

# Lärmaktionsplan Fortschreibung 2024

# Lärmaktionsplan für die Stadt Verden (Aller) zur Umsetzung der vierten Runde der Umgebungslärmrichtlinie



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Auftraggeberin: Stadt Verden (Aller)  
Große Straße 40  
27283 Verden (Aller)

Projektnummer: LK 2023.212  
Berichtsnummer: LK 2023.212.1  
Berichtsstand: 27.11.2023, aktualisiert 16.05.2024  
Endfassung 19.06.2024  
Berichtsumfang: 39 Seiten sowie 5 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](mailto: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 .....	18
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b> .....	<b>19</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	19
3.2	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre. 19	
3.2.1	B215 (Nienburger Straße, Bremer Straße, Waller Heerstraße).....	20
3.2.2	L160 (Johanniswall, Nikolaiwall, Andreaswall, Eitzer Straße) .....	22
3.2.3	L171 (Lindhooper Straße) .....	23
3.2.4	Haupteisenbahnstrecke des Bundes.....	23
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	24
3.4	Schutz Ruhiger Gebiete/Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz .....	29
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert .....	36
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans</b> .....	<b>36</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	36
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung .....	36
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	36
4.4	Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation.....	37
<b>5</b>	<b>Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan</b> .....	<b>37</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des Aktionsplans</b> .....	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans</b> .....	<b>42</b>
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten durch Beschluss des Gemeinderates der Stadt Verden (Aller) .....	42
7.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans .....	42
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet.....	42
<b>8</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>43</b>

# 1 Allgemeines

## 1.1 Für den Lärmaktionsplan zuständige Behörde

Name der Kommune: Stadt Verden (Aller)  
Amtlicher Gemeindeschlüssel: 03361012  
Behörde: Fachbereich Stadtentwicklung  
Kontakt: Frau Wiebke Blohm  
Adresse: Große Straße 40, Stadt Verden (Aller)  
Telefon: 04231 12288  
E-Mail: [wiebke.blohm@verden.de](mailto:wiebke.blohm@verden.de)  
Internet: [verden.de](http://verden.de)

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

Die Stadt Verden (Aller) liegt im Dreieck Hamburg - Hannover – Bremen. Verden (Aller) ist Kreisstadt des gleichnamigen Kreises in Niedersachsen. Die Aller fließt südwestlich des Stadtzentrums Richtung Weser, in die sie nach wenigen Kilometern mündet. Die Weser bildet gleichzeitig die westliche Stadtgrenze. Neben der Kernstadt gehören die Ortschaften Borstel, Dauelsen, Döhlbergen-Hutbergen, Eitze, Hönisch, Scharnhorst und Walle zu Verden (Aller).

Verden (Aller) ist Mittelzentrum der Region und zeichnet sich durch einen hohen Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter und einen hohen Pendlerüberschuss aus. Die Schwerpunkte der Beschäftigung liegen im produzierenden Gewerbe und im Bereich Dienstleistung.

Die Stadt hat ca. 28.500 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von 71,7 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 398 Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in Verden (Aller) beträgt rd. 13.200<sup>1</sup>.

Die Stadt wird von den Hauptverkehrsstraßen BAB A 27 mit 32.200 bis 48.200 Kfz/Tag<sup>2</sup> (Stand 2017: 33.400 bis 46.100 Kfz/Tag<sup>3</sup>), der B 215

---

<sup>1</sup> Strategische Lärmkartierung 2018. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Stand 04/2018

<sup>2</sup> Umweltkarten Niedersachsen. Stand: 11/2023

<sup>3</sup> Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

mit 8.900 bis 21.700 Kfz/Tag<sup>2</sup> (Stand 2017: 8.100 bis 16.700 Kfz/Tag<sup>3</sup>) und den Landesstraßen L160 mit 9.600 bis 18.600 Kfz/Tag<sup>2</sup> (Stand 2017: 9.600 Kfz/Tag<sup>3</sup>), L171 mit 13.100 bis 16.100 Kfz/Tag<sup>2</sup> (Stand 2017: 10.300 Kfz/Tag<sup>3</sup>) und L 203 9.900 bis 12.900 Kfz/Tag<sup>2</sup> (Stand 2017: 8.000 Kfz/Tag<sup>3</sup>) durchzogen, die wegen ihrer überregionalen Bedeutung und der Verkehrsmenge zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>4</sup> (ULR) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen gehören. Der Verkehr hat somit in den letzten 5 Jahren auf den meisten Straßenabschnitten danach zugenommen.

Neu hinzugekommen ist die Berliner Ring mit 10.300 bis 11.400 Kfz/Tag<sup>2</sup>.

Im Rahmen der ULR sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen (s. Kap. 1.3). Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>5</sup> (BImSchG) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zu den Haupteisenbahnstrecken gehört in Verden (Aller) die Strecke Hannover - Bremen und die in Verden (Aller) z.T. parallel verlaufende Strecke Verden - Rotenburg (Wümme) (Strecke 1745). Beide Strecken weisen in Verden (Aller) zusammen bis zu 100.500 Zugbewegungen pro Jahr auf<sup>6</sup>.

Von Fluglärm entsprechend den Vorgaben der ULR ist Verden (Aller) nicht betroffen.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der ULR sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)<sup>5</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

---

<sup>4</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>5</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>6</sup> <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>, Stand: 11/2023

Lärmaktionsplans ergeben sich aus Anhang V und Anhang VI der ULR sowie aus dem Durchführungsbeschluss<sup>7</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>8</sup>.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 01.01.2015 das EBA<sup>5</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 Naherholungsbe- reich ausdrücken. Aktuelle Untersuchungen zeigen insbesondere lärmbe- dingte gesundheitliche Belastungen wie depressive Episoden, Herzinfarkte, Herzinsuffizienz und Schlaganfälle, aber auch Lerndefizite bei Kindern, die erhöhten Lärmpegeln ausgesetzt sind<sup>9</sup>.

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

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Er- forderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans vorliegt. Auch die nati- onale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkreti- sierung beitragen. Mit dem Einleiten des Vertragsverletzungsverfahrens ge- gen Deutschland<sup>10</sup> und mit dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 31.03.2022 gegen Portugal<sup>11</sup> hat die EU-Kommission

---

<sup>7</sup> DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/1967 DER KOMMISSION vom 11. Novem- ber 2021

<sup>8</sup> Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg. 08. Februar 2023

<sup>9</sup> NORAH Noise-related annoyance, cognition, and health. Hrsg: Gemeinnützige Umwelt- haus GmbH. 2016

<sup>10</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>11</sup> Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Achte Kammer) vom 31. März 2022 – Kommissi- on/Portugal (Umgebungsärm) (Rechtssache C-687/20)

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.

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>12</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>13</sup> erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach ULR anzuwendenden BUB<sup>14</sup> abweicht. Eine vereinfachte Umrechnung durch Zu- und Abschläge ist bei den Rechenverfahren BUB und RLS-19 nicht möglich<sup>8</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

---

<sup>12</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>13</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>14</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)

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.

## 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>15</sup>, die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, zu verwenden.

Seit dem 31. Dezember 2018 ist die BEB<sup>16</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 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>17</sup>.

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

Zudem wird nach BUB die Betroffenenbewertung 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.

---

<sup>15</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Vom 09. Februar 2007 (BAnz. Nr. 75 vom 20. April 2007 S. 4137)

<sup>16</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)

<sup>17</sup> Newsletter „Ergebnisse der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen“ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 25. Januar 2023

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>18</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>19</sup> veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ<sup>20</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 zu Lärmquelle tendenziell lauter als in der Kartierung 2017 dargestellt.“*<sup>17</sup> Die Ergebnisse sind daher nicht mit den vorhergehenden Kartierungen vergleichbar. Eine Ab- oder Zunahme der Lärmbelastung in Stadt Verden (Aller) 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.

---

<sup>18</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) Zuletzt geändert durch Art. 84 V v. 31. August 2015 I 1474

<sup>19</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa 2018

<sup>20</sup> LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung –, Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 143. Sitzung am 29. und 30. März 2022

**Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an kartierten Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Verden (Aller)**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Verden (Aller) 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
über 55 bis 60	4.400		über 50 bis 55	2.700
über 60 bis 65	1.600		über 55 bis 60	1.400
über 65 bis 70	1.300		über 60 bis 65	900
über 70 bis 75	800		über 65 bis 70	100
über 75	100		über 70	0
Summe	8.200		Summe	5.100
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an kartierten Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Verden (Aller) 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 - 65 dB(A)	16,9	2.600	4	0
65 - 75 dB(A)	6,0	1.000	5	0
über 75 dB(A)	1,1	0	0	0
Summe	24,0	3.600	9	0
<b>geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 11.2023</b>				
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten			3	
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung			1.426	
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung			337	

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen der Stadt Verden (Aller) finden sich in den Anlagen 2 und 3.

**Tabelle 2: Übersicht der Belastungssituation an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in der Stadt Verden (Aller)**

<b>geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in der Stadt Verden (Aller) belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes, Stand: 11.2023</b>				
L <sub>DEN</sub> dB(A)	belastete Menschen		L <sub>Night</sub> dB(A)	belastete Menschen
über 55 bis 60	1.640		über 50 bis 55	1.200
über 60 bis 65	680		über 55 bis 60	560
über 65 bis 70	240		über 60 bis 65	180
über 70 bis 75	50		über 65 bis 70	20
über 75	10		über 70	0
Summe	2.620		Summe	1.960
<b>geschätzte Zahl der von Lärm an der kartierten Haupteisenbahnstrecke in der Stadt Verden (Aller) 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 - 65 dB(A)	4,96	1.100	2	0
65 - 75 dB(A)	1,05	130	1	0
über 75 dB(A)	0,24	10	0	0
Summe	6,25	1.240	3	0
<b>geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung, starker Schlafstörung Stand: 11.2023</b>				
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung			449	
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung			206	

\* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecke in Stadt Verden (Aller) finden sich in den Anlagen 4 und 5.

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Verden (Aller) 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 Auslöseschwellen vorgegeben.

**Tabelle 3: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie<sup>25</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>21</sup>, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen sind</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>12</sup></li> <li>- Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchG<sup>22</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>23</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>22</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>24</sup>.</li> </ul>

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zu-

<sup>21</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO) vom 23. November 2007

<sup>22</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>23</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

<sup>24</sup> LEITLINIEN FÜR UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region, ZUSAMMENFASSUNG, Kopenhagen, 2018

rückgegriffen<sup>25</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.

Es sind ca. 8.200 Personen und somit knapp 29 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Verden (Aller) durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  der kartierten Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) betroffen.

Von hohen Belastungen durch die kartierten Straßen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  sind 1.300 (4,6 %) und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind 1.400 (4,9 %) Personen betroffen.

