

Entwurf 2024-08-21

Lärmaktionsplan der Stadt Winsen (Luhe)
zur Umsetzung der 4. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



Anlage 1 Aussagen zum Rechtshintergrund des Lärmaktionsplans (Autorin: Dr. Roda Verheyen, Rechtsanwälte Günther)

Rechtlicher Hintergrund und Grundlage der Abwägung über die Maßnahmen im LAP

Ziel eines Lärmaktionsplans ist, „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) und Bekämpfung von Umgebungslärm (Lärmaktionspläne, § 47 d). Zuständig sind die Gemeinden, hier die Stadt Winsen.

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 den Erhalt von ruhigen Gebieten.³⁴

Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Vorgaben für die Inhalte des Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR. Die Stadt Winsen hat ihren ersten Lärmaktionsplan im Jahr 2013 aufgestellt und ihn 2022 das letzte Mal aktualisiert.

Die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes 2022 ist notwendig, da die Grundlagen zur Ermittlung der Lärmbetroffenheiten und der Lärmausbreitungsberechnungen sich mit der aktuellen Lärmkartierungsstufe 4 stark verändert haben. Dies ist Folge der EU-rechtlichen Harmonisierung zur Ausbreitungsberechnung und Auswertungsstatistik. Die nach der 34. BImSchV³⁵ nun anzuwendenden Berechnungsverfahren³⁶ sind seit dem 31. Dezember 2021 verpflichtend anzuwenden. Die Aussa-

³⁴ Urteil C-687/20 vom 31.03.2022 (Kommission ./ Portugal).

³⁵ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist

³⁶ Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 7. September 2021 (Bundesanzeiger AT 5. Oktober 2021 B4) inkl. Berichtigung vom 2. Dezember 2021 (BANz AT 02.12.2021) - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen – Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe – BUB.

gen zur Lärmaktionsplanung der 4. Stufe sind daher mit den Ergebnissen aus den vorherigen Kartierungsrunden (vor allem bei der Anzahl lärm betroffener Menschen) nicht mehr unmittelbar vergleichbar.

Auch der neue Anhang III der ULR zur Bewertung von gesundheitsschädlichem Lärm³⁷ ist seit dem 31.12.2021 anzuwenden.

Die Stadt Winsen ist im Stadtgebiet nur teilweise zuständig: So ist für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes seit dem 01.01.2015 das EBA nach § 47e Abs. 3 BImSchG zuständig.

Handlungsziel der Stadt Winsen (Luhe)

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Winsen (Luhe) werden seit Jahren die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den kartierten Straßen (und der in diesem Abschnitt mangels Zuständigkeit nicht berücksichtigten Bahnstrecke) 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 Auslösewerte festgelegt worden (siehe oben). Es besteht Regelungsbedarf.

Zur Bewertung der Belastungssituation (dazu unten 3.) wird daher üblicherweise auf den schleswig-holsteinischen Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen:

³⁷ 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.

Tabelle 5: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen³⁸

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 sein³⁹
65-70 dB(A) L _{DEN} 55-60 dB(A) L _{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - für Gewerbegebiete können die Vorsorge- werte gem. 16. BImSchV⁴⁰ überschritten sein - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein - diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtli- che Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wer- den - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)^{41 42}

³⁸ 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)

³⁹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

⁴⁰ 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 4. November 2020, (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

⁴¹ Sondergutachten des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drs.14/2300 (2008)

⁴² 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 Straßenverkehrslärm⁴³: L_{DEN}<53 dB, L_{Night} <45 dB

Aus Sicht der Stadt Winsen (Luhe) bietet sich zunächst grundsätzlich als Zielstellung an, gesundheitsschädlichen Lärm grundsätzlich zu vermeiden – diese Schwelle wird vom Sachverständigenrat für Umweltfragen auf 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts festgelegt.

Dafür spricht auch, dass die 16. BImSchV diese Schwelle für Misch- und allgemeine Wohngebiete unterschreitet. Diese Verordnung wurde – vereinfacht gesagt – für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen geschaffen und setzt sich zum Ziel, je nach Gebietskategorie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu wahren (§ 2 Abs. 1). Das anwendbare Berechnungsverfahren bestimmen dort allerdings die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19)⁴⁴, das abweichend von den Verfahren für die Lärmaktionsplanung zur Anwendung kommt.⁴⁵

⁴³ Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

⁴⁴ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkB. 2019, 698),

⁴⁵ Allerdings können bei der Lärmaktionsplanung die nach den alten Richtlinien von 1990 (RLS-90⁴⁵) berechneten Beurteilungspegel weiterhin als Orientierung herangezogen werden. Dies gilt, bis neuere Berechnungen nach den RLS-19 vorliegen, VG Düsseldorf 14 L 161/23 - BeckRS 2023, [14564](#). [Randnummer 32](#); bestätigt von OVG Münster BeckRS 2023, [30365](#). [Randnummer 17](#).

Es ist seit jeher schwer, Betroffenen zu erklären, warum diese – speziell für den Straßen- und Schienenverkehr entwickelte – Norm mit den sog. Vorsorgewerten nicht auch auf den Bestand anzuwenden ist. Grund dafür sind zum einen die baulichen Verhältnisse (der Neubau kann Abstände und aktiven Lärmschutz beachten), zum anderen finanzielle Restriktionen und Zuständigkeiten nach dem Fachrecht (Straßenverkehrsrecht mit StVG und StVO)⁴⁶.

Für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können auch die (im Vergleich zur 16. BImSchV höheren) **Auslöswerte der Lärmsanierung** entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)⁴⁷ herangezogen werden. Auch diese werden ermittelt nach den RLS-90, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB⁴⁸ allerdings inhaltlich und technisch abweicht.

Die Stadt Winsen (Luhe) hat die Absicht, möglichst überall entlang von Straßen grundsätzlich gesunde Wohn- und Erholungsverhältnisse für ihre Bürgerinnen und Bürger herzustellen. Daher setzt sie sich als Handlungsziel, langfristig entlang der kartierten Straßen **65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts** zu erreichen. Diese Werte sollen für die bewohnten Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen und anderen hoch belasteten Verkehrswegen zugleich als gemeindliche Auslöswerte für die Prüfung und Ergreifung von Lärminderungsmaßnahmen gelten.

Die Stadt Winsen (Luhe) ist sich bewusst, dass dieses Ziel derzeit verfehlt wird, vgl. die detaillierten Ergebnisse im technischen Dokument zum Lärmaktionsplan:

Entlang der im Rahmen der Lärmaktionsplanung **kartierten Straßen** sind von hohen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung (über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night}) 1.270 (~3,5 %) bzw. 1.420 (~3,9 %) Personen betroffen. Die Stadt ist sich daher darüber im Klaren, dass ihre Ziele zum Schutz vor Lärm nur in mehreren Schritten erreichbar sein werden.

⁴⁶ Die aktuelle Novellen sollen StVG ([Verkündungsdatum: 16.07.2024 BGBl. 2024 I Nr. 233](#)) und StVO (Drucksache 321/24 (Beschluss), noch nicht In Kraft) so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung stärker berücksichtigt werden. Flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkungen sind aber auch weiterhin schwer umzusetzen.

⁴⁷ 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); Auslöswerte vom 01.08.2020 (Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 27.07.2020)

⁴⁸ Fn 3. oben.

Die vorgenannte Entscheidung zum Handlungsziel wird – neben oben Gesagtem - u.a. getragen durch die Tatsache, dass diese Werte deutlich höher liegen, als es die WHO-Richtwerte zur Gesundheitsgefährdung und Schlafstörung vorgeben.⁴⁹ Für die durchschnittliche Lärmbelastung empfiehlt die Leitlinienentwicklungsgruppe [LEG] der WHO, 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.

Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG, 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.

Das Handlungsziel der Stadt Winsen (Luhe) bestätigen Lärmwirkungsfachleute in der sog. Marwein-Runde mit dem Memorandum *Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit*⁵⁰. Dort heißt es:

„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.“

Die Stadt Winsen (Luhe) schließt daraus, dass das Handlungsziel noch keinen ausreichenden Gesundheitsschutz für Anrainer von Hauptverkehrsstraßen bewirkt. Es stellt aber einen wichtigen Schritt in Richtung auf Erreichen dieses Ziels dar.

Bindungswirkung des LAP bzw. der festgelegten Maßnahmen

Die Befassung mit den gutachterlichen Ergebnissen der Kartierung und der möglichen Maßnahmen (im technischen Dokument unter Ziffer xx.) hat ergeben, dass vor allem geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen in Betracht kommen, um das Handlungsziel zu erreichen.

⁴⁹ WHO (World Health Organization – Regional Office for Europe) (2018): Environmental Noise Guidelines for the European Region. Copenhagen

⁵⁰ Brink, M., Lechner, C., Moebus, S., Müller, U., Schreckenberger, D., Seidler, A. (2019): Memorandum. Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit. Ergebnis der Marwein-Runde am 21. Februar 2019. Stuttgart.

Es wird klargestellt: Die Stadt Winsen (Luhe) verfügt über eine doppelte Kompetenz zur Rechtsanwendung bei der Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auch auf klassifizierten Hauptverkehrsstraßen:

1. Sie ist in ihrer Eigenschaft als untere Straßenverkehrsbehörde zuständig für verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO. In dieser Eigenschaft kann sie Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen anordnen. Die Entscheidungen der Stadt als Straßenverkehrsbehörde unterliegen der Fachaufsicht der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bzw. des nds. Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Rechtsgrundlage für eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ist § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO. Verkehrszeichen dürfen danach nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO). Beschränkungen des fließenden Verkehrs setzen voraus, dass wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse eine das allgemeine Risiko erheblich übersteigende Gefahrenlage besteht (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Dabei haben die Straßenverkehrsbehörden grundsätzlich die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV zu beachten (70/60 dB(A) tags/nachts).

2. In ihrer Funktion als Gemeinde ist die Stadt Winsen (Luhe) aber auch zuständig für die Lärmaktionsplanung nach Maßgabe der § 47d ff. BImSchG. In dieser Funktion kann sich die Stadt in ihrem Lärmaktionsplan zur Regelung von Lärmproblemen selbst konkrete Handlungsziele geben und darauf aufbauend Maßnahmen abwägen und festlegen. Hierzu gehören auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen.

