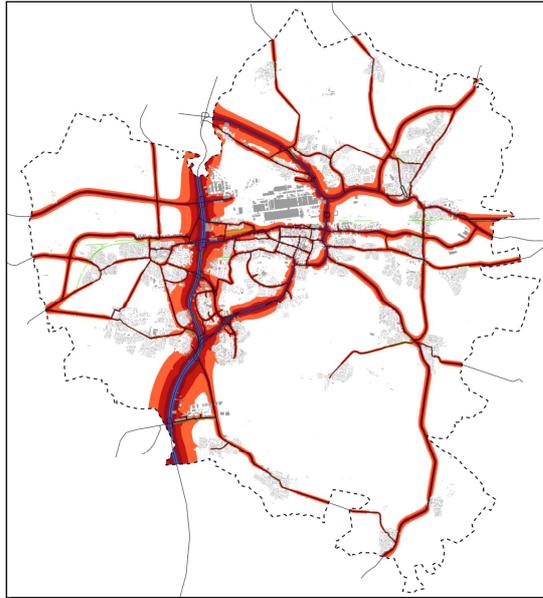


Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



Stadt Wolfsburg
Porschestra. 49
38440 Wolfsburg

Bearbeiter:

Dipl. Geograph Andreas Gebauer
Wolfsburg, den 28.05.2019

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umset- zung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	3
1.2	Schallschutzpolitik der Stadt Wolfsburg	4
1.3	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	5
1.4	Rechtlicher Hintergrund	6
1.5	Geltende Grenzwerte	6
2	Bewertung der Ist-Situation	8
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	9
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	10
3	Maßnahmenplanung	11
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	11
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre ...	12
3.2.1	Maßnahmen der Stadt Wolfsburg	13
3.2.2	Maßnahmen aus der Bürgerbeteiligung	13
3.3	Festlegung ruhiger Gebiete und Maßnahmen zu deren Schutz	14
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	14
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	16
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans	17
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit	17
4.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	17
5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	17
6	Evaluierung des Aktionsplans	17
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	18
7.1	Beschluss des Lärmaktionsplans	18
7.2	Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit	18
7.3	Link zum Aktionsplan im Internet	18
8	Anlagenverzeichnis	18

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die kreisfreie Großstadt Wolfsburg ist die fünftgrößte Stadt in Niedersachsen. Sie ist Bestandteil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Die Stadt war in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine der wenigen neu errichteten Städte in Deutschland. Das Stadtgebiet von Wolfsburg gliedert sich in 40 Stadt- und Ortsteile.

Wolfsburg hat ca. 123.900 Einwohner sowie etwa 59.000 Wohnungen¹ und weist eine Fläche von rund 205 qkm auf. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 600 Einwohner/qkm. Auf Grund der relativ geringen Bevölkerungsdichte wird Wolfsburg im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG² (ULR) nicht als Ballungsraum betrachtet.

Durch das westliche Stadtgebiet von Wolfsburg führt die BAB A39, die nördlich der Stadt beginnt und in Richtung Süden zur BAB A2 führt. Die Weiterführung der A39 als direkte Verbindung nach Braunschweig, Salzgitter und zur A7 wurde Anfang 2009 fertiggestellt. Außerdem ist vorgesehen, die BAB A39 nördlich weiter bis nach Lüneburg an den nördlichen Teil der A39, der bis zum Maschener Kreuz südlich von Hamburg führt, heranzubauen. Ferner führen die B188 und die B248, die auf dem Stadtgebiet weitgehend durch die BAB A39 ersetzt wurde, durch Wolfsburg. Der „Berliner Ring“ umgibt die Innenstadt. Davon zweigen zahlreiche, ebenfalls mehrspurige Straßen ab. Über den Berliner Ring / die Braunschweiger Straße sind alle wichtigen Orte innerhalb Wolfsburgs zu erreichen.

Der Wolfsburger Hauptbahnhof liegt an der Schnellfahrstrecke Hannover–Berlin. Der Bahnhof wird von Intercity-Express-Zügen jeweils im Zwei-Stunden-Takt bedient. Außerdem halten hier Intercity-Züge im Zwei-Stunden-Takt. Im Regionalverkehr wird Wolfsburg im Stundentakt von Regionalbahnen angefahren.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR) sind alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraft-

¹ Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49, Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 04/ 2018

² 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.

fahrzeugen pro Jahr zu betrachten (s. Kap. 1.4). Für die Stadt Wolfsburg sind das die Bundesautobahn A 39, die Bundesstraße 188 und die Landesstraßen L290, L292, L294, L 295, L321, L322.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ist gemäß §47e Bundes-Immissionsschutzgesetz³ (BImSchG) seit dem 01.01.2015 für die Erarbeitung der Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zuständig. Dazu gehört die DB-Strecke Hannover - Berlin.

Von Fluglärm - entsprechend den Vorgaben der ULR - ist Wolfsburg nicht betroffen.

