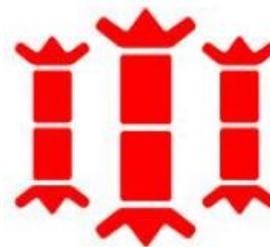
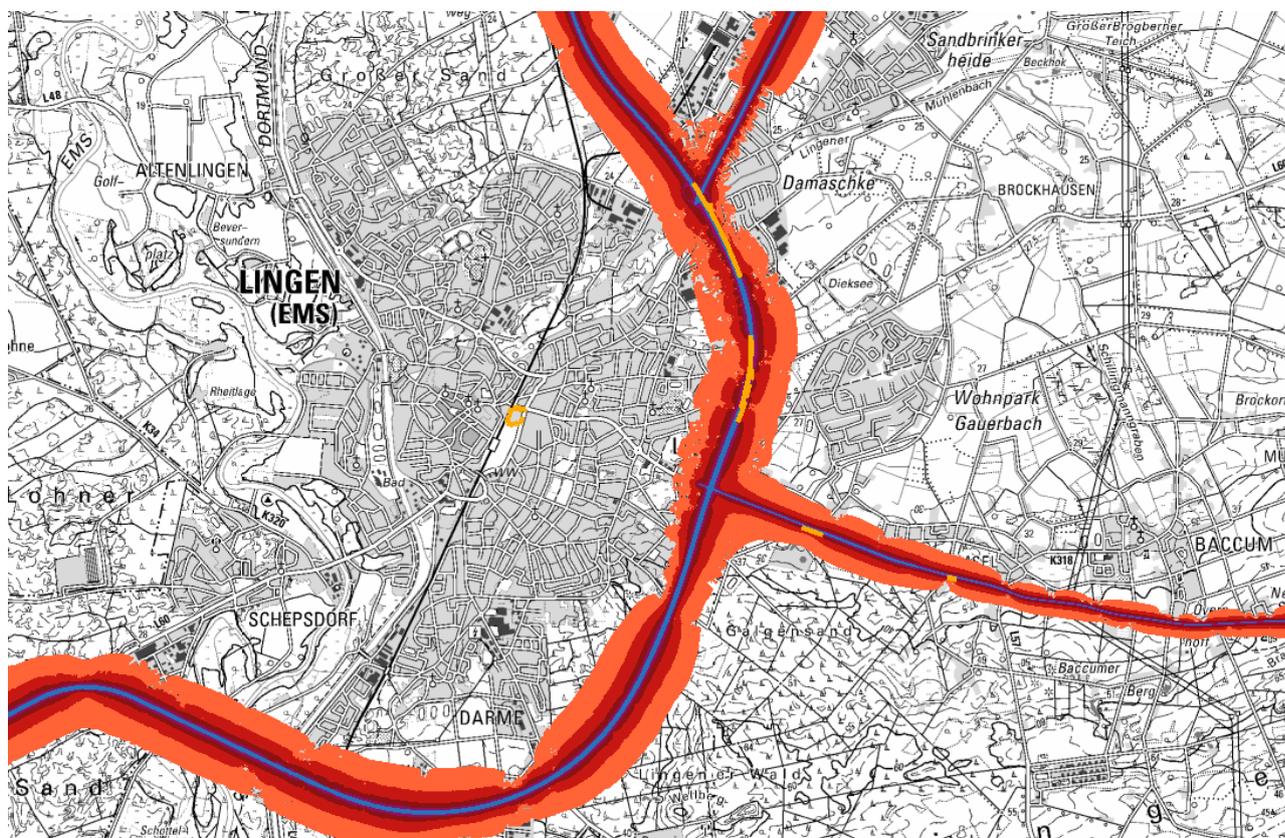


Stadt Lingen (Ems)



Lärmaktionsplan gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz (Stufe 3)
für die Stadt Lingen (Ems)

Zwischenbericht
zur öffentlichen Auslegung gemäß § 47d Abs. 3
Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)



Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) ist eine erstmalige
Aufstellung eines Lärmaktionsplanes, Stufe 3.

Inhalt

1	Tabellenverzeichnis	3
2	Einleitung	4
2.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	4
2.2	Beschreibung der Umgebung	4
2.2.1	Hauptverkehrsstraßen	4
2.2.2	Bundeseigene Schienenstrecke.....	5
2.3	Rechtlicher Hintergrund.....	6
2.3.1	Geltende Grenzwerte	6
3	Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen.....	7
3.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	7
3.2	Geschätzte Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind	9
3.3	Bewertung der Lärmsituation Straße	9
3.4	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	10
4	Ergebnisse der Lärmkartierung Schienenverkehr.....	11
4.1	Berechnungsergebnisse EBA.....	11
4.2	Detailbetrachtung der Ergebnisse Schiene	12
5	Maßnahmenplanung.....	13
5.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	13
5.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	14
5.3	Schutz ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre.....	15
5.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen, Lärmauswirkungen und ruhigen Gebieten	15
5.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen....	15
6	Weiteres Verfahren.....	15
7	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.....	16

1 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Belastung der Hauptverkehrsstraßen.....	5
Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Schienenstrecke Rheine-Emden Süd.....	6
Tabelle 3: Geschätzte Anzahl von den Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen.....	8

2 Einleitung

2.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

- In Niedersachsen ist die beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim angesiedelte zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS) für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt.

Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung festgehalten und über das Internet bereitgestellt.

Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden.

Für die Lärmaktionsplanung inklusiver der Interpretation der Ergebnisse ist die Stadt Lingen (Ems) zuständig.

Stadt Lingen (Ems)
Fachbereich Bauen und Umwelt
Elisabethstraße 14-16
49808 Lingen (Ems)

Homepage: www.lingen.de
Email: info@lingen.de
Telefon: 0591 9144-0

2.2 Beschreibung der Umgebung

Die große selbstständige Stadt Lingen (Ems) liegt im Landkreis Emsland im nördlichen Niedersachsen nahe der Grenze zu den Niederlanden. Mit 57.528 Einwohnern (Stand 01.05.2020) ist Lingen (Ems) die mit Abstand größte Stadt des Landkreises. Die Siedlungsstruktur setzt sich zusammen aus dem dichter besiedelten Stadtgebiet mit ca. 28.111 Einwohnern und zusätzlich zehn Ortsteilen mit etwa gleicher Einwohnerzahl. Die Fläche des Stadtgebiets umfasst 176,13 km², die Bevölkerungsdichte liegt bei 326 Einwohnern je km². Die Anzahl der Haushalte verteilt sich auf ca. 25.000 Wohnungen. Die Stadt grenzt an sechs Kommunen des Kreises Emsland, namentlich die Gemeinden Geeste, Bawinkel, Langen, Thuine, Messingen, Lünne und Emsbüren.

2.2.1 Hauptverkehrsstraßen

Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (DTV >8.200 Kfz) zu betrachten.

Die Berechnung wurde mit den Verkehrsmengen des Nds. Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV) aus dem Jahr 2015 durchgeführt. Fehlende Daten wurden durch die ZUS LLGS in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Straßenbauämtern erhoben und entsprechend der Anforderungen der ZUS LLGS in Hildesheim in das Berechnungsmodell eingepflegt.

Folgende Hauptverkehrsstraßenabschnitte auf dem Gebiet der Stadt Lingen (Ems) wurden in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung untersucht:

Schallquelle	Durchschnittliche Belastung (Mio. Kfz/ Jahr)	Durchschnittliche Belastung (Kfz/Tag)
B 213 Haselünner Straße Anschluss B 70 bis Stadtgrenze	3.905.500	10.700
OU B 70/ B 213 Anschluss B 213 (Haselünner Straße) bis Stadtgrenze	2.993.000	8.200
OU B 70/ B 213 Anschluss B 213 (Haselünner Straße) bis Anschluss B 214 (Thuiner Straße)	5.292.500	14.500
OU B 70/ B 213 Anschluss B 214 (Thuiner Straße) bis Anschluss B 70 (Rheiner Straße)	4.745.000	13.000
B 213 (Schüttdorfer Straße bis Anschluss B 70 (Rheiner Straße))	4.380.000	12.000
B 213 Anschluss L 60 (Nordhorner Straße) bis Schüttdorfer Straße	4.161.000	11.400
B 213 Anschluss L 60 (Nordhorner Straße) bis A 31	6.022.500	16.500
B 214 Thuiner Straße Anschlussstelle B 70 bis Osnabrücker Straße	4.197.500	11.500
B 214 Thuiner Straße Osnabrücker Straße bis Stadtgrenze	2.044.000	5.600
A 31 Teilstrecke Anschlussstelle Mühlengraben	8.212.500	22.500

Tabelle 1: Belastung der Hauptverkehrsstraßen

2.2.2 Bundeseigene Schienenstrecke

Als Haupteisenbahnstrecke im Sinne des § 47b BImSchG ist ferner die Bahnlinie Rheine – Emden Süd (Abschnitt 2931) mit über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen. Für die Lärmaktionsplanung der Schiene ist das Eisenbahnbundesamt zuständig.

Unique-Rail-ID	DE_q_r1051750			
	Tag (day)	Abend (evening)	Nacht (night)	Summe
Fernverkehr	3.661	794	0	4.455
Regionalverkehr	9.000	2.912	1.540	13.452
Güterverkehr	9.646	2.340	4.438	16.424
Sonstiger Verkehr	1.030	3	191	1.224
Summe	23.337	6.049	6.169	35.555

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Schienenstrecke Rheine-Emden Süd
Quelle: <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Die Stadt Lingen (Ems) ist keinem Ballungsraum zugeordnet.
Das Stadtgebiet ist nicht von Auswirkungen eines Großflughafens betroffen.

2.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz² von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen dargestellt und 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...“

Nach § 47d des BImSchG ist von den zuständigen Behörden regelmäßig ein Lärmaktionsplan aufzustellen, mit dem Lärmauswirkungen und Lärmprobleme dargestellt und geregelt werden. Die niedersächsische Zuständigkeitsverordnung Umwelt-Arbeitsschutz vom 04. November 2009 weist die Zuständigkeit für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen und Großflughäfen in Niedersachsen dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim zu. Die Zuständigkeit für die Erstellung von Lärmkarten für die Umgebung von Haupteisenbahnstrecken obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt. Zuständige Behörde für das Aufstellen der Lärmaktionspläne sind in Niedersachsen die Gemeinden.

