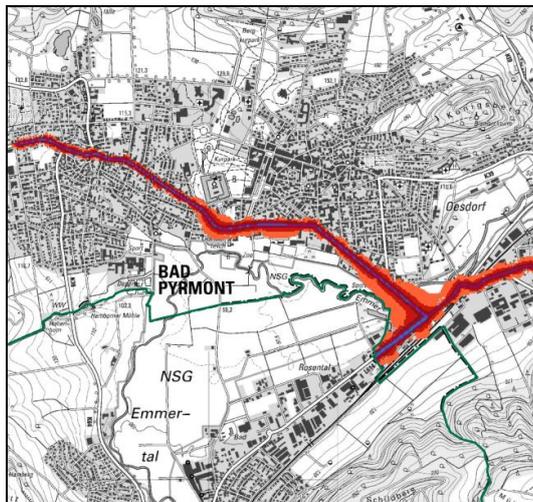


Lärmaktionsplan der Stadt Bad Pyrmont zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



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

Auftraggeber: Stadt Bad Pyrmont
Rathausstraße 1
31812 Bad Pyrmont

Projektnummer: LK 2018.228
Berichtsnummer: LK 2018.228.1
Berichtsstand: 07.05.2019
Berichtsumfang: 18 Seiten sowie 3 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 Stadt Bad Pyrmont gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
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.....	4
2	Bewertung der Ist-Situation	5
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	6
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	6
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	8
3	Maßnahmenplanung	11
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	11
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	11
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	14
3.4	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre	15
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen....	17
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	18
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	18
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	18
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	18
6	Evaluierung des Aktionsplans	18
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	18
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Gemeindevertretung beschlossen ...	18
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit.....	18
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	19
8	Anlagenverzeichnis	20

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Bad Pyrmont

Gemeindeschlüssel: 03 2 52 003

Ansprechpartner: Herr Goretzki

Adresse: Rathausstraße 1, 31812 Bad Pyrmont

Telefon: 05281 949 301

E-Mail: t.goretzki@stadt-pyrmont.de

Internet: www.stadt-badpyrmont.de

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

Die Stadt Bad Pyrmont liegt im Landkreis Hameln-Pyrmont in Niedersachsen, im Weserbergland, etwa 15 Kilometer südlich von Hameln. Bad Pyrmont ist ein niedersächsisches Staatsbad und ein traditionsreiches Kurbad mit vielen entsprechenden Kureinrichtungen. Auf dem Gemeindegebiet finden sich neben dem besiedelten Bereich der Stadt bewaldete Höhenzüge und landwirtschaftlich genutzten Flächen. Bad Pyrmont grenzt an die Gemeinden Aerzen und Emmerthal, die Samtgemeinde Bodenwerder-Polle (Ottenstein, Vahlbruch) sowie an die nordrheinwestfälischen Städte Lügde, Blomberg und Barntrop.

Die Stadt Bad Pyrmont hat rund 19.100 Einwohner, 9.100 Wohnungen¹ und erstreckt sich auf einer Fläche von 62 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 308 Einwohnern je km².

Das Gemeindegebiet wird mittig von der L429, die parallel zur Emmer verläuft, von Nordost nach Südwest geteilt. Parallel dazu verläuft die Bahnstrecke Hannover-Paderborn. Die L426 quert die L429 von Südosten in Richtung Nordwesten ab. Die L430 zweigt von der L426 in Richtung Westen ab.

Neben der L429 mit 7.500 bis 12.200 Kfz/Tag² gehört die L426 nordwestlich der Kreuzung mit der L429 bis zum Abzweig der L430 mit 13.800 Kfz/Tag zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG³ (ULR) vom Land

¹ Strategische Lärmkartierung 2018. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

² Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

³ 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

Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen (s. Anlage 2 und 3), für die ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Von Bahnlärm oder Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Bad Pyrmont nicht betroffen.

Die Bahnstrecke Hannover-Paderborn weist nicht die Anzahl Zugbewegungen auf, um im Rahmen der ULR betrachtet zu werden⁴ (s. Kap. 1.3).

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz⁵ (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.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA zuständig⁵.

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 sind⁶.