In der Rechtsprechung ist geklärt: *„Sofern die maßgeblichen Orientierungswerte der 16. BImSchV (z.B. 59/49 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete) bzw. der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten sind, ist die Straßenverkehrsbehörde zumindest berechtigt, eine Ermessensentscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu treffen.“*⁵¹

Es fehlen allerdings weiterhin höchstrichterliche Entscheidungen zur Bindungswirkung solcher Maßnahmen zur Lärminderung aus Festsetzungen des Lärmaktionsplans auf die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörden und damit die Auslegung der StVO.

⁵¹ VG Düsseldorf, Beschl. v. 30.5.2023 – 14 L 161/23, BeckRS 2023, 14564, beck-online.

Die Stadt Winsen (Luhe) macht sich zur Verfolgung von Lärmschutzziele in ihrem Lärmaktionsplan folgende Rechtsauffassung zu eigen:

Werden Maßnahmen nach § 45 StVO als spürbar lärmindernde Maßnahme in einem Lärmaktionsplan festgelegt, übt Ermessen allein diejenige Stelle - also die Stadt - aus, die den Lärmaktionsplan aufstellt.⁵²

Die Stadt ist (auch aus europarechtlichen Gründen) dabei nicht an die für die ansonsten für die Straßenverkehrsbehörden geltenden ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden (die deutlich höhere Werte enthalten, siehe oben), sondern kann eigene Lärmschutzziele verfolgen und umsetzen.

Gleichwohl muss sie zu ihren verkehrsbehördlichen Anordnungen die Polizei und die davon betroffenen Straßenbaulastträger für klassifizierte Straßen anhören. Zudem unterliegt die Untere Verkehrsbehörde der Dienst- und Fachaufsicht durch ihre außerhalb der Gemeinde vorgesetzten Verkehrsbehörde. Die Stadt legt dazu bereits den vorliegenden LAP mit den Maßnahmenvorschlägen auch diesen zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange vor.

Jenseits dieser speziellen Fragestellung zu den Auslösewerten für einen Lärmaktionsplan hat der Bundesgesetzgeber das Straßenverkehrsgesetz (StVG) neu gefasst, was es in Kombination mit der Neufassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) den Verkehrsbehörden bei den Gemeinden und anderswo, erleichtern wird, auch aus anderen Gründen als der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen.

Die neue StVO legt den Umweltschutz, darunter auch den Klimaschutz, sowie die städtebauliche Entwicklung und die menschliche Gesundheit (und also auch den Schutz vor Lärm) als neue, eigene Regelungszwecke verkehrsbehördlicher Anordnungen fest. Wird hiervon Gebrauch gemacht, darf es nach der neuen StVO nicht zu Beeinträchtigungen der Straßenverkehrssicherheit kommen. Auch die Leichtigkeit des Verkehrs muss stets berücksichtigt werden.

Die Stadt Winsen fordert daher aus Gründen der Verfahrenserleichterung die Träger öffentlicher Belange auf, auch zu diesen möglichen Folgen der vorgeschlagenen Maßnahmen im technischen Dokument des LAP Stellung zu nehmen. Die Stadt wird dann auf Grundlage aller Stellungnahmen eine abschließende und (aus Sicht der Stadt dann) bindende Abwägung über Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

⁵² So auch VGH Baden-Württemberg vom 17.07.2018, 10 S 2449/17.

Anlage 1a: Übersicht „Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Schutzes vor Lärm“

Grenz-, Richt- und Orientierungswerte im Bereich des Schutzes vor Lärm

Übersicht	Anwendungsbereich:		Verkehr				Anlagen				Planung		
	Quellen:	Straßen, Schienenwege, Magnetschwebebahnen		Straßen und Schienenwege in der Baulast des Bundes		Industrie- und Gewerbeanlagen		Sportanlagen		Freizeitanlagen		Verkehr, Industrie und Gewerbe sowie Freizeit	
		Vorschriften:	16. BImSchV		Lärmsanierung		TA Lärm ¹		18. BImSchV ²		Freizeitlärmmrichtlinie ²		DIN 18005
Nutzung	Immissionsgrenzwerte		Auslösewerte		Immissionsrichtwerte						Orientierungswerte		
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht ³	Tag ⁴	Nacht ⁴	Tag ⁵	Nacht ⁵	Tag ⁶	Nacht ⁶	
Krankenhäuser	57	47	64	54	45	35	45/45	35	45/45	35			
Schulen	57	47	64	54	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Immissionsrichtwerte.								
Altenheime	57	47	64	54	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Immissionsrichtwerte.						Für diese Nutzungsarten gibt es keine Orientierungswerte.		
Kurheime	57	47	64	54	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Immissionsgrenzwerte oder Auslösewerte.								
Kurgebiete	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Immissionsgrenzwerte oder Auslösewerte.				45	35	45/45	35	45/45	35			
Pflegeanstalten	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Immissionsgrenzwerte oder Auslösewerte.				45	35	45/45	35	45/45	35			
Reine Wohngebiete	59	49	64	54	50	35	50/45	35	50/45	35	50	40/35	
Wochenendhausgebiete	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Auslösewerte oder Immissionsrichtwerte.										55	45/40	
Ferienhausgebiete	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Auslösewerte oder Immissionsrichtwerte.										55	45/40	
Campingplatzgebiete	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Auslösewerte oder Immissionsrichtwerte.										55	45/40	
Allgemeine Wohngebiete	59	49	64	54	55	40	55/50	40	55/50	40	55	45/40	
Kleinsiedlungsgebiete	59	49	64	54	55	40	55/50	40	55/50	40	55	45/40	
Besondere Wohngebiete	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Immissionsrichtwerte.										60	45/40	
Dorfgebiete	64	54	66	56	60	45	60/55	45	60/55	45	60	50/45	
Dörfliches Wohngebiet	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Immissionsrichtwerte.										60	50/45	
Mischgebiete	64	54	66	56	60	45	60/55	45	60/55	45	60	50/45	
Kerngebiete	64	54	66	56	60	45	60/55	45	60/55	45	63/60	53/45	
Urbanes Gebiet	64	54	Für diese Nutzungsart gibt es keine Auslösewerte.		63	45	63/58	45	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Immissionsrichtwerte.		60	50/45	
Gewerbegebiete	69	59	72	62	65	50	65/60	50	65/60	50	65	55/50	
Friedhöfe	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Auslösewerte oder Immissionsrichtwerte.										55	55	
Kleingartenanlagen	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Auslösewerte oder Immissionsrichtwerte.										55	55	
Parkanlagen	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Auslösewerte oder Immissionsrichtwerte.										55	55	
Sondergebiete ⁷	Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Auslösewerte oder Immissionsrichtwerte.										45-65	35-65	
Industriegebiete	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Immissionsgrenzwerte oder Auslösewerte.				70	70	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Immissionsrichtwerte.		70/70	70	Für diese Nutzungsarten gibt es keine Orientierungswerte.		

¹ Besonderheiten: Immissionsrichtwerte für seltene Ereignisse, Zuschläge für Tageszeiten mit besonderer Empfindlichkeit, Kriterien für einzelne Geräuschspitzen

² Besonderheiten: Immissionsrichtwerte für seltene Ereignisse, Zuschläge für Tageszeiten mit besonderer Empfindlichkeit, sehr differenzierte Beurteilungszeiträume

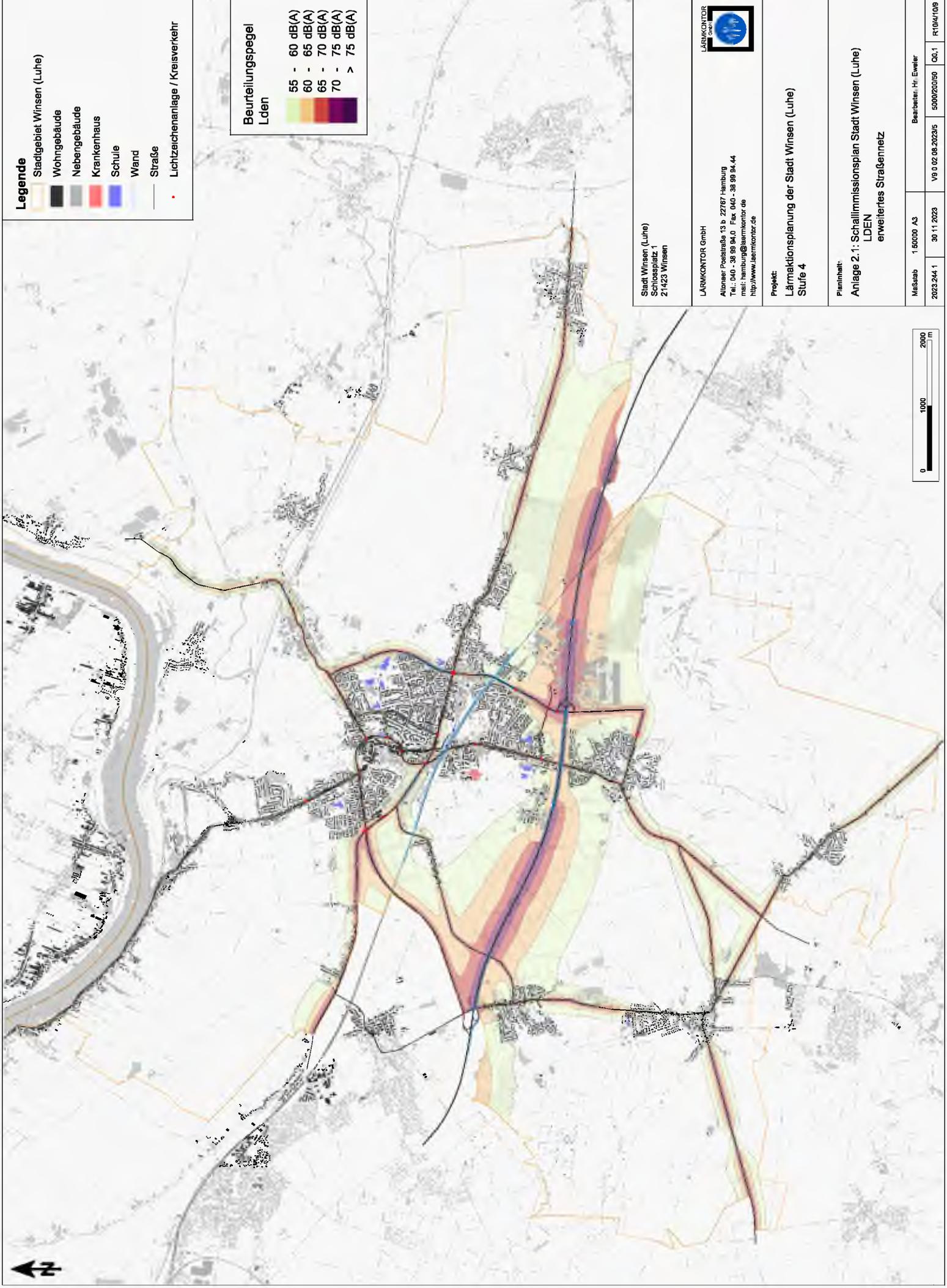
³ Laufeste (volle) Nachtstunde

⁴ Außerhalb der Ruhezeiten und innerhalb der Ruhezeiten am Mittag und am Abend / innerhalb der Ruhezeiten am Morgen

