Lärmsanierung<sup>8</sup> für Wohngebiete (57 dB(A) nachts, s.a. Anlage 1) liegen (orange und rot), dargestellt (s. Abbildung 1).

**Abbildung 1: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der Greyerstraße / Hochgraefestraße (B 71)**<sup>15</sup>



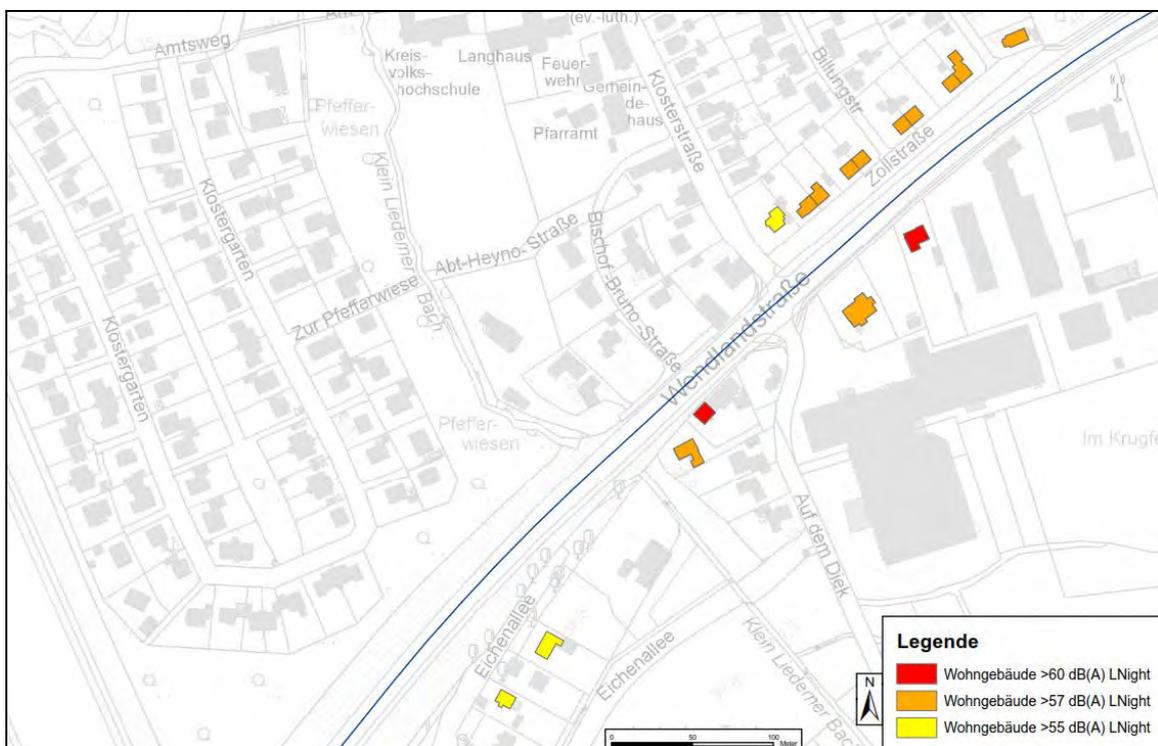
<sup>15</sup> Strategische Lärmkartierung 2018. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Stand 04/2018

## Lärmaktionsplan der Hansestadt Uelzen zur 3. Stufe der ULR

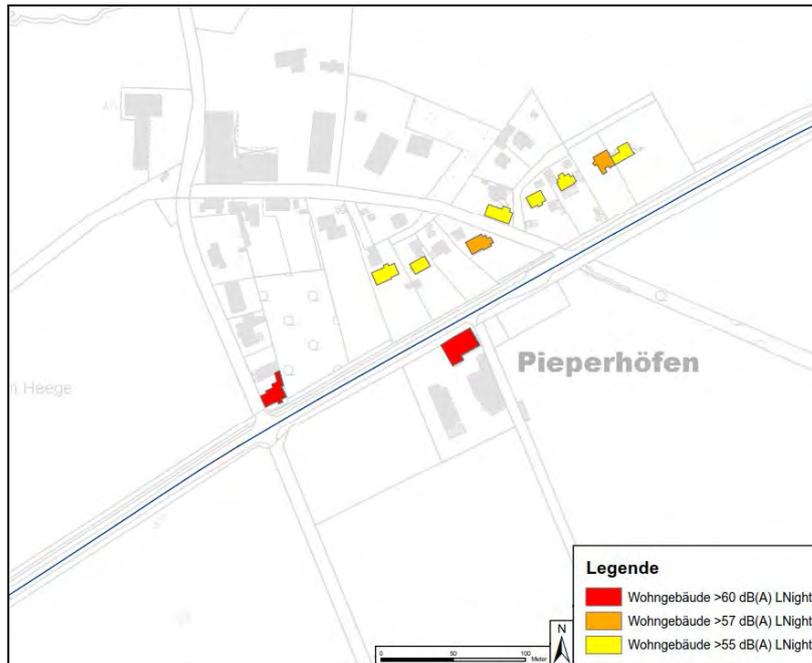
Weitere hoch und sehr hoch belastete Wohngebäude finden sich an der B 191 östlich des Stadtbereichs. Dazu gehört zum einen der Bereich der Wendlandstraße, an dem sich straßennah Wohngebäude befinden. Die Gebäude werden mit den vom GAA Hildesheim errechneten Fassadenpegel farblich dargestellt (s. Abbildung 2).

Im weiteren Verlauf der B 191 Richtung Nordosten ergeben sich in der Ortsdurchfahrt von Pieperhöfen an den straßennahen Wohngebäuden ebenfalls hohe und sehr hohe Belastungen auf Grund der errechneten straßenzugewandten Fassadenpegel (s. Abbildung 3).

