



Lärmaktionsplan

gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

02.10.2019

Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans.

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt: Stadt Salzgitter
Gemeindeschlüssel: 03102000
Ansprechpartner: Fachgebiet Stadtplanung
Adresse: Joachim-Campe-Straße 6-8
38226 Salzgitter
Telefon: +49 5341 839 3694
Fax: +49 5341 839 4960
E-Mail: planung@stadt.salzgitter.de
Internet: <https://www.salzgitter.de/>

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

Die kreisfreie Stadt Salzgitter, Teil des oberzentralen Verbundes Braunschweig – Salzgitter – Wolfsburg, liegt in der niedersächsischen Börde im nördlichen Harzvorland. Die morphologische Mittelgebirgsschwelle schneidet mit dem Salzgitter-Höhenzug das Stadtgebiet. Die Stadt grenzt im Nordosten unmittelbar an die Stadt Braunschweig. Nächst größere umgebende Städte sind die Landeshauptstadt Hannover (ca. 60 km nordwestlich), Hildesheim (ca. 32 km westlich), Goslar (ca. 27 km südlich), Wolfenbüttel (ca. 10 km östlich) und Peine (ca. 25 km nördlich). Die Stadt Salzgitter hat eine polyzentrische Siedlungsstruktur mit den Stadtteilen Lebenstedt, Bad, Thiede und Gebhardshagen sowie 27 ländlich geprägten Stadtteilen. Sitz der Verwaltung und größter Stadtteil ist Lebenstedt im Norden des Stadtgebietes.

Die Gesamtfläche von 224,6 km² teilt sich wie folgt auf¹:

- 50 % Landwirtschaftliche Flächen
- 16 % Waldflächen
- 8,5 % Industrie- und Gewerbeflächen
- 7,5 % Verkehrsflächen
- 7,5 % Wohnbauflächen
- 5,5 % sonstige Siedlungsflächen
- 3 % Gewässer
- 2 % Sonstige Flächen

Mit 107.426 Einwohnern (Stichtag: 31.12.2018) liegt eine Bevölkerungsdichte von 478,3 Einwohner pro km² vor. Nach § 47b Nr. 2 BImSchG gilt die Stadt Salzgitter somit nicht als Ballungsraum, da die Bevölkerungsdichte von 1.000 Einwohner/km² nicht überschritten wird. Laut § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG sind dadurch nur die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 3 Millionen

¹Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Stand: 31.12.2017

Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 Fahrzeuge pro Tag) sowie die Haupteisenbahnstrecken mit einer Belastung von mindestens 30.000 Zügen pro Jahr zu kartieren und in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen. Als Hauptverkehrsstraßen gelten gemäß der Definition in § 47b Nr. 3 BImSchG nur die grenzüberschreitenden Straßen, wie Autobahnen, Bundes- oder Landesstraßen. Kreis- oder Gemeindestraßen werden hingegen nicht kartiert und finden keine Berücksichtigung in der Lärmaktionsplanung.

Hauptverkehrsstraßen

Zu den Hauptverkehrsstraßen zählen laut § 47b Nr. 3 BImSchG alle Bundesfern-, Landes- sowie sonstigen grenzüberschreitenden Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24h.

Salzgitter wird im Norden von der A 39 erschlossen, die zwischen der A 7 (Autobahndreieck Derneburg/Salzgitter) und Wolfsburg (Weyhausen) das Stadtgebiet auf ca. 20 km Länge durchquert und über die Anschlussstellen (AS) SZ-Lichtenberg, SZ-Lebenstedt Süd, SZ-Watenstedt, SZ-Lebenstedt Nord und SZ-Thiede anbindet. Eine weitere wichtige Anbindung an das überregionale Straßennetz stellt für Salzgitter zudem die Bundesautobahn A 36 zwischen Braunschweig und Bernburg (Saale) dar, die jedoch außerhalb der Stadtgrenzen liegt. Die B 248 zwischen Northeim und Braunschweig verläuft innerhalb bzw. in unmittelbarer Nähe der Stadtteile SZ-Hohenrode, SZ-Gitter, SZ-Bad, SZ-Beinum, SZ-Lobmachersen, SZ-Barum, SZ-Immendorf, SZ-Drütte und SZ-Thiede. Auf ca. 2,7 km wird sie im Bereich SZ-Hohenrode, SZ-Gitter und SZ-Bad im Süden der Stadt zusammen mit der B 6 (zwischen Goslar und Hannover) geführt und überschreitet in diesem Abschnitt den Wert von 8.200 Kfz/24h deutlich. Als weitere wichtige Achse führt die L 472 von SZ-Bad über SZ-Gebhardshagen, SZ-Salder und SZ-Lebenstedt nach Lengede (Landkreis Peine) und bildet den südlichen Teil der Stadtachse². Die betroffenen Straßenabschnitte sind mit den entsprechenden Belastungen sowie den Abschnittslängen in Tabelle 1 dargestellt:

Tabelle 1 Übersicht der für die Lärmaktionsplanung relevanten Straßen in der Stadt Salzgitter

Straßentyp	Bezeichnung	Straßenabschnitt	DTV³ [Kfz/24h]	Länge [km]
Autobahn	A 39	AS Rünigen Süd – AS SZ-Thiede	45.100	2,3
Autobahn	A 39	AS SZ-Thiede – AS SZ-Lebenstedt Nord	37.900	6,4
Autobahn	A 39	AS SZ-Lebenstedt Nord – AS SZ-Watenstedt	29.500	3,2
Autobahn	A 39	AS SZ-Watenstedt – AS SZ-Lichtenberg	32.300	5,3
Autobahn	A 39	AS SZ-Lichtenberg – AS Westerlinde	34.700	4,1
Bundesstraße	B 6 / B 248	SZ-Hohenrode – SZ-Bad	16.000	2,7
Landesstraße	L 472	SZ-Bad – SZ-Bad Nord	14.700	2,1
Landesstraße	L 472	SZ-Bad Nord – SZ-Gebhardshagen	14.400	3,2
Landesstraße	L 472	SZ-Gebhardshagen – SZ-Salder	8.100	4,5

² Verbindung zwischen den einwohnerstärksten Stadtteilen Lebenstedt, Bad, Gebhardshagen und Thiede

³ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Straßenverkehrszählung 2015 (<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/strassenverkehr/strassenverkehrszaehlung/straenverkehrszaehlung-132956.html>)

Weitere grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr existieren im Stadtgebiet laut der Verkehrsmengenkarte Niedersachsen (Stand 2015) nicht.

Haupteisenbahnstrecken

Als Haupteisenbahnstrecke wird „ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr“ bezeichnet (§ 47b Nr. 4 BImSchG).

Die Stadt Salzgitter wird von verschiedenen Eisenbahnstrecken durchquert, die zur Erbringung von Leistungen im Personen- und Güterverkehr genutzt werden. Auf der Relation SZ-Lebenstedt – SZ-Thiede – Braunschweig binden die Bahnlinien RB48 und RB44 (mit zusätzlichen Haltepunkten in SZ-Watenstedt und SZ-Immendorf) im 30-Minuten-Takt den nördlichen Teil Salzgitters an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn an. Im Süden bedient die RB46 auf der Verbindung Herzberg – Braunschweig die Haltepunkte SZ-Ringelheim und SZ-Bad im 60-Minuten-Takt. SZ-Ringelheim ist darüber hinaus Haltepunkt der RE-Linie 10 zwischen Goslar und dem Fernverkehrsbahnhof Hannover, die ebenfalls im 60-Minuten-Takt verkehrt. Der Großteil des Streckennetzes in Salzgitter hat ein Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen im Jahr. Durch die Überlagerung der Bahnlinien im Bereich SZ-Drütte und SZ-Ringelheim kommt es auf den entsprechenden Strecken zu einer Überschreitung des Grenzwertes. Die entsprechenden Abschnitte sind in Tabelle 2 zusammengestellt:

Tabelle 2 Übersicht der für die Lärmaktionsplanung relevanten Eisenbahnstrecken in der Stadt Salzgitter

Streckennummer	Streckenabschnitt	Verkehrsaufkommen ⁴ [Züge/Jahr]	Länge [km]
1920	SZ-Thiede – SZ-Drütte (Bahnhof SZ-Drütte)	34.402	0,6
1940	SZ-Ringelheim – SZ-Bad (Bahnhof SZ-Ringelheim)	30.304	0,7
1773	SZ-Ringelheim – Goslar (Bahnhof SZ-Ringelheim)		

