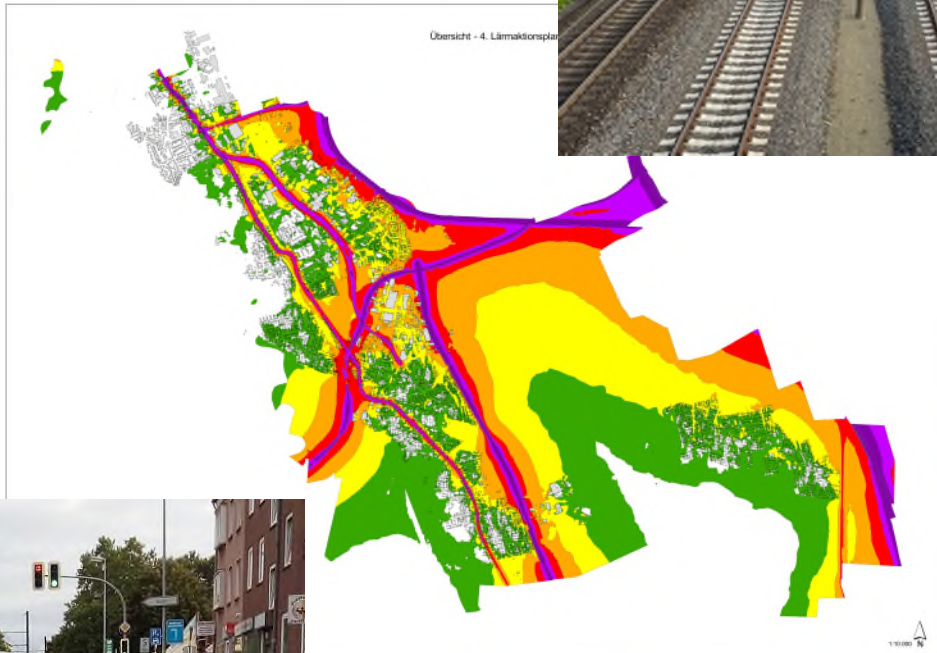


Lärmaktionsplan 4. Stufe Stadt Laatzen



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine

- erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 29.02.2012
Falls es sich um die Überprüfung eines bereits verabschiedeten Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans vom

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Allgemeine Angaben	4
2.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	4
2.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	4
2.3	Rechtlicher Hintergrund.....	4
2.4	Geltende Grenzwerte	4
3	Bewertung der Ist-Situation.....	5
3.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	5
3.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	6
3.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	7
4	Maßnahmenplanung	7
4.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	7
4.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	8
4.3	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	10
4.4	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.....	10
5	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP ...	10
5.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	10
5.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	10
6	Evaluierung des LAP.....	10
7	Inkrafttreten des LAP	11
7.1	Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss/ Entscheidung des ... in Kraft getreten am:.....	11
7.2	Die Bekanntmachung erfolgte am:	11

1 Einleitung

Bei der Lärmaktionsplanung handelt es sich um ein vorgeschriebenes Verfahren zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002). Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist die Vermeidung und Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm, dies betrifft im Wesentlichen den durch Straßen-, Eisenbahn- und Flugverkehr verursachten Lärm.

Die Stadt Laatzen ist verpflichtet, Lärmaktionspläne in vorgegebenen Abständen zu erstellen, weil in ihrem Stadtgebiet „Hauptverkehrsstraßen“ und „Haupteisenbahnstrecken“ gemäß Definition des Bundesimmissionsschutzgesetzes § 47 b liegen. Es handelt sich dabei um die Bundesstraßen B 6 und B 443 und um Teile der Hildesheimer – und der Erich – Panitz – Straße sowie um die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Eisenbahntrasse. Von Fluglärm im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes ist die Stadt Laatzen nicht betroffen.