**Abbildung 2: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der Wendlandstraße (B 191)**



**Abbildung 3: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude in Pieperhöfen (B 191)**



Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

Die Lärmindizes  $L_{DEN}^{16}$  und  $L_{Night}^{17}$  werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Durch die Ortsumgehung wird der Durchgangsverkehr aus Uelzen herausgehalten und mindert so den innerstädtischen Lärm und entlastet dort die Einwohner.

Entlang der Ortsumgehung und z.T. entlang der Bahntrasse finden sich zahlreiche Lärmschutzwände (s. Abbildung 4).

**Abbildung 4: In der Kartierung berücksichtigte Lärmschutzwände (blau) in Uelzen**

<sup>16</sup>  $L_{DEN}$  - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden (nach VBUS<sup>10</sup>) die Abendstunden (18:00 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

<sup>17</sup>  $L_{Night}$  - Nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr)



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

### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärminderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen (baulicher Schallschutz)
- Verstetigung des Verkehrs (verträgliche Abwicklung des Verkehrs).
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz),  
Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen B 191, B 4 und B 71 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

### 3.2.1 Greyerstraße / Hochgraefestraße (B 71)

Entlang der B 71 werden in Uelzen innerorts mehrere Wohngebäude hoch und sehr hoch belastet (s. Abbildung 1). Wie sich aus der Lärmkartierung ergibt, bestehen an Gebäuden entlang der B 71 Lärmbelastungen von bis zu 63 dB(A)  $L_{\text{Night}}$ . Für diesen Bereich ist zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>8</sup> eingehalten werden bzw. ob hier eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2010 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eventuell eher aktive Maßnahmen lohnen.

Zur Reduzierung der erheblichen Lärmbelastung an der B 71 wird vom zuständigen Baulastträger gefordert, dass bei der nächsten anstehenden Straßendeckensanierung der B 71 in dem Abschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein lärmarmes Asphalt für Stadtstraßen<sup>18,19,20</sup> eingebaut wird. Dadurch kann eine Lärminderung von bis zu 6 dB gegenüber dem kartierten Zustand erreicht werden.

Weiterhin sollte geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der B 71 umgesetzt werden kann. Dadurch kann in diesem stark belasteten Bereich eine Lärmreduzierung von rund 2-3 dB erreicht werden<sup>21</sup>. Ggf. sollte untersucht werden, ob die Geschwindigkeitsbeschränkung nur nachts oder nur für Lkw umgesetzt werden kann. Die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Fassadenpegel von z.T. deutlich über 60 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  deuten

---

<sup>18</sup> Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt, 2014.

<sup>19</sup> Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

<sup>20</sup> Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmen Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

<sup>21</sup> Umweltbundesamt 2009: Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr.

darauf hin, dass die Beurteilungspegel der Lärmschutz-Richtlinie-StV<sup>22</sup> überschritten sind.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden<sup>23</sup>:

- Es sollte das Zusatzschild „Lärmschutz“ angebracht werden. Autofahrer halten sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn der Grund dafür bekannt ist.
- Eine häufige Wiederholung des Schildes fördert die Befolgung.
- Die Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind stärker, wenn Geschwindigkeitsdisplays oder - noch einmal wirkungsverstärkend - Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden.

Der Abschnitt der B 71 zwischen Greyerstraße und Soltauer Straße ist nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt worden, dementsprechend werden dort keine Maßnahmen vorgeschlagen. Die tatsächliche Verkehrsbelastung liegt allerdings über der Grenze von 3 Mio Kfz/Jahr (vgl. Kap. 1.2).

Grundsätzlich können die Maßnahmen für den Abschnitt der Greyer-, Hochgraefe- und Heinrich- Meyerholz-Straße analog auch für den nicht kartierten Abschnitt übernommen werden.

### 3.2.2 Wendlandstraße (B 191)

Entsprechend der Abbildung 2 sind beidseits der Wendlandstraße einige Wohngebäude beiderseits der Bundesstraße nachts hoch und z.T. sehr hoch belastet. Entsprechend der Lärmkartierung liegt hier ein Asphalt mit +2dB. Es bietet sich daher an in dem Abschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei der nächsten anstehenden Straßendeckensanierung einen lärmarmen Asphalt für Stadtstraßen einzubauen<sup>18, 19, 20</sup>.

In den Abschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h wird vom Baulastträger gefordert, einen lärmgeminderten Asphalt (-2 dB) einzubauen, so dass auch an den anliegenden betroffenen Wohngebäuden eine Lärminderung erreicht wird. Die NLBStV weist in ihrer Stellungnahme vom 25.09.2018 darauf hin, dass auf der B 191 ein anderer Fahrbahnbelag besteht,

---

<sup>22</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

<sup>23</sup> Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

als in der Lärmkartierung berücksichtigt wurde. Dies ist vor einer weiteren Maßnahmenplanung zu prüfen.

Wie sich aus der Lärmkartierung ergibt, bestehen an Gebäuden entlang der B 191 Lärmbelastungen von über 57 dB(A)  $L_{Night}$ . Für diesen Bereich ist zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>8</sup> eingehalten werden bzw. ob hier eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann.

### 3.2.3 Pieperhöfen (B 191)

Auch in Pieperhöfen werden an der B 191 einige Wohngebäude hoch und z.T. sehr hoch belastet (s. Abbildung 3). Wie sich aus der Lärmkartierung ergibt, bestehen an vier Gebäuden entlang der B 191 in Pieperhöfen Lärmbelastungen von über 57 dB(A)  $L_{Night}$ . Für diesen Bereich ist zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>8</sup> eingehalten werden bzw. ob hier eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann.