2.3.1 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der **Anlage 1** zusammengefasst. Belastungen durch Lärm können sich im Umfeld durch Störungen der Nutzbarkeit des Wohnumfeldes, Schlafstörungen und Gesundheitsbeeinträchtigungen auswirken. Ziel der Europäischen Union und der Umgebungslärmrichtlinie ist es daher diesen Tendenzen entgegenzuwirken.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Belastungsschwellen zu entnehmen, wann die Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung vorliegt. Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfiehlt den Gemeinden, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes an

¹ 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, S. 12.

² Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 18.12.2006; BGBl I 3180

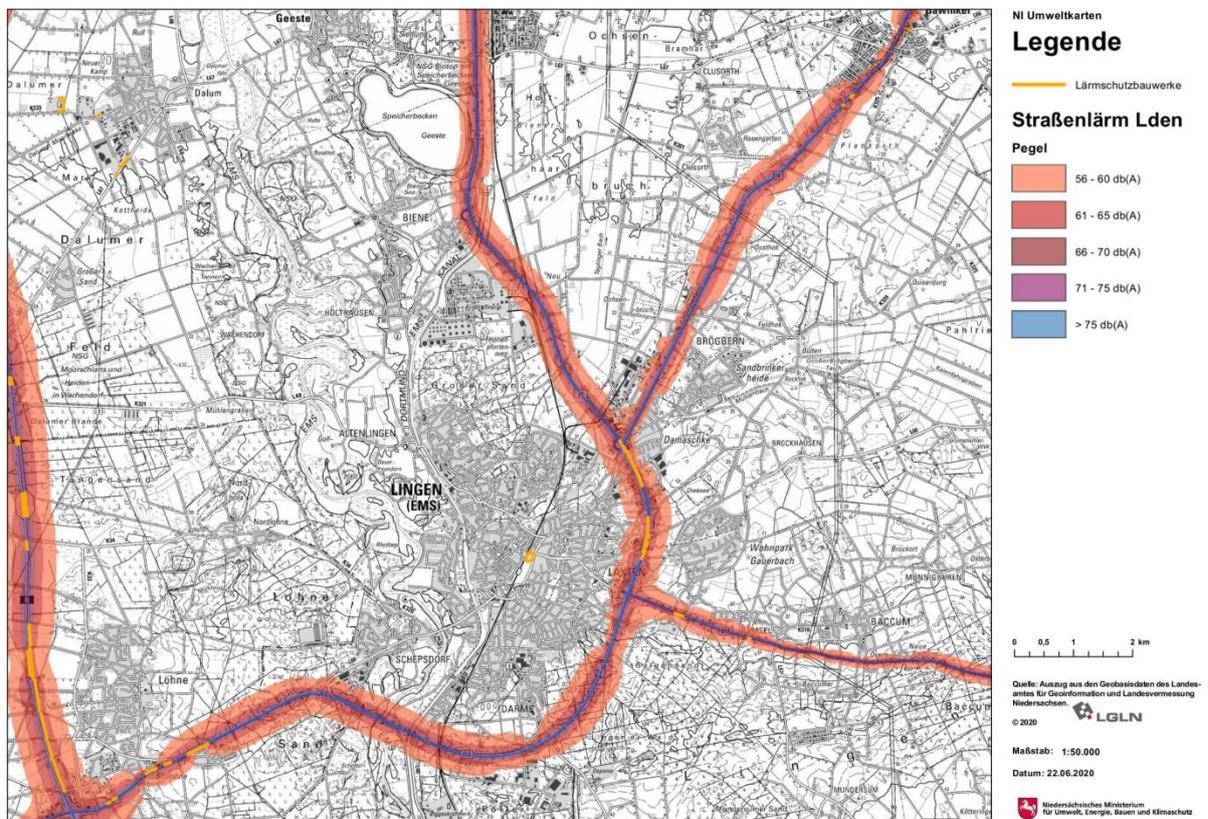
einem Auslösekriterium zu prüfen. Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{den} von 70 dB(A) am Tag (Tageswert 24 Stunden) bzw. L_{night} von 60 dB(A) in der Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen.

