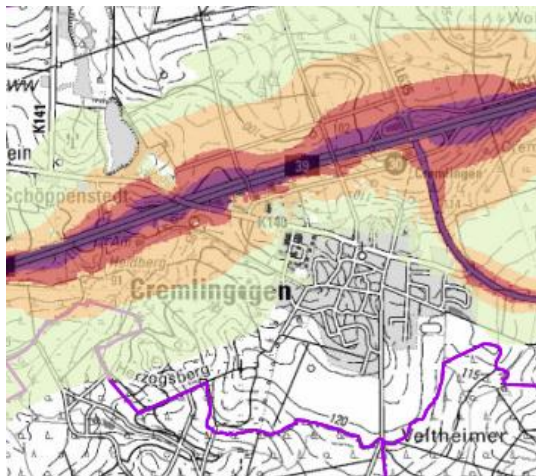


# Lärmaktionsplan für die Gemeinde Cremlingen zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie

## Entwurf



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin: Gemeinde Cremlingen  
Ostdeutsche Straße 22  
38162 Cremlingen

Projektnummer: LK 2024.010  
Berichtsnummer: LK 2024.010.1  
Berichtsstand: 24.04.2024  
Berichtsumfang: 25 Seiten sowie 7 Anlagen  
Projektleitung: Dipl.-Geograph 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

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>4</b>
1.1	Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund	5
1.4	Geltende Grenzwerte	6
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation</b>	<b>7</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	11
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	13
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	14
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b>	<b>14</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	14
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	15
3.2.1	BAB A39 und B1	15
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	17
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz	19
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert	21
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans</b>	<b>22</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	22
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	22
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	22
4.4	Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation	22
<b>5</b>	<b>Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b>	<b>22</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b>	<b>24</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Gemeinderates Cremlingen	24
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans	24
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	24
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>25</b>

# 1 Allgemeines

## 1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Kommune: Gemeinde Cremlingen

Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03158006

Behörde: Bauleitplanung

Kontakt: Frau Sonja Hühne

Adresse: Gemeinde Cremlingen, Ostdeutsche Straße 22, 38162 Cremlingen

Telefon: 05306/802521

E-Mail: huehne@cremlingen.de

Internet: [www.Cremlingen.de](http://www.Cremlingen.de)

## 1.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Gemeinde Cremlingen befindet sich im Landkreis Wolfenbüttel in Niedersachsen und grenzt direkt östlich an Braunschweig. Zur Gemeinde Cremlingen gehören die Ortschaften Abbenrode, Cremlingen, Destedt, Gardessen, Hemkenrode, Hordorf, Klein Schöppenstedt, Schandelah, Schulenrode und Weddel. Das Gemeindegebiet wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Im Südosten von Cremlingen finden sich Waldgebiete am Elm, zwischen Cremlingen und Schandelah Forstgebiete beiderseits der BAB A39.

Cremlingen hat rund 13.300 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 59,5 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 223 Einwohnern je qkm.

Die BAB A39 durchzieht das Gemeindegebiet von West nach Nordost. Die B1 erschließt von der Anschlussstelle Cremlingen an der BAB A39 das östliche Gemeindegebiet. Die L625 verläuft an der westlichen Gemeindegrenze.

Auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge von rund 32.600 bis 39.000 Kfz/Tag<sup>1</sup> auf der BAB A39 und rund 8.800 Kfz/Tag auf der B1 bis zum Abzweig K637 (Kreuzung Destedt-Gardessen) sowie die L625 südlich der Anschlussstelle (AS) Sickte mit rund 11.800 Kfz/Tag gehören

---

<sup>1</sup> Newsletter des GAA Hildesheim vom 07. März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload



diese Straße zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>2</sup> (ULR) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen.

Zusätzlich wird in diesem Lärmaktionsplan die B1 bei Abbenrode betrachtet.

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>3</sup> (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört auch die durch das Gemeindegebiet verlaufende Strecke Braunschweig-Magdeburg mit rund 62.000 Zugbewegungen pro Jahr<sup>4</sup> sowie die Haupteisenbahnstrecke Braunschweig – Wolfsburg mit knapp 30.100 Zugbewegungen pro Jahr.

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

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)<sup>3</sup> von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“. Die Lärmaktionspläne sind spätestens alle 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 sowie aus dem Durchführungsbeschluss<sup>5</sup>. Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189

<sup>3</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG), vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)

<sup>4</sup> Geoportal.eisenbahn-Bundesamt.de, Stand April 2024

<sup>5</sup> DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/1967 DER KOMMISSION vom 11. November 2021

<sup>6</sup> Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA<sup>3</sup> zuständig.

## 1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse, Balkon oder Naherholungsbereich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbedingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind<sup>7</sup>.

Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die Straßenlärmkarten sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter [www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten](http://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten) für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der vierten Runde der ULR in Niedersachsen veröffentlicht.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland<sup>8</sup> und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal<sup>9</sup> hat die EU-Kommission aber klargestellt, dass für alle im Rahmen der Lärmkartierung erfassten belästigenden Geräusche im Freien entlang von Hauptverkehrsstraßen Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist. Auf Grund der Zuständigkeitsregelung sind für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Niedersachsen die Gemeinden zuständig.