Neben den Strecken der DB Netz AG betreibt die VPS Infrastruktur GmbH in der Stadt Salzgitter ein Streckennetz zur Abwicklung des Güterverkehrs im Zuge der Stahlherstellung. Der größte Anteil der Gleisanlagen befindet sich auf dem Gelände der Salzgitter AG im Norden der Stadt. Der öffentliche Teil des Netzes erstreckt sich vom Bahnhof SZ-Bad über SZ-Calbecht, SZ-Hallendorf, SZ-Watenstedt bis nach SZ-Engelstedt und SZ-Beddingen. Der Großteil der Verkehre wird auf dem Werksgelände durchgeführt. Das Verkehrsaufkommen auf den öffentlichen Strecken liegt unter 30.000 Zügen pro Jahr.

Großflughäfen

Der nächste Großflughafen ist der ca. 75 km nordwestliche gelegene internationale Flughafen Hannover-Langenhagen. Auf die Stadt Salzgitter hat der Flugbetrieb keine Auswirkungen. Die Flugplätze Schäferstuhl, SZ-Drütte und Am Salzgittersee sind aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht Teil der Lärmaktionsplanung.

⁴ Eisenbahn-Bundesamt, Umgebungslärmkartierung 2017 (<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>)

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Lärmkarten für die Verkehrsträger Straße und Schiene sind in Anlage 2 beigefügt. Ferner können die Ergebnisse der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen des Landes Niedersachsen auf den Seiten des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz eingesehen werden:

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

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes sind unter folgendem Link auf den Seiten des Eisenbahnbundesamtes zu finden:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Für eine ausreichende Vergleichbarkeit der Ergebnisse werden EU-weit einheitliche Kenngrößen verwendet. Zur Ermittlung der Anzahl aller Betroffenen wird der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (DEN = Day-Evening-Night) herangezogen, welcher als Mittelungspegel über den gesamten Tag (24 Stunden) die allgemeine Lärmbelästigung beschreibt. Aufgrund der verschiedenen Ruhebedürfnisse gehen der Tagzeitraum (06:00 – 18:00 Uhr), der Abendzeitraum (18:00 – 22:00 Uhr) und der Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) unterschiedlich gewichtet in die Berechnung ein. Zur Ermittlung möglicher Schlafstörungen erfolgt darüber die gesonderte Ausweisung des Nachtlärmindex L_{Night} für den Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr.

Die Berechnungen erfolgen auf Grundlage der RLS-90 für den Straßenverkehr bzw. der Schall 03 für den Schienenverkehr.

Die nachstehende Tabelle 3 zeigt die geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen⁵ belasteten Menschen in der Stadt Salzgitter:

⁵ ZUS LLG im GAA Hildesheim, Behörde für Umwelt-, Arbeits- und Verbraucherschutz, Stand: 06.04.2018, aktualisiert am 16.05.2018

Tabelle 3 Geschätzte Zahlen der durch Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen (nach VBEb)

Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	
von	bis	24 Stunden (L _{DEN})	22 bis 6 Uhr (L _{NIGHT})
> 50	55		500
> 55	60	1.300	100
> 60	65	400	0
> 65	70	100	0
> 70	75	0	0
> 75		0	
	Summe	1.800	600

Die von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche sowie die geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sind in Tabelle 4 dargestellt:

Tabelle 4 Geschätzte Zahlen der durch Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen und Gebäude

L _{DEN} [dB(A)]	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
> 55 - 65	19,2	800	2	0
> 65 - 75	5,0	0	0	0
> 75	1,6	0	0	0
Summe	25,8	800	2	0

*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.

Tabelle 5 zeigt die Anzahl der durch Schienenverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken⁶ belasteten Personen:

Tabelle 5 Geschätzte Zahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Menschen

Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	
von	bis	24 Stunden (L _{DEN})	22 bis 6 Uhr (L _{NIGHT})
> 50	55		10
> 55	60	< 10	< 10
> 60	65	< 10	0
> 65	70	0	0
> 70	75	0	0
> 75		0	
	Summe	< 20	< 20

Die von Haupteisenbahnstrecken belastete Fläche sowie die geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser kann Tabelle 6 entnommen werden:

Tabelle 6 Geschätzte Zahlen der durch Schienenverkehrslärm belasteten Flächen und Gebäude

L _{DEN} [dB(A)]	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
> 55 - 65	0,66	4	0	0
> 65 - 75	0,08	0	0	0
> 75	0,00	0	0	0
Summe	0,74	4	0	0

*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.