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, Bauen und Klimaschutz in einem Kartenservice unter www.umwelt.niedersachsen.de für alle kartierten

⁴ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

⁵ 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)

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

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 Anforderlichkeit 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 Deutschland⁷ 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 oder Samtgemeinden zuständig.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 aufgeführt.

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. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

⁷ 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

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Bad Pyrmont

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Bad Pyrmont belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04.2018				
L_{DEN} dB(A) ⁸	Belastete Menschen		L_{Night} dB(A) ⁹	Belastete Menschen
über 55 bis 60	200		über 50 bis 55	300
über 60 bis 65	300		über 55 bis 60	300
über 65 bis 70	300		über 60 bis 65	100
über 70 bis 75	100		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	900		Summe	700
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Bad Pyrmont belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	0,7	200	0	0
65 - 75 dB(A)	0,4	200	0	0
über 75 dB(A)	0,1	0	0	0
Summe	1,2	400	0	0

* Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen

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

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Bad Pyrmont 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 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

⁸ 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) 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.

⁹ 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)

Lärmaktionsplan der Stadt Bad Pyrmont zur 3. Stufe der ULR

Es sind ca. 900 Personen und somit 4,7 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bad Pyrmont durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen, verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr).

Von hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind ganztags und nachts 400 Personen (2,1 %) betroffen.

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹⁰), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein¹¹
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV¹² überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 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)¹³
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung / Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV¹² können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)¹³ langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)¹³ Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm¹⁴: $L_{DEN} < 53$ dB, $L_{Night} < 45$ dB

¹⁰ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

¹¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23.11. 2007

¹² 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

¹³ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

¹⁴ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} sind entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen bei 100 Anwohnerinnen und Anwohnern (0,5 %) in Bad Pyrmont gegeben.

Die Ermittlung der Betroffenenzahlen (s. Tabelle 1) basiert auf der Berechnungsvorschrift VBEB¹⁵. Entsprechend dieser Vorschrift werden die Einwohner eines Wohngebäudes den Fassadenpunkten, die rund um die Gebäude verteilt sind, zugeordnet. Daraus folgt, dass nur rund ein Viertel der Anwohner eines Wohngebäudes der lautesten, straßenzugewandten Fassade zugeordnet werden.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass entsprechend der Kartierungsverordnung¹⁶, die aus der VBEB ermittelten Belastetenzahlen auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden sind.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2017/2018 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Vorrangig werden die durch die Hauptverkehrsstraßen am stärksten lärmbelasteten Wohngebäude betrachtet. Dazu gehören in Bad Pyrmont die straßennahen Wohngebäude an der Schillerstraße (L426) und eines kleinen Abschnitts an der Hagener Straße (L430) (s. Abbildung 1). An mehreren Wohngebäuden werden hier entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen hohe und sehr hohe Belastungen mit über 64 dB(A) L_{Night} und über 74 dB(A) L_{DEN} erreicht.

Aber auch an der L429 in Thal entstehen hohe und sehr hohe Belastungen. An zwei Wohngebäuden werden hier entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen über 62 dB(A) L_{Night} und über 72 dB(A) L_{DEN} erreicht (s. Abbildung 2).

Weiterhin ergeben sich hohe und sehr hohe Belastungen an der L429 im Bereich des Bahnhofs Bad Pyrmont. Auch hier werden bei drei Wohngebäuden entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen über 62 dB(A) L_{Night} und über 72 dB(A) L_{DEN} erreicht (Abbildung 3).

Um die belasteten Bereiche in Bad Pyrmont zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Ein-

¹⁵ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20.04.2007 S. 4137)

¹⁶ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31.8.2015)

Lärmaktionsplan der Stadt Bad Pyrmont zur 3. Stufe der ULR

gangsdaten der Lärmkartierung die Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpegel von über 55 dB(A), über 60 dB(A) und über 62 dB(A) L_{Night} aufweisen (vgl. Abbildung 1 bis Abbildung 3).