3 Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen

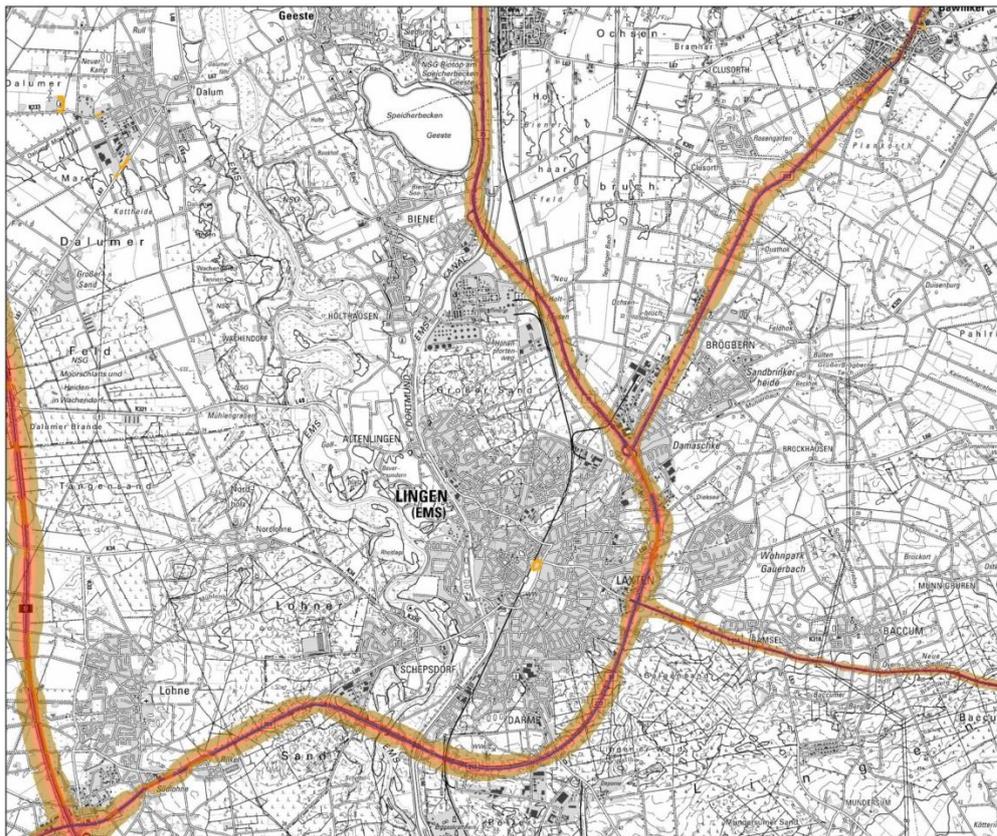
3.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die im Folgenden dargestellten Straßenlärmkarten und die Belastetenzahlen sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenserver veröffentlicht worden (**siehe auch Anlagen 2a und 2b**). Eine detaillierte Veröffentlichung der betroffenen Gebäude und Adressen ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht vorgesehen.

Die Karten 1 und 2 zeigen die Ausbreitungsberechnung für den Tag L_{den} (Karte 1) und für die Nacht L_{night} (Karte 2)



Karte 1: Auszug aus Anlage 2a-Isophonenkarte Tag L_{den} (24-Stunden), genordet, ohne Maßstab



Karte 2: Auszug aus Anlage 2b-Isophonenkarte Nacht L_{night} (8 Stunden), genordet, ohne Maßstab

3.2 Geschätzte Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet.

(Stand 06.04.2018)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach VBEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L _{DEN})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L _{NIGHT})
> 55	60	700	> 50	55	400
> 60	65	300	> 55	60	100
> 65	70	100	> 60	65	0
> 70	75	0	> 65	70	0
> 75		0	> 70		0
Summe		1.100	Summe		500

Von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde.

(Stand 06.04.2018)

L _{DEN}	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
[dB(A)]	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	14,1	500	5	0
> 65	3,3	100	0	0
> 75	1,1	0	0	0

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

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

3.3 Bewertung der Lärmsituation Straße

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch auf die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärminderung besteht nicht.

Die erstellten Straßenlärmmkarten bilden farblich ab, welcher Schallpegel in 4 Metern Höhe an der Außenwand des Gebäudes berechnet wurde. Die vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim mit Stand vom 06.04.2018 geschätzten (statistisch

ermittelten) Zahlen der von Hauptverkehrsstraßen in Lingen belasteten Menschen sind auf die nächste Hunderterstelle gerundet. Insgesamt haben sich diese Zahlen gegenüber den Erhebungen und Auswertungen aus dem Jahr 2013 deutlich verbessert.

Nach den statistischen Auswertungen sind in Lingen

keine Menschen ganztägig sehr hohen Belastungen (2013 ca. 200 Menschen)	L_{den}	> 70 dB(A)
--	-----------	------------

keine Menschen in der Nacht sehr hohen Belastungen (2013 ca. 100 Menschen)	L_{night}	> 60 dB(A)
---	-------------	------------

ca. 100 Menschen ganztägig hohen Belastungen (2013 ca. 400 Menschen)	L_{den}	> 65 dB(A)
---	-----------	------------

ca. 100 Menschen in der Nacht hohen Belastungen (2013 ca. 400 Menschen)	L_{night}	> 55 dB(A)
--	-------------	------------

ausgesetzt.

Nur noch ca. 1.000 weitere Menschen sind ganztägig ($L_{den} > 55$ und > 60 dB(A) – in 2013 ca. 1800 Menschen) und ca. 500 Menschen in der Nacht (> 50 dB(A) – in 2013 ca. 700 Menschen) durch Lärm beeinflusst. Die Werte liegen aber immer noch im Rahmen der zulässigen Lärmkontingente.

Die Ermittlung der belasteten Personen erfolgt durch die ZUS-LLGS nach der „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB). Hier ist festzustellen, dass die Zahl der belasteten Personen zum Vergleichsjahr 2013 deutlich abgenommen hat.

3.4 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen insgesamt eine geringe Betroffenheit der Bürger durch den Verkehrslärm, der von den untersuchten Hauptverkehrsstraßen ausgeht. Anhand der Berechnungen der ZUS LLGS ist festgestellt worden, dass insgesamt 1.100 Einwohner zwischen 55 bis 70 dB(A) ganztägig und 500 Einwohner nachts zwischen 50 und 65 dB(A) betroffen sind. Die vom Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) für Lärmschutzmaßnahmen werden weder ganztags noch in der Nacht erreicht.

