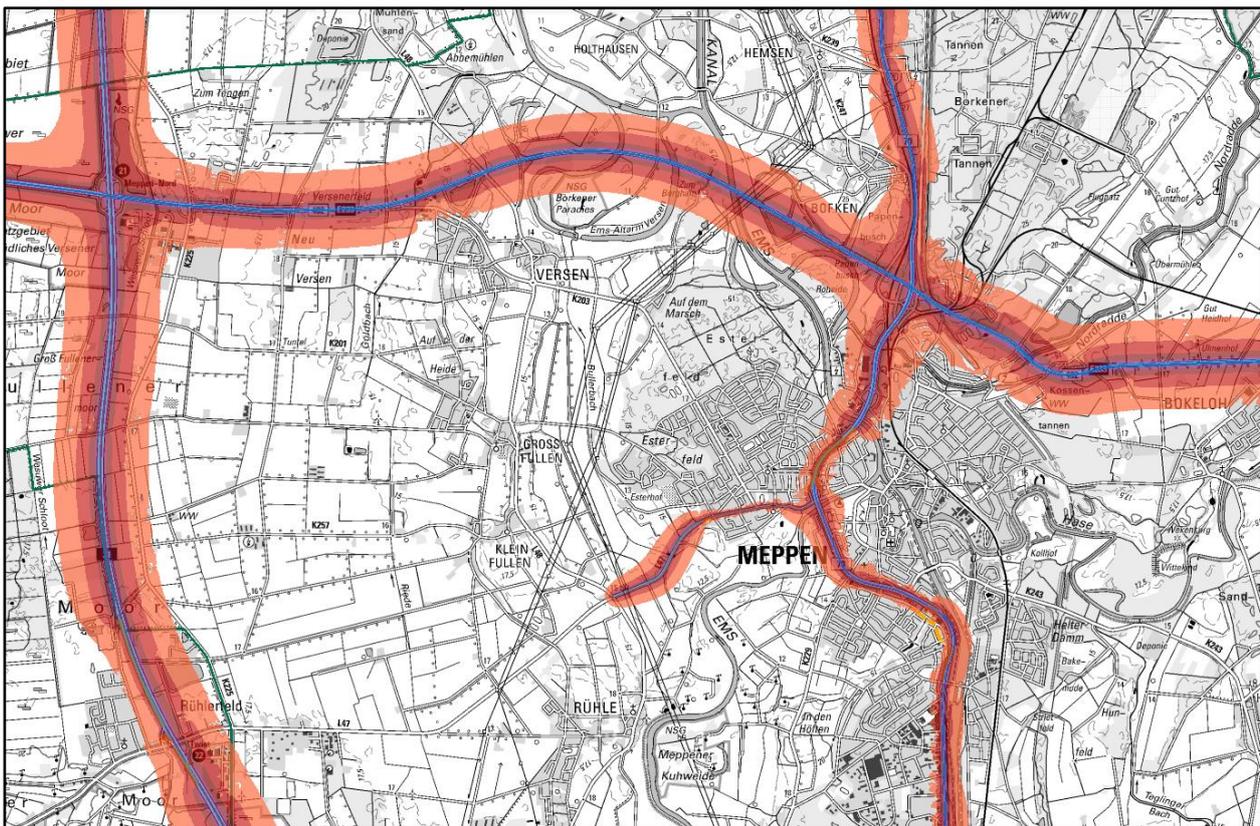




Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes- Immissionsschutzgesetz für die Stadt Wilhelmshaven vom 28.03.2019



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine

- erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Wilhelmshaven Freiligrathstraße 420 26386 Wilhelmshaven	Gemeindekennzahl: 03 4 05 000
Telefon: 04421 – 16 - 0 Fax: 04421 – 16 - 1230	Homepage: www.wilhelmshaven.de eMail: info@wilhelmshaven.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind

Die kreisfreie Stadt Wilhelmshaven liegt an Nordseeküste in Niedersachsen und gilt Oberzentrum. Sie gehört zur Metropolregion Bremen/Oldenburg und hat seit 2012 einen Tiefwasserhafen (JadeWeser Port) mit der größten Wassertiefe in Deutschland. Wilhelmshaven gliedert sich in fünf Stadtbereiche. Jeder Stadtbereich besteht aus mehreren Stadtteilen. Insgesamt besteht Wilhelmshaven aus 28 Stadtteilen. Im Westen grenzen die Gemeinde Sande und die Stadt Schortens, im Norden die Gemeinde Wangerland an (Landkreis Friesland). Die Stadt grenzt im Osten und Süden an die Nordsee bzw. den Jadebusen.

