



## Lärmaktionsplan (Entwurf)

1. Ausgangslage
2. Grundlagen
3. Ergebnisse
4. Zusammenfassung
5. Mitwirkung der Öffentlichkeit
6. Vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung
7. Allgemeine Maßnahmenübersicht und deren Wirkungen
8. Deutsche Grenz- und Richtwerte
9. Maßnahmen des LAP zur Lärminderung
10. Weiteres Vorgehen

Referent:  
Dipl.- Geogr. Ralf Pröpper



## 1. Ausgangslage

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine europäische Regelung zur Betrachtung von Schallimmissionen getroffen. Darin werden die Staaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

- I. strategische Lärmkarten zu erstellen,
- II. die Öffentlichkeit über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren,
- III. Aktionspläne aufzustellen
- IV. die EU-Kommission über die Schallbelastung und die Betroffenheit der Bevölkerung in ihrem Hoheitsgebiet zu informieren.

Alle 5 Jahre sind die Lärmkarten und die Aktionsplanung zu überprüfen!

### **Geregelt im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)**

In den Paragraphen 47 a bis f (Sechster Teil des BImSchG) sind die wesentlichen Inhalte der EU-Umgebungslärmrichtlinie übernommen worden.



## 2. Grundlagen Lärmkartierung

- **Es sind nur Berechnungen zugelassen – KEINE Messungen!**
- **Grundlagen Straße:** Es werden nur Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit einer Belastung von mehr als **3 Mio. Kfz pro Jahr** (8.200 Kfz/Tag) untersucht!
- Verkehrsdaten: Verkehrszählungen mit durchschnittlicher Verkehrsmenge, Lkw-Anteilen, zulässigen Geschwindigkeiten, Steigerungen, Fahrbahnbelägen  
Geländedaten: digitales Geländemodell mit Topographie, Gebäuden, Lärmschutzbauwerken, Brücken etc.
- **Grundlagen Schiene: mehr als 30.000 Zugbewegungen/Jahr**
- Auswertung der Lärmkartierung mit Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse



**Tabelle 1:** Basisdaten Straßenverkehr

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]*	Ø Belastung [Kfz/Tag]**
A 29 - Gemeindegrenze Nord bis AS 10 (Jaderberg)	11,8	32.400
A 29 – AS 10 (Jaderberg) bis AS 11 (Hahn-Lehmden)	12,6	34.600
A 29 – AS 11 (Hahn–Lehmden) bis AS 12 (Rastede)	13,9	38.000
A 29 – AS 12 (Rastede) bis AS 13 (Kreuz-Oldenburg- Nord)	15,1	41.400
A 29 – AS 13 (Kreuz-Oldenburg-Nord)-bis Gemeindegrenze Süd	10,7	29.400
A 293 - Gemeindegrenze Süd bis A29 - AS 7 (Kreuz-Oldenburg-Nord)	8,8	24.100
A 293 - AS 7 (Kreuz-Oldenburg-Nord) bis Ende A293 – Übergang zur B 211	7,0	19.100
B 211 - Übergang zu A 293 bis Gut Loy	5,2	14.200
B 211 Gut Loy bis Gemeindegrenze	4,7	13.000
L 824 Kreuzung A 29 - AS 12 (Rastede) bis westliche Gemeindegrenze	3,3	9.100