---

<sup>7</sup> NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH. 2016

<sup>8</sup> Mahnschreiben zur Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG von der EU-Kommission am 28. September 2016 an die Bundesrepublik Deutschland (VVV 2016/2116) in: Bundestagsdrucksache 18/10151

<sup>9</sup> Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal (Umgebungslärm) (Rechtssache C-687/20)

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>10</sup> von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19<sup>11</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB<sup>12</sup> abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich<sup>6</sup>. Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind für die strategische Lärmkartierung schalltechnische Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit zwingend vorgeschrieben. Bei einer flächigen Erfassung für einen durchschnittlichen Jahreswert ist dies mit Messungen praktisch nicht realisierbar. Die Lärmberechnung basiert auf gemessenen Werten und berücksichtigt somit die tatsächlichen Umweltbedingungen. Im Regelfall liegen Vergleichsmessungen unter den berechneten Werten.

---

<sup>10</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, vom 27. Mai 1997, zuletzt geändert durch Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juni 2010 (StB 13/7144.2/01 1206434)

In Verbindung mit: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27. Juli 2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

<sup>11</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

<sup>12</sup> Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)  
Anlage 1: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen : (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB  
Anlage 2: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF  
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB  
Anlage 4: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D  
Anlage 5: Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D  
vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Oktober 2021 B4)

## 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Im Rahmen der Lärmkartierungen zu den Stufen 1 und 2 sowie zur Runde 3 war die VBEB<sup>13</sup>, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden.

**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an kartierten Hauptverkehrsstraßen in Cremlingen**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Hauptverkehrsstraßen in Cremlingen belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Stand: 11.2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	belastete Menschen
55 bis 59	900		50 bis 54	300
60 bis 64	100		55 bis 59	100
65 bis 69	0		60 bis 64	0
70 bis 74	0		65 bis 69	0
ab 75	0		ab 70	0
Summe	1.000		Summe	400
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an kartierten Hauptverkehrsstraßen in Cremlingen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 11.2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 64 dB(A)	17,6	400	1	0
65 - 74 dB(A)	4,0	0	0	0
≥ 75 dB(A)	1,0	0	0	0
Summe	22,6	400	1	0
<b>geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 12.2023</b>				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten				0
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				129
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				22

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Cremlingen finden sich in den Anlagen 2 und 3.

<sup>13</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

**Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Cremlingen**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Cremlingen belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, Stand: 08.2022</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	belastete Menschen
55 bis 59	240		50 bis 54	200
60 bis 64	100		55 bis 59	80
65 bis 69	40		60 bis 64	30
70 bis 74	10		65 bis 69	10
ab 75	0		ab 70	0
Summe	390		Summe	320
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in Cremlingen belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, Stand: 08.2022</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
55 - 64 dB(A)	7,65	170	0	0
65 - 74 dB(A)	1,27	20	0	0
≥ 75 dB(A)	0,20	0	0	0
Summe	9,12	190	0	0
<b>geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 08.2022</b>				
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung				68
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung				33

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken in Cremlingen finden sich in den Anlagen 6 und 7.

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB<sup>14</sup>, Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm verbindlich der Berechnung zu Grunde zu legen. Grund dafür ist die vereinheitlichte, an die im europäischen Ausland angepasste Zählweise der belasteten Personen je Wohngebäude. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten belasteten Personen in Deutschland. Während bei der VBEB alle Einwohner eines

<sup>14</sup> Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)  
Anlage 3: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB vom 07. September 2021 (Banz AT 05. Okt. 2021 B4)

Wohngebäudes gleichmäßig allen berechneten Fassadenpunkten zugeordnet wurden, werden nach der neuen BEB alle Anwohnerinnen und Anwohner den Fassadenpunkten zugeordnet, die im lautesten Lärmpegelbereich liegen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Belastetenzahlen gegenüber der letzten Lärmkartierung deutlich zunehmen. Je nach Lage und Situation kann es in einzelnen Lärmpegelbereichen zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten Belasteten führen<sup>15</sup>.

Die berechneten Belastetenzahlen der aktuellen Lärmkartierung sind somit mit den Belastetenzahlen der vorhergehenden Lärmkartierung nicht vergleichbar!

Zudem wird nach BUB die Betroffenenauswertung ergänzt durch:

1. die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
2. die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
3. die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Diese sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden. Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 der 34. BImSchV<sup>16</sup> entsprechend Anhang III der ULR auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“<sup>17</sup> veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ<sup>18</sup>.

Die Kartierungsergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde weichen auf Grund der neuen Berechnungs- und Darstellungsvorgaben z.T. deutlich von den vorhergehenden Lärmkartierungen ab. *„Durch diese Verfahren wird innerorts die Lärmsituation tendenziell leiser aber mit zunehmendem Abstand*

---

<sup>15</sup> Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

<sup>16</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V. 31. August 2015 I 1474

<sup>17</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

<sup>18</sup> LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

zu *Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt*.<sup>15</sup> Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Cremlingen lässt sich daraus nicht ableiten.

Trotz aller Unterschiede gegenüber den bisherigen Berechnungsergebnissen zeigt die aktuelle Lärmkartierung die gleichen Lärmbrennpunkte, wie sie auch die bisherigen Berechnungen gezeigt haben. Insofern liefert diese Lärmkartierung genauso wie die bisherigen Lärmkartierungen die Grundlage für den Lärmaktionsplan und zeigt auf, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung erforderlich sind.