In 2012 wurde der Lärmaktionsplan (1. Stufe) von der Stadt Laatzen aufgestellt. Nach der ersten Aktualisierung in 2014 (2. Stufe) erfolgte eine umfassende Fortschreibung unter Einbeziehung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Laatzen in 2019 (3. Stufe). Für 2024 ist die Stadt Laatzen verpflichtet eine weitere Fortschreibung (4. Stufe) auf den Vorgaben des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Umweltschutz durchzuführen.

In der 4. Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist erstmals die Verwendung eines europaweit einheitlichen Berechnungsverfahrens vorgeschrieben (CNOSSOS-EU). Dieses neue Berechnungsverfahren führt zu stark erhöhten Belastungszahlen der Lärmbetroffenen, da die lärmminimierenden Auswirkungen der lärmabgewandten Seiten der Gebäude im Gegensatz zu den bisherigen Berechnungsmethoden nicht mehr in den Berechnungen berücksichtigt werden.

Zudem müssen in der Lärmaktionsplanung (4. Stufe) neben Belastungszahlen auch die gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Form von geschätzten Zahlen der Fälle „ischämischer Herzkrankheiten“ (Erkrankung der Herzkranzgefäße), „starker Belästigung“ und „starker Schlafstörung“ dargestellt werden.

Die Lärmkarten sowie deren Belastungszahlen einschließlich der gesundheitlichen Auswirkungen werden für die „Hauptverkehrsstraßen“ von der zuständigen Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge Hildesheim (ZUS LLGS) und für die „Haupteisenbahnstrecken“ vom Eisenbahnbundesamt der Stadt Laatzen zur Verfügung gestellt.

Etwa ein Viertel der Bevölkerung von Laatzen wird von den Belastungszahlen durch den Lärm der „Hauptverkehrsstraßen“ und der „Haupteisenbahnstrecke“ erfasst. Damit besteht in Laatzen eine für Städte in Ballungsräumen typische Situation der Betroffenheit durch Verkehrslärm.

Die zentrale Aufgabe des Lärmaktionsplans (4. Stufe) ist deshalb das Aufzeigen von Lärmschutzmaßnahmen, wie insbesondere gesundheitliche negative Auswirkungen minimiert werden können.

2 Allgemeine Angaben

2.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Gemeinde: Stadt Laatzen
Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03241009
Straße/Hausnummer: Marktplatz 13
PLZ: 30880
Ort: Laatzen

2.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Beschreibung der Lage (UTM-Zone 32N): 32557267 / 5793548 Beschreibung der Umgebung: Börden Einwohnerzahl der Gemeinde: 44.306 Gesamtfläche der Gemeinde in qkm: 34,1 Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde: 20.893 Hauptverkehrsstraßenlänge in km: 40,5
Im EU-Netz werden in der Lärmkarte nur die A 7, die A 37, die B 6, die B 443 und die L 385 berücksichtigt: A7: rund 55.000 – 70.000 Kfz / 24h (DTV) A 37: rund 20.000 Kfz / 24h (DTV) B 6: rund 15.000 - 46.000 Kfz / 24h (DTV), nördl. der A 37: 57.000 Kfz / 24 h (DTV). B 443 rund 19.000 Kfz / 24 h (DTV) L 385 rund 20.000 Kfz / 24 h (DTV)
Berücksichtigte Haupteisenbahnstrecken: Fernverkehr Hannover – Göttingen Nahverkehr Hannover – Hildesheim bzw. Göttingen

2.3 Rechtlicher Hintergrund

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

2.4 Geltende Grenzwerte

s. Anlage

3 Bewertung der Ist-Situation

3.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

Lärmindex Strassen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (4. Stufe)
DEN		gem. Lärmkartierung 2023
	über 55 – bis 60	6.300
	über 60 – bis 65	2.400
	über 65 – bis 70	1.600
	über 70 – bis 75	500
	über 75	0
NIGHT		
	über 50 – bis 55	3.600
	über 55 – bis 60	2.100
	über 60 – bis 65	600
	über 65 – bis 70	0
	über 70	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{den}	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Fläche [km ²]	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
>55	15,6	4700	5	0
>65	4,2	900	1	0
>75	1,0	0	0	0

Geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

LDEN	LNight
1.733	388

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)

Geschätzte Zahl der von Lärm an Bahnstrecken belasteten Menschen

Lärmindex Bahntrassen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (4. Stufe)
DEN		gem. Lärmkartierung 2023
	über 55 – bis 60	3.679
	über 60 – bis 65	1.942
	über 65 – bis 70	554
	über 70 – bis 75	166
	über 75	25
NIGHT		
	über 45 – bis 50	6.230
	über 50 – bis 55	3.212
	über 55 – bis 60	1.522
	über 60 – bis 65	361
	über 65 – bis 70	122
	über 70	14

Geschätzte Zahl der von Lärm an Bahnstrecken belasteten Fläche und Wohnungen

L _{den}	Durch Bahnstrecken belastete			
	Fläche [km ²]	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
>55	6,15	3.031	0	4
>65	1,78	355	0	0
>75	0,44	12	0	0

Geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}
1.127	559

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)

Für die Umsetzung der 4. Runde der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist erstmals die Verwendung eines europaweit einheitlichen Berechnungsverfahrens vorgeschrieben (CNOSSOS-EU). Die Umsetzung in nationales Recht (CNOSSOS-DE) erfolgte im Oktober 2021. Für die Umgebungslärmkartierung des Straßenlärms der Runden 1 - 3 (2007, 2012, 2017) wurden in Deutschland die so genannten Vorläufigen Berechnungsmethoden angewandt (VBUS, VBEB).

Die Berechnung des Umgebungslärms von Straßen für die 4. Runde der EU-Lärmkartierung erfolgte anhand der BUB (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) und berücksichtigt neben einer komplexeren Berechnung der Schallemission und Schallausbreitung neue Parameter (z. B. Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre) sowie u.a. eine größere Anzahl von Fahrzeugkategorien (Leichte Kfz, Mittelschwere Fahrzeuge, schwere Fahrzeuge, Mopeds, Motorräder).

Da sich die neuen Berechnungsverfahren methodisch z. T. erheblich von den bisher eingesetzten vorläufigen Rechenverfahren unterscheiden, ist eine unmittelbare Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen vorangegangener Kartierungsrunden in der Regel nicht gegeben. Vor allem bei weitestgehend freier Schallausbreitung kommt es häufig im Vergleich von BUB zu VBUS zu einer starken Vergrößerung der berechneten verlärmten Flächen, trotz ähnlicher Verkehrsmenge.

Da sich zusätzlich die Vorgaben zur statistischen Auswertung in der BEB (Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) geändert haben, lassen sich auch die Belastetenzahlen aus der 4. Runde der Lärmkartierung nicht mit vorangegangenen Runden vergleichen.

3.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Auslösewerte 70/60 dB(A) (L_{den}/L_{night}), die die Aufstellung eines Lärmaktionsplans mit Maßnahmen erforderlich machen, werden in Laatzen in vielen Bereichen erreicht.

Für die Stadt Laatzen werden darüber hinaus Werte von 65/55 dB(A) (L_{den}/L_{night}) vorgeschlagen, die jeweils 5 dB(A) unter den vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz für Lärmaktionspläne empfohlenen Werten liegen, aber deutlich über den Grenzwerten, die nach 16. BImSchV für die Lärmbewertung gelten. Insgesamt 137 Betroffene liegen nachts oberhalb dieser Werte.

Bezogen auf den Schienenverkehr liegen 191 (L_{den}) / 497 (L_{night}) Betroffene oberhalb der Werte von 70/60 dB(A) (L_{den}/L_{night}).

3.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die lärmbelasteten Bereiche in der Stadt Laatzen konzentrieren sich nahezu ausschließlich entlang der Hildesheimer Straße, der Erich-Panitz-Straße sowie der Bahngleise. Darüber hinaus ist der Bereich östliches Laatzen durch die A7, B6 und die durch das Stadtgebiet verlaufende B 443 belastet.