Abbildung 1: Belastete Wohngebäude in Bad Pyrmont an der L426/L430

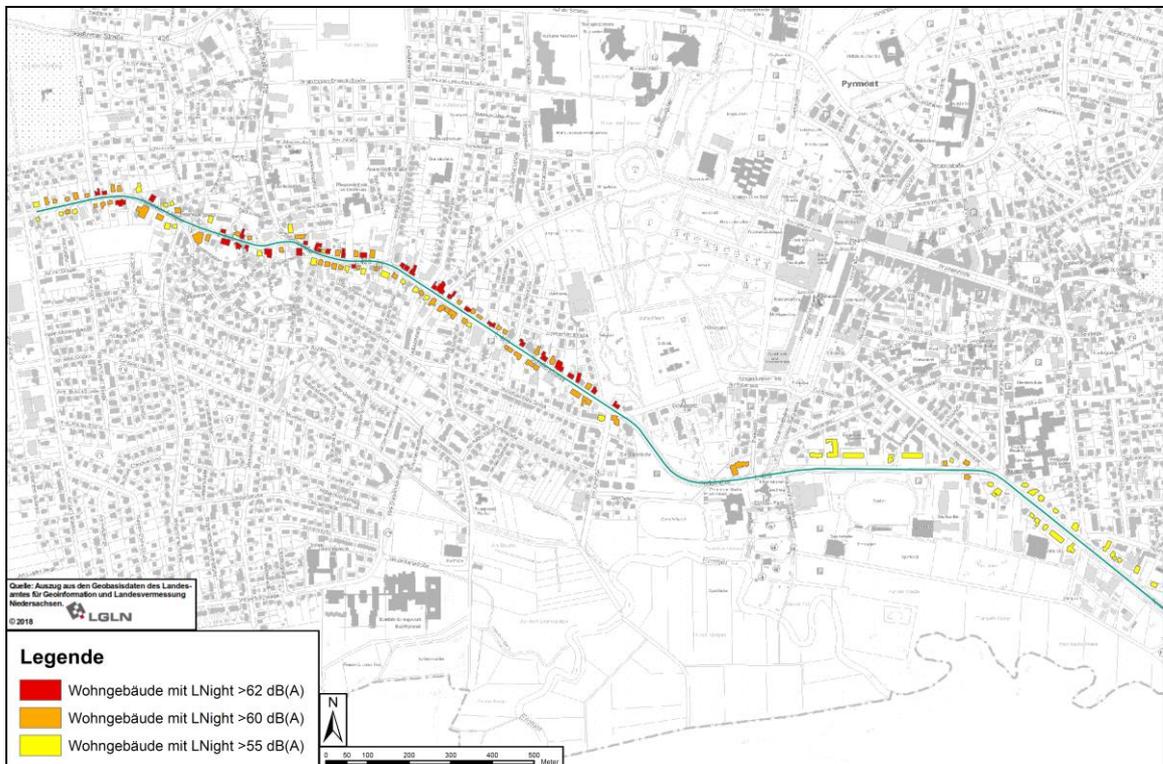
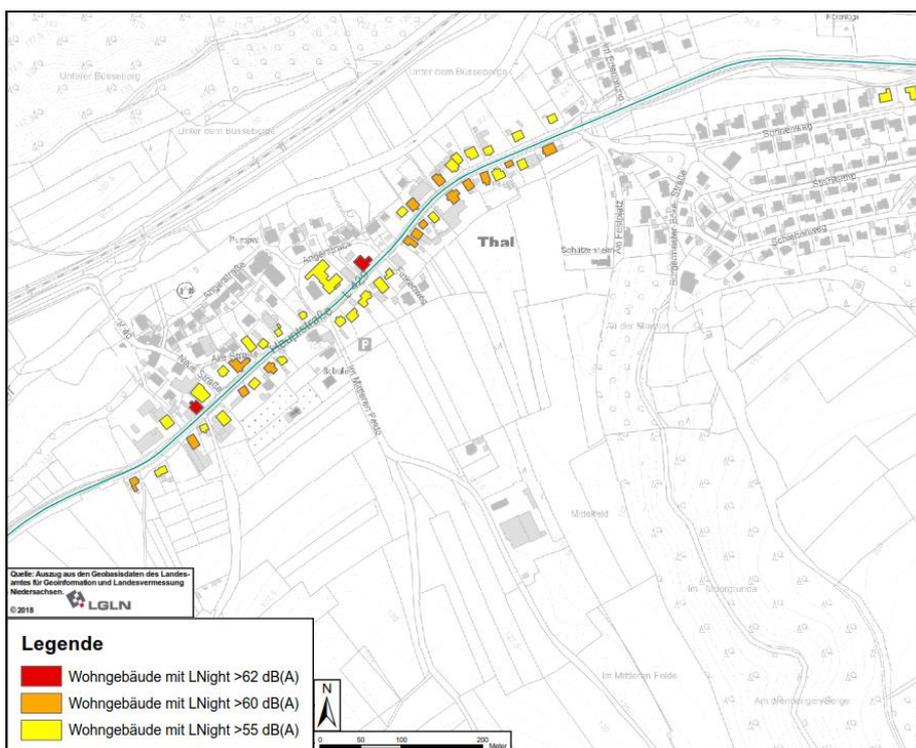


