

# **Bericht zur Lärmkartierung**

**(4.Runde der EU-Umgebungslärmrichtlinie)**

**Aufgestellt: Samtgemeinde Dörpen  
Fachbereich Planen und Bauen  
Hauptstraße 25  
26892 Dörpen**

<b>Gliederung</b>	<b>Seite</b>
1 Allgemeines.....	3
2 Beschreibung der Umgebund und Hauptlärmquellen.....	4
3 Zuständige Behörde.....	5
4 Angaben zum laufenden Lärmaktionsplan.....	5
5 Grundlagen.....	6
6 Lärmindizes.....	6
7 Eingangsdaten.....	7
8 Ergebnisse.....	7
9 Maßnahmenplan.....	8
10 Quellenangabe.....	9

## 1 Allgemeines

Die „Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 2002/49/EG“ (EU-Umgebungslärmrichtlinie-ULR) [1] verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung nach vergleichbaren Kriterien zu ermitteln. Hierdurch soll sich ein objektives Bild der Lärmbelastung in Europa ergeben.

Unter Umgebungslärm ist der Lärm zu verstehen, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind. Dazu zählen der Lärm durch Straßen- und Schienenverkehr, der an Flughäfen hervorgerufene Fluglärm, sowie der Lärm von bestimmten Gewerbe- und Industrieanlagen. Nicht zum Regelungsinhalt gehört nach § 47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) [2] der Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird. Ebenfalls nicht dazu gehört Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, Lärm in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Die Darstellung des Umgebungslärms erfolgt in unterschiedlichen Karten für die Lärmquellenarten Straßenverkehr, Schienenverkehr, Gewerbe- und Industrie sowie, wo vorhanden, Flugplatzlärm. Bestandteil der Kartierung sind außerdem Angaben zur Betroffenheit.

Nach den gesetzlichen Vorgaben sind Lärmkarten in 5-jährigem Rhythmus zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Die aktuell vierte Runde der Umgebungslärmrichtlinie erfordert grundsätzlich eine neue Lärmkartierung, da sich die Berechnungs- und Auswertungsverfahren im Jahr 2021 geändert haben.

Gemäß § 5 Abs. 1 der Lärmkartierungsverordnung - 34. BImSchV [3] erfolgt die Ermittlung der Lärmbelastung ausschließlich durch Berechnungen. Die bisher bei der Umgebungslärmkartierung in Deutschland verwendeten „vorläufigen Berechnungsmethoden“ wurden diesbezüglich durch EU-weit harmonisierte Methoden abgelöst. Die „neuen“ Berechnungsverfahren wurden im Bundesanzeiger veröffentlicht und sind seit dem 31. Dezember 2021 verpflichtend anzuwenden. Aufgrund der geänderten Methodik ist eine unmittelbare Vergleichbarkeit zu den Ergebnissen der vorherigen Kartierungsrunden nicht mehr möglich. Insbesondere lassen sich die Lärmbetroffenheiten nicht miteinander vergleichen, da die Zuordnung der Menschen zu den betroffenen Wohnungsfassaden verändert wurde.

Die Kartierungsergebnisse bilden die Grundlage für die Prüfung und gegebenenfalls Fortschreibung von Lärmaktionsplänen. Diese sind unter Beteiligung der Öffentlichkeit aufzustellen bzw. zu aktualisieren und haben die Zielrichtung, den ausgewiesenen Umgebungslärm zu vermindern oder im Idealfall zu vermeiden.

Bis spätestens 18. Juli 2024 (vierte Runde) sind bestehende Lärmaktionspläne (LAP) zu überprüfen und zu überarbeiten, bzw. soweit bislang noch kein LAP erstellt wurde, diese erstmalig aufzustellen. Danach sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation grundsätzlich zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 erfolgt dann die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029. Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundesimmissionsschutzgesetz von den Kommunen 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...“. Als Hauptverkehrsstraßen werden hierbei allein Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen angesehen.