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Cremlingen werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an der Hauptverkehrsstraße betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen<sup>19</sup> (s. Tabelle 3), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

---

<sup>19</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007



**Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>19</sup>), aktualisiert durch LÄRMKONTOR GmbH**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  > 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen<sup>20</sup>, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- eine Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist bei diesen Werten anzunehmen (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)</li> </ul>
65-70 dB(A) L <sub>DEN</sub>  55-60 dB(A) L <sub>Night</sub>	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein<sup>10</sup></li> <li>- Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG<sup>21</sup> können überschritten sein</li> <li>- diese Lärmbeeinträchtigungen können so intensiv sein, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden</li> <li>- kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)<sup>22</sup></li> </ul>
55-65 dB(A) L <sub>DEN</sub>  50-55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung/ Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte für Misch- und allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV<sup>21</sup> können überschritten sein</li> <li>- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus</li> <li>- die WHO empfiehlt durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 (dB) L<sub>DEN</sub> zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist<sup>23</sup>.</li> </ul>

<sup>20</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>21</sup> 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

<sup>22</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

<sup>23</sup> LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018



Es sind ca. 1.000 Personen und somit rund 7,5 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Cremlingen durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen, verursacht durch die kartierten Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a).

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung sind 100 Personen (0,8 %) nachts mit über 55 dB(A)  $L_{Night}$  betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$  sind für die Anwohnerinnen und Anwohner in Cremlingen nicht gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der ULR ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem vor Corona-Jahr 2019.

### 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Um die belasteten Bereiche in Cremlingen detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung<sup>24</sup> Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von >55 bis 60 dB(A)  $L_{Night}$  und >60 dB(A)  $L_{Night}$  aufweisen und damit einer hohen bzw. sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 3) ausgesetzt sind.

Demnach ergeben sich an der BAB A39 und an der B1 keine sehr hohen Belastungen. Punktuell werden einzelne Wohngebäude entlang der BAB A39 hoch (über 55 dB(A)  $L_{Night}$ ) belastet.

Über die verpflichtende Lärmkartierung im Rahmen der ULR hinaus wurden seitens des Landes Niedersachsen weitere Straßenabschnitte kartiert und den Kommunen die Daten zur Verfügung gestellt. Dazu gehört insbesondere der Abschnitt der B1 östlich der K637 (mit rund 6.200 Kfz/Tag)<sup>25</sup> im Bereich von Abbenrode (s. Anlagen 4 und 5). Es zeigt sich, dass auch hier keine

---

<sup>24</sup> Newsletter des GAA Hildesheim vom 07. März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

<sup>25</sup> Newsletter des GAA Hildesheim vom 04. Dezember 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Erweiterte Kartierung

Wohngebäude sehr hoch belastet werden. Im Bereich des westlichen Ortseingangs Abbenrode werden 4 straßennahe Wohngebäude nachts mit 55-60 dB(A)  $L_{Night}$  belastet.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben für den Straßenverkehr A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) dar. Der Mittelungspegel wird bei zeitlich schwankenden Geräuschsituationen verwendet. Einzelereignisse wie z.B. einzelne laute Fahrzeuge können durchaus lautere Pegel erzeugen. Solche Einzelereignisse werden überproportional im Mittelungspegel berücksichtigt.

## **2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans**

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Cremlingen werden zunächst 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 keine Grenzwerte oder Auslösschwellen vorgegeben.

# **3 Maßnahmenplanung**

## **3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen befinden sich entlang der BAB A39 verschiedene Lärmschutzbauwerke zum Schutz der Wohngebäude in Klein Schöppenstedt, Cremlingen, Schandelah und Scheppau.

Entlang der Bahnstrecken bestehen Lärmschutzwände in Weddel und Schandelah.

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ist auf der B1 durchgängig ein SMA5 (Splittmastixasphalte SMA 5 und Abstumpfung mit

Abstreumaterial der Lieferkörnung 1 /3<sup>26</sup>) verbaut, der innerorts eine Lärm-minderung von etwa 2 dB bewirkt<sup>27</sup>. Auf der BAB A39 ist ein SMA8 verbaut, der bei höheren Geschwindigkeiten eine Lärm-minderung von etwa 2 dB<sup>27</sup>.

Grundsätzlich ist die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten mit niedrigen Lärmgrenzwerten verbunden (s. Anlage 1), die bei Planungen zu berücksichtigen sind. Diese gesetzlichen Vorgaben sind als bestehende Lärm-schutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

### 3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärm-minderung für die nächsten fünf Jahre

An Autobahnen und Bundesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärm-minderndem Asphalt (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Bau/Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen (baulicher Schallschutz)
- Einbau von Schallschutzfenstern (baulicher Schallschutz), Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärm

Für die betrachtete Autobahn BAB A39 ist seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH zuständig. Für die zu betrachtende B1 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Bau-lastträger. Bauliche Maßnahmen zur Lärm-minderung an dieser Hauptver-kehrsstraße müssen in Zusammenarbeit mit dieser für die Umsetzung zu-ständigen Behörde erarbeitet werden.

Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist das Straßen-verkehrsamt des Landkreises Wolfenbüttel zuständig.

#### 3.2.1 BAB A39 und B1

Sowohl auf der BAB A39 als auch auf der B1 in Abbenrode sind lärm-marmer Asphalt verbaut, trotzdem werden an einigen straßennahen Wohngebäuden

---

<sup>26</sup> Dokumentation 4. Runde der EU-Umgebungslärmkartierung 2022 – Daten für die Stra-ßenlärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen. GAA Hildesheim 2023

<sup>27</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe Septem-ber 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBf. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

an der BAB A39 und B1 in der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen Fassadenpegel von  $>54$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$  festgestellt. Hier ist von der Autobahn GmbH bzw. der NLStBV zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>10</sup> eingehalten werden bzw. ob eine **Lärmsanierung** durchgeführt werden kann (vgl. Kap. 1.4). Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass

- seit Juni 2020 reduzierte Grenzwerte für die Lärmsanierung an den Straßen des Bundes bestehen,
- die Lärmberechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 zu erfolgen hat, deren Ergebnisse sich nicht mit denen der Lärmkartierung decken,
- sich auf Grund der reduzierten Grenzwerte mehr Anspruchsberechtigte ergeben und sich in diesem Zusammenhang eine aktive Maßnahme lohnt.