Die Einwohnerzahl lag am 31.12.2017 bei ca. 76.300. Damit ist die zweitgrößte Mittelstadt Niedersachsens. Wilhelmshaven erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von ca. 107 km².

Folgende Hauptverkehrsstraßen wurden in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung untersucht:

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]	Ø Belastung [Kfz/Tag]*
A 29 (Flutstraße bis AS Ostfriesenstraße)	4,75	13.000
A 29 (AS Ostfriesenstraße bis AS L 810/Hooksieler Landstr.)	5,18	14.200
A 29 (L 810/Hooksieler Landstr. bis AS B 210)	6,83	18.700
B 210 Oldenburger Str. (A 29 bis K 98/Schaardeich)	5,44	14.900
B 210 Oldenburger Str. (K 98/Schaardeich bis L 811 Gökerstraße)	6,02	16.500

* Kfz/d = Kfz/a/365 (auf die nächste Hunderterstelle gerundet)

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

siehe Anlage

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	400
über 60 bis 65	300
über 65 bis 70	300
über 70 bis 75	100
über 75	0
Summe	1.100

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	300
über 55 bis 60	200
über 60 bis 65	200
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	700

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	4,8	500
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	1,3	200
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,4	0
Summe	6,5	700

Link auf die Kartierungsergebnisse und den Kartenserver des Landes Niedersachsen:

http://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/laerschutz/euumgebungslaerm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html

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

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die von Lärm an Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind

700 Menschen sind tagsüber Schallpegeln unterhalb der Immissionsgrenzwerte Tag der Verkehrslärmschutzverordnung ausgesetzt und

300 Menschen sind in der Nacht Schallpegeln unterhalb der Immissionsgrenzwerte Nacht der Verkehrslärmschutzverordnung ausgesetzt.

1.000 Menschen sind tagsüber Schallpegeln unterhalb der Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen hohen Belastungen ausgesetzt und

500 Menschen sind in der Nacht Schallpegeln unterhalb der Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ausgesetzt.

700 Menschen sind tagsüber Schallpegeln unterhalb der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ausgesetzt und

300 Menschen sind in der Nacht Schallpegeln unterhalb der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ausgesetzt.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Anhand der Berechnungen der ZUS-LLGS ist festgestellt worden, dass insgesamt 1.000 Einwohner zwischen 55 bis 70 dB(A) ganztätig und 500 Einwohner nachts zwischen 50 und 60 dB(A) betroffen sind.

Die vom Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) werden ganztags für 100 Einwohner überschritten, in der Nacht sind 200 Einwohner betroffen.

Im Vergleich zur Stufe 2 (2012) ist eine geringere Anzahl von Einwohnern betroffen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Zum Schutz der Anwohner vor dem direkt anliegenden Verkehrslärm der Bundesstraßen A 29 und B 210 sind in den vergangenen Jahren keine Maßnahmen umgesetzt worden.

Zu Verbesserung des Radverkehrsnetzes sind verschiedene Maßnahmen umgesetzt worden oder sind in Planung. Geplant ist z.B. der Ausbau einer Radverkehrsverbindung zwischen den Hauptwohngebieten und Standorten der Bundeswehr.

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes unterstützt die Strategie der Lärmvermeidung, womit Fahrten mit dem Pkw im Individualverkehr durch Fahrten mit dem Rad substituiert werden und Lärm durch eine geringere Verkehrsbelastung reduziert wird oder, bei zunehmender Mobilität, nicht steigt.

Als weitere Maßnahme zum Lärmvermeidung kann der Aktionsplan Carsharing angeführt werden, der als Baustein des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes der Stadt Wilhelmshaven gilt.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Die Anzahl der betroffenen Personen, die von sehr hohen Belastungen über Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht betroffen sind, ist mit 200 Einwohnern in der Nacht im Vergleich zu anderen Kommunen in Niedersachsen als relevant einzustufen. Die Überschreitungen sind überwiegend an der Bismarckstraße (B 210) ermittelt worden.

Daraus lassen sich folgende lärmindernde Maßnahmen für die Bismarckstraße ableiten:

- An den hochbelasteten Wohngebäuden, die direkt an der B 210 stehen, ist der Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster etc.) möglich. Die Maßnahme wird durch den Bund im Rahmen der Lärmsanierung gefördert. Ob Lärmschutzfenster eingebaut werden, entscheidet die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Verbindung mit den Eigentümern.
- Als Alternative ist der Einsatz von Tempo 30 auf der Bismarckstraße ein geeignetes Mittel, um die Beurteilungspegel an den Gebäuden zu senken. Durch die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit wird durchschnittlich eine Reduktion von 2,5 dB(A) im Umfeld der Bismarckstraße erreicht. Dazu ist eine zusätzliche schalltechnische Untersuchung nach deutschen Richtlinien auf der Basis der Lärmschutz-Richtlinien-StV notwendig.