\* Kfz/Jahr = Kfz/Tag x 365

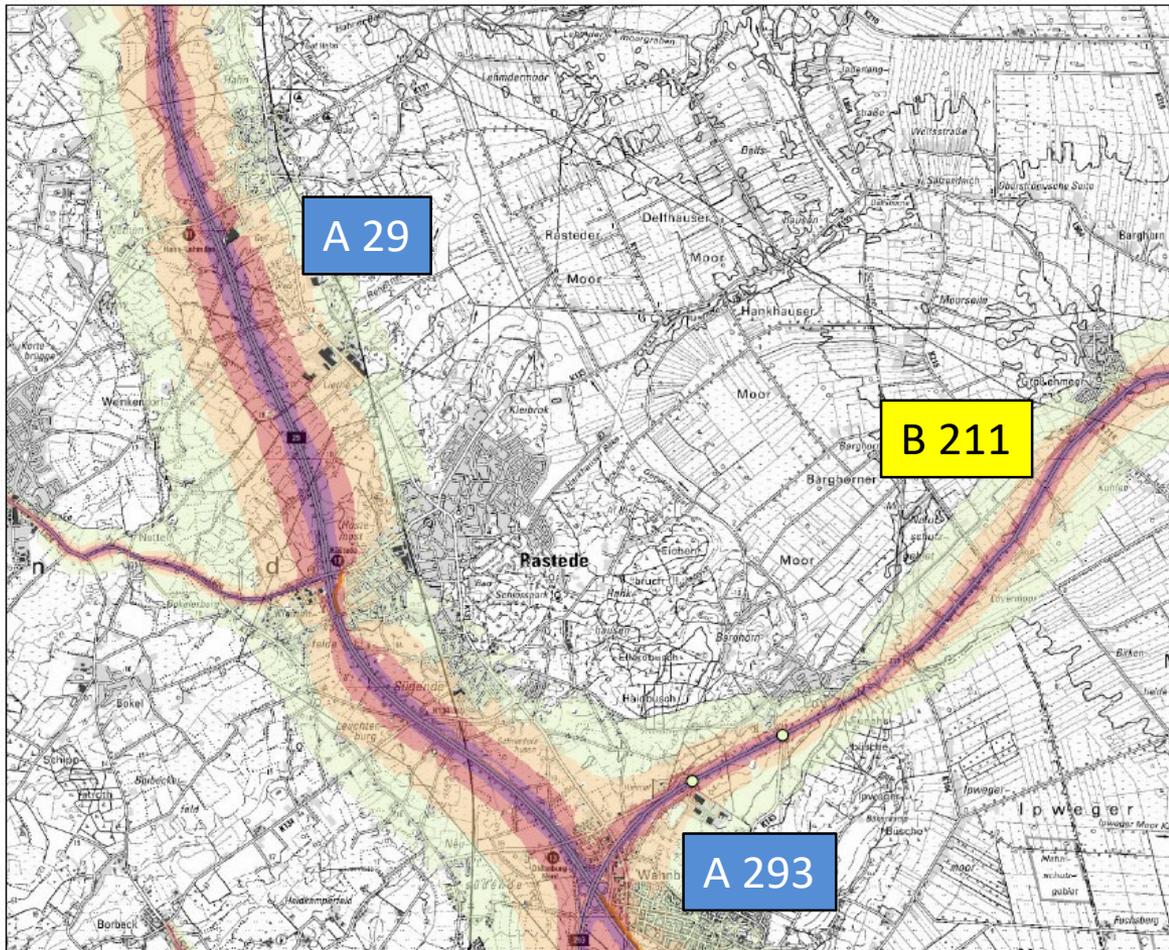
\*\* auf die nächste Hunderterstelle gerundet

AS: Anschlussstelle

Hinweis: Es erfolgte eine Hochrechnung der Verkehrsdaten von 2015 auf 2019!



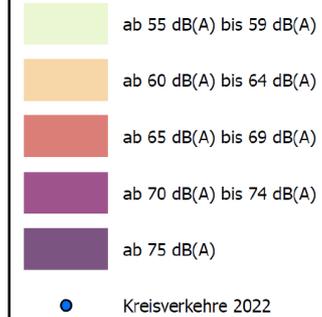
## 3. Ergebnis der Lärmkartierung (2023) – 24-Stunden-Berechnung



