

This map shows the Laxstedt area, with the Elbe river flowing through it. The river is highlighted with a thick red line. Settlements labeled include Laxstedt, Mosen, Diering, Großen Hain, and Buxtehude. Other locations mentioned are Nienke, Cönnelshausen, and Starke. The map also shows various roads and smaller villages like Mörsdorf and Wittenberg.

**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) / Mirco Bachmeier / Bernd Kögel / Ulrike Krüger (kfm.)
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 Gemeinde Loxstedt 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, Hauptebisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	4
1.4	Geltende Grenzwerte.....	5
2	Bewertung der Ist-Situation.....	6
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
3	Maßnahmenplanung.....	12
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	12
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	13
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	19
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen....	22
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans.....	23
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	23
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	23
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans.....	23
6	Evaluierung des Aktionsplans.....	23
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	24
7.1	Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung beschlossen	24
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit.....	24
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	24
8	Anlagenverzeichnis	25

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name: Gemeinde Loxstedt
Gemeindeschlüssel: 03352032
Ansprechpartner: Herr Mehrtens
Adresse: Am Wedenberg 10, 27612 Loxstedt
Telefon: 04744 48-36
E-Mail: mehrtens@gemeinde.loxstedt.de
Internet: www.loxstedt.de

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

Die Gemeinde Loxstedt liegt im Landkreis Cuxhaven, südlich von Bremerhaven an der Landesgrenze zum Stadtstaat „Freie und Hansestadt Bremen“. Loxstedt liegt in der Norddeutschen Tiefebene und ist von Geest-, Marsch- und Moorlandschaften geprägt. Im Westen wird die Kommune auf 8 km Länge durch die Weser begrenzt. Im südlichen Gemeindegebiet fließt die Lune, ein kleiner Nebenfluss der Weser. Die Drepte begrenzt das Gemeindegebiet im Süden.

Die Gemeinde hat rund 16.800 Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 141 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 119 Einwohnern je km². Die Anzahl der Wohnungen in Loxstedt beträgt 7.600¹. Die Gemeinde Loxstedt besteht aus 20 Ortschaften. Die größten sind Loxstedt, Bexhövede, Stotel und Nesse.

Die Gemeinde wird von der BAB A27 in Nord-Süd-Richtung durchzogen. Die Anschlussstellen der BAB A27 Bremerhaven-Süd und Bremerhaven-Wulsdorf befinden sich auf dem Gemeindegebiet. Am Dreieck Stotel zweigt die B437 nach Westen ab und unterquert die Weser in einem Tunnel. Die B6 schließt an der BAB A27 im Bereich der Anschlussstelle Bremerhaven-Süd an und durchzieht das Gemeindegebiet in Richtung Bremerhaven. Die L135 (ehemalige Bundesstraße 6) verläuft von der der Anschlussstelle Bremerhaven-Süd Richtung Süd-Osten. Die B71 quert das nördliche Gemeindegebiet in Ost-West-Richtung.

¹ Strategische Lärmkartierung 3. Stufe. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz. Stand 04/2018

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 28.000 bis 35.500 Kfz/Tag² auf der BAB A27, 15.500 Kfz/Tag auf der B437, 9.600 bis 11.400 Kfz/Tag auf der B71 und 7.300 bis 11.100 Kfz/Tag auf der B6, gehören diese Straßen, wie im Lärmaktionsplan zur zweiten Stufe³, zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG⁴ (URL) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen. Die vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen im Gemeindegebiet haben eine Gesamtlänge von 34,1 km.

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 (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört in Loxstedt die Strecke Bremerhaven - Bremen mit rund 60.000 Zugbewegungen pro Jahr⁵.

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

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Mit der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (URL) hat die EU ein europäisches Konzept vorgegeben, dessen Ziel es ist, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, vorzubeugen oder zu mindern.

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz⁶ (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.

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

³ Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. 07/2015

⁴ 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

⁵ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>
Stand 04/2019

⁶ 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)

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA zuständig⁶.

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 sind⁷.

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 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 Deutschland⁸ 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.

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 Bundes⁹ von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen ge-

⁷ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

⁸ 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

⁹ 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.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

währt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90¹⁰ erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden VBUS¹¹ 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. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an Hauptverkehrsstraßen in Loxstedt

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Loxstedt belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04.2018				
L _{DEN} ¹² dB(A)	Belastete Menschen		L _{Night} ¹³ dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	600		über 50 bis 55	200
über 60 bis 65	200		über 55 bis 60	100
über 65 bis 70	100		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	900		Summe	300
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Loxstedt belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 04.2018				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	15,6	300	0	0
65 - 75 dB(A)	4,7	100	0	0
über 75 dB(A)	1,8	0	0	0
Summe	22,1	400	0	0

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

¹⁰ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

¹¹ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

¹² 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 VBUS¹¹) 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.

¹³ 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 Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraße in Loxstedt finden sich in Anlage 2 und 3.

Gegenüber der letzten Lärmkartierung von 2012 haben die Belastenzahlen beim Straßenlärm beim L_{DEN} etwas zugenommen, beim L_{Night} etwas abgenommen³.

Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der Haupteisenbahnstrecke in Loxstedt

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Loxstedt belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 07.2017				
L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen		L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen
über 55 bis 60	1.660		über 50 bis 55	1.430
über 60 bis 65	730		über 55 bis 60	540
über 65 bis 70	210		über 60 bis 65	160
über 70 bis 75	100		über 65 bis 70	80
über 75	50		über 70	40
Summe	2.750		Summe	2.250
Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Loxstedt belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand 07.2017				
L_{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 65 dB(A)	10,15	1.318	2	0
65 - 75 dB(A)	2,92	150	0	0
über 75 dB(A)	0,85	26	0	0
Summe	13,92	1.334	2	0

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

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

Gegenüber der letzten Lärmkartierung von 2012 haben die Belastenzahlen durch Schienenlärm etwas zugenommen³.

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Loxstedt werden die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der kartierten Hauptverkehrsstraße 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.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

Es sind ca. 900 Personen und somit rund 5,6 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Loxstedt durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN} , verursacht durch die Hauptverkehrsstraße (> 3 Mio. Kfz/a), betroffen.

Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹⁴), 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 97¹⁵ können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein¹⁶
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	- für Gewerbegebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV¹⁷ überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁹ 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)¹⁸
55-65 dB(A) L_{DEN} 50-55 dB(A) L_{Night}	Belastung / Belästigung	- Vorsorgewerte nachts für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV¹⁷ können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)¹⁸, langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)¹⁸ - Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm¹⁹: $L_{DEN} < 53$ dB, $L_{Night} < 45$ dB

¹⁴ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

¹⁵ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB I 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

¹⁶ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

¹⁷ 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

¹⁸ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

¹⁹ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind ca. 100 Personen betroffen. Dies entspricht rund 0,6 Prozent der Gesamtbevölkerung in Loxstedt.

Sehr hohen Belastungen durch die Hauptverkehrsstraße mit 60 dB(A) L_{Night} bzw. 70 dB(A) L_{DEN} sind entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen (s. Tabelle 1) in Loxstedt keine Personen ausgesetzt.

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

Zu den durch die Hauptverkehrsstraßen am stärksten lärmbelasteten Bereichen in Loxstedt gehören, wie beim letzten Lärmaktionsplan, die Wohngebäude an den Ortsdurchfahrten entlang der B71 und L135.