1.2 Schallschutzpolitik der Stadt Wolfsburg

Die Stadt Wolfsburg ist seit den 90er Jahren im vorsorgenden Schallschutz aktiv. Der Rat der Stadt hatte beschlossen, dass Schallschutzmaßnahmen im Stadtgebiet anhand einer Prioritätenliste auch ohne zwingendes gesetzliches Erfordernis umzusetzen sind. Dafür wurde Geld von der Stadt zur Verfügung gestellt.

Im Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg von 2015 (2. Stufe der europäischen Lärmaktionsplanung) wurden alle stark verkehrsbelasteten Straßen im Stadtgebiet betrachtet. Damit hatte die Stadt eine aussagekräftige Gesamtbetrachtung zum Verkehrslärm in Wolfsburg erhalten.

Das jährliche Budget für freiwillige Lärmschutzmaßnahmen steht zurzeit wegen knapper Finanzmittel nicht mehr zur Verfügung. Daher konzentriert sich die Lärmaktionsplanung der Stadt Wolfsburg in der 3. Stufe auf die gesetzlichen Anforderungen nach der der EU- Umgebungslärmrichtlinie.

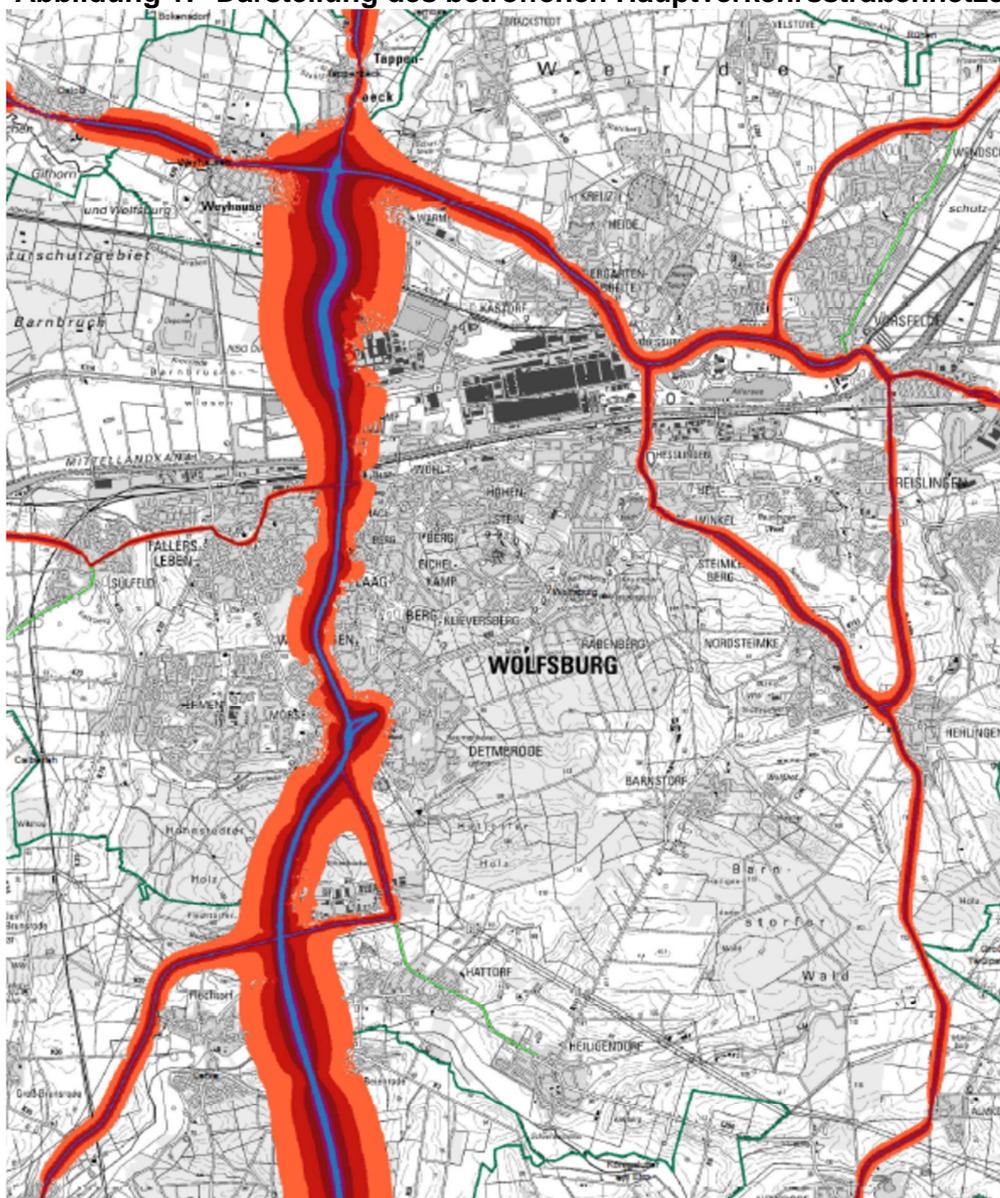
Eine Gesamtbetrachtung der Verkehrslärmsituation war in der diesjährigen Fortschreibung nicht erforderlich, da die Daten aus dem Jahr 2015 noch aussagekräftig sind.