Laatzen-Mitte/Alt-Laatzen

Teilweise hohe Belastung mit bis zu 64 dB(A) im nächtlichen Zeitraum. Vereinzelte Bereiche weisen Lärmbelastungen von 55 – 60 dB(A) auf. Insgesamt liegt nachts jedoch eine vergleichsweise geringe Lärmbelastung von 50-54 dB(A) vor, was sich im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Wohnbebauung in relativ großem Abstand zu den belasteten Straßen liegt. Tagsüber unterscheidet sich die Lage jedoch gravierend. Besonders entlang der Erich-Panitz-Straße treten Lärmpegel bis teilweise über 75 dB(A) auf. Der Großteil dieses Bereichs erreicht jedoch Werte zwischen 55 dB(A) und 64 dB(A).

Grasdorf

Hochbelastete Bereiche mit über 60 dB(A) nachts im Zuge der Hildesheimer Straße. Rückwärtige östliche Bereiche sind zusätzlich belastet durch Schienenverkehrslärm. Tageswerte bis zu 74 dB(A) verdeutlichen ebenfalls die hohe Lärmbelastung im Bereich Grasdorf.

Rethen

Hochbelastete Bereiche mit über 60 dB(A) nachts im Zuge der Hildesheimer Straße, jedoch relativ geringe Anzahl Betroffene, zusätzliche Belastung der westlichen Bebauung durch Schienenverkehrslärm. Besonders belastend ist die Situation im Bereich der Hochbrücke (B 443). Auch im Ortsteil Rethen steigen die Lärmpegel tags auf bis zu 74 dB(A).

Gleidingen

Hochbelastete Bereiche mit über 60 dB(A) nachts im Zuge der Hildesheimer Straße, Teilbereiche zusätzlich belastet durch Schienenverkehrslärm. Der Bereich Gleidingen ist zudem in besonderem Maß durch den Lkw-Verkehr belastet. In der Ortsmitte von Gleidingen ist die Hildesheimer Straße näher zu betrachten. Auch hier werden zu Tageszeiten Lautstärken bis zu 74 dB(A) erreicht.

Ingeln-Oesselse

Vergleichsweise geringe Belastung von zu 55 - 64 dB(A) besonders tagsüber aufgrund des Kfz-Verkehrs der A7 und L410. Nachts verringert sich die Lärmbelastung um ein Vielfaches. Jedoch werden auch hier Werte von 50 – 54 dB(A) erreicht, was ebenfalls auf den Kfz-Verkehr der A7 und L410 zurückzuführen ist.

Schienenverkehr

Innerhalb des gesamten Stadtgebietes gibt es einen Lärmkorridor, in dem trotz bereits ergriffener Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Wohngebieten teilweise Mittelungspegel > 75 dB(A) nachts erreicht werden.

4 Maßnahmenplanung

4.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmindernde Straßenraumgestaltung/Geschwindigkeitskonzept

Maßnahmen der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigen grundsätzlich die Abwägung von Umweltaspekten (also auch den Lärmschutz). Durch die Hierarchisierung und Bündelung

des Hauptverkehrsstraßennetzes und die großflächige Einführung von Tempo-30-Zonen (teilweise auch als verkehrsberuhigte Bereiche nach Zeichen 325 StVO („Spielstraße“) ist eine Wohnqualität mit geringem Straßenverkehrslärm für weite Bereiche der Stadt umgesetzt.

Mit den Sanierungszielen im Programm „Soziale Stadt“ wurden und werden zahlreiche Straßen gestalterisch aufgewertet. Mit dem „Umbau Marktstraße“ (östliche Abschnitte bereits realisiert, westlicher Abschnitt Realisierung bis April 2025) werden verschiedene Ziele verfolgt: gestalterische Aufwertung eines zentralen Bereiches mit Wohn- und Versorgungsfunktion, Verkehrsberuhigung und Lärminderung.

Auch die Errichtung und Verstetigung der Veloroute entlang der Hildesheimer Straße, die Schutzstreifenmarkierung entlang der Gleidinger Ortsdurchfahrt sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten durch das „Sichtbarmachen des Radverkehrs“ tragen zu einer lärmindernden Straßenraumgestaltung bei.