**Insgesamt ist wichtig an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass hier ausschließlich Betroffenheiten aus Verkehren solcher Straßen(abschnitte) berücksichtigt wurden, die vom Land Niedersachsen in den Umweltkarten lärmkartiert wurden. Straßen, die - ggf. auch nur geringfügig - die Grenze von 8.200 Kfz/24h unterschreiten, wurden daher nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für Straßenabschnitte, die innerorts (durch innerörtliche Verkehre) möglicherweise noch höhere Verkehrsmengen aufweisen, deren Zählstellen aber außerorts liegen und geringere Verkehrsmengen für den gesamten Abschnitt ausweisen.**

## 2. Beschreibung der Umgebung und der Hauptlärmquellen

Das zu kartierende Gebiet ist die Samtgemeinde Dörpen. Die Samtgemeinde Dörpen ist eine Flächengemeinde mit der Größe von ca. 209,13 km<sup>2</sup> im Landkreis Emsland. Die Einwohnerzahl liegt bei rund 17.912 Einwohnern.

### Amtlicher Gemeindeschlüssel (AGS)

des Statistischen Bundesamtes für Dörpen: 03 454 5401

Geografische Lage 52.95 nördlicher Breite  
7.316667 östlicher Länge



Nach der ULR [1] ergibt sich für Ballungsräume eine Kartierungspflicht für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und besonders umweltrelevante Industrieanlagen (Anlagen, die unter die Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen [4] fallen – IED-Anlagen).

Hauptverkehrsstraßen sind laut Definition in § 47b, Abs.3 BImSchG [2] Bundes- und Landesstraßen sowie sonstige grenzüberschreitende Straßen mit jeweils einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Unter grenzüberschreitenden Straßen werden in diesem Zusammenhang nur Straßen verstanden, die Bundes- oder Landesgrenzen überschreiten. Kreis- und Gemeindestraßen werden folglich nicht berücksichtigt.

Durch die Samtgemeinde Dörpen verläuft die folgenden **Hauptverkehrsstraße** (im Sinne der vorher genannten Definition):

**B 70 (Leer – Meppen)**  
**A31 (Rhede-Haren(Ems))**

Beim Umgebungslärm durch den **Schienenverkehr** wurden folgende Bahnstrecken berücksichtigt: **keine**

Beim Umgebungslärm durch den **Flughäfen** wurden folgende berücksichtigt: **keine**

Bei der Kartierung des Umgebungslärms durch IED-Anlagen wurden im Gemeindegebiet folgende **Unternehmen** berücksichtigt: **keine**

### **3. Zuständige Behörde**

Zuständig für die Kartierung des Umgebungslärms ist die  
Samtgemeinde Dörpen  
Fachbereich Planen und Bauen  
Hauptstraße 25  
26892 Dörpen  
email: [von\\_Hebel@doerpen.de](mailto:von_Hebel@doerpen.de)  
Internet: [www.doerpen.de](http://www.doerpen.de)  
Sachbearbeiter: Jens von Hebel Tel.: 04963/402-409

### **4. Angaben zum laufenden Lärmaktionsplan**

#### **Lärmaktionsplan der Samtgemeinde Dörpen**

Die Samtgemeinde Dörpen war im Jahr 2012 erstmalig verpflichtet eine Kartierung des Umgebungslärms vorzunehmen und hat auf dieser Grundlage die geforderte Lärmaktionsplanung in Angriff genommen.

Nach entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung und politischen Beratungen wurde der Lärmaktionsplan beschlossen.

Dieser Plan beschränkt sich im Wesentlichen auf den vom Straßenverkehr hervorgerufenen Umgebungslärm. Die Kartierungsergebnisse für Gewerbe- und Industrielärm (IED-Anlagen) ergaben keinen Handlungsbedarf. Die im Jahr 2017 erforderliche Prüfung der Kartierungsergebnisse und des Lärmaktionsplans kam zu dem Resultat, dass weder eine Neukartierung noch eine Fortschreibung oder Änderung des Lärmaktionsplans Dörpen notwendig war.