In den Abschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und 100 km/h wird vom Baulastträger gefordert, einen lärmgeminderten Asphalt (-2 dB) einzubauen. Da in der Lärmkartierung aktuell ein Asphalt mit +2 dB für diesen Straßenabschnitt ausgewiesen wird, könnte so die Lärmbelastung um 4 dB gesenkt werden.

Alternativ sollte geprüft werden, ob in dem Abschnitt, auf dem aktuell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h besteht, die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduziert werden kann. Neben der zu erwartenden Lärmreduzierung würde sich dadurch auch die Verkehrssicherheit bei zu- und abfahrenden Fahrzeugen in der Ortsdurchfahrt auf der B 191 erhöhen.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass aufgrund der Unstimmigkeiten in der Verkehrsmengenzählung (vgl. Kap. 1.2) vor Durchführung einer Sanierungsmaßnahme an der Fahrbahn eine aktuelle Verkehrszählung und Lärmberechnung zu empfehlen ist.

### 3.2.4 Riestedt (B 191)

Für Riestedt werden keine Maßnahmen vorgesehen, da aufgrund der Gegebenheiten vor Ort (Tempo 60), Maßnahmen nicht zu einer wesentlichen Reduzierung der Belastung führen. Zu berücksichtigen ist, dass die Verkehrsmengenkarte und die Lärmkartierung hier von zu hohen Verkehrsmengen ausgehen (vgl. Kap. 1.2).

### 3.2.5 Schienenlärm

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Hannover – Hamburg in der Hansestadt Uelzen ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

Im aktuellen Lärmaktionsplan des EBA Teil A<sup>24</sup> ist ausgeführt, dass in Uelzen rund 8.800 Einwohner mit über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen sind (vgl. Tabelle 2). In Tabelle 3 des Lärmaktionsplans des EBA<sup>24</sup> wird darauf verwiesen, dass aktuell im Rahmen der Lärmsanierung ein 7,9 km langer Abschnitt in Uelzen in der Untersuchung und Planung für Lärmschutzmaßnahmen ist.

### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Hansestadt Uelzen ist von den Hauptlärmquellen B 191, B 71 und B 4 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt dort für zusätzlichen Lärmschutz begrenzt. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Gemeinde den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung. Daher sollte der Lärmschutz im aktuell in der Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan eine wichtige Rolle übernehmen. Folgende Maßnahmen könnten u.a. Eingang finden:

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**  
Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Uelzen zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:
  - bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,

---

<sup>24</sup> Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Hrsg. Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Stand Januar 2018

- hohe Taktdichten,
- Einrichtung von Busspuren,
- Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
- gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**

Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Anlage von Radfahrstreifen / Schutzstreifen,
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrrad-Abstellanlagen,
- Bike + Ride Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept<sup>25</sup>.

- **Förderung des Fußverkehrs**

Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
- Einbau von Mittelinseln,
- ausreichend breite Gehwege.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**

Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Grüne Welle,
- Bau von Kreisverkehren,
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.

---

<sup>25</sup> Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen. Uelzen 2016

- **Lärmarme Asphalte**

Bei allen neuen Deckensanierungen und Neuasphaltierungen sollte geprüft werden, ob ein moderner lärmarmere Asphalt für Stadtstraßen verbaut werden kann<sup>18, 19, 20</sup>. Diese Asphalte können eine deutliche Lärmreduzierung von bis zu 4 dB gegenüber herkömmlichen Straßendecken bewirken.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparende Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und ermöglicht damit den Verzicht auf Autofahrten und infolge einer Verkehrslärmreduzierung.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005<sup>26</sup> Lärmbelastungen vermindert werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

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

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Die Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Hansestadt Uelzen, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht.

Als ruhige Gebiete kommen zum einen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete<sup>27</sup>. Zum anderen können Gebiete ausgewiesen werden, die einen bestimmten Grenzwert unterschreiten. Bei der Ausweisung sollte „*ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig*

<sup>26</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

<sup>27</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

*hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können*<sup>28</sup>.  
Als relevante ruhige Gebiete werden Bereiche ausgewählt, die

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

Unter diesen Aspekten werden auf dem Gebiet der Hansestadt Uelzen mehrere ruhige Gebiete außerhalb der besiedelten Bereiche festgesetzt, die sich z.T. aus den Landschaftsschutzgebieten und den Waldgebieten in Uelzen ergeben (s. Anlage 6):

1. Unverlärmtete Teile des LSG „Wipperautal“ südlich der Kreisstraße 3
2. Unverlärmtete Teile des LSG „Bobenwald-Sieken“ und des NSG „Im Sieken und Bruch“ auf dem Stadtgebiet von Uelzen
3. Unverlärmtete Bereiche des LSG „Stadtforst Uelzen“
4. Unverlärmtete Teile des LSG „Hardautal zwischen Holdenstadt und Holxen“
5. Unverlärmtete Teile des LSG „Bornbachtal“ auf dem Stadtgebiet von Uelzen

Beim Schutz des ausgewiesenen ruhigen Gebietes vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz des ruhigen Gebietes als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen**

Durch den neuen Asphalt kann die Lärmbelastung an der B 71 und B 191 für alle betroffene Anwohnende um etwa 4 dB gesenkt werden.

---

<sup>28</sup> Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans**

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

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit fand in der Zeit vom 27. August bis 28. September 2018 eine Auslegung statt. Gleichzeitig wurden die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten.

### **4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange wurden abgewogen und im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

## **5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Hansestadt Uelzen getragen.

Die Maßnahmen an den Straßen werden von den zuständigen Baulastträgern getragen. Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Durch den Einbau eines lärmmindernden Asphalts für Stadtstraßen, wie z.B. des LOA 5D, entstehen keine bzw. nur geringfügig höheren Kosten gegenüber dem Einbau herkömmlichen Asphalts<sup>29</sup>.