Schwerverkehrskonzept

Bezüglich des in Stufe 3 erwähnten Schwerverkehrskonzepts der Stadt Laatzen wurde das empfohlene Durchfahrtsverbot für Lkw im Bereich der Thorstr. und Oesseler Str. ganztägig umgesetzt.

ÖPNV/Barrierefreiheit

Die Stadtentwicklung der Stadt Laatzen ist bereits durch die Berücksichtigung verkehrssparender Maßnahmen und eine Ausrichtung auf den ÖPNV gekennzeichnet. Durch die Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Stadtbahnen und Bussen wurden bereits Erfolge erzielt. Die Stadtbahn wird mit dem Bau der Hochbahnsteige barrierefrei ausgebaut.

Lärmschutzwände und ruhige Gebiete

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden in Gleidingen Lärmschutzwände entlang der Bahntrasse errichtet sowie Lärmschutzfenster in den besonders lärmbeeinträchtigten Bereich eingebaut.

Mit dem LAP 3. Stufe wurden weitere ruhige Gebiete festgelegt, die im Westen die Leinemasch und im Osten den Bereich um das Bockmerholz umfassen. Die ruhigen Gebiete erfüllen die Voraussetzung, keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt zu sein.

4.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Lärmarmer Fahrbahnbelag

Im Stadtgebiet Laatzen sollte auf verschiedenen Straßen ein lärmindernder Asphaltbelag eingebracht werden. Dies betrifft insbesondere die Abschnitte der B 6 und B 443. Zuständig für die Bundesstraßen ist der Straßenbaulastträger NLStBV.

Geschwindigkeitskonzept

Auf verschiedenen lärmbeeinträchtigten innerörtlichen Straßenabschnitten soll eine zumindest nächtliche Zielgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen 22.00 und 06.00 Uhr aus Gründen des Lärmschutzes angestrebt werden. Dies betrifft insbesondere die Hildesheimer Straße in Alt-Laatzen zwischen Alte Rathausstraße und Erich-Panitz-Straße. Zusätzlich soll dies in Laatzen-Mitte auch für die Wülferoder Straße zwischen Erich-Panitz-Straße und Höhe Bundesstraße B 6 sowie für Abschnitte der Peiner Straße geprüft werden.

Weiterhin gilt es von der NLStBV zu prüfen inwieweit bei der Einführung eines Tempolimits von bspw. 70 km/h beim Zusammentreffen des Zubringers der A37 und der Auffahrt von der

B443 auf die B6 auf Höhe der Debberoder Straße ein sinnvoller Lärmschutz erbracht werden kann.

Lärmindernde Straßenraumgestaltung

- Die Erich-Panitz-Straße hat aufgrund ihres überdimensionierten Straßenraumes Potenziale für einen querschnittsverändernden Umbau zur Stärkung des Radverkehrs und zur Entwicklung eines Grünraumes mit mikroklimatischen Auswirkung.
- In dem südlichen Teil der Hildesheimer Straße soll der Fahrradverkehr durch Bau von Fahrrad- bzw. Fahrradschutzstreifen gestärkt werden.
- Als Alternative zur Hildesheimer Straße, gilt die Planung einer Radschnellverbindung in das Stadtzentrum von Hannover oder gleichwertige Lösungen voranzutreiben und bei Möglichkeit denkbare Trassen planerisch zu sichern.
- Die Entwicklung eines integrierten, verkehrsplanerische, städtebauliche, wirtschaftliche und soziale Aspekte umfassenden Konzeptes zur Aufwertung der Hildesheimer Straße soll weiterhin erarbeitet werden. Dabei ist die Bedeutung der Hildesheimer Straße für Pendlerinnen und Pendler aus dem Raum Hemmingen und die Erreichbarkeit der Arbeitsstätten in Laatzen besonders zu berücksichtigen um ggf. attraktive Alternativen zu entwickeln.
- Entlang der Bahntrasse sollen separat geführte Fahrradstraßen womöglich realisiert werden.
- In der Ortsdurchfahrt Gleidingen, sollen die im Zuge der Gleissanierung der ÜSTRA durchgeführten Maßnahmen nochmals vor dem Hintergrund von Lärminderungsmöglichkeiten untersucht werden. Dies betrifft besonders den Austausch des Schlackepflasters.
- Die Kreuzung Marktstr./Würzburger Str./Gutenbergstr. soll im Sinne des Verkehrsflusses mit einer entsprechenden Lärmreduzierung zu einem Kreisverkehr umgebaut werden.
- Es gilt das Potenzial der Ampelschaltungen sowie die Einführung von Grünpfeilen, „grünen Wellen“ und Fahrradampeln zur Verstetigung des Verkehrs zu prüfen und ggf. auszuschöpfen.