## 5. Grundlagen

### Grenzwerte für den Lärmschutz

Vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass Belastungen durch Lärm im Wohnumfeld zu Störungen der Kommunikation bzw. der Nachtruhe und so auch zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, ist es das Ziel der EU u.a. die Lärmbelastung der Bevölkerung mit einheitlichen Verfahren zu bewerten und zu bekämpfen. Mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) hat der Bund im Bundes-Immissionsschutzgesetz Vorschriften über die strategische Lärmkartierung und Aktionsplanung eingeführt (§§ 47a bis 47f).

Dementsprechend sind grundsätzlich (entsprechend der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten) Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie Ballungsräume auszuarbeiten. Die entsprechenden Lärmkarten mit Darstellung der Belastungen  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurden unter Verwendung eines standardisierten Berechnungsverfahrens für Straßen erstellt.

Der § 47d des BImSchG enthält die Pflicht zur Regelung von Lärmauswirkungen und Lärmproblemen, ohne allerdings konkrete Grenzwerte zu benennen. Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst. Dabei werden die im Rahmen der Bauleitplanung oft verwendeten Orientierungswerte der DIN 18005 jedoch nicht aufgeführt, da es sich hierbei um keine Grenzwerte handelt.

### Datenlage

Für die Durchführung der Lärmkartierung wurden folgende Grundlagendaten verwendet:

- Geländeübersicht
- Straßenübersicht mit Verkehrsmengenangaben
- Umweltkarten Land Niedersachsen

## 6. Lärmindizes

Anders als die sonst gängigen nationalen Methoden zur Ermittlung von Lärm-Beurteilungspegeln, die in aller Regel auf die Zeiträume Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) ausgerichtet sind, werden bei der Umgebungslärmkartierung nach der ULR [1] sogenannte Lärmindizes gebildet. Es werden die drei Zeiträume

- Tag (Day) (6 – 18 Uhr)
- Abend (Evening) (18 – 22 Uhr)
- Nacht (Night) (22 – 6 Uhr)

unterschieden.

Getrennt für diese Zeiträume wird je ein Lärmindex ( $L_{Day}$ ,  $L_{Evening}$  und  $L_{Night}$ ) in Form von A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegeln (Mittelungspegeln) berechnet. Zusätzlich wird ein gewichteter 24-Stundenwert ermittelt. Dieser Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ( $L_{DEN}$ ) ist ein Maß für die Belästigung durch den Umgebungslärm. Bei seiner Berechnung wird die höhere Empfindlichkeit in den Zeiträumen „Abend“ und „Nacht“ gegenüber Lärmimmissionen am Tage ( $L_{Day}$ ) durch entsprechende Zuschläge berücksichtigt. Bei allen Berechnungen wird ein für die entsprechenden Lärmemissionen ausschlaggebendes und im Hinblick auf die Wetterbedingungen durchschnittliches Jahr zugrunde gelegt.

## 7. Eingangsdaten

### Eingangsdaten Straßenverkehr

Entsprechend den durch die Berechnungsvorgaben gestellten Anforderungen wurden die Daten zum Straßenverkehr (B 70/A 31) aus den Umweltkarten des Landes Niedersachsen erfasst.



## 8. Ergebnisse

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erscheint es zweckmäßig, zunächst die – gem. den Ergebnissen der Lärmkartierung des Landes - von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu ermitteln und zu betrachten, um für diese Bereiche Maßnahmen vorzuschlagen und damit ggf. gezielt die Belastungen für solche Bürger die hohem und sehr hohem Umgebungslärm ausgesetzt sind, zu senken. Als Auslöseschwellen für Minderungsmaßnahmen können für den Lärmindex  $L_{DEN}$  Pegel von 70 dB(A) bzw. für den Lärmindex  $L_{Night}$  Pegel von 60 dB (A) herangezogen werden.