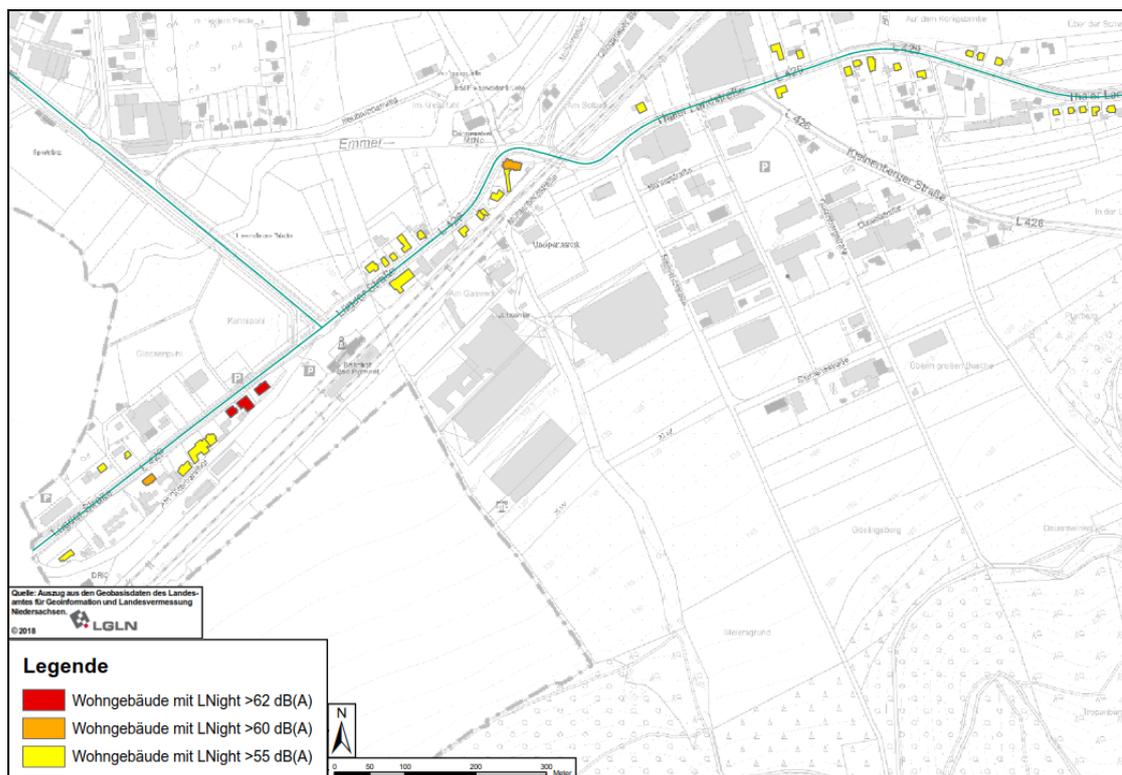
Abbildung 2: Belastete Wohngebäude an der L429 in Thal