Sehr hohe Belastungen durch den Straßenlärm über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  sind für 900 (3,2 %) und über 60 dB(A)  $L_{Night}$  sind für 1.000 (3,5 %) Anwohnerinnen und Anwohner in Verden (Aller) gegeben.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der Runde 4 der ULR ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019 (vor der Covid-19-Pandemie).

### **2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen**

Um die belasteten Bereiche in Verden (Aller) detaillierter zu ermitteln, wurden auf Grundlage der vom Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim bereitgestellten Daten zur Lärmkartierung<sup>26</sup> Wohngebäude ermittelt, die Fassadenpunkte mit Pegeln von >55 bis 60 dB(A)  $L_{Night}$  (gelb) und >60 dB(A)  $L_{Night}$  (rot) aufweisen. Die gelb eingefärbten Wohngebäude weisen somit entsprechend der Lärmkartierung nachts Fassaden mit einer hohen und die rot eingefärbten Wohngebäude einer sehr hohen Belastung (vgl. Tabelle 3) auf.

Entsprechend den Abbildungen 1 bis 5 ergeben sich an vielen straßennahen Wohngebäuden an der L160, L171, B215, L203 und dem Berliner Ring sehr hohe Belastungen von über 60 dB(A)  $L_{Night}$ .

---

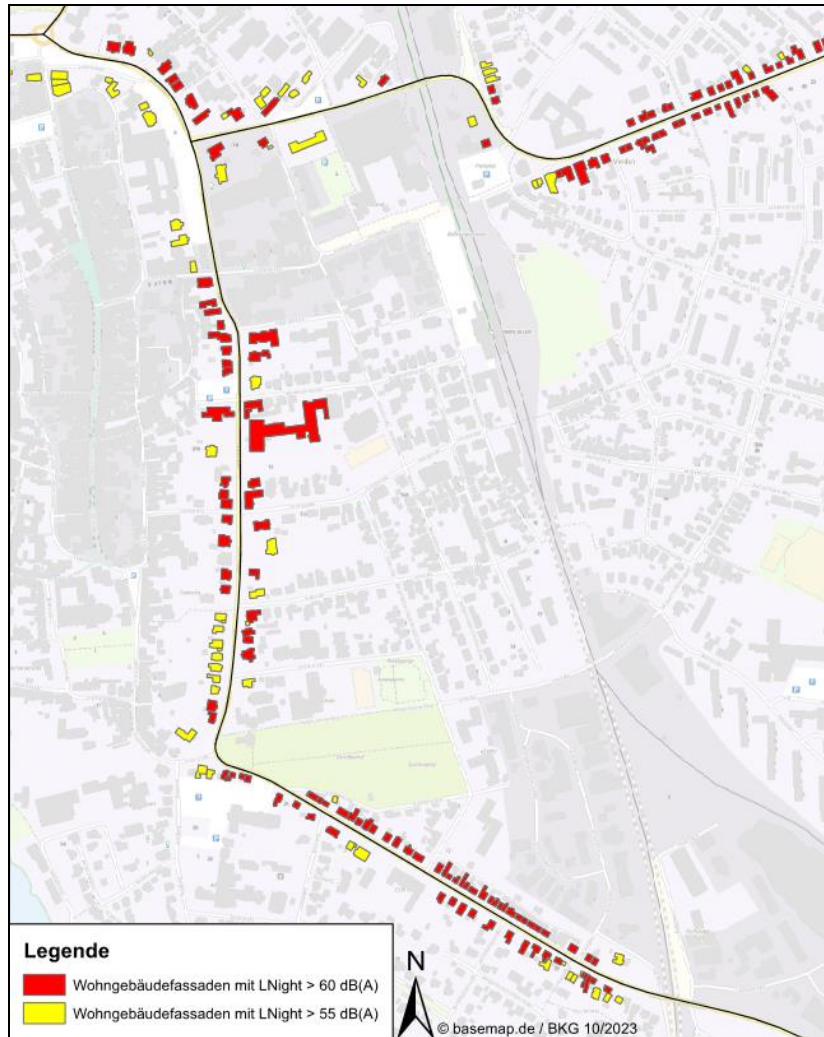
<sup>25</sup> Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

<sup>26</sup> Newsletter des GAA Hildesheim vom 07. März 2023, Betreff: EU-Umgebungslärmrichtlinie 4. Runde Lärmkartierung 2022, hier: Straßenlärm Datendownload

Am Nikolaiwall wird das Gymnasium Am Wall sehr hoch belastet, an der Bremer Straße sind zudem die Berufsbildenden Schulen Verden hoch mit Lärm belastet (s. Abbildung 1 und 3 und vgl. Tabelle 1).

**Abbildung 1: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der L160 (Eitzer Straße, Andreaswall, Nikolaiwall und Johanniswall) / L171 (Lindhooper Straße).**

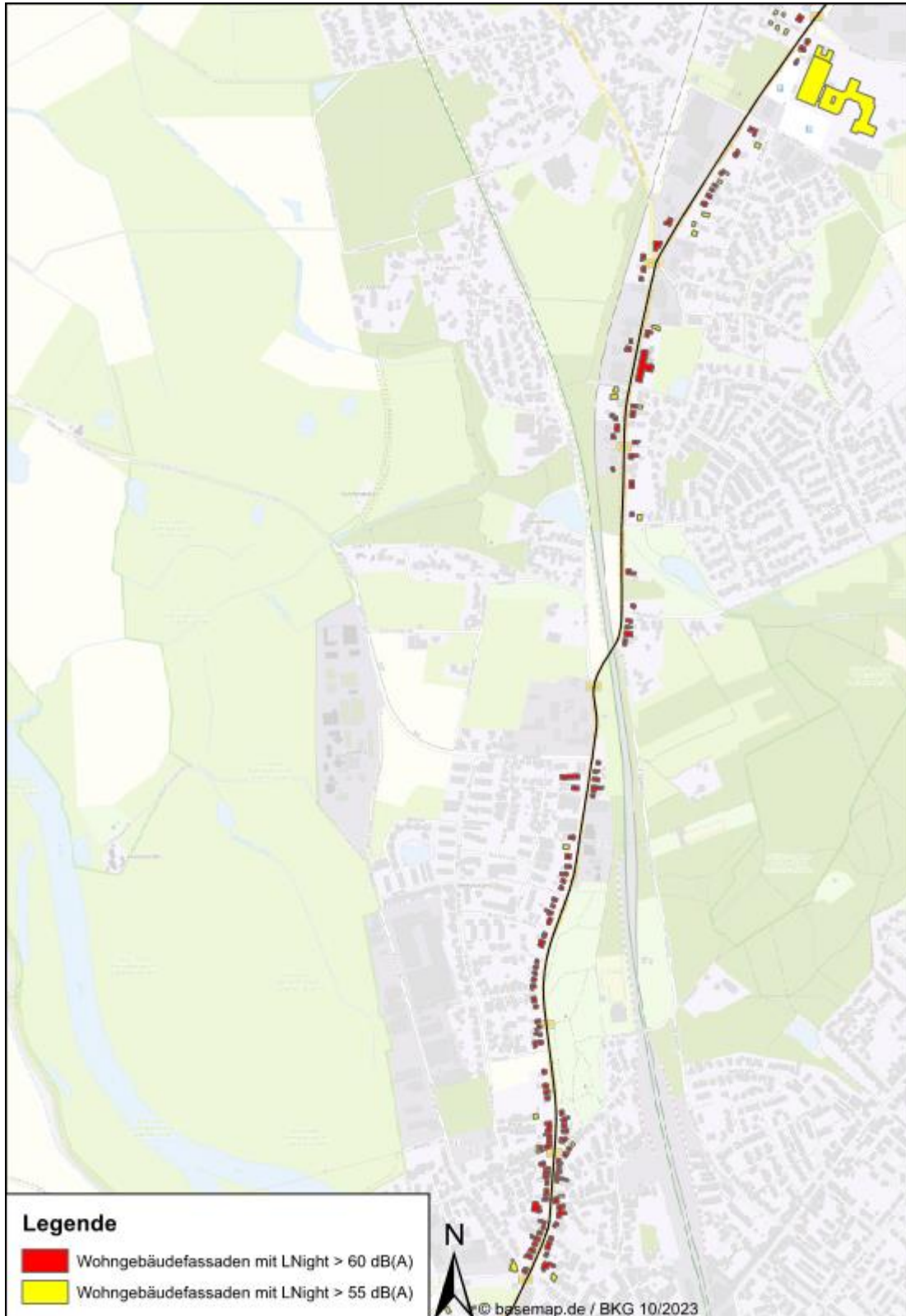
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023<sup>26</sup>



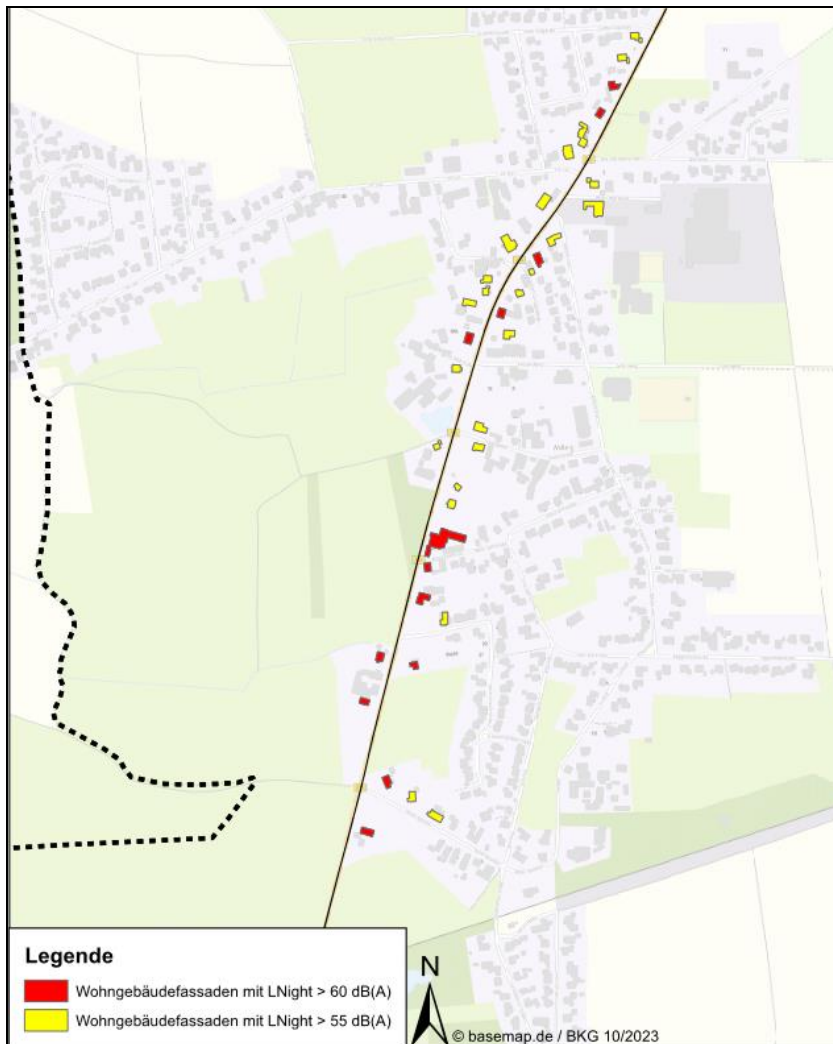
**Abbildung 2: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude am Berliner Ring / Lindhooper Straße (L171) / Eitzer Straße (L160).**  
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023<sup>26</sup>