## **6 Evaluierung des Aktionsplans**

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

---

<sup>29</sup> Neuer lärmarmer Asphalt für den kommunalen Straßenbau. Marcus Winkler. In: BauMagazin 06/2008.

## 7 Inkrafttreten des Aktionsplans

### 7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Hansestadt Uelzen beschlossen

Am: 17.12.2018

### 7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am: 19.01.2019

### 7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.hansestadt-uelzen.de/Lärmaktionsplanung>

Uelzen, den 14.01.2019



---

J. Markwardt

Bürgermeister

## **Anlagenverzeichnis**

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen  $L_{DEN}$  Hansestadt Uelzen

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen  $L_{Night}$  Hansestadt Uelzen

**Anlage 4:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken  $L_{DEN}$  Hansestadt Uelzen

**Anlage 5:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken  $L_{Night}$  Hansestadt Uelzen

**Anlage 6:** Ruhige Gebiete in der Hansestadt Uelzen

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

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/> ).

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die <b>Lärmsanie- rung</b> an Straßen und Schienenwe- ge in Baulast des Bundes <sup>30</sup> .		Richtwerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV <sup>31</sup> für die Anordnung <b>verkehrsrechtlicher Maßnahmen</b> aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die we- sentliche Änderung von Straßen- und Schie- nenwegen ( <b>Lärmvor- sorge</b> ) <sup>32</sup>		Richtwerte für <b>Anla- gen</b> im Sinne des BlmSchG, deren Einhaltung sicherge- stellt werden soll <sup>33</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die <b>städtebauli- che Planung</b> <sup>34</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schu- len, Altenheime, Kur- gebiete ....	67	57	70	60	57 (58)	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59 (60)	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohnge- biete	67	57	70	60	59 (60)	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64 (65)	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69 (70)	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							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.

<sup>30</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

<sup>31</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>32</sup> Anlage 2 der 16. BlmSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“, in Fassung der Änderung durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)

<sup>33</sup> Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

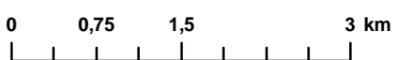
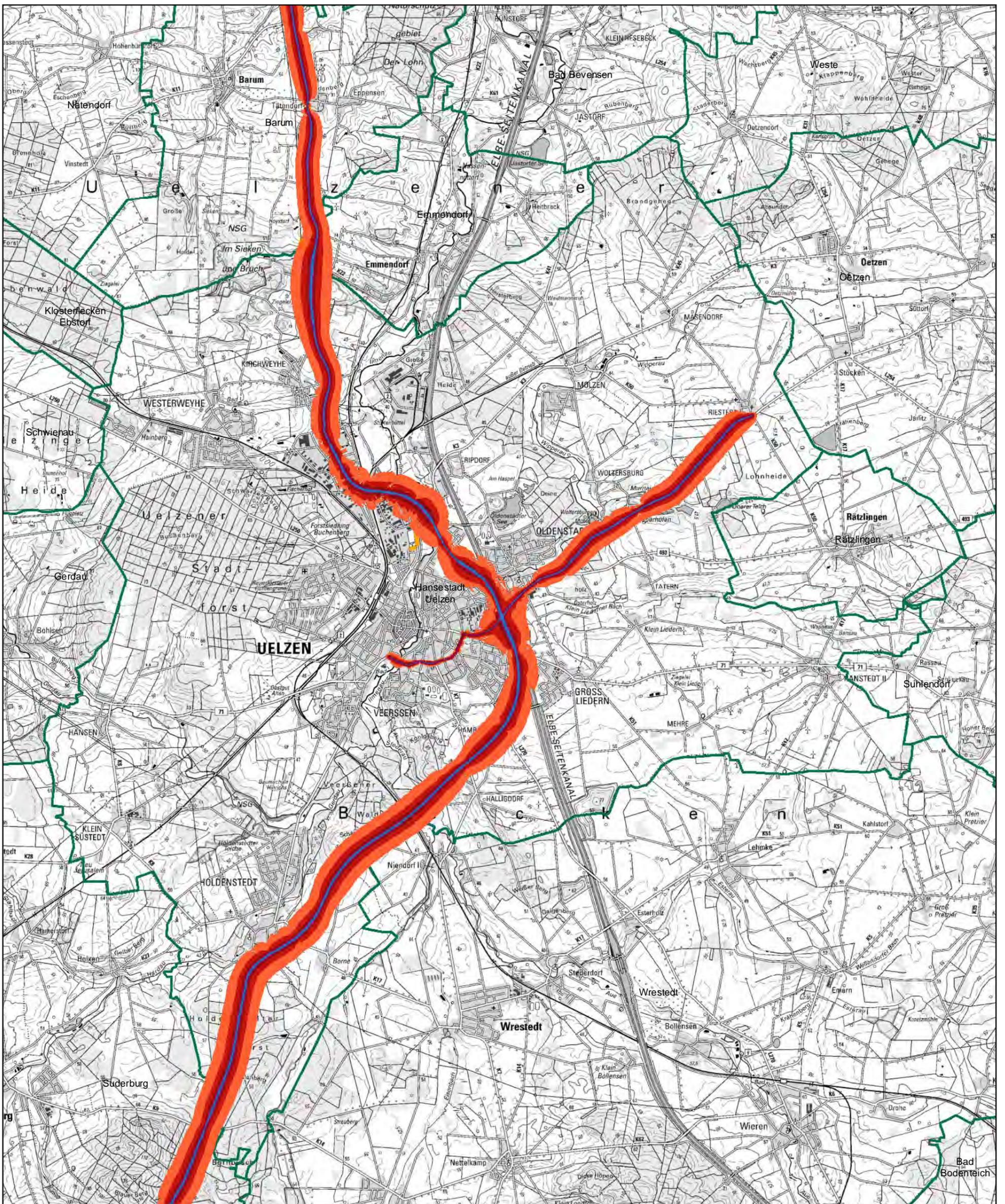
<sup>34</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1