⁵ Außerhalb der Ruhezeiten / innerhalb der Ruhezeiten sowie an Sonn- und Feiertagen

⁶ Bei zwei Werten gilt der zweite Wert für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm

⁷ Je nach Nutzungsart
Stand: 22.06.2023



- Legende**
- Stadtgebiet Winsen (Luhe)
 - Wohngebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Wand
 - Straße
 - Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr



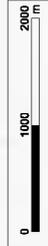
Stadt Winsen (Luhe)
Schloßplatz 1
21423 Winsen

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

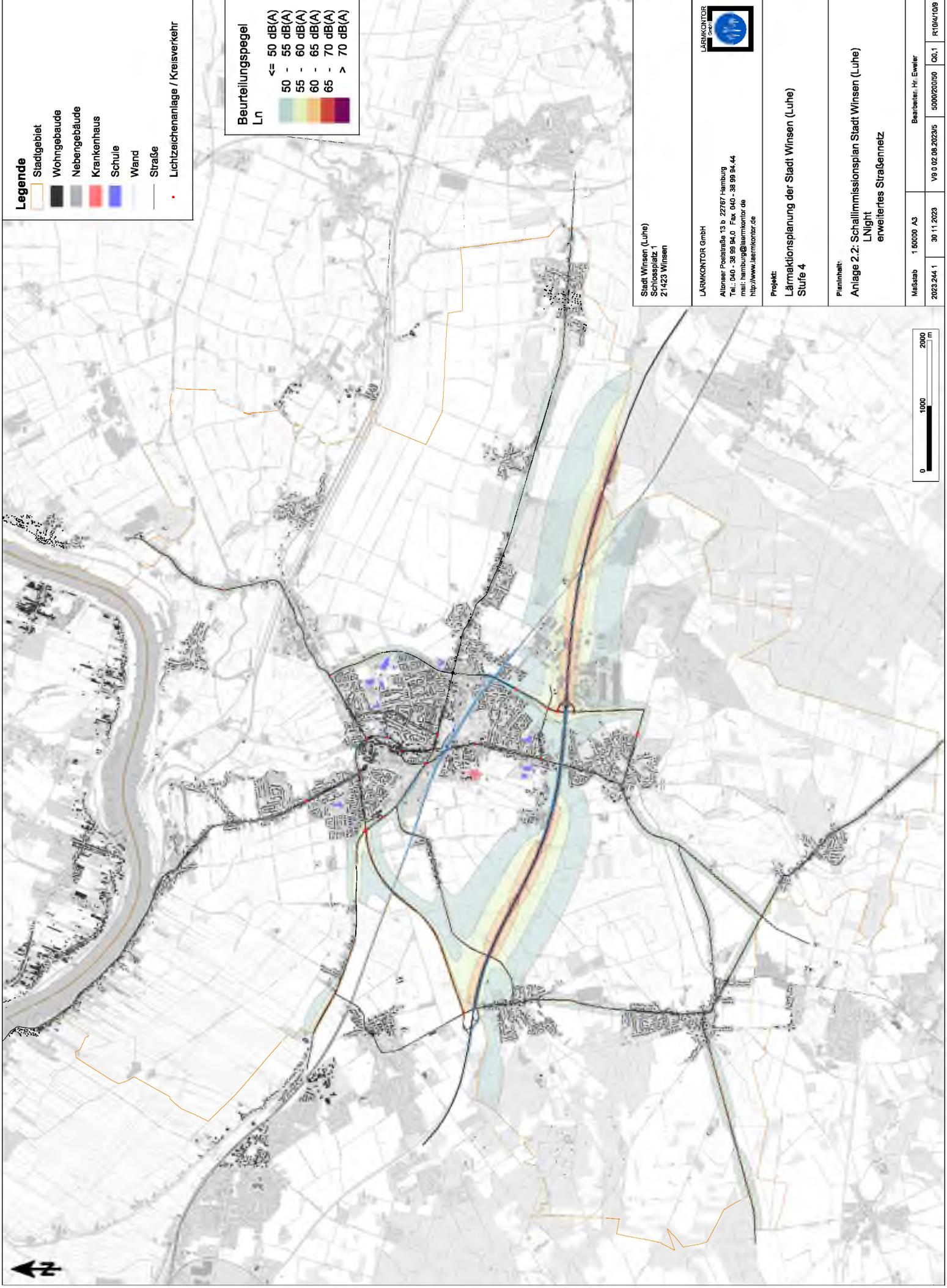


Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Luhe)
Stufe 4

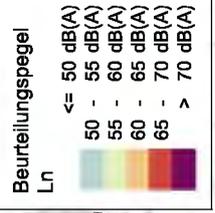
Planinhalt:
Anlage 2.1: Schallimmissionsplan Stadt Winsen (Luhe)
LDEN
erweitertes Straßennetz



Messstab	1:50000 A3	Bearbeiter	Hr. Eweler
2023-244.1	30.11.2023	V9.0.02.08.2023/5	5000/200/50
			00.1
			R10/04/109



- Legende**
- Stadtgebiet
 - Wohngebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Wand
 - Straße
 - Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr



Stadt Winsen (Luhe)
Schloßplatz 1
21423 Winsen

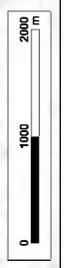
LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de



Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Luhe)
Stufe 4

Planinhalt:
Anlage 2.2: Schallimmissionsplan Stadt Winsen (Luhe)
LNight
erweitertes Straßennetz

Messstab	1:50000 A3	Bearbeiter:	Hr. Eweler
2023.244.1	30.11.2023	V9.0.02.08.2023/5	5000/200/50
			00.1
			R10/01/09





Anlage 3.1 - Lärmkartierung DB 2022 Winsen/L.

Attribution (Quellen)
© Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

Koordinatensystem:
EPSG:25832

Haftungsausschluss:

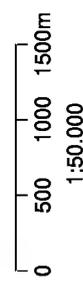
Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

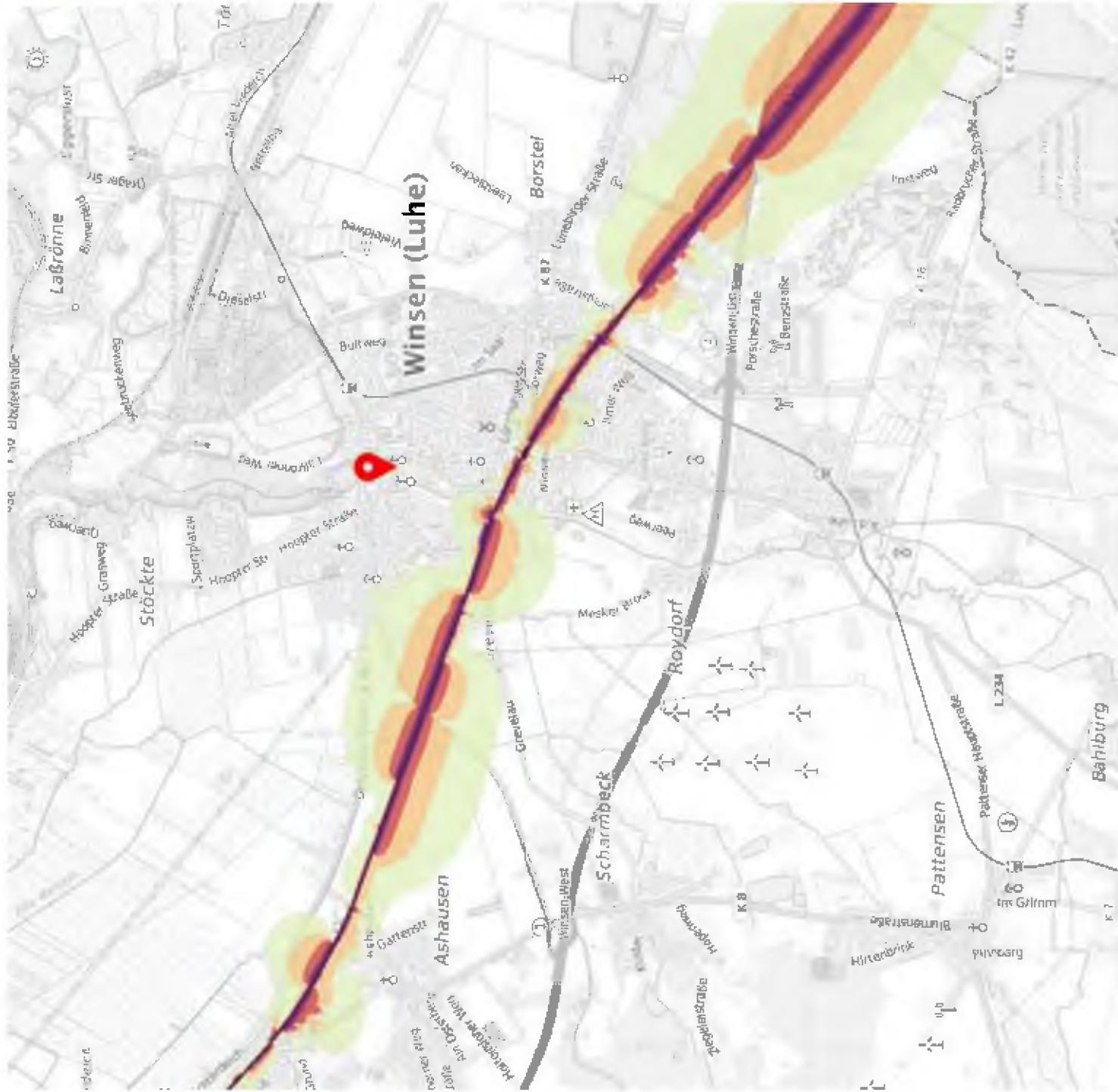
Nutzungshinweise:

Das Geoportal EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D-53175 Bonn
Telefon: +49 228 9826-0
Telefax: +49 228 9826-199
Homepage: www.eba.bund.de
E-Mail: poststelle@eba.bund.de
Präsident: Stefan Deinbach



Gedruckt am 06.05.2024 15:35



Legende

Isophonie - LDEN (Punktwert)

-  ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
-  ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
-  ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
-  ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
-  ab 75 dB(A)

Anlage 3.2 - Lärmkartierung DB 2022 Winsen/L.