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)

1.3 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Wolfsburg - Umweltamt -
Porschestra. 49
38440 Wolfsburg
Tel. 05361 281873
E-Mail: Andreas.Gebauer@stadt.wolfsburg.de
Internet: www.wolfsburg.de
Gemeindeschlüssel: 03103000

Abbildung 1: Darstellung des betroffenen Hauptverkehrsstraßennetzes



1.4 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f BImSchG 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 ...*“.

Zuständige Behörden für die Aufstellung der Lärmaktionspläne sind die Gemeinden, sofern nach Landesrecht nicht etwas anderes festgelegt wurde (§ 47e BImSchG). Dies ist in Niedersachsen nicht erfolgt.

Für die Stadt Wolfsburg bedeutet dies die Durchführung einer Lärmaktionsplanung entsprechend § 47d BImSchG. Die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG. Als Hilfestellung wird vom Land Niedersachsen, dem Niedersächsischen Städte- und Gemeindebund sowie dem Niedersächsischen Städtetag ein Musteraktionsplan veröffentlicht, dessen Struktur und Vorgaben in diesem Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.

Für das Wolfsburger Stadtgebiet betrifft das hauptsächlich nur Bundes- und Landesstraßen, die der Zuständigkeit der Landesstraßenbaubehörde in Bezug auf den Lärmschutz unterliegen. Die Ergebnisse des Lärmaktionsplans sind (gemäß Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG Anhang V und VI) durch das Land Niedersachsen bzw. das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit an die Europäische Kommission zu berichten (§ 47d BImSchG).

1.5 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrassen und/oder Balkonen ausdrücken. Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Land Niedersachsen für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen im April 2018 veröffentlicht worden. Die Kartierungen und Statistiken dienen diesem Lärmaktionsplan als Grundlage.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A) L_{DEN} ⁴ und 55 dB(A) L_{Night} ⁵ für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Die Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} werden auch vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, im Umweltgutachten 2008⁶, als geeignete Auslösewerte zur Planung von Lärminderungsmaßnahmen hervorgehoben, um so lärmbedingten Gesundheitsschäden und -gefährdungen vorzubeugen.

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfiehlt den Gemeinden, die Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen. Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} von 70 dB(A) bzw. L_{Night} von 60 dB(A) für Hauptverkehrswege empfohlen⁷.

Die Stadt Wolfsburg orientiert sich für die Maßnahmenplanung an den vom Sachverständigenrat für Umweltfragen empfohlenen Werten von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} . Mittel- bis langfristiges Ziel ist es, dass diese Werte in der ganzen Stadt eingehalten werden.

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes⁸ von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden (Angaben zu Misch- und Gewerbegebieten s. Anlage 1). Zur Er-

⁴ L_{DEN} - nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden die Abendstunden (18:00 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

⁵ L_{Night} - nach der RICHTLINIE 2002/49/EG über die "Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr)

⁶ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 (2008)

⁷ <http://www.umwelt.niedersachsen.de/themen/laermschutz/euumgebungslaerm/laermaktionsplanung/8808.html>

⁸ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

mittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90⁹ erforderlich, die von der im Rahmen der ULR anzuwendenden VBUS¹⁰ abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten¹¹

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an den Hauptverkehrsstraßen in Wolfsburg, Stand 16.05.2018

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Wolfsburg (nach VBEB)				
L_{DEN} [dB(A)]	Belastete Menschen		L_{Night} [dB(A)]	Belastete Menschen
über 55 bis 60	2.300		über 50 bis 55	1.000
über 60 bis 65	700		über 55 bis 60	200
über 65 bis 70	100		über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	0		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	3.100		Summe	1.200
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Wolfsburg belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern				
L_{DEN} [dB(A)]	Fläche [km ²]	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
> 55 dB(A) L_{DEN}	16,7	1.500	2	0
> 65 dB(A) L_{DEN}	4,6	100	0	0
> 75 dB(A) L_{DEN}	1,1	0	0	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

⁹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

¹⁰ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

¹¹ Lärmkartierung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Stand 05/ 2018

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen verbindlich vorgegeben. Die Stadt Wolfsburg hat als Auslösewerte für die Maßnahmenplanung die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen empfohlenen Werte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} zugrunde gelegt.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie¹²⁾

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} > 60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ können überschritten sein - Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV können überschritten sein¹³
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97⁸ können überschritten sein - für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV¹⁴ überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen würden bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o.g. Gebieten Schutzauflagen auslösen - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU)⁶