Die Ermittlung der Betroffenenzahlen (s. Tabelle 1) basiert auf der Berechnungsvorschrift VBEB²⁰. 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 Kartierungsverordnung²¹, die aus der VBEB ermittelten Belastetenzahlen auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden sind.

Um die belasteten Bereiche in Loxstedt zu ermitteln, wurden daher auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (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 (vgl. Abbildung 1 bis Abbildung 3).

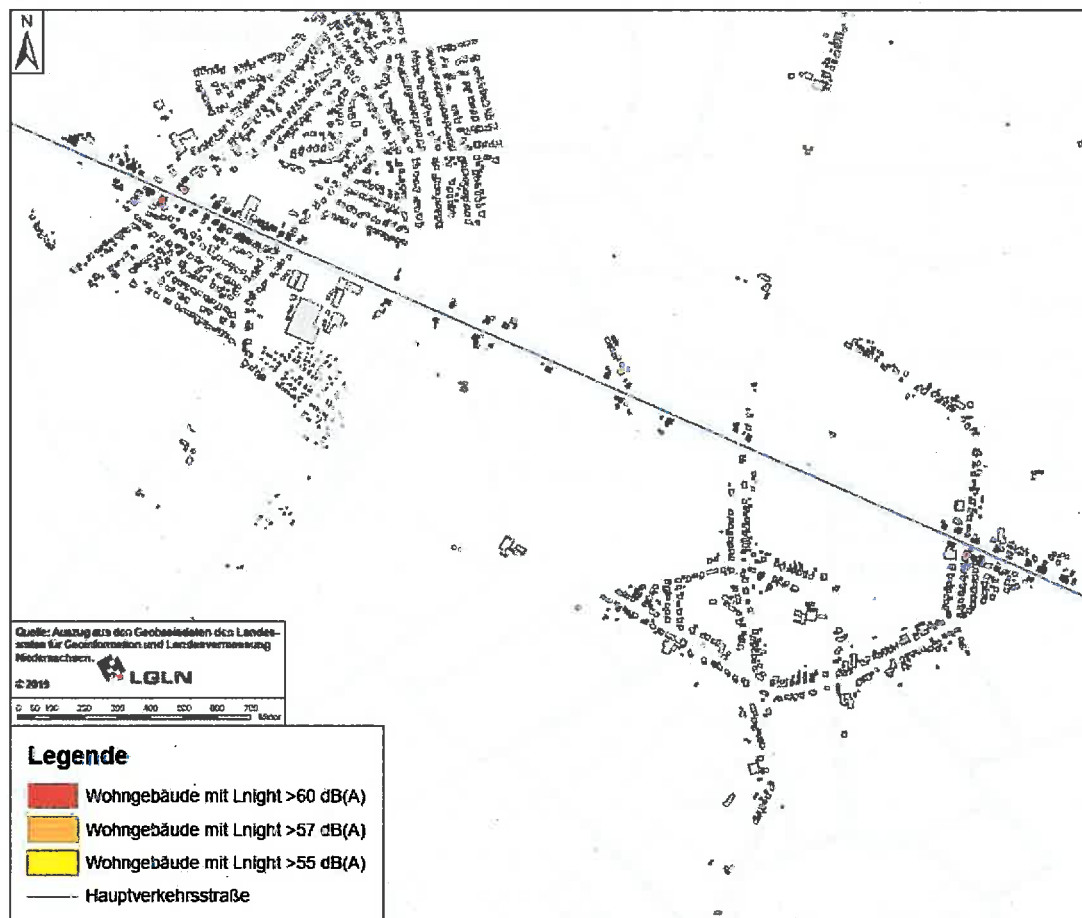
So sind die straßennahen Wohngebäude in Bexhövede, Stotel und Hahnenknoop mit Fassadenpegeln von über 60 dB(A) und teilweise über 63 dB(A) L_{Night} belastet.

Darüber hinaus sind nur vereinzelt Wohngebäude entlang der BAB A27 und B437 mit Fassadenpegeln von über 55 dB(A) L_{Night} belastet.

²⁰ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 9. Februar 2007 (BA nz. Nr. 75 vom 20.04.2007 S. 4137)

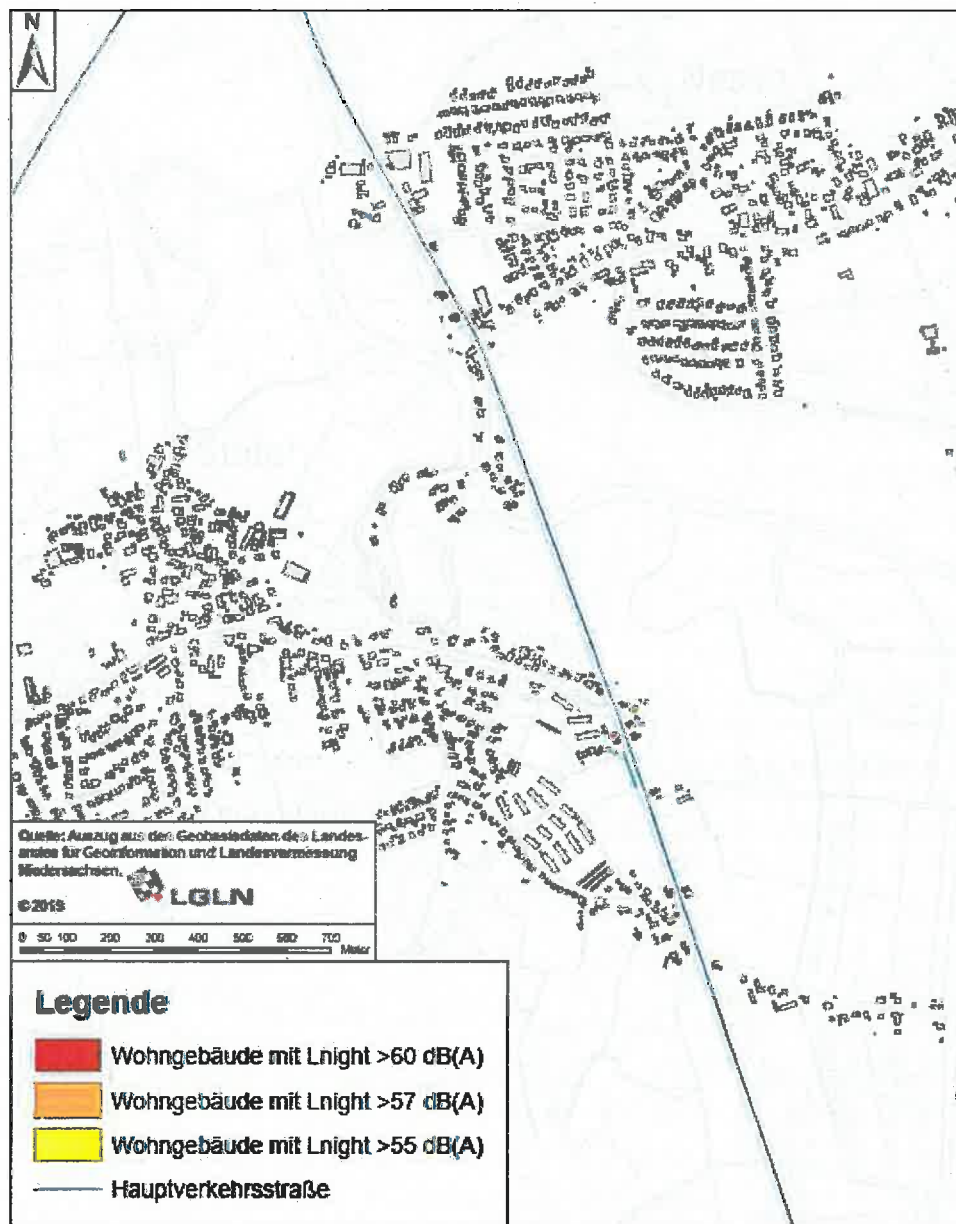
²¹ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31.8.2015