Errichtung von Lärmschutzwänden

Es ist weiterhin zu empfehlen, Lärmschutzwände und -wälle zu prüfen und ggf. zu erhöhen. Dies betrifft insbesondere den Lärmschutzwall an der Westseite der B 6 Höhe ADAC-Verkehrssicherheitszentrum.

Parkraumbewirtschaftung

Die Erfordernisse und Möglichkeiten einer Parkraumbewirtschaftung, also der zielgerichteten Steuerung des Parkplatzsuchverkehrs sind im öffentlichen Straßenraum zu ermitteln und ggf. dann entsprechende Regeln aufzustellen. Eine entsprechende Planung mit den bereits angemeldeten Haushaltmitteln ist 2025 vorgesehen.

Schieneverkehr

Maßnahmen, die die Fahrzeugzusammensetzung, Fahrzeugfolge und die Fahrgeschwindigkeiten betreffen, sowie Lärmschutzwände zwischen Gleisen zur Abschirmung der stark befahrenen Gleise direkt am Entstehungsort des Lärms stehen im Wirkungskreis der verschiedenen Bahnträger (z. B. EBA und DB-Netz).

Weiterhin ist von der EBA zu prüfen, ob im Rahmen der Lärmsanierung Schallschutzfenster erforderlich sind.

4.3 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird das vorhandene Radverkehrsnetz weiterentwickelt und hierarchisiert. Vorschläge werden hinsichtlich der Umsetzung verkehrsbehördlicher und baulicher Maßnahmen sowie der Wegweisung erarbeitet. Zudem sollten Vorrangrouten mit besonderem Qualitätsstandard entwickelt werden.

Zusätzlich soll der ÖPNV durch den Ausbau bzw. der Verlängerung von Stadtbahnlinien, der Prüfung eines Stadtbusverkehrs etc. weiter gestärkt werden.

4.4 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Lärmindex	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten	Anzahl der Belasteten
		gemäß Lärmkartierung	nach Umsetzung Maßnahmen LAP
DEN	über 55 – bis 60	1.045	514
	über 60 – bis 65	511	206
	über 65 – bis 70	764	499
	über 70 – bis 75	217	82
	über 75	43	15
Night	über 50 – bis 55	206	120
	über 55 – bis 60	289	100
	über 60 – bis 65	91	39
	über 65 – bis 70	33	2
	über 70	0	0

5 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

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

Nach dem beabsichtigten Beschluss des Rates am 02.05.2024 wurde der Entwurf der Lärmaktionsplanung 4. Stufe vom 27.05.2024 bis 23.06.2024 öffentlich ausgelegt. Die Bekanntmachung erfolgte Anfang Mai auf der Internetseite der Stadt Laatzen sowie des elektronischen Amtsblatts der Region.

5.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange werden im LAP 4. Stufe (Endbericht) dokumentiert, kommentiert und sachgerecht berücksichtigt.

