

Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Bad Salzdetfurth

Überarbeitung zur 4. Kartierungsrunde

- Zusammenfassung zur Information der Öffentlichkeit -

Stand vom 14.06.2024

Auftraggeber:

Stadt Bad Salzdetfurth
Fachbereich FB 2 Bürgerservice, Bildung und Ordnung
Oberstraße 6
31162 Bad Salzdetfurth



Bearbeitung:

GeräuscheRechner PartG mbB Beratende Ingenieure Arps & Wempe
Richthofenstraße 29
31137 Hildesheim



Inhalt

1	Hintergrund & Anlass	3
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	3
1.2	Beschreibung der Stadt sowie der Umgebungslärmquellen	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund	6
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	7
2	Bewertung der Ist-Situation.....	8
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	8
2.2	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	13
3	Maßnahmenplanung	14
3.1	Maßnahmen zur Lärminderung	15
3.2	Schutz ruhiger Gebiete	16
3.3	Verbesserungspotenzial der Lärminderungsmaßnahmen	17
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	18
5	Finanzielle Informationen zum LAP	19
6	Evaluierung des LAP	19
7	Inkrafttreten des Aktionsplans.....	19
8	Quellen	20

1 Hintergrund & Anlass

Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) stellt die Überprüfung bzw. Aktualisierung des bisherigen LAP der Stadt Bad Salzdetfurth mit Stand vom 28.01.2019 [1] (bzw. 1. Fortschreibung vom 03.12.2021 [2]) dar. Die aktuellen Lärmkarten der vierten Kartierrunde sind der Auslöser und eine wichtige Informationsgrundlage für den neuen LAP. Diese Dokumentation dient dabei als allgemeinverständliche Zusammenfassung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung. Für die aktuelle Kartierrunde erfolgt die Berichterstattung an die zuständigen Stellen (z. B. *Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz*) nicht mehr in Form eines Fließtextes, sondern mit Hilfe von Excel-Datenblättern.

Diese Änderungen ergeben sich gemäß *EU-Durchführungsbeschluss 2021/1967* [10] hinsichtlich der erforderlichen Angaben sowie der technischen Anforderungen. Hierzu sind von der *Europäischen Umweltagentur* (EEA) Formatvorlagen (Excel-Datenblätter) zur Datenberichterstattung erarbeitet und vorgelegt worden. Die aktuellen Ergebnisse und statistischen Auswertungen der vierten Kartierrunde umfassen im Bereich der Stadt Bad Salzdetfurth (wie bisher) die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (entspricht ca. 8.200 Kfz/Tag).

Neben dieser *‘Pflicht-Kartierung’* mit Stand vom 01.06.2023 stehen darüber hinaus die Ergebnisse der sogenannten *‘END+ Kartierung’* mit Stand vom 04.12.2023 zur Verfügung, die weitere Straßen mit einem geringeren Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Somit liegen für alle Straßenabschnitte innerhalb des Stadtgebiets, die als Bundes- bzw. Landesstraße klassifiziert sind, Kartierungsergebnisse vor. Diese Kartierungen wurden vom *Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt (GAA)* Hildesheim vorbereitet und veröffentlicht. Darüber hinaus sind neben den Hauptverkehrsstraßen bei Bedarf die Haupteisenbahnstrecken, Verkehrsflughäfen sowie sonstige Geräuschquellen zu betrachten.

Weiterhin muss der LAP den Mindestanforderungen, die sich aus § 47d Absatz 2 *Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)* [1] in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie [9] ergeben, entsprechen. Die hierzu notwendigen Angaben werden im Weiteren zusammengefasst und in allgemeinverständlicher Form aufbereitet bzw. sie werden für die offizielle Berichterstattung in Excel-Datenblättern aufbereitet.

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Die zuständige Behörde für die Vorbereitung und Umsetzung des LAP ist die Stadt Bad Salzdetfurth (*Oberstraße 6, 31162 Bad Salzdetfurth; Fachbereich FB 2; Stadt-Schlüssel: 03254005*). Der neue LAP ist bis zum 18.07.2024 zu erarbeiten bzw. zu überarbeiten. Die Erarbeitung erfolgt getrennt nach den Zuständigkeiten für die jeweiligen verkehrlichen Quellen. Die bundesweite Lärmaktionsplanung für die Schienenwege der *Deutschen Bahn AG* unterliegt der Zuständigkeit des *Eisenbahn-Bundesamtes* (EBA).

1.2 Beschreibung der Stadt sowie der Umgebungslärmquellen

Die Stadt Bad Salzdetfurth liegt zentral im Landkreis Hildesheim im südlichen Niedersachsen. Bad Salzdetfurth gehört zum Weser- und Leinebergland und erstreckt sich im Innerstebergland. Das Stadtgebiet gehört als Teilraum zur naturräumlichen Region 'Niedersächsisches Bergland'. Die Stadt wurde im Rahmen der Verwaltungs- und Gebietsreform im Jahre 1974 als Einheits-Stadt gebildet und besteht seit dem Zusammenschluss aus 13 Ortsteilen¹, wobei jeder von ihnen sich einen Teil seiner eigenen Struktur und der dörflichen Gemeinschaft bewahrt hat. Das Stadtgebiet umfasst insgesamt eine Fläche von rund 67 km². Die Anzahl der Einwohnenden beträgt 14.181 (Stand: 07/2023, Quelle: www.bad-salzdelfurth.de, Zugriff 01/2024).

Die Stadt grenzt im Norden an die intensiv ackerbaulich genutzten Lößböden der Hildesheimer Börde, südöstlich liegt der Harz. Der überwiegende Teil des Stadtgebiets besteht aus land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Ortsteile sind dörflich geprägt, während der Kernort (klein-)städtischen Charakter besitzt. Das Stadtgebiet erstreckt sich im Norden bis zur BAB A 7, Richtung Westen bis zur Stadt Hildesheim (Stadtteile Itzum, Marienburg) bzw. Gemeinde Diekholzen. Südlich befindet sich die Gemeinde Lamspringe und im Osten grenzen die Stadt Bockenem (z. B. Ortsteil Upstedt) sowie die Gemeinde Holle an.

Beschreibung der Umgebungslärmquellen² im Gebiet der Stadt Bad Salzdetfurth, die Bestandteil der aktuellen Lärmkartierung sind:

Hauptverkehrsstraßen: Straßenabschnitte (Bundesfernstraße, Landesstraße oder grenzüberschreitende Straße) innerhalb des Stadtgebiets mit Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr:

- Bundesautobahn BAB A 7 (ca. 2 km):
 - Verkehrsaufkommen in DTV³: 52.100 Kfz/24h inkl. SV⁴: 10.300 Kfz/24h
- Bundesstraße B 243: Ortsgrenze bis Abzweig Wesseln (ca. 3 km)
 - DTV: 11.800 Kfz/24h, SV: 500 Kfz/24h
- Landesstraße L 490: Abzweig Wesseln bis Abzweig L 482 / L 493 in Östrum (ca. 6 km)⁵
 - DTV: 10.000 Kfz/24h, SV: 400 Kfz/24h

¹ Ortsteile Stadt Bad Salzdetfurth: Bad Salzdetfurth (5.039 Einwohner), Bodenburg (1.834 Einwohner), Breinum (648 Einwohner), Detfurth (587 Einwohner), Groß Düngen (1.154 Einwohner), Heinde (1.231 Einwohner), Hockeln (181 Einwohner), Klein Düngen (371 Einwohner), Lechstedt (681 Einwohner), Listringern (178 Einwohner), Östrum (362 Einwohner), Wehrstedt (1.028 Einwohner) und Wesseln (887 Einwohner); Quelle: <https://www.bad-salzdelfurth.de/Vorgestellt/Die-Ortsteile/>, Zugriff 01/2024

² Gemäß § 47b BImSchG werden unter Umgebungslärm 'belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht' verstanden.

³ Diese Verkehrsstärken weichen zum Teil von den Annahmen für die Lärmkartierung ab, weil eine differenziertere Betrachtung vorgenommen wird; DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke; Quelle: NLS^tBV 2023 [12]

⁴ SV = Schwerverkehr (> 3,5 t)

⁵ Es ist zu beachten, dass im Verlauf der L 490 die bestehende Umfahrung der historischen Altstadt von Bad Salzdetfurth noch nicht umgewidmet ist, so dass die alte Streckenführung der Kartierung zu Grunde liegt.