¹² Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

¹³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

¹⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<p>< 65 dB(A) L_{DEN} < 55 dB(A) L_{Night}</p>	<p>Belastung / Belästigung</p>	<p>- Vorsorgewerte nachts für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV^{Fehler! Textmarke nicht definiert.} können überschritten sein</p> <p>- Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus</p> <p>- mittelfristiges Handlungsziel zur <u>Prävention</u> bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)⁶</p> <p>- langfristig anzustrebender Pegel als <u>Vorsorgeziel</u> bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)⁶</p>
--	--------------------------------	---

Sehr hohen Belastungen durch das Hauptverkehrsstraßennetz mit L_{DEN} über 70 dB(A) und L_{Night} über 60 dB(A) (Auslösewerte der Stadt Wolfsburg, s. Kap. 1.5) sind in Wolfsburg entsprechend der Ergebnisse der Lärmkartierung keine Bewohner ausgesetzt.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdendem Lärm über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} sind tags 100 bzw. nachts 200 Personen im Gesamtstraßennetz betroffen. Bedingt durch die Stadtstruktur sind im Vergleich zu anderen Großstädten in Wolfsburg wenig Anwohner hohen Verkehrs-lärmbelastungen ausgesetzt.

Grundsätzlich stellen die ermittelten Lärmpegel entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 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.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 3. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2018 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Fassadenpegel mit einem L_{DEN} über 65 dB(A) bzw. einem L_{Night} über 55 dB(A) befinden sich in Wolfsburg laut Lärmkartierung an folgenden Stellen:

- In der Stadtmitte der Berliner Ring zwischen dem alten VFL Stadion und der Kreuzung zur Einfahrt in die Nordsteimker Straße.
- In den Ortsteilen Almke, Fallersleben, Hehlingen, Neindorf, Nordsteimke, Reislingen, Süfeld und Vorsfelde werden an den Landesstraßen verein-

zelt Fassadenpegel mit einem L_{DEN} von über 65 dB(A) bzw. L_{Night} von über 55 dB(A) erreicht.

- Die A 39 ist betroffen, insbesondere Mörse und die Große Kley.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

In Wolfsburg bestehen entlang des Straßennetzes eine Reihe von Lärmschutzwänden oder -wällen. Sie stehen Abschnittsweise an folgenden Straßen:

- B188 (Höhe Pfadfinderweg, Vivaldistraße, Breiter Föhrd, Helmstedter Straße)
- L291
- L290
- L322 (Nordsteimke)
- L295
- L294 (Hattorf)
- A 39

Für die BAB A39 ist der Bund, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV), der Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an der Autobahn wurden daher in Zusammenarbeit mit dieser zuständigen Behörde erarbeitet.

Entlang der Bundesautobahn A 39 (Westhagen, Detmerode) hat die Stadt Wolfsburg im Rahmen von freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen mehrere Wälle und Wände mit Einverständnis der Landesbehörde für Straßenbau gebaut.

Auf Veranlassung und finanzieller Beteiligung der Stadt Wolfsburg wurde bei Sanierungsmaßnahmen auf der A 39 in Fahrtrichtung Braunschweig von der Anschlussstelle Wolfsburg West bis zum Mörser Knoten in 2016 eine lärmarme DSH-V Asphaltdecke zum Lärmschutz der Anwohner aufgebracht. Ebenso wurde in der Verlängerung ein 500 m langer Abschnitt der A 39 vom Mörser Knoten Richtung Anschlussstelle Flechtorf im Sommer/ Herbst 2018 mit lärmarmen Asphalt hergestellt.

Im Zuge der Straßenunterhaltung wurde in Vorsfelde im Oktober 2013 in der Südstadt auf der B188 (Helmstedter Straße) ein lärmoptimierter Asphalt (DSHV) eingebaut. Dadurch ist es entlang der B188 in Vorsfelde auf dem Teilabschnitt leiser geworden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

An Straßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h kann eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A)¹⁵ erreicht werden. Insbesondere die lauten Spitzenpegel durch einzelne Fahrzeuge werden reduziert¹⁶. Daneben treten bei Tempo 30 weitere positive Effekte, wie steigende Verkehrssicherheit, tendenziell weniger Schadstoffausstoß und höhere Aufenthaltsqualität entlang der Straßen auf.
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
In den letzten Jahren wurde speziell für innerörtliche Geschwindigkeit neue Asphalte entwickelt, die das Reifen-Fahrbahn-Geräusch gegenüber älteren Asphalten deutlich reduzieren. Durch den Einbau dieser neuen lärmgeminderten Asphalte kann eine Lärminderung von bis zu 5 dB(A) erreicht werden¹⁷.
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmert)
- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehre
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrs.