### 3.2.2 Haupteisenbahnstrecke

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Bahnstrecken in Cremlingen ist das Eisenbahn Bundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

In der aktuellen Lärmkartierung des EBA ist ausgeführt, dass in Cremlingen rund 390 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A)  $L_{\text{DEN}}$  betroffen sind (vgl. Tabelle 2). Die Lärmaktionsplanung für die 4. Runde der ULR wird vom EBA aktuell erarbeitet (Stand: April 2024). Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für alle Menschen, die sich durch Schienenlärm gestört fühlen, lief vom 13. März bis 24. April 2023. Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 20. November 2023 bis zum 2. Januar 2024.

Beim Schienenlärm kommt zum Tragen, dass seit 2020 alle Güterwagen mit leiseren Bremsen ausgerüstet sein müssen. *„Hierzu hat der Bund sowie die Schienenverkehrsgüterindustrie bereits große Anstrengungen zur Umrüstung der Bestandsflotte der Schienengüterwagen auf LL-Sohlen unternommen. Der Lärmpegel für umgerüstete Güterwagen ist dadurch um bis zu 10 dB(A) gesunken.“*<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrs-laerm>. Stand: 03/2023

Da das EBA für die Bearbeitung zuständig ist, kann keine Aussage zu den Maßnahmen oder deren Nutzen getroffen werden.

### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

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

Die Gemeinde Cremlingen ist von der Hauptverkehrsstraße BAB A39 und B1 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegt. Daher soll zukünftig weiterhin auf den zuständigen Baulastträger eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind die Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde auf Grund der Zuständigkeiten für zusätzlichen Lärmschutz gering. Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für die Gemeinde, den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz in der eigenen Baulast und die Bauleitplanung.

- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

Durch eine verstärkte Förderung des ÖPNV sollten möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV motiviert werden, um so neben anderen positiven Umweltaspekten auch den Lärm zu reduzieren. Mögliche Maßnahmen sind:

- bessere Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
- hohe Taktdichten,
- Einrichtung von Busspuren,
- Vorrangschaltung an Verkehrsampeln,
- gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.
- Optimierung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.

Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden.

- **Förderung des Fahrradverkehrs**

Ein gut ausgebautes Radwegenetz fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Fahrrad und trägt so zur Lärmreduzierung bei. Der Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur sollte unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Radverkehrs stehen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen,
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride-Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.

- **Förderung des Fußverkehrs**

Im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV kann die Förderung des Fußverkehrs helfen, mehr Personen dazu zu bewegen das Auto stehen zu lassen und so den Lärm zu reduzieren. Folgende Maßnahmen können beispielsweise dazu beitragen:

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen,
- Einbau von Mittelinseln,
- lückenloses Fußwegenetz,
- ausreichend breite Gehwege,
- gute Beleuchtung,
- Verhinderung von Gehwegparken,
- kurze Warte- und lange Grünphasen an Fußgängerampeln.

- **Verstetigung des Verkehrsflusses:**

Ein besserer Verkehrsfluss reduziert die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und führt so zu weniger Lärm. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Grüne Welle,
- Bau von Kreisverkehren,
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren.

- **Verkehrsberuhigung**

Einrichtung von

- verkehrsberuhigten Bereichen,
- Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen,

- Parkraumkonzepten mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung,
  - verkehrslenkenden Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.
- Einbau von **lärmmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann<sup>29</sup>.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005<sup>30</sup> 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.“<sup>30</sup>

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral in den Orten eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und vermeidet Autofahrten und infolge ergibt sich eine Verkehrslärmreduzierung.

### 3.4 Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

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.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, zu einem Lärmgrenzwert, zur Abgrenzung oder Festlegung Ruhiger Gebiete, so dass die Städte und Gemeinden hier über weitreichende Handlungsspielräume verfügen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Gemeinde Cremlingen, gestellt.

---

<sup>29</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 Ausgabe September 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020

<sup>30</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1



Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- oder Gewerbelärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete<sup>31</sup>. 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“*<sup>32</sup>. Als relevante Ruhige Gebiete werden daher Bereiche ausgewählt, die ...

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

Unter diesen Voraussetzungen wurde im letzten Lärmaktionsplan<sup>33</sup> der bewaldete Bereich im Südosten des Gemeindegebietes als ruhiges Gebiet festgelegt (s. Abbildung 1). Der größte Teil des ausgewiesenen Gebietes wird im regionalen Raumordnungsprogramm<sup>34</sup> als Bereich für die ruhige Erholung in Natur und Landschaft gekennzeichnet.