## **Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht  $L_{DEN}$  der Hansestadt Uelzen

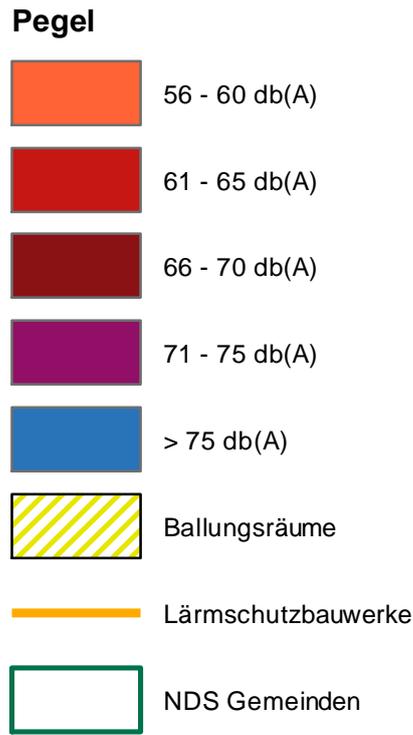
Stand April 2018



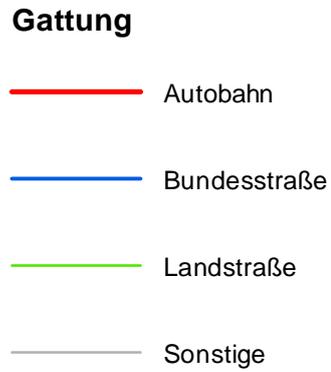
# Legende



## Straßenlärm Lden



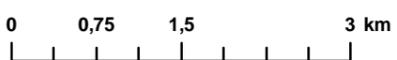
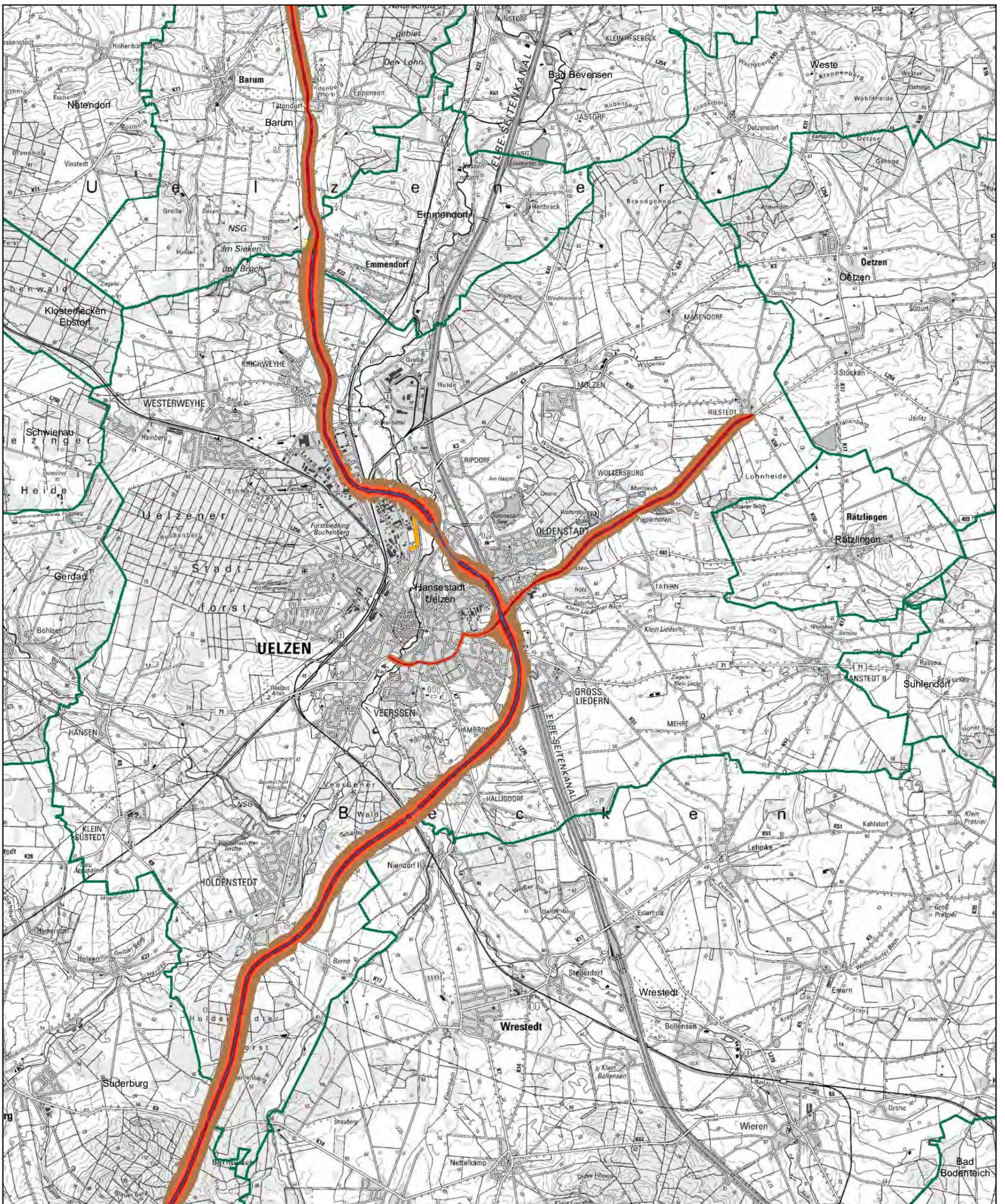
## Straßen