Außerdem sind folgende Straßenabschnitte innerhalb des Stadtgebiets mit Verkehrsaufkommen von weniger als 3 Mio. Kfz pro Jahr im Rahmen der 'END+ Kartierung' berücksichtigt worden:

- Bundesstraße B 243: Wesseln Rtg. Bockenem (rund 3 km)
- Landesstraße L 499: Walshausen bis Listringern (rund 5 km)
- Landesstraße L 492: Heinde über Groß Düngen Rtg Wendhausen (rund 5 km)
- Landesstraße L 490: Östrum Rtg. Sehlem (rund 2 km)
- Landesstraße L 482: Östrum bis Breinum (rund 2 km)
- Landesstraße L 493: Bodenburg Rtg. Upstedt (rund 3 km)

Weitere Straßenabschnitte (z. B. Kreis- und Gemeindestraßen) sind im Rahmen der Kartierung nicht berücksichtigt worden, obwohl die Verkehrsbelastung unter Umständen nicht geringer ausfällt. Als Maßgebliche Eingangsgröße dient bei der Berechnung des Straßenverkehrslärms die Verkehrsbelastung bzw. das Verkehrsaufkommen, die vom Nds. Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) stammen. Diese Angaben sind Bestandteil eines landesweiten Datenbestands des relevanten Straßennetzes, der vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA, Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge, ZUS LLGS) gepflegt wird.

Haupteisenbahnstrecken: Eine Kartierung des Schienenverkehrs erfolgt gemäß Anforderung des *BImSchG* für Haupteisenbahnstrecken, das heißt bei einem Verkehrsaufkommen > 30.000 Zugbewegungen pro Jahr. Die im Stadtgebiet der Stadt Bad Salzdetfurth verlaufenden Strecken (DB Strecke 1773 Hildesheim ↔ Derneburg, DB Strecke 1822 Groß Düngen ↔ Bodenburg) erfüllen diese Anforderung nicht. Für den Schienenverkehr liegt nach § 47e (4) *BImSchG* die Zuständigkeit zur Aufstellung des LAP mit Maßnahmen in Bundeshoheit beim *Eisenbahn-Bundesamt (EBA)*.

Diese Strecken im Stadtgebiet sind aber im Rahmen der erweiterten Kartierung des *Eisenbahn-Bundesamts (EBA)* berücksichtigt worden (Ergebnisse siehe Kapitel 2.1). Damit wird aus Sicht des EBA eine Grundlage zur Harmonisierung der Lärmaktionsplanung und dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes geschaffen. Im Rahmen dieser zusätzlichen Kartierung des Schienenverkehrslärms sind keine statistischen Auswertungen gemäß der *Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB [7]* (z. B. geschätzte Zahl der belasteten Menschen) durchgeführt worden

Das *EBA* hat am 20.11.2023 den Entwurf des Lärmaktionsplans der Runde 4 für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (Stand 11/2023) vorgelegt. Am 02.01.2024 endete die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung des EBA. Der Termin zur Vorlage des überarbeiteten LAP der Runde 4 ist der 18.07.2024.

Weitere Geräuschquellen: Die EU Umgebungslärmrichtlinie sieht bei der Ermittlung des Umgebungslärms neben dem Straßen- und Schienenverkehr die Berücksichtigung weiterer Geräuschquellen vor. Die Richtlinie bezieht sich grundsätzlich auf unerwünschte und gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten des Menschen verursacht werden. Darunter fallen auch Beeinträchtigungen durch industrielle bzw. gewerbliche Tätigkeiten, die in der Regel aber allein im Bereich der Ballungsräume im Rahmen der Lärmkartierung erfasst bzw. für die Aktionsplanung berücksichtigt werden. Lärmkarten zum Luftverkehr werden laut Anforderung des *BImSchG* allein für Großflughäfen erstellt (Verkehrsaufkommen > 50.000 Flugbewegungen pro Jahr).

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der *EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG* [9] und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f *BImSchG* [1] sowie der *Verordnung über die Lärmkartierung* (34. BImSchV) [4]. Im Rahmen der Lärmkartierung erfolgen Berechnungen für die beiden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} . Während der Lärmindex L_{DEN} die Belästigung über den gesamten Tageszeitraum (24 h) beschreibt, berücksichtigt der Lärmindex L_{Night} die Geräuschsituation während der Nacht (22.00 – 06.00 Uhr).

Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach dem einheitlichen Berechnungsverfahren CNOSSOS [11] erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die Lärmkarten der 4. Runde nicht mit den Lärmkarten aus der bisherigen Kartierungsrunden vergleichbar. Die neuen Rechenverfahren berücksichtigen z. B. unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen. Deswegen werden, trotz unveränderter Situation vor Ort, tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.⁶

Die Berechnung der beiden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} erfolgt nach der *Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)* [6], die das europaweit einheitliche Berechnungsverfahren CNOSSOS-EU [11] in nationales Recht umsetzt. Ermittelt werden diese Pegel rechnerisch in einer Höhe von 4 m über Grund und in einem Raster von 10 m x 10 m. Die Darstellung erfolgt in 5 dB Klassen. Diese Berechnungen erfolgen unter Berücksichtigung der Topographie, das heißt die tatsächlichen Geländehöhen werden rechnerisch mitgeführt. Zusätzlich wird mit Hilfe der *Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB* [7] eine Belastungsanalyse durchgeführt, die die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen ermittelt und statistisch auswertet. In den vorhergehenden Kartierungsrunden wurden zum Beispiel keine Angaben zur Anzahl der 'Fälle starker Belästigung' ermittelt und veröffentlicht.

⁶ Aufgrund dieser Änderungen besteht aus Sicht des Nds. MU die Notwendigkeit zur Aufstellung eines neuen LAP bzw. die Gültigkeit eines bereits vorhandene LAP kann deswegen nicht verlängert werden (siehe Anschreiben *Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz* vom 08.06.2023).

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Für eine Bewertung des Umgebungslärms gelten keine Richt- oder Grenzwerte. Laut *EU Umgebungslärmrichtlinie* können von den Mitgliedsstaaten entsprechende Kriterien festgelegt werden, die bei einer Überschreitung Maßnahmen nach sich ziehen. Von dieser Möglichkeit ist bislang kein Gebrauch gemacht worden, so dass seitens der für den LAP zuständigen Behörde geeignete Kriterien ausgewählt bzw. festgelegt werden müssen. Das Umweltministerium Nds. empfiehlt die Aufnahme von konkret festgelegten Lärminderungsmaßnahmen oder -empfehlungen in einen LAP sofern Personen Pegeln von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind.

Weiterhin empfiehlt das Nds. Umweltministerium ein 3-stufiges Vorgehen für den LAP:

- Vermeidung von Gesundheitsgefährdung (kurzfristig)
Pegel $L_{DEN} < 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} < 60 \text{ dB(A)}$
Flächenkriterium: $> 1 \text{ km}^2$; Einwohnerkriterium: > 50 belastete Menschen
- Minderung der erheblichen Belästigung (mittelfristig)
Pegel $L_{DEN} < 60 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} < 50 \text{ dB(A)}$
- Vermeidung von erheblichen Belästigungen (langfristig)
Pegel $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} < 45 \text{ dB(A)}$

Diese Empfehlungen sind für den bisherigen LAP der Stadt Bad Salzdetfurth übernommen worden. Unter Berücksichtigung dieser Kriterien hatte sich bislang bereits ein Bedarf für konkrete bzw. kurzfristige Lärmschutzmaßnahmen ergeben (siehe LAP Stadt Bad Salzdetfurth [1], Kapitel 3, Seite 7 ff.). Kurzfristig sind demnach vor allem Maßnahmen zum Schutz der Straßenrandbebauung in den Ortssteilen Groß Düngen, Wesseln, Detfurth und Bad Salzdetfurth notwendig, die insbesondere den Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) wirksam schützen.