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/ Entscheidung des ... in Kraft getreten am:

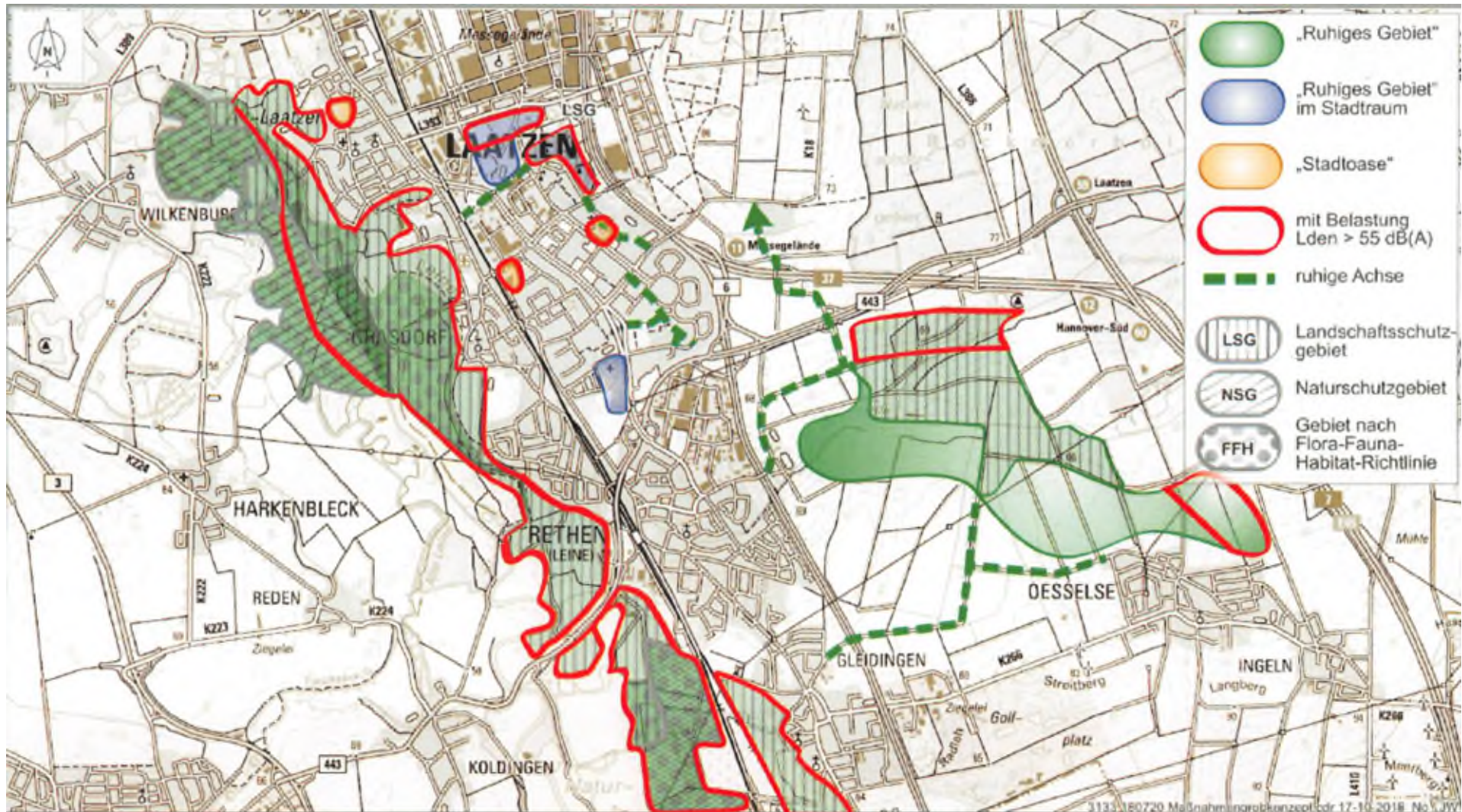
Geplant 26.09.2024

7.2 Die Bekanntmachung erfolgte am:

Geplant 02.10.2024

Laatzen, 11.03.2024

Shiva Maria Dettmer
Team Stadtplanung



Anhang 1: „Ruhige Gebiete“

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. **Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.)**

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)]
Nutzung								
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)