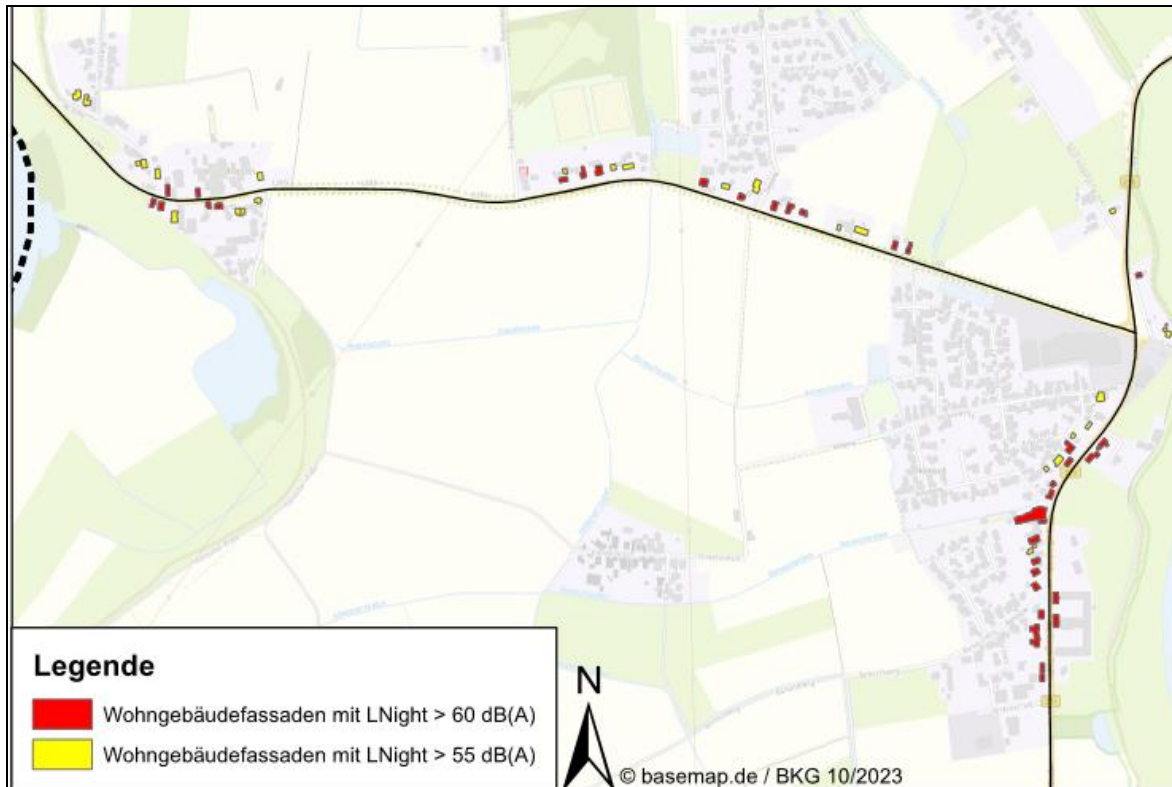
**Abbildung 3: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der Bremer Straße (B215).**  
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023<sup>26</sup>



**Abbildung 4: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude in Walle (B215).**  
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023<sup>26</sup>



**Abbildung 5: Von Umgebungslärm belastete Wohngebäude an der B215 in Hönisch und an der L203 in Groß Hutbergen**  
Quelle: Lärmkartierung 2022/2023<sup>26</sup>



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 der Stadt Verden (Aller) werden zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche an den kartierten Straßen betrachtet, um die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger mit sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen vorgegeben.

## 3 Maßnahmenplanung

### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmschutzwände finden sich entlang der Bahnstrecke von Verden (Aller) nach Bremen in der Kernstadt und in der Ortschaft Dauelsen. Darüber hinaus finden sich abschnittsweise Lärmschutzwände / -wälle an den Straßen „Neumühlen“ und „Berliner Ring“. An der „Nienburger Straße“ in Hönisch besteht die historische Einfriedung (Mauer) des Ritterguts, die als Lärmschutzbauwerk für dahinterliegende Nutzungen wirksam ist. In Eitze wird das Baugebiet „Neue Wiesen“ durch einen Lärmschutzwall abgeschirmt.

Zudem wurde an verschiedenen Straßenabschnitten Tempo 30 eingerichtet und Aufpflasterungen zurückgebaut und durch leiseren Asphalt ersetzt (s. a. Kap. 6).

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 Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die im Regelfall dazu führen, dass zumindest jüngere Wohngebiete relativ gering mit Lärm belastet sind.

### 3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

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

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (verträgliche Abwicklung des Verkehrs)
- Einbau von lärmminderndem 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 A27 ist seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH zuständig. Für die zu betrachtende B 215, L 160, L 171 sowie die L 203 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger.

Für den Berliner Ring ist die Stadt Verden (Aller) zuständig.

Für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Anordnungen für die Nichtge-

meindestraßen ist die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Verden zuständig.

Bauliche Maßnahmen zur Lärminderung an diesen Hauptverkehrsstraßen müssen jeweils in Zusammenarbeit mit der für die Umsetzung zuständigen Behörde erarbeitet werden.

Im Folgenden werden Maßnahmen für die Belastungsschwerpunkte (zahlreiche Wohngebäude mit sehr hoher Lärmbelastung) aufgeführt.

### **3.2.1 B215 (Nienburger Straße, Bremer Straße, Waller Heerstraße)**

Entlang der gesamten B215 (Nienburger Straße, Bremer Straße, Waller Heerstraße) bestehen an den straßennahen Wohngebäuden erhebliche Belastungen (s. Abbildung 3 bis 5).

Für die straßennahen Wohngebäude an der B215 werden in der Lärmkartierung Fassadenpegel von deutlich  $>54$  dB(A)  $L_{\text{Night}}$  ermittelt. Hier ist vom zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob die Grenzwerte der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR97<sup>12</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.

Auf der B215 ist entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen durchgängig ein SMA5 verbaut, der bei Geschwindigkeiten  $<60$  km/h eine Lärmreduzierung von rund 2 dB bewirkt<sup>27</sup>. Da hier bereits ein lärmmindernder Asphalt für Innerortsstraßen (SMA5) verbaut wurde, sollte für die sehr hoch belasteten Abschnitte (vgl. Abbildung 1-5) in denen aktuell Tempo 50 besteht

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

- in der Ortsdurchfahrt Hönisch auf der B215, vom Verdener Feld bis zur Großhutberger Straße
- auf der B215 vom Kreisverkehr Johanniswall bis zur BBS Verden
- auf der B215 in der Ortsdurchfahrt Walle, vom Waller Bahnhof bis Große Ringstraße

von der für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständigen Behörde geprüft werden, ob dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h umgesetzt werden kann.

Bei der Abwägung durch das zuständige Straßenverkehrsamt ist zu berücksichtigen, dass ...

- ... an den straßennahen Wohngebäuden die Lärmvorsorgewerte für Wohngebäude in Wohn- und in Dorfgebieten überschritten sind und somit die Zumutbarkeitsschwelle erreicht ist und die Belastung so hoch ist, dass sie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84) für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist,
- ... ab Werten von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht gesundheitskritische Belastungen bestehen, die eine Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen können (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn.36),
- ... die Belastungen deutlich über den Empfehlungswerten der WHO für den Straßenverkehr<sup>28</sup> liegen und somit mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können,
- ... eine Verlagerung der Verkehre nicht zu erwarten ist, da keine direkt parallel verlaufenden Straßen bestehen und im Nebenstraßennetz bereits Tempo 30 besteht,
- ... mit einer Geschwindigkeitsreduktion neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und Schwere werden etwa halbiert), eine Reduzierung der Luft-

---

<sup>28</sup> Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung. Kopenhagen 2018

schadstoffe und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität an innerörtlichen Straßen erreicht werden kann<sup>29</sup>.

Zur Unterstützung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung sollten folgende Maßnahmen vorgenommen werden<sup>30</sup>:

- Es sollte das Zusatzschild „Lärmschutz“ angebracht werden. Autofahrerinnen und Autofahrer halten sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn der Grund dafür bekannt ist. Eine häufige Wiederholung des Schilds fördert die Befolgung.
- Die Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind stärker, wenn Geschwindigkeitsdisplays oder, noch einmal wirkungsverstärkend, Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden.

### 3.2.2 L160 (Johanniswall, Nikolaiwall, Andreaswall, Eitzer Straße)

Auf der L160 ist entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ebenfalls durchgängig ein SMA5 verbaut, der bei Geschwindigkeiten <60 km/h eine Lärmreduzierung von rund 2 dB bewirkt<sup>13</sup>. Daher verbleiben für die Lärmreduzierung an den straßennahen sehr hoch belasteten Wohngebäuden (s. Abbildung 1 und 2) verkehrsrechtliche Anordnungen zur Geschwindigkeitsreduzierung, um die aktuell potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastung zu reduzieren. Für die Abschnitte

- der L160 zwischen Bahnüberführung und Kreisverkehr Bremer Straße,
- der L160 zwischen Alte Eitzer Straße und Kreisverkehr Berliner Ring,
- der L160 zwischen Weitzmühlener Straße und Am Gohbach

sollte von der für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständigen Behörde geprüft werden, ob dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen umgesetzt werden kann.

Bei der Abwägung sind die unter 3.2.1 aufgeführten Kriterien zu berücksichtigen.

---

<sup>29</sup> Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt 11/2016

<sup>30</sup> Vgl. Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / VMZ / LK Argus, März 2013

### 3.2.3 L171 (Lindhooper Straße)

Auf der L171 ist entsprechend der Lärmkartierung des Landes Niedersachsen ebenfalls durchgängig ein SMA5 verbaut, der bei Geschwindigkeiten <60 km/h eine Lärmreduzierung von rund 2 dB bewirkt<sup>13</sup>. Daher verbleiben für die Lärmreduzierung an den straßennahen sehr hoch belasteten Wohngebäuden (s. Abbildung 1 und Abbildung 2) verkehrsrechtliche Anordnungen zur Geschwindigkeitsreduzierung, um die aktuell potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastung zu reduzieren. Für den Abschnitt

- der L171 zwischen Johanniswall und Berliner Ring

sollte von der für verkehrsrechtliche Anordnungen zuständigen Behörde geprüft werden, ob dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen umgesetzt werden kann.