Lärmaktionsplan der Stadt Bad Pyrmont zur 3. Stufe der ULR

Für die Abbildung 1 bis Abbildung 3 wird der L_{Night} -Wert herangezogen, da er sich auf den sensiblen Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) bezieht und in etwa dem Nachtwert der RLS-90 entspricht (s. Kap. 1.4). Die orange und rot dargestellten Wohngebäude weisen nachts sehr hohe Fassadenpegel mit über 60 dB(A) L_{Night} auf. Die gelb markierten Gebäude weisen nachts hohe Fassadenpegel mit über 55 dB(A) L_{Night} auf. Bei den rot markierten Gebäuden sind (vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90) wahrscheinlich die Beurteilungspegel der Lärmschutz-Richtlinie-StV für Mischgebiete überschritten.

Abbildung 3: Belastete Wohngebäude an der L429 im Bereich des Bahnhofs



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} ⁸ und L_{Night} ⁹ werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

2.4 Mehrfachbelastung

Da die Bahnstrecke Hannover – Paderborn parallel zur L429 verläuft, werden die Gebiete in Thal und am Bahnhof Bad Pyrmont neben dem Straßenlärm zusätzlich mit Bahnlärm belastet.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der L426, L429 und L430 in der Stadt Bad Pyrmont sind entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen keine Lärmschutzwände/-wälle vorhanden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen als Wände / Wälle kommen innerorts überwiegend auch aus Platzgründen an bestehenden Straßen ohnehin nicht in Betracht.

Die L426 / L429 wurde 1993-1996 nach Angaben der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge im Bereich Thaler Landstraße und Lügder Straße ausgebaut (L 429 – Abschnitt 30 Station 0 bis 400, L 426 Abschnitt 50 Station 0 bis 332 und Station 40 Abschnitt 180 bis 420).

Aktuell wird die L426 – Abschnitt 20 Station 530 bis 560 - Errichtung eines Marktes an der Schillerstraße - Bebauungsplan Schillerstraße / Mühlenstraße entsprechend den Grundsätzen der Lärmvorsorge ausgebaut.

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 Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmindernden Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern
(Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm)
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrs.

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen L426, L429 und L430 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.

Hierzu zählen ggf. Einzelfallprüfungen, Lärmberechnungen und verkehrsrechtlich ermessensfehlerfreie Entscheidungen der für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständigen Behörde zu den Themen Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Einschränkung des LKW-Verkehrs.

Daneben bleibt die Forderung zum Einbau lärmarmer Asphalte bestehen, sobald lärmindernde Fahrbahnbeläge für Stadtstraßen in die von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu verwendenden Rechtsgrundlagen Eingang gefunden haben.

L426 / L430

Auf der gesamten Ortsdurchfahrt der L426 und L430 ist in Bad Pyrmont ein relativ lauter Asphalt (+2 dB) in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen aufgeführt. Dementsprechend sollte hier bei der nächsten anstehenden Sanierung der Fahrbahndecke ein besonders leiser Asphalt verwendet werden. In den innerörtlichen Abschnitten, in denen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h besteht, sollte geprüft werden, ob ein **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** entsprechend den „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen¹⁷, aufgebracht werden kann. Für diese Asphalte wird eine lärmmindernde Wirkung von bis zu 4 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben¹⁸.

Im besonders lauten Abschnitt an der Schillerstraße und auf einem kurzen Stück an der Hagener Straße (s. Abbildung 1) werden zahlreiche anliegende Wohngebäude sehr hoch belastet. Geprüft werden sollte, ob insbesondere in dem Abschnitt zwischen Schloßstraße und Griessemer Straße eine **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h** umgesetzt werden kann. In diesem Abschnitt gibt es zahlreiche Zu- und Abfahrten. Durch diese Maßnahme würde nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch eine Lärmreduzierung von rund 2-3 dB in diesem stark belasteten Bereich erreicht werden¹⁸. Die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Fassadenpegel von bis zu 74 dB(A) L_{DEN} und bis zu 64 dB(A) L_{Night} in diesem Abschnitt deuten darauf hin, dass nicht nur die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV¹² überschritten werden, sondern auch die Beurteilungspegel der Lärmschutz-Richtlinie-StV¹¹ für Mischgebiete überschritten sein könnten.