Karte  $L_{den}$   
(day, evening, night)  
24-Stunden-Wert

### Legende

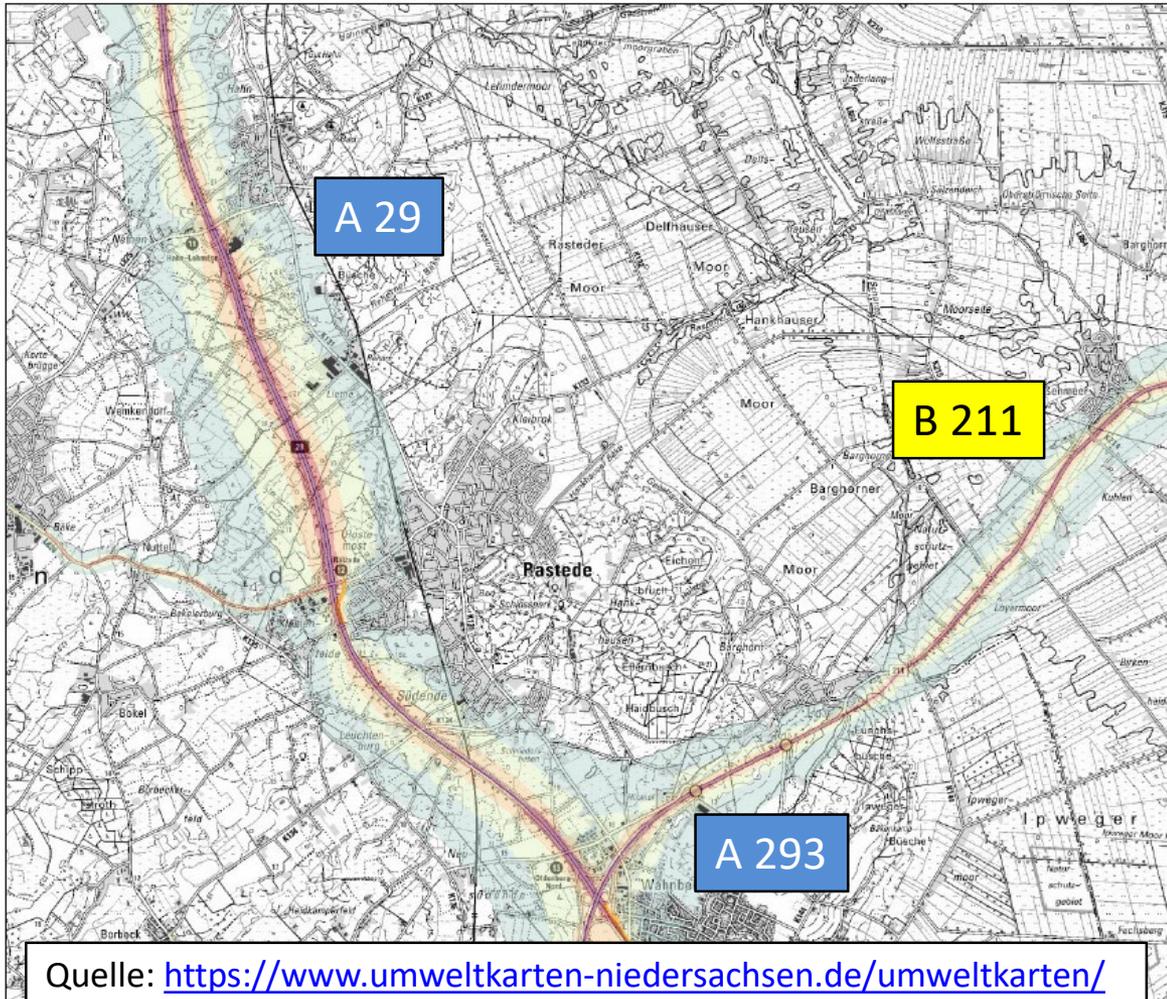
Straßenlärm  $L_{den}$  2022  
Pegel



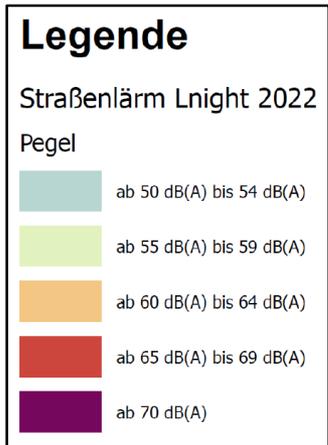
Quelle: <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/>



## 3. Ergebnis der Lärmkartierung (2023) – 8-Stunden-Berechnung Nacht



Karte  $L_{\text{night}}$  (22-6 Uhr)  
8-Stunden-Wert



Quelle: <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/>



## Ergebnis der Lärmkartierung (2023)

### Gemeinde Rastede

**Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet.**

(Stand 15.06.2023)