Bei der Abwägung sind die unter 3.2.1 aufgeführten Kriterien zu berücksichtigen.

### 3.2.4 Haupteisenbahnstrecke des Bundes

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke Hannover - Bremen ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig (s. Kap. 1.2 und 1.3.).

In der aktuellen Lärmkartierung des EBA ist ausgeführt, dass in Verden (Aller) rund 2.600 Einwohnerinnen und Einwohner mit über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen sind (vgl. Tabelle 2). Die Lärmaktionsplanung für die 4. Runde der ULR ist vom EBA aktuell in der Bearbeitung (Stand: August 2023). 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. <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1>

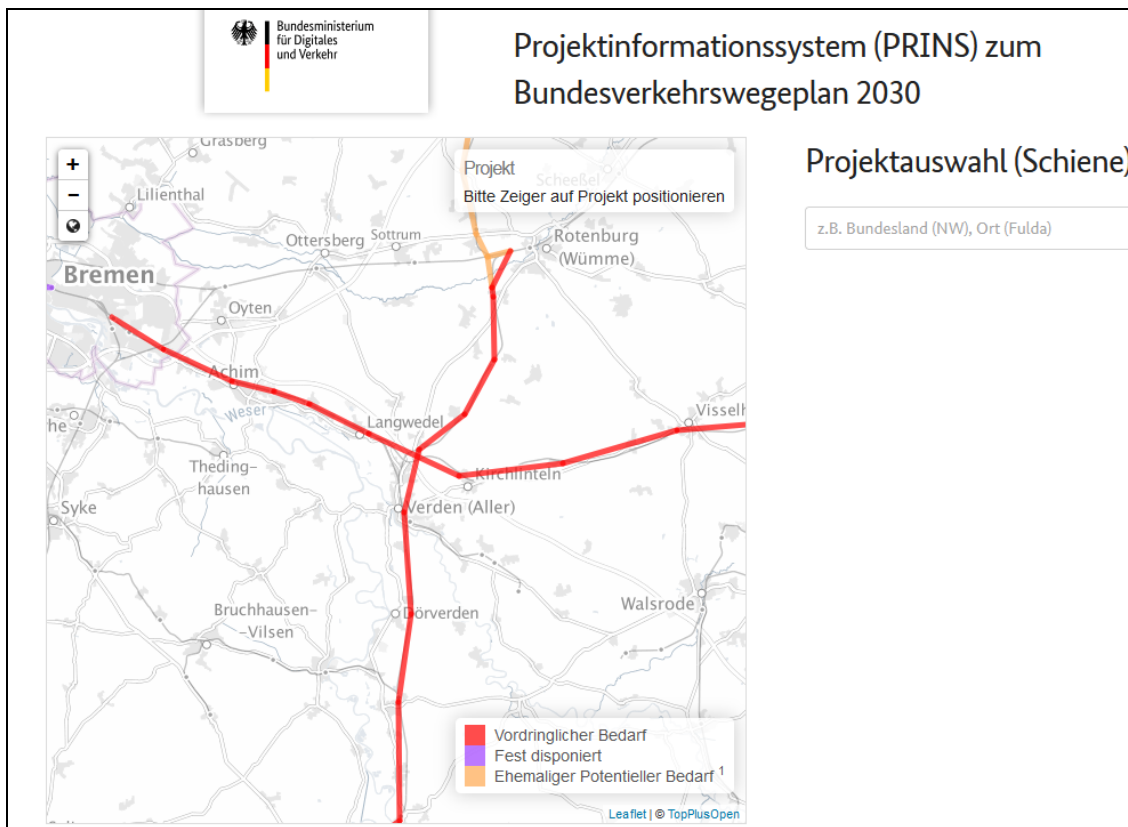
Beim Schienenlärm kommt zum einen zum Tragen, dass seit 2020 alle Güterwagen mit leiseren Bremsen ausgerüstet sein müssen. „*Hierzu hat der Bund sowie die Schienenverkehrsgüterindustrie bereits große Anstrengungen zur Umrüstung der Bestandsflotte der Schienengüterwagen auf LL-Sohlen unternommen. Der Lärmpegel für umgerüstete Güterwagen ist dadurch um bis zu 10 dB(A) gesunken.*“<sup>31</sup>

<sup>31</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrslaerm>. Stand: 03/2023

Da das EBA für die Bearbeitung zuständig ist, kann keine Aussage zu den Maßnahmen oder deren Nutzen getroffen werden. Im Rahmen der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von der Stadt Verden (Aller) Hinweise und Anregungen eingebracht.

Im Bundesverkehrswegeplan Schiene ist der Ausbau/Umbau der Schienenstrecken in Verden (Aller) als vordringlicher Bedarf aufgeführt (s. Abbildung 6). Im Rahmen der wesentlichen Änderungen der Bahnstrecken sind die strengen Grenzwerte der Lärmvorsorge (s. Anlage 1) zu berücksichtigen.

**Abbildung 6: Ausschnitt Optimiertes Alpha-E mit Bremen**  
Quelle: Bundesverkehrswegeplan<sup>32</sup>



### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EU-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema „Lärm“ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategie-

<sup>32</sup> [https://www.bvwp-projekte.de/map\\_street.html](https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html). Stand: 10/2023

gien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Eine Ortsumgehung im Zuge der B 215 wurde wiederholt kontrovers diskutiert. Auf Grund der überwiegenden Quell- und Zielverkehre nach und aus Verden (Aller) würden erhebliche Verkehre auf der jetzigen Ortsdurchfahrt verbleiben, sodass lediglich eine sehr geringe Lärmreduzierung durch die Verkehrsabnahme in Verden (Aller) erreicht werden könnte. Nach über 30 Jahren Diskussion hat der Rat 2012<sup>33</sup> den Verzicht auf eine Ortsumgehung beschlossen, weil eine Unterbrechung der direkten Zufahrt von Dauelsen in die Kernstadt nicht zumutbar ist und keine alternative wirksame und umsetzbare Umgehungsstraße erkennbar ist.

Grundsätzlich besteht für Privatleute die Möglichkeit durch die Schließung von Baulücken oder den Bau von Nebengebäuden (z.B. Garagen) an der Grundstücksgrenze zur Straße hin, den Lärm auf den Privatgrundstücken zu reduzieren. Solche Maßnahmen zur Lärmreduzierung, die von den Grundstücksbesitzern durchzuführen sind, sollen seitens der Stadt Verden (Aller) unterstützt werden.

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.

---

<sup>33</sup> Beschluss des Rates der Stadt Verden (Aller), 15.05.2012, Vorlagen Nr. 49/2012/3

Auch unter Lärmschutzgesichtspunkten sollten verstärkt emissionsarme, insbesondere elektrisch betriebene, Busse und Kommunalfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden. Die Inbetriebnahme der ersten Elektro-Busse ist bereits erfolgt.

- **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 oder Fahrradstraßen
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen,
- Fahrrad-Abstellanlagen, auch für Lastenräder,
- Verhinderung von Radwegeparken,
- Bike + Ride Einrichtungen,
- spezielle Wegweisung für Radfahrer,
- Neubau der Fahrradbrücke über Aller und Wätern

- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes.

- Umsetzung und Fortschreibung des Radförderkonzeptes der Stadt Verden (Aller)<sup>34</sup>

Tempo 30 innerorts hätte auch den Vorteil, dass die z.T. in beide Richtungen zu befahrenden engen kombinierten Fuß- und Radwege aufgehoben werden können und der Radverkehr auf die Straße ausweichen kann, und so auch Konflikte von Fuß- und Radverkehr abbauen kann.

Geplante Maßnahme:

- Einrichtung einer **Radroute** vom Bahnhof zu den Berufsbildenden Schulen (BBS).

-

- Neubau von weiteren (geschützten) **Fahrradabstellanlagen** innerhalb Verdens<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Stadt Verden (Aller) Radförderkonzept, Juli 2012

<sup>35</sup> <https://www.verden.de/leben-in-verden/verden-verbindet/fahrradabstellanlagen-der-stadt-verden-aller-/standorte-der-fahrradabstellanlagen/>

- **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,
- guter 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, Nebenstraßennetz weitestgehend Tempo 30
- Fußgängerzonen und fahrzeugfreien Plätzen,
- Parkraumkonzepten mit Parkraumreduzierung und Parkraumbewirtschaftung, Erstellung Parkraumbewirtschaftungskonzept
- verkehrslenkenden Maßnahmen zur besseren Zielführung und zur Vermeidung von Schleichwegeverkehr.

- Einbau von **lärmarmen Asphalten** auf allen kommunalen Straßen, insbesondere lärmindernder Asphalt für Gemeindestraßen, durch die eine erhebliche Lärmreduzierung von bis zu 3 dB gegenüber einem Standardasphalt erreicht werden kann<sup>13,36,37,38,39</sup>.

<sup>36</sup> Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

- **Weitere lärmindernde Maßnahmen**
  - Sukzessive Umstellung der Arbeitsgeräte auf **Akku-Betrieb** (Heckenschere, Laubblasgeräte, Freischneider etc.) auf dem Betriebshof
- **Mobilitätskonzepte**
  - Durch den Landkreis Verden ist ein Mobilitätskonzept<sup>40</sup> für den Südkreis (südlichen Teil des Landkreises Verden) erstellt worden, welches Maßnahmen für eine effektive Verkehrsvermeidung und eine verkehrliche Entlastung benennt.
  - Die Stadt Verden (Aller) hat im Jahr 2023 ein Mobilitätskonzept beschlossen, in welchem umfangreich Maßnahmen für eine klimafreundliche und lärmemissionsarme Mobilität aufgeführt sind.<sup>41</sup>

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005<sup>42</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>42</sup>

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

---

<sup>37</sup> Die leise Innenstadtstraße. Voraussetzungen für den Einbau lärmarmen Straßendecken. Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2012

<sup>38</sup> „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2014

<sup>39</sup> Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

<sup>40</sup> Verkehrs- und Mobilitätskonzept Südkreis Verden, Stand Mai 2020, Ingenieursgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

<sup>41</sup> Mobilitätskonzept Verden, Endbericht September 2023, Gertz Gütsche Rügenapp GbR, Berlin

<sup>42</sup> DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

### 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 Stadt Verden (Aller), gestellt.

Als Ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche aus der forst- und landwirtschaftlichen Nutzung dieser Gebiete<sup>43</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>44</sup>.

Im Rahmen der vorangegangenen Lärmaktionspläne wurden verschiedene Gebietskategorie definiert:

#### „Natur-Erholung“ (Kategorie A):

Zusammenhängende größere nicht verlärmte Landschaftsbereiche die dem Handlungsziel „Aufenthalt und der Erholung von Menschen“ dienen. (Schwellenwert  $L_{DEN} \leq 55$  dB(A), Flächengröße mindestens 100 ha, Abstand zu Gewerbe- und Industriegebieten von mindestens 500 m).