Die Zahl der durch Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner in Lingen war bisher (2012) bereits als relativ niedrig zu bewerten, obwohl das Stadtgebiet Lingen als Verkehrsknotenpunkt von mehreren Bundes- und Landesstraßen durchquert wird. Das aktuelle Ergebnis belegt den Erfolg der intensiven Bemühungen der Lingener Stadt- und Verkehrsplanungen der letzten 35 Jahre.

4 Ergebnisse der Lärmkartierung Schienenverkehr

4.1 Berechnungsergebnisse EBA

Zur Ermittlung der Schallauswirkungen, die durch bundeseigene Schienenstrecken erzeugt werden, hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) vom Bund den Auftrag erhalten, schalltechnische Berechnungen durchzuführen und die Ergebnisse in Form von Isophonenkarten und Tabellen für jede betroffene Kommune zu veröffentlichen.

Dabei werden nur die Hauptschienenstrecken untersucht, die mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr belastet sind.

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})			Nacht-Lärmindex (L_{Night})		
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Lärmkennziffer	Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Lärmkennziffer
-	-	20.048	(45 < L_{Night} <= 50)	4.200	27.325
-	-		50 < L_{Night} <= 55	1.410	
55 < L_{DEN} <= 60	1.870		55 < L_{Night} <= 60	550	
60 < L_{DEN} <= 65	730		60 < L_{Night} <= 65	300	
65 < L_{DEN} <= 70	370		65 < L_{Night} <= 70	130	
70 < L_{DEN} <= 75	160		L_{Night} > 70	60	
L_{DEN} > 75	90		-	-	

Tabelle 1b: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

Pegelbereich in dB(A)	Belastete Flächen in km ²	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Krankenhäuser
L_{DEN} > 55	11,74	1.451	20	0
L_{DEN} > 65	2,83	277	2	0
L_{DEN} > 75	0,80	41	0	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Die Ergebnisse der Berechnung durch das Eisenbahnbundesamt sind unter folgendem Link veröffentlicht worden:

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

Die flächenhafte Schallausbreitung für die Stadt Lingen (Ems) ist in den Karten 3 und 4 dargestellt.



Karte 3: Isophonenkarte Tag L_{den}
(24-Stunden)



Karte 4: Isophonenkarte Nacht L_{night}
(8 Stunden)

Die berechnete Lärmkennziffer ist für die spätere Planung von Maßnahmen zur Lärminderung entscheidend. Je höher die Lärmkennziffer, desto höher wird die Kommune in der Notwendigkeit zur Planung von Maßnahmen bewertet. Mit der Lärmkennziffer erstellt das EBA eine Prioritätenliste zur Einstufung der betroffenen Kommunen.

4.2 Detailbetrachtung der Ergebnisse Schiene

Nach den statistischen Auswertungen sind in Lingen (Ems) insgesamt sind ca. 3.220 Menschen innerhalb von 24 Stunden (L_{den}) mit Pegeln über 55 dB(A) und 6.650 Bürger mit Pegeln über 45 dB(A) in der Nacht vom Schienenverkehr betroffen. Ca. 250 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt ($L_{den} > 70$ dB(A)). Ca. 490 Menschen sind nachts sehr hohen Belastungen ausgesetzt ($L_{night} > 60$ dB(A)).

Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation in der Stadt Lingen (Ems) werden vom Eisenbahnbundesamt geplant. Es steht ein Internetportal zur Verfügung, das über die eigene Lärmaktionsplanung an Hauptschienenstrecken informiert:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html

Seitens der DB AG sind die Lärmschutzmaßnahmen in aktive Maßnahmen (z.B. technische Umbauten an Fahrzeugen, Schleifen der Gleis oder Errichtung von Schallschutzwänden) und passive Maßnahmen (z.B. Förderung von Schallschutzfenstern an Wohngebäuden) eingeteilt.

5 Maßnahmenplanung

Allgemein:

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht. Lärmaktionspläne und Maßnahmen können nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 26.10.2017 von Dritten nicht eingeklagt werden, da sich aus den §§ 47 d und 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit der Umgebungslärmrichtlinie eine drittschützende Wirkung, die eine nach § 42 Abs. 2 VwGO analog notwendige Klagebefugnis begründen könnte, nicht herleiten lässt.

5.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmschutzbauwerke

Entsprechend der Lärmkartierung des Landes bestehen sowohl entlang der B 213 (Nordhorner Straße), der B 70 als auch der B 214 (Frerener Straße) bereits verschiedene Lärmschutzbauwerke.

Umbau von Verkehrsknotenpunkten zu Kreisverkehrsanlagen

Darüber hinaus hat die Stadt Lingen (Ems) in der Vergangenheit dort, wo es die örtlichen Randbedingungen und verkehrlichen Gegebenheiten zulassen, Verkehrsknotenpunkte zu Kreisverkehrsanlagen umgebaut (Willy-Brandt-Ring – Waldstraße, Willy-Brandt-Ring – Meppener Straße, Meppener Straße - Oberhofstraße, Rheiner Straße – Schüttorfer Straße, Rheiner Straße – Zum Heidhof, Frerener Straße – Kiesbergstraße -- Josefstraße, Lengericher Straße – Laxtener Brook). Mit dem Bau von Kreisverkehren lässt sich eine Verbesserung des Verkehrsablaufes erzielen und somit auch eine Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen erreichen.

Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundlicher Fuß- und Radverkehr“

Im Zentrum des im Jahr 2016 beschlossenen Klimaschutzteilkonzeptes stehen Maßnahmenempfehlungen zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum Fuß- und Radverkehr. Damit werden vom „Haupttroutennetz für den Radverkehr“ über „Fußgänger- und fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen“ bis zu „Fahrradmobilität und Beruf“ alle maßgeblichen kommunalen Handlungsfelder für klimaschonenden Fuß- und Radverkehr abgedeckt und seither kontinuierlich umgesetzt. Im Jahr 2020 wird das Haupttroutennetz umgesetzt.

Verkehrliches Leitbild Innenstadt 2020

Aufgrund des Anstiegs des Verkehrsaufkommens in der Lingener Innenstadt und der sich daraus ergebenden Staus wurde mit dem Verkehrsleitbild Innenstadt (Beschluss Februar 2020) ein Gutachten für die Verkehrsleitplanung in der Innenstadt erstellt. Mit bereits umgesetzten Maßnahmen der Zuflussdosierung Kurt-Schumacher-

Brücke/ Schwedenschanze werden Staus im innerstädtischen Bereich vermieden und eine Verstärkung und Kontrolle des Verkehrsflusses gewährleistet.

Lastenradförderung

Im Jahre 2018 wurde eine Richtlinie zur Förderung von Lastenfahrrädern und Lastenpedelecs erarbeitet und durch den Stadtrat beschlossen. Im Haushalt 2019 standen 25.000 € zur Verfügung. Über 20.000 € der zur Verfügung stehenden Mittel wurden im Jahr 2019 abgerufen. Im Haushalt 2020 wurden erneut 20.000 € bereitgestellt.

Förderung der E-Mobilität

In Kooperation mit den Stadtwerken Lingen GmbH wurden in Vergangenheit bereits an mehreren Orten Ladepunkte zur Förderung der E-Mobilität realisiert. E-Autos sind grundsätzlich leiser als benzin- und dieselbetriebene Kraftfahrzeuge.

Lärminderung im Rahmen der Bauleitplanung

Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten in Lingen (Ems) Lärmvorsorge betrieben.

5.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Unterhaltung der Hauptverkehrsstraßen

Ein wesentlicher Aspekt der Lärminderung im Straßenverkehr geht mit dem Zustand der Straßen und den darauf resultierenden Rollwiderständen insgesamt einher. Eine Maßnahme zur Lärminderung besteht daher in der Verwendung lärmindernder Fahrbahndecken.

Ausbau bzw. Qualitätssteigerung des Fuß- und Radwegenetzes

Basierend auf dem Klimaschutzteilkonzept „klimafreundlicher Fuß- und Radverkehr“ wurde im Juni 2020 die Einrichtung von elf Hauptadtrouten beschlossen, die das Zentrum der Stadt Lingen (Ems) mit den umliegenden Ortsteilen verbinden. Ziel ist es, möglichst schnell, sicher und komfortabel mit dem Rad aus den jeweiligen Ortsteilen in die Innenstadt zu gelangen. Für die Qualitätsanforderungen der Routen wurden Kriterien hinsichtlich der Routenführung, Beleuchtung und Oberflächenbeschaffenheit festgelegt, um mehr Bürger für den Radverkehr zu gewinnen.

Überprüfung einer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs

LiLi ist die "Linie für Lingen". Auf acht Linien pendeln die Busse im Stundentakt im Stadtgebiet und zwischen den Ortsteilen. Durch den stündlichen Stadtbusverkehr wird die Grundsicherung an den Werktagen gewährleistet.

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplan Landkreis Emsland 2020-2025 soll eine Angebotsverdichtung in den Hauptverkehrszeiten, ein Grundangebot an Sonntagen und eine Ausweitung des Stadtbusnetzes zu einem Regionalbusnetz umgesetzt werden.

5.3 Schutz ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Gemeinden sind aufgefordert, „ruhige Gebiete“ im Sinne des § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG festzusetzen. Einheitliche Kriterien zur Festlegung von ruhigen Gebieten gibt es bislang nicht.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die unter Kapitel 1.2.1 aufgeführten Hauptverkehrsstraßen in die Lärmkartierung eingegangen, mit dem Ergebnis, dass die vom Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) weder ganztags noch in der Nacht überschritten werden.

In der Stadt Lingen (Ems) sind grundsätzlich Bereiche vorhanden, die mit geringen Lärmpegeln belastet und von allen Ortsteilen schnell erreicht werden. Hierzu gehört beispielsweise das FFH- Gebiete „Ems“, das als Landschaftsschutzgebiet Natura 2000 Emsauen ausgewiesen wurde und das Gebiet des Entwicklungs- und Erprobungsvorhabens Naturraum Brögberner Teiche – Schillingmanngraben. Aber auch eine Vielzahl von Wohngebieten verfügt über dieses Kriterium.

Vor diesem Hintergrund ist eine Ausweisung von ruhigen Gebieten nicht mehr notwendig, da sie schon vorhanden sind.