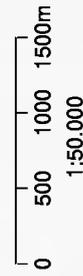
Attribution (Quellen)
© Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt
Koordinatensystem:
EPSG:25832

Haftungsausschluss:
Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

Nutzungshinweise:
Das Geoportal EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D-53175 Bonn
Telefon: +49 228 9826-0
Telefax: +49 228 9826-199
Homepage: www.eba.bund.de
E-Mail: poststelle@eba.bund.de
Präsident: Stefan Deinbach



Gedruckt am 06.05.2024 15:43



Legende

Leqphonen - LAight (Bundesweit)

 ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)

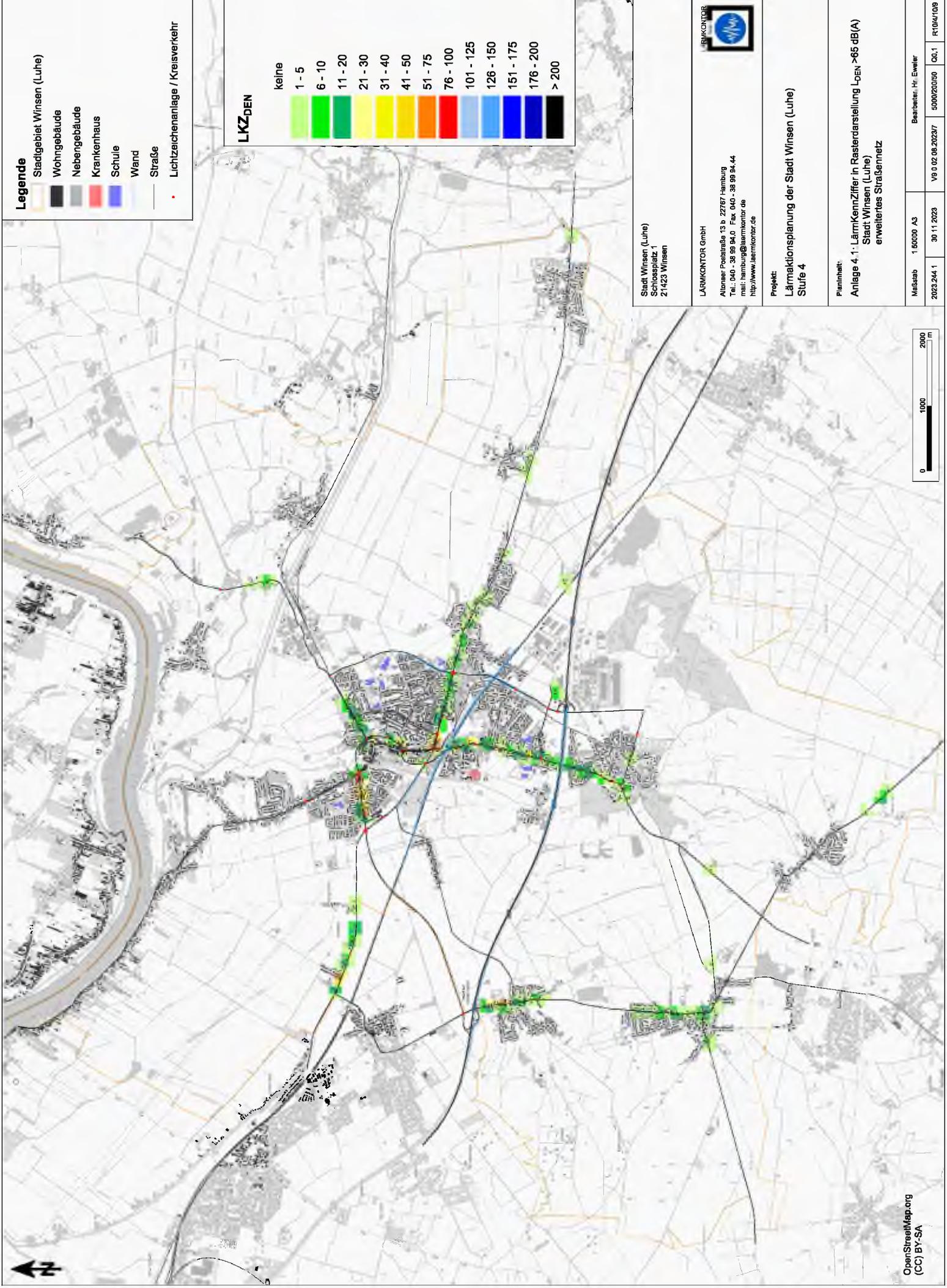
 ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)

 ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

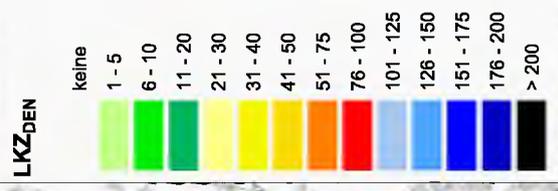
 ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)

 ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)

 ab 70 dB(A)



- Legende**
- Stadtgebiet Winsen (Luhe)
 - Wohngebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Wand
 - Straße
 - Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr



Stadt Winsen (Luhe)
Schloßplatz 1
21423 Winsen

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax. 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

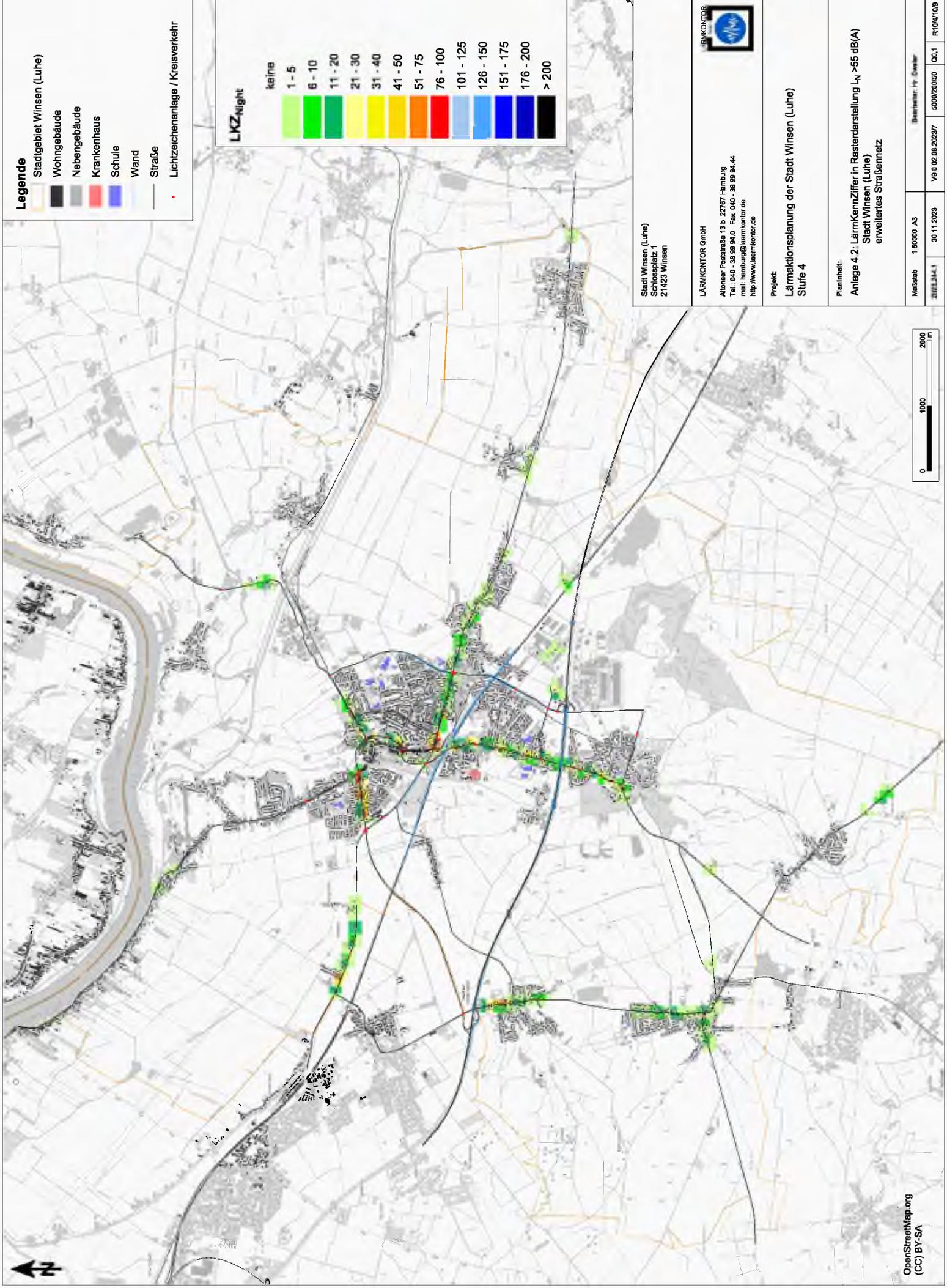


Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Luhe)
Stufe 4

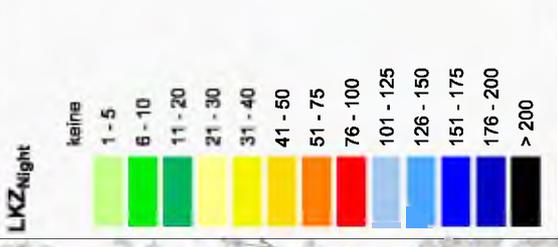
Planinhalt:
Anlage 4.1: Lärmkennziffer in Rasterdarstellung L_{DEN} >65 dB(A)
Stadt Winsen (Luhe)
erweitertes Straßennetz

