

# Lärmaktionsplan Stufe 4 gem. § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) der Gemeinde Friedland

## Erstellt von:

Akustikbüro Göttingen  
Bunsenstraße 9 c  
37073 Göttingen  
Tel.: 0551 / 548 58-0  
Fax: 0551 / 5 48 58-28  
E-Mail: [info@abgt.de](mailto:info@abgt.de)  
Web: [www.abgt.de](http://www.abgt.de)



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine Fortschreibung/ Überarbeitung des Lärmaktionsplanes vom 22.07.2021

Stand: Juli 2024

# Inhalt

<b>1</b>	Allgemeine Angaben .....	3
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde .....	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird .....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	6
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte .....	6
<b>2</b>	Bewertung der Ist-Situation .....	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....	9
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind .....	11
2.3	In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen .....	11
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans ..	13
<b>3</b>	Maßnahmenplanung .....	14
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	14
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete) .....	15
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm .....	16
3.4	Schutz ruhiger Gebiete .....	16
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert .....	18
3.6	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert .....	18
<b>4</b>	Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	19
4.1	Bekanntmachung der Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans .....	19
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung .....	19
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben .....	19
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	19
4.5	Dokumentation .....	21
<b>5</b>	Evaluierung des Aktionsplans .....	22
5.1	Überprüfung der Umsetzung .....	22
5.2	Überprüfung der Wirksamkeit .....	22
<b>6</b>	Inkrafttreten des Aktionsplans .....	28
6.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten .....	28
6.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans .....	23
6.3	Link zum Aktionsplan im Internet .....	23

# 1 Allgemeine Angaben

## 1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Friedland
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	03152009
Vollständiger Name der Behörde:	Gemeinde Friedland
Straße:	Bönneker Straße
Hausnummer:	2
PLZ:	37133
Ort:	Friedland
E-Mail ( <i>freiwillige Angabe</i> ):	
Internet-Adresse ( <i>freiwillige Angabe</i> ):	

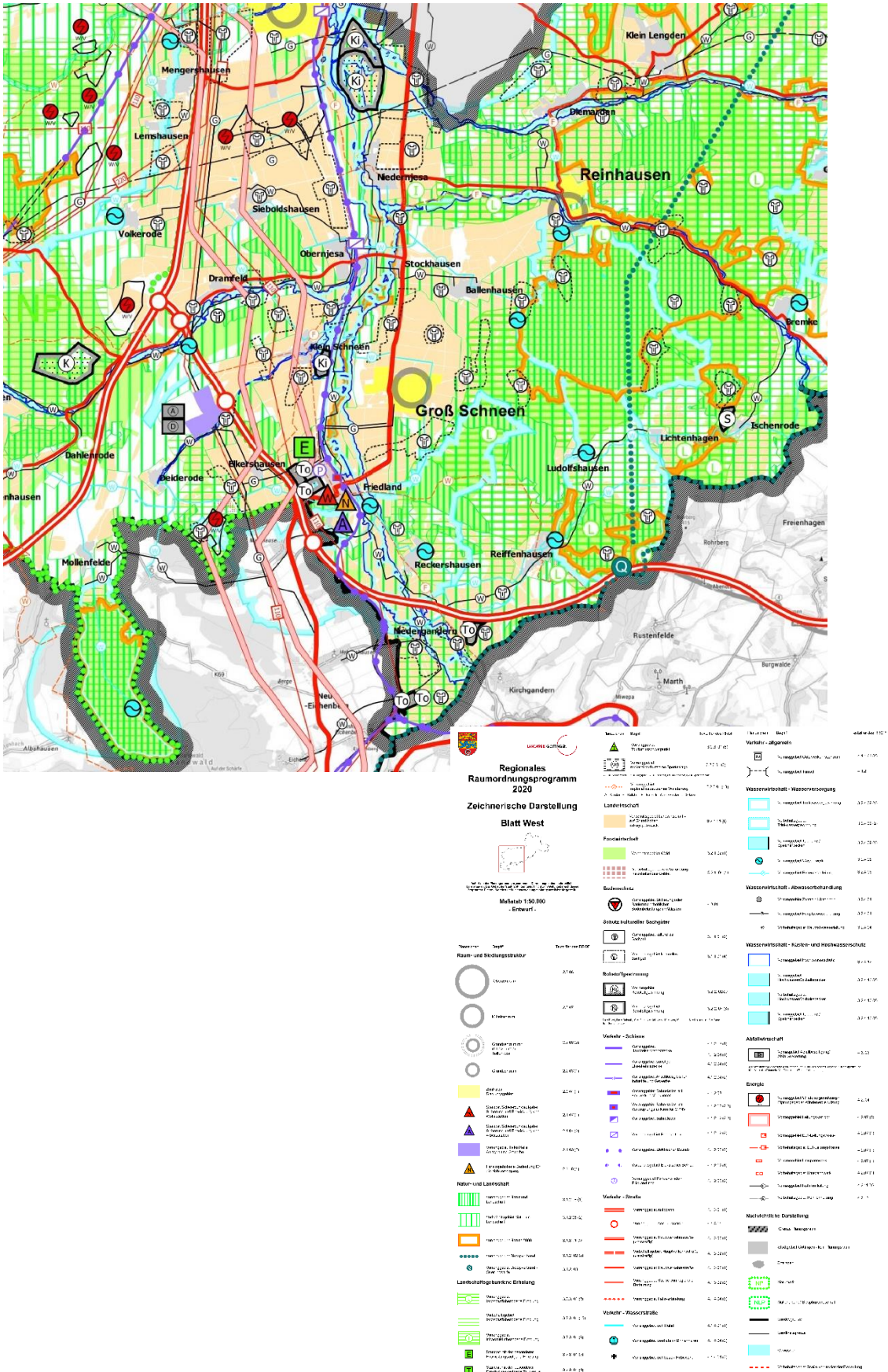
## 1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Gemeinde Friedland befindet sich im Süden Niedersachsens im Landkreis Göttingen und hat rund 14.600 Einwohner. Das Gemeindegebiet grenzt im Süden an Hessen und im Osten an Thüringen. Die Gemeinde umfasst 14 Ortsteile und wird topografisch geprägt durch das Leinetal und waldreiche Höhenzüge.