**Abbildung 1: Skizze ruhiges Gebiet Cremlingen (grün)**

---

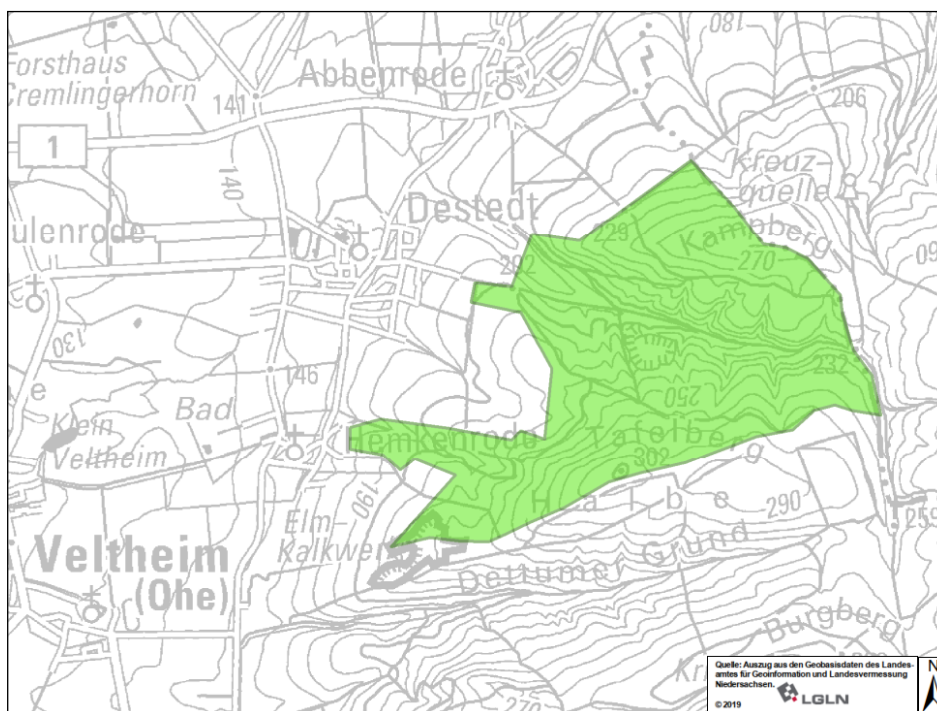
<sup>31</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 09. März 2017

<sup>32</sup> Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13th January 2006, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

<sup>33</sup> Lärmaktionsplan der Gemeinde Cremlingen zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Oktober 2019

<sup>34</sup> Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig, 2008





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 Frei- raum-, 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 der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

### **3.5 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert**

Durch die aufgeführte Maßnahme an den betroffenen Straßen (Lärmsanierung) können in Cremlingen die meisten hoch belasteten Anwohnerinnen und Anwohner entlastet werden.

Zusammenfassend könnte somit für rund 100 der lärmbelastete Bürger und Bürgerinnen in Cremlingen der Straßenverkehrslärm reduziert werden.

## 4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

### 4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von...bis...

### 4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt eine öffentliche Auslegung und eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange.

### 4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen werden abgewogen und entsprechend der Abwägung im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

### 4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

...

## 5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Gemeinde Cremlingen getragen.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97<sup>10</sup> bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

## 6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Cremlingen erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und hier insbesondere auf die lärmkartierten Straßen und angrenzende Wohngebiete. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch spätestens nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Mit der aktuellen Lärmkartierung liegt das Erfordernis vor. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

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

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

Der Lärmaktionsplan zur 3. Runde wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im Oktober 2019<sup>35</sup> übergeben.

Mit der neuen Berechnungsvorschrift haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der ULR geändert. Dies führt zu einer anderen, mit den vorhergehenden Lärmkartierungen nur begrenzt vergleichbaren, also geänderten kartierten Belastung.

Im letzten Lärmaktionsplan wurden keine Maßnahmen aufgeführt. Zusätzlich zur BAB A1 wird in diesem Lärmaktionsplan die B1 bei Abbenrode betrachtet. Für die wenigen hoch belasteten Wohngebäude wird auf Grund der abgesenkten Lärmsanierungswerte eine Lärmsanierung empfohlen.

Das im letzten Lärmaktionsplan festgelegte Ruhige Gebiet wird fortgeschrieben.

Im vorangegangenen Lärmaktionsplan wurden langfristige Strategien aufgeführt. Diese werden bei Maßnahmen der Gemeinde berücksichtigt und in diesem Lärmaktionsplan aktualisiert fortgeschrieben.

Da die Kosten für die Maßnahmen im Wesentlichen von anderen Institutionen getragen werden und vor dem Hintergrund, dass sich die Kartierungsmethode geändert hat, ist das Verhältnis Kosten/Minderung nicht einzuschätzen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Gemeinde, sondern sind andere Institutionen zuständig. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Gemeinden vereinfacht

---

<sup>35</sup> Lärmaktionsplan der Gemeinde Cremlingen zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom Oktober 2019

werden. Dazu gibt es bereits die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ <sup>36</sup>.

Die wesentliche Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass das Thema Lärm immer wieder in den Fokus der gemeindlichen Planungen gerückt wird, mögliche Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt werden und die zuständigen Baulastträger und Verkehrsbehörden damit konfrontiert werden. Die Umsetzung erfolgt allerdings auf Grund der gesetzlichen Vorgaben und Zuständigkeiten eher langfristig.

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

### **7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch den Beschluss des Gemeinderates Cremlingen**

Am:....