5.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen, Lärmauswirkungen und ruhigen Gebieten

Als langfristige Strategie zur allgemeinen Lärmreduzierung werden Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz--Fahrten angestrebt. Bei der Ausweisung neuer Siedlungsflächen (Wohn- und Gewerbegebiete) wird darauf geachtet, dass die innerstädtischen Wege mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können. Hierbei orientiert sich die Stadt Lingen (Ems) an den vorliegenden Konzepten zur Innenentwicklung und dem Siedlungsstrukturkonzept.

Im Rahmen der Bauleitplanung werden bei der Aufstellung von Bebauungsplänen hinsichtlich der Lärmvorsorge nach dem BImSchG weiterhin die gültigen Immissionsgrenzwerte und Planungsgrundsätze beachtet, so dass dem Lärmschutz umfangreich Rechnung getragen wird.

5.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Es liegen keine Schätzwerte vor.

6 Weiteres Verfahren

Mit dem Beschluss über den Entwurf des Lärmaktionsplans, der als Anlage beigefügt ist, wird das Verfahren mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung eingeleitet. Nach erfolgter Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Lärmaktionsplan durch den Rat zu beschließen.

7 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

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 Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

Anlagen:

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

Anlage 2a: Lärmkarte, Übersicht Stadtgebiet (ganztägig)

Anlage 2b: Lärmkarte, Übersicht Stadtgebiet (nachts 22:00 bis 06:00 Uhr)

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	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{1,2}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ³					
Nutzung	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgelände	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

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

¹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

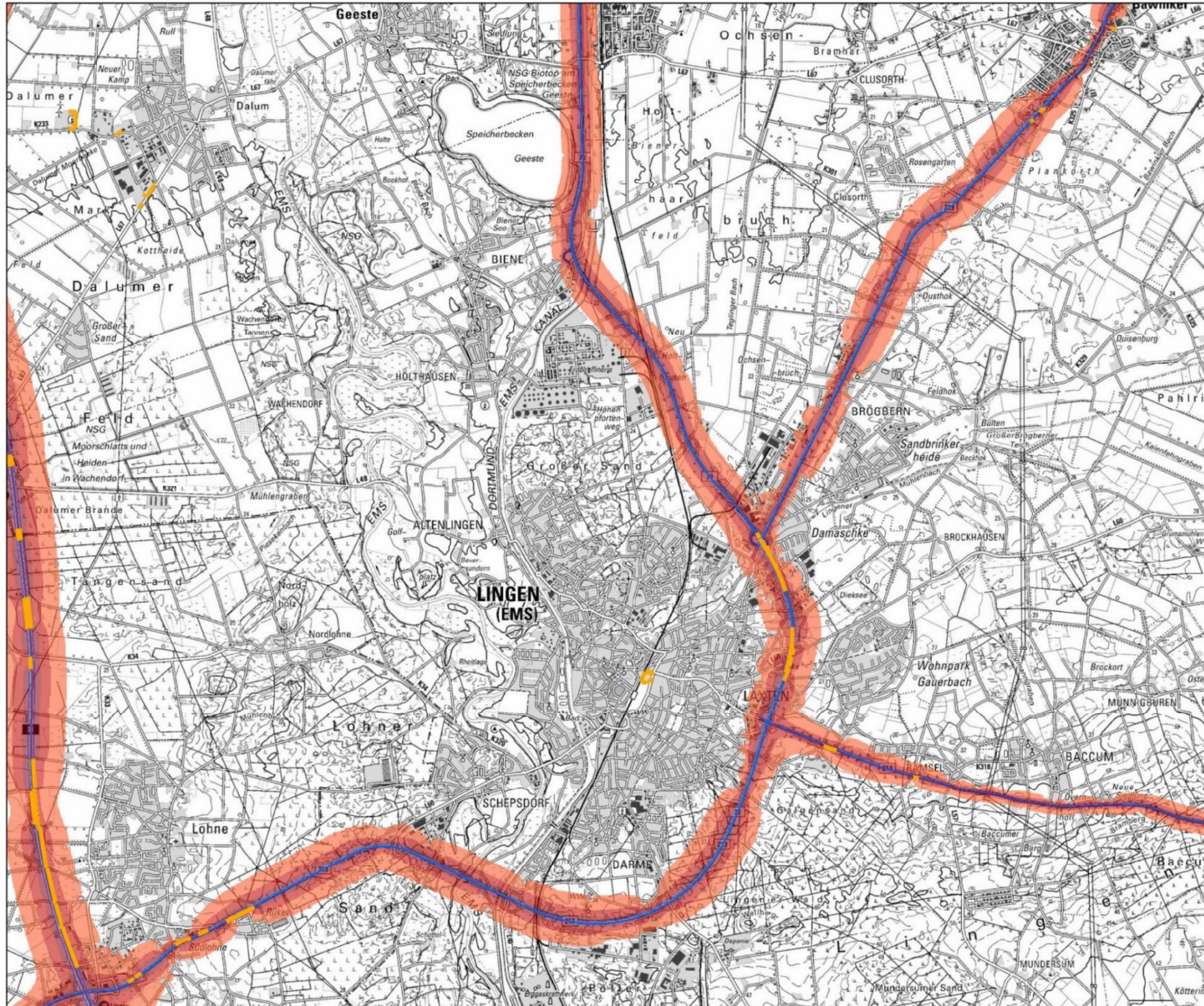
² Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)

Anlage 2a: Lärmkarte, Übersicht Stadtgebiet (ganztägig)