Die Gemeinde gehört zum Landkreis Göttingen. Die Flächennutzung der Gemeinde ist in dem vom Kreistag beschlossenen Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogrammes RROP 2020 des Landkreises wie folgt dargestellt:



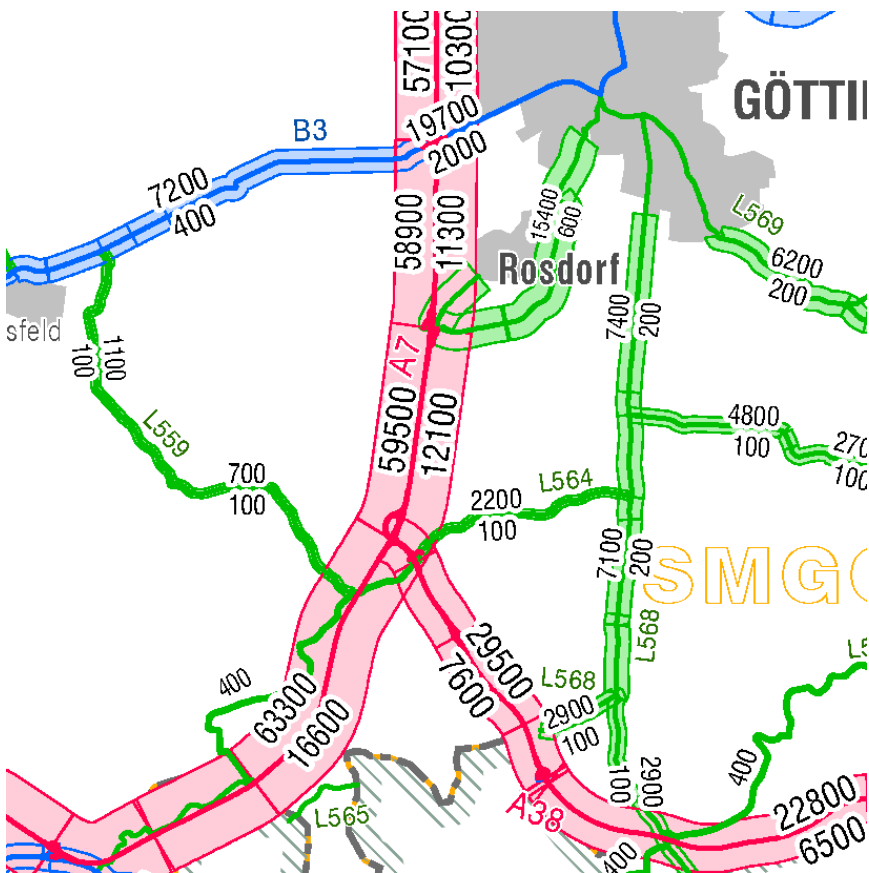
Abb.1: Auszug aus dem Entwurf des RROP 2020



Seit der dritten Runde der Lärmaktionsplanung sind nach § 47c BImSchG Lärmkarten und Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von jeweils über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und für Haupteisenbahnstrecken von über 30.000 Zügen im Jahr aufzustellen.

Grundlage der Verkehrszahlen der Lärmkartierung für diesen Lärmaktionsplan sind Hochrechnungen der Verkehrszählung 2015. Die eigentlich für das Jahr 2020 vorgesehene Verkehrszählung 2020 konnte aufgrund der Corona-Pandemie erst im Jahr 2021 durchgeführt werden; die Ergebnisse der Verkehrszählung lagen entsprechend erst Anfang des Jahres 2023 vor. Da die Lärmkarten bereits im Juni 2022 vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim zur Verfügung gestellt werden mussten, war der Rückgriff auf die Verkehrszählung 2015 notwendig, um die Fristen der EU-Umgebungslärmrichtlinie einzuhalten. Gemäß dieser Hochrechnung befinden sich in der Gemeinde Friedland drei Verkehrswege mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (das entspricht rd. 7.800 Kfz/Tag). Neben den beiden Autobahnen A 7 und A 38 ist dies ein kurzer Abschnitt der Landesstraße L 564 (ehemals Bundesstraße B 27) im Norden der Gemeinde. Die Ergebnisse der erst später vorliegenden Verkehrszählung 2021 zeigen, dass die Landesstraße L 564 mit einem DTV von 7.400 Kfz/Tag nicht mehr im Kartierungsumfang gewesen wäre, wenn die Lärmkartierung auf Basis der Verkehrszählung erfolgt wäre. Hierin sind die Ergebnisse der Verkehrszählung als DTV-Wert und der Schwerverkehrs, gerundet auf volle Hundert-Werte aufgeführt. Der DTV-Wert ist die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke:

Abb.2: Auszug aus der Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2021<sup>1</sup>:



<sup>1</sup> veröffentlicht im Jahre 2023

Die Autobahn A 38 erstreckt sich von dem Autobahndreieck Drammetal zunächst in süd-östlicher Richtung bis Friedland und im weiteren Verlauf in östlicher Richtung, zum Teil auf hessischem Gebiet. Die Autobahn A 7 verläuft am westlichen Rand des Gemeindegebietes in Nord-Süd-Richtung.

Auf dem Gebiet der Gemeinde Friedland verläuft ferner die Haupteisenbahnstrecke 3600 (Göttingen-Rosdorf-Obernjesa-Friedland) und unmittelbar daran anschließend ein sehr kurzes Teilstück der Eisenbahnstrecke 6343 (Halle-Hann.-Münden). Die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes erfolgt seit dem 1. Januar 2015 zentral durch das Eisenbahn-Bundesamt.

### **1.3 Rechtlicher Hintergrund**

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47 a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) alle fünf Jahre Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Details der hierzu erforderlichen Lärmkartierung sind in der 34.BImSchV geregelt (34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung)), die zuletzt im Jahr 2021 geändert wurde. Geändert wurden u.a. die Berechnungsmethoden, die Skalenbereiche und die Farbskala. Neu hinzugekommen sind Angaben über die „Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen“. Die Ergebnisse der Lärmkartierung werden von den zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt. Für den Straßenlärm ist in Niedersachsen das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz zuständig. Der Schienenlärm wird bundesweit vom Eisenbahnbundesamt berechnet.

### **1.4 Geltende Lärmgrenzwerte**

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt.

Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. 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.

Tabelle 1: Übersicht nationale Grenz-, Auslöse und Richtwerte zum Lärmschutz<sup>2</sup>

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>3</sup> <b>(16. BImSchV)</b> Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes <sup>4</sup> Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen <sup>5</sup> Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen <sup>6</sup> <b>(TA Lärm)</b> Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Für die Straßenverkehrsbehörden, die für die Prüfung und Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen zuständig sind, ist die Lärmschutz-Richtlinie-StV maßgeblich. Demnach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen erst bei Pegeln von mehr als 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht in Betracht. Für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind die in Tabelle 1 aufgeführten Auslösewerte maßgeblich. Demnach wird bei Bundesfernstraßen bereits bei Pegeln von mehr als 64 dB(A) am Tage oder 54 dB(A) in der Nacht in Allgemeinen Wohngebieten (WA) und Reinen Wohngebieten (WR) eine Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen in der Nacht gewährt.