### **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L<sub>Night</sub>  
der Hansestadt Uelzen

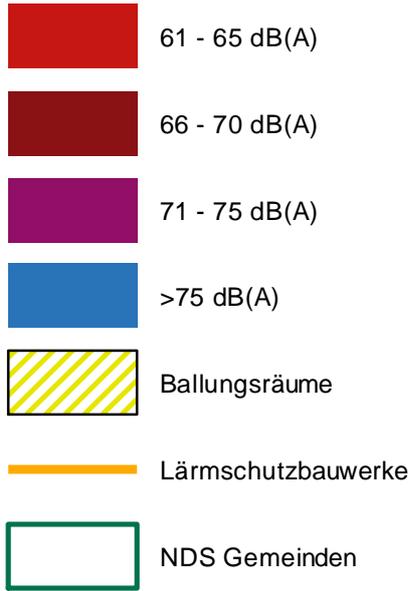
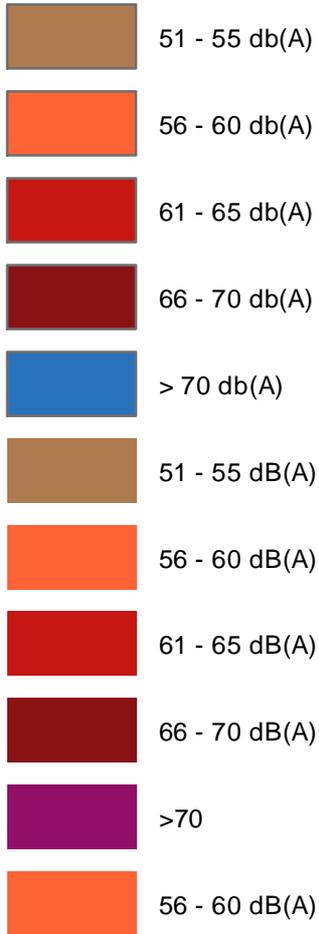
Stand April 2018



# Legende

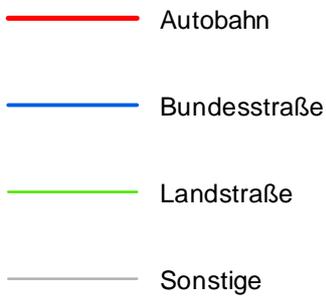
## Straßenlärm Ln

### Pegel



## Straßen

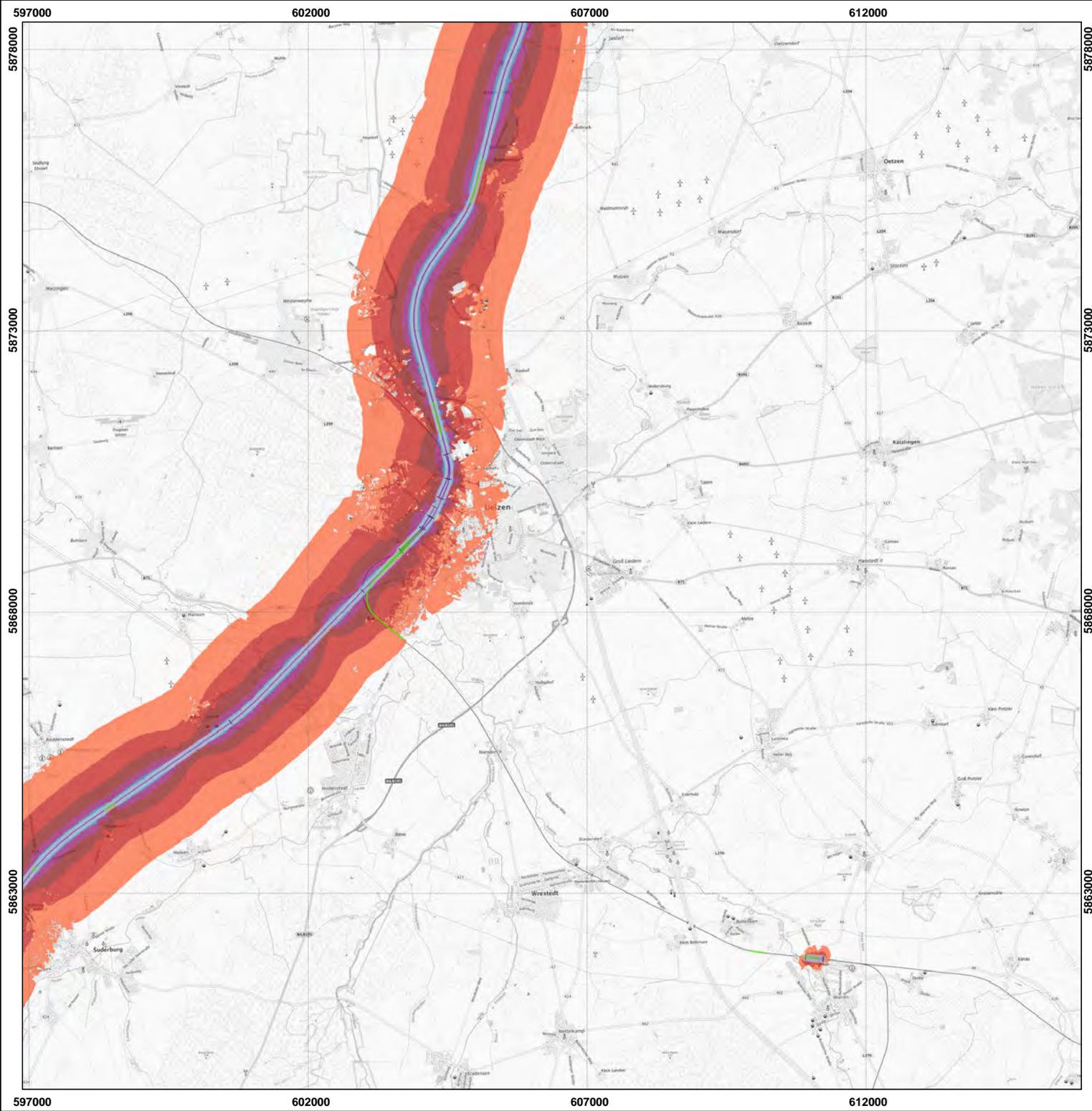
### Gattung



## **Anlage 4**

Lärmkarte Hauptisenbahnstrecken Gemeindeübersicht  $L_{DEN}$   
der Hansestadt Uelzen