Messstab	1:50000 A3	Bearbeiter	Hr. Eweiler
2023-244.1	30.11.2023	V9.0.02.08.2023/7	500020050
			00.1
			R10/04/109





- Legende**
- Stadtgebiet Winsen (Luhe)
 - Wohngebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Wand
 - Straße
 - Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr



Stadt Winsen (Luhe)
Schloßplatz 1
21423 Winsen

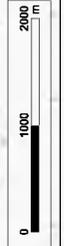
LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax. 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de



Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Luhe)
Stufe 4

Planinhalt:
Anlage 4 2: Lärmkennziffer in Rasterdarstellung $L_{N} > 55$ dB(A)
Stadt Winsen (Luhe)
erweitertes Straßennetz

Messstab	1:50000 A3	Datum	19.02.2023
ZWEIHELT	30.11.2023	Blatt	500020050
		Obj.	R04/04/09



Anlage 4.3: Allgemeine Kriterien für die Auswahl von für Tempo 30 geeigneten Streckenabschnitten (Autorin: Stadt Winsen (Luhe))

Eine sehr wirksame Lärminderungsmaßnahme für Lärmaktionspläne liegt in der Ausweisung von Tempo-30-Bereichen in Straßen, die erheblich viel Lärm in ihrem nahen Umfeld verursachen. Werden spürbar lärmindernde Maßnahme in einem Lärmaktionsplan festgelegt, übt das Ermessen dazu allein diejenige Stelle - also die Kommune - aus, die den Lärmaktionsplan aufstellt. Ein Beschluss des VGH Baden-Württemberg vom 17.07.2018 (10 S 2449/17) bestätigt diese Wertung ausdrücklich.

Dieses Ermessen übt die Kommune allein und weisungsfrei aus. Die Stadt Winsen (Luhe) ist dabei also nicht an die für die Straßenverkehrsbehörden geltenden ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden. Das Ermessen der Stadt ist jedoch prinzipiell für abwägende Einzelfall-Entscheidungen - wie vorliegend - auch an ihre jeweilige Eignung, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit gebunden.

Die Stadt hat zu diesem Ermessen für künftige, weitere Straßenabschnitten festzulegende Tempo-30-Anordnungen einen Kriterienkatalog entwickelt. Sie will sich mit ihrer Anwendung von darauf aufbauenden Lärminderungsmaßnahmen auf längere Sicht schrittweise ihrem Handlungsziel 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts als noch zulässige Lärmpegel im Umfeld von Straßen annähern. Die Kriterien werden nachfolgend aufgezählt, ohne sie bei dieser Gelegenheit zugleich vorab besonders und abschließend zu werten oder zu gewichten, um diese generell flexibel handhaben zu können.

Als erstes Kriterium ist das **Festhalten an bisherigen Maßnahmen** zu Tempo-30 nach erfolgter Prüfung von Bedeutung. Im Hinblick auf die Umsetzung von in der Stufe 3 des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen liegen keine neuen Erkenntnisse vor. Die Stadt hält daher im Sinne einer hier ausnahmsweisen verbindlichen Vorentscheidung an den beiden mit Tempo-30-Anordnungen belegten Straßenabschnitten Pattenser Hauptstraße und Radbrucher Straße weiterhin fest.

Zweites Kriterium ist die **Lärmsituation in Belastungsschwerpunkten** für Anrainer in dicht bebauten Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen. Hier können Lärmschutzmaßnahmen gezielt zunächst vergleichsweise viele Anrainer relativ stark entlasten. Belastungsschwerpunkte können mittels LärmKennZiffern⁵³ (LKZ) in den LKZ-Karten ermittelt werden⁵⁴ (vgl. LAP-Anlagen 4.1 (DEN) und 4.2 (Night)).

⁵³ Bönninghausen, G., Popp, C. (1988): LärmKennZiffer-Methode. Methode zur Beurteilung lärmbedingter Konfliktpotentiale in der städtebaulichen Planung, Freie und Hansestadt Hamburg

⁵⁴ Die mit den neuen Berechnungsverfahren ermittelten LKZ sind das Produkt (gerechnet in Einwohner x dB(A)) aus zwei Faktoren: 1. Der Anzahl der über einem Schwellenwert für Lärmbelastung hinaus mit Lärm Betroffenen und: 2. Dem Umfang der jeweiligen Schwellenwertüberschreitung. – Die LKZ sind in den Planunterlagen des Lärmaktionsplans relativ übersichtlich in 100 m-Abschnitten zusammengefasst in unterschiedlichen Farben und in nach Beträgen abgestuften Bandbreiten abgebildet.

Weiteres Auswahlkriterium für bestimmte Straßenabschnitte kann z. B. die dort mehr oder weniger offenkundig **vorhandene erhöhte Unfallgefahr** für den Kfz-Verkehr unter sich oder mit anderem Verkehr sein. Strukturelle Ursachen hierfür liegen z.B. in der anhaltend schlechten Qualität des Belags auf der Fahrbahn, in deren relativ geringen Breite und in deren weithin unübersichtlichen Trassen.

Umgekehrt soll der Einsatz von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu keiner **künftig erhöhten Unfallgefahr** auf Hauptverkehrsstraßen führen. Z.B. könnte der jeweilige Beginn eines Straßenabschnitts mit Tempo-30 unvermittelt an eine weithin freie außerörtliche Strecke mit deutlich höherer zulässiger Höchstgeschwindigkeit angrenzen. Hier würde der Kfz-Fahrer mit durchschnittlicher Erfahrung aus verkehrspsychologischer Sicht eher mit keinem solchen beträchtlichen Tempowechsel rechnen.

Neben erhöhter Unfallgefahr ist mit diesen Abbrems- oder Beschleunigungs-Vorgängen eine nicht unerhebliche zusätzliche kleinräumige Lärm- und Abgas-Entwicklung verbunden. Solche Übermaß-Wirkungen sind vermeidbar: Am Ortsrand soll der Tempo-30-Abschnitt auf der Hauptverkehrsstraße frühestens nach ca. 100 m an der ersten innerorts abbiegenden Straße oder einem anderen markanten örtlichen Anlasspunkt beginnen. Dagegen lässt die StVO außerörtliche Abstufungen bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 über 70 km/h im Regelfall nur zu, wenn die Ortstafel für die Anzeige zu Beginn der geschlossenen Ortschaft nicht ohne weiteres für den Kfz-Verkehr erkennbar ist.

Wichtiges Kriterium für neue Tempo-30 Bereiche ist auch eine **schlechte Eignung des Straßenumfeldes für baulichen Lärmschutz** als Alternative zum verkehrlichen Lärmschutz. Hierzu zählen Bereiche, die flächenhaft von zwei sich querenden Hauptverkehrsstraßen doppelt beschallt werden und solche, in deren Umfeld keine durchgängigen Lärmschutzwälle oder -wände bzw. kein passiver Lärmschutz an Gebäuden zumutbar sind. Letzterer umfasst Lärmschutzfenster und gedämmte Lüftungen.

Mit Tempo-30-Limits über zu lange Strecken hinweg kann einhergehen, dass die Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt wird. Denkbar sind zu lange Fahrtzeiten als Folge davon, die Teilnehmer am Kfz-Verkehr im Extremfall nicht bereit sind hinzunehmen. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sah vor ihrer für den Sommer 2024 absehbaren Novellierung als Anhaltspunkt für eine Entsprechung zu vertretbar längeren Fahrtzeiten bei Straßenabschnitten an Schulen, Kindergärten u.ä. bis zu 600 m Länge vor.

Laut Regierungsbegründung zum neuen Straßenverkehrsrecht können künftig im besonderen Einzelfall zwei herkömmliche Tempo-30 Bereiche auf einer bis zu 300 m langen Strecke zu einem gemeinsamen Tempo-30-Bereich verbunden werden. Eine daher denkbare Gesamtlänge von bis zu 1.500m infolge von Rücksichtnahme auf besonders empfindliche Nutzungen im Straßenumfeld dürfte jedoch in der allgemeinen Verkehrspraxis einen extrem selten anzutreffenden Ausnahmefall darstellen.