Nach derzeitiger Rechtsprechung werden die in Spalte 1 der Tabelle 1 aufgeführten Grenzwerte der 16. BImSchV auch für Bestandsstraßen als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

Die Lärmkartierung der 4. Runde erfolgte mit einem neuen, EU-einheitlichen Berechnungsverfahren. Deshalb sind die Ergebnisse der 4. Runde nur schlecht mit den Ergebnissen früherer Lärmkartierungen vergleichbar. Gegenüber den bisher angewandten vorläufigen Berechnungsmethoden haben sich mit den neuen Berechnungsmethoden u. a. folgende wesentliche Änderungen ergeben:

<sup>2</sup> Quelle: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 19.09.2022 (dort Tabelle 7)

<sup>3</sup> Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 04.11.2020

<sup>4</sup> Freiwillige Leistung des Bundes aufgrund haushaltsrechtlicher Regelungen

<sup>5</sup> Lärmschutz-Richtlinie-StV vom 23.11. 2007

<sup>6</sup> TA Lärm Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998

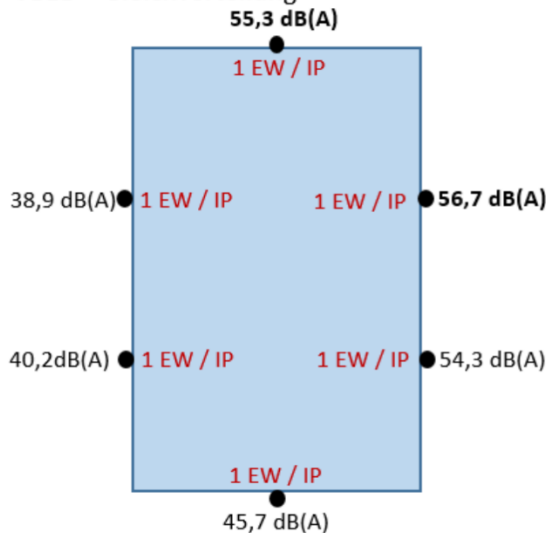
- Detaillierte Emissionsmodellierung im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr
- Genauere Modellierung der Schallausbreitung
- Veränderte Rundungsregeln
- Abgeänderte Ermittlung der Belastetenzahlen.

Während bei dem bisherigen Verfahren (VBEB) bei der Ermittlung der Anzahl der Belasteten die Bewohner eines Hauses gleichmäßig auf alle Fassaden des Hauses verteilt wurden, werden nun alle Bewohner des Hauses den beiden lautesten Fassaden zugeordnet:

Abb.3: Gegenüberstellung der Verfahren zur Ermittlung der Belasteten<sup>7</sup>

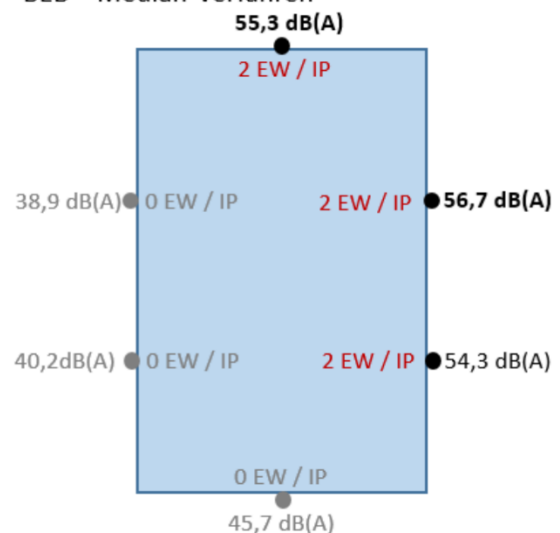
Beispiel Wohngebäude mit 6 Einwohner (EW)

VBEB – Gleichverteilung



**2** Einwohner im Pegelbereich LDEN 55-60 dB(A)

BEB – Median-Verfahren



Medianwert aller Immissionspunkte (IP) des Gebäudes:  
50 dB(A)

**4** Einwohner im Pegelbereich LDEN 55-60 dB(A)

Im Ergebnis werden beim Median-Verfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen. Zu beachten ist, dass die Anzahl der Betroffenen pauschal ermittelt wurde, in dem die Einwohner der Gemeinde in Abhängigkeit vom Gebäudevolumen auf die Gebäude die laut Datengrundlage wohngenutzt werden, verteilt wurden.

<sup>7</sup> Quelle: FAQ zur EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen-Ergebnisübermittlung, V 4.1; Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim



## 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Übersichtskarten zum Straßenlärm sind im Internet abrufbar unter

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

(Suchbegriff Straßenlärm) und als Anlage 1 und 2 beigefügt.

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Menschen (gerundet auf die nächste Hunderterstelle, Stand 15.06.2023)<sup>8</sup>:

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm		L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
55 bis 59	1.400		50 bis 54	900
60 bis 64	300		55 bis 59	100
65 bis 69	0		60 bis 64	0
70 bis 74	0		65 bis 69	0
≥ 75	0		≥ 70	0
Summe	1.700		Summe	1.000

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
L <sub>DEN</sub> ≥ 55 dB(A)	19,4	700
L <sub>DEN</sub> ≥ 65 dB(A)	6,0	0
L <sub>DEN</sub> ≥ 75 dB(A)	1,1	0
Summe	26,5	700

Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Schulen und Krankenhäuser

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Schulen	Krankenhäuser
L <sub>DEN</sub> ≥ 55 dB(A)	0	0
L <sub>DEN</sub> ≥ 65 dB(A)	0	0
L <sub>DEN</sub> ≥ 75 dB(A)	0	0
Summe	0	0

Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen (hervorgerufen durch Straßenlärm):

Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten	Anzahl Fälle starker Belästigung	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
0	225	52

<sup>8</sup> Quelle: Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS)

Der Vollständigkeit halber sind nachfolgend die Zahlen der durch **Schienerlärm** Betroffenen aufgeführt, auch wenn die Lärmaktionsplanung der Eisenbahn durch das Eisenbahn Bundesamt erfolgt. Die Zahlen sind dem Entwurf des Lärmaktionsplanes der Eisenbahn entnommen:

Geschätzte Zahl der durch **Schienerlärm** belasteten Menschen<sup>9</sup>:

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – <b>Schienerlärm</b>		L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – <b>Schienerlärm</b>
55 bis 59	938		50 bis 54	884
60 bis 64	394		55 bis 59	248
65 bis 69	147		60 bis 64	135
70 bis 74	36		65 bis 69	16
≥ 75	11		≥ 70	7

Geschätzte Zahl der durch **Schienerlärm** belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
L <sub>DEN</sub> ≥ 55 dB(A)	12,82	727
L <sub>DEN</sub> ≥ 65 dB(A)	2,32	93
L <sub>DEN</sub> ≥ 75 dB(A)	0,34	5

Zahl der durch **Schienerlärm** belasteten Schulen und Krankenhäuser

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Schulen	Krankenhäuser
L <sub>DEN</sub> ≥ 55 dB(A)	0	0
L <sub>DEN</sub> ≥ 65 dB(A)	0	0
L <sub>DEN</sub> ≥ 75 dB(A)	0	0

Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Belästigungen durch **Schienerlärm**

Anzahl Fälle starker Belästigung	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
269	135

Die Ergebnisse der Lärmkartierung der Schiene sind Anlage 3 und 4 zu entnehmen und können unter folgendem Link abgerufen werden:

<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>

<sup>9</sup> Quelle: Anhang 1 des Lärmaktionsplanes der Eisenbahn, Entwurf vom November 2023

## 2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Gemäß Umweltbundesamt sollte zum Schutz der Gesundheit ein Mittelungspegel von 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. In der Gemeinde sind 100 Menschen von Straßenlärm-Pegel über 55 dB in der Nacht betroffen und 406 Personen durch Pegel über 55 dB in der Nacht, die durch Schienenverkehr hervorgerufen werden. Damit sind deutlich mehr Personen durch Schienenlärm betroffen

Seit der 4. Runde der Lärmaktionsplanung sind zusätzlich zu den Angaben zur Anzahl der lärmbelasteten Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern auch die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen als tabellarische Angaben zu veröffentlichen:

- die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten,
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Als Eingangsdaten der Berechnungen werden die tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der lärmbelasteten Menschen in den jeweiligen 5 dB-Isophonen-Bändern nach § 4 Absatz 4 Nummer 3 der 34. BImSchV verwendet. Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Für die Ermittlung der geschätzten Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten ist für die vierte Runde der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung (2022/2024) eine Inzidenzrate von 540 je 100 000 Einwohnenden (und Jahr) zugrunde zu legen<sup>10</sup>.

## 2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Für die Entwicklung und Umsetzung zielgerichteter Lärminderungsmaßnahmen ist die Kenntnis über die Anzahl der lärmbelasteten Menschen in den einzelnen Bereichen notwendig. Da die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen nach dem nationalen Recht und damit nach einer anderen Berechnungsmethode<sup>11</sup> erfolgt, können formal aus den Ergebnissen der Lärmkartierung keine direkten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden. Allerdings geben die Ergebnisse klare Hinweise auf Lärmschwer-

<sup>10</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2021): Bekanntmachung der Inzidenzrate für ischämische Herzkrankheiten nach § 5 Absatz 3b der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. Dezember 2021, BAnz AT 20.12.2021 B5

<sup>11</sup> Die Lärmkartierung erfolgte mit der EU-einheitlichen Berechnungsmethode BUB. Im nationalen Recht wird die RLS-19 verwendet. Gemäß der Schriftenreihe des LfUG, Heft 19/2022 bestehen nur geringe Unterschiede in den Belastetenzahlen mit tendenziell geringeren Zahlen für die BUB.

punkte. Aufgrund der unterschiedlichen Beurteilungszeiten der Methoden ist hinsichtlich der Beurteilung nach deutschem Recht nur der Zeitbereich der Nacht<sup>12</sup> verwendbar.

Die Kriterien für die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen sind im nationalen deutschen Recht abhängig von der Schutzwürdigkeit (Gebietsausweisung) der betroffenen Bebauung und der konkreten Nutzung (vgl. Tabelle 1). Gemäß Lärmschutz-Richtlinie-SV kommen aber selbst bei reinen und allgemeinen Wohngebieten straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen erst bei Pegeln über 60 dB(A) in der Nacht in Betracht. Gemäß den Ergebnissen der Lärmkartierung (vgl. Kap. 2.1) sind in der Gemeinde Friedland weniger als 50 Personen von Pegeln über 60 dB in der Nacht betroffen.

Gemäß Umweltbundesamt sollte zum Schutz der Gesundheit ein Mittelungspegel von 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Straßenverkehrsgeräusche verursachen in der Gemeinde bei rund 100 Personen Mittelungspegel über 55 dB(A) in der Nacht. Verursacht werden diese Geräusche durch die Autobahnen A 38.

Da sich diese Straße nicht in der Baulast der Kommune befindet, kann die Kommune nur den Straßenbaulastträger um Maßnahmen bitten. Für die von Straßen in der Baulast des Bundes Betroffenen sind die Tabelle 1 aufgeführten Auslösewerte maßgeblich. Demnach wird bei Bundesfernstraßen bereits bei Pegeln von mehr als 56 dB(A) in Dorf-/ Kern- und Mischgebieten bzw. 54 dB(A) in allgemeinen Wohngebieten (WA) und reinen Wohngebieten (WR) eine Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen in der Nacht gewährt.

Die Auslösewerte für Mischgebiete von 56 dB in der Nacht werden gemäß der vorliegenden Daten der Lärmkartierung durch den Straßenlärm der A 38 in den Ortsteilen Elkershausen (25 Betroffene), Reckershausen (31 Betroffene), Niedergandern (24 Betroffene) und Reiffenhausen (6 Betroffene) überschritten.<sup>13</sup>

Schienenverkehrsgeräusche verursachten in der Gemeinde Friedland bei 406 Betroffenen Mittelungspegel über 55 dB(A) in der Nacht. Hauptursache hierfür ist die Bahnstrecke 3600. Die Lärmaktionsplanung der Eisenbahn erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt. Anders als beim Straßenlärm liegen den Gemeinden nur die auf Seite 10 aufgeführten Daten vor und nicht die detaillierten Fassadenpegel und Betroffenenanzahlen. Gemäß Anlage 4 werden die nächtlichen Auslösewerte für die Lärmsanierung an Schienenwegen in der Baulast des Bundes für Mischgebiete in Friedland und in Klein Schneen überschritten.