Eine Übersicht zu bestehenden Richt- und Grenzwerten, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Umgebungslärm, in dem von dem LAP erfassten Gebiet verwendet werden können, enthalten z. B. Anlage B LAP Stadt Bad Salzdetfurth 2021 [1] und Anhang III der *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung* [13]. Die national geltenden Richt- und Grenzwerte zum Lärmschutz stammen aus verschiedenen Regelwerken (Verordnungen, Richtlinien, Technische Anleitung) und sie können nicht direkt angewandt werden, weil sie für andere Anwendungsbereiche gelten und die Ergebnisse anhand verschiedener Vorgehensweisen ermittelt werden.

Hilfsweise können die Ergebnisse der Lärmkartierung mit den geltenden Richt- und Grenzwerten, die für andere Anwendungsbereiche gelten, verglichen werden. Aufgrund der unterschiedlichen Berechnungsvorschriften sind zur Prüfung der Einhaltung der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte bei Bedarf separate Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig bzw. aus den Ergebnissen können keine Anforderungen aufgrund von Überschreitungen abgeleitet werden.

2 Bewertung der Ist-Situation

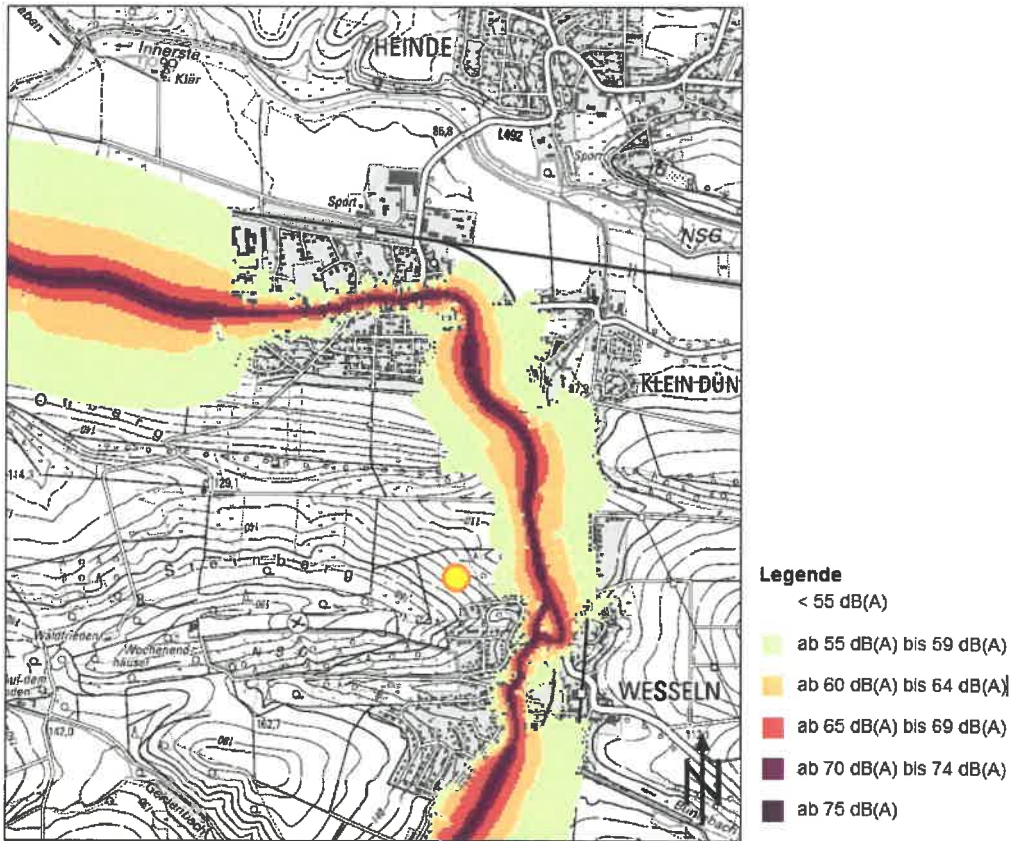
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Es liegen für die Stadt Bad Salzdetfurth Ergebnisse aus der Lärmkartierung zum Straßen- und Schienenverkehr vor. Es sind beim **Straßenverkehr** neben den Hauptverkehrsstraßen (BAB A 7, B 243 und L 490), die gemäß Anforderung der EU Umgebungslärmrichtlinie [9] verpflichtend zu kartieren sind, darüber hinaus alle weiteren Abschnitte der als Bundes- und Landesstraße eingestuftes Straßenabschnitte innerhalb des Stadtgebiets (B 243, L482, L 490, L 492, L 493 und L 499) im Rahmen der sogenannten END + Kartierung kartiert worden. Die Ergebnisse können im Online-Portal *'Umweltkarten Niedersachsen'* unter dem Link <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de> eingesehen und ausgedruckt werden.

Die Kartierungsergebnisse liegen in Form von Rasterlärmkarten sowie statistischer Auswertungen vor. Die Statistik umfasst Angaben zum Umfang der lärmbelasteten Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Stadtgebiet. Außerdem werden nach § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen dokumentiert (z. B. für *'starke Belästigung'*, *'starke Schlafstörung'* sowie *'ischämische Herzkrankheit'*). Außerdem stehen die Lärmkarten in einem Standarddatenformat zur Verfügung, um bei Bedarf weitergehende Auswertungen mit Hilfe eines Geographischen-Informationssystems (GIS) durchzuführen.

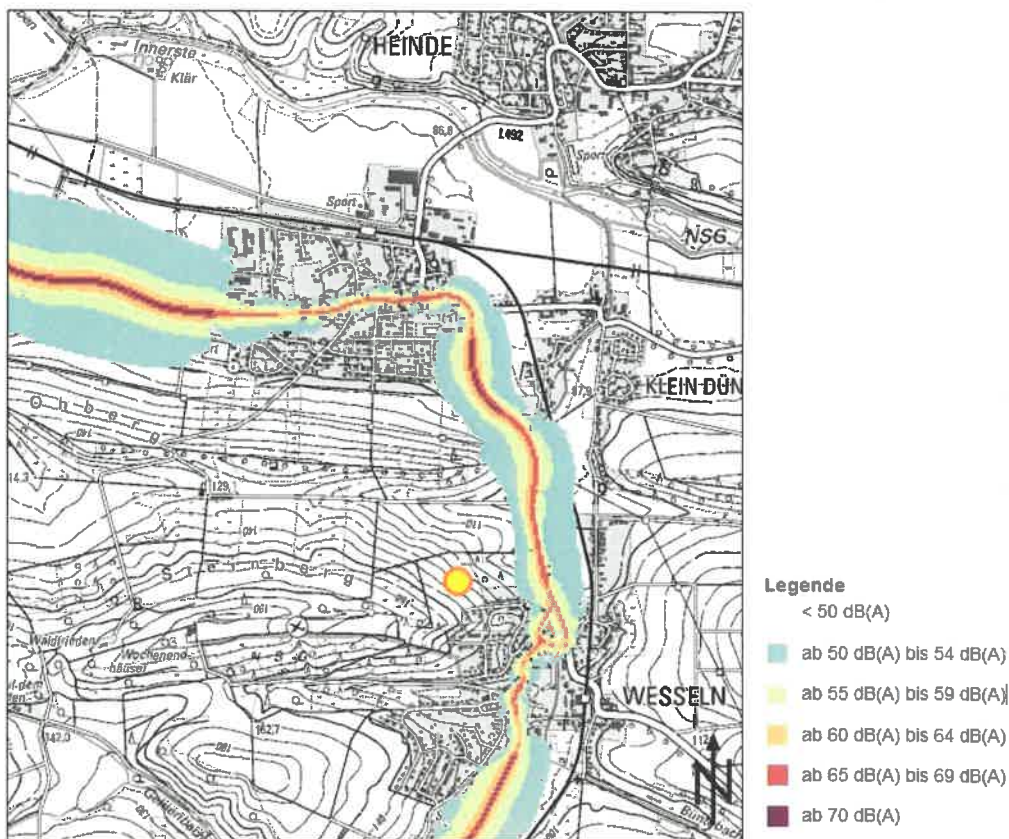
Die vorliegenden Ergebnisse der **Pflichtkartierung** verdeutlichen, dass sich ein Lärmteppich entlang der kartierten Straßenabschnitte erstreckt, der je nach Randbebauung und Verkehrsaufkommen unterschiedlich groß ausfällt. Die Geräuschimmissionen der am nördlichen Rand des Stadtgebiets verlaufenden Bundesautobahn BAB A 7 strahlen auf das Stadtgebiet aus, aber es sind keine schutzbedürftigen Nutzungen (z. B. Wohnungen) betroffen. Die höchsten Geräuschbelastungen treten im Bereich der Ortsdurchfahrten der B 243 und L 490 in den Ortsteilen Groß Düngen, Wesseln, Detfurth und Bad Salzdetfurth auf (siehe Ausschnitte in Abbildung 1 und Abbildung 2).