#### „Innerstädtische-Erholung“ (Kategorie B):

Innerstädtische Grün- und Freiflächen, die der ruhigen Erholung dienen und nicht erheblich durch Umgebungslärm beeinträchtigt sind (Schwellenwert  $L_{DEN} \leq 55$  dB(A), Flächengröße mindestens 1000 qm).

<sup>43</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 19.09.2022

<sup>44</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

**„Aktive-Erholung“ (Kategorie C):**

Innerstädtische Grün- und Freiflächen, die zwar durch Umgebungslärm in geringerem Umfang vorbelastet sind, aber durch die aktive Erholung (Spiel und Sport) genutzt werden (Schwellenwert  $L_{DEN} \leq 60$  dB(A), Flächengröße mindestens 5000 qm / freie Zugänglichkeit).

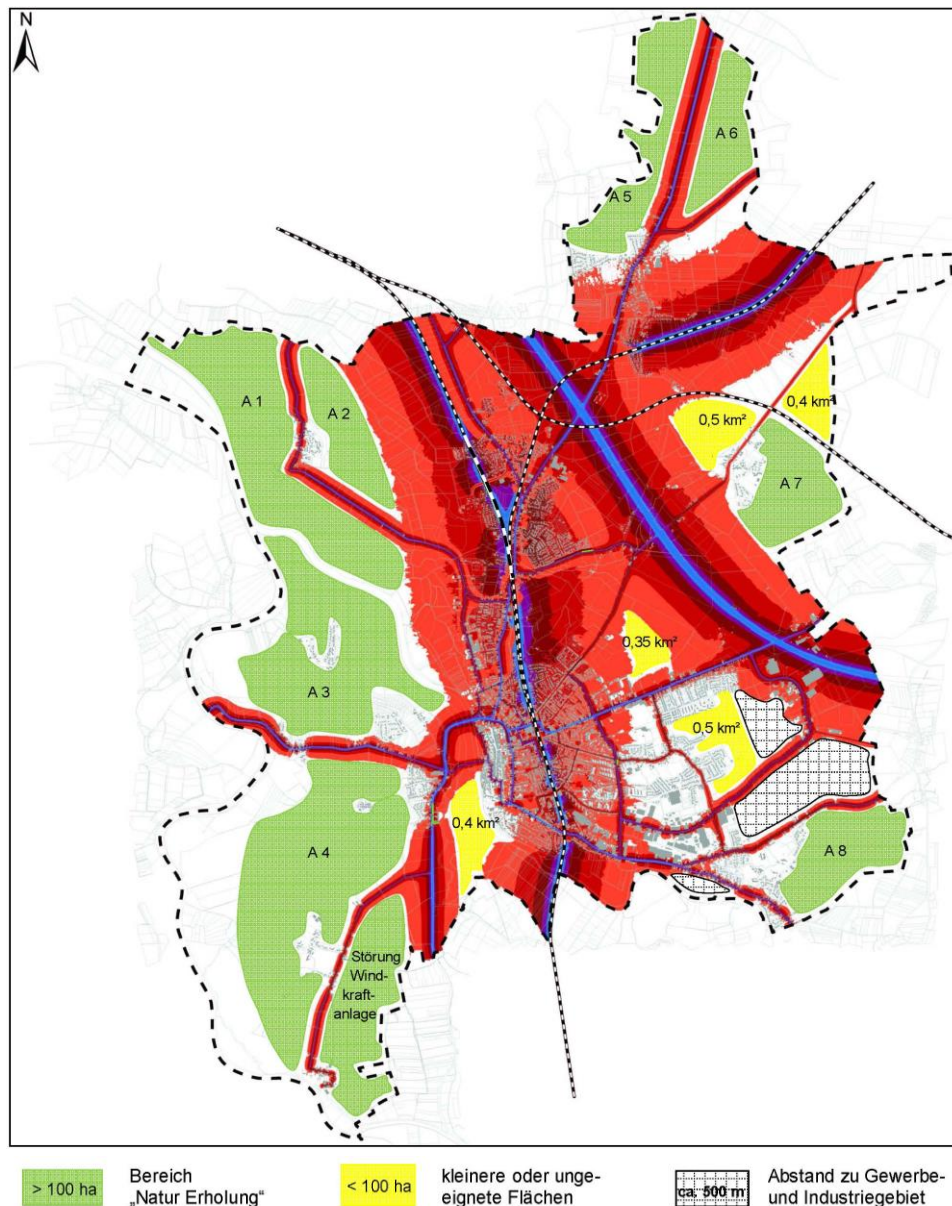
Entsprechend diesen Definitionen wurden folgende Ruhige Gebiete der **Kategorie A** festgesetzt (vgl. Abbildung 7):

1. entlang von Weser und Aller
2. im Waldgebiet im Norden Verdens (Walle-Steinberg)
3. östlich der Ortslage Scharnhorst und
4. im Südosten der Ortschaft Eitze.

Innerstädtisch finden sich ebenfalls leise Bereiche, die entsprechend der Definition „Innerstädtische-Erholung“ (**Kategorie B**) festgesetzt wurden):

5. im Stadtwald,
6. am Allerufer und
7. zwischen Borstel und Finkenberg.

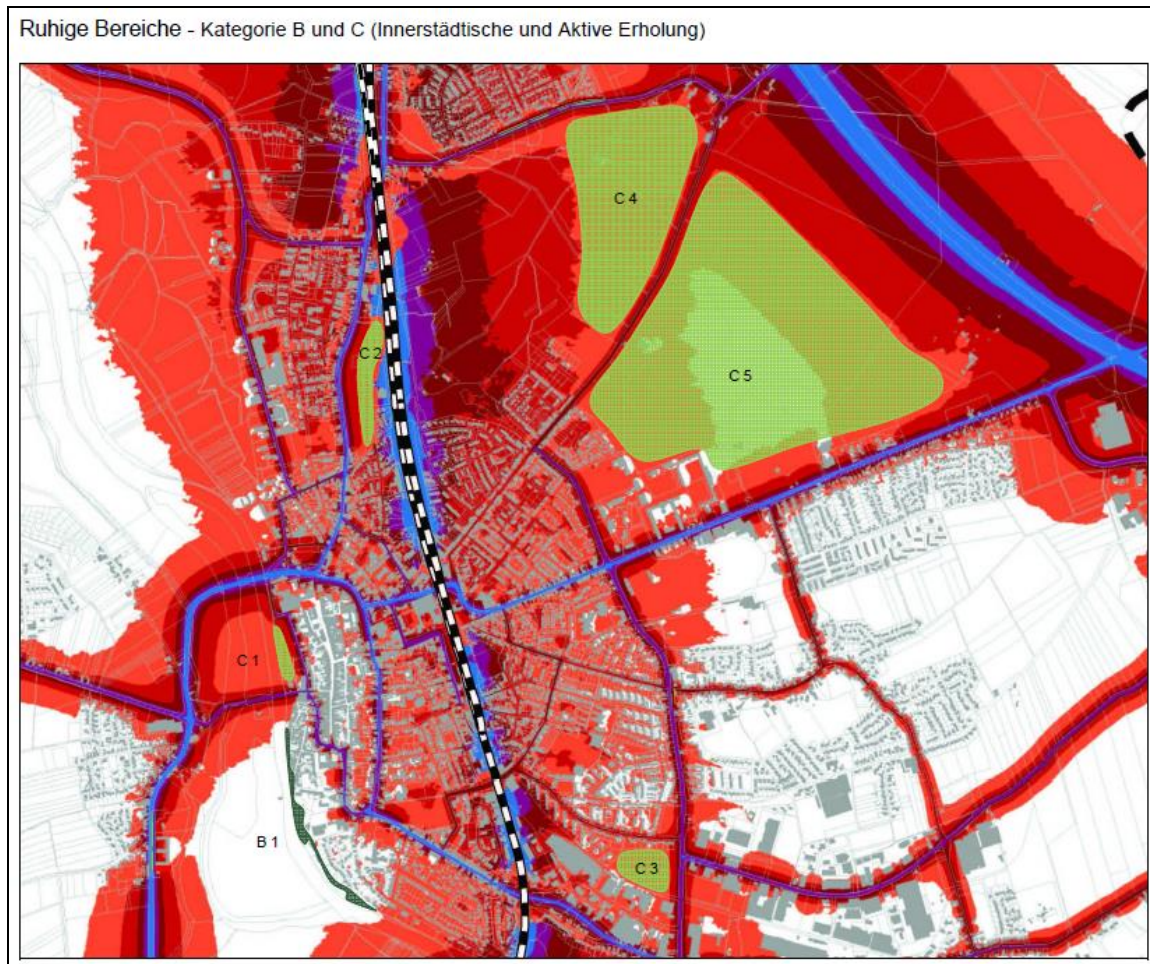
Abbildung 7: Großflächige Ruhige Gebiete außerorts, „Natur-Erholung“ (Kategorie A) aus dem Lärmaktionsplan 2018<sup>46</sup>



Neben diesen ruhigen Landschafts- und Stadträumen wurden weitere Bereiche des Stadtwaldes und der Verdener Dünen als ruhiges Gebiet festgesetzt (s. Abbildung 8), die zwar zum Teil mit Lärm belastet sind, die aber auf Grund ihrer Erreichbarkeit und ihrer Erholungsfunktion eine besondere Bedeutung besitzen („Aktive-Erholung“ (**Kategorie C**)). Um die Erholungsfunktion in diesen Bereichen deutlich zu verbessern, sollten entlang der Verkehrsachsen Lärmschutzwälle errichtet werden, die zu keinen erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild führen. Nur in den Bereichen, wo Lärmschutzwälle

aus Platzgründen nicht errichtet werden können, sollte auf Lärmschutzwände zurückgegriffen werden.