⁶ Eisenbahnbundesamt, Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 3 (30.06.2017)

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Für die Bewertung der Lärmsituation sind die Angaben in den vorhandenen Regelwerken gemäß Anlage 1 herangezogen worden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung für die belasteten Einwohner allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht.

Die Kartierungsergebnisse zeigen, dass in der Stadt Salzgitter keine Person Immissionswerten von mehr als 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht ausgesetzt ist. Die Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen⁷, sind damit nicht überschritten.

Sowohl tagsüber als auch nachts sind jeweils ca. 50 Menschen Schallpegeln oberhalb der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes (Tag: 67 dB(A), Nacht: 57 dB(A)) ausgesetzt.

Die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Tag: 59 dB(A), Nacht: 49 dB(A)) gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung⁸ werden am Tag für 500 sowie in der Nacht für 600 Menschen überschritten.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftige Situationen

Lärmprobleme lassen sich unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes nicht identifizieren. Die Grenzwerte für eine kurzfristige Maßnahmenplanung (Tag: 70 dB(A), Nacht: 60 dB(A)) werden eingehalten.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Stadt Salzgitter wurden in der Vergangenheit die folgenden lärmindernden Maßnahmen umgesetzt:

⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

⁸ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV), Erlassen am 12.06.1990

Tabelle 7 Übersicht bereits umgesetzter Verkehrslärmschutzmaßnahmen in der Stadt Salzgitter

Datum / Zeitrahmen	Maßnahme	Zuständigkeit
Seit 1974	Aktiver Lärmschutz: Errichtung von Wällen und Wänden im Bereich neuer Siedlungsentwicklung an bedeutenden Verkehrswegen im Zuge der Bauleitplanung (z.B. SZ-Lebenstedt Nord, SZ-Bad Nord, SZ-Engelnstedt)	Stadt Salzgitter
Seit 2000 / 2004	Programme zur Förderung der ÖPNV-Infrastruktur durch barrierefreien Zugang und Modernisierung von Bushaltestellen	Stadt Salzgitter
Seit 2014	Verbesserungen für den Radverkehr (Radverkehrskonzept, Umsetzung einer Radverkehrswegweisung)	Stadt Salzgitter
Seit 2014	Vergrößerung der städtischen E-Mobilitätsflotte	Stadt Salzgitter
2016/2017	Rückbau von Fahrstreifen in der Albert-Schweitzer-Straße zugunsten von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden	Stadt Salzgitter
2018	Neubau der Service-Station Bahnhof SZ-Lebenstedt mit B+R	Stadt Salzgitter, Fördergeber BMU
Seit 2018	Verbesserung des SPNV-Angebotes zwischen Braunschweig (BS) und SZ-Lebenstedt sowie SZ-Bad	Aufgabenträger Regionalverband Großraum BS

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Es sind kurzfristig keine weiteren Maßnahmen geplant, da nach Nummer 2.2 keine Lärmprobleme festgestellt werden können.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Nach den Prognosen des 2016 vom Rat der Stadt Salzgitter beschlossenen Masterplans Mobilität werden sich die Verkehrsmengen in Teilbereichen des Stadtgebietes bis zum Jahr 2030 unterschiedlich entwickeln. Während im Süden ein leichter Rückgang des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist, wird es im Norden teilweise zu einem Verkehrszuwachs kommen. Dies gilt insbesondere für die überregionalen Verbindungen wie die A 39, der eine wachsende Verkehrsbedeutung zugeschrieben wird. Für den Schutz der Bevölkerung unmittelbar an der A 39 stellen aktive Lärmschutzmaßnahmen (Errichtung von Wällen und Wänden) eine sinnvolle Maßnahme dar. Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes ist der Bau von Lärmschutzanlagen zu forcieren. Insbesondere im Bereich von SZ-Salder, SZ-Bruchmachtersen, und SZ-Lebenstedt (Süd) kann so die Lärmbelastung weiterer Anwohner langfristig reduziert werden.