Stand Juli 2017



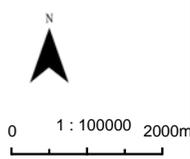
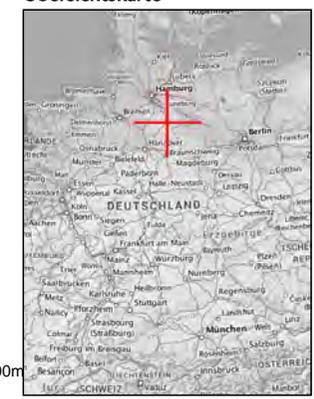
Eisenbahn-Bundesamt

## Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Lärmindex [dB(A)]  
Tag-Abend-Nacht (LDEN)

- > 75
- > 70 - 75
- > 65 - 70
- > 60 - 65
- > 55 - 60

### Übersichtskarte



**Quelle**  
Geoinformationen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2018  
Gleislage: DB Netz AG (2016)

**Berechnungsvorschrift**  
VBUSch

**Koordinatensystem**  
ETRS89 / UTM zone 32N

**Haftungshinweis**  
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

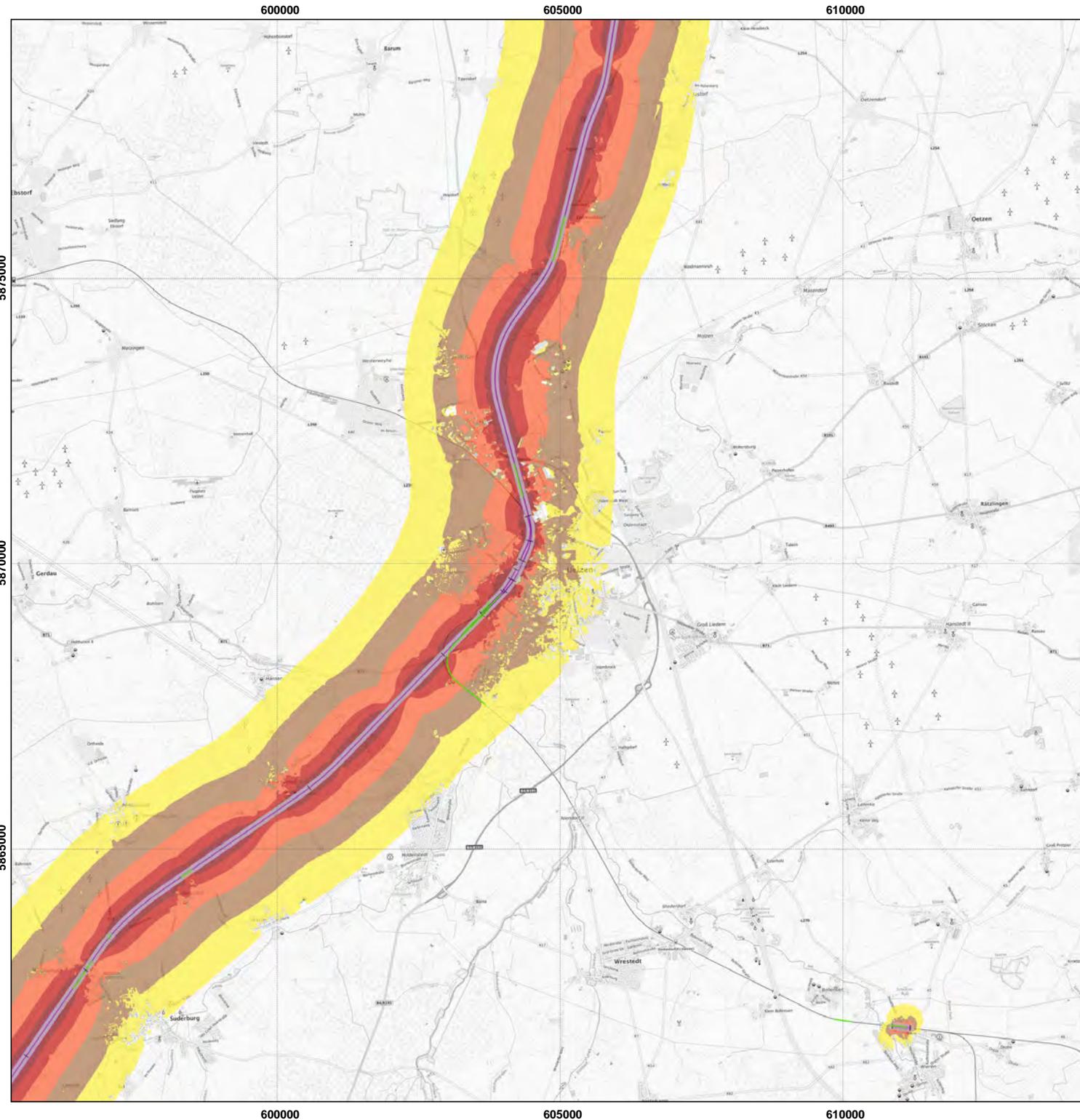
**Nutzungshinweis**  
Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0.