### **7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans**

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

### **7.3 Link zum Aktionsplan im Internet**

[www.Cremlingen.de](http://www.Cremlingen.de)

Cremlingen, den

---

<sup>36</sup> <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Januar 2024

## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Cremlingen

**Anlage 3:** Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Cremlingen

**Anlage 4:** Lärmkarte END+  $L_{DEN}$  für Abbenrode

**Anlage 5:** Lärmkarte ENR+ Übersicht  $L_{Night}$  für Abbenrode

**Anlage 6:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{DEN}$  für Cremlingen

**Anlage 7:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{Night}$  für Cremlingen

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

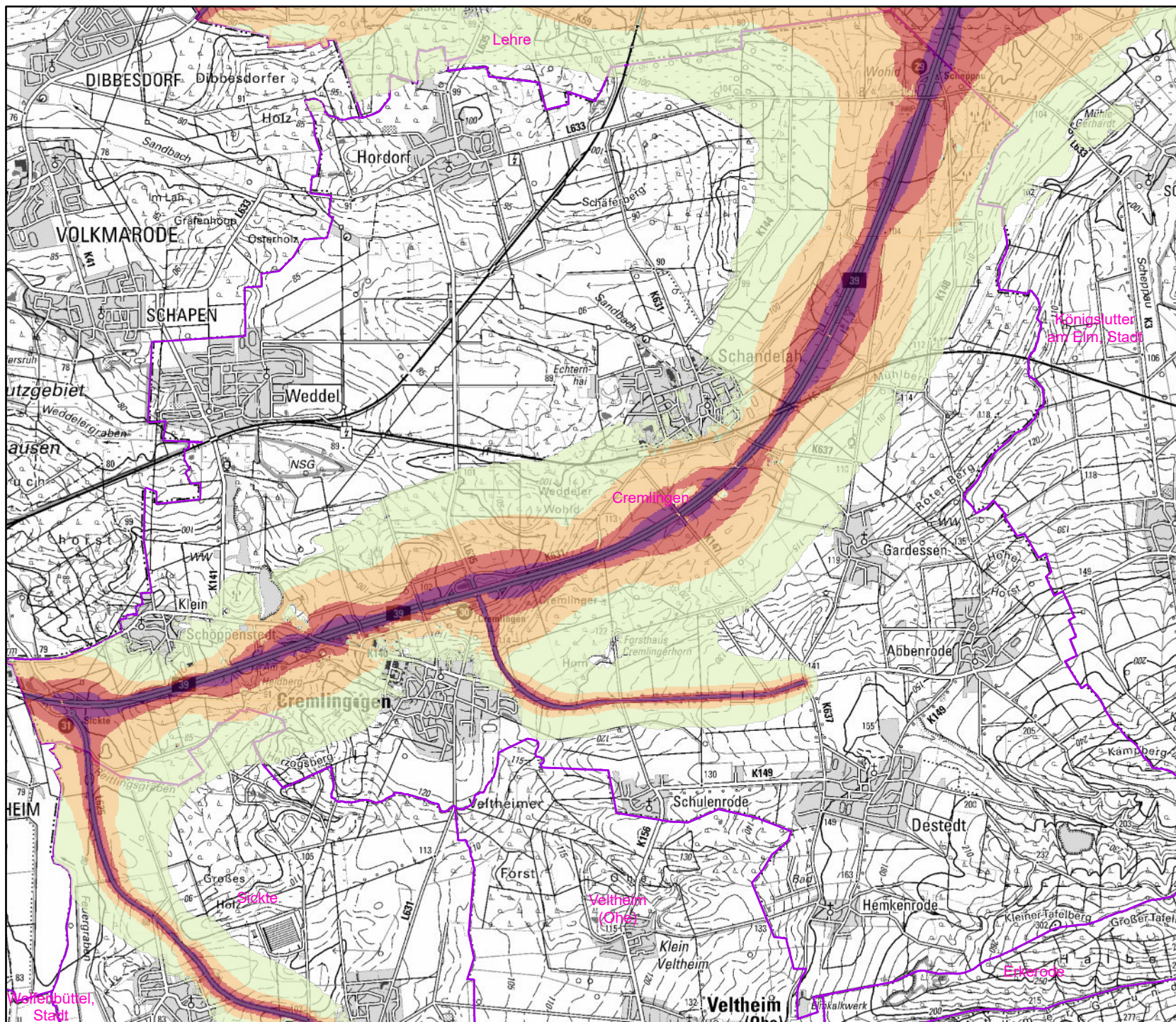
Anlage 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes											
Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L <sub>den</sub> und L <sub>night</sub> dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L <sub>den</sub> und L <sub>night</sub> wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <a href="http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/env/dec5a/">http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/env/dec5a/</a> ).											
Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung		
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
Nutzung											
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	64	54	70	60	57	47	45	35			
Reine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	50	35	50	35/40	
Allgemeine Wohngebiete	64	54	70	60	59	49	55	40	55	40/45	
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	66	56	72	62	64	54	60	45	60	45/50	
Urbanes Gebiet					64	54	63	45	60	45/50	
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50/55	
Industriegebiete							70	70			
Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.											