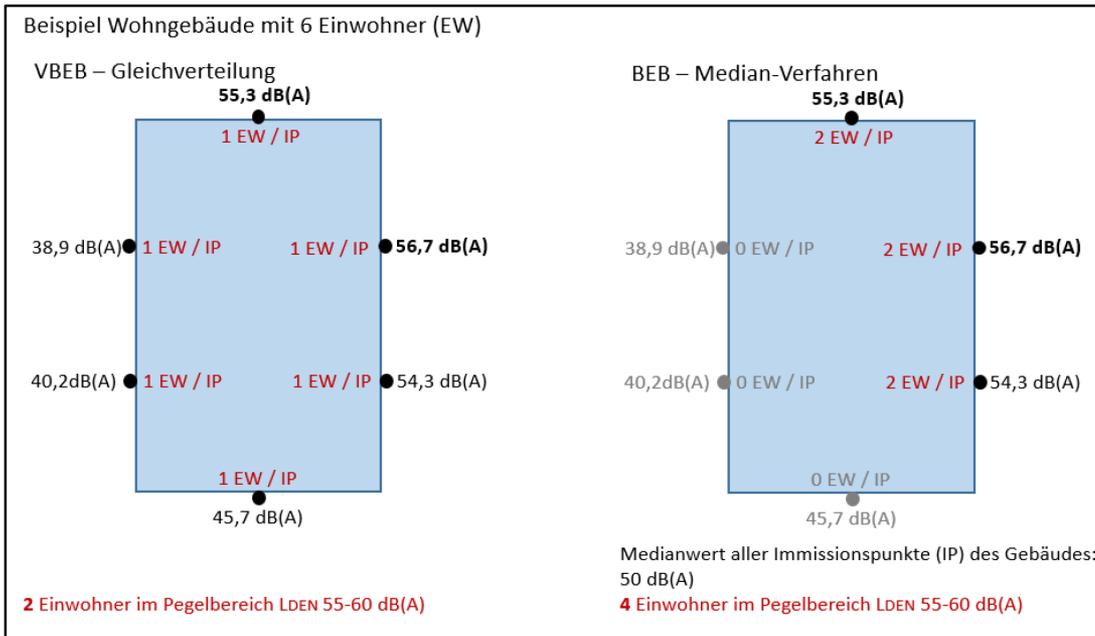
Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach BEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L <sub>DEN</sub> )	von	bis	22 bis 6 Uhr (L <sub>NIGHT</sub> )
			> 50	54	3.600
> 55	59	6.300	> 55	59	1.000
> 60	64	2.100	> 60	64	200
> 65	69	500	> 65	69	0
> 70	74	100	> 70		0
> 75		0			
Summe		9.000	Summe		4.800

Wenn die vom für MU **empfohlenen Auslösewerte**  $L_{den} = 65$  dB(A) oder  $L_{night} = 55$  dB(A) erreicht werden, sollten Maßnahmen im Aktionsplan diskutiert werden.

Die Beurteilungspegel liegen außen am Gebäude an.



## Ermittlung der belasteten Anwohner



### Wesentliche Änderungen bei der BUB<sup>6</sup> (Eingangsdaten)

- Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- Detaillierte Aufteilung der Lkw-Anteile in leichte und schwere Lkw
- Detailliertere Korrekturfaktoren für Straßenbeläge

### Wesentliche Änderungen bei der BEB<sup>7</sup> (Auswertung der betroffenen Anwohner)

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Medianwert)

-> Ein Vergleich der Betroffenenheiten von Runde 3 und Runde 4 ist nicht möglich.



## Auswirkungen:

Gesamtanzahl betroffene Personen im Vergleich

	Über 55/50 dB(A)	davon über 65/55 dB(A)
Runde 3:	Lden: 2.100 / Lnight: 600	Lden: 100 / Lnight: 100
Runde 4:	Lden: 9.000 / Lnight: 4.800	Lden: 600 / Lnight: 1.200

In der statistischen Auswertung werden neue gesundheitliche Auswirkungen erfasst.

