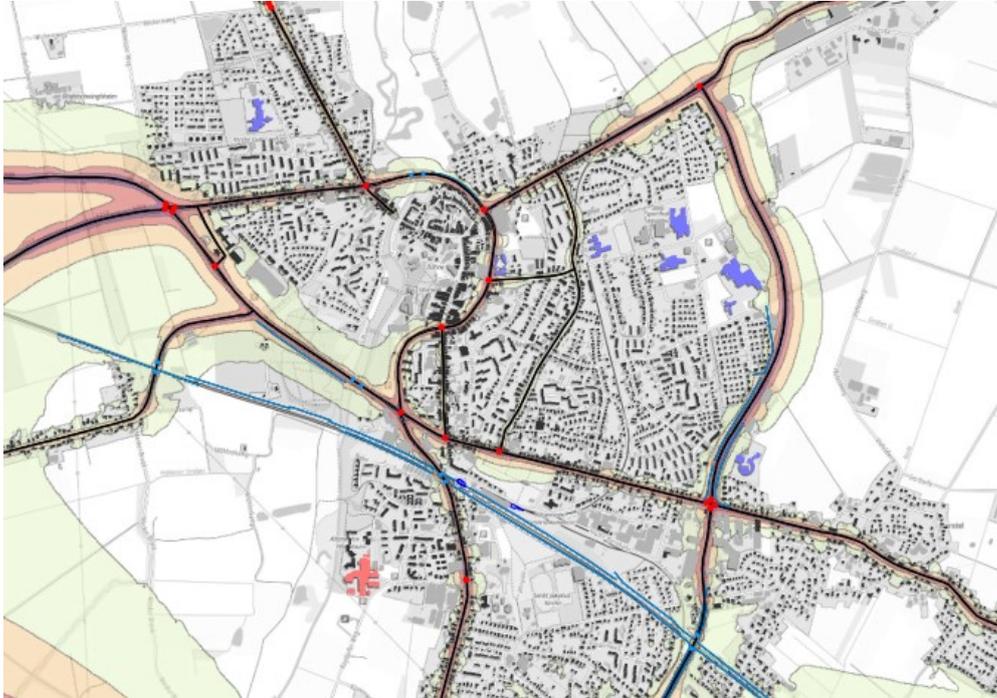


Lärmaktionsplan

der Stadt Winsen (Luhe)

zur Umsetzung der 4. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



Auftraggeberin: Stadt Winsen (Luhe)
GB IV - Stadtplanung und Bauordnung
Schlossplatz 1, 21423 Winsen (Luhe)

Projektnummer: LK 2023.244

Berichtsnummer: LK 2023.244.1

Berichtsstand: 2024-08-22

Berichtsumfang: **37 Seiten sowie Anlagen**

Auftragnehmerin: LÄRMKONTOR GmbH
Projektleitung: Dipl.-Ing. Mirco Bachmeier
Projektbearbeitung: Dipl.-Geogr. Carsten Kurz



LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Messstellenleiter: Frank Heidebrunn • AG Hamburg HRB 51 885
Geschäftsführung: Mirco Bachmeier (Vorsitz) / 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>

Inhaltsübersicht

1	Allgemeines	5
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	5
1.2	Untersuchungsraum	5
1.2.1	Beschreibung der Gemeinde	5
1.2.2	Haupteisenbahnstrecken	6
1.2.3	Straßennetz	6
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	7
1.4	Auslösewerte.....	9
2	Bewertung der Ist-Situation	10
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	10
2.2	Ischämische Herzkrankheiten, Belästigung, Schlafstörung	10
2.3	Handlungsziel für die Stadt Winsen (Luhe)	12
2.4	Verbesserungsbedürftige Situationen.....	15
2.4.1	Untersuchungsabschnitte	15
2.4.2	Ergebnisse der Berechnungen nach den RLS-90.....	19
3	Maßnahmenplanung	21
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	21
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	21
3.3	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung im Einzelnen.....	23
3.3.1	Hamburger Straße	23
3.3.2	Pattenser Hauptstraße/Bahlburger Straße.....	24
3.3.3	Scharmbecker Dorfstraße.....	25
3.4	Weitere Quellen und Mehrfachbelastungen	26
3.4.1	BAB A39	26
3.4.2	Haupteisenbahnstrecken des Bundes	27
3.4.3	Mehrfachbelastung	27
3.5	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	27

3.6	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen.....	29
4	Schutz Ruhiger Gebiete	30
5	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans.....	32
5.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	32
5.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange (TÖB).....	32
6	Kosten für Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplans	33
7	Evaluierung des Lärmaktionsplans	34
8	Inkrafttreten des Lärmaktionsplans.....	35
8.1	Beschluss durch den Stadtrat	35
8.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit.....	35
8.3	Möglichkeiten zur öffentlichen Einsichtnahme	35
9	Anlagenverzeichnis.....	36

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Winsen (Luhe)

Gemeindeschlüssel: 03353040
Ansprechpartner: Harald Horster
Adresse: Schlossplatz 1, 21423 Winsen (Luhe)
Telefon: 04171 / 657.175
E-Mail: horster@stadt-winsen.de
Internet: www.stadt-winsen.de

1.2 Untersuchungsraum

1.2.1 Beschreibung der Gemeinde

Die Stadt Winsen (Luhe) liegt im niedersächsischen Landkreis Harburg. Das Stadtgebiet wird im Norden von der Elbe begrenzt und von der Luhe von Süden nach Norden durchzogen. Als weiterer Fluss quert die Ilmenau das nordöstliche Stadtgebiet. Das südliche Stadtgebiet wird bestimmt von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Im Gegensatz zur Marschlandschaft entlang der drei Flüsse finden sich im Süden Bereiche der hohen Geest mit Übergangslandschaften zur Heide.

Die Kreisstadt Winsen (Luhe) hat rund 37.800 Einwohnende auf einer Fläche von 110 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte je qkm von etwa 340 Einwohnenden. Winsen ist kein Ballungsraum im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ (ULR, §§ 47 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG²), da die Ballungsräume als dichtbesiedelte Bereiche mit mehr als 100.000 Einwohner definiert sind. Über die BAB A39 besteht eine Autobahnverbindung nach Lüneburg und Hamburg. Winsen (Luhe) liegt an der Bahnstrecke Hamburg – Hannover und verfügt über einen Bahnhof, der von Metronom Regionalexpresszügen (RE) und Regionalbahnzügen (RB) auf der Strecke Lüneburg – Hamburg in beiden Richtungen bedient wird.

¹ RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, (Ursprungsfassung)

² Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202).

1.2.2 Haupteisenbahnstrecken

Die Haupteisenbahnstrecke mit deutlich über 100.000 Zugbewegungen pro Jahr durchzieht das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung auf einer Länge von rund 8 km. Sie unterquert im östlichen Stadtgebiet südlich von Borstel und Sangenstedt die BAB A39. Die Strecke erhielt in den vergangenen Jahren ein drittes Gleis, so dass umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen in Winsen umgesetzt werden mussten.

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

1.2.3 Straßennetz

Die im Folgenden aufgeführten Grundlagendaten für den Aufbau eines digitalen Stadtmodells, das als Grundlage für die Berechnung der Lärmemissionen und -immissionen dient, wurden durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim als für die Lärmaktionsplanung beim Land Nds. zuständige Dienststelle am 27. Oktober 2023 per E-Mail an die Stadt Winsen (Luhe) zur Verfügung gestellt:

- Gebäudegrundrisse
- Gebäudehöhen
- Gebäudenutzung
- Adresspunkte mit Einwohnerdaten
- Geländemodell
- Straßen (u.a. Lage, Fahrzeugklassen, Lichtsignalanlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Straßenoberflächen)
- Schallschutzbauwerke (Lärmschutzwände und -wälle)

Im Straßennetz in der Stadt Winsen (Luhe) werden über die Vorgaben der ULR, Hauptverkehrsstraßen (Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr) zu untersuchen, hinaus weitere Straßen betrachtet, um ein umfassendes Bild der Straßenverkehrslärmbelastung zu bekommen. Zugleich sollen auf diese Weise zukünftige Lärminderungsmaßnahmen im Straßennetz sinnvoll und zielgerichtet geplant werden können. Berücksichtigt werden verkehrswichtige Straßen mit überregionaler, regionaler und städtischer Funktion, teilweise ergänzt durch Straßen mit wichtiger Erschließungsfunktion.