¹⁵ Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr. Umweltbundesamt 2009

¹⁶ Regelungen für mehr Ruhe. Der Gemeinderat 5/13

¹⁷ Lärmmindernde Fahrbahnbeläge. Umweltbundesamt 2014

3.2.1 Folgende Maßnahmen werden von der Stadt Wolfsburg vorgesehen:

1. Die A39 stellt eine Lärmbelastung für die Anwohner dar. Deshalb sind in der Vergangenheit als freiwillige Lärmschutzmaßnahmen bereits Wälle und Wände errichtet worden. Da immer noch viele BürgerInnen von Lärmschutzmaßnahmen an der A 39 profitieren können, ist es auch weiterhin politischer Wille, dass nach finanzieller Möglichkeit freiwilliger Lärmschutz dort betrieben wird. Die Kommune bleibt weiterhin in engem Kontakt mit der Straßenbaubehörde, um Lärmschutzmaßnahmen zu fordern.
2. In der besonders stark durch Straßenverkehrslärm belasteten Innenstadt werden bei zukünftigen Straßendeckensanierungsarbeiten nach Überprüfung der finanziellen und technischen Machbarkeit **lärmoptimierte Asphalte** berücksichtigt. Als nächstes werden die Siemensstraße und der Berliner Ring überprüft.

3.2.2. Folgende Maßnahmen ergeben sich aus der Bürgerbeteiligung (s. Anl. 4):

1. Geschwindigkeitskontrollen:
Es wurde ein weiteres mobiles Messgerät beschafft, um verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchführen zu können. Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen sollen u. a. an folgenden Straßen erfolgen:

Dresdener Straße
B188
Nordsteimker Straße
Berliner Ring
Helmstedter Straße
Mörser Straße
Gifhorner Straße
Salzwedeler Straße
2. Lärmoptimierter Asphalt:
Der Einbau von lärmarmem Asphalt im Zuge von Straßensanierungen (Einzelprojekte) ist eine Möglichkeit, den Lärm zu senken. Die Finanzierbarkeit ist in jedem Einzelfall zu prüfen. Eine Prüfung erfolgt für:
Siemensstraße
Berliner Ring
Die A 39 bleibt im Fokus

3. Weitere Verkehrslärmreduzierungen:

- Am Berliner Rings wird es zu Spurenergänzungen in den Knotenpunktbereichen kommen müssen, in deren Folge auch die Lärmproblematik neu zu bewerten sein wird.
- An der Nordsteimker Straße wird zeitweise die Aufstellung von mobilen Messtafeln vorgesehen, um eine Reduzierung der gefährlichen Geschwindigkeiten und damit verbundener Lärmreduzierung zu erreichen.
- Die Verlegung der L 290 bei Reislingen nach Osten ist in konkreter Planung.

3.3 Festlegung ruhiger Gebiete und Maßnahmen zu deren Schutz

Die Festlegung von ruhigen Gebieten und Maßnahmen zu deren Schutz ist noch in Planung.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

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

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde wiederholt auf die Lärmbelastung durch die BAB A39 verwiesen. Die BAB A39 liegt allerdings nicht in der gemeindlichen Baulast. Daher soll auch langfristig durch entsprechende Forderungen auf den Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an der Autobahn umzusetzen (vgl. Kap. 3.2).

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** sollen auch zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung:

- Förderung des ÖPNV (bessere Anbindung der umliegenden Ortschaften, hohe Taktichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern, Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur)
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung)
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung)
- Unterstützungsmaßnahmen zur Schaffung eines schnellen Ausbaus der mobilen Elektromobilität
- Verkehrsberuhigung: bauliche Verkehrsberuhigung
- Verstetigung des Verkehrsflusses: Grüne Welle, Anlage von Kreisverkehren
- Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen
- Einbau von lärmarmen Asphalten
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen.

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen sowie Radfahren und unterstützt damit den Verzicht auf Autofahrten und in der Folge eine Verkehrslärmreduzierung. Dies kann z.B. erreicht werden durch:

- Ein attraktives Zentrum, in dem alle Funktionen auf dichtem Raum vorhanden sind
- Das Schließen von Baulücken bzw. die gezielte Bebauung von Brachflächen durch Innenentwicklung
- Das Verhindern von siedlungsfernen Bebauungen durch gezielte Bauleitplanungen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** wird durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005²¹ (s. Anlage 1) 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*“.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Durch die in Kap. 3.2 und 3.4 dargestellten Maßnahmen kann eine Lärmminde- rung gegenüber dem in den Lärmkarten dargestellten Zustand erreicht werden.