Dazu gehören folgende Angaben:

- Stark belästigten Personen: 1.294
- Stark schlafgestörten Personen: 270
- Personen mit ischämischen Herzkrankheiten: 2  
(Sauerstoff-Unterversorgung des Herzens).



## 4. Zusammenfassung der Ergebnisse

- Anzahl betroffener Anwohner > 65/55 dB(A): ca. 1.200
- Anzahl Gebäude: 200

**Tabelle 3:** Anzahl der Wohngebäude an Hauptverkehrsstraßen

Abschnitt	Anzahl Gebäude (gerundet)
A 29 - Gemeindegrenze Nord bis AS 10 (Jaderberg)	0
A 29 – AS 10 (Jaderberg) bis AS 11 (Hahn-Lehmden)	40
A 29 – AS 11 (Hahn–Lehmden) bis AS 12 (Rastede)	10
A 29 – AS 12 (Rastede) bis AS 13 (Kreuz-Oldenburg- Nord)	70
A 29 – AS 13 (Kreuz-Oldenburg-Nord)-bis Gemeindegrenze Süd	60
A 293 - Gemeindegrenze Süd bis A29 - AS 7 (Kreuz-Oldenburg-Nord)	0
A 293 - AS 7 (Kreuz-Oldenburg-Nord) bis Ende A 293 – Übergang zur B 211	10
B 211 - Übergang zu A 293 bis Gut Loy	0
B 211 - Gut Loy bis Gemeindegrenze	0
L 824 - Kreuzung A 29 - AS 12 (Rastede) bis westliche Gemeindegrenze	10
<b>Summe:</b>	<b>200</b>



---

## 5. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Zwischenbericht zur Lärmkartierung hat öffentlich in der Zeit von 13.11.2023 bis 13.12.2023 ausgelegen und konnte im Internet abgerufen werden.

Bei der frühzeitigen Beteiligung sind keine Eingaben aus der Bürgerschaft eingegangen.



## 6. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

- Einsatz von Dialogdisplays in Verbindung mit Geschwindigkeitskontrollen
- flächenhaft wirksame Maßnahmen mit Förderung des Umweltverbundes wie ÖPNV- und Radverkehrskonzepte
- Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten



## 7. Allgemeine Maßnahmenübersicht und deren Wirkungen

**A: Kurz- und mittelfristigen Maßnahmen**, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche Maßnahmen realisieren lassen:

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. zeitlich beschränkt,
- Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche (z. B. Beseitigung von Schlaglöchern),
- Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung („Grüne Welle“),
- Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden (Lärmsanierung)

**B: Langfristige Maßnahmen** umfassen städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen

- die Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes,
- bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag),
- Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort,
- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen,
- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und -wälle,
- Vorgaben für die Grundrissgestaltung,
- Beschränkung von Außenwohnbereichen.