Bei anstehenden Erneuerungsmaßnahmen sollen, auch nach Angaben der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV),

¹⁷ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

¹⁸ Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt, 2014.

Lärmaktionsplan der Stadt Bad Pyrmont zur 3. Stufe der ULR

grundsätzlich Beläge eingebaut werden, bei denen ab Geschwindigkeiten von 60 km/h ein Korrekturfaktor von – 2 db/A angesetzt werden kann.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden¹⁹:

- 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.

¹⁹ Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

L429

Auf der L429 ist in Bad Pyrmont durchgängig ein relativ lauter Asphalt (+2 dB) in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen aufgeführt. Dementsprechend sollte hier bei der nächsten anstehenden Sanierung der Fahrbahndecke ein leiser Asphalt verwendet werden. In den innerörtlichen Abschnitten, in denen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h besteht, sollte geprüft werden, ob ein **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** entsprechend den „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen¹⁷, aufgebracht werden kann. Für diese Asphalte wird eine lärmmindernde Wirkung von bis zu 4 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben¹⁸.

Weiterhin wird vom Baulastträger gefordert, auf der L429 außerorts bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 60 km/h einen lärmgeminderten Asphalt (-2 dB) einzubauen, so dass auch an den dort vereinzelt betroffenen Wohngebäuden eine Lärmminderung erreicht wird.

Bei anstehenden Erneuerungsmaßnahmen sollen, auch nach Angaben der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), grundsätzlich Beläge eingebaut werden, bei denen bei Geschwindigkeiten ab 60 km/h ein Korrekturfaktor von – 2 db/A angesetzt werden kann.

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 Lärmminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Stadt Bad Pyrmont ist vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen L426, L429 und L430 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 dieser Straße umzusetzen.

Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Stadt den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken, dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung. Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** kann zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden.

Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung:

- **Förderung des ÖPNV**
Hohe Taktdichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Kommunalfahrzeuge und Omnibusse beschafft und eingesetzt werden.
- **Förderung des Fahrradverkehrs**
Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisung.
- **Förderung des Fußverkehrs**
Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
- **Einbau von lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Stadtstraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 4 dB erreicht werden kann^{17,20,21,22}.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten 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 führt infolge zur Verkehrslärmreduzierung.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005²³ Lärmbelastungen vermieden 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

²⁰ 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.

²¹ Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

²² Leitfaden für die Planung, den Bau und die Bauliche Erhaltung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten in Berlin. Berlin 2018

²³ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

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 Stadt Bad Pyrmont, 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 Gebiete²⁴. 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 hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“*²⁵. Als relevante ruhige Gebiete werden Bereiche ausgewählt, die