Gegenüber der strategischen Lärmkartierung des Landes von 2012 (2. Stufe) hat sich in der aktuellen Lärmkartierung (3. Stufe) die Anzahl der von Lärm be- troffenen Anwohner deutlich reduziert:

belastete Menschen **tags > 65 dB(A):**
400 in 2012
100 in 2018

belastete Menschen **nachts > 55 dB(A):**
500 in 2012
200 in 2018

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz emp- fiehlt den Gemeinden für die Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstel- lung eines Lärmaktionsplanes sogar nur einen Mittelungspegel tags von 70 dB(A) bzw. nachts von 60 dB(A) für Hauptverkehrswege. Dann würde es im Stadtgebiet keine lärmbeeinträchtigten Bürger geben (s. Tabelle 1, S. 8). Die EU- Umgebungslärmrichtlinie gibt hier keine Grenzwerte vor:

belastete Menschen **tags > 70 dB(A):**
0 in 2018

belastete Menschen **nachts > 60 dB(A):**
0 in 2018

²¹ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans

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

Die Bekanntmachung erfolgte im Februar 2019 in den örtlichen Zeitungen. Zur Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 01.03.2019 bis zum 31.03.2019 eine 4-wöchige Beteiligung über das Internet statt. Die Bürger konnten auch per Post oder persönlichem Erscheinen im Umweltamt teilnehmen.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit wurden in die Abwägung einbezogen.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Wolfsburg im Rahmen von Eigenarbeit getragen.

6 Evaluierung 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.

Eine Überprüfung dieses Lärmaktionsplans erfolgt im Zuge der 5-jährigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Stadt Wolfsburg beschlossen

Am: 03.07.2019

7.2 Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit

Am: 12.07.2019

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.wolfsburg.de Suchbegriff: Lärmaktionsplan

8 Anlagenverzeichnis

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

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{DEN} Wolfsburg

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{Night} Wolfsburg

Anlage 4:

Auswertungstabelle der Öffentlichkeitsbeteiligung

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.

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ¹³ .		Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹⁴		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ¹⁵		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ¹⁶		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung ¹⁷	
	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)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 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.

¹³ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VklBI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

¹⁴ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

¹⁵ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

¹⁶ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

¹⁷ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

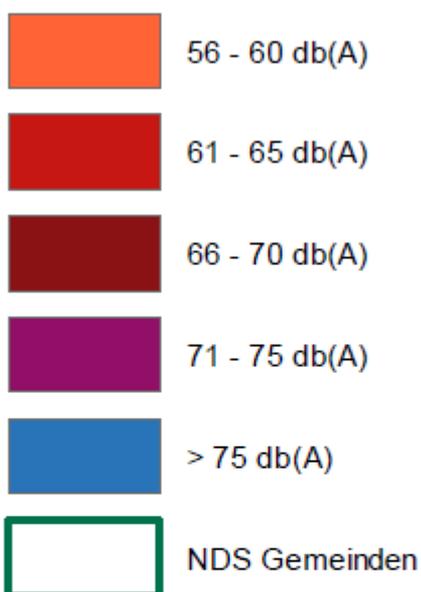
¹⁸ Die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