Dazu gehören:

- BAB A39 mit den Anschlussstellen Winsen-West und Winsen-Ost
- L 215 Pattenser Hauptstraße
- L 217 Hamburger Straße, Altstadtring, Tönhäuser Weg, Drager Straße
- L 234 Hansestraße, Luhdorfer Straße, Winsener Landstraße
- K 1 Hoopter Straße, Hoopter Elbdeich
- K 8 Scharmbecker Dorfstraße, Blumenstraße
- K 37 Bahlburger Straße, Burgstraße
- K 50 Elbuferstraße
- K 78 Radbrucher Straße
- K 84 Osttangente
- K 86 Gehrdener Deich
- Bahnhofstraße
- Deichstraße
- Eckermannstraße
- Grevelau, Scharmbecker Weg
- Ilmer Moorweg
- Löhnefeld
- Lüneburger Straße
- Max-Plank-Straße
- Niedersachsenstraße
- Schanzenring, Von-Somnitz-Ring, Schlossring

Diese Straßen(züge) finden sich in den Lärmkarten den Anlagen 2.1 und 2.2 wieder.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Ziel eines Lärmaktionsplans ist es, „den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist“ (Art. 1 Abs. 1 lit. c ULR 2002/49/EG). Die Richtlinie verfolgt ein gestuftes Konzept für die Erfassung (Lärmkarten, § 47c BImSchG) und Be-

kämpfung von Umgebungslärm (Lärmaktionspläne, § 47 d BImSchG). Zuständig sind die Gemeinden, hier also die Stadt Winsen (Luhe).

Es gab lange Zeit eine Diskussion über sogenannte „Auslösewerte“ für die Lärmaktionsplanung. Der Europäische Gerichtshof hat dazu inzwischen klargestellt, dass eine Lärmaktionsplanungspflicht auch ohne konkrete Betroffenheiten oder Überschreitung von Grenz- oder Schwellenwerten überall dort besteht, wo Lärmkarten erstellt wurden, denn es geht der Richtlinie gerade auch um die Identifizierung und den Erhalt von ruhigen Gebieten.³

Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus den Anhängen V und VI der ULR. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Die Überarbeitung des Winsener Lärmaktionsplans der Stufe 3 wurde schon allein deshalb notwendig, weil die methodischen Grundlagen zur Ermittlung der Lärmbetroffenheiten und zur Berechnung der Schallausbreitung sich mit der aktuellen Stufe 4 durch die europäische Harmonisierung der Ausbreitungsberechnung und Auswertungsstatistik stark verändert haben. Die nun anzuwendenden Berechnungsverfahren sind seit dem 31. Dezember 2021 verpflichtend anzuwenden. Die neuen Verfahren lösen die bislang in Deutschland verwendeten vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm ab. Die Aussagen zur Lärmaktionsplanung der 4. Runde sind mit den Ergebnissen aus den vorherigen Kartierungsrunden (vor allem bei der Anzahl lärm-betroffener Menschen) daher nicht mehr unmittelbar vergleichbar.

Auch der neue Anhang III der ULR zur Bewertung von gesundheitsschädlichem Lärm⁴ ist seit dem 31.12.2021 anzuwenden.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA nach § 47e Abs. 3 BImSchG zuständig.

Ausführlicher werden die rechtlichen Grundlagen in Anlage 1 erläutert.

³ Urteil C-687/20 vom 31.03.2022 (Kommission./ Portugal).

⁴ Richtlinie (EU) 2020/367 vom 4. März 2020 zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG ... im Hinblick auf die Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm.

1.4 Auslösewerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation und der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Gärten, Terrassen, Balkonen oder (Nah-)Erholungsbereichen ausdrücken. Untersuchungen belegen seit Langem insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Beeinträchtigungen. Hierzu zählen u.a. Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle oder depressive Episoden, aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind⁵.

Auslösewerte für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung (also ab welchem Lärmpegel Maßnahmen zu ergreifen sind) sind im deutschen Recht nicht allgemein festgelegt und ergeben sich auch nicht ausdrücklich aus der ULR. Lärmprobleme bestehen grundsätzlich jedoch dort, wo die Lärmkartierung Belastungen (L_{DEN} ab 55 dB(A) und/oder L_{Night} ab 50 dB(A)) ausweist.

Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der festgestellten Lärmsituation beitragen, darzustellen und in ihren Auswirkungen abzuschätzen. Es ist auf dieser Grundlage auf Prioritäten einzugehen, die sich aus der Überschreitung von Auslösewerten oder anderen Kriterien (etwa Zielwerten wie in Winsen) ergeben (§ 47d Absatz 1 Satz 3 BImSchG).⁶

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 Bundes⁷ von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung einer möglicherweise vorhandenen Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19⁸ heranzuziehen.

Eine Zusammenstellung von möglichen Schwellen- und Auslösewerten enthält Anlage 1a.

⁵ NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2015

⁶ Vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, 19.09.2022.

⁷ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04. August 2006 S. 665; 25.06.2010 (Änderungen gemäß Rundschreiben: StB 13/7144.2/01/1206434)); Auslösewerte vom 01.08.2020 (Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 27.07.2020)

⁸ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an den kartierten Straßen in Winsen (Luhe)

Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in Winsen (Luhe) belasteten Menschen (Stand 11.2023)			
L _{DEN} dB(A)	belastete Menschen	L _{Night} dB(A)	belastete Menschen
ab 55 bis 59	4.680	ab 50 bis 54	3.530
ab 60 bis 64	3.110	ab 55 bis 59	1.370
ab 65 bis 69	1.230	ab 60 bis 64	50
ab 70 bis 74	40	ab 65 bis 69	0
ab 75	0	ab 70	0
Summe	9.060	Summe	4.950

Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in Winsen (Luhe) belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern (Stand 11.2023)				
L _{DEN}	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
> 55	28,0	3.712	7	0
> 65	5,8	601	2	0
> 75	0,6	0	0	0

*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen. **ROT** dargestellt sind die Pegelbereiche, die über den Zielwerten der Stadt Winsen (s. Kapitel 2.3) liegen.

Die Lärmkarten für das erweiterte Straßennetz in Winsen (Luhe) finden sich in den Anlagen 2.1 und 2.2.

2.2 Ischämische Herzkrankheiten, Belästigung, Schlafstörung

Nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV sind tabellarische Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Herzkrankheiten infolge verminderter oder aufgehobener Durchblutung eines Gewebes infolge mangelnder arterieller Zufuhr von Blut), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in der Lärmkartierung aufzuführen. Diese Angaben sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden.

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung in Winsen (Luhe)

	<i>Fälle ischämischer Herzkrankheiten</i>	<i>Fälle starker Belästigung</i>	<i>Fälle starker Schlafstörung</i>
alle Straßen	3	1.399	271

Tabelle 3: Übersicht der Belastungssituation an der Haupteisenbahnstrecke in Winsen (Luhe)

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Winsen (Luhe) belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes (Stand 04.2024)			
L _{DEN} ⁹ dB(A)	belastete Menschen	L _{Night} ¹⁰ dB(A)	belastete Menschen
ab 55 bis 59	620	ab 50 bis 54	460
ab 60 bis 64	450	ab 55 bis 59	430
ab 65 bis 69	140	ab 60 bis 64	60
ab 70 bis 74	<10	ab 65 bis 69	<10
ab 75	<10	ab 70	<10

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken in Winsen (Luhe) belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern (Stand 04.2024)				
L _{DEN}	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
> 55	8,19	580	0	0
> 65	1,36	70	0	0
> 75	0,26	<10	0	0

*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen. **ROT** dargestellt sind die Pegelbereiche, die über den Zielwerten der Stadt Winsen (s. Kapitel 2.3) liegen.

Die Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes für die Haupteisenbahnstrecken in Winsen (Luhe) finden sich in den Anlagen 3.1 und 3.2.

⁹ 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 BUB) 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.

¹⁰ 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)

2.3 Handlungsziel für die Stadt Winsen (Luhe)

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Winsen (Luhe) werden die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den kartierten Straßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken.

Für die Maßnahmenplanung sind jedoch in Deutschland bisher keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte oder Auslöseschwellen festgelegt worden. Zur Bewertung der Belastungssituation wird daher üblicherweise auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen¹¹

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 sein¹²
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. BImSchV¹³ 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)¹⁴

¹¹ Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007 (aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH)

¹² Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

¹³ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) „Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), zuletzt geändert am 4. November 2020, (BGBl. I S. 2334)

¹⁴ Gutachten 2020 des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa (s. insbesondere Kapitel 5 Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität)

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
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. BImSchV können überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU) - Empfehlung der WHO für Straßenverkehrslärm¹⁵: $L_{DEN} < 53$ dB, $L_{Night} < 45$ dB

Werden alle kartierten Straßen betrachtet, so sind **9.060 Personen** und somit rund 25 % der Einwohnerinnen und Einwohner von Winsen durch Umgebungslärm **über 55 dB(A) L_{DEN}** betroffen. Von hohen Lärmbelastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung **über 65 dB(A) L_{DEN}** und **über 55 dB(A) L_{Night}** sind **1.270** (~3,5 %) bzw. **1.420** (~3,9 %) Personen betroffen.

