

# Ergänzende Hinweise zum Lärmaktionsplan der Stadt Salzgitter

Stand: 29.05.2019

## Abkürzungsverzeichnis

AS	Anschlussstelle
B+R	Bike and Ride = ÖPNV- bzw. SPNV-Haltestelle mit Fahrradabstellmöglichkeiten
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
dB(A)	A-bewerteter Schalldruckpegel in Dezibel
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
GAA	Gewerbeaufsichtsamt
Kfz/24h	Kraftfahrzeuge pro Tag
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
KVG	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
LAP	Lärmaktionsplan
L <sub>DEN</sub>	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (DEN = Day-Evening-Night)
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen
L <sub>Night</sub>	Nacht-Lärmindex
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990)
Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
ZUS LLG	Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm und Gefahrstoffe

## Erläuterungen

Der Lärmaktionsplan (LAP) für die Stadt Salzgitter folgt der Struktur aus dem Muster-Lärmaktionsplan des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz und erfüllt die Mindestanforderungen nach § 47d BImSchG. Die nachstehenden Erläuterungen sollen darüber hinaus weitere Informationen zu einzelnen Inhalten des LAP zur Verfügung stellen sowie die Verständlichkeit fördern. Ein Anspruch auf Vollständigkeit wird nicht erhoben. Maßgeblich sind die zitierten Richtlinien und Gesetze.

### Zu 1.4/Anlage 1

Anlage 1 gibt einen Überblick über Immissionsgrenz- und Richtwerte, die für die Lärmaktionsplanung in der Bundesrepublik Deutschland zur Orientierung dienen. Die Auswahl der für die Lärmaktionsplanung maßgeblichen Werte erfolgt nach dem Anwendungsbereich sowie der Nutzung. Es werden folgende Anwendungsbereiche unterschieden:

1. *Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen*, stellen die Grenze der Zumutbarkeit dar. Sind diese Werte überschritten, müssen kurzfristige Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen werden.
2. *Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes* betreffen alle Gebiete, die im Einzugsbereich von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) liegen. Als Lärmsanierung wird hier die „Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen [verstanden], ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist.“<sup>1</sup>
3. Die *Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen* sind anzuwenden, wenn ein baulicher Eingriff an Straßen bzw. Schienenwegen (Aus- oder Neubau) erfolgen soll. Als wesentliche Änderung gelten gemäß § 1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV):
  - Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen, bzw. Erweiterung eines Schienenweges um ein oder mehrere durchgehende Gleise
  - Bauliche Eingriffe, die den Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöhen
  - Bauliche Eingriffe, durch die der Beurteilungspegel die Grenzwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen (Tag: 70 dB(A), Nacht: 60 dB(A)) erreicht bzw. überschreitet.
4. Die *Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll*, gelten insbesondere für Industrieanlagen wie z.B. Anlagen zur Stahlherstellung. Die Werte finden in der Lärmaktionsplanung der Stadt Salzgitter keine Anwendung, da die Stadt nicht als Ballungsraum gilt und sind in Anlage 1 der Vollständigkeit halber aufgeführt.

---

<sup>1</sup> Quelle: Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97

Aufgrund unterschiedlicher Schutzbedürfnisse wird zudem nach der Art der Nutzung unterschieden in

- a. Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete, etc.,
- b. Reine Wohngebiete,
- c. Allgemeine Wohngebiete,
- d. Dorf-, Misch- und Kerngebiete,
- e. Gewerbegebiete sowie
- f. Industriegebiete.

Durch Überlagerung des Anwendungsbereiches und der Nutzung können die Grenz- und Richtwerte für die Bewertung der Lärmsituation abgeleitet werden.

### Zu 2.1

Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Menschen und Gebäuden sowie die Größe der belasteten Flächen wird durch die vorläufige *Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)* vorgenommen. Messungen sind in der 34. BImSchV nicht vorgesehen. In die Berechnung flossen Verkehrsdaten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowie Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN) ein. Ergänzend wurden von der Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm und Gefahrstoffe (ZUS-LLG) im Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim weitere Daten (z.B. anonymisierte Einwohnerdaten) bei den Kommunen erhoben.<sup>2</sup>

### Zu Tabellen 3 und 5

Aus den Tabellen 3 (Straßenverkehrslärm) und 5 (Schienenverkehrslärm) kann jeweils die Anzahl der Menschen abgelesen werden, die bestimmten Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Der Lärmindex  $L_{DEN}$  wird dabei gemäß *EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG Anhang I Nr. 1* als gewichteter Mittelungspegel aus den A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegeln für den Tag, den Abend und die Nacht gebildet. Äquivalente Dauerschallpegel bezeichnen die durchschnittliche Schallbelastung, bei der sowohl die Schallintensität, als auch die Dauer und Häufigkeit innerhalb eines Jahres berücksichtigt werden. Der berechnete Wert repräsentiert entsprechend ein Dauergeräusch, das mit den über einen gewissen Zeitraum an einem Ort auftretenden unterschiedlichen Schallpegeln vergleichbar ist.<sup>3</sup> gebildet.

Beispiel: Aus Tabelle 3 geht hervor, dass in der Stadt Salzgitter durch den Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen über einen Zeitraum von 24 Stunden ca. 500 Personen mittleren Lärmpegeln von mehr als 60 dB(A) bis maximal 70 dB(A) ausgesetzt sind. In der Nacht werden dagegen ca. 600 Personen durch Immissionswerte von mehr als 50 dB(A) bis maximal 60 dB(A) belastet.

<sup>2</sup> Quelle: [https://www.umwelt.niedersachsen.de/service/umweltkarten/luft\\_laerm\\_gav/euumgebungslaerm/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html](https://www.umwelt.niedersachsen.de/service/umweltkarten/luft_laerm_gav/euumgebungslaerm/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html)

<sup>3</sup> Quelle: <http://www.machsleiser.de/laerm-abc/>

**Zu Tabellen 4 und 6**

Nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 der 34. BImSchV ist neben der kartographischen Darstellung auch eine tabellarische Angabe über lärmbelastete Flächen in den Pegelklassen „>55 dB(A)“, „>65 dB(A)“ und „>75 dB(A)“ sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser erforderlich. Diese Informationen sind in den Tabellen 4 (Straßenverkehrslärm) und 6 (Schienenverkehrslärm) dargestellt.

Beispiel: Aus Tabelle 6 ist ersichtlich, dass durch den Schienenverkehr eine Fläche von 0,66 km<sup>2</sup> sowie vier Wohngebäude mit Immissionswerten von 55 bis 65 dB(A) belastet werden.

**Zu 2.2**

In Abschnitt 2.2 werden die Daten der Lärmkartierung aus Abschnitt 2.1 mit den Grenz- und Richtwerten aus Anlage 1 (s. Erläuterungen im Abschnitt „Zu 1.4/Anlage 1“) abgeglichen. Die daraus abgeleitete Bewertung erfolgt in Abschnitt 2.3 des LAP. Auf geplante und bereits umgesetzte Maßnahmen wird in Abschnitt 3 des LAP eingegangen.