## **Anlage 2**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Cremlingen

Stand: Dezember 2023





0 0,5 1 2 km

Maßstab: 1:50.000

Datum: 13.12.2023

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

© 2023



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz



# Legende

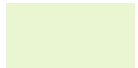


Gemeinden betroffen 2022

## Straßenlärm Lden 2022

### Pegel

< 55 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) bis 74 dB(A)



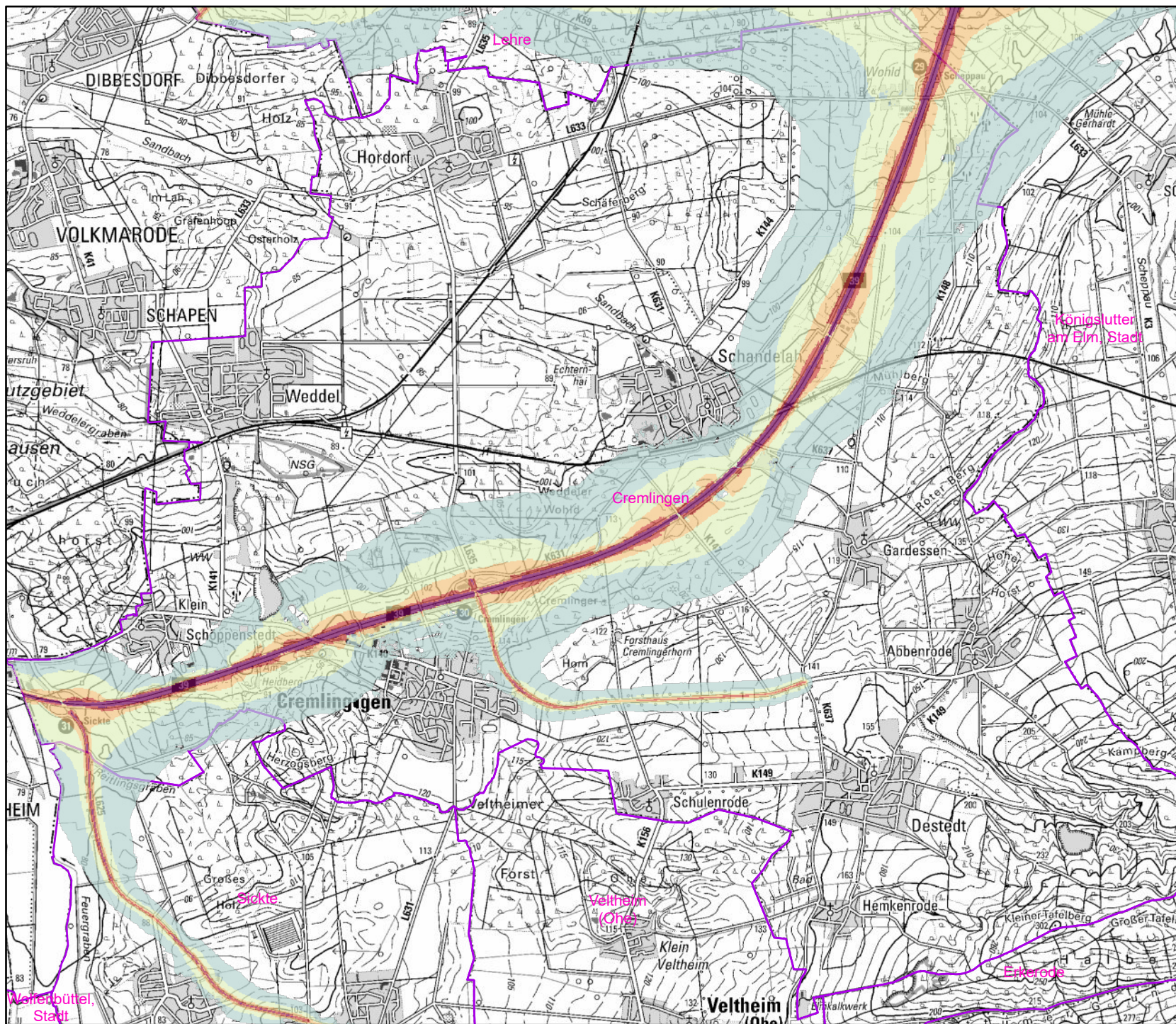
ab 75 dB(A)

## **Anlage 3**

Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Übersicht  $L_{Night}$  für Cremlingen

Stand: Dezember 2023





0 0,5 1 2 km

Maßstab: 1:50.000

Datum: 13.12.2023

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

© 2023



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz



# Legende



Gemeinden betroffen 2022

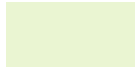
## Straßenlärm Lnight 2022

### Pegel

< 50 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)