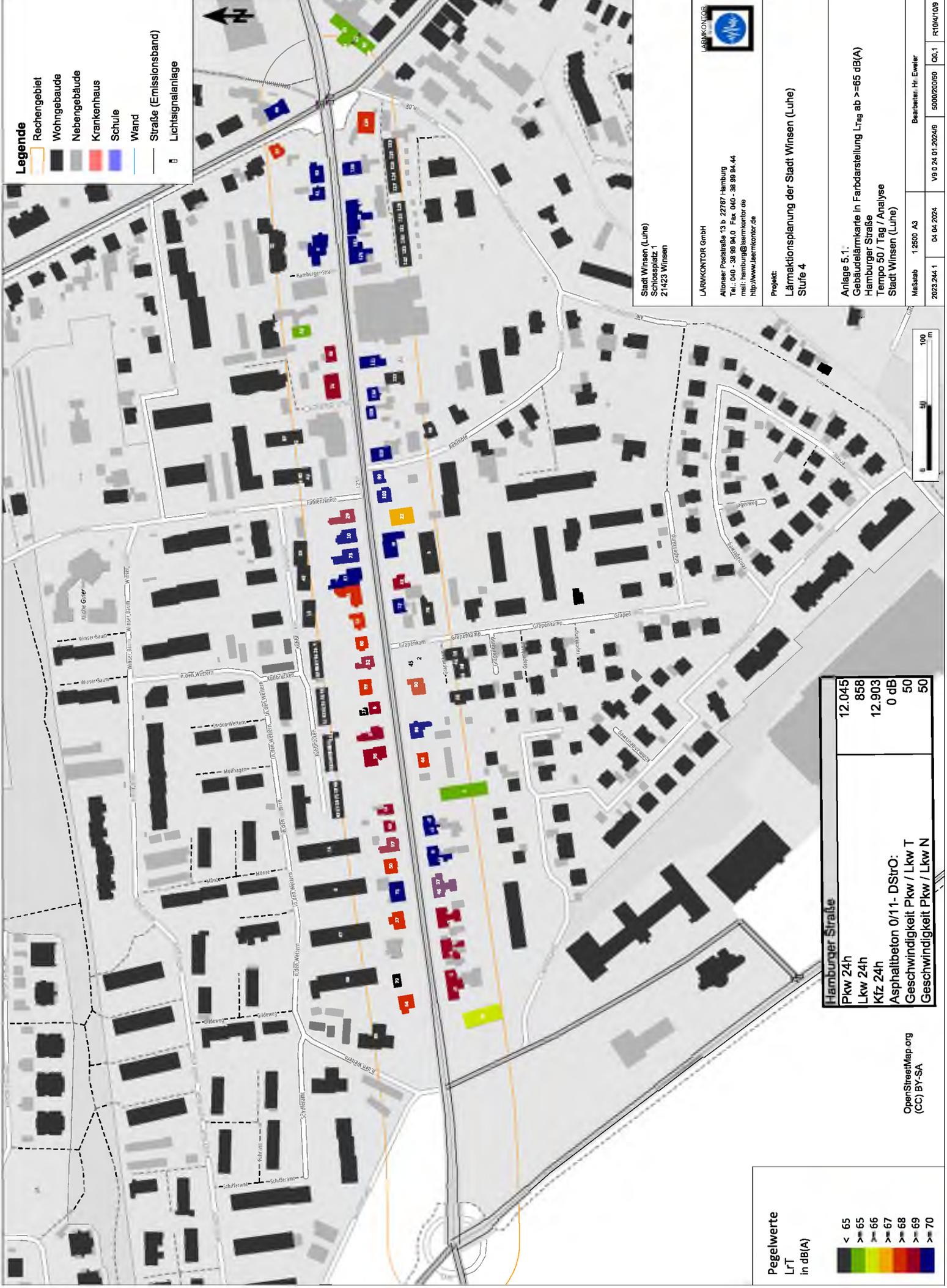
Wieviel zusätzliche Fahrtzeit wegen absinkenden Fahrttempos von 50 auf 30 km/h in Winsen noch hinnehmbar sein könnte, dürfte sehr unterschiedlich bewertet werden. Wegen der damit einhergehenden Unsicherheit über eingängige Ansatzpunkte zur Klärung dieser Frage wird vorgeschlagen, sich für Winsen pragmatisch auf eine griffige Faustregel zu verständigen: Demnach würde die **maximale Länge eines Tempo-30-Bereichs** auf einer Hauptverkehrsstraße um fast 40 % über 600 m bei **830 m¹** liegen. Dabei erhöht sich (nur) auf einem solchen Weg die Fahrzeit für den Kfz-Verkehr von 60 um 40 auf 100 Sekunden (40 % mehr Weg - 40 Sek. mehr Zeit: „40-40-Regel“). Wegen Besonderheiten vor Ort können die Strecken- und Zeitmaße anderswo von diesem Vorschlag auch geringfügig abweichen.

Das neue StVG legt neue eigene Regelungszwecke von verkehrsbehördlichen Anordnungen auf Hauptverkehrsstraßen fest. Sie können daher zum Teil als weitere Kriterien betrachtet werden. Die Zwecke betreffen zum einen den Umweltschutz (besondere Eignung in Großstadtlagen) einschließlich dem Klimaschutz (jedoch deutlich kleinere CO₂-Effekte als bei z.B. Tempo 100- oder 120-Limits). Zum anderen können **städtebauliche Entwicklungen bei Straßen** (z.B. baul. Verkehrsberuhigung) und die **menschliche Gesundheit** (deutlich weniger Lärm) als jetzt selbständige Regelungszwecke verfolgt werden.

Für letztere Planungen von Tempo-30-Bereichen in Hauptverkehrsstraßen wird vorausgesetzt, dass die resultierende Absenkung der Verkehrsgeschwindigkeit ein **Mindestmaß an Lärminderung** von 2,1 dB(A) bewirkt. Kann dieses Maß bei einer Prüfung zur Lärmaktionsplanung nicht prognostiziert werden, muss von einem Tempo-30-Bereich aus Gesundheitsgründen in der Regel abgesehen werden.

Von im Vergleich zu den vorgenannten Kriterien letztlich ebenfalls zu beachtender Bedeutung ist der bürgerschaftliche Einsatz von Anrainern an Hauptverkehrsstraßen, der eine kleinräumliche Lärmbelastigung verringern soll. Hier kann **bürgerschaftliche Beteiligung** am Verfahren zur Erstellung eines Lärmaktionsplans ergänzend zum demokratischen Willensbildungsprozess in den städtischen Gremien zu von Erfolg begleiteter Selbstwirksamkeit führen, die zugleich auch dem Allgemeinwohl dient.

¹Der genaue Wert beträgt 832 m. Die Wegstreckenangaben weichen untereinander um knapp unter 1 % ab.



- Legende**
- Rechargegebiet
 - Wohngebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Wand
 - Straße (Emissionsband)
 - Lichtsignalanlage

Stadt Wismar (Lüne)
Schloßplatz 1
21423 Wismar

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de



Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Wismar (Lüne)
Stufe 4

Anlage 5.1:
Gebäudeärmekarte in Farbdarstellung L_{Trag} ab >=65 dB(A)
Hamburger Straße
Tempo 50 / Tag / Analyse
Stadt Wismar (Lüne)

Messstab	1:2500 A3	Bearbeiter:	Hr. Eweiler
2023-2024.1	04.04.2024	V9 0 24 01 2024/6	500020050
			00.1 R10/01/09

Hamburger Straße	12.045
Pkw 24h	858
Lkw 24h	12.903
Kfz 24h	0 dB
Asphaltbeton 0/11 - DStro:	50
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	50
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50

Pegelwerte
L_{rT}
in dB(A)



OpenStreetMap.org
(CC) BY-SA



- Legende**
- Rechargegebiet
 - Wohngebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Wand
 - Straße (Emissionsband)
 - Lichtsignalanlage

Stadt Winsen (Lüne)
Schloßplatz 1
21423 Winsen

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de



Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Lüne)
Stufe 4

Anlage 5.2:
Gebäudeärmekarte in Farbdarstellung L_{night} ab >=55 dB(A)
Hamburger Straße
Tempo 50 / Nacht / Analyse
Stadt Winsen (Lüne)

Messstab	1:2500 A3	Bearbeiter:	Hr. Eweiler
2023-2024	04.04.2024	V9 0 24 01 2024/9	500020059
			00.1 R10/01/09



Hamburger Straße	12.045
Pkw 24h	858
Lkw 24h	12.903
Kfz 24h	0 dB
Asphaltbeton 0/11- DStro:	50
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	50
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50

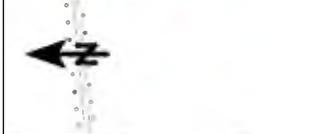
OpenStreetMap.org
(CC) BY-SA

Pegelwerte
L_{rN}
in dB(A)



Legende

- Rechengebiet
- Wohngebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Wand
- Straße (Emissionsband)
- Lichtsignalanlage



Pattenser Hauptstraße (Alter Postweg - Blumenstraße)	
Pkw 24h	8.572
Kfz 24h	8.572
Asphaltbelton 011-DSRC	8.889
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	30
Pattenser Hauptstraße (Blumenstraße - im Grimm)	
Pkw 24h	8.212
Kfz 24h	8.212
Asphaltbelton 011-DSRC	8.800
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	30
Pattenser Hauptstraße (Alter Postweg - Ortsausgang)	
Pkw 24h	8.357
Kfz 24h	8.357
Asphaltbelton 011-DSRC	8.889
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Pattenser Hauptstraße (Bahnhofsstr. - Ortsausgang)	
Pkw 24h	3.273
Kfz 24h	3.19
Asphaltbelton 011-DSRC	3.832
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Bahnhofsstr. (im Grimm - Ffledhof)	
Pkw 24h	3.460
Kfz 24h	3.302
Asphaltbelton 011-DSRC	3.842
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Pattenser Hauptstraße (im Grimm - Ortsausgang)	
Pkw 24h	8.357
Kfz 24h	8.357
Asphaltbelton 011-DSRC	8.889
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50



Pattenser Hauptstraße (Alter Postweg - Blumenstraße)	
Pkw 24h	8.572
Kfz 24h	8.572
Asphaltbelton 011-DSRC	8.889
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	30
Pattenser Hauptstraße (Blumenstraße - im Grimm)	
Pkw 24h	8.212
Kfz 24h	8.212
Asphaltbelton 011-DSRC	8.800
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	30
Pattenser Hauptstraße (Alter Postweg - Ortsausgang)	
Pkw 24h	8.357
Kfz 24h	8.357
Asphaltbelton 011-DSRC	8.889
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Pattenser Hauptstraße (Bahnhofsstr. - Ortsausgang)	
Pkw 24h	3.273
Kfz 24h	3.19
Asphaltbelton 011-DSRC	3.832
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Bahnhofsstr. (im Grimm - Ffledhof)	
Pkw 24h	3.460
Kfz 24h	3.302
Asphaltbelton 011-DSRC	3.842
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Pattenser Hauptstraße (im Grimm - Ortsausgang)	
Pkw 24h	8.357
Kfz 24h	8.357
Asphaltbelton 011-DSRC	8.889
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50

Stadt Winsen (Luhe)
Schloßplatz 1
21423 Winsen

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Luhe)
Stufe 4

Anlage 6.1.
Gebäudelärmkarte in Farbdarstellung L_{Tag} ab >=65 dB(A)
Pattenser Hauptstr. (Ortsausgang - Ortsausgang) / Bahnhofsstr
Tempo 50 / Tag / Analyse
Stadt Winsen (Luhe) - Ortsteil Pattensen