Tag

Legende

Straßenlärm Lden

Pegel



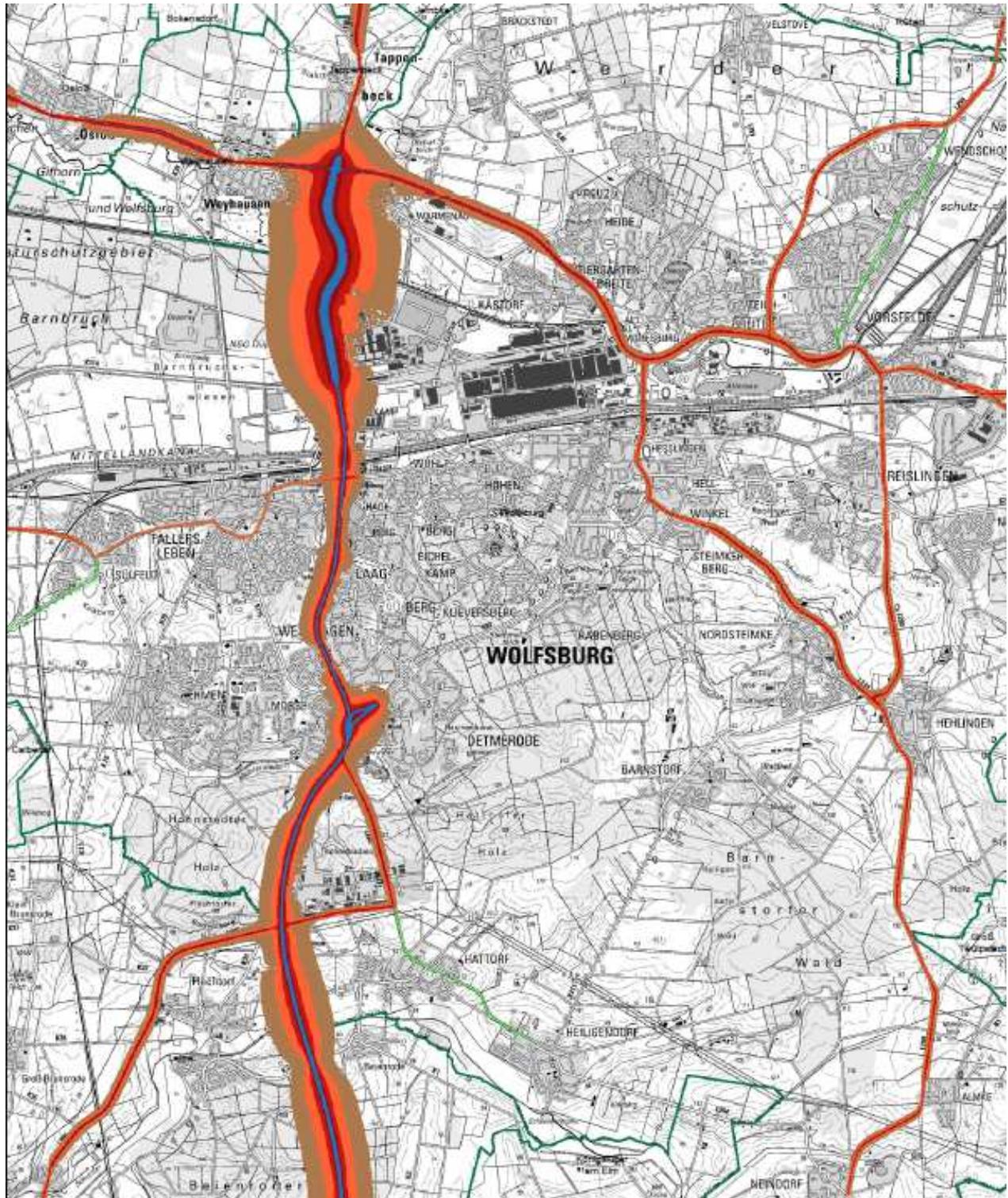
Straßen

Straßen



Anlage 3

Lärmkarte L_{Night} Wolfsburg
Stand 2018

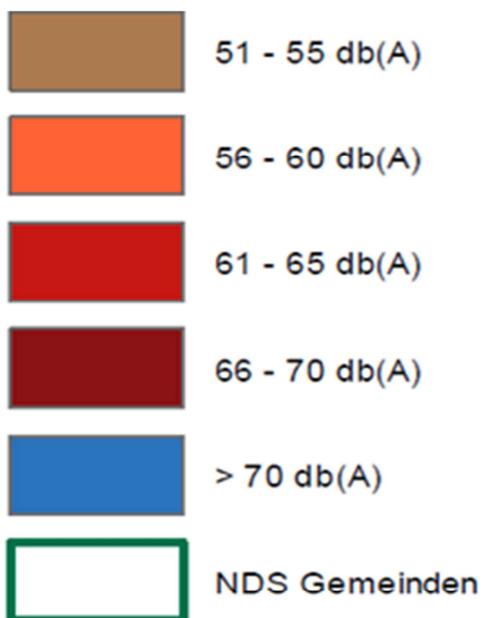


Nacht

Legende

Straßenlärm Ln

Pegel



Straßen

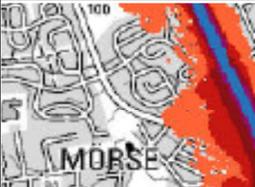
Straßen



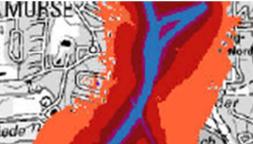
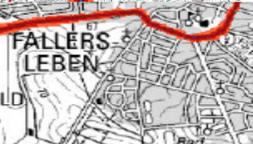
Anlage 4

Umsetzung 3. Stufe Lärmaktionsplanung Wolfsburg

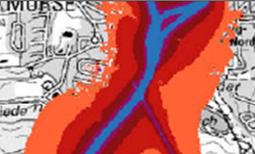
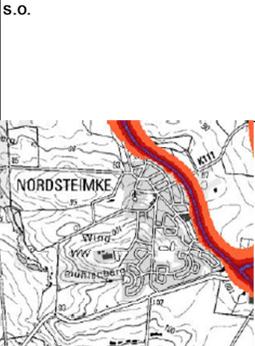
Auswertung der Bürgervorschläge (Beteiligungsverfahren vom 01.03.2019 bis zum 31.03.2019)