Die Stadt Winsen (Luhe) verfolgt die Absicht, grundsätzlich gesunde Wohn- und Erholungsstandorte für ihre Bürgerinnen und Bürger herzustellen. Daher hat die Stadt sich entschieden, für die Lärmaktionsplanung die **Werte 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts als Handlungsziel für Winsen** festzulegen (Planungsausschuss 14.11.2023 / Verwaltungsausschuss 07.12.2023). Diese Werte entsprechen dem aktuellen Stand der Wissenschaft.

Diese Entscheidung zu Auslösewerten für Prüfungen von Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Lärmaktionsplanung wird u.a. getragen durch ...

1. ... die WHO-Richtwerte zur Gesundheitsgefährdung und Schlafstörung ¹⁶

Kernaussage:

Für die durchschnittliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG [Anm. der Autoren: Leitlinienentwicklungsgruppe] stark, durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 Dezibel (dB) L_{DEN} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

¹⁵ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

¹⁶ WHO (World Health Organization – Regional Office for Europe) (2018): Environmental Noise Guidelines for the European Region. Copenhagen

Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 45 dB L_{Night} zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.

Anmerkung:

Die von der WHO empfohlenen Werte liegen recht deutlich unter den Zielwerten, die durch Winsen beschlossen wurden. Somit sind die Winsener Werte als pragmatischer erster Schritt in die richtige Richtung zu sehen.

2. ... die Marwein-Runde mit dem Memorandum *Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit*^{17 18}

Kernaussage:

Für rechtliche Regelungen für die Beurteilung einer schalltechnisch wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen, für die Lärmsanierung, für Entscheidungen über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, für die Lärminderungsplanung usw. empfehlen wir deshalb, zum Schutz der menschlichen Gesundheit in einem ersten Schritt die Werte 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastungen heranzuziehen.

3. Das Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 17.7.2018, 10 S 2449/17

Kernaussage:

Die Entscheidung der Klägerin, in Bereichen ihres Gemeindegebiets mit einer nächtlichen Lärmbelastung von über 55 dB(A) tätig zu werden und Maßnahmen in ihrem Lärmaktionsplan vorzusehen, sei daher rechtmäßig gewesen. Der Festlegung lägen entsprechende Erkenntnisse aus der Lärmkartierung zugrunde.

¹⁷ Die Marwein-Runde setzte sich aus Lärmwirkungsforschern aus Deutschland (Prof. Dr. Susanne Moebus (Uni Klinikum Essen), Dr. Uwe Müller (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), Dr. Dik Schreckenber (ZEUS GmbH), Prof. DR. Andreas Seidler (TU Dresden)), Österreich (Hofrat Dr. tech. Christoph Lechner (Landesregierung Tirol)) und der Schweiz (PD Dr. Mark Brink (Bundesamt für Umwelt)) zusammen. Thomas Marwein MdL war zu der Zeit Lärmschutzbeauftragter der Landesregierung Baden-Württemberg.

¹⁸ Brink, M., Lechner, C., Moebus, S., Müller, U., Schreckenber, D., Seidler, A. (2019): Memorandum. Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit. Ergebnis der Marwein-Runde am 21. Februar 2019. Stuttgart.

2.4 Verbesserungsbedürftige Situationen

Die Lärmaktionsplanung der Stufe 3 wurde im Frühjahr 2022 durch die Gremien der Stadt beschlossen und trat mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt des Landkreises Harburg am 25. März 2022 in Kraft. Der hiermit vorgelegte Plan der Stufe 4 aktualisiert Daten, Berechnungen, Bewertungen und Maßnahmen.

2.4.1 Untersuchungsabschnitte

Im Hinblick auf die Umsetzung von in der Stufe 3 vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen liegen keine weitgreifenden neuen Erkenntnisse vor. Aus diesem Grunde hat sich die Stadt entschlossen, die mit den neuen Berechnungsverfahren mit Hilfe der LärmKennZiffer (LKZ)¹⁹ (Produkt aus der Anzahl der über einem Schwellenwert Betroffenen und der Schwellenwertüberschreitung (in Einwohner x dB(A)) ermittelten Belastungsschwerpunkte fachgutachterlich zusammenstellen zu lassen. Die gesamtstädtischen LKZ-Karten können den Anlagen 4.1 (DEN) und 4.2 (Night) entnommen werden.

Verwaltung und Gutachter berieten über das weitere Vorgehen in einem Gespräch am 12. März 2024. Hierbei wurde festgehalten, die folgenden Straßenabschnitte weitergehend hinsichtlich möglicher Lärminderungspotenziale zu untersuchen:

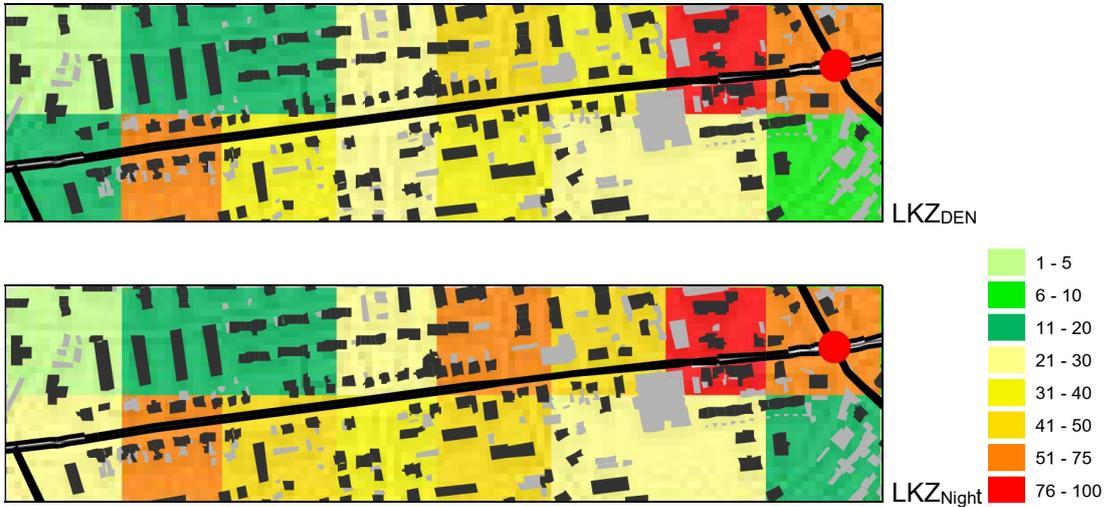
- Hamburger Straße
- Lüneburger Straße (Bahnhofstraße – Niedersachsenstraße)
- Pattenser Hauptstraße / Bahlburger Straße
- Scharmbecker Dorfstraße (BAB A39 – Am Bach)
- Gehrdener Deich (Bahnhofstraße [Ashausen] – Geestwiesenweg)

Die Entscheidung, welche Straßenabschnitte in der Stufe 4 detaillierter untersucht werden sollen, orientierte sich in erster Näherung an den relativ groben LKZ-Karten für die einzelnen Straßen(züge).

Darüber hinaus wurden die Hinweise aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen in den Entscheidungsprozess eingebunden.