**Impressum**  
Eisenbahn Bundesamt  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn  
<http://www.eba.bund.de>  
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest  
Datum der Erstellung: 31.05.2018

## Anlage 5

Lärmkarte Hauptisenbahnstrecken Gemeindeübersicht  $L_{Night}$   
der Hansestadt Uelzen

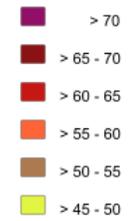
Stand Juli 2017



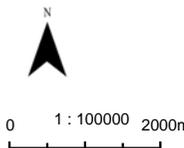
Eisenbahn-Bundesamt

## Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Lärmindex [dB(A)]  
Nacht (LNight)



Übersichtskarte



### Quelle

Geoinformationen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2018  
Gleislage: DB Netz AG (2016)

### Berechnungsvorschrift

VBUSch

### Koordinatensystem

ETRS89 / UTM zone 32N

### Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

### Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0.

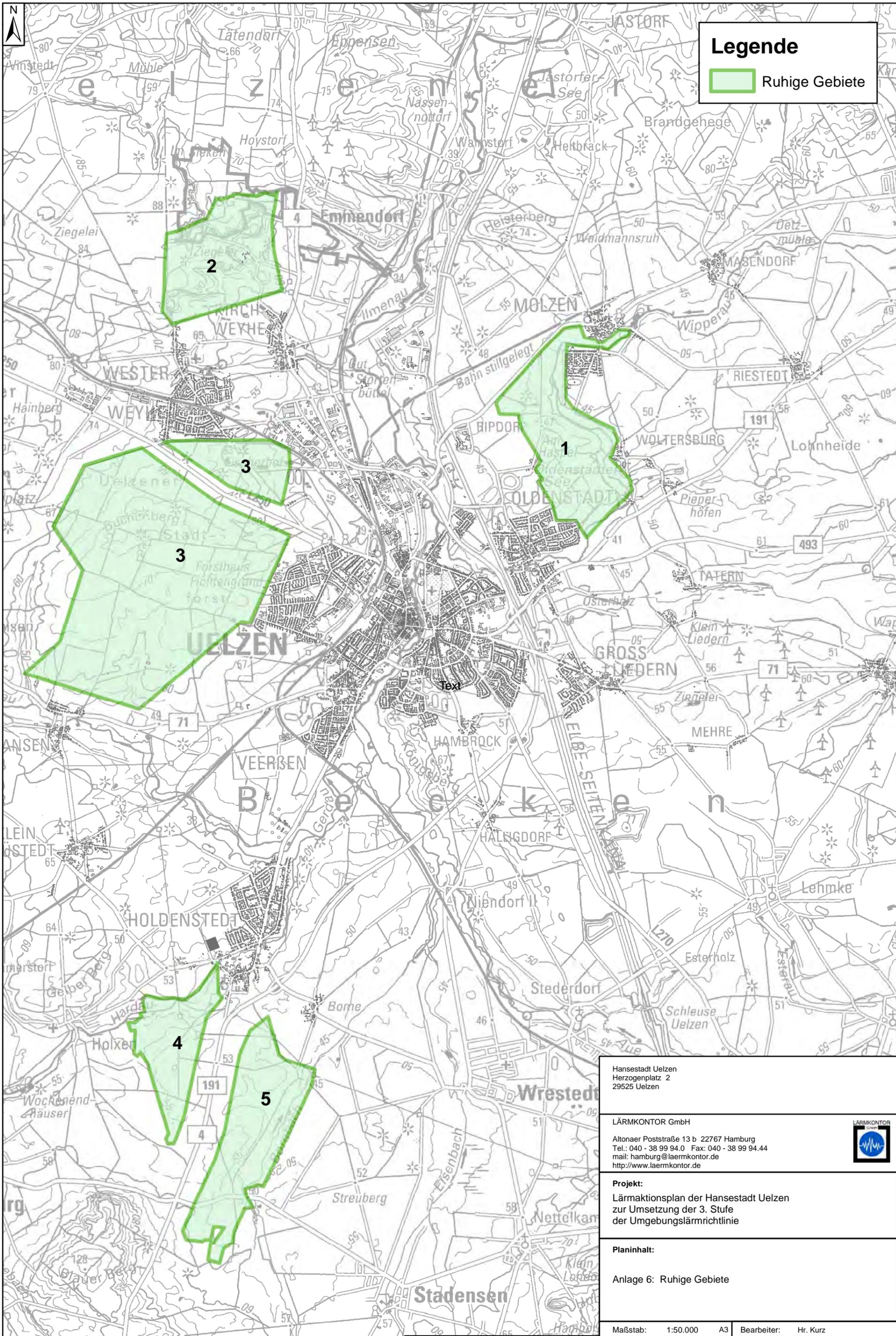
### Impressum

Eisenbahn Bundesamt  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn  
<http://www.eba.bund.de>  
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest  
Datum der Erstellung: 31.05.2018

## **Anlage 6**

Ruhige Gebiete in der Hansestadt Uelzen

Stand November 2018



**Legende**

Ruhige Gebiete

Hansestadt Uelzen  
Herzogenplatz 2  
29525 Uelzen

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg  
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44  
mail: hamburg@laermkontor.de  
http://www.laermkontor.de

**Projekt:**  
Lärmaktionsplan der Hansestadt Uelzen  
zur Umsetzung der 3. Stufe  
der Umgebungslärmrichtlinie

**Planinhalt:**  
Anlage 6: Ruhige Gebiete

Maßstab: 1:50.000 A3 Bearbeiter: Hr. Kurz

LK 2018.004 08.11.2018



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen. © 2018