Für die Bereiche der Straßen in kommunaler Baulast ist es möglich, auf eine Reduktion des Verkehrslärms durch Beeinflussung der Verkehrsentwicklung hinzuwirken. Hier sollen insbesondere Maßnahmen zur Verlagerung auf den nicht motorisierten Individualverkehr sowie auf den öffentlichen Verkehr (ÖPNV) ergriffen werden. Neben Verbesserungen der

Bedingungen für zu Fuß Gehende erscheint die Schaffung attraktiver Radschnellverbindungen (z.B. zwischen den Zentren SZ-Bad, SZ-Lebenstedt, SZ-Gebhardshagen, SZ-Thiede und den Arbeitsplatzschwerpunkten) sinnvoll. Die Attraktivität des ÖPNV bzw. SPNV kann durch den Ausbau der Infrastruktur (z.B. Mobilitätszentrale Bahnhof SZ-Lebenstedt) sowie Angebotsverbesserungen (z.B. Taktverdichtungen) gesteigert werden, um so eine weitere Verlagerung innerhalb des Modal Split zu erreichen. Durch die Anschaffung von emissionsarmen Bussen mit Elektroantrieb sorgt die KVG Braunschweig als in Salzgitter beauftragtes Verkehrsunternehmen zudem für eine Minderung der durch den ÖPNV erzeugten Lärmemissionen.

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

Als ruhige Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, können die Fauna-Flora-Habitat- sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete im Bereich des Salzgitter Höhenzugs und des Heerter Sees ausgewiesen werden. Dadurch steht ein großflächiges, zusammenhängendes Gebiet im südwestlichen, westlichen und zentralen Stadtbereich mit mittelbarer Anbindung an SZ-Bad, SZ-Gebhardshagen und SZ-Lebenstedt zur Verfügung.

In weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, werden diese Festlegungen einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Bei einer Nichtberücksichtigung ist dieses entsprechend zu begründen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Die Reduzierung lärmbelasteter Personen kann bei Veränderungen der Verkehrsmittelwahl nicht akkurat quantifiziert werden. Die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 39 könnte voraussichtlich eine Verbesserung der Lärmsituation für ca. 3.500 Anwohner erreichen.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung des LAP

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

Der Lärmaktionsplan der Stadt Salzgitter wurde von Dezember 2018 bis Februar 2019 aufgestellt. Vom 24.04.2019 bis zum 24.05.2019 wurde der Planentwurf öffentlich ausgelegt und auf der Homepage der Stadt Salzgitter veröffentlicht. Die Öffentlichkeit wurde über die Auslegung am 17.04.2019 durch Bekanntmachung im Amtsblatt informiert.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Bis zum Ende des Auslegungszeitraumes wurden bei der Stadt Salzgitter keine Eingaben oder Vorschläge zur Lärmaktionsplanung vorgebracht.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans sind keine zusätzlichen Kosten entstanden. Die Kosten für die Umsetzung langfristiger Maßnahmen können nicht verlässlich beziffert werden.

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 Beschluss

Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss des Rates der Stadt Salzgitter in Kraft getreten am 02.10.2019.

7.2 Bekanntmachung

Die Bekanntmachung erfolgt am 13.11.2019 im Amtsblatt der Stadt Salzgitter.

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

https://www.salzgitter.de/rathaus/fachdienstuebersicht/stadtplanung/sp_auto_4476.php

Salzgitter, 23.10.2019

gez. Michael Tacke

Stadtrat Bauen, Stadtplanung und Umwelt

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 Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. **Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.)**

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ⁹		Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ¹⁰		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ¹¹		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ¹²	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Nutzung								
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgelände	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete							70	70

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

⁹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

¹⁰ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VklBI 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.

¹¹ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

¹² Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

Anlage 2: Lärmkarten

- Anlage 2.1 Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Salzgitter Nord (Tag-Abend-Nacht)
- Anlage 2.2 Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Salzgitter Nord (Nacht)
- Anlage 2.3 Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Salzgitter Süd (Tag-Abend-Nacht)
- Anlage 2.4 Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Salzgitter Süd (Nacht)
- Anlage 2.5 Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Salzgitter-Drütte (Tag-Abend-Nacht)
- Anlage 2.6 Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Salzgitter-Drütte (Nacht)
- Anlage 2.7 Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Salzgitter-Ringelheim (Tag-Abend-Nacht)
- Anlage 2.8 Lärmkarte Haupteisenbahnstrecken Salzgitter-Ringelheim (Nacht)