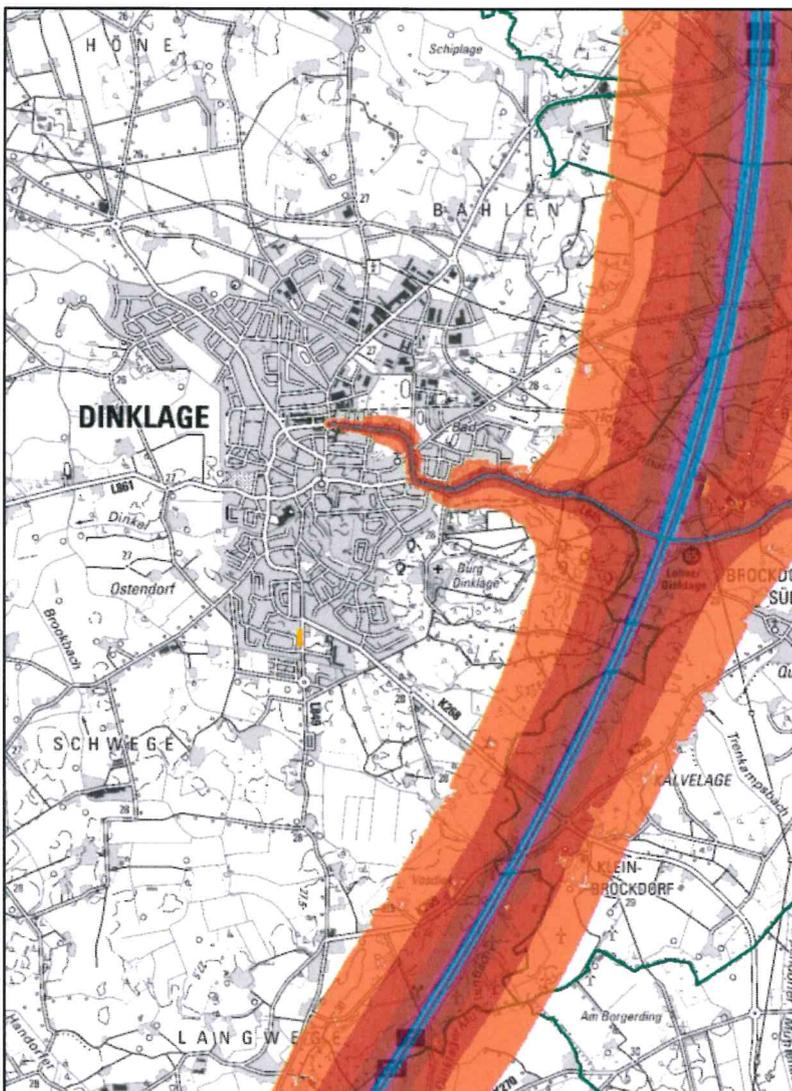


Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes- Immissionsschutzgesetz für die Stadt Dinklage vom 28.03.2019



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine

- erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans
 Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Dinklage

Am Markt 1

49413 Dinklage

Gemeindekennzahl: 03 4 60 003

Telefon: 04443 – 899 - 0

Homepage: www.dinklage.de

Fax: 04443 – 899 - 250

eMail: dinklage@dinklage.de

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

Die Stadt Dinklage liegt im westlichen Teil des Landkreises Vechta und besteht aus dem Stadtkern von Dinklage sowie aus den weiteren Ortsteilen bzw. Bauernschaften Bahlen, Bünne, Höne, Langwege, Schwege und Wulfenau.

Die Stadt grenzt im Westen an die im Landkreis Osnabrück liegenden Gemeinden Badbergen und Gehrde sowie an die Stadt Quakenbrück, im Norden an Essen (Oldenburg), im Osten an Bakum, Lohne und Steinfeld im Landkreis Vechta sowie im Süden an die Holdorf.

Dinklage liegt zwischen den Oberzentren Osnabrück und Oldenburg in einer Entfernung von ca. 50 bzw. 70 km. Die Einwohnerzahl lag am 31.12.2017 bei ca. 13.100. Dinklage erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von ca. 72,8 km².

Zu den Hauptverkehrsstraßen, die in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung untersucht wurden, gehören die A 1 und die L 845.