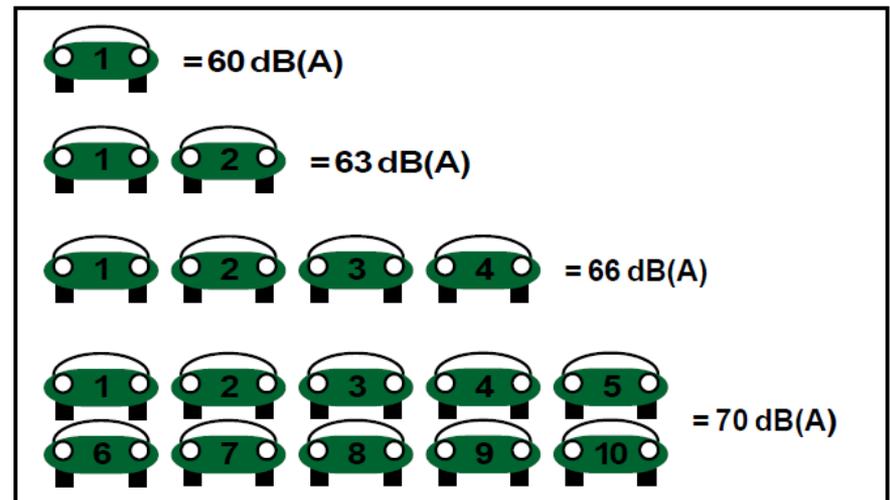
## Die Addition der Schallquellen

Die Angabe von Beurteilungspegeln im logarithmischen Maß Dezibel ist mit einem Problem behaftet. Dies wird deutlich, wenn man die Beurteilungspegel zweier oder auch mehrerer Schallquellen addieren möchte. Kennt man den Schallpegel eines Pkw, dieser sei beispielsweise 60 dB(A), dann ist der Beurteilungspegel zweier unter denselben Bedingungen gemessener Pkw **nicht**  $2 \times 60 = 120$  dB(A) sondern nur 63 dB(A).

Eine **Verdoppelung der Zahl der Schallquellen** - in diesem Fall der Kfz - führt zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um **3 dB(A)**. Wird die Zahl der Fahrzeuge halbiert, verringert sich der Beurteilungspegel um **3 dB(A)**.

## Beispiel:

Um an einer Straße mit einer Verkehrsbelastung von 20.000 Fahrzeugen am Tage eine Pegelminderung von 3 dB(A) zu erreichen, müsste man die Verkehrsstärke auf 10.000 Fahrzeuge halbieren.





## Wirkungen von Fahrgeschwindigkeit

### Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundesautobahnen

Maßnahme	Tag	Nacht
Von 130 km/h auf 120 km/h	-0,4 dB	-0,2 dB
Von 130 km/h auf 100 km/h	-1,3 dB	-0,6 dB
Von 100 km/h auf 80 km/h	-1,9 dB	-1,9 dB

Verkehrsmix für Schwerverkehr basierend auf RLS-19-Standardwerten für Bundesautobahnen. Daraus resultierend ergeben sich unterschiedliche Wirkungen für Tag/Nacht

### Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundes- und Landesstraßen sowie innerorts

Maßnahme	Gesamt	Nur Pkw
Von 100 km/h auf 70 km/h	-3,4 dB	-3,1 dB
Von 70 km/h auf 60 km/h	-1,8 dB	-2,1 dB
Von 70 km/h auf 50 km/h	-3,5 dB	-3,7 dB
Von 60 km/h auf 50 km/h	-1,7 dB	-1,7 dB
Von 50 km/h auf 40 km/h	-1,3 dB	-1,9 dB
Von 50 km/h auf 30 km/h	-2,0 dB	-3,9 dB

Verkehrsmix für Schwerverkehr basierend auf den RLS-19-Standardwerten für Bundes- und Landesstraßen. Spalte „Nur Pkw“ gibt die Wirkung auf den Pkw-Verkehr an.

Umweltbundesamt Dessau:  
Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte  
von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)



## Wirkungen des Fahrbahnbelages

Auszug aus den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen  
(RLS-19 / Tabelle 4a)

Tabelle 4a: Korrekturwerte  $D_{SD,SDT,FzG}(v)$  für unterschiedliche Straßendeckschichttypen SDT getrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit  $v_{FzG}$  in dB; außer Pflasterbelägen

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ [dB] bei einer Geschwindigkeit $v_{FzG}$ [km/h] für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6		-1,8	
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3		-1,8		-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-4,5		-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-5,5		-5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche		-1,4		-2,3
Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Verfahren B		-2,0		-1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	-3,2		-1,0	
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D		-2,8		-4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heibauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	-3,9	-2,8	-0,9	-2,3

Umweltbundesamt Dessau:  
Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte  
von Maßnahmen, Seite 21 (Stand: 07/2023)

### Wirkung von Fahrhahnoberflchen

Maßnahme	SMA 08	AC 11	LOA	DAD
Ausgehend von Gussasphalt				
50 km/h	-2,4 dB	-2,5 dB	-2,3 dB	-2,3 dB
70 km/h	-2,1 dB	-2,3 dB	-	-2,8 dB
Ausgehend von SMA 08				
50 km/h	-	-0,1 dB	+0,1 dB	+0,1 dB
70 km/h	-	-0,2 dB	-	-0,7 dB