Maststab 1:3500 A3
20.08.2024
2023.244.1

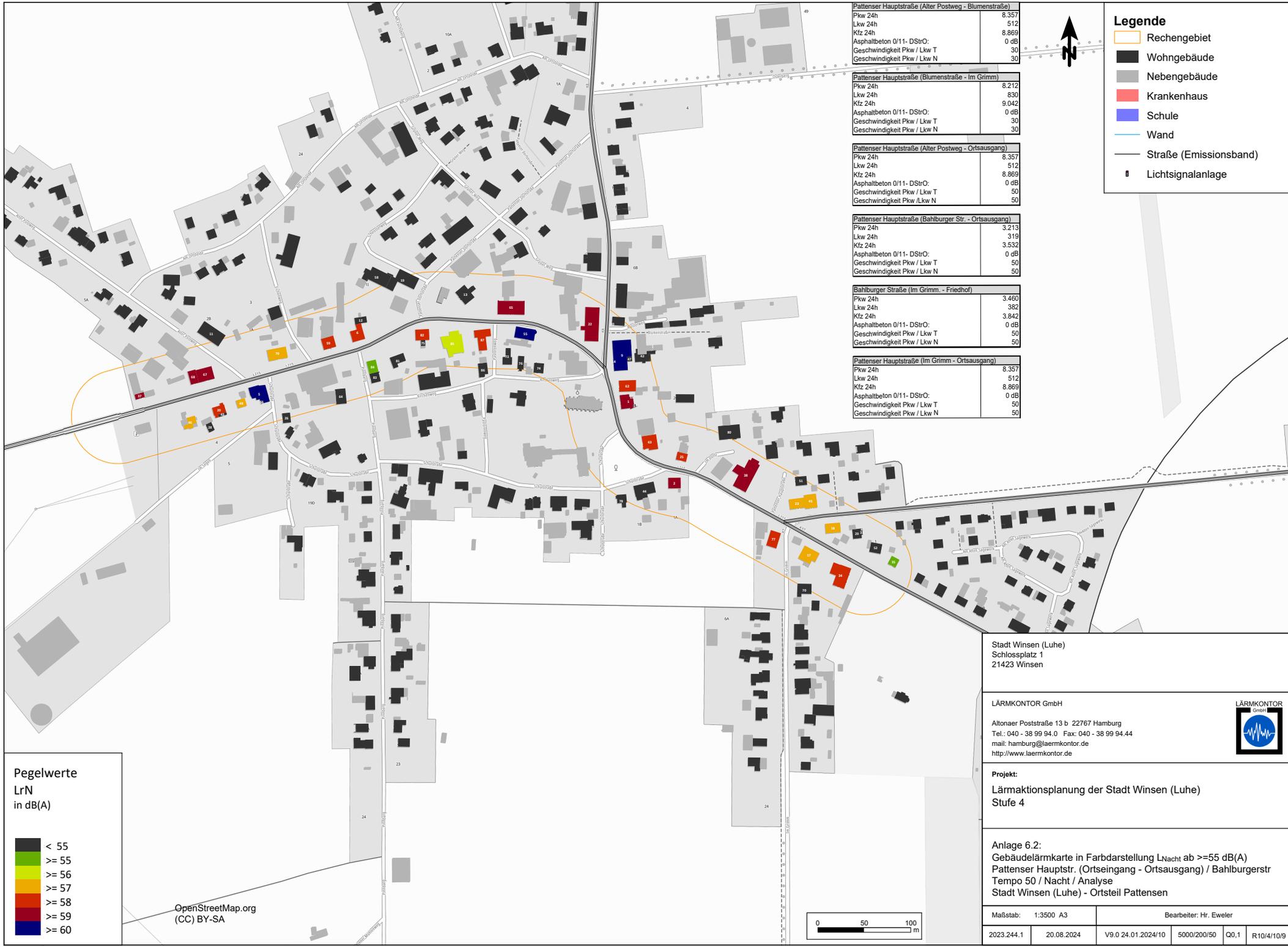
VB 0 24 01.2024/10
5000200/60
C0.1 R10/4/109

Bearbeiten: Hr. Eweler



Pegelwerte
L_{rT}
in dB(A)

OpenStreetMap.org
(CC) BY-SA



Pattenser Hauptstraße (Alter Postweg - Blumenstraße)	
Pkw 24h	8.357
Lkw 24h	512
Kfz 24h	8.869
Asphaltbeton 0/11- DStrO:	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	30
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	30
Pattenser Hauptstraße (Blumenstraße - Im Grimm)	
Pkw 24h	8.212
Lkw 24h	830
Kfz 24h	9.042
Asphaltbeton 0/11- DStrO:	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	30
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	30
Pattenser Hauptstraße (Alter Postweg - Ortsausgang)	
Pkw 24h	8.357
Lkw 24h	512
Kfz 24h	8.869
Asphaltbeton 0/11- DStrO:	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	50
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Pattenser Hauptstraße (Bahnbürger Str. - Ortsausgang)	
Pkw 24h	3.213
Lkw 24h	319
Kfz 24h	3.532
Asphaltbeton 0/11- DStrO:	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	50
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Bahnbürger Straße (Im Grimm - Friedhof)	
Pkw 24h	3.460
Lkw 24h	382
Kfz 24h	3.842
Asphaltbeton 0/11- DStrO:	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	50
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50
Pattenser Hauptstraße (Im Grimm - Ortsausgang)	
Pkw 24h	8.357
Lkw 24h	512
Kfz 24h	8.869
Asphaltbeton 0/11- DStrO:	0 dB
Geschwindigkeit Pkw / Lkw T	50
Geschwindigkeit Pkw / Lkw N	50

Legende

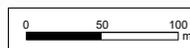
- Rechengebiet
- Wohngebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Wand
- Straße (Emissionsband)
- Lichtsignalanlage



Pegelwerte
LrN
in dB(A)

	< 55
	>= 55
	>= 56
	>= 57
	>= 58
	>= 59
	>= 60

OpenStreetMap.org
(CC) BY-SA



Stadt Winsen (Luhe)
Schlossplatz 1
21423 Winsen

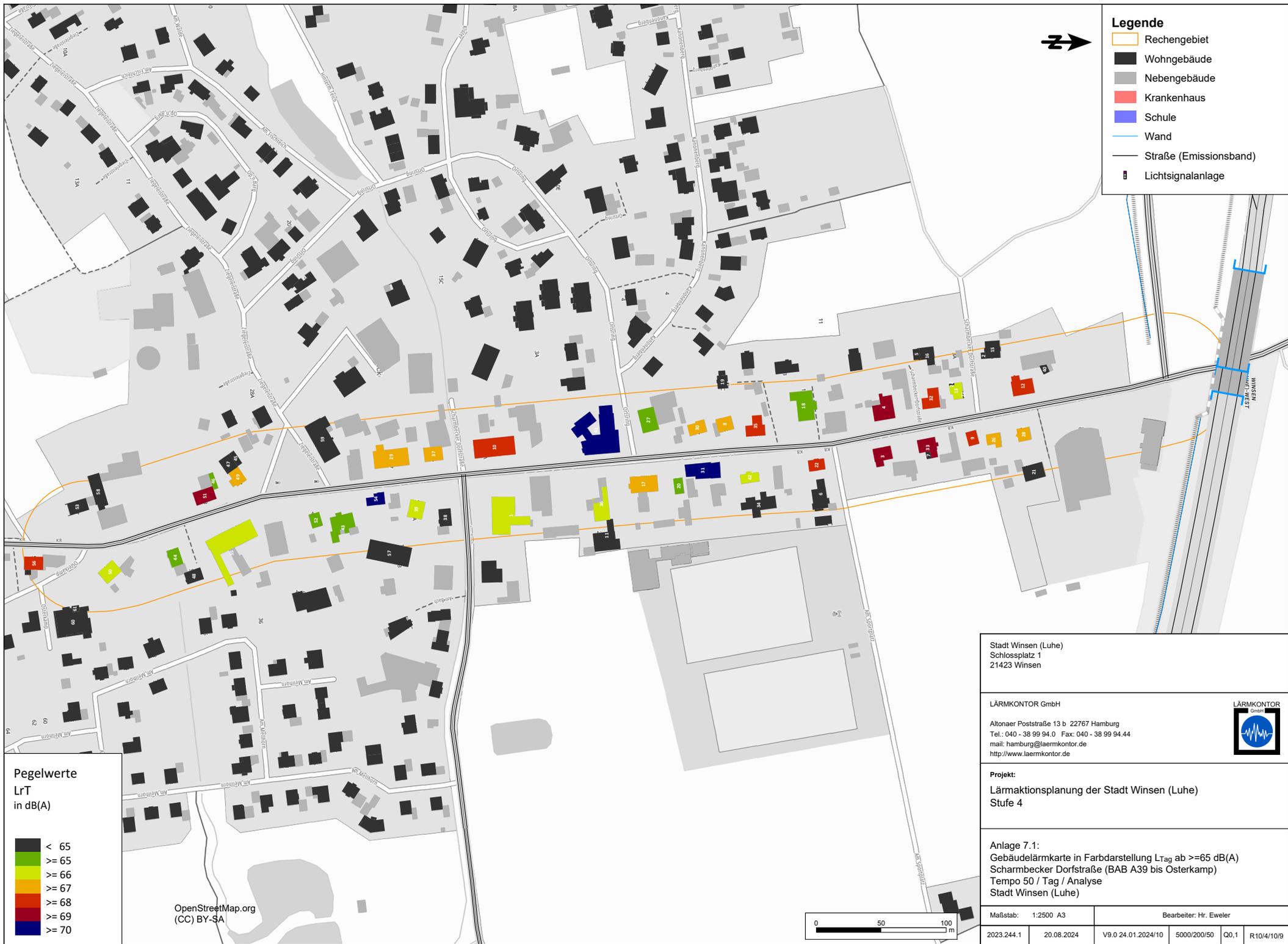
LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Luhe)
Stufe 4

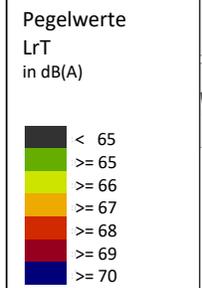
Anlage 6.2:
Gebäudelärmkarte in Farbdarstellung L_{Nacht} ab >=55 dB(A)
Pattenser Hauptstr. (Ortseingang - Ortsausgang) / Bahnbürgerstr
Tempo 50 / Nacht / Analyse
Stadt Winsen (Luhe) - Ortsteil Pattensen

Maßstab:	1:3500 A3	Bearbeiter: Hr. Eweler			
2023.244.1	20.08.2024	V9.0 24.01.2024/10	5000/200/50	Q0.1	R10/4/10/9





- Legende**
- Rechengebiet
 - Wohngebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Wand
 - Straße (Emissionsband)
 - Lichtsignalanlage



OpenStreetMap.org
(CC) BY-SA

Stadt Winsen (Luhe)
Schlossplatz 1
21423 Winsen

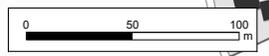
LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