<sup>12</sup> Die Lärmkartierung erfolgte mit der EU-einheitlichen Berechnungsmethode BUB. Im nationalen Recht wird die RLS-19 verwendet. Gemäß der Schriftenreihe des LfUG, Heft 19/2022 bestehen nur geringe Unterschiede in den Belastetenzahlen mit tendenziell geringeren Zahlen für die BUB.

<sup>13</sup> Anzumerken ist, dass das etwa 1,3 km lange Teilstück der A 38, das auf hessischem Gebiet verläuft, fälschlicherweise in den Berechnungen nicht berücksichtigt wurde (vgl. Anlage 1 und 2). Aufgrund der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes der 3. Runde ist davon auszugehen, dass trotz des Walls zwischen der A 38 und Friedland auch in Teilen der Wohnbebauung von Friedland die Auslösewerte für WA- bzw. MI-Gebiete überschritten werden.

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

Die Ausarbeitung des Lärmaktionsplans erfolgte unter Berücksichtigung folgender Kriterien:

- Ausmaß der Pegelüberschreitung,
- Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen,
- Gesamt-Lärmbelastung
- Betroffenheit aufgrund der Verkehrszählung 2021
- technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand.



### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Maßnahmenart</b>	<b>Erläuterungen (Wo, was)</b>
1.	Lärmschutzwall	4 m hoher Lärmschutzwall auf der Westseite A 38 im Bereich Elkershausen
2.	Lärmschutzwall	4 m hoher Lärmschutzwall auf der Ostseite der A 38 im Bereich Friedland
3.	Lärmschutzwall	Ein bis zu 8 m hoher Lärmschutzwall auf der Ostseite der A 7 westlich von Mollenfelde

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Maßnahmenart</b>	<b>Erläuterungen (Wo, was)</b>
1.	3 m hohe Lärmschutzwand an der Strecke 3600 (Göttingen- Eichenberg)	In Friedland (Bahn-km 230 bis 236,8)

### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an **Hauptverkehrsstraßen**:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens <i>(freiwillige Angabe)</i>	Kosten der Maßnahme [€] <i>(freiwillige Angabe)</i>
1.	Ausweisung ruhiger Gebiete	Siehe Kapitel 3.4		

#### Erläuterungen des erwarteten Nutzens

--

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an **Haupteisenbahnstrecken**:

Gemäß Anhang 1 des Entwurfes des Lärmaktionsplanes der Eisenbahn sind Teile der Strecke 3600 (Göttingen-Eichenberg) und ein sehr kurzes Teilstück der Strecke 6343 (Halle-Hann.-Münden) zur Sanierung vorgesehen. Die Reihenfolge der Sanierung und damit auch der Zeitpunkt richtet sich nach der Priorisierungskennziffer. Hierbei ist der Sanierungsabschnitt mit der höchsten Priorisierungskennziffer (PKZ) bevorzugt im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zu betrachten. Die Strecke 3600 und das kleine Teilstück der Strecke 6343 haben mit der Priorisierungskennziffer 147,729 eine relativ hohe Kennziffer. Bei Teilen der Strecke handelt es sich um Sanierungsbereiche, die bereits mit passiven und/oder aktiven Maßnahmen auf 65 dB(A) lärmsaniert wurde. Dieser Sanierungsbereich wird entsprechend der Priorisierung auf den aktuellen Auslösewert 54 dB(A) gemäß aktueller Förderrichtlinie nachsaniiert. Angaben zum Zeitpunkt der Sanierung liegen derzeit nicht vor, aber aufgrund der hohen PKZ wird die Sanierungsmaßnahme hier aufgeführt:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens (freiwillige Angabe)	Kosten der Maßnahme (freiwillige Angabe)
1.	Sanierung der Strecke 3600	Zwischen Bahn-Km 232,1 und 240,2		
2.	Sanierung der Strecke 6343	Bei Bahn-km 169,3 (0,1km Sanierungslänge im Bereich der Strecke 3600)		

### Erläuterungen des erwarteten Nutzens

Von der Maßnahme profitieren mindestens die 1526 Betroffenen, die derzeit von Pegeln  $L_{DEN} > 55$  dB betroffen sind, aber auch die im Lärmaktionsplan nicht aufgeführten Betroffenen, die geringeren Pegeln ausgesetzt sind.

## 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Hauptlärmquellen des Straßenverkehrslärms in Friedland sind die beiden Autobahnen. Da diese Straßen sich nicht in der Baulast der Kommune befinden, kann die Kommune nur den Straßenbaulastträger um Maßnahmen bitten.

Aufgrund der Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes in Elkershausen, Reckershausen, Niedergandern und Reiffenhausen wird die zuständige Straßenbauverwaltung gebeten, folgende Maßnahme zu prüfen:

- **A38**: Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich zwischen Elkershausen und Reiffenhausen, ggf. Einbau offenporigen Asphalts.

Durch diese Maßnahme würde sich mindestens für die 86 Betroffenen, die nachts von Pegeln von mehr als 56 dB betroffen sind, eine Verbesserung ergeben

Gibt es eine langfristige Strategie?

Ja

## 3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden:

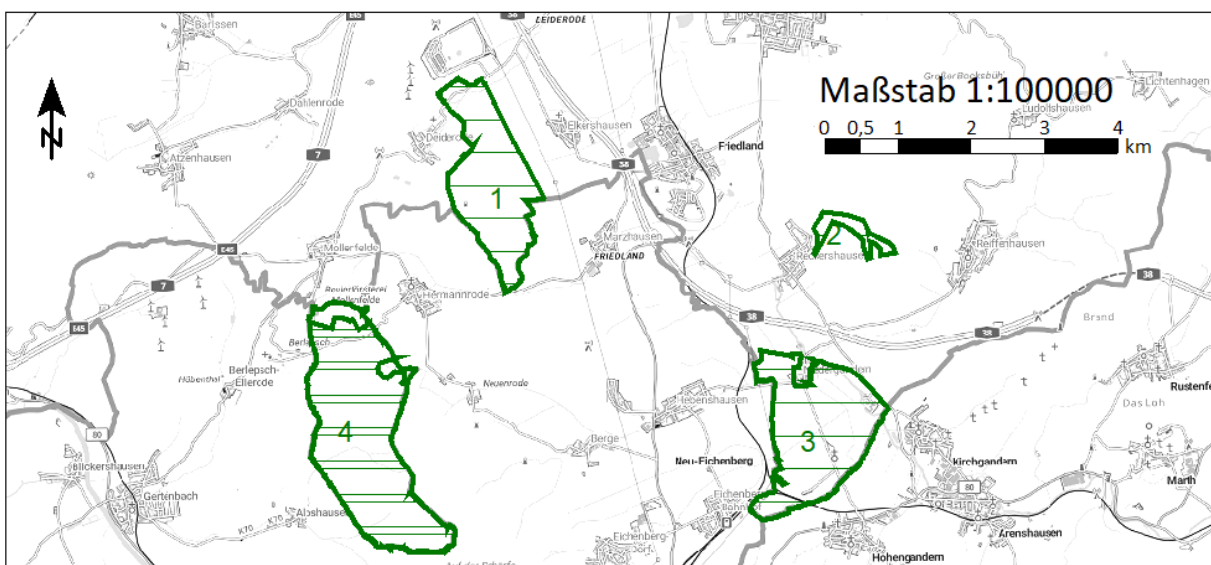
Ja

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Feste Kriterien für „ruhige Gebiete“ gibt es nicht. Gemäß Umgebungslärmrichtlinie ist unter „ruhigem Gebiet auf dem Land“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet zu verstehen, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Folgende Gebiete sind vor einer Zunahme von Lärm zu schützen:

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets (freiwillige Angabe)	Art des ruhigen Gebiets	Schutzmaßnahmen
1.	Vorbehaltsgebiet Erholung westlich von Elkershausen	Naherholungsgebiet	Im Entwurf des RROP2020 (VB 3.3 Erholung),
2.	Vorranggebiet Natur und Landschaft östlich von Reckershausen	Naherholungsgebiet	Im Entwurf des RROP2020 (VR 2.2 Natur und Landschaft),
3.	Vorbehaltsgebiet Erholung südlich von Niedergandern		Im Entwurf des RROP2020 (VB 3.3 Erholung),
4.	Vorbehaltsgebiet Erholung (größtenteils auch Vorranggebiet Natur und Landschaft) südlich von Mollenfelde		Im Entwurf des RROP2020 (VB 3.3 Erholung und zum großen Teil auch VR 2.2 Natur und Landschaft)

Alle hier aufgeführten ruhigen Gebiete sind Teil des Landschaftsschutzgebietes Leinebergland.

Abb. 4: Darstellung der ruhigen Gebiete:



**3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert**

Voraussichtlich keine, da keine Maßnahmen geplant sind.

**3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert**

1526 Personen



## 4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

### 4.1 Bekanntmachung der Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

26.04.2024		durch:	Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung
------------	--	--------	---

### 4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Öffentliche Auslegung vom 26.04.2024 bis 25.05.2024

Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am 27.05.2024 (Ausschuss für Bau, Planung, Entwicklung, Umwelt, Naturschutz, Energie und Feuerwehr (Bauausschuss)).

### 4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben (*freiwillige Angabe*):

### 4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

*Nein*

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden:

*Nein*

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

*Nein*

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

## 4.5 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation (*freiwillige Angabe*):

## 5 Evaluierung des Aktionsplans

### 5.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

*Ja*

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben erfolgt alle fünf Jahr eine Evaluierung des Lärmaktionsplanes.

### 5.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

*Nein*

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

## 6 Inkrafttreten des Aktionsplans

### 6.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am: 04.07.2024

### 6.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

zum:

### 6.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.friedland.de/planen-bauen/laermaktionsplan/>

gez. Friedrichs

Gemeinde Friedland, 05.07.2024  
Der Bürgermeister  
Bönneker Straße 2  
37133 Friedland



## **Verzeichnis der Anlagen:**

Anlage 1: Straßenlärm  $L_{DEN}$  (Maßstab 1:62.500)

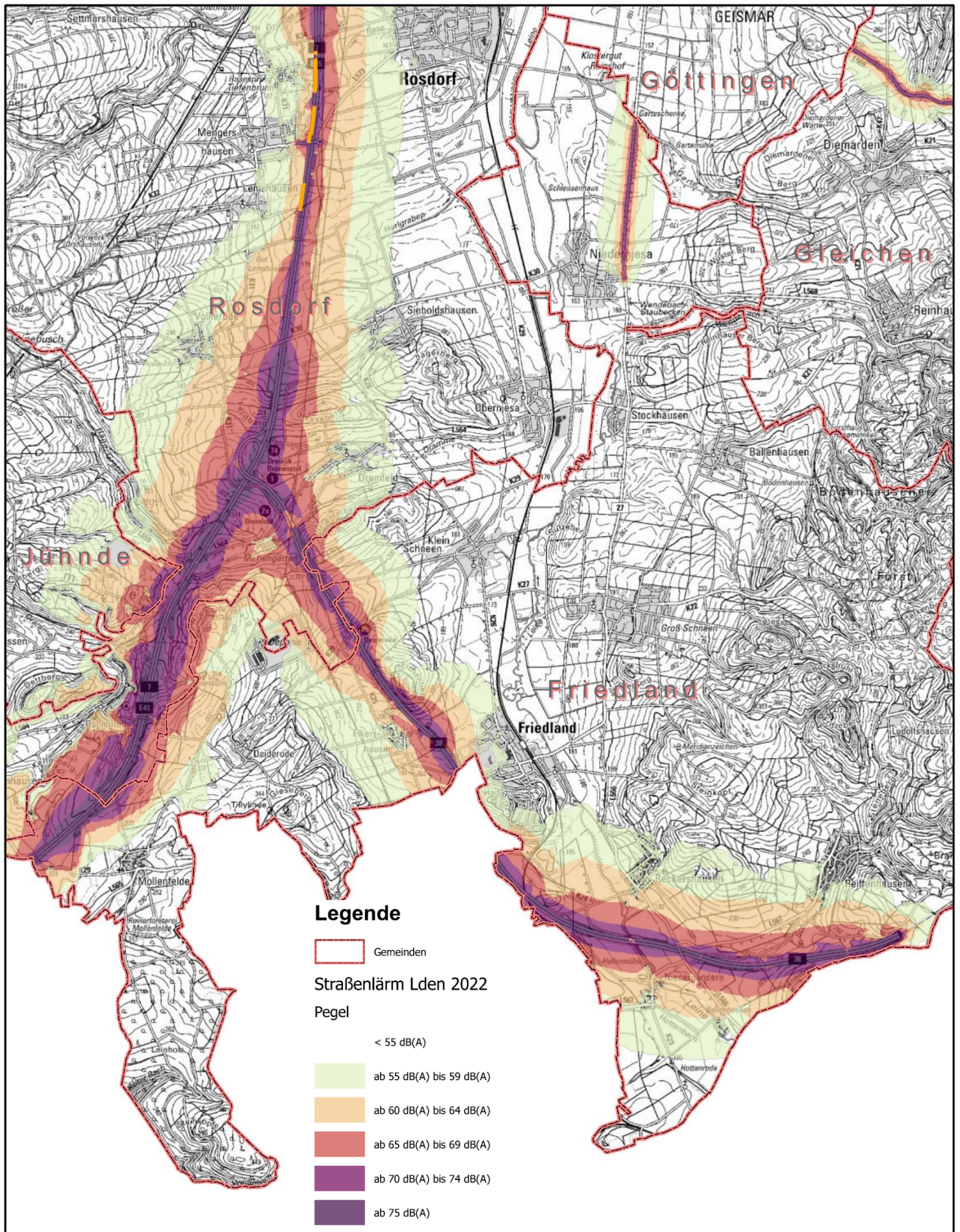
Anlage 2: Straßenlärm  $L_{Night}$  (Maßstab 1:62.500)