## **Anlage 4**

Lärmkarte END+ Übersicht  $L_{DEN}$  für Abbenrode

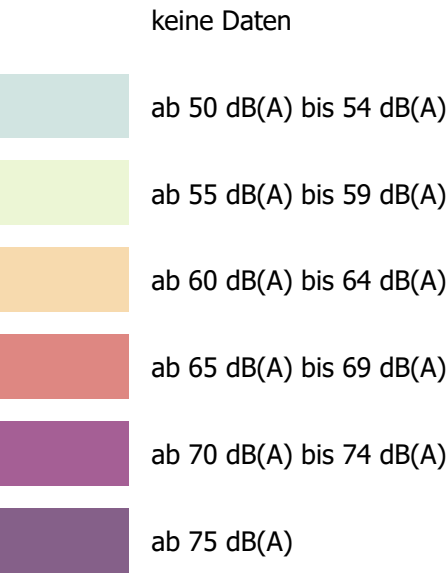
Stand: April 2024



# Legende

## Straßenlärm Lden 2023 (PLUS)

<VALUE>

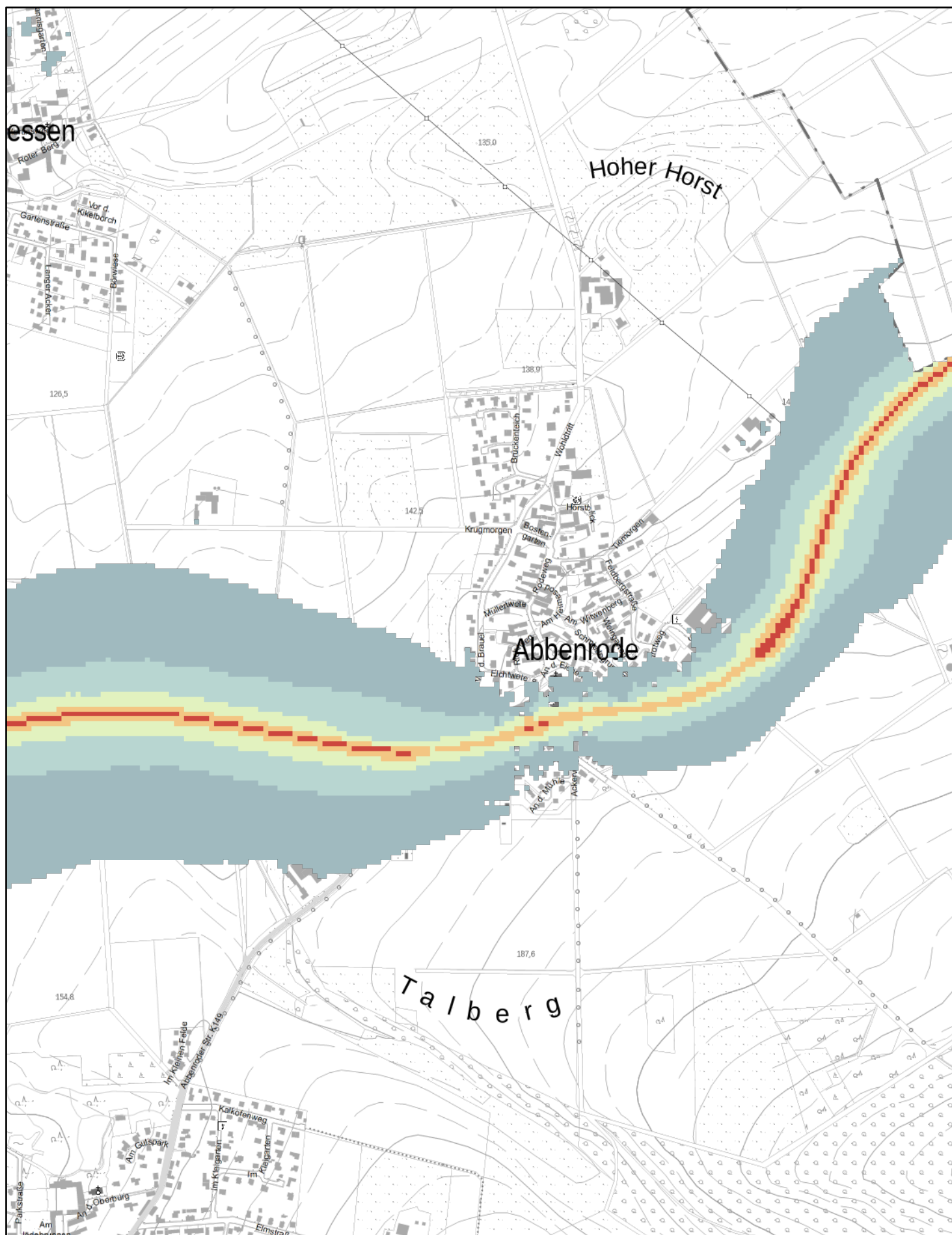


## **Anlage 5**

Lärmkarte END+ Übersicht  $L_{Night}$  für Abbenrode

Stand: April 2024





0 0,1 0,2 0,4 Km

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

© 2024



20240424-141128\_Umweltkarten

Maßstab: 1:10.000

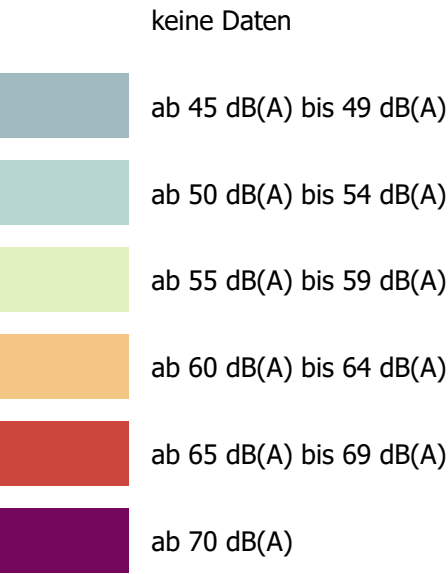


Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

# Legende

## Straßenlärm Lnight 2023 (PLUS)

<VALUE>



**Anlage 6:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{DEN}$   
für Cremlingen



#### Attribution (Quellen)

© Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

#### 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](http://www.eba.bund.de)  
E-Mail: [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)  
Präsident: Stefan Dernbach

Koordinatensystem:  
EPSG:25832




0 500 1000 1500m  
1:50.000

Gedruckt am 13.12.2023 10:03



## Legende

### Isophonen - LDEN (ULR)

-  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 7:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{Night}$   
für Cremlingen





#### Attribution (Quellen)

© Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

#### 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](http://www.eba.bund.de)  
E-Mail: [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)  
Präsident: Stefan Dernbach

Koordinatensystem:  
EPSG:25832







0 500 1000 1500m  
1:50.000

Gedruckt am 13.12.2023 10:02



## Legende

### Isophonen - LNight (ULR)

	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)