¹⁹ Bönninghausen, G., Popp, C. (1988): LärmKennZiffer-Methode. Methode zur Beurteilung lärmbedingter Konfliktpotentiale in der städtebaulichen Planung, Freie und Hansestadt Hamburg

Hamburger Straße



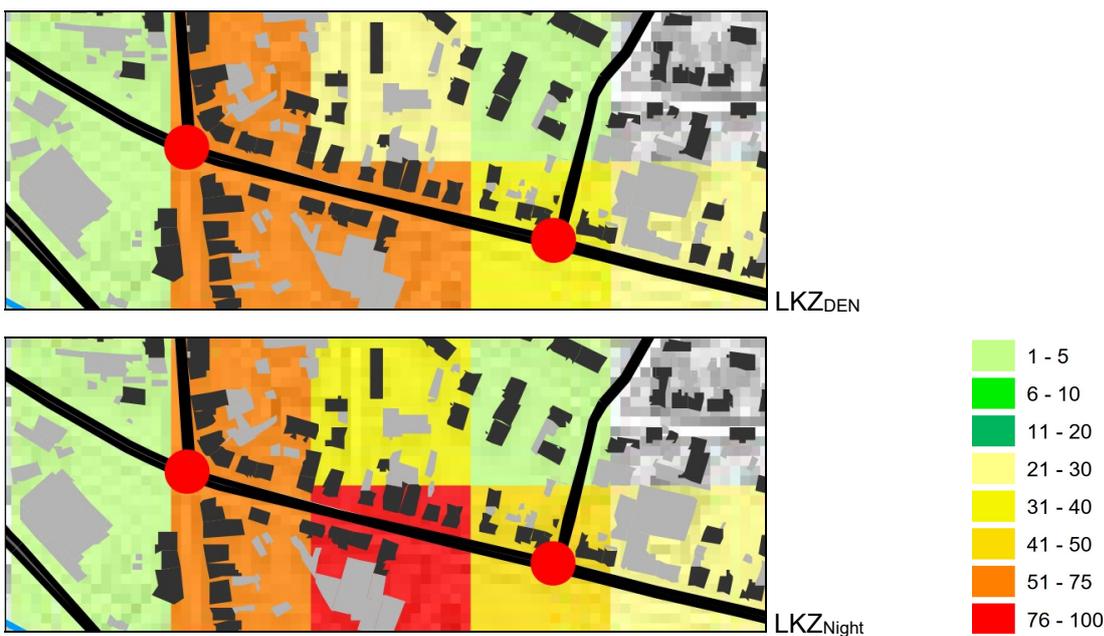
(die roten Punkte kennzeichnen Orte mit Lichtzeichenanlagen)

Es ergingen folgende Empfehlungen für Lärminderungsmaßnahmen:

- Tempo 30 ganztags
- dann: Deckschichtsanierung mit lärmarmem Belag (etwa SMA 8 LA, SMA 5 LA)

Die [RLS-90-Berechnungsergebnisse](#) (s. Anlagen 5.1 und 5.2 sowie Kapitel 3.3.1) unterstützen die Empfehlungen.

Lüneburger Straße (Bahnhofstraße – Niedersachsenstraße)



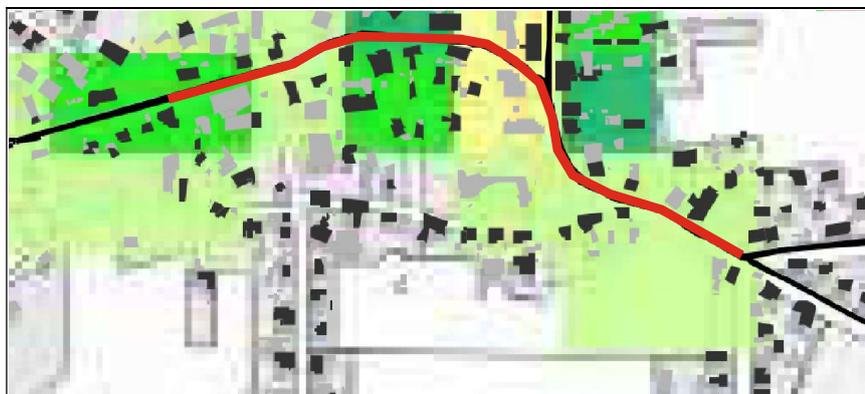
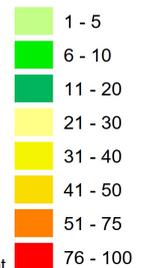
(die roten Punkte markieren im Planausschnitt Orte mit Lichtzeichenanlagen)

Es ergingen folgende Empfehlungen für Lärminderungsmaßnahmen:

- Im Falle einer ohnehin in den nächsten Jahren anstehenden Deckschichtsanierung: lärmarter Belag (etwa SMA 8 LA, SMA 5 LA)
- keine RLS-90-Berechnungen erforderlich

Pattenser Hauptstraße/Bahlburger Straße

In **rot** ist der der Abschnitt der Pattenser Hauptstraße angelegt, auf dem bereits Tempo 30 angeordnet ist.

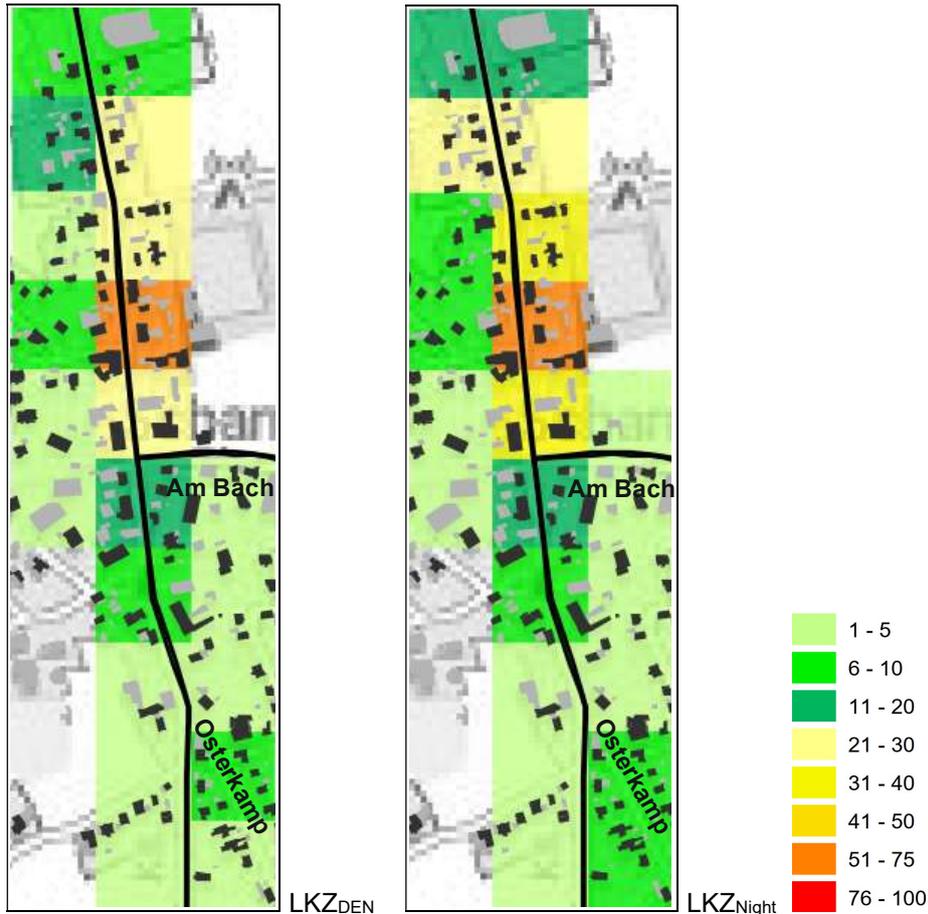
LKZ_{DEN}LKZ_{Night}Es ergingen folgende Empfehlungen:

- Ausdehnung des ganztags seit 2022 vorhandenen Tempo-30-Abschnitts auf der Pattenser Hauptstraße in Richtung Thieshope und Bahlburg (**rot**) aus Konsistenzgründen
 - Tempo-30-Zone für Pattenser Hauptstraße endet im Westen 60 m vor dem Ortsausgangsschild; im Nordosten an der Einmündung Bahlburger Straße
 - Tempo 30 für Bahlburger Straße (von Im Grimm bis zum Friedhof)
- Übergang von Tempo 30 auf höhere Geschwindigkeiten am Ortsausgang per gestufte Geschwindigkeiten ganztags möglichst „weich“ gestalten

- gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung auf den Tempo-30-Abschnitten

Die [RLS-90-Berechnungsergebnisse](#) (s. Anlagen 6.1 und 6.2 sowie Kapitel 3.3.2 sowie Kapitel 3.3.1) unterstützen die Empfehlungen.