Für die beiden Alternativen wird ein Prüfauftrag beantragt.

Folgende allgemeine Hinweise werden für das gesamte Straßennetz aus schalltechnischer Sicht aufgenommen:

- Es wird unterstellt, dass sich die Fahrbahnoberfläche aller untersuchten Streckenabschnitte in einen ordnungsgemäßen Zustand befindet oder regelmäßig ersetzt wird, so dass Ausbesserungen oder Fahrbahnsanierungen in der Aktionsplanung nicht einzeln betrachtet werden.

Es wird empfohlen, die Fahrbahnoberflächen immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen.

- Die Verstetigung und Kontrolle des Verkehrsflusses ist ein Mittel, um die vom fließenden Verkehr ausgehenden Emissionen zu reduzieren. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist allgemein bestrebt, die Koordinierung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen auf den Bundes- und Landesstraßen zu optimieren, um schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden.

Es wird empfohlen, an neuralgischen Straßenabschnitten verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln auch außerhalb der Hauptverkehrsstraßen aufzustellen, auf denen die aktuell gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird.

- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten in Wilhelmshaven Lärmvorsorge betrieben.
- Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und die Änderung des Modal-Splits zu Gunsten des nichtmotorisierten Individualverkehrs sind wichtige Punkte zur Lärmvermeidung. Darunter fällt ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz und ÖPNV-orientiertes Siedlungskonzept.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die Hauptverkehrsstraßen in Wilhelmshaven in die Lärmkartierung eingegangen. Kreis- oder Gemeindestraßen sind nicht erfasst worden, so dass kein umfassendes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erstellt wurde. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten kann nicht auf einer zuverlässigen Datengrundlage geschehen.

Auf einer Fläche von ca. 1,7 km² entlang der Hauptverkehrsstraßen ist ein Lärmpegel ermittelt worden, der über 65 dB(A) (L_{den}) liegt. Im Vergleich zur Gesamtfläche der Stadt von ca. 107 km² ist die belastete Fläche über 65 dB(A) mit ca. 2% als gering anzusehen. Bereiche, die mit geringeren Pegeln belastet sind, können von allen Stadtteilen schnell erreicht werden.

Aus den oben genannten Gründen wird auf die Diskussion und Ausweisung von ruhigen Gebieten verzichtet.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Als langfristige Strategie zur allgemeinen Lärmreduzierung werden Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten vorgeschlagen. Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr (kurze Wege) ist zwecks Lärmvermeidung zu fördern (Änderung Modal-Split).

Im Rahmen der Lärmvorsorge nach dem BImSchG werden in Wilhelmshaven bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die gültigen Immissionsgrenzwerte und Planungsgrundsätze beachtet, so dass der Lärmschutz gewährleistet wird (Lärmvorsorge).

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

liegen nicht vor

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

06.03.2019

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde der Zwischenbericht des Lärmaktionsplanes vom 02.01.2019 bis 16.01.2019 öffentlich ausgelegt. Die Bekanntmachung erfolgte ortsüblich am 22.12.2018.

Unter www.wilhelmshaven.de hatten die Bürger die Gelegenheit, sich über die Ergebnisse der Lärmkartierung und deren Bewertung zu informieren. Darüber hinaus wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes (Stufe 3) in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Landwirtschaft und Brandschutz am 06.03.2019 öffentlich vorgestellt.

Die Bürger hatten die Möglichkeit, Anregungen und Eingaben zum Lärmaktionsplan vorzubringen. Es sind keine Anregungen vorgetragen worden.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung: ca. 6.600,00 EUR

Kosten für die Umsetzung: keine

6 Evaluierung des LAP

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

7 Inkrafttreten des LAP

7.1 Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss des Rates der Stadt Wilhelmshaven in Kraft getreten am:

20.03.2019

7.2 Die Bekanntmachung erfolgte am:

30.03.2019

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.wilhelmshaven.de

Wilhelmshaven, den

Oberbürgermeister

Anlage zur Kapitel 1.4: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt.

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁴	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete							70	70

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

Die Auslösegrenzwerte wurden gegenüber früherer Festlegungen mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes im März 2010 um 3 dB(A) abgesenkt.

³ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)