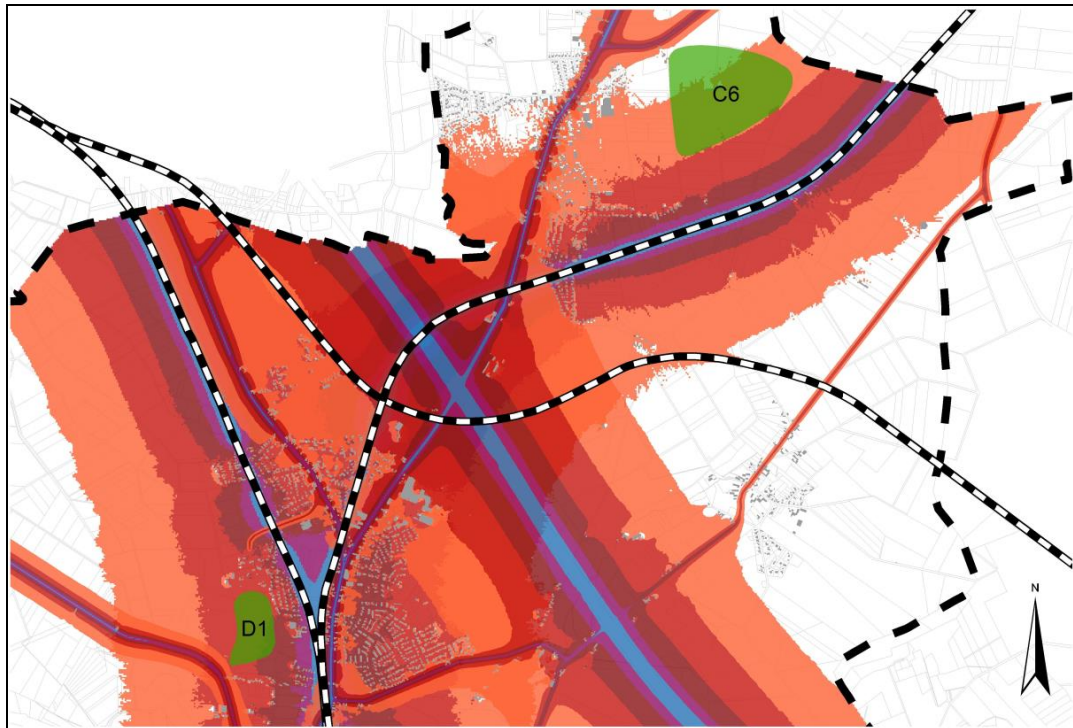
**Abbildung 8: Ruhige Gebiete innerorts, (Kategorie B und C) aus dem Lärmaktionsplan 2018<sup>46</sup>**



Zusätzlich wurden zwei weitere Bereiche als Ruhige Gebiete festgesetzt. Der Bereich des Golfplatzes wurde der aktiven Erholung (**Kategorie C**) zugeordnet (s. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Der Bereich des Sachsenhains wurde als neue **Kategorie D** ausgewiesen. Die Kriterien der **Kategorie D** sind die tatsächliche Nutzung als Naherholungsbereich und die Wahrnehmung des Gebietes als relativ ruhiger Bereich durch der Erholungsuchenden<sup>45</sup>.

<sup>45</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 19.09.2022

**Abbildung 9: Neu ausgewiesene Ruhige Gebiete aus dem Lärmaktionsplan 2018<sup>40</sup>**



Diese in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen festgelegten Ruhigen Gebiete werden mit diesem Lärmaktionsplan einer Überprüfung unterzogen, da bei Festlegung Ruhiger Gebiete zwingend mindestens eine Maßnahme zur Bewahrung als Ruhiges Gebiet zu benennen ist. Hierzu hat eine Beteiligung der verschiedenen Planungsträger auf Bundes-, Landes- und Landkreisebene zu erfolgen und eine nachvollziehende Abwägung durch die Stadt Verden (Aller) aller berührten Belange vollzogen werden muss, um eine Wirkung gegenüber dem jeweils zuständigen Planungsträger zu entfalten.

Die Überprüfung führt zu folgenden Ruhigen Gebieten:

**„Innerstädtische-/ Nah-Erholung“ (Kategorie A):**

Innerstädtische Grün- und Freiflächen, die der ruhigen Erholung dienen und entweder nicht erheblich durch Umgebungslärm beeinträchtigt sind, oder die tatsächliche Nutzung als Naherholungsbereich und die Wahrnehmung des Gebietes als relativ ruhiger Bereich durch der Erholungsuchenden ermöglichen. (Flächengröße mindestens 1000 qm).

1. im Stadtwald,

2. Verdener Dünen
3. Alleruferweg südlich der Südbrücke und
4. Sachsenhain.

**„Aktive-Erholung“ (Kategorie B):**

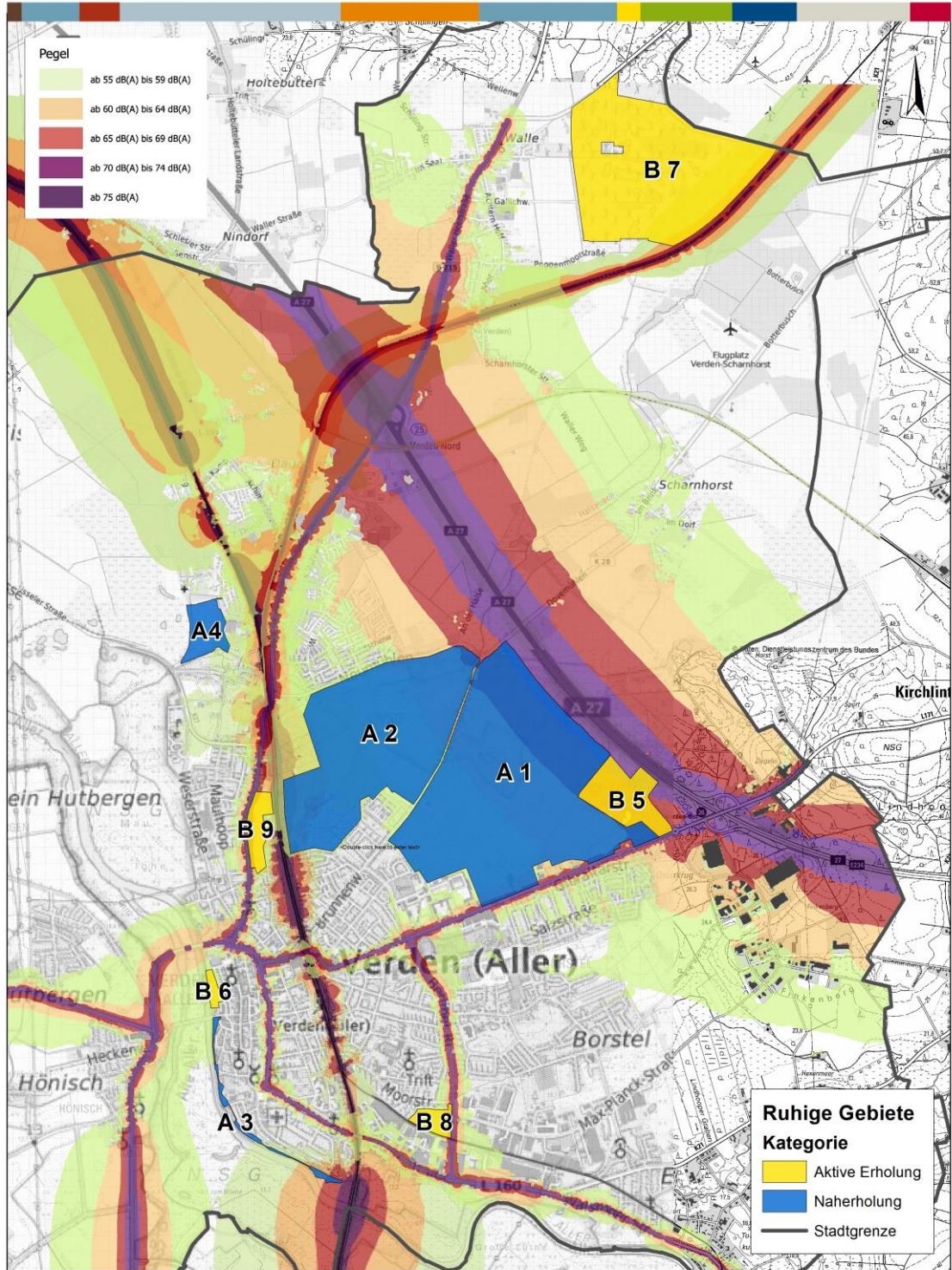
Innerstädtische freizugängliche Grün- und Freiflächen, die zwar durch Umgebungslärm in geringerem Umfang vorbelastet sind, aber durch die aktive Erholung (Spiel und Sport) genutzt werden.

5. Magic Park
6. am Allerufer (Allerpark),
7. Golfplatz Walle
8. Rhododendronpark
9. Bürgerpark

Beim Schutz der ausgewiesenen Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher haben die zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete zu überprüfen und den Aspekt des Lärmschutzes zu berücksichtigen (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Lärmaktionsplan - Ruhige Bereiche

Datum: 27.03.2024



Der Schutz der Ruhigen Gebiete ist neben der Berücksichtigung in der kommunalen Bauleitplanung auch bei anderen raumbedeutsamen Planungen als planungsrechtliche Festlegungen von den anderen, jeweils zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher neben der Darstellung in der Flächennutzungsplanung auch Eingang als Festlegung in der regionalen Raumplanung finden.

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

Auf Grund der geänderten Berechnungsgrundlage (s. Kap. 2.1) kann auf die berechneten Belastetenzahlen aus vorherigen Lärmaktionsplänen nicht zurückgegriffen werden.

Da es sich bei den Maßnahmen um aktive Maßnahmen an der Quelle handelt (Geschwindigkeitsreduzierung), reduziert sich der Lärm für alle betroffenen Personen an den Abschnitten, wo die Maßnahme umgesetzt wird.

Zusammenfassend kann bei Umsetzung der Maßnahmen für gut die Hälfte der Anwohnerinnen und Anwohner in Verden (Aller), also etwa 4.000 Personen, der Lärm reduziert werden.

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

### **4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Vom 15.04.2024 bis 15.05.2024

### **4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung**

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch Bereitstellung im Internet und öffentliche Auslegung sowie durch eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange bzw. Behörden.

### **4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

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

#### 4.4 Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

Im Rahmen der Beteiligung wurden keine Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingereicht. Seitens der betroffenen Behörden und Träger der öffentlichen Belange wurden Stellungnahmen eingereicht, die inhaltlich geprüft und, wie in der Abwägungsmatrix zum Feststellungsbeschluss dargelegt, abgewogen wurden.

### 5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Verden (Aller) getragen.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 500 € je Zeichen vergleichsweise gering.

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung werden entsprechend VLärmSchR97<sup>12</sup> bis zu 75 % der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

### 6 Evaluierung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Verden (Aller) erstreckt sich für das gesamte Stadtgebiet auf die lärmkartierten Straßen. 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<sup>46</sup> wurde vorgabenkonform erarbeitet und in dem geforderten Berichtsformat an das Land Niedersachsen im März 2019 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 für die Hauptverkehrsstraßen Maßnahmen aufgeführt, die nur z.T. umgesetzt wurden. Allerdings besteht weiterhin eine sehr hohe Lärmbelastung, so dass in diesem Lärmaktionsplan weitere Maßnahmen aufgeführt werden. Zudem wurde in diesem Lärmaktionsplan eine weitere Straße betrachtet. Da sich die Berechnungsvorschrift geändert hat und die Ergebnisse kaum mit den vorhergehenden Lärmkartierungen vergleichbar sind, können Angaben zu geänderten Betroffenheiten nicht ermittelt werden.

Die bereits im letzten Lärmaktionsplan von 2019<sup>46</sup> aufgeführten und durch das städtebauliche Planungsrecht bzw. durch übergeordnete Planungen festgelegten Ruhigen Gebiete wurden einer Überprüfung unterzogen. Die durch das städtebauliche Planungsrecht und durch übergeordnete Planungen festgelegten bzw. bereits gesicherten Ruhigen Gebiete der Kategorie A und B wurden übernommen. Inwieweit die Ruhigen Gebiete von anderen Planungsträgern berücksichtigt wurden bzw. werden, lässt sich derzeit nicht abschätzen.