Abbildung 1 Ergebnisse Pflichtkartierung L_{DEN} Straßenverkehr (Ausschnitt ohne Maßstab)



Quelle: www.umweltkarten-niedersachsen.de, Zugriff 01/2024

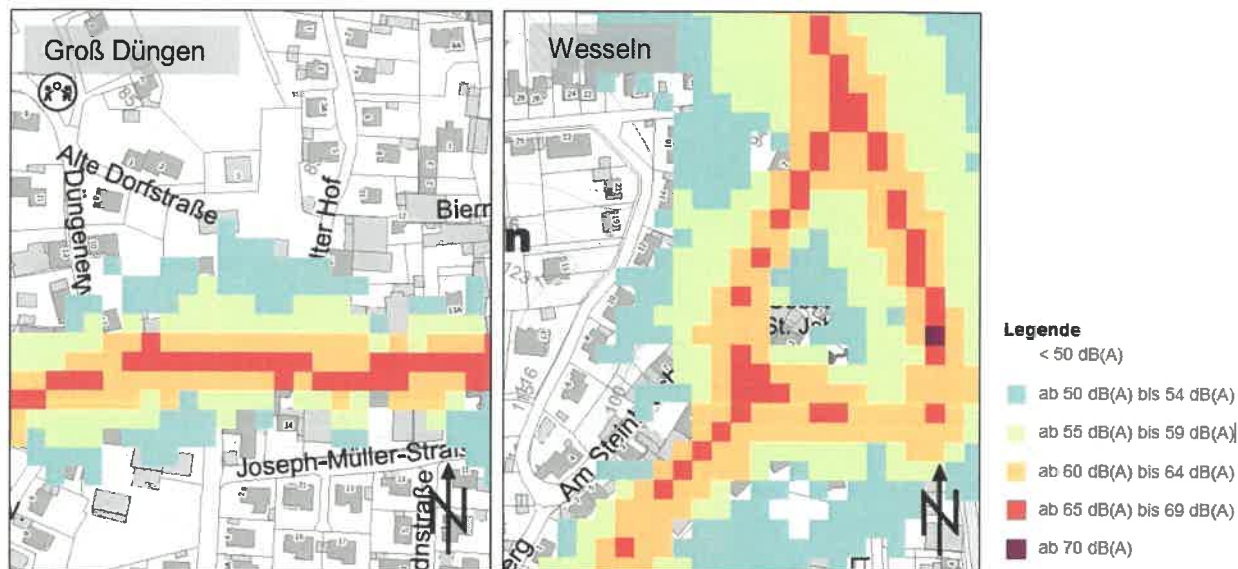
Abbildung 2 Ergebnisse Pflichtkartierung L_{Night} Straßenverkehr (Ausschnitt ohne Maßstab)



Quelle: www.umweltkarten-niedersachsen.de, Zugriff 01/2024

Mit Hilfe des Online-Portals können Ausschnitte und Details der Rasterlärmkarten frei ausgewählt werden. Während der Nacht werden zum Teil Geräuschbelastungen von $L_{Night} > 65 \text{ dB(A)}$ berechnet und punktuell sogar von $L_{Night} > 70 \text{ dB(A)}$ (siehe Beispiel Abbildung 3). Für den Lärmindex L_{DEN} ergeben sich rechnerisch zum Teil sogar Geräuschbelastungen von $L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$, wobei diese hohen Belastungen unmittelbar auf einzelnen Straßenabschnitten auftreten bzw. keine Personen in Wohnungen betroffen sind.

Abbildung 3 Detailausschnitte Pflichtkartierung L_{Night} Straßenverkehr (Abbildungen ohne Maßstab)



Quelle: www.umweltkarten-niedersachsen.de, Zugriff 01/2024

Die geschätzten Zahlen der belasteten Menschen an den Hauptverkehrsstraßen sind in der nachfolgenden Tabelle 1 dokumentiert. Es sind insgesamt 1.700 Menschen betroffen, wenn man den 24-stündigen Lärmindex L_{DEN} zu Grunde legt. Im kritischen Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) sind 1.200 Menschen im Stadtgebiet betroffen, die mit Hilfe des Lärmindex L_{Night} erfasst werden.

Tabelle 1 Geschätzte Zahl der belasteten Menschen an Hauptverkehrsstraßen (Pflichtkartierung)

Pegelklasse in [dB(A)]		Lärmindex L_{DEN}	Lärmindex L_{Night}
von	bis	in [dB(A)]	in [dB(A)]
> 50	55	-	400
> 55	60	600	500
> 60	65	400	300
> 65	70	500	0
> 70	75	200	0
> 75		0	-
Summe		1.700	1.200

Quelle: Aktuelle Kartierungsergebnisse 2022, Statistische Daten Straßenlärm; Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz.

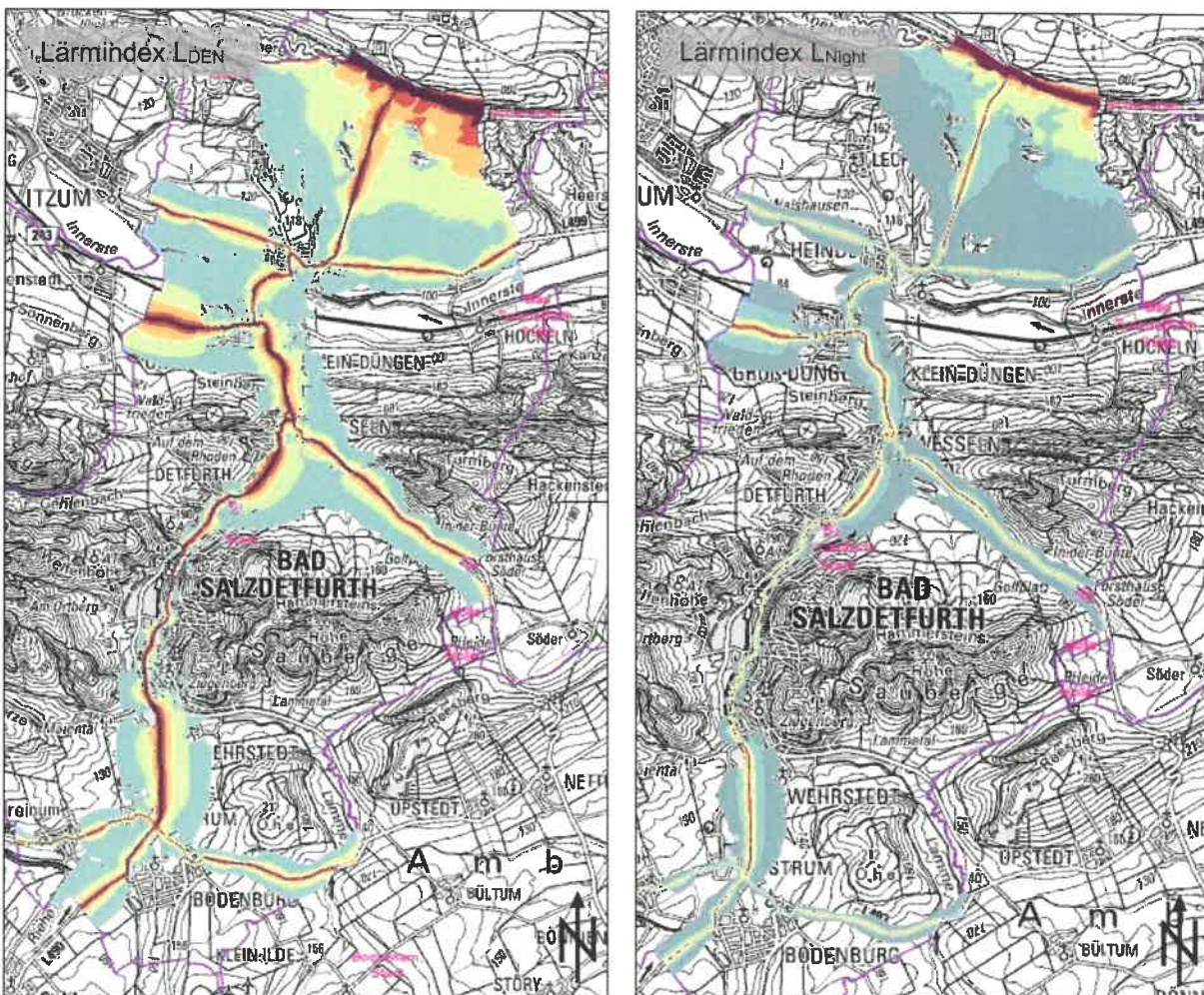
Weiterhin sind in der Tabelle 2 die geschätzten Zahlen zur verlärmten Fläche sowie die Anzahl der betroffenen Einrichtungen (Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser) dokumentiert. Im Bereich der Stadt Bad Salzdetfurth werden zusätzlich Angaben zu den gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen ausgewiesen.⁷ Die Anzahl der Fälle 'starker Belästigung' wird mit 325 angegeben und die Anzahl der Fälle 'starker Schlafstörung' wird mit 86 abgeschätzt. Die Anzahl der Fälle 'ischämischer Herzkrankheiten'⁸ wird mit 1 abgeschätzt.