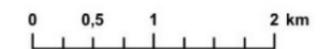
NI Umweltkarten
Legende

 Lärmschutzbauwerke

Straßenlärm Lden

Pegel

-  56 - 60 db(A)
-  61 - 65 db(A)
-  66 - 70 db(A)
-  71 - 75 db(A)
-  > 75 db(A)



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

© 2020

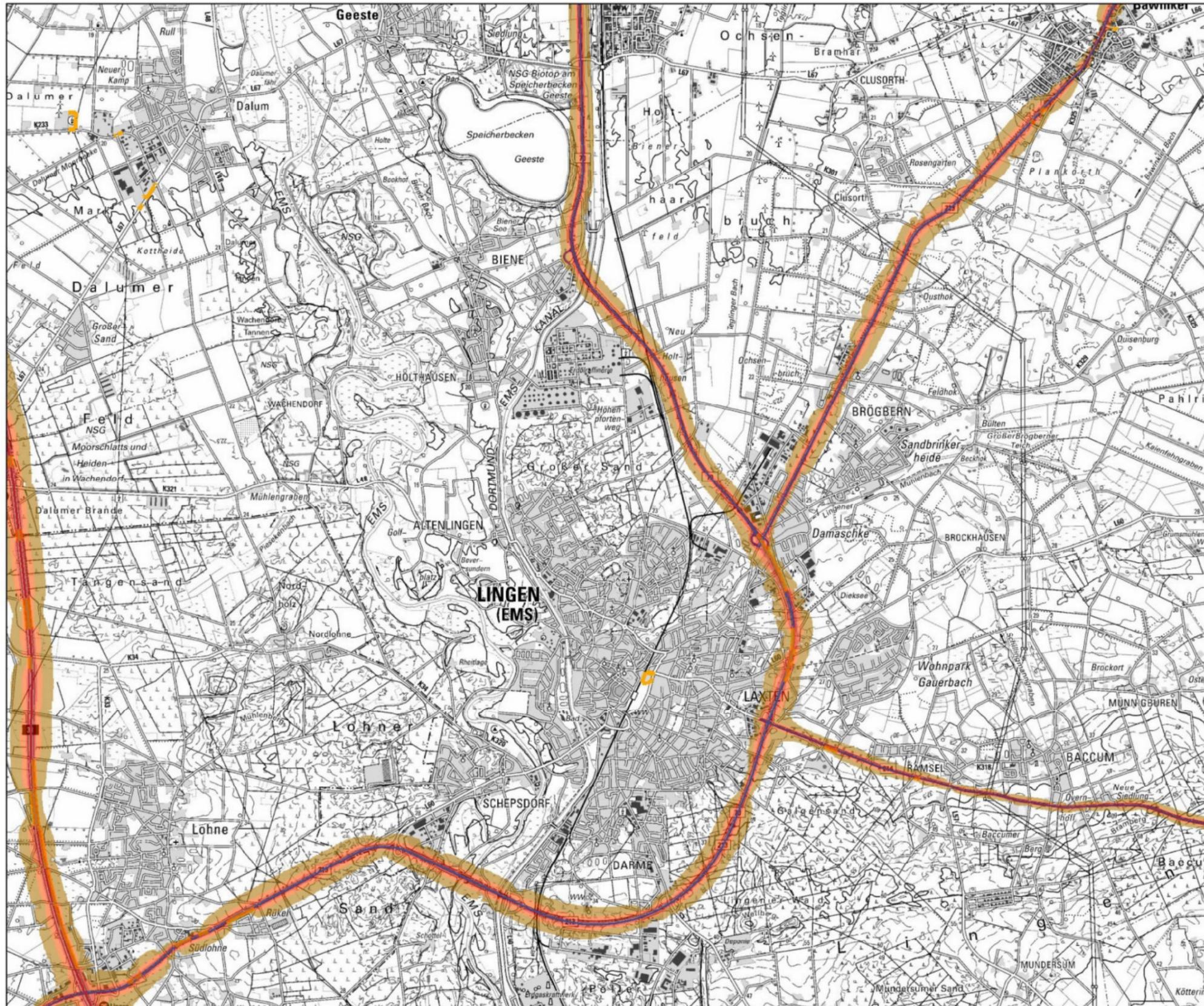


Maßstab: 1:50.000

Datum: 22.06.2020



Anlage 2b: Lärmkarte, Übersicht Stadtgebiet (nachts 22:00 bis 06:00 Uhr)

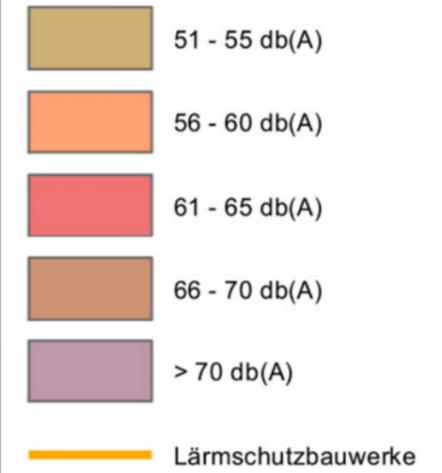


NI Umweltkarten

Legende

Straßenlärm Ln

Pegel



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

© 2020



Maßstab: 1:50.000

Datum: 22.06.2020