Scharmbecker Dorfstraße

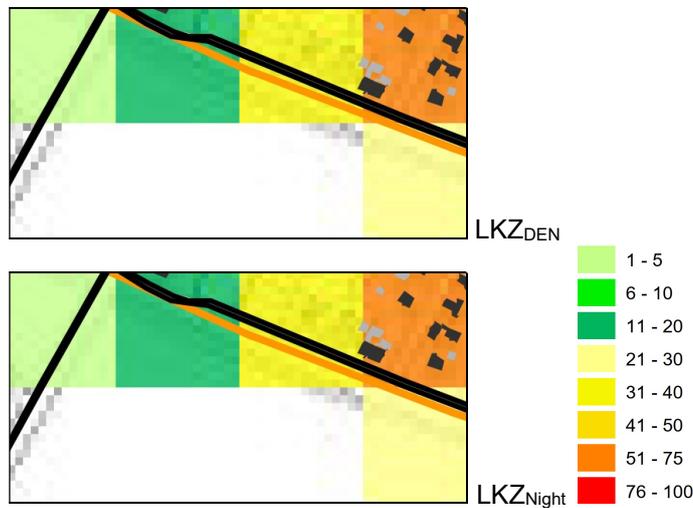


Es erging folgende Empfehlung:

- Tempo 30 nachts von südlicher BAB-Auffahrt bis zur Einmündung der Straße Osterkamp

Die [RLS-90-Berechnungsergebnisse](#) (s. Anlagen 7.1 und 7.2 sowie Kapitel 2.4.2) und Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung unterstützen die Empfehlung.

Gehrdener Deich (Bahnhofstraße [Ashausen] – Geestwiesenweg)



Es erging folgende Empfehlung:

- gelegentliche Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich Gehrden
- keine RLS-90-Berechnungen erforderlich

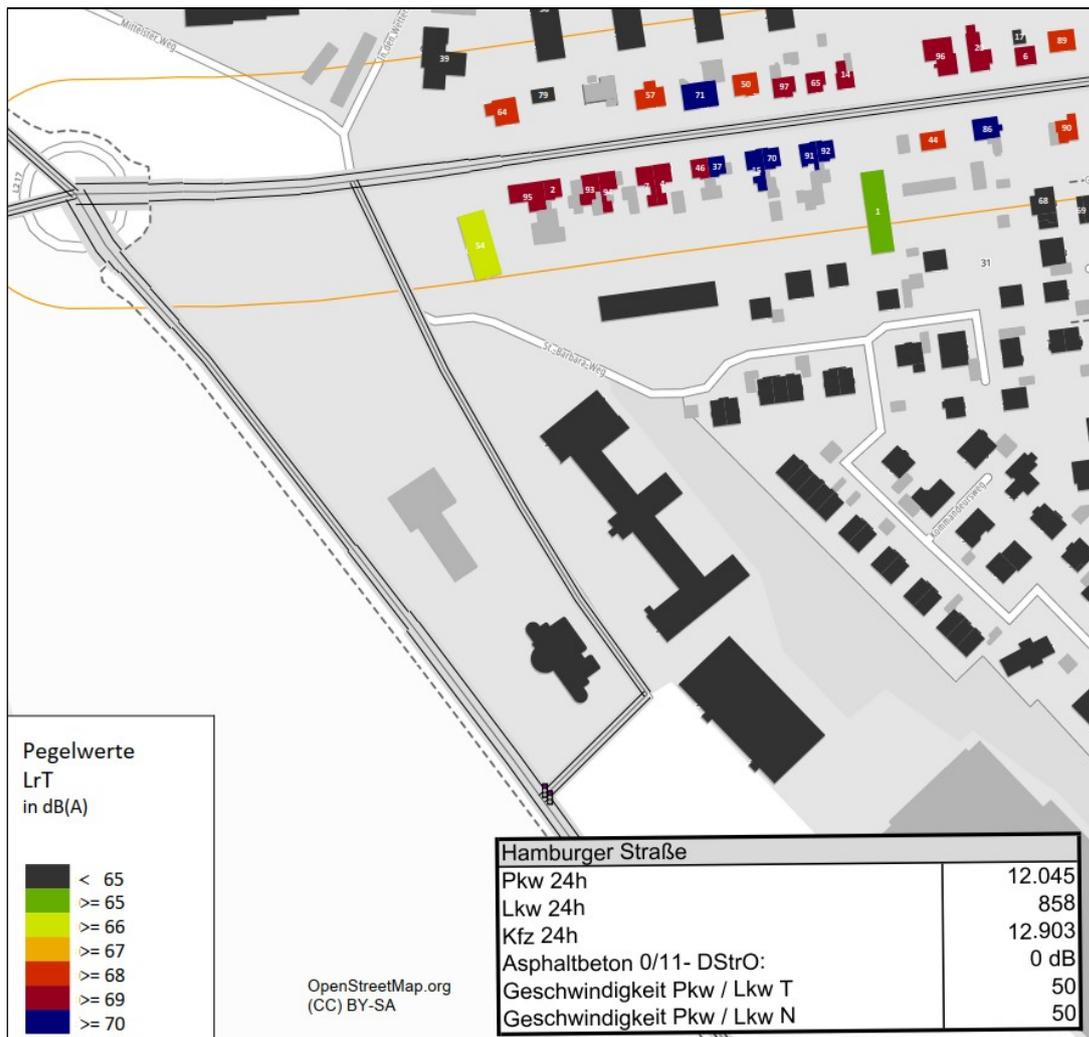
2.4.2 Ergebnisse der Berechnungen nach den RLS-90

Durch die schalltechnischen Berechnungen mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90)“ ist formal den Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinie-StV 2007 entsprochen worden. Auf dieser Basis kann nach der Rechtsprechung im Rahmen der Lärmaktionsplanung über verkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund der ermittelten Verkehrslärmsituation entschieden werden.

Handlungsziel der Stadt Winsen (siehe auch Kapitel 2.3) war und ist es, zumindest die nächtlichen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr schrittweise unter den Wert von 55 dB(A) zu senken. Damit soll erreicht werden, dass zumindest nachts möglichst keine hohen oder sehr hohen Lärmbelastungen verbleiben (das ist bislang jedoch noch an vielen Stellen des Stadtgebiets der Fall, vgl. Tabelle 1).

Belastungen von über 65 dB(A) tags sollen, wo immer möglich und vertretbar, verringert werden. Die von diesen Werten betroffenen Wohngebäude sind in den Anlagen 5.1 bis 7.2 für die untersuchten Streckenabschnitte farblich hinterlegt.

Ein Beispiel zeigt die folgende Abbildung:



Beispiel für Ergebnisse der Berechnungen nach den RLS-90

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Entsprechend den Lärmkartierungsdaten des Landes Niedersachsen (Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim) bestehen entlang der BAB A39, der Bahnstrecke Lüneburg – Hamburg und der Osttangente abschnittsweise Lärmschutzeinrichtungen (siehe Anlagen 2.1 und 2.2).

Weiterhin wurden Lärmschutzeinrichtungen am Altstadtring in der Lärmkartierung berücksichtigt. Zudem wurden bereits Tempo-30-Abschnitte auf der Radbrucher Straße und der Pattenser Hauptstraße mit der Lärmaktionsplanung der Stufe 3 ausgewiesen.

3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen sowie an der Autobahn bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs
- Einbau von lärmminderndem Asphalt (insbesondere im Zuge von anstehenden Deckschichtenerneuerungen)
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Schallschutz)
(Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm!).

Für die BAB A39 ist die Autobahn GmbH und für die Landesstraßen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Straßen müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Institutionen erarbeitet werden.

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen auf den Kreisstraßen ist die Stadt Winsen zuständig. Baulastträger ist der Landkreis Harburg. Auch hier hat eine Zusammenarbeit in der Form zu erfolgen, dass vor jeder Entscheidung über eine Verkehrsbeschränkung die Straßenbaubehörde zu hören ist (VwV zu § 45 StVO, lfd. Nr. 1). Zudem erfolgt die Aufstellung der Verkehrszeichen durch den Baulastträger.

Der nachträgliche Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen ist an bestehenden innerörtlichen Straßen im Regelfall keine Option: Die Erschließung der Grundstücke erfolgt über eben diese Straßen und somit lässt sich keine Wand oder kein Wall durchgängig errichten. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist zwar eine wirksame Lösung für die Innenräume, aber die Außenwohnbereiche bleiben verlärmte. Somit stellt der passive Schallschutz keine nachhaltige Lösung dar.

In Stufe 3 der Lärmaktionsplanung Winsen wurde untersucht, wie stark sich die Belastungen durch den Einbau von **lärmminderndem Asphalt** und durch die Ausweisung von **Tempo 30** auf den Innerortsstraßen reduzieren lassen. Es zeigte sich, dass sich das benannte Ziel von 55 dB(A) nachts näherungsweise nur durch die gleichzeitige Umsetzung beider und ggf. weiterer Maßnahmen erreichen lässt.

Der Einbau von lärmminderndem Asphalt ist aus Kostengründen nur im Zuge einer regelhaften Erneuerung der Straßenoberfläche sinnvoll. Dafür stehen unterschiedliche Asphalte zur Verfügung. Diese sind z.B. in den „*Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten*“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen²⁰ aufgeführt. Weiterhin sind in der seit dem 01.03.2021 gültigen RLS-19²¹ verschiedene lärmarme Asphalte für zulässige Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 60 km/h aufgeführt. Mit solchen Belägen lassen sich z.B. für Pkw Lärmreduktionen von bis zu 3 dB(A) erreichen.