Tabelle 2 Geschätzte Zahlen zur Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen (Pflichtkartierung)

Lärmindex L _{DEN} in [dB(A)]	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete ...			
	Fläche in [km ²]	Wohnungen [Anzahl]	Schulen [Anzahl]	Krankenhäuser [Anzahl]
> 55	6,4	800	4	1
> 65	1,3	300	0	1
> 75	0,3	0	0	0

Quelle: Aktuelle Kartierungsergebnisse 2022, Statistische Daten Straßenlärm; Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz.

Abbildung 4 Ergebnisse END+ Kartierung Straßenverkehr (Ausschnitte ohne Maßstab)



Quelle: www.umweltkarten-niedersachsen.de, Zugriff 01/2024

⁷ Die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen wird berechnet nach den Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen (siehe Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG [9], zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2020/367 (ABl. L 67 vom 5.3.2020, S. 132).

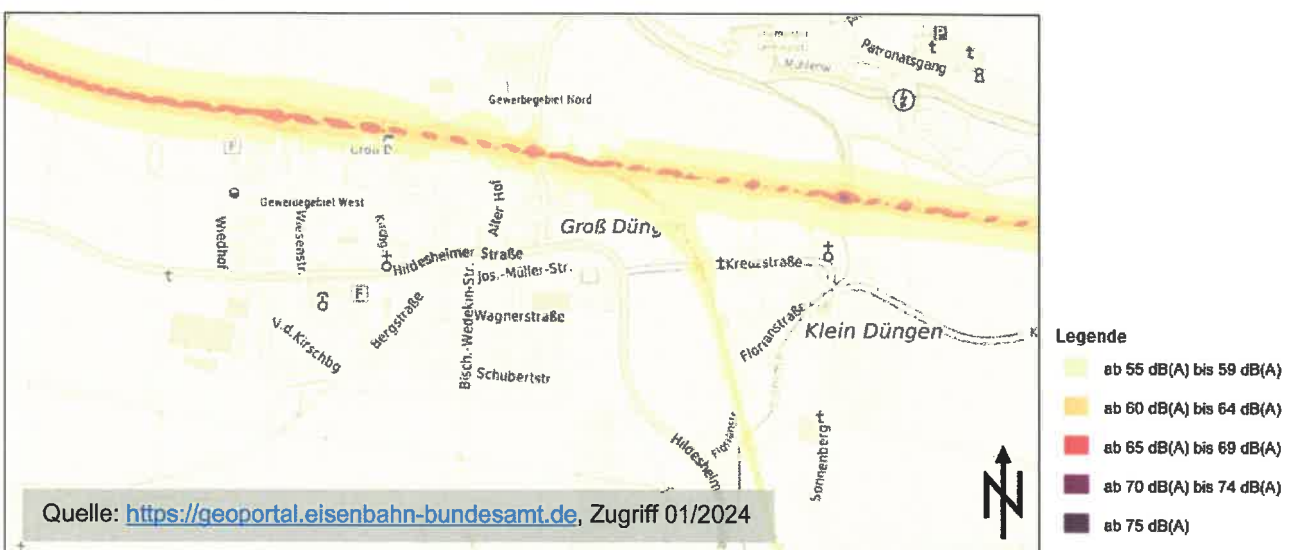
⁸ Unter einer ischämischen Herzkrankheit verstehen Fachleute eine Erkrankung der Herzkranzgefäße, wobei in den Herzkranzgefäßen es zu Kalkablagerungen kommt, die die Gefäße verengen.

Die **Kartierung END +** zeigt, dass an weiteren Straßenabschnitten innerhalb des Stadtgebiets nennenswerte Geräuschbelastungen aufgrund des Straßenverkehrslärms auftreten (siehe Abbildung 4). Für diese Kartierungen sind keine statistischen Auswertungen erstellt worden. Man kann unterstellen, dass punktuell auch vergleichbar hohe Geräuschbelastungen auftreten, aber aufgrund der niedrigeren Verkehrsstärken die Zahl der belasteten Menschen niedriger ausfällt. Ebenso fällt der Umfang der belasteten Flächen niedriger aus bzw. die 'Lärmteppiche' entlang dieser Straßenabschnitte sind schmaler. Nicht abgebildet werden bei den Lärmkartierungen Abweichungen vom durchschnittlichen Verkehr, wenn zum Beispiel einzelne Streckenabschnitte an Wochenenden verstärkt von Motorrädern genutzt werden (z.B. B 243 Richtung Weinberg).

Aufgrund von **Haupteisenbahnstrecken** bestehen im Bereich des Stadtgebiets von Bad Salzdefurth keine Lärmbetroffenheiten im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Im Rahmen der Pflichtkartierung ist das Stadtgebiet am Rand bzw. umfassen die Kartierungskorridore zum Teil das Stadtgebiet (z. B. westlich von Breinum), aber daraus resultieren keine Betroffenheiten.