Bauweisen:  
SMA 08: Split-Mastix-Asphalt 0/8  
AC 11: Asphaltbeton 0/11  
LOA: Lärmtechnisch optimierter Asphalt (zugelassen bis 60 km/h)  
DAD: Dünne Asphaltdeckschichten in Heieinbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13



## Wirkungen von Straßenraumgestaltungen

Umweltbundesamt Dessau:  
Lärmaktionsplanung – Lärmminderungseffekte  
von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

### Wirkung von Straßenraumgestaltungen

Maßnahme	Wirkung
Verringerung der Fahrstreifenbreite von 3,5 m auf 3,0 m	-0,1 dB
Verringerung der Fahrstreifenanzahl von 4 auf 2 Streifen	weniger als -1 dB

Die Wirkung ergibt sich aus der Änderung der Geometrie bei Abrücken der äußeren Fahrbahn von den Gebäuden. Wirkung aus Verlangsamungseffekten etc. sind nicht enthalten.



## 8. Deutsche Grenz- und Richtwerte

-> Lärminderungsmaßnahmen sind abhängig von deutschen Richtlinien und Verordnungen

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubaubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>24</sup>	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baualast des Bundes <sup>25</sup> sowie an Schienenwegen des Bundes <sup>26</sup>	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen <sup>27</sup>	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen <sup>28</sup>
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Minderungsmaßnahmen werden von den zuständigen Straßenbaulastträgern geplant und umgesetzt.

Der Lärmaktionsplan soll die lärmbelasteten Gebiete zeigen und die Straßenbaulastträger zur Planung von Maßnahmen zum Schutz der Bürger auffordern.

Ein Rechtsanspruch auf Umsetzung von Maßnahmen besteht nicht!



## 9. Maßnahmen des LAP zur Lärminderung

Hauptverkehrsstraßen (A 29):

Erneute Prüfung der reduzierten Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen  
-> Auslösewerte von 64/54 dB(A) für WA und 66/56 dB(A) für MI

An Bundesfernstraßen wird die Lärmsanierung gefördert. Das bedeutet entweder

- Aktive Schutzmaßnahmen (Lärmschutzwände/Lärmschutzwälle)
- Lärmarmer Fahrbahnbelag
- Passive Schutzmaßnahmen (Maßnahmen am Wohngebäude z.B. Lärmschutzfenster)

Landesstraßen -> keine Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen in Niedersachsen

Alternative: Planerische Schutzmaßnahmen, Prüfung nach Lärmschutz-Richtlinien-StV  
Problem: Höhere Richtwerte -> WA: 70/60 dB(A) / MI 72/62 dB(A)

In Rastede keine ausreichende Indikation für Überschreitung der Richtwerte entlang der L 824.



## Maßnahmen für den Gesamtort

Folgende allgemeine Hinweise und kurzfristig lärmindernde Maßnahmen werden vorgeschlagen, die auch außerhalb der untersuchten Hauptverkehrsstraßen gelten:

- Es wird empfohlen, die **Fahrbahnoberflächen** inner- und außerorts immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen.
- Für geplante Fahrbahnerneuerungen wird angeregt, **lärmarme Fahrbahnoberflächen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung** einzusetzen. Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien (**Lärmvorsorge**). -> **Langfristige Strategie**
- Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten: Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr ist zwecks **Lärmvermeidung** zu fördern. -> **Langfristige Strategie**
- **Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten:** Es wird empfohlen, an wichtigen Straßenabschnitten Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln zu installieren, auf denen die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird.
- **Verstetigung des Verkehrs**



## 10. Weiteres Vorgehen

- (1) Die Öffentlichkeit wird über den Entwurf des LAP ortsüblich in Kenntnis gesetzt. Die Öffentlichkeit hat nochmals die Möglichkeit, Anregungen mitzuteilen. Es erfolgt auch eine TÖB-Beteiligung.
- (2) Bewertung der Eingaben und Verabschiedung des Lärmaktionsplanes im Rat bis 18.07.2024
- (3) Veröffentlichung, Auslegung
- (4) Erstellung Kurzfassung des LAP und Übermittlung an das MU im 2. HJ. 2024



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!