Abbildung 1: Belastete Wohngebäude an der B71 in Bexhövede



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 Nacht-Wert der RLS-90 entspricht (s. Kap. 1.4). Die rot dargestellten Wohngebäude weisen nachts sehr hoch belastete Fassadenpegel mit über 60 dB(A) L_{Night} auf. Die gelb und orange markierten weisen nachts hohe Fassadenpegel mit über 55 dB(A) bzw. über 57 dB(A) L_{Night} auf. Bei den orange und rot markierten Gebäuden sind (vorbehaltlich einer Überprüfung nach RLS-90) wahrscheinlich die Lärmsanierungswerte für Wohngebiete der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes⁹ überschritten.

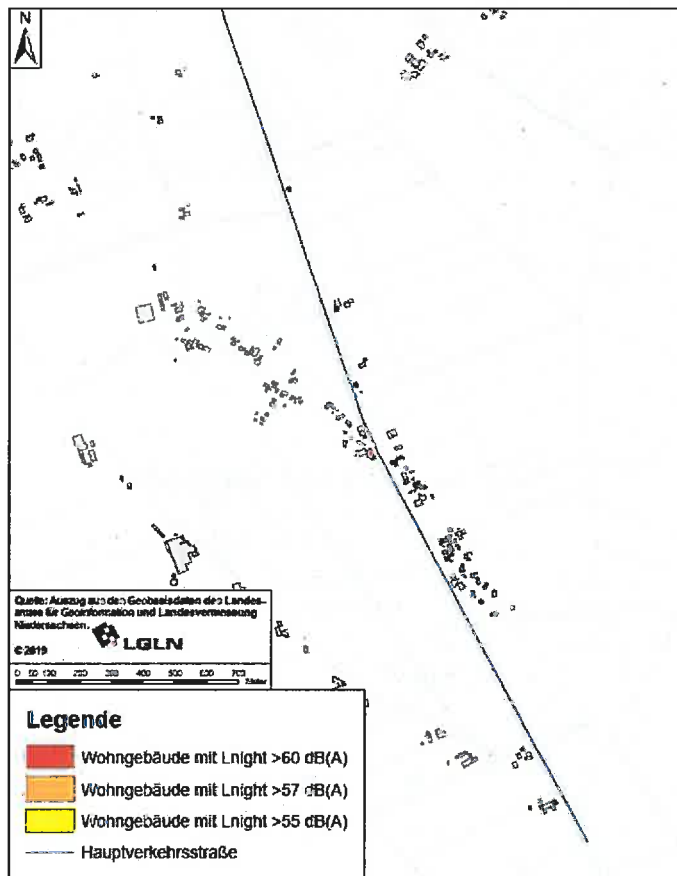
Abbildung 2: Belastete Wohngebäude an der L135 in Stotel



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}^{12} und L_{Night}^{13} werden europaweit aus Gründen der Vergleichbarkeit im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verwendet.

Abbildung 3: Belastete Wohngebäude an der L135 in Hahnenknoop



3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der BAB A27, der B437 und der L135 sind abschnittsweise Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle vom Niedersächsischen Umweltministerium kartiert.

In allen Wohngebieten in der Gemeinde Loxstedt sind Tempo 30-Zonen eingerichtet.

Auf der BAB A27 sowie in den Abschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von $> 60 \text{ km/h}$ auf der B71 und L135 sind lärmarme Asphalte mit einem Korrekturwert von -2 dB verbaut (entspr. Stellungnahme der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade vom 29.07.2013). Dies wurde bei den vorangegangenen und der aktuellen Lärmkartierung des Umweltministeriums Niedersachsen nicht berücksichtigt.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärm-Grenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärmschutzmaß-

nahmen 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 der BAB A 27 und der B437 bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärminderndem Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern
(Problem: Außenbereich bleibt verlärmt).

An der B71, B6 und L135 bestehen grundsätzlich folgende weitere Möglichkeiten:

- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrs (Grüne Welle, Abbiegespuren).

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen BAB A27, B6, B71, B437 und L135 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Hauptverkehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Entsprechend dem Musteraktionsplan des Niedersächsischen Umweltministeriums vom Januar 2018²² sind im Lärmaktionsplan Prüfaufträge an die Straßenbauverwaltung aufzunehmen. Diese werden im Folgenden aufgeführt.

3.2.1 B71

Für die meisten straßennahen Wohngebäude an der B71 in Bexhövede wurden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von >57 dB(A) L_{Night} ermittelt. Hier sollte vom Baulastträger geprüft werden, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR 97⁹ eingehalten werden bzw. ob hier eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4).

²² Musteraktionsplan und Ausfüllhinweise zur Dokumentation und Berichterstattung des Muster-Lärmaktionsplanes (LAP), Hannover, Januar 2018.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

Auf den kartierten Ortsdurchfahrten der B71 in Bexhövede sollte geprüft werden, ob innerorts (Abschnitte mit Tempo 50) ein **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** im Zuge der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke eingebracht werden kann, entsprechend den „*Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten*“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen²³. Für diese Asphalte wird eine lärmmindernde Wirkung von bis zu 4 dB gegenüber Standardasphalten bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben²⁴.

Außerhalb der Ortsdurchfahrten ist auf der B71 ein lärmmindernder Asphaltbelag mit -2 dB eingebaut (entspr. Stellungnahme der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade vom 29.07.2013). Dies wurde bei der Lärmkartierung des Umweltministeriums Niedersachsen vom April 2018 nicht berücksichtigt. In der Lärmkartierung wurde von einem relativ lauten Asphalt mit +2dB ausgegangen, so dass die Lärmbelastung an der B71 außerorts in der Lärmkartierung somit um rund 4 dB zu laut dargestellt wird.

Die B71 ist innerhalb von Bexhövede mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Entlang der B71 werden allerdings zahlreiche anliegende Wohngebäude hoch und sehr hoch belastet (s. Abbildung 1). Geprüft werden sollte, ob in dem sehr hoch belasteten Abschnitt zwischen dem westlichen Ortseingang am Wasserwerk bis zur kreuzenden Straße Am Langenorth eine **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts** umgesetzt werden kann. Durch Tempo 30 kann der Straßenlärm um 2 bis 3 dB gesenkt werden²⁵.

Dieser Abschnitt ist beidseitig bebaut, verfügt über viele Zufahrten und Abzweigungen. Mit einer Geschwindigkeitsreduktion kann neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Reisezeitverluste durch die Geschwindigkeitsreduktion auf dem knapp 600m langen Abschnitt sind gering. Eine Verlagerung der Verkehre ist nicht zu erwarten.

Die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Fassadenpegel von bis zu 63 dB(A) L_{Night} in diesem Abschnitt deuten darauf hin, dass die Beurteilungspegel der Lärmschutz-Richtlinie-StV¹⁶ überschritten werden. Die Zumutbarkeitsschwelle (Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes¹⁷) ist überschritten und es be-

²³ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

²⁴ Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

²⁵ Maßnahmenblätter zur Lärmminderung im Straßenverkehr. Umweltbundesamt, 2009

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

steht ein Anspruch auf Einzelfallprüfung und eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der zuständigen Behörde²⁶.