Für den Einbau der lärmarmen Asphalte ist der jeweilige Baulastträger der Straßen zuständig. Mit diesem muss sich die Stadt auseinandersetzen, um den Einbau (etwa im Zuge von Deckschichterneuerungen) zu erreichen.

Da sich der Einbau lärmarmen Asphalte auf den meisten Straßen nur eher mittel- bis langfristig umsetzen lässt, ist **Tempo 30** meist die einzig verbleibende kurzfristig und effektiv umsetzbare Maßnahme an den betroffenen Innerortsstraßen. Mit Hilfe dieser Maßnahme kann der Schallpegel um bis zu 3 dB(A) reduziert werden.

Im Rahmen der Abstimmung mit der Stadtverwaltung am 12.03.2024 wurden auf der Grundlage der Lärmkartierungsergebnisse und der identifizierten verbesserungsbedürftigen Situationen bereits Vorschläge für einzelne mögliche

²⁰ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

²¹ RLS-19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2019.

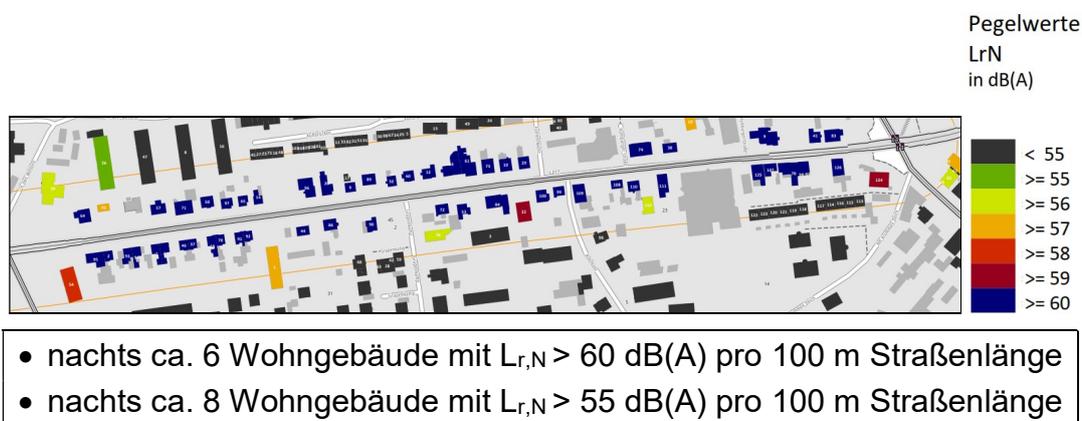
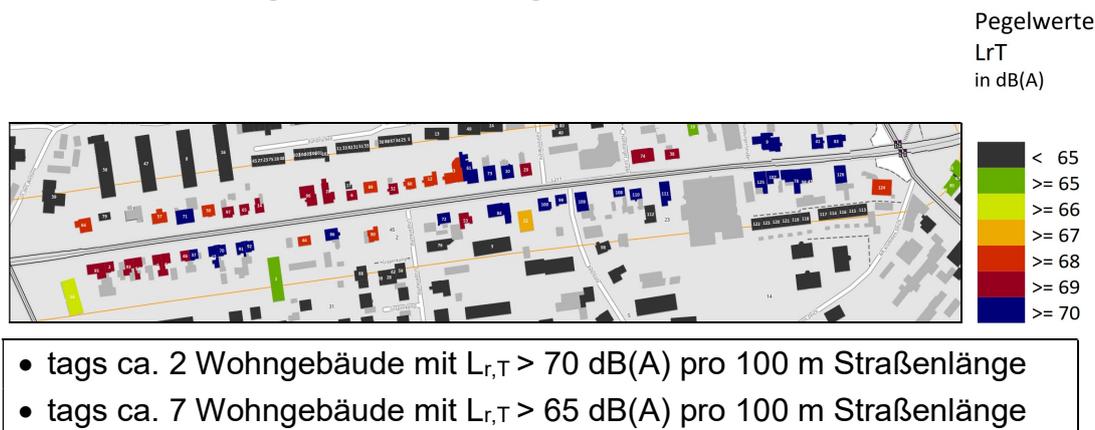
Lärmminderungsmaßnahmen gemacht. Diese Vorschläge ergänzen die für die Lärmaktionsplanung der Stufe 3 beschlossenen Maßnahmen.

3.3 Mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung im Einzelnen

Dieser Abschnitt gibt im Wesentlichen das Ergebnis fachlicher Auseinandersetzungen und Entscheidungen sowie verschiedener Anregungen inklusive der aus der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wieder. Die hier enthaltenen Abbildungen zeigen die nach den RLS-90 berechneten Beurteilungspegel ab 65 dB(A) tags ($L_{r,T}$ – 6:00 bis 22:00 Uhr) und ab 55 dB(A) nachts ($L_{r,N}$ – 22:00 bis 6:00 Uhr) in 1-dB(A)-Sprüngen. Diese Werte können für die Abwägung von Maßnahmen nach § 45 StVO²² herangezogen werden.

3.3.1 Hamburger Straße

An der insgesamt etwa 800 m langen Hamburger Straße im Westen von Winsen (Luhe) werden fast durchgängig hohe und sehr hohe Belastungen an sehr vielen der angrenzenden Wohngebäude berechnet.



²² Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Art. 2 V vom 28.08.2023 I Nr. 236

Maßnahmen für die Hamburger Straße:

Für die Hamburger Straße wird empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit tags und nachts auf 30 km/h zu beschränken und bei einer anstehenden Deckschichterneuerung einen lärmindernden Asphalt (LA) einzubauen.

Maßnahmenwirkung:

Die letzte Spalte der folgenden Tabelle gibt die durch Tempo 30 (T30) im Vergleich zu Tempo 50 erreichbare Pegelminderung bzw. die durch die Geschwindigkeitsbeschränkung zusammen mit dem Einbau des lärmindernden Asphalts (LA) erreichbare Pegelminderung aufgerundet an.

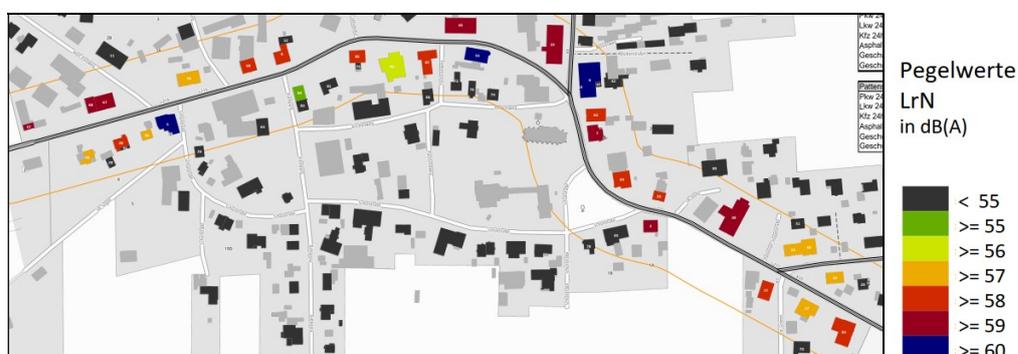
Winsen (West) – Maßnahmenwirkung			Tag	Nacht
Hamburger Str. (T30)	Löhnefeld	Hoopter Str.	-3	-3
Hamburger Str. (T30+LA)	Löhnefeld	Hoopter Str.	-4	-4

3.3.2 Pattenser Hauptstraße/Bahlburger Straße

In Pattensen sind auf einer Länge von etwa 900 m Wohngebäude entlang der Pattenser Hauptstraße und der Bahlburger Straße durch Straßenverkehrslärm belastet.



- tags keine Wohngebäude mit L_{r,T} > 70 dB(A)
- tags ca. 3 Wohngebäude mit L_{r,T} > 65 dB(A) pro 100 m Straße



- nachts <1 Wohngebäude mit L_{r,N} > 60 dB(A) pro 100 m Straße
- nachts ca. 3 bis 4 Wohngebäude mit L_{r,N} > 55 dB(A) pro 100 m Straße

Maßnahmen für Pattensen:

Es wird empfohlen, die auf Basis der Lärminderungsplanung der Stufe 3 ganztags die Pattenser Hauptstraße angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h zu belassen. Ergänzend hierzu schlägt die Stufe 4 vor, die Tempo-30-Abschnitt wie folgt zu verlängern:

- Pattenser Hauptstraße (von etwa 60 m hinter dem westlichen Ortseingangsschild bis Im Grimm)
- Bahlburger Straße (von Im Grimm bis kurz vor dem Friedhof)

Maßnahmenwirkung:

Die letzten beiden Spalten der folgenden Tabelle geben die durch Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 erreichbare Pegelminderung für die Beurteilungszeiträume aufgerundet an.