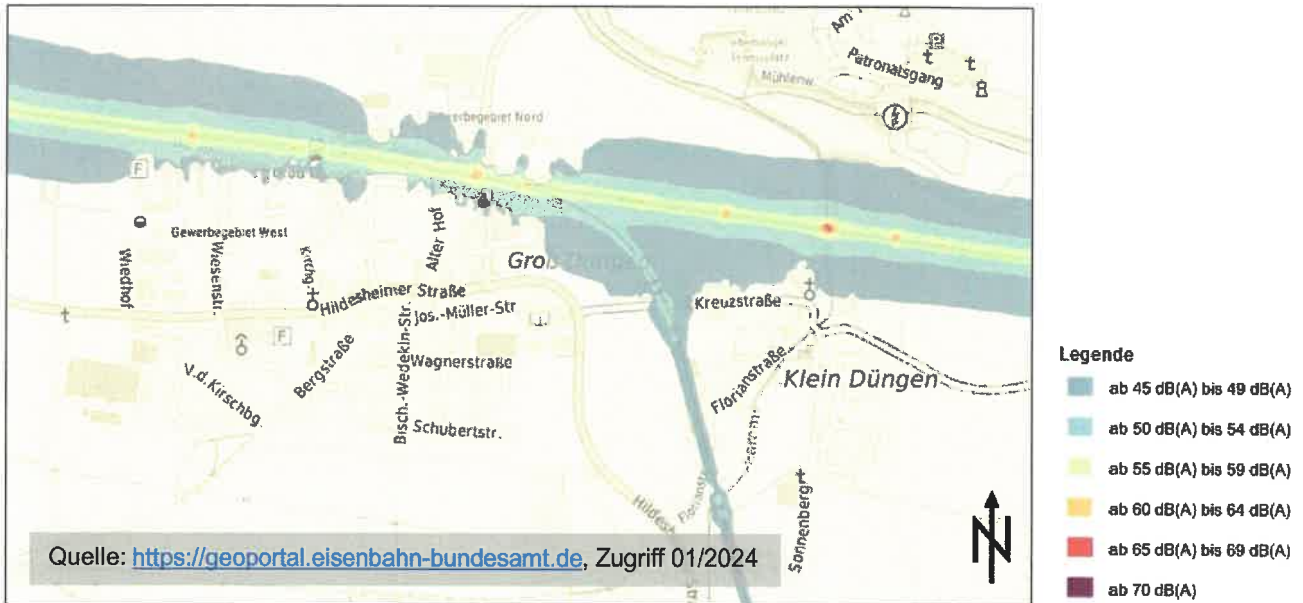
Vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist im Rahmen der 4. Kartierungsrunde eine erweiterte Kartierung für alle Eisenbahnstrecken des Bundes vorgelegt worden (Erläuterung siehe Kapitel 1.2). Diese bundesweite Kartierung umfasst die Fortsetzung der DB Strecke 1773 Richtung Derneburg bzw. Goslar sowie die DB Strecke 1822 Groß Dungen ↔ Bodenburg, die sich innerhalb des Stadtgebiets befinden (siehe Abbildungen 5 und 6). Man kann davon ausgehen, dass entlang dieser Streckenabschnitte keine Betroffenheiten im Sinn der EU-Umgebungslärmrichtlinie bestehen.

Abbildung 5 Ergebnisse bundesweite Lärmkartierung L_{DEN} Schienenverkehr (Ausschnitt ohne Maßstab)



Für die sonstigen Geräuschquellen, die im Stadtgebiet auftreten können, ergibt sich kein Bedarf für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. Im Rahmen der Genehmigungsplanung müssen anhand der geltenden Lärmschutzvorschriften die bestehenden Anforderungen und Kriterien gegebenenfalls überprüft und deren Einhaltung sichergestellt werden (z. B. Errichtung und Betrieb neuer Anlagen in einem Gewerbegebiet).

Abbildung 6 Ergebnisse bundesweite Lärmkartierung L_{Night} Schienenverkehr (Ausschnitt ohne Maßstab)



2.2 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Unter Würdigung der dargestellten Empfehlungen zur Aufnahme von Lärminderungsmaßnahmen bzw. der 3-stufigen Vorgehensweise im top-down-Ansatz (siehe Kapitel 1.4), sind für den Bereich der Stadt Bad Salzdetfurth kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen. Es sind ca. 200 Personen Pegeln $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. ca. 300 Personen $L_{Night} > 60$ dB(A) aus dem Straßenverkehr ausgesetzt. Damit gehen erhebliche Belästigungen einher, die zum Teil als Fälle 'starker Belästigung' bzw. 'starker Schlafstörung' einzustufen sind. Es ist deswegen kurzfristig die Umsetzung von Minderungsmaßnahmen vorzusehen, um die identifizierten Belastungen und Belästigungen aus dem Straßenverkehr zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

Um einen nachhaltigen Lärmschutz sicherzustellen, sollte versucht werden, die identifizierten Lärmkonflikte bzw. die Belastungs- und Belästigungsschwerpunkte zu minimieren bzw. zu vermeiden. Aufgrund der dargestellten Betroffenheiten bzw. den vorliegenden Kartierungsergebnissen ergeben sich anhand der vorgestellten Kriterien (siehe Kapitel 1.4) folgende Schlussfolgerungen für die Geräuschsituation im Status-quo in Bad Salzdetfurth:

- Die maßgebliche Lärmbelastung geht vom **Straßenverkehr** aus.

Die Belastungsschwerpunkte befinden sich innerhalb der Ortslagen mit straßennaher Randbebauung entlang der B 243 und L 490 (v. a. Groß Düngen, Wesseln, Detfurth und Bad Salzdetfurth).

Für den kritischen Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) wird eine Anzahl von 800 Personen rechnerisch abgeschätzt, die von einer Geräuschbelastung oberhalb der Auslöseschwelle in Höhe von $L_{Night} > 55$ dB(A) gemäß Empfehlung MU Nds. betroffen ist.

Die Auslöseschwelle für den 24 h-Lärmindex L_{DEN} in Höhe von 65 dB(A) gemäß Empfehlung MU Nds. wird zum Teil überschritten, so dass ca. 700 Personen betroffen sind.

Es sind rund 800 Wohnungen von einem Lärmindex $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffen; weiterhin sind lärmsensible Einrichtungen von Belastungen $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffen.

Die statistische Auswertung nach gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen weist 325 Fälle 'starker Belästigung' und 86 Fälle 'starker Schlafstörung' aus.

Zur Verbesserung der Geräuschbelastungen der betroffenen Menschen bzw. Reduzierung der Anzahl der betroffenen Wohnungen und Einrichtungen sind vor allem Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms sinnvoll, die den Nachtzeitraum betreffen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung, Verkehrsvermeidung, Lkw-Fahrverbote).

- Aufgrund des **Schieneverkehrs** ergibt sich anhand der vorliegenden Kartierungsergebnisse keine Notwendigkeit zur Ergreifung von Lärmschutzmaßnahmen, wenn man die dokumentierten Kriterien zu Grunde legt. Aussagen zur Betroffenheit durch **weitere Geräuschquellen** sind aufgrund fehlender Kartierungen derzeit nicht möglich.

3 Maßnahmenplanung

Die Maßnahmenplanung umfasst die Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen einschließlich der Lärminderung im Hoheitsgebiet der zuständigen Behörde. Die Maßnahmen sind in das Ermessen der Behörde gestellt, wobei sich die ersten Anknüpfungspunkte bzw. vorrangigen Maßnahmen aus den identifizierten Lärmschwerpunkten ableiten lassen.

Das Thema Schallimmissionsschutz ist und bleibt fester Bestandteil der örtlichen Planungspraxis. Seitens der Stadt wird bereits im Rahmen der regulären Stadt- und Verkehrsplanung eine wirksame und nachhaltige Lösung der Lärmprobleme im Stadtgebiet vorgebracht. Beispielsweise werden bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne schalltechnische Gutachten erstellt, die sich der Thematik widmen (siehe Beispiele in *Stadt Bad Salzdetfurth 2021*, Seite 4 ff. [2]). Ebenso werden im Rahmen des Bauordnungsrechts regelmäßig Fragestellungen zu diesem Themenkomplex behandelt.

Für Änderungen bzw. die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich einer Bundes- und Landesstraßen ist der Baulastträger zuständig. Träger der Straßenbaulast ist nach § 3 *Einteilung der öffentlichen Straßen* des *Niedersächsischen Straßengesetzes* (NStrG) [8] das Land Niedersachsen. Die zuständige Straßenbauverwaltung liegt in der Hand der *Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr* (NLStBV). Diese Zuständigkeitsregelung gilt auch im Bereich der betroffenen Ortsdurchfahrten in der Stadt Bad Salzdetfurth. Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

3.1 Maßnahmen zur Lärminderung

Es lassen sich zahlreiche Maßnahmen im Stadtgebiet identifizieren, die zur Lärminderung beitragen und Anknüpfungspunkt für weitergehende Maßnahmen zur Minimierung bzw. Lösung bestehender Lärmprobleme darstellen. Die vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung sind im bisherigen LAP der Stadt Bad Salzdetfurth aus 2019 [1] aufgeführt (siehe Kapitel 4, Seite 8 ff.). :