Zur Unterstützung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine Reihe von Maßnahmen vorgenommen werden²⁷:

- 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.

3.2.2 L135

Entlang der L135 werden in Hahnenknoop und Stotel zahlreiche einzelne straßennahe Wohngebäude sehr hoch mit Lärm belastet (s. Abbildung 2 und Abbildung 3).

Auf den kartierten Ortsdurchfahrten der L135 in Nesse sollte geprüft werden, ob innerorts (Abschnitte mit Tempo 50) ein **lärmmindernder Asphalt für Stadtstraßen** im Zuge der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke aufgebracht werden kann, entsprechend den *„Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen²³. Für diese Asphalte wird eine lärmmindernde Wirkung von bis zu 4 dB gegenüber Standardasphalten bei Geschwindigkeiten von 50 km/h angegeben²⁴.

Auf der L135 ein lärmmindernder Asphaltbelag mit -2 dB eingebaut (entspr. Stellungnahme der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade vom 29.07.2013). Dies wurde bei der Lärmkartierung des Umweltministeriums Niedersachsen vom April 2018 nicht berücksichtigt. In der Lärmkartierung wurde von einem relativ lauten Asphalt mit +2dB ausgegangen, so dass die Lärmbelastung an der L135 in der Lärmkartierung somit um rund 4 dB(A) laut dargestellt wird.

Auf der L135 besteht im Bereich Nesse und Stotel ein für die Lärmbelastung erheblicher Lkw-Anteil von über 11% nachts. Seitens der zuständigen Behörde

²⁶ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84

²⁷ Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

ist zu prüfen, ob in diesem Bereich bzw. auf der L135 zwischen der BAB A27 AS Bremerhaven-Süd und der AS Ihlpohl ein Durchfahrtsverbot für den Lkw-Fernverkehr umgesetzt werden kann, um die zunehmende Anzahl von Lkw-Maut-Flüchtligen zu reduzieren und so eine Lärmentlastung für alle in diesem Abschnitt an die L135 angrenzenden Ortschaften und Wohngebäude zu erreichen.

3.2.3 Bahnlärm

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Bremen - Bremerhaven in Loxstedt ist seit 2015 das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

Im Anhang zum aktuellen Lärmaktionsplan des EBA Teil A²⁸ ist ausgeführt, dass in Loxstedt rund 2.800 Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen sind (vgl. Tabelle 2). In Tabelle 4 des Lärmaktionsplans des EBA²⁸ ist für Loxstedt aufgeführt, dass aktuell eine schalltechnische Untersuchung für einen 7,7 km langen Sanierungsabschnitt durchgeführt wird.

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 Gemeinde Loxstedt ist von den Hauptverkehrsstraßen BAB A27, B6, B71, B437 und L135 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.

Im Bundesverkehrswegeplan²⁹ ist die BAB A20 auf dem Gemeindegebiet von Loxstedt als vordringlicher Bedarf aufgeführt. Die Trasse soll relativ nah an Loxstedt, Bexhövede, Düring und Stinstedt vorbeigeführt werden. Die Gemeinde Loxstedt hatte einen konstruktiven Alternativ-Vorschlag für eine Trassenführung nördlich der B71 unterbreitet, der aber von der NLStbV abgelehnt wurde.

²⁸ Anhang zum Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (Teil A). Hrsg. Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Stand Februar 2018.

²⁹ Bundesverkehrswegeplan 2030 – Entwurf März 2016. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

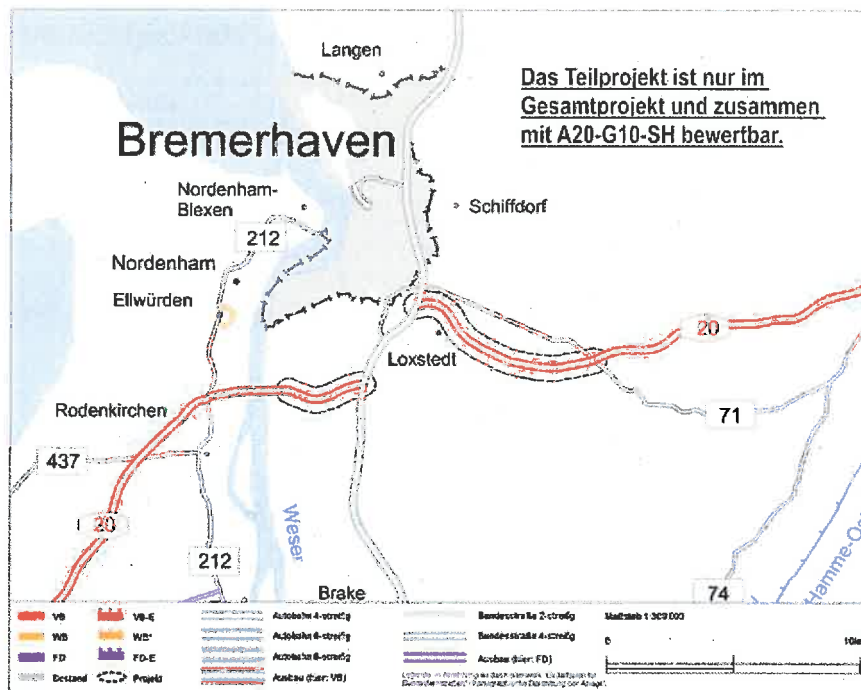
Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden für 2030 folgenden Verkehrszahlen prognostiziert:

	Kfz-Belastung 2030 [1000 Kfz/ Werktag] laut BVWP	
	ohne A20	mit A20
A27 (Stotel – Bhv.-Wulsdorf)	40	61
B437	19	40
B71	17	6
A20		19
Summe	76	126
	Lkw-Belastung 2030 [1000 Lkw/ Werktag] laut BVWP	
A27 (Stotel – Bhv.-Wulsdorf)	8.5	12.5
B437	4	9
B71	3	1
A20		7
Summe	15.5	29.5

Mit Realisierung der A20 ergäbe sich entlang der Hauptverkehrsstraßen also eine Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs um 66% und des LKW-Verkehrs um 90%. Da auf Autobahnen in der Regel schneller und folglich mit stärkeren Schallemissionen gefahren wird als auf Bundesstraßen, und die geplante A20 Bundesstraßen ersetzen bzw. parallel dazu verlaufen würde, muss näherungsweise von einer mit der Verkehrszunahme verbundenen Verdoppelung der Lärmbelastung ausgegangen werden. Hier wird seitens der Gemeinde – falls eine Trassenverlegung weiterhin verweigert wird - auf vollumfängliche aktive Lärmschutzmaßnahmen (Vollschutz) wie den Einbau von lärmarmen Asphalten und Lärmschutzwänden sowie auf eventuell zusätzlich erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen gedrängt.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

Abbildung 4: Bundesverkehrswegeplan 2030, A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71)³⁰



Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

- **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 **lärmmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Stadtstraßen, durch die eine

³⁰ <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T4-NI/A20-G10-NI-SH-T4-NI.html>, Stand April 2019

erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 4 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann^{23,24,31,32}.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame 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 in der Folge eine Verkehrslärmreduzierung.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollten durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005³³ 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 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, hier der Gemeinde Loxstedt, gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher sind von den zuständigen Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete zu überprüfen und der Aspekt des Lärmschutzes zu berücksichtigen (§ 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 Festlegung auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

Als ruhige Gebiete außerhalb der Ballungsräume kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder

³¹ 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.

³² Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

³³ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie hier zulässigerweise bereits genehmigte Nutzungen³⁴. Hierzu zählt beispielsweise auch die Ausübung der Jagd. Bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete 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“*³⁵.

Das Gebiet der Gemeinde Loxstedt grenzt direkt an die Großstadt Bremerhaven. Es bietet Erholungsflächen also nicht nur für die eigenen Bürger, sondern auch für die Bremerhavens. Die weitgehend unbesiedelten Gebiete außerhalb der durch Straßen und Bahnlinie verlärmten Bereiche sowie außerhalb der Vorrangflächen für die Windenergienutzung sind teilweise als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft im Regionalen Raumordnungsprogramm Cuxhaven³⁶ ausgewiesen. Sie stellen sich überwiegend als von Wegen durchzogene Grünland- und Waldbereiche dar und eignen sich daher für die Ausweisung als ruhige Gebiete.

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.

Diese sind in der Abbildung 5 dargestellt und umfassen:

Offene Landschaftsflächen (Grünland und Wiesen in der Wesermarsch landseitig des Seedeichs), Düringer Binnendünen mit Heidevegetation am Rand der Lune-Niederung, teils bewaldete und teils als Ackerland genutzte Geestrücken, Wald- und Wasserflächen, Moore, FFH/Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, Landwirtschaftsflächen sowie vereinzelt Gehöfte und ruhige Wohngebiete. Sie sind durchzogen von Spazierwegen, Radwegen (darunter offiziell ausgewiesene wie der bundesländer-übergreifenden Weser-Radweg, das Radwegenetz des Landkreises Cuxhaven und die Loxstedter Sagenwege), Angelgewässern (Vereinsgewässer AV Düring, ASV Loxstedt und des Großvereins ASV Bremerhaven mit 1250 Mitgliedern) und der Lune als Paddelgewässer.

Die gegenwärtige Lärmbelastung liegt in diesen Gebieten unter 55 dB(A); in der Teilfläche 1 sollte dies innerhalb der nächsten Jahre durch Lärmschutz-

³⁴ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09.03.2017

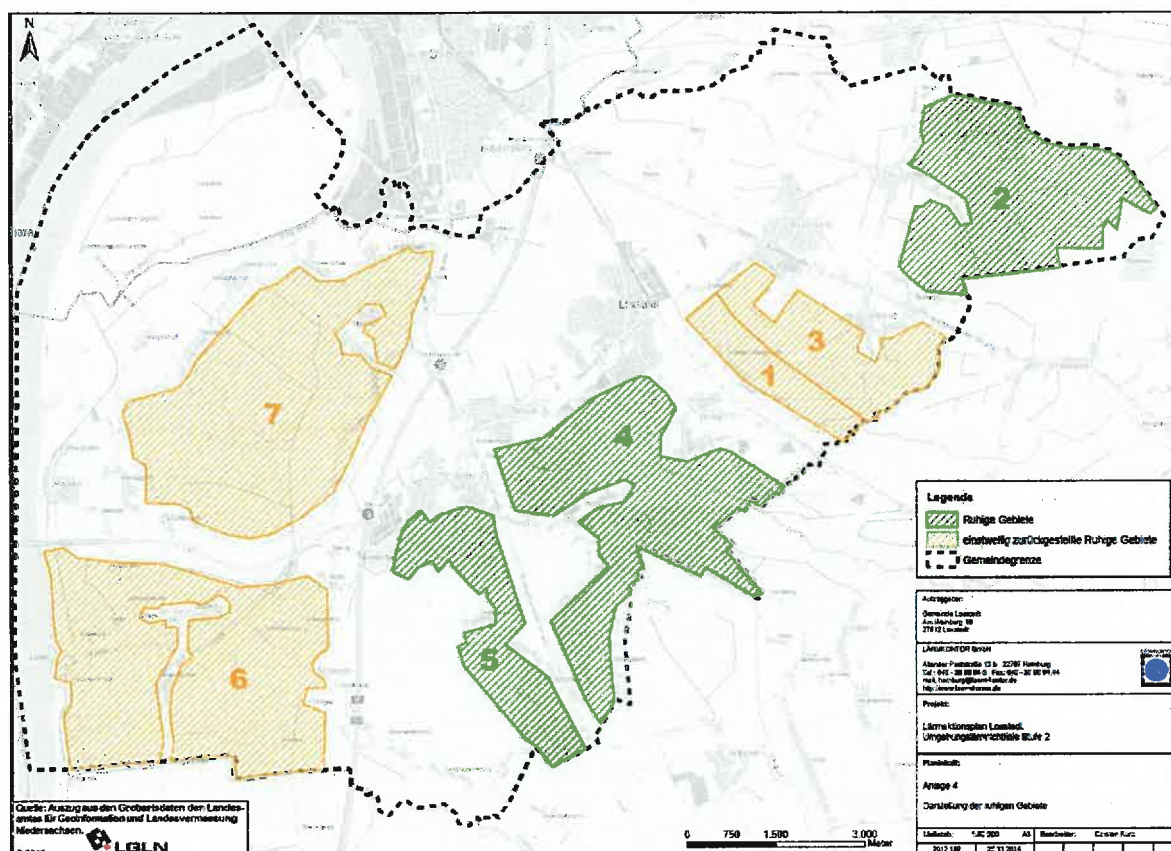
³⁵ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

³⁶ Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhafen. 2012

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

maßnahmen an der Bahnstrecke bzw. der darauf verkehrenden Züge erreicht werden (vgl. Stellungnahme der DB AG vom 13.09.2019). Von den gezeigten Gebieten wurden die Teilflächen 2, 4 und 5 bereits 2015 als ruhige Gebiete festgelegt und werden in diesen Lärmaktionsplan übernommen.

Abbildung 5: Ruhige Gebiete in Loxstedt entsprechend Lärmaktionsplan 2015³



Die Festlegung der Gebiete 1, 3, 6 und 7 wurde 2015³ einstweilig zurückgestellt. Grund der Zurückstellung war ein Einspruch, den die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau u. Verkehr (NLStbV) dagegen eingelegt hatte, wegen eines Konfliktes mit der als Raumordnungsziel geplante BAB A20. Dazu ist anzumerken, dass die Gemeinde Loxstedt schon 2010 bei der Aufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms in ihrer Stellungnahme den vorgesehenen Trassenverlauf der A20 abgelehnt hatte, ohne damit aber etwas bewirken zu können.