Pattensen – Maßnahmenwirkung			Tag	Nacht
Pattenser Hauptstr.	Ortsausgang Thieshope	Im Grimm	-3	-3
Bahlburger Str.	Im Grimm	Friedhof	-3	-3

3.3.3 Scharmbecker Dorfstraße

Entlang der Scharmbecker Dorfstraße sind auf einer Länge von etwa 750 m zahlreiche Wohngebäude von Straßenverkehrslärm hoch oder auch sehr hoch belastet.



- tags < 1 Wohngebäude mit $L_{r,T} > 70$ dB(A) pro 100 m Straßenlänge
- tags ca. 4 Wohngebäude mit $L_{r,T} > 65$ dB(A) pro 100 m Straßenlänge



- nachts ca. 1 Wohngebäude mit $L_{r,N} > 60$ dB(A) pro 100 m Straßenlänge
- nachts ca. 6 Wohngebäude mit $L_{r,N} > 55$ dB(A) pro 100 m Straßenlänge

Maßnahmen für Scharmbeck:

Es wird vorgeschlagen, für die Scharmbecker Dorfstraße nachts Tempo 30 zwischen der BAB-Abfahrt bis zur Straße Osterkamp anzuordnen.

Maßnahmenwirkung:

Die letzte Spalte der folgenden Tabelle gibt die durch Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 nachts erreichbare Pegelminderung aufgerundet an.

Scharmbeck – Maßnahmenwirkung			Nacht
Scharmbecker Dorfstr.	BAB-A39-Abfahrt	Osterkamp	-3

3.4 Weitere Quellen und Mehrfachbelastungen

3.4.1 BAB A39

Die Belastungen durch die Autobahn sind nach wie vor hoch. Im August 2020 wurden die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Bau- last des Bundes um 3 dB(A) abgesenkt. Im März 2021 lösten die Rechenvor- schriften der RLS-19 die der RLS-90 ab. Damit liegen aktualisierte Voraus- setzungen für eine Überprüfung der Kriterien für die Lärmsanierung vor. In diesem Zusammenhang bietet es sich an, zu prüfen, ob im Zuge der Be- lagserneuerung für die von Autobahnlärm besonders betroffenen Wohnge- biete ein lärm mindernder Belag eingebaut werden kann. Die Stadt wird mit Blick auf diese Forderung in Kontakt mit der Autobahn GmbH bleiben.

Sollte die Autobahn GmbH der Forderung der Stadt Winsen nach einem lärm mindernden Belag nicht entsprechen, wird empfohlen, ggf. zusammen mit den benachbarten, ebenfalls betroffenen Gemeinden einen Antrag auf Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h zu stellen. Eine solche Begrenzung besteht bereits in den Bereichen Maschen und Bar- dowick. Eine solche Maßnahme würde insbesondere die Spitzenpegel sehr schnell fahrender – und damit stark störender – Fahrzeuge deutlich in ihrer Anzahl und Höhe reduzieren.

Die im südöstlichen Umfeld der Autobahnanschlussstelle Winsen-West be- findliche Lärmschutzverwaltung ist vermutlich wegen zwischenzeitlich einge- tretener Absackungen gegenüber ihrem planfestgestellten Ausgangszustand nicht mehr ausreichend hoch. Die Stadt wird auf die Autobahnverwaltung zu- gehen, damit diese Annahme überprüft und ggf. der planfestgestellte Zu- stand wiederhergestellt werden kann.

3.4.2 Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Lüneburg – Hamburg ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Aus diesem Grund werden deren Ergebnisse hier für Winsen (Luhe) nur nachrichtlich wiedergegeben. Die Lärmbelastungen der privaten Bahnstrecke, die das Stadtgebiet von Norden nach Süden quert, sind wegen ihrer Geringfügigkeit nicht Gegenstand einer Lärmaktionsplanung.

Im Anhang zum aktuellen Lärmaktionsplan des EBA Teil A²³ ist ausgeführt, dass rund **1.300** Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A) L_{DEN} und rund **1.000** Menschen mit über 50 dB(A) L_{Night} betroffen sind (vgl. Tabelle 3). Die zugehörigen Lärmkarten finden sich in Anlage 3.1 und 3.2.

Im Lärmaktionsplan des EBA²³ ist für Winsen (Luhe) unverändert (zu den bisherigen Lärmaktionsplänen) ausgeführt, dass bislang keine Lärmsanierung an der Bahnstrecke durchgeführt wurde und Informationen über Sanierungsmaßnahmen nur sehr bedingt vorhanden sind.

Winsen ist aber im Rahmen der Vorbereitung von Lärmsanierungen mit einer Priorisierungskennziffer für eine Strecke von etwa sechs Kilometern erfasst worden.

3.4.3 Mehrfachbelastung

Die DB-Strecke quert das Stadtgebiet von Osten nach Westen. Dabei ergeben sich einige Bereiche, die gemeinsam von Bahn- und Straßenverkehrslärm belastet werden. Dazu gehören insbesondere Bereiche im Winsener Westen und im Winsener Süden. Der nördliche Bereich der Ortslage von Scharmbeck ist in Teilen dem Lärm von der Scharmbecker Dorfstraße und der BAB A 39 ausgesetzt.

3.5 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EU-Umgebungslärmrichtlinie (ULR) geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien zur Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

²³ https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Entwurf.pdf (Stand: 2023)

Neben bereits aufgezeigten Maßnahmen bestehen weitere Möglichkeiten für die Stadt, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in eigener Baulast und die Bauleitplanung. Die wesentlichen Maßnahmen wurden bereits im Lärmaktionsplan von 2011²⁴ aufgeführt und werden daher hier noch einmal gekürzt dargestellt:

- Förderung des ÖPNV
Hohe Taktichten, gute Verknüpfung innerhalb des ÖPNV und mit anderen Verkehrsträgern. Durch gut ausgebauten und funktionierenden ÖPNV soll ein Anreiz geschaffen werden, das Auto öfter stehen zu lassen und so die Lärmbelastung durch Verkehrslärm zu reduzieren bzw. auch einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung entgegenzuwirken. Unterstützend sollte der Pkw-Zielverkehr in die Innenstädte durch Parkraumbewirtschaftung oder durch betriebliches Mobilitätsmanagement reduziert werden.
- Förderung des Fahrradverkehrs
Neben dem für den Tourismus attraktiven regionalen und überregionalen Streckennetz für Radfahrer gilt es aus Lärmschutzgründen, attraktive und sichere innerörtliche Radwege zu erhalten und herzustellen, und so einen Anreiz zu schaffen, im Alltagsverkehr öfter aufs Rad umzusteigen und das Auto stehen zu lassen und so die Lärmbelastung zu reduzieren. Im Radverkehrsentwicklungskonzept der Stadt Winsen (Luhe)²⁵ und im Rahmen des Konzeptes „Winsen (Luhe) – Stadt der kurzen Radwege“ wurden und werden zahlreiche Handlungsempfehlungen gegeben, die das Fahrradfahren attraktiver machen und das Fahrrad als alternatives Fortbewegungsmittel im Alltag fördert.
- Förderung des Fußverkehrs
Querungshilfen, ausreichend breite und durchgängige Gehwege, Befestigung, Verhinderung von Gehwegparken.
- Bündelung des Lkw-Verkehrs auf lärmunempfindlichen Routen durch Lkw-Durchfahrverbote (außer Anliegerverkehr) und/oder nächtliche Fahrverbote.

²⁴ Lärmaktionsplan für die Straßen der Stadt Winsen (Luhe) 12/2013.

²⁵ Klimaschutzteilkonzept im Bereich Mobilität für den Radverkehr in der Stadt Winsen (Luhe): „Winsen (Luhe) – die Stadt der kurzen Alltagsradwege – Ausbau des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr“, BöRegio 2020.

- Einbau von lärmarmen Asphalten auf allen kommunalen Straßen zum Zuge von Deckschichterneuerungen- insbesondere lärmindernde Asphalte können auch auf innerörtlichen Straßen erhebliche Lärmreduzierung gegenüber Standardasphalten erreichen^{26,27}.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005²⁸ 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.“

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Ortsteilen eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten. Infolge der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung. Dazu gehört auch die Verstärkung der baulichen Innenentwicklung.