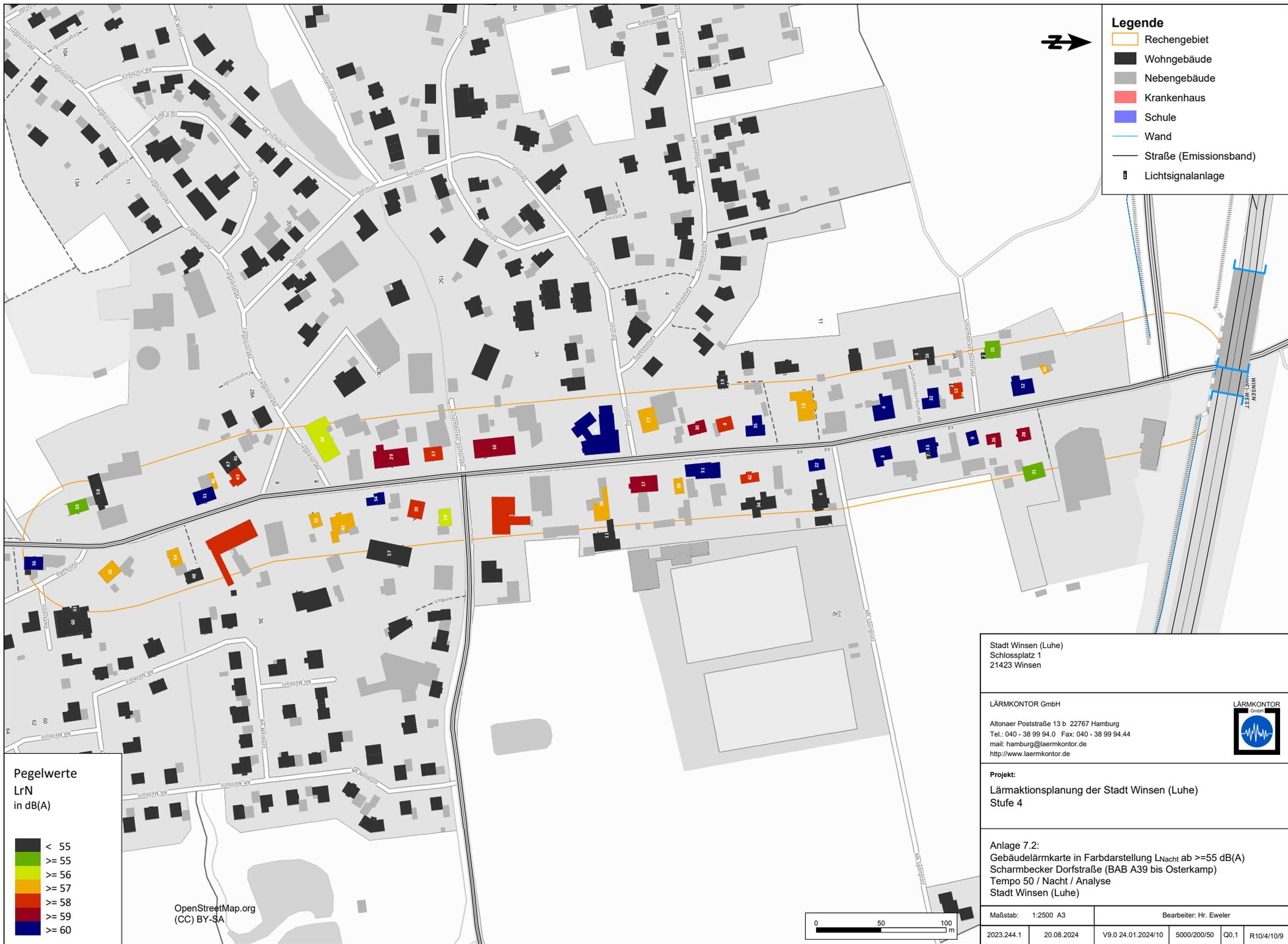


Projekt:
Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Luhe)
Stufe 4

Anlage 7.1:
Gebäudelärmkarte in Farbdarstellung LrT ab >=65 dB(A)
Scharmbecker Dorfstraße (BAB A39 bis Osterkamp)
Tempo 50 / Tag / Analyse
Stadt Winsen (Luhe)

Maßstab: 1:2500 A3	Bearbeiter: Hr. Eweler				
2023.244.1	20.08.2024	V9.0 24.01.2024/10	5000/200/50	Q0.1	R10/4/10/9





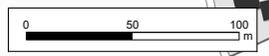
Legende

- Rechengebiet
- Wohngebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Wand
- Straße (Emissionsband)
- Lichtsignalanlage

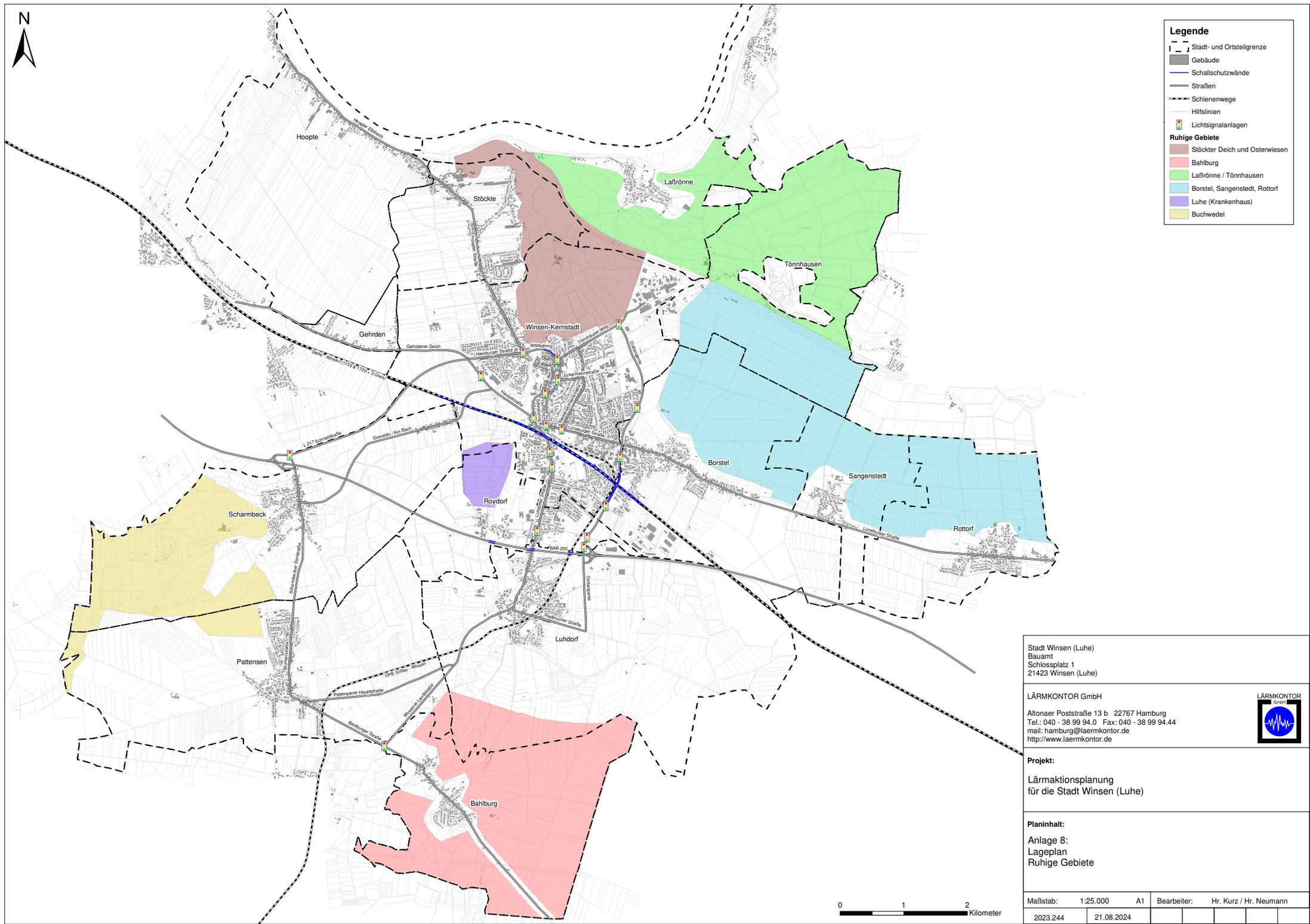
**Pegelwerte
LrN
in dB(A)**

	< 55
	≥ 55
	≥ 56
	≥ 57
	≥ 58
	≥ 59
	≥ 60

OpenStreetMap.org
(CC) BY-SA



Stadt Winsen (Luhe) Schlossplatz 1 21423 Winsen	
LÄRMKONTOR GmbH Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44 mail: hamburg@laermkontor.de http://www.laermkontor.de	
Projekt: Lärmaktionsplanung der Stadt Winsen (Luhe) Stufe 4	
Anlage 7.2: Gebäudelärmkarte in Farbdarstellung L _{Nacht} ab >=55 dB(A) Scharmbecker Dorfstraße (BAB A39 bis Osterkamp) Tempo 50 / Nacht / Analyse Stadt Winsen (Luhe)	
Maßstab: 1:2500 A3	Bearbeiter: Hr. Eweler
2023.244.1	20.08.2024
V9.0 24.01.2024/10	5000/200/50 Q0.1 R10/4/10/9



Legende

- Stadt- und Ortsteilgrenze
- Gebäude
- Schallschutzwände
- Straßen
- Schienenwege
- Hilfslinien
- Lichtsignalanlagen

Ruhige Gebiete

- Stöckter Deich und Osterwiesen
- Bahiburg
- LaBrönne / Tönhausen
- Borstel, Sangerstedt, Rottorf
- Luhe (Krankenhaus)
- Buchwedel

Stadt Winsen (Luhe)
 Bauamt
 Schlossplatz 1
 21423 Winsen (Luhe)

LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de



Projekt:
 Lärmaktionsplanung
 für die Stadt Winsen (Luhe)

Planinhalt:
 Anlage 8:
 Lageplan
 Ruhige Gebiete

Maßstab:	1:25.000	A1	Bearbeiter:	Hr. Kurz / Hr. Neumann
	2023.244			21.08.2024