Der Lärmaktionsplan für Loxstedt kann nur dann dem Ziel der Umgebungslärmrichtlinie der EU, nämlich Umgebungslärm zu verhindern und zu mindern, gerecht werden, wenn die o.g. ruhigen Gebiete von den Planungsträgern der A20 berücksichtigt werden. Dazu bieten sich folgende Möglichkeiten an:

Westlich der A27 bis zum Wesertunnel ist zwischen den ruhigen Gebieten 6 und 7 ein Korridor ausgespart, in dem die von der B437 ausgehende Lärmbelastung 55dB(A) übersteigt. Bei Einplanung und Umsetzung entsprechender

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

lärmmindernder Maßnahmen ggf. einschließlich einer Geschwindigkeitsbegrenzung, wäre ein Ausbau der B437 zur Autobahn möglich, ohne dass der ins Gemeindegebiet eingetragene Lärm ansteigen würde. Östlich der A27 aber durchschneidet die geplante A20 Gebiete, die bislang weitgehend frei von Lärm sind oder wie Gebiet 1 bald sein werden. Eine übermäßige neue Lärmbelastung würde insbesondere aus der bogenförmigen Trassenführung der A20 um die Ortschaft Loxstedt („Loxstedter Schlinge“) resultieren. Um eine zusätzliche Verlärmung des Gemeindegebietes zu vermeiden, muss eine Weiterführung der A20 östlich der A27 entweder außerhalb Loxstedter Gemeindegebiets erfolgen (entsprechend der von Loxstedt vorgeschlagenen Alternativ-Trasse oder mit Anbindung an die A27 im Norden von Bremerhaven) oder auch auf Loxstedter Gebiet nördlich der B71. Hier sind im Lärmaktionsplan keine ruhigen Gebiete ausgewiesen.

Ganz sicher handelt es sich bei den bislang zurückgestellten Gebieten 1, 3, 6 und 7 um faktische ruhige Gebiete, deren Schutz die URL verlangt. Diesem Schutzziel der EU kann sich die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau u. Verkehr nicht entziehen. Daneben besteht die Rechtsauffassung, dass - soweit das nationale Recht (also das BImSchG) Lücken enthält - es dem Planaufsteller (also der Gemeinde) obliegt, die URL der EU richtlinienkonform umzusetzen³⁷. Die Gemeinde Loxstedt hält folglich an dem Vorhaben, in Zukunft auch die Gebiete 1, 3, 6 und 7 als ruhig auszuweisen, fest.

Auf Grund der rechtlichen Bewertung der Kommunalaufsicht vom 19.05.2014 zu der Ausweisung der ruhigen Gebiete in Loxstedt und der Stellungnahme der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Stade vom 10.10.2019 werden die Ruhigen Gebiete 1, 3, 6 und 7, wie bereits im Lärmaktionsplan von 2015, weiterhin nur als einstweilig zurückgestellte Ruhige Gebiete ausgewiesen (s. Abbildung 5).

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.

Auch außerorts lässt sich die Lärmbelastung durch den Einbau eines lärmgeminderten Asphalts um bis zu 4 dB gegenüber dem kartierten Zustand (DStrO +2 dB) verringern.

³⁷ Wurster / Kupfer / Reuße: Rechtsgutachten zur Festsetzung und zu den Rechtswirkungen ruhiger Gebiete nach der Umgebungslärmrichtlinie. Vorgelegt für das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 kann eine Lärmminde-
rung von 2-3 dB erreicht werden²⁵.

Die aufgeführten Maßnahmen können somit zu einer deutlichen Reduzierung
der Zahl der lärmbeeinträchtigten Personen, insbesondere der sehr hoch belasteten
Personen, führen.

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 wurde der Lärmaktionsplan vom 12.09. bis
11.10.2019 ausgelegt und es fand eine öffentliche Ausschusssitzung am
03.06.2019 statt, in der der Lärmaktionsplan vorgestellt und diskutiert wurde.
Die Träger öffentlicher Belange wurden vom 16.09. bis 11.10.2019 beteiligt.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Anregungen und Einwendungen 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 Gemein-
de Loxstedt getragen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anste-
henden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem
Asphalt für Stadtstraßen liegen geringfügig über den Kosten für Standarddeck-
schichten²⁴.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster,
Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung können entsprechend VLärm-
SchR97⁹ bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet werden.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern zur Reduzierung der zu-
lässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Schild vergleichsweise
gering.

6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan für Loxstedt wurde bereits 2010³⁸ und 2015³ im Rahmen
der Umsetzung der ersten beiden Stufen der Umgebungslärmrichtlinie erarbei-

³⁸ Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt. 2010.

Lärmaktionsplan der Gemeinde Loxstedt zur 3. Stufe der ULR

tet und wird nun fortgeschrieben. Durch die Änderung des BImSchG im Jahr 2015 ist Loxstedt nicht mehr für den Lärmaktionsplan an der Eisenbahnstrecke zuständig, der einen wesentlichen Teil der vorangegangenen Lärmaktionspläne ausmachte.

Während die Belastetenzahlen beim L_{DEN} regelmäßig zugenommen haben, ist beim L_{Night} eine geringe Abnahme der Belastetenzahl gegenüber 2015 festzustellen. Die Maßnahmen für die Hauptverkehrsstraßen werden, da sie bislang nicht umgesetzt wurden, aktualisiert wieder in diesen Lärmaktionsplan übernommen.

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

- der vorgabekonformen 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 Gemeinde am 17.12.2019 beschlossen

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am: 01.02.2020

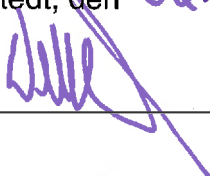
7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.loxstedt.de>

Ort, Datum

Loxstedt, den

02.02.2020



8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{DEN} Loxstedt

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{Night} Loxstedt

Anlage 4: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke L_{DEN} Loxstedt

Anlage 5: Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke L_{Night} Loxstedt

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 LDEN und LNight dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf LDEN und LNight wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/env10ec5a/>).

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes ³⁹		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ⁴⁰ für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴¹		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁴²		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung ⁴³	
	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, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohngebiete	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.

³⁹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBf 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

⁴⁰ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁴¹ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

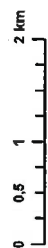
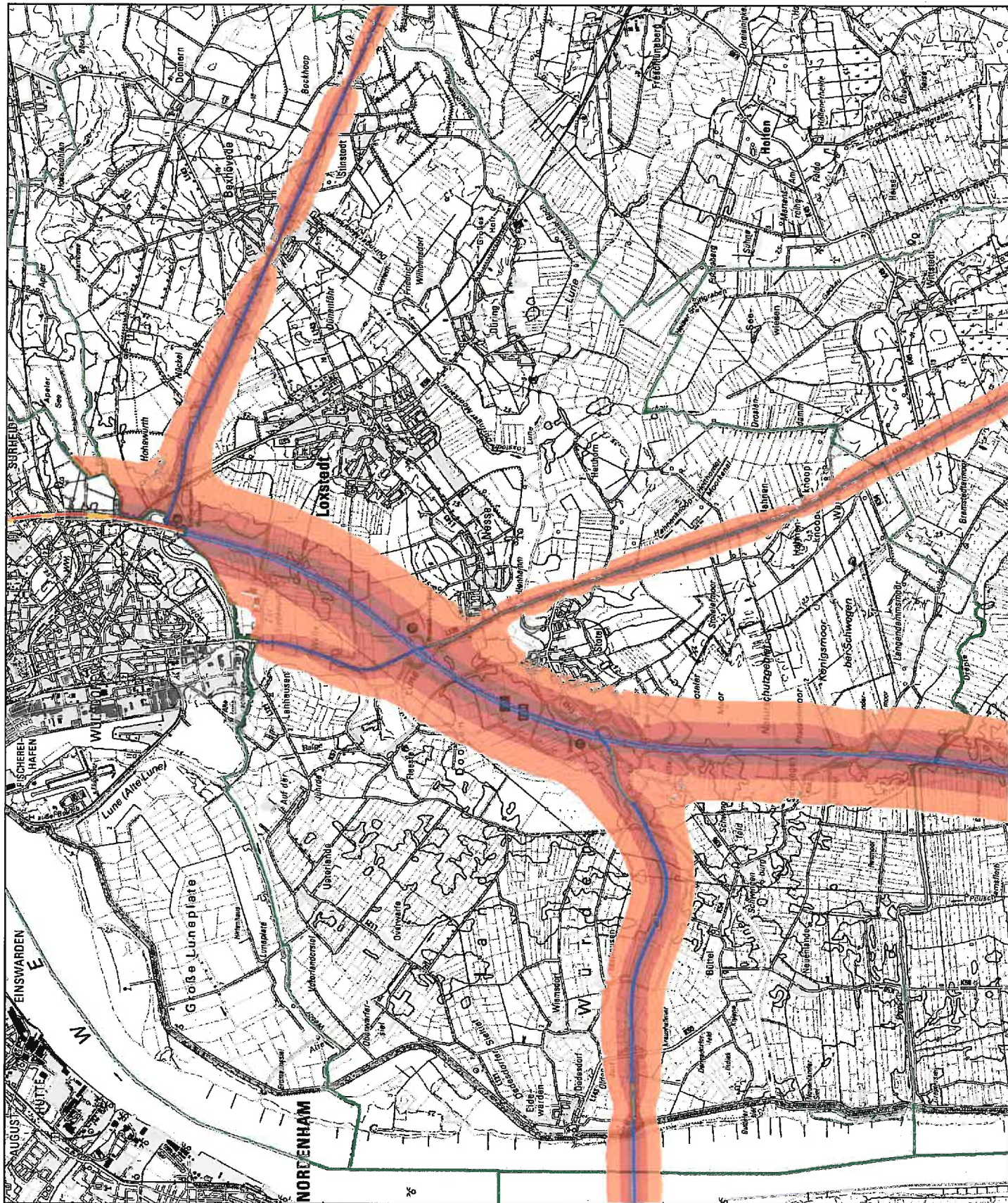
⁴² Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