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

Die in vorangegangenen Runden der Lärmaktionsplanung diskutierten Maßnahmen wurden seit 2013 bereits vielfach umgesetzt. :

#### Förderung ÖPNV

- Neuschaffung einer zweiten Zufahrtstraße über den Clüversweg auf den **Omnibusbetriebshof** an der Moorstraße. Entlastung der verkehrsberuhigten Straßen rund um die Straßen Moorstra-

---

<sup>46</sup> Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Verden (Aller) gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie vom März/2019

ße/Pulverschuppen durch weniger LKW- Zulieferverkehre sowie Reduzierung der Bus aus- und Einfahrten zum Betriebshof.

- Kontinuierliche **Neanschaffung von Linienbussen** (mit Elektroantrieb) nach dem jeweiligen Stand der Technik. Die **Buslinie 714** zwischen ZOB und Gewerbegebiet Verden Ost wurde neu eingerichtet.
- Konzept **Stadtbusverkehr im Takt**.
- **Anrufsammeltaxi**-Anbindung aller Ortschaften (VBN-Plus Sammeltaxi Verden).

### Förderung des Radverkehrs

- **Neubau des Radwegs** in Verlängerung der Salzstraße in Richtung Finkenberg/Max-Planck-Straße
- **Neubau des Radwegs** am Brunnenweg, 1. BA
- **Einrichtung einer Fahrradstraße in der Ostertorstraße**
- **Neubau des Radwegs** am Finkenberg
- **Erneuerung der Hauptwege** im Bürgerpark zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs
- Herstellung des **Fahrradstreifens** aus Asphalt in der Straße „Im Burgfeld“
- **Bau der Radbrücke über die Aller** (Brückenschlag)
- **Radverkehrsförderkonzept von 2017** als Grundlage für die Förderung des Radverkehrs
- **Programm weniger Radreisewiderstand: zahlreiche geschützte Radabstellanlagen, Lastenradsharing, ....**

### Förderung des Fußverkehrs

- Ausweisung Lugenstein als **Fußgängerzone**
- Umbau der Großen Straße mit Rathausplatz und damit einhergehend die Sperrung der **Großen Straße** zwischen Bäckerstraße und Herrlichkeit für den Durchgangsverkehr

### Geschwindigkeitsreduzierung

- **Tempo 30** in der Zollstraße ab Lindhooper Straße, Holzmarkt, Bahnhofstraße
- Einrichtung **Tempo-30 Zone** Artilleriestraße
- **Tempo 30** im Borsteler Weg
- **Tempo 30** auf dem Brunnenweg ab Einfahrt Wasserwerk
-

### Maßnahmen an den Verkehrswegen

- **Rückbau der Pflasterung** an der Bahnhofstraße, Neubau in Asphalt
- **Geplanter Rückbau der Aufpflasterung** Elisabeth-Selbert-Straße
- **Abstellen von klappernden Schachtdeckeln** durch Austausch bzw. Einbau von Antiklapperringen, in der Regel auf Basis von Anliegerbeschwerden. Zusätzlich werden nach durchgeführter Kanalspülung nach Bedarf Antiklapperringe ausgetauscht.
- **Rückbau der Aufpflasterung** Obere Straße in Höhe Einmündung Sandberg

### Weitere Maßnahmen

- Sukzessive Umstellung der Arbeitsgeräte auf **Akku-Betrieb** (Heckenschere, Laubblasgeräte, Freischneider etc.) auf dem Betriebshof
- **Neubau einer Güterumschlagsanlage** am Clüversweg in Verden und damit Lärmentlastung zur angrenzenden Wohnbebauung an der Moorstraße beim Umschlag von Schüttgütern.
- **Erstellung eines stadt eigenen Mobilitätskonzeptes<sup>47</sup>**
- **Einstellung eines Mobilitätsmanagers**

Für die Umsetzung der Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen ist nicht die Stadt, sondern sind andere Institutionen zuständig. Die Stadt Verden (Aller) ist für die Gemeindestraßen zuständige. Insbesondere die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt sich als Hemmnis dar und sollte für die lärmaktionsplanaufstellenden Gemeinden vereinfacht werden. Dazu gab es die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“<sup>48</sup>. Das Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes mit dem Ziel der Erleichterung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist im November 2023 im Bundesrat gescheitert.

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

---

<sup>47</sup> Mobilitätskonzept Stadt Verden (Aller), Endbericht August 2023, Gertz Gutsche Rümenapp GbR, Berlin

<sup>48</sup> <https://www.lebenswerte-staedte.de> Stand: Mai 2023

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 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 Bekanntmachung nach Beschluss des Gemeinderates der Stadt Verden (Aller)**

Datum der Beschlussfassung: 18.06.2024

Datum der Bekanntmachung: 21.06.2024

### **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.verden.de](http://www.verden.de)

Stadt Verden (Aller), den 19.06.2024

Der Bürgermeister

## 8 Anlagenverzeichnis

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

**Anlage 2:** Lärmkarte kartierte Straßen Übersicht  $L_{DEN}$  für Stadt Verden (Aller)

**Anlage 3:** Lärmkarte kartierte Straßen Übersicht  $L_{Night}$  für Stadt Verden (Aller)

**Anlage 4:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{DEN}$  für Stadt Verden (Aller)

**Anlage 5:** Lärmkarte Haupteisenbahnstrecke Übersicht  $L_{Night}$  für Stadt Verden (Aller)

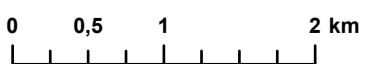
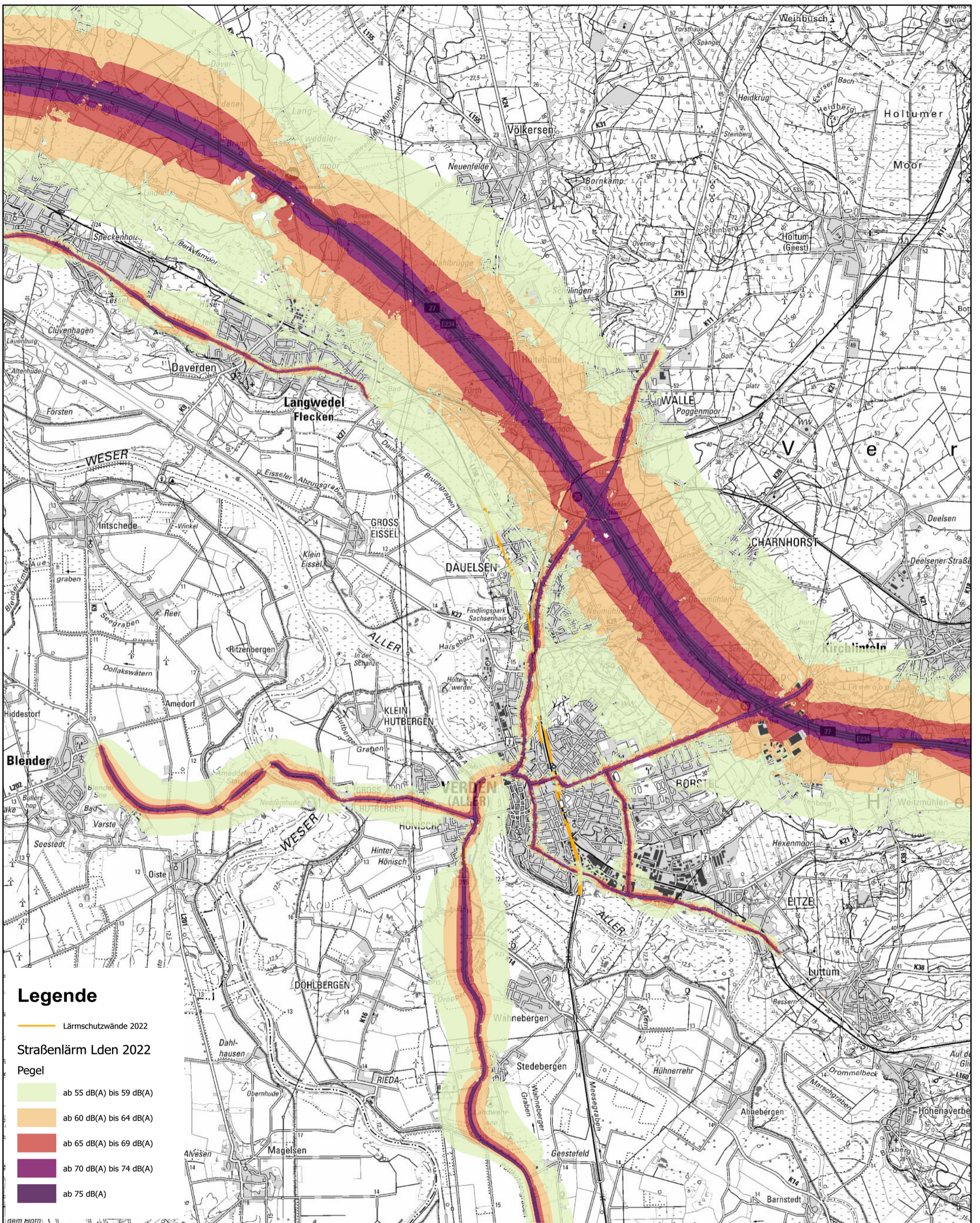
## Anlage 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

**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 Umgebungsrichtlinie 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 Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{den}$  und  $L_{night}$  wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/>).

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwege in Baulast des Bundes		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-SV 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.