- Maßnahmen zur Vermeidung der Geräuschemissionen:
 - Förderung ÖPNV (z. B. Einführung Jobticket bei der Stadtverwaltung seit 01.07.2023, Entwicklung eines verbesserten Angebotes im öffentlichen Verkehr, z. B. 'Salze-Bus')
 - Bereitstellung und Attraktivierung P+R Parkplätze (Bsp. Bahnhof Bad Salzdetfurth, Bahnhof Groß Dünge einsch. Stellplätze für Fahrräder)
 - Förderung Angebote zum Car-Sharing (Bsp. Car-Sharing seit 01.07.2022 in Bad Salzdetfurth)
 - Einrichtung attraktiver Radwege und Förderung des Radverkehrs (u. a. Radweg von Heinde nach Groß Dünge einschließlich der beiden Ortsdurchfahrten)
- Maßnahmen zur Reduzierung bzw. Verlagerung der Geräuschemissionen:
 - Verlangsamung des Fahrzeugverkehrs; Tempo 30 auf allen Ortsdurchfahrten, gegebenenfalls ausschließlich während der Nacht⁹; außerhalb der Ortslagen zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf der B 243 nach dem Ortsausgang von Wesseln in Richtung Weinberg; zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h auf der Landesstraße L 490 zwischen Wesseln und Detfurth
 - Überwachung und Messung der Fahrgeschwindigkeiten (Aufstellung festinstallierter und mobiler Geschwindigkeitstafeln)
 - Straßenraumgestaltung; Errichtung von Fahrbahnteilern bzw. Querungshilfen u. a. im Verlauf der L 492 im Bereich des neuen Feuerwehrhauses Heinde sowie des Ortseingangs von Heinde
 - Einsatz geräuscharmer Fahrbahnbeläge (inner- und außerorts); Berücksichtigung bei Sanierung der Landesstraße L 492 einschließlich der Ortsdurchfahrten von Heinde und Groß Dünge sowie Strecke Richtung Wendhausen; bei anstehenden Maßnahmen im Bereich der Bundesstraße B 243 mit den Ortsdurchfahrten Wesseln und Groß Dünge
 - Verstetigung bzw. Homogenisierung des Verkehrs; Entfernung auffällige bzw. störender Geräuschemerkmale im Fahrbahnbelag durch Vermeidung von Straßenschäden sowie schalltechnische Optimierung der Bahnübergänge
 - Verkehrslenkung (Bsp. Umfahrung Altstadt Bad Salzdetfurth¹⁰ bzw. Durchfahrtsverbote)

⁹ Die Stadt Bad Salzdetfurth ist laut Beschluss des Stadtrats vom 03/2023 der Initiative 'Lebenswerte Städte und Gemeinden' beigetreten. In der Initiative engagieren sich 1.034 Städte, Gemeinden, Landkreise und ein Regionalverband (Stand 01/2024) für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten, indem die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden (weitere Infos siehe Link: www.lebenswerte-staedte.de, Zugriff 01/2024).

¹⁰ Bei der Kartierung des Straßenverkehrslärm wurde die Umfahrung der Altstadt von Bad Salzdetfurth (noch) nicht berücksichtigt, weil die Umwidmung des betroffenen Abschnitts der L 490 noch nicht erfolgt ist (siehe Fußnote 5).

Die Maßnahmen sollen verstetigt und bei Bedarf ergänzt werden. Dies betrifft auch Maßnahmen anderer Planungsträger außerhalb der kommunalen Planungshoheit, die nach Möglichkeit angestoßen und unterstützt werden (z. B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Bereich der Ortsdurchfahrten¹¹; Optimierung Bahnübergänge, siehe *Bad Salzdetfurth 2021 [2]*, Seite 7). Hierbei werden auch die Anregungen und Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt.

Im Rahmen der kommunalen Planungshoheit, also insbesondere der Flächennutzungs- und Bauleitplanung, werden im Rahmen des öffentlichen Baurechts unter Maßgabe der einschlägigen Regelwerke nachhaltige Maßnahmen zum Schallimmissionsschutz verfolgt. Sie sind fester Bestandteil bei durchgeführten, laufenden und anstehenden Genehmigungs- und Planungsprozessen, die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt fallen. Eine separate langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm inkl. zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen wird seitens der Stadt Bad Salzdetfurth nicht verfolgt.

3.2 Schutz ruhiger Gebiete

Die EU Umgebungslärmrichtlinie sieht den Schutz ruhiger Gebiete vor. Ziel von LAP soll es sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sowie die Aufenthaltsqualität im Freien zu fördern (siehe § 47d Abs. 2 BImSchG [3]). Dabei soll das oberste Ziel darin bestehen, den Schutz bzw. die Qualität dieser Flächen zu erhalten. Weiterhin sollen die ruhigen Gebiete den Bedarf an Erholungsflächen widerspiegeln. Die zuständigen Kommunen sind aufgefordert, potenziell geeignete Gebiete als ruhige Gebiete im LAP festzuschreiben und Maßnahmen zu deren Schutz zu benennen. Die Festlegung ruhiger Gebiete sowie geeigneter Maßnahmen liegt im Ermessen der zuständigen Kommune.

Es wird eine Differenzierung in ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum und ruhiges Gebiet auf dem Land vorgenommen wird (siehe Artikel 3 der Richtlinie 2002/49/EG [9]). Kennzeichen für ein ruhiges Gebiet auf dem Land ist eine Fläche, die keinem Verkehrs-, Industrie und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Weder in der Richtlinie 2002/49/EG noch durch die Umsetzung in bundesdeutsches Recht sind Werte zur Abgrenzung, zur Flächengröße etc. vorgegeben. Allein die für den LAP zuständige Behörde legt fest, ob und welche ruhigen Gebiete ausgewiesen werden. Für die Auswahl potenzieller Flächen könne unter anderem die vorhandenen Naherholungsbereiche sowie die Grünflächen aus der Landschafts- und Stadtplanung berücksichtigt werden.

¹¹ Eine Anfrage der Stadt Salzdetfurth vom 20.07.2023 bei der *Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)* betraf die Frage, ob in den Ortslagen Wesseln, Groß Düngen und Heinde Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in Betracht kommen. In der Antwort der NLStBV vom 06.05.2024 wurde ausgeführt, dass verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) nach der aktuellen Rechtslage nicht begründbar sind. Hierzu wird auf die geltenden Regelungen nach § 45 der *Straßenverkehrsordnung (StVO)* im Zusammenspiel mit den *Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm* (Lärmschutz-Richtlinien-StV) verwiesen.

Die Stadt Bad Salzdetfurth beabsichtigt zur Stärkung des Standorts als Kur- und Erholungsort zukünftig ruhige Gebiete auszuweisen. Hierzu ist im 1. Schritt eine Kartierung der vorhandenen Flächen vorgesehen, die als ruhige Gebiete im Sinne der Richtlinie 2002/49/EG eingestuft werden können. Dabei soll das oberste Ziel darin bestehen, den Schutz bzw. die Qualität dieser Flächen zu erhalten. Weiterhin soll geprüft werden, ob ein Lärmindex definiert werden kann, der zur Abgrenzung ruhiger Gebiete dient. Zunächst wird z. B. der Kurpark als ruhiges Gebiet eingeschätzt. Für die weitere Auswahl potenzieller Flächen sollen die vorhandenen Naherholungsbereiche sowie die Grünflächen aus der Landschafts- und Stadtplanung berücksichtigt werden.

3.3 Verbesserungspotenzial der Lärminderungsmaßnahmen

Nach Möglichkeit soll im Rahmen eines LAP die Anzahl der Personen, die von den vorgesehenen Maßnahmen des LAP profitiert, ermittelt bzw. abgeschätzt werden, um eine Bewertung bzw. Priorisierung der Maßnahmen vornehmen zu können. Hierzu können entweder Analysen mit Hilfe von Geographischen-Informationssystemen (GIS) oder einfache Schätzverfahren angewandt werden.