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]	Ø Belastung [Kfz/Tag]*
A 1 (AS Vechta bis AS Lohne/Dinklage)	22,57	61.800
A 1 (AS Lohne/Dinklage bis Holdorf)	23,03	63.100
L 845 (AS A 1 Lohne/Dinklage bis L 861)	3,58	9.800
Lohner Straße – Burgstraße – Schützenweg - Goethestraße		

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

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

1.4 Geltende Grenzwerte

siehe Anlage

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	100	über 50 bis 55	100
über 60 bis 65	100	über 55 bis 60	100
über 65 bis 70	100	über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	300	Summe	200

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	7,4	100
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	2,7	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,6	0
Summe	10,7	100

Link auf die Kartierungsergebnisse und den Kartenserver des Landes Niedersachsen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Anhand der Berechnungen der ZUS-LLGS ist festgestellt worden, dass insgesamt 300 Einwohner zwischen 55 bis 70 dB(A) ganztätig und 200 Einwohner nachts zwischen 50 und 60 dB(A) betroffen sind.

Die vom Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) werden am Tag und in der Nacht nicht überschritten.

Im Vergleich zur Stufe 2 (2012) ist keine Veränderung in der Anzahl der betroffenen Einwohner inkl. der Einstufungen in die Pegelklassen ermittelt worden.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Rahmen des Ausbaus der A 1 ist eine Schalltechnische Untersuchung erstellt worden, die an den von der A 1 betroffenen Wohngebäuden die entsprechenden Beurteilungspegel nach deutschen Richtlinien (Verkehrslärmschutzverordnung - 16 BImSchV) ermittelt hat. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen im Genehmigungsverfahren umgesetzt worden. Die Immissionsgrenzwerte liegen je nach Nutzungsart deutlich unter den Auslösewerten von 70/60 dB(A) (vgl. Kap. 1.5, Tabelle 1). Es muss aufgrund des Genehmigungsverfahrens davon ausgegangen werden, dass entlang der A 1 keine Betroffenheiten vorliegen, die zu weiteren Maßnahmen führen.

Zum Schutz der Anwohner vor dem direkt anliegenden Verkehrslärm der L 845 sind in den vergangenen Jahren keine Lärmschutzmaßnahmen geplant worden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Für Dinklage werden folgende Hinweise zur Lärminderung gegeben:

- Alle Fahrbahnoberflächen sollten immer in einem ordnungsgemäßen Zustand gehalten werden, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen. Im Jahr 2019/2020 ist die Sanierung der L 845 vorgesehen.
- Die Verstetigung und Kontrolle des Verkehrsflusses ist ein Mittel, um die vom fließenden Verkehr ausgehenden Emissionen zu reduzieren. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Landkreis Osnabrück sind allgemein bestrebt, die Koordinierung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen zu optimieren, um schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden.
- Es wird empfohlen, an neuralgischen Straßenabschnitten verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln im Gemeindegebiet zu nutzen, auf denen die aktuell gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird, damit Tempo 30 im Ortskern und Tempo 50 in der Ortsdurchfahrt auf der L 845 auch tatsächlich eingehalten wird.
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten in Dinklage Lärmvorsorge betrieben.

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

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

Auf einer Fläche von ca. 3,3 km² entlang der Hauptverkehrsstraßen ist ein Lärmpegel ermittelt worden, der über 65 dB(A) (L_{den}) liegt. Im Vergleich zur Gesamtfläche der Stadt Dinklage von ca. 72,8 km² ist die belastete Fläche über 65 dB(A) mit ca. 4,5 % als gering anzusehen. Bereiche, die mit geringeren Pegeln belastet sind, können von allen Ortsteilen schnell erreicht werden.

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

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

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

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

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

liegen nicht vor

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

06.03.2019

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Bürger hatten die Gelegenheit, sich zu Lärmproblemen zu äußern und Eingaben zu tätigen.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 06.03.2019 bis 20.03.2019 öffentlich ausgelegt. Unter www.dinklage.de hatten die Bürger die Gelegenheit, sich über die Ergebnisse der Lärmkartierung und deren Bewertung zu informieren. Der Entwurf des Aktionsplanes wurde im Ausschuss für Bauen, Umwelt und Stadtentwicklung am 05.03.2019 öffentlich vorgestellt.

Es erfolgte eine Bekanntmachung durch Aushang in den Bekanntmachungskästen der Stadt Dinklage sowie durch Hinweisbekanntmachung in der örtlichen Zeitung.

Es sind keine Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes bei der Stadt eingegangen.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung: ca. 2.200,00 EUR
Kosten für die Umsetzung: keine

6 Evaluierung des LAP

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

7 Inkrafttreten des LAP

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

26.03.2019

7.2 Die Bekanntmachung erfolgte am:

18.04.2019

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.dinklage.de

Dinklage, den

18.04.2019


Bürgermeister



Lärmaktionsplan Dinklage (Stufe 3)

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

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

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁴	
		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Nutzung							
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgelände ...	70	60	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	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, VklB 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 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)