Nr.	Name und Datum	Kurzbeschreibung der Anmerkung bzw. des Vorschlags	Ausschnitt Lärmkarte LDEN tag	Auswertung Relevanz Lärm an Hand der Lärmkarten	Auswirkung der Maßnahme	Vorschlag wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung weiter verfolgt/geprüft		Vorschlag wird an die zuständige Behörde weitergeleitet	Maßnahme wird geplant oder umgesetzt	Begründung, warum Maßnahme nicht weiter verfolgt wird
						Ja	Nein			
1	02.03.2019	Verlegung der L 290 bei Reislungen nach Osten		An einigen Wohngebäuden entlang der Zollstraße, insbesondere an der Kreuzung Sandkrugstraße, bestehen Belastungen von über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht.	Durch eine Verlegung der L 290 außerhalb des Ortes kann eine deutliche Lärmreduzierung erreicht werden.	X			Die Verlegung der L 290 befindet sich in der Planung.	
2a	01.04.2019	Bau von Lärmschutzwänden an der BAB A39 beim Brückenbau über Heinrich-Nordhoff-Str. Fallerleben Nord (AS Wolfsburg)		Die autobahnnahe Wohngebäude haben tags Belastungen von 55- 60 dB(A) Keine Überschreitung des Wolfsburgener Richtwertes von 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht	Die Wohngebäude liegen ca. 250m von der Autobahn entfernt. Durch Lärmschutzwände und Wälle wird der Nahbereich dahinter gut vor Lärm geschützt. Allerdings nimmt der Lärmschutzeffekt mit dem Abstand zum Wall bzw. zur Wand ab. Die Wohngebäude liegen hier zu weit entfernt.		X	Maßnahme wird an die zuständige Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) herangetragen.		Lärmrichtwerte werden nicht überschritten.
2b	s.o.	Tempolimit 30 km/h und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen auf der Erich-Netzband-Straße in Fallerleben	s.o.	Nicht von der Lärmkartierung nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie betroffen.	Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kann eine Lärmreduzierung von 2-3 dB(A) erreicht werden.		X	Geschwindigkeitskontrollen finden regelmäßig statt.		Es handelt sich um eine Haupt- u. Verbindungsstraße. 30 km/h sind hier straßenverkehrsrechtlich nicht zulässig.
3	27.03.2019	Lärmschutzwand / -wall Salzwedeler Straße (K115) / Große Kley, Mörse		Nicht von der Lärmkartierung nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie betroffen.	Auf Grund des relativ geringen Abstands zwischen Lärmschutzwand und Wohngebäuden, kann für die am stärksten betroffenen straßennahen Gebäuden eine Lärmreduzierung erwartet werden.		X			Zu wenig Betroffene und fehlende Finanzmittel.
4	30.03.2019	Lärmschutzwand / -wall Hehlingen L 290		Entlang der L 290 finden sich Wohngebäude mit Belastungen von über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht	Durch den Bau von Lärmschutzwänden an der L 290, kann für die am stärksten betroffenen straßennahen Gebäuden eine Lärmreduzierung erwartet werden.		X	Maßnahme wird an die zuständige Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) herangetragen.		Lärmschutz liegt in der Zuständigkeit des Landes als Baulastträger

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 3. Stufe der ULR

Nr.	Name und Datum	Kurzbeschreibung der Anmerkung bzw. des Vorschlags	Ausschnitt Lärmkarte LDEN tag	Auswertung Relevanz Lärm an Hand der Lärmkarten	Auswirkung der Maßnahme	Vorschlag wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung weiter verfolgt/geprüft		Vorschlag wird an die zuständige Behörde weitergeleitet	Maßnahme wird geplant oder umgesetzt	Begründung, warum Maßnahme nicht weiter verfolgt wird
						Ja	Nein			
5	29.03.2019	Lärmschutzwand / -wall Hehlingen L 290	s.o.	s.o.	s.o.		X	s.o.		s.o.
6	04.03.2019	Lärmschutzwand / -wall Hehlingen L 290	s.o.	s.o.	s.o.		X	s.o.		s.o.
7	06.03.2019	Erhöhung der Lärmschutzwand Detmeroder Teich an der A 39		John-F.-Kennedy-Allee liegt zu weit von der A 39 entfernt, keine Überschreitung der Lärmrichtwerte	Eine Erhöhung der Lärmschutzwand würde in der Entfernung zur A 39 keine spürbare Entlastung bringen.		X			Lärmschutz liegt in der Zuständigkeit des Landes als Bauasträger
8	04.03.2019	Geschwindigkeitskontrollen Gifhomer Straße Fallersleben		An einigen Wohngebäuden entlang der Gifhomer Straße, insbesondere an der Kreuzung Viehtrift, bestehen Belastungen von über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht	Der Effekt stärkerer Geschwindigkeitskontrollen kann nicht berechnet werden. Zu erwarten ist, dass einzelne höhere Lärmereignisse vereinzelter schneller Fahrzeuge abnehmen.	X			Geschwindigkeitskontrollen finden regelmäßig statt.	
9	29.03.2019	An der Wassermühle Mörse , Lärm durch A 39		An der Wassermühle liegt zu weit von der A 39 entfernt, keine Überschreitung der Lärmrichtwerte	Durch den Einbau von lärmarmen Asphalt auf der BAB A39 kann eine Lärminderung nicht nur in den stark verlärmten Bereichen erreicht werden.	X		Maßnahme wird an die zuständige Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) herangetragen.	Teilweise wurde bereits lärmarmen Asphalt mit finanzieller Beteiligung der Stadt Wolfsburg eingebaut	Lärmschutz liegt in der Zuständigkeit des Landes als Bauasträger
10	04.03.2019	Durchgangsverkehr verbieten Schützenweg