Datum: 19.06.2023

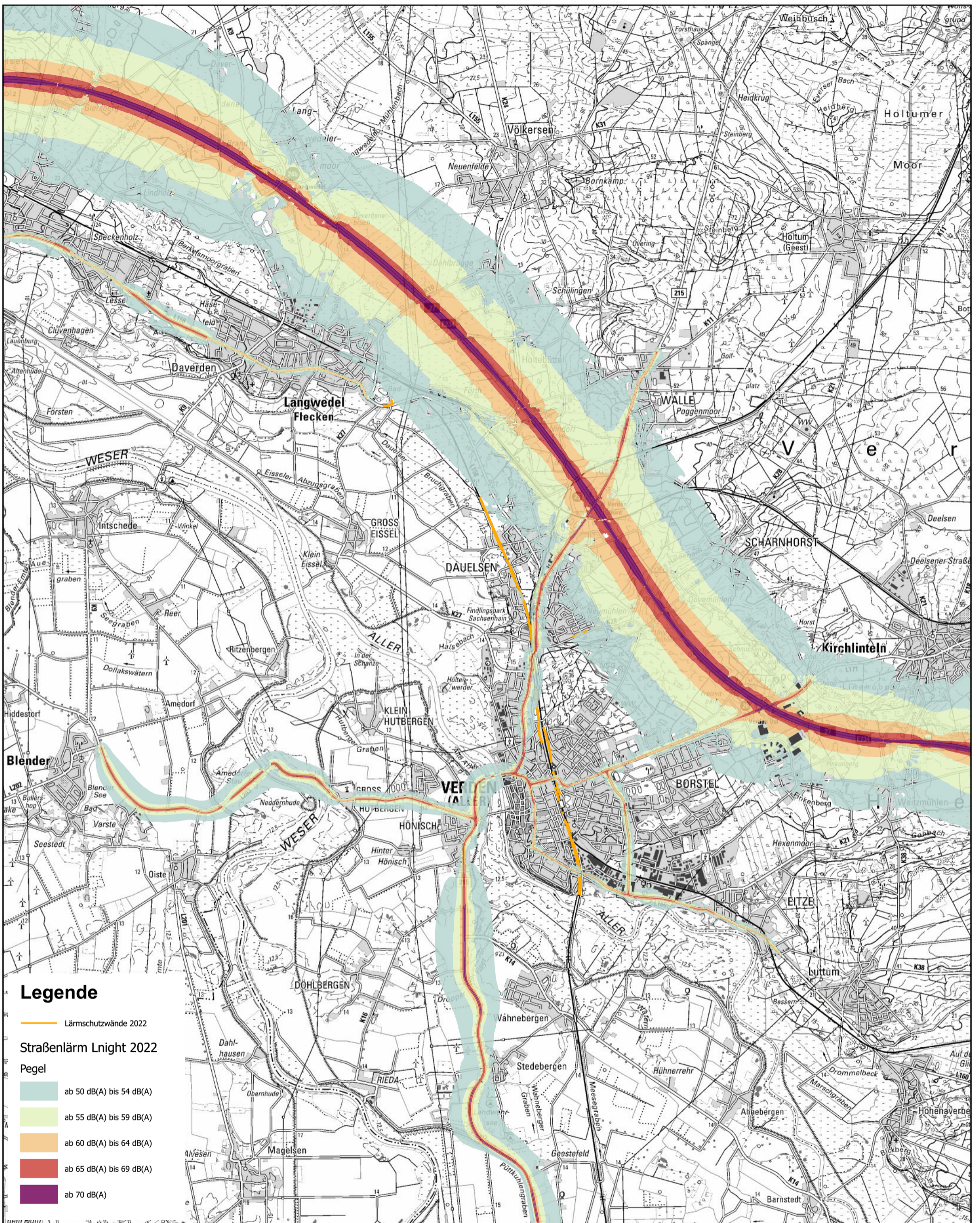
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen,

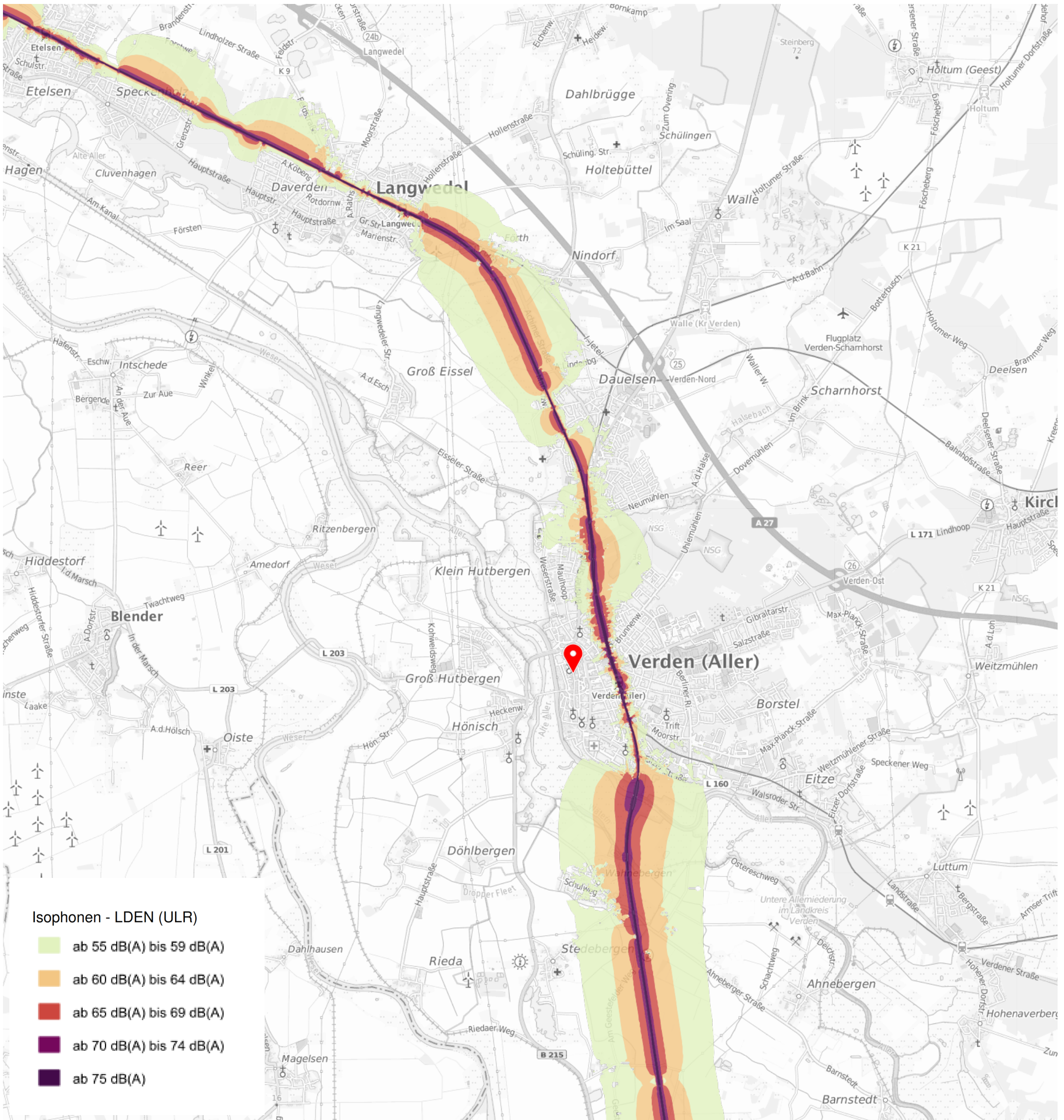


20230619-085518\_Umweltkarten

Maßstab: 1:50.000







**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.

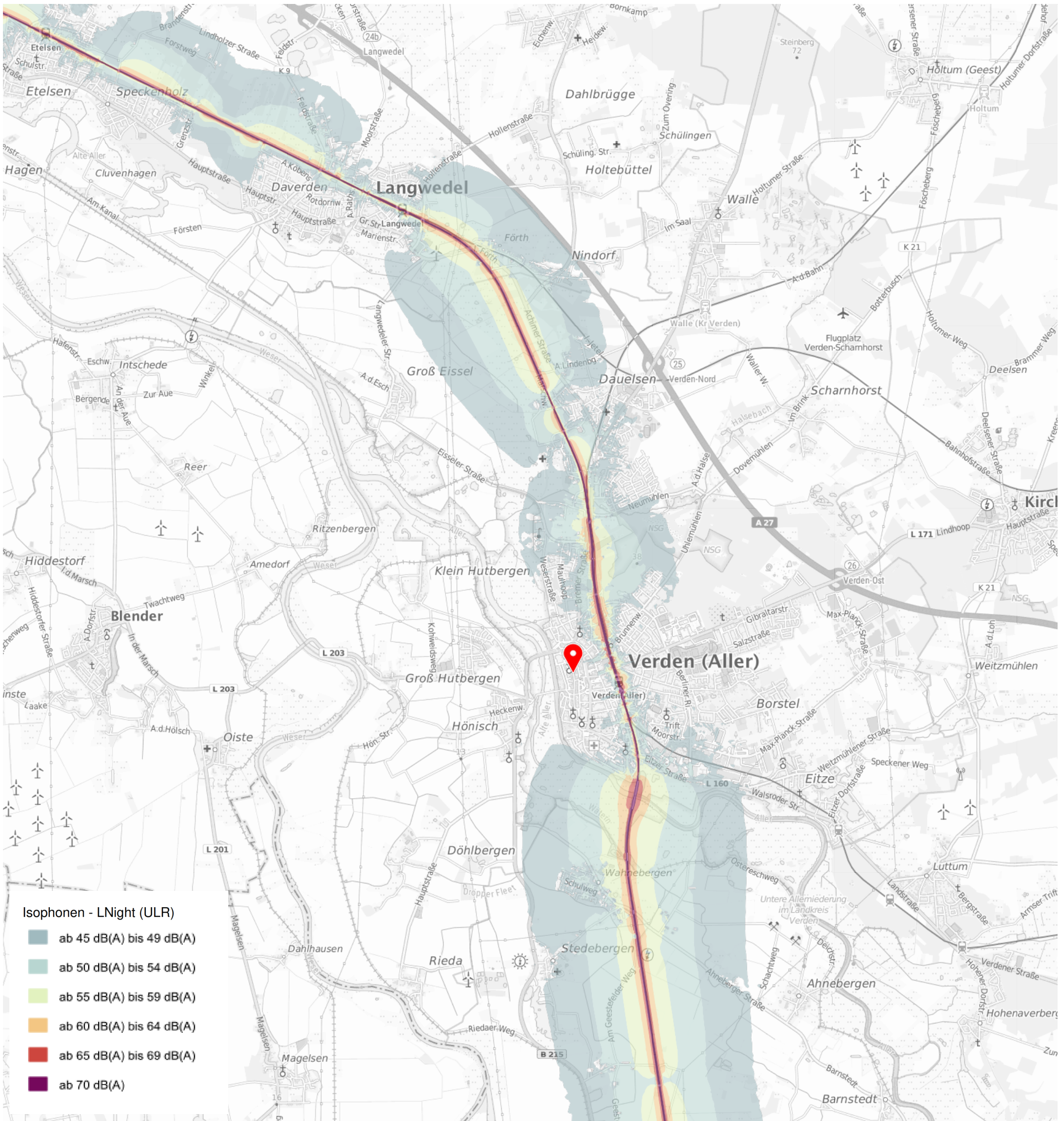
**Herausgeber:**  
 Eisenbahn-Bundesamt  
 Heinemannstraße 6  
 D-53175 Bonn  
 Telefon: +49 228 9826-0  
 Telefax: +49 228 9826-199  
 Homepage: [www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de)  
 E-Mail: [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)  
 Präsident: Gerald Hörster

**Koordinatensystem:**  
 EPSG:25832

0 500 1000 1500m  
 1:50.000

Gedruckt am 19.06.2023 09:01





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: Gerald Hörster

Koordinatensystem:  
 EPSG:25832

0 500 1000 1500m  
 1:50.000

Gedruckt am 19.06.2023 09:02