3.6 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Durch die in Abschnitt 3.5 aufgeführten Maßnahmen können die betroffenen Anwohner in Winsen (Luhe) um etwa 3 dB entlastet werden.

²⁶ „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

²⁷ Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

²⁸ Schallschutz im Städtebau - Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung - Ausgabe 2023-07

4 Schutz Ruhiger Gebiete

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 also der Stadt Winsen (Luhe), gestellt. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich eines Lärmgrenzwerts oder der Größe der Gebiete bestehen nicht.

Als Ruhige Gebiete außerhalb von Ballungsräumen kommen 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 Gebiete²⁹. 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*“³⁰. Naturnahe Geräusche, die nicht von technischen Geräuschen überlagert werden, haben eine gesundheitsfördernde Wirkung³¹. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die

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

Unter diesen Gesichtspunkten wurden bereits in den Lärmaktionsplänen von 2013 und 2022 der Bereich zwischen Luhdorf und Bahlburg an der Luheniederung und der östlich angrenzende Wald- und Wiesenbereich (mit jetzt erweiterter Fläche) außerhalb der verlärmten und besiedelten Gebiete festgelegt. Dasselbe gilt auch für den Bereich des Landschaftsschutzgebietes „Buchwedel und Umgebung“. Zusätzlich legte der frühere Lärmaktionsplan den Bereich Stöckter Deich/Osterwiesen als Ruhiges Gebiet fest, der 2014 zum Naturschutzgebiet Ilmenau-Luhe-Niederung erklärt wurde. Im Bereich

²⁹ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

³⁰ 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

³¹ Mind-wandering and alterations to default mode network connectivity when listening to naturalistic versus artificial sounds. Cassandra D. Gould van Praag, u.a. 03/2017

westlich des Krankenhauses ist seit 2013 auf dem linken Luheufer eine eher kleinere Fläche als Ruhiges Gebiet festgelegt. Auch hieran wird festgehalten. Alle vorgenannten Bereiche sind im Regionalen Raumordnungsprogramm 2025 des Landkreises Harburg (RROP³²) als „Vorsorgegebiete für die Erholung“ ausgewiesen.

Weiterhin wurden im Lärmaktionsplan von 2013 nördlich des Ilmenaukanals gelegene Bereiche außerhalb der Ortslagen von Laßrönne bzw. Tönnhausen als Ruhige Gebiete festgelegt. Sie sind überwiegend ebenfalls im RROP als „Vorsorgegebiet für die Erholung“ ausgewiesen. Dies gilt im flächenmäßig deutlich untergeordneten Maß auch für den Bereich nördlich der Ortsteile Borstel, Sangenstedt und Rottorf, der ebenfalls bereits als Ruhiges Gebiet festgelegt wurde.

Die vorgenannten Gebiete (s. Anlage 8) sind als Ruhige Gebiete festgelegt und stehen für die Naherholung der Bevölkerung zur Verfügung.

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und 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 Gebiets als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

³² Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Harburg 2019.

5 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

5.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen einer öffentlichen Präsentation am 4. Dezember 2023 sowie online vom 04.12.2023 bis zum 15.01.2024 (siehe auch Anlage 9).

5.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Die Ergebnisse der Beteiligung (vgl. Anlagen 9 und 10) wurden bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.

6 Kosten für Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplans

Die Stadt Winsen (Luhe) trägt die Kosten für die ergänzende Lärmkartierung und die Aufstellung des Lärmaktionsplans. Grundsätzliche Aussagen zu rechtlichen und planerischen Randbedingungen bei der Umsetzung des Lärmaktionsplans aus Sicht der Stadt finden sich in den Anlagen 1 und 4.3 sowie in den Anlagen 9 bis 15.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Asphaltdeckschicht von Straßen nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Die Kosten für den Einbau von lärmarmem Asphalt liegen geringfügig über den Kosten für Standarddeckschichten³³.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 400 € je Zeichen vergleichsweise gering.

³³ Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014.

7 Evaluierung des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

Im November 2013 wurde die Lärmaktionspläne der 1. und 2. Stufe für Winsen (Luhe) fertiggestellt. Der Aktionsplan der Stufe 3 wurde am 3. März 2022 durch den Stadtrat beschlossen. Für dessen Bearbeitung wurde ebenfalls bereits ein umfassenderes Straßennetz kartiert, als die EU-Umgebungslärmrichtlinie für Städte <100.000 Einwohner/innen vorschreibt. Darin wurden Maßnahmen aufgeführt zur:

- Vermeidung von Verkehren
- Bündelung von Verkehren
- verträgliche Abwicklung des Verkehrs
- Schallabschirmung
- Festlegung *Ruhiger Gebiete*.

Die Maßnahmen konnten nur teilweise umgesetzt werden. Sie werden daher in diesem Lärmaktionsplan erneut aufgegriffen und speziell durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung konkretisiert. Eine Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt im Zuge der 5-jährigen Fortschreibung hinsichtlich

- der vorgabekonformen Umsetzung
- der Änderungen der verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen
- der Änderung der kartierten Lärmbelastung
- der Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

8 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

8.1 Beschluss durch den Stadtrat

Der Lärmaktionsplan wurde am xx. yy. 202z durch den Stadtrat beschlossen.

8.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Der Lärmaktionsplan erlangte Rechtskraft durch Bekanntmachung im Amtsblatt des Landkreises Harburg am xx. yy. 202z. Er trat am xx. yy. 202z in Kraft.

8.3 Möglichkeiten zur öffentlichen Einsichtnahme

Der Lärmaktionsplan kann von allen Interessierten bei der Stadt Winsen (Luhe), Schlossplatz 1, Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung, 21423 Winsen, während der Öffnungszeiten sowie nach Vereinbarung eingesehen werden. Auf Verlangen wird über den Inhalt des Lärmaktionsplans Auskunft erteilt.

Außerdem wird der Lärmaktionsplan der 4. Stufe im Internet unter dem Link: <https://www.winsen.de/laermaktionsplan> zu Informationszwecken bereitgestellt.

Winsen (Luhe), den xx. yy. 202z

André Wiese
Bürgermeister

9 Anlagenverzeichnis

- Anlage 1** Aussagen zum Rechtshintergrund des Lärmaktionsplans
(Autorin: Dr. Roda Verheyen, Rechtsanwälte Günther)
- Anlage 1a** Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich
des Schutzes vor Lärm
- Anlage 2.1** Lärmkarte Gesamtstraßennetz L_{DEN} für Winsen (Luhe)
- Anlage 2.2** Lärmkarte Gesamtstraßennetz L_{Night} für Winsen (Luhe)
- Anlage 3.1** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken L_{DEN} für Winsen (Luhe)
- Anlage 3.2** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken L_{Night} für Winsen (Luhe)
- Anlage 4.1** LKZ Gesamtstraßennetz L_{DEN} 65 dB(A)
- Anlage 4.2** LKZ Gesamtstraßennetz L_{Night} 55 dB(A)
- Anlage 4.3** Allgemeine Auswahlkriterien für Tempo-30-Bereiche
(Autorin: Stadt Winsen (Luhe))
- Anlage 5.1** Hamburger Straße Gebäude L_{Tag}
- Anlage 5.2** Hamburger Straße Gebäude L_{Night}
- Anlage 6.1** Pattenser Hauptstraße Gebäude L_{Tag}
- Anlage 6.2** Pattenser Hauptstraße Gebäude L_{Night}
- Anlage 7.1** Scharmbecker Dorfstraße Gebäude L_{Tag}
- Anlage 7.2** Scharmbecker Dorfstraße Gebäude L_{Night}
- Anlage 8** Ruhige Gebiete

(Nachfolgende Anlagen werden frühestens nach dem Beschluss über die Abwägungen zu den eingegangenen Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit und TöB bereitgestellt.)

- Anlage 9** Abwägungen zu Stellungnahmen der Öffentlichkeit
- Anlage 10** Abwägungen zu Stellungnahmen der TöB
- Anlage 11** Allgemeine Aussagen zu konkreten Maßnahmen des LAP
- Anlage 12** Plan über Tempo-30-Straßenabschnitte - Stand: xx/24
- Anlage 13** Hamburger Straße – Abwägung zur Anordnung von Tempo 30
- Anlage 14** Pattenser Hauptstraße/Bahlburger Straße – Abwägung zur Anordnung von Tempo 30
- Anlage 15** Scharmbecker Dorfstraße – Abwägung zur Anordnung von Tempo 30