Anlage 3: Schienenlärm  $L_{DEN}$  (Maßstab 1:50.000)

Anlage 4: Schienenlärm  $L_{Night}$  (Maßstab 1:50.000)

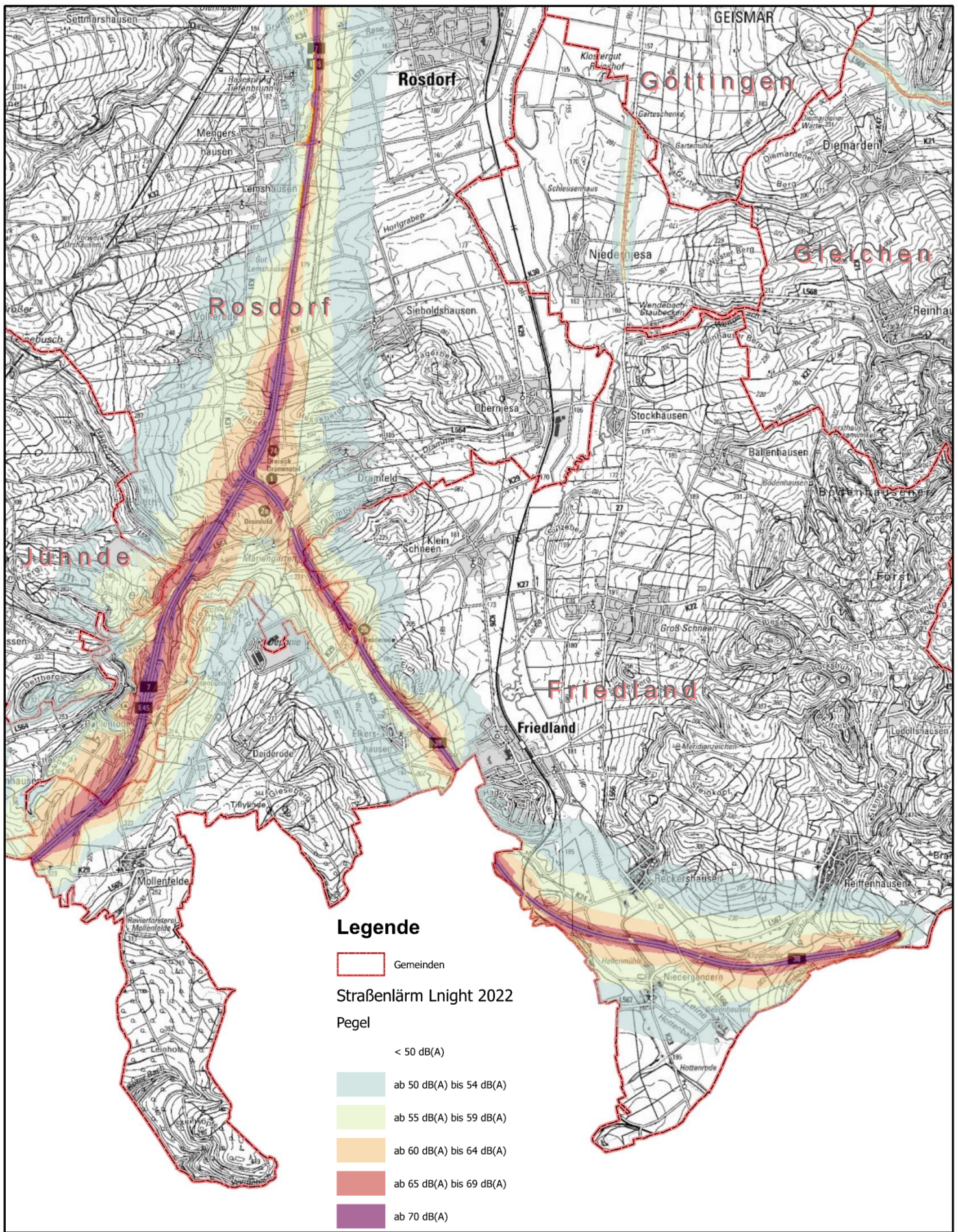


# Straßenlärm L<sub>den</sub>





# Straßenlärm L<sub>Night</sub>



0 0,75 1,5 3 Km

20240403-174458\_Umweltkarten

Maßstab: 1:62.500

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

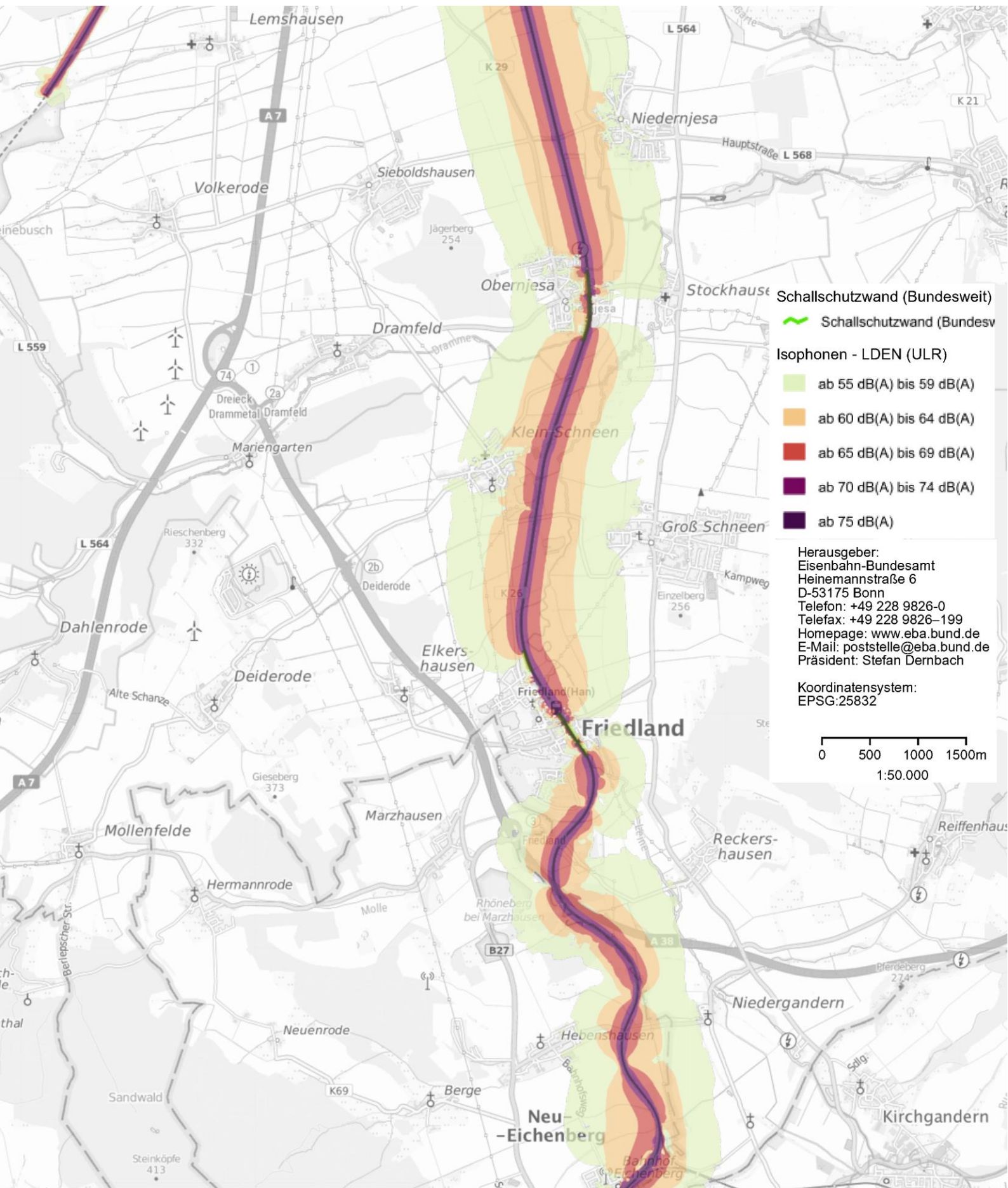
© 2024



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz



# Schienenlärm L<sub>DEN</sub>



## Attribution (Quellen)

© Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt (Layout verändert durch Akustikbüro Göttingen)

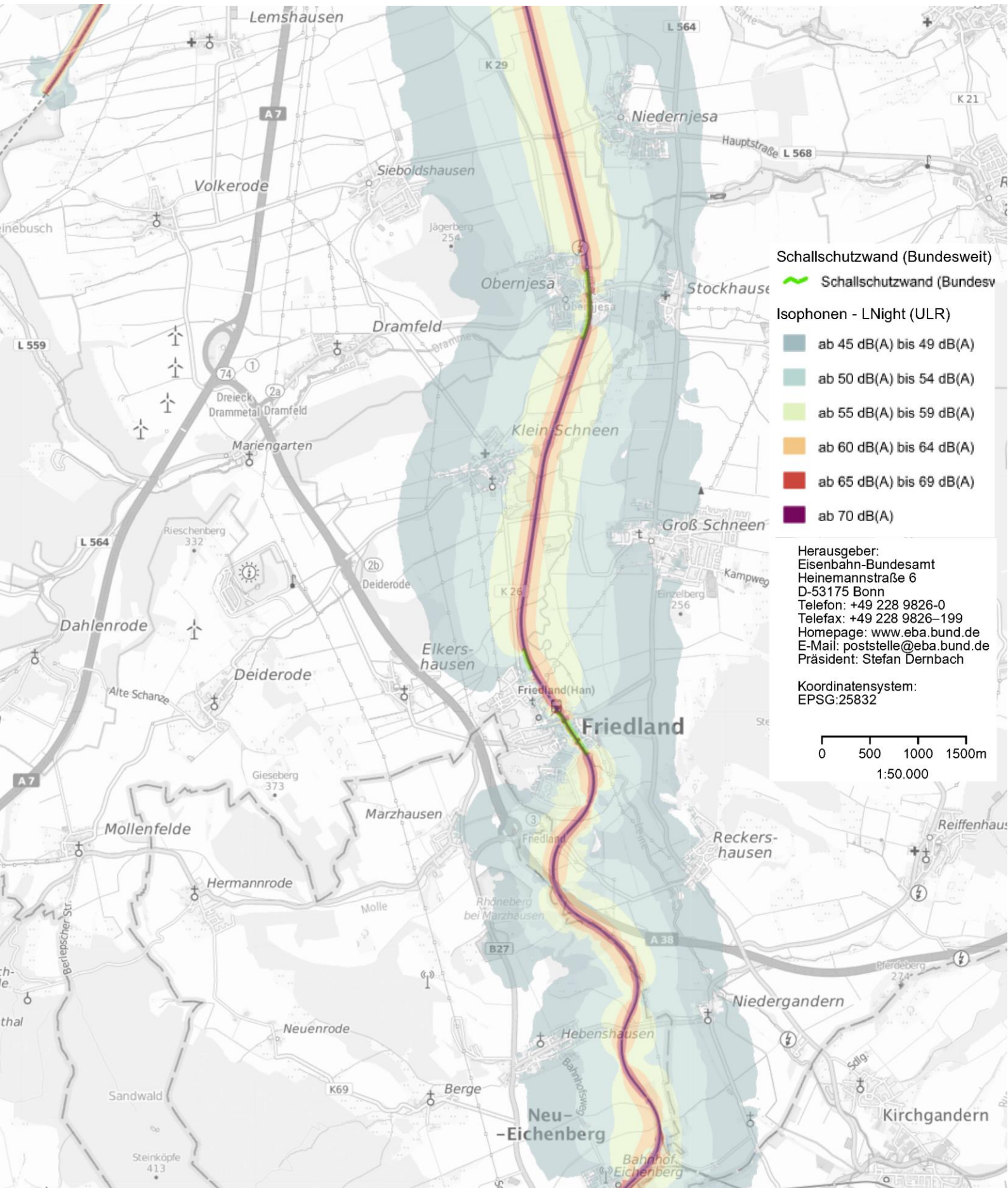
## Haftungsausschluss:

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.



# Schienenlärm L<sub>Night</sub>



Attribution (Quellen)

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

(Layout verändert durch Akustikbüro Göttingen)

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.