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung für die belasteten Einwohner entsteht allein aus der strategischen Lärmkartierung nicht. Lärmaktionspläne und Maßnahmen können nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 26.10.2017 Az.: 9 C 873/15.T, von Dritten nicht eingeklagt werden, da sich aus den §§ 47d und 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit der Umgebungslärm-RL eine sogenannte drittschützende Wirkung, die eine nach § 42 Abs. 2 VwGO analog notwendige Klagebefugnis begründen könnte, nicht herleiten lässt.

Die Auswertung der Lärmemissionen der B 70/A 31 ergab folgende Ergebnisse:

**Es gibt keine Betroffenen, deren Lärmbelastung entlang der B 70 /A 31 über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegt.**

**Anzahl der Betroffenen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ab 55 dB(A)  $L_{DEN}$  durch Lärm der B 70/A 31 ausgesetzt sind:  
100 Personen**

**Es gibt keine Betroffenen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ab 50 dB(A)  $L_{Night}$  durch Lärm der B 70/A 31 ausgesetzt sind:**

**Es liegen keine Lärmprobleme vor in schutzwürdigen Gebieten.**

## **9. Maßnahmenplanung und Fazit**

Derzeit sind keine Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmsituation entlang der B 70/A 31 vom Baulastträger geplant.

Der Lärmaktionsplan dient der Darstellung von Lärmproblemen und ist damit ein Hilfsmittel zu deren Management. Es gibt dabei aber keine konkreten Grenzwerte oder Rechtsfolgen, sondern Empfehlungen. Damit sollen insbesondere Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Personen betroffen sind.

Insgesamt verdeutlicht das Ergebnisse der Lärmkartierung, dass in der Samtgemeinde Dörpen an den vom Land Niedersachsen lärmkartierten Straßen (hier B 70/A 31) Bürger insoweit vom Lärm im Nahbereich der B 70/A 31 betroffen sind.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden unter Verwendung der BUB und damit nicht gem. der aktuell gültigen RLS-19 ermittelt. Diese sind für die Ermittlung der meisten Schalltechnischen Verkehrslärmgrößen in Deutschland sowie zur Begründung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu verwenden.

Insofern ist festzuhalten, dass die gemäß der Umgebungsrichtlinie für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes ermittelten Ergebnisse nicht maßgeblich für die Ermittlung der Ansprüche bzgl. einer Lärmsanierung sind. Insbesondere lassen sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung keine Betroffenheiten bzw. Anspruchsberechtigungen nach den Kriterien der Lärmsanierung ableiten.

Dennoch erscheint es aber in jedem Fall zielführend, aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung stark belastete Bereiche zu identifizieren, so dass dann dort der Straßenbaulastträger eine zusätzliche oder erneute Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung vornehmen kann.

Insgesamt ist wichtig an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, dass hier ausschließlich Betroffenheiten aus Verkehren solcher Straßen(abschnitte) berücksichtigt wurden, die vom Land Niedersachsen in den Umweltkarten lärmkartiert wurden. Straßen, die – ggf. auch nur geringfügig - die Grenze von 8.200 Kfz/24h unterschreiten, wurden daher nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für Straßenabschnitte, die innerorts (durch innerörtliche Verkehre) möglicherweise noch höhere Verkehrsmengen aufweisen, deren Zählstellen aber außerorts liegen und geringere Verkehrsmengen für den gesamten Abschnitt ausweisen.



Im Gebiet der Samtgemeinde Dörpen wurden in den letzten fünf Jahren keine Maßnahmen an lärmkartierten Straßen(abschnitten) durchgeführt.

Grundsätzlich ist zudem zu erwähnen, dass seitens der Kommune in allen neu aufzustellenden Bebauungsplänen Maßnahmen zur Lärminderung berücksichtigt werden.

## **10. Quellenangabe**

[1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002

[2] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792)

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

[4] Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (Industrial Emissions Directive), Industrieemissionsrichtlinie (IED)

[5] 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

[6] 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

[7] Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Lärmkartierung (dritte Aktualisierung), Beschluss auf der 143. LAI Sitzung im März 2022, Umlaufbeschluss Nr. 15/2022 der Umweltministerkonferenz

[8] Lärmkarten des Landes Niedersachsen