⁴³ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

Anlage 2

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{DEN} der Gemeinde
Loxstedt

Stand April 2018



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

© 2019



Maßstab: 1:50.000

Datum: 19.02.2019



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Legende

Straßenlärm Lden

Pegel



56 - 60 db(A)



61 - 65 db(A)



66 - 70 db(A)



71 - 75 db(A)



> 75 db(A)



Lärmschutzbauwerke



NDS Gemeinden

Straßen

Gattung



Autobahn



Bundesstraße



Landstraße

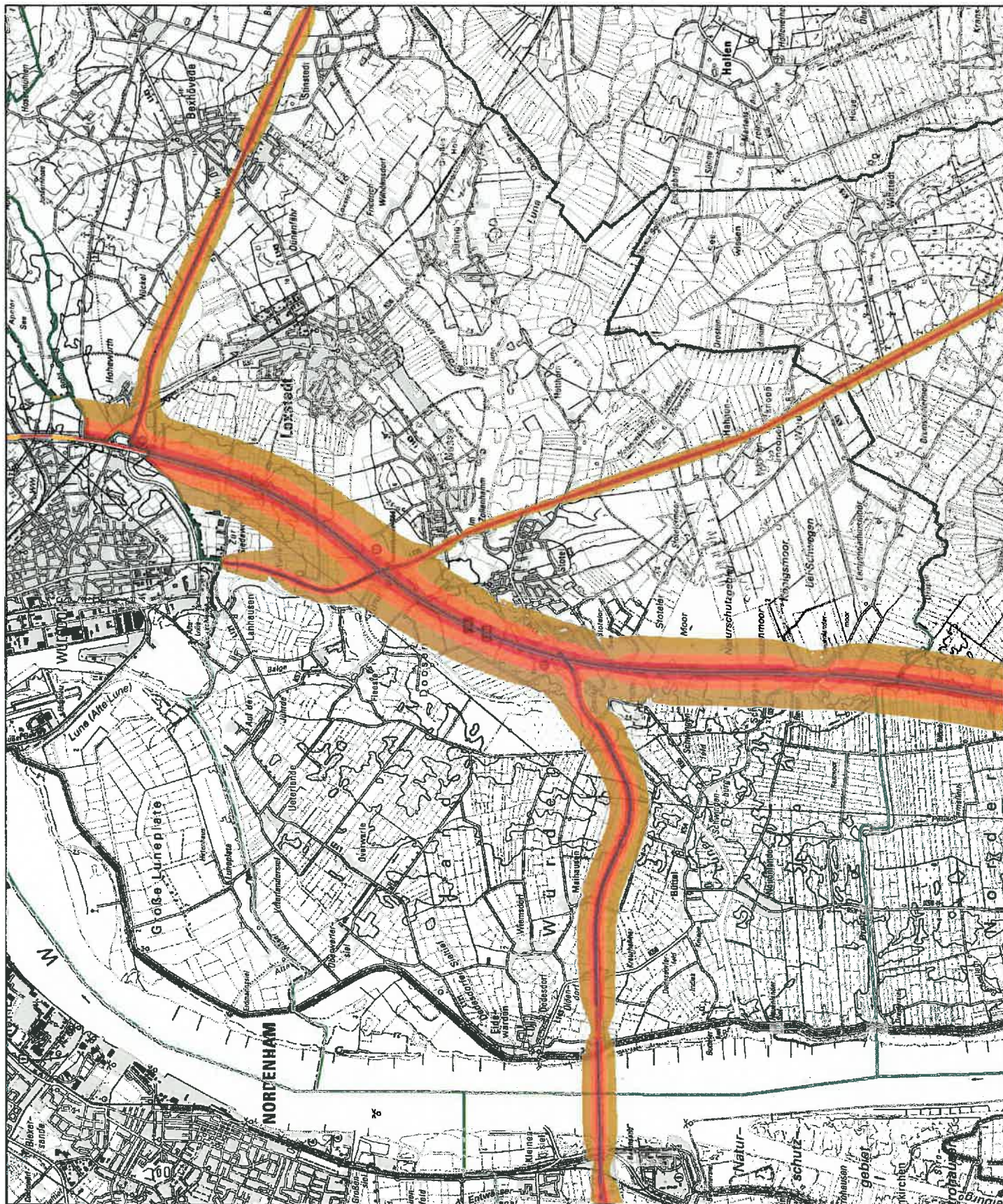


Sonstige

Anlage 3

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Gemeindeübersicht L_{Night} der Gemeinde
Loxstedt

Stand April 2018



0 0,5 1 2 km

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landes-
amtes für Geoinformation und Landesvermessung
Niedersachsen.