Für den Bereich der Stadt Bad Salzdetfurth sind bislang GIS-gestützten Auswertungen nicht vorgenommen worden. Im Rahmen eines UBA Forschungsvorhabens wurden typische und standardisierbare Maßnahmen aus den Bereichen der Lärminderungsplanung untersucht, deren Wirksamkeit bzw. Lärminderungspotenziale auf Grundlage einfacher Schätzverfahren ermittelt und bewertet werden können (siehe UBA 2023[15]). Allerdings ist die Anwendung dieses Verfahrens vor Ort nicht sinnvoll, weil die Geräuschbelastung aus einer einzigen dominierenden Schallquelle herrührt und somit die gesamte Anzahl der Betroffenen darauf zurückzuführen ist.¹²

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass es sich um Maßnahmen handelt, die schwierig zu erfassen sind und deren Lärminderungspotenziale lokal sehr unterschiedlich ausfällt (z. B. Straßenraumgestaltung, Förderung ÖPNV). Deswegen wird im Folgenden darauf verzichtet, die Lärminderungspotenziale zu ermitteln oder abzuschätzen.

¹² *‘Liegt eine Lärmbelastung auf Basis einer einzigen dominierenden Schallquelle, z.B. einer Autobahn vor, dann ist die Anwendung dieses Verfahrens nicht notwendig, da die gesamte Anzahl der Betroffenen einer Gemeinde auf diese Schallquellen zurückzuführen. Die Anwendung des Schätzverfahrens führt in komplexen Situationen, in denen sich mehrere Straßen kreuzen, zu einer zunehmenden Ungenauigkeit. Bei größeren Untersuchungsgebieten kann der händische Aufwand bei der Auswertung der Lärmkarten den Aufwand übersteigen, der bei Nutzung von GIS-Daten entstanden wäre.’* (UBA 2023 [15], Seite 7)

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit stellt ein wesentliches Element bei der Vorbereitung und Aufstellung des LAP dar. Nach § 47 d BImSchG sind bei der Aufstellung der LAP grundsätzlich angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen, wobei im Einzelnen folgende Schritte vorzusehen sind:

- Anhörung der Öffentlichkeit zu Maßnahmenvorschlägen für Lärmaktionspläne, (16.04.2024)
- rechtzeitige und effektive Möglichkeit zur Mitwirkung bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne,
- Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Mitwirkung,
- Unterrichtung der Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen.

Die Form der öffentlichen Mitwirkung liegt im Ermessen der planaufstellenden Stadt. Die Stadt Bad Salzdetfurth möchte die Einwohner motivieren, sich an der Entwicklung und Ausarbeitung des LAP zu beteiligen. Deswegen ist beabsichtigt, für die Aufstellung des LAP wieder die Wünsche und Anregungen der Anwohner aufzugreifen. Aus der Erfahrung der erstmaligen Aufstellung des LAP sind seitens der Stadt Bad Salzdetfurth folgenden Schritte zur aktiven Mitwirkung vorgesehen:

- Beteiligung und Information der betroffenen Ortsbürgermeister*innen / Ortsvorsteher*innen, (16.04.2024)
- Beteiligung und Information der betroffenen Ortsräte im Rahmen öffentlicher Sitzungen,
- Durchführung einer Informationsveranstaltung für alle Bürger*innen zur Vorstellung und Diskussion des Berichtsentwurfs (Termin: 15.05.2024) und
- Auslegung des Berichtsentwurfs 03.05. – 20.05.2024

Es wird im Nachgang zur Öffentlichkeitsbeteiligung eine zusammenfassende verbale Beschreibung der Änderungs- und Ergänzungsvorschläge und ihrer Ergebnisse erstellt und als Anlage des LAP beigefügt ('Protokoll'). Diese Erläuterung zur Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit umfasst u. a. Angaben, ob Stellungnahmen eingegangen sind, ob sie aufgenommen wurden und wie der LAP überarbeitet wurde.

Die Verabschiedung des LAP im Rat der Stadt Bad Salzdetfurth ist für die Sitzung am 18.06.2024 vorgesehen, damit die bestehende Frist zur Weiterleitung des LAP an das Nds. Umweltministerium gewahrt wird. Die abschließende Veröffentlichung des abgestimmten und verabschiedeten LAP erfolgt durch ortsübliche Bekanntmachung (u. a. Internetseite der Stadt Bad Salzdetfurth).

5 Finanzielle Informationen zum LAP

Die Aufstellung des LAP, die Beteiligung externer Fachplaner sowie die Personal- und Sachkosten der Verwaltung (z. B. Abwicklung des LAP, Gremienbetreuung) werden auf insgesamt ca. 5.000,- € (einschließlich aller Gemeinkosten) geschätzt. Weil bislang ausschließlich Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, die im Rahmen des sonstigen Verwaltungshandelns ausgelöst wurden, geplant sind oder umgesetzt werden, sind derzeit darüber hinaus keine zusätzlichen Kosten absehbar.

6 Evaluierung des LAP

Ein LAP soll nach Möglichkeit Regelungen zur Überprüfung dessen Umsetzung (z. B. Lärmpegelminderung, Minderung Anzahl der Betroffenen) sowie dessen Wirksamkeit (z. B. Befragung, Berechnung, Messung) enthalten. Die Stadt Bad Salzdetfurth sieht davon ab, entsprechende Regelungen vorzusehen, weil der Aufwand als unverhältnismäßig groß bzw. die Erkenntnisse als unverhältnismäßig gering erwartet werden (siehe auch Erläuterung in Kapitel 3.3).

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

Der formale Ablauf zur Überarbeitung des Lärmaktionsplans (LAP) der Stadt Bad Salzdetfurth zur 4. Kartierungsrunde sieht folgende Schritte vor

- Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Bad Salzdetfurth am 18.06.2024 gemäß § 47 d BImSchG, wie er der Vorlage 2024/052/VV beigefügt ist.
- Die Bekanntmachung erfolgte am: 08.07.2024
- Link zum Aktionsplan im Internet: <https://www.bad-salzdorfurth.de/Wirtschaft/Laermaktionsplan/>


Björn Gryscha
Der Bürgermeister



8 Quellen

- [1] LAP Stadt Bad Salzdetfurth LAP der Stadt Bad Salzdetfurth mit Stand vom 28.01.2019, Quelle: <https://www.bad-salzdetfurth.de/loadDocument.phtml?FID=2560.1187.1&Ext=PDF>, Zugriff 01/2024
- [2] LAP Stadt Bad Salzdetfurth LAP der Stadt Bad Salzdetfurth, 1. Fortschreibung mit Stand vom 03.12.2021
- [3] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202)
- [4] Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 06.03.2006 (BGBl. I S. 516), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28.05.2021 (BGBl. I S. 1251)
- [5] Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB vom 07.09.2021 (BAnz AT 05.10.2021 B4, ber. 02.12.2021 B6, 18.05.2022 B3), Zugriff Juli 2023
- [6] Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), Banz AT 05.10.2021 B4, Seite 1 ff.
- [7] Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB), Banz AT 05.10.2021 B4, Seite 1 ff.
- [8] Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.09.1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.06.2022 (Nds. GVBl. S. 420)
- [9] Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. L 189 v. 18.7.2002, S. 12.; zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2020/367 (AbI. L 67 vom 5.3.2020, S. 132)
- [10] Durchführungsbeschluss (EU) 2021/1967 der Kommission vom 11.11.2021 zur Einrichtung einer obligatorischen Datenablage und eines obligatorischen Mechanismus für den digitalen Informationsaustausch gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Text von Bedeutung für den EWR)
- [11] Kephelopoulos, S.; Paviotti M. et al (2012): Common Noise Assessment Methods in Europe (CNOSSOS-EU), EUR 25379 EN. Luxembourg (Luxembourg): Publications Office of the European Union; 2012. JRC72550
- [12] Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2021, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Hannover; Stand 2023, Maßstab 1:250.000; Quelle: [Verkehrsmengenkarte 2021](#), Zugriff 10/2023
- [13] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung; 3. Aktualisierung, Stand 27.01.2022; Quelle: [LAI Hinweise](#), Zugriff 10/2023
- [14] Dokumentation 4. Runde der EU-Umgebungslärmkartierung, Daten für die erweiterte Straßenlärmkartierung (END Plus) nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen; Version V 0, Stand 16.11.2023; Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS), Hildesheim
- [15] UBA 2023: Lärmaktionsplanung - Lärminderungseffekte von Maßnahmen Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen; Forschungskennzahl 3722 55 110 0Umweltbundesamt (UBA), Dessau; Stand 10/2023; Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermaktionsplanung-laerm-minderungseffekte-von>, Zugriff 01/2024