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

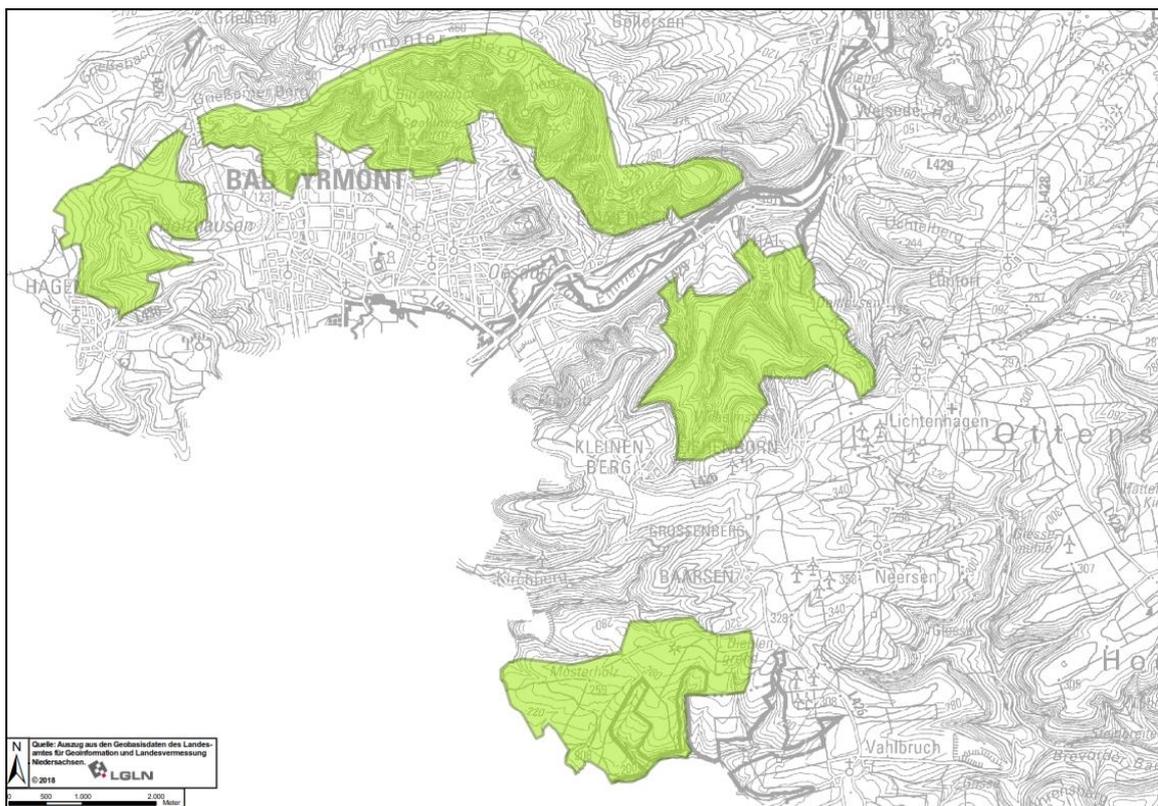
Unter diesen Aspekten werden unbebaute Waldgebiete auf den Höhenzügen rund um Bad Pyrmont als ruhige Gebiete festgesetzt, die auch im Regionalen Raumordnungsprogramm Hameln-Pyrmont²⁶ als Vorsorgegebiete oder als Vorranggebiete für die landschaftsgebundene Erholung gekennzeichnet sind (s. Abbildung 4).

²⁴ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

²⁵ 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

²⁶ Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Hameln-Pyrmont. Stand 2001

Abbildung 4: Skizze ruhige Gebiete in Bad Pyrmont (grün)



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 Einbau eines lärmgeminderten Asphalts für Stadtstraßen kann eine Pegelminderung von bis zu 6 dB gegenüber dem kartierten Zustand (DStrO +2 dB) erreicht werden.

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 kann eine Lärmminde- rung von 2-3 dB¹⁸ erreicht werden.

Die aufgeführten Maßnahmen können somit zu einer Reduzierung der Zahl der lärm- betroffenen Personen führen. Konkretere Angaben über die mögliche Re- duzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechni- sche Berechnungen erarbeitet werden.

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 eine 4-wöchige Auslegung vom 17.12. bis 25.01.2019 und eine öffentliche Ausschusssitzung am 26.02.2019 statt. Die Träger öffentlicher Belange wurden vom 17.12. bis 25.01.2019 beteiligt.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit 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 Stadt Bad Pyrmont getragen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt für Stadtstraßen liegen geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten²².

6 Evaluierung des Aktionsplans

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.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Stadt Bad Pyrmont beschlossen

Am: 14.03.2019

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am: 04.05.2019

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.stadt-badpyrmont.de

Ort, Datum

Bad Pyrmont, den

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{DEN} Stadt Bad Pyrmont

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{Night} Stadt Bad Pyrmont

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 Lärmsanie- rung an Straßen und Schienenwe- ge in Baulast des Bundes ^{27,}		Richtwerte der Lärmschutz- Richtlinien-StV ²⁸ für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die we- sentliche Änderung von Straßen- und Schie- nenwegen (Lärmvor- sorge) ²⁹		Richtwerte für Anla- gen im Sinne des BlmSchG, deren Einhaltung sicherge- stellt werden soll ³⁰		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauli- che Planung ³¹	
	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	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohnge- biete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	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.

²⁷ 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

²⁸ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁹ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BlmSchV) „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

³⁰ 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)

³¹ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{DEN} der Stadt Bad Pyrmont

Stand April 2018

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{Night} der Stadt Bad Pyrmont

Stand April 2018