© 2019 **LGLN**

Maßstab: 1:50.000

Datum: 19.02.2019

Legende

Straßenlärm Ln

Pegel



51 - 55 db(A)



56 - 60 db(A)



61 - 65 db(A)



66 - 70 db(A)



> 70 db(A)



Lärmschutzbauwerke



NDS Gemeinden

Straßen

Gattung



Autobahn



Bundesstraße

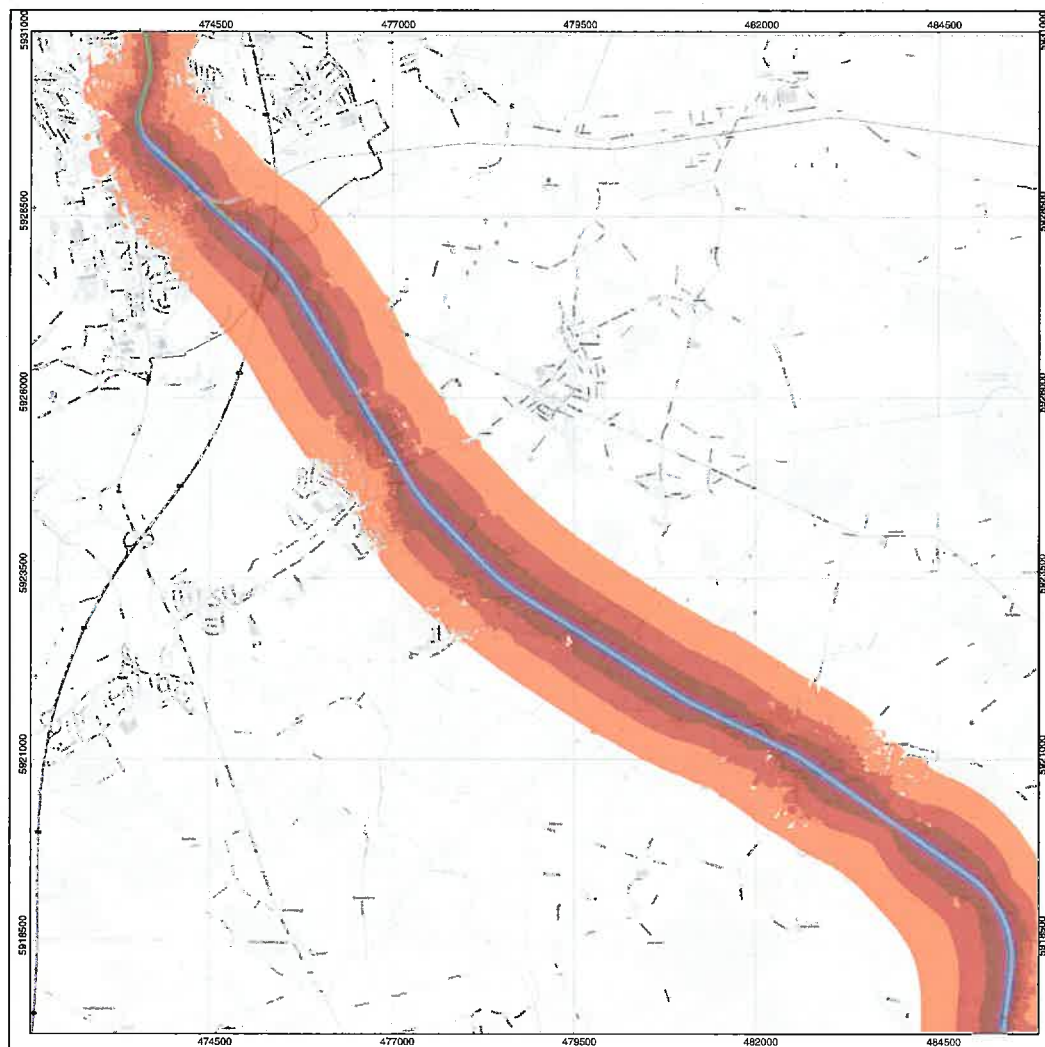


Landstraße



Sonstige

Anlage 4: Lärmkarte Hauptseisenbahnstrecke L_{DEN} Loxstedt, Stand 07/2017



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

Lärmindex (dB(A))

Tag-Abend-Nacht (LDEN)



Übersichtskarte



0 1:50000 1000m

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

Bearbeitungswerkzeug

VILUS

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.

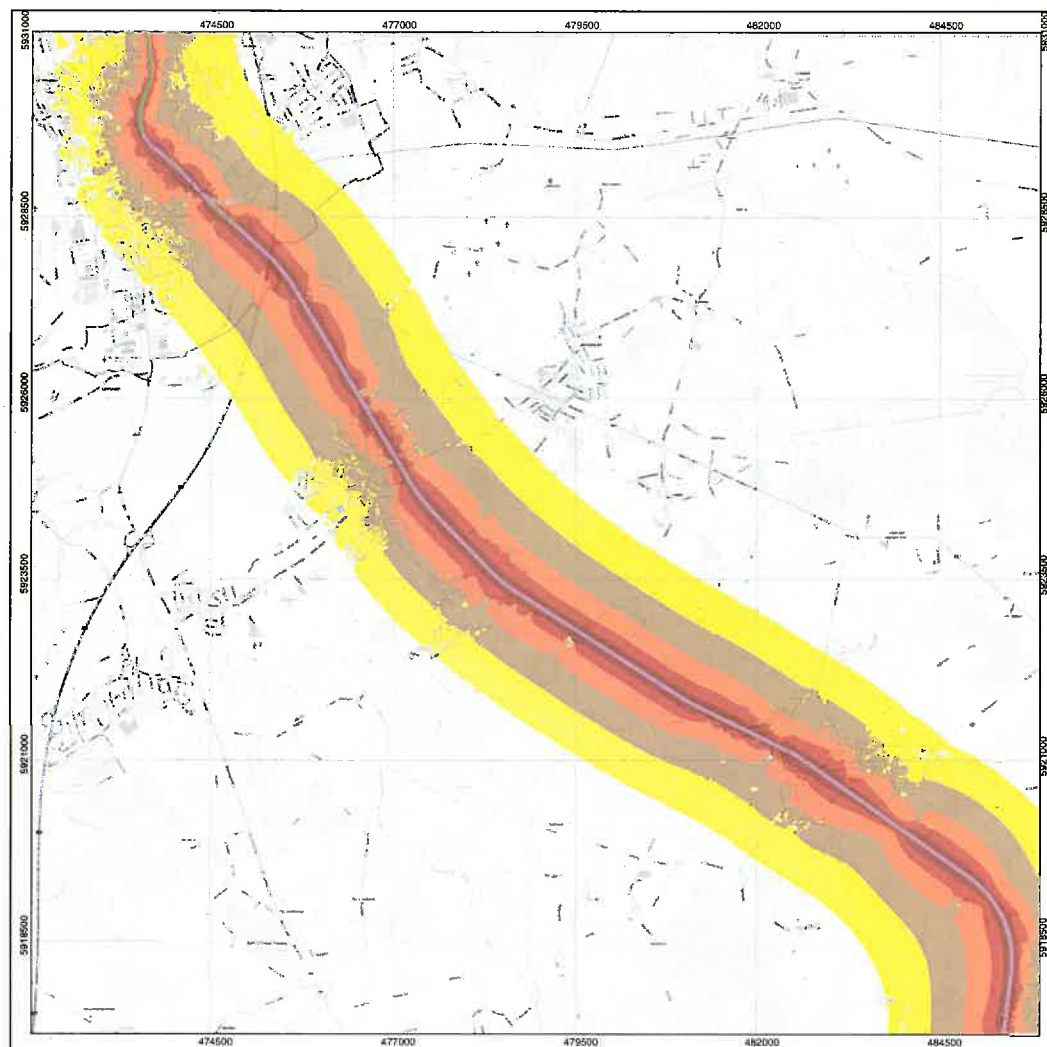
Nutzungshinweis

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 (GeoNutzV) 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: 04.02.2019

Anlage 5: Lärmkarte Hauptisenbahnstrecke L_{Night} Loxstedt, Stand 07/2017



Eisenbahn-Bundesamt

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

Lärmindex (dB(A))

Nacht (L/Night)



Übersichtskarte



0 1:50000 1000m

Quelle

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

Berechnungsvorschrift

VBU Sch

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 Geodaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) vom 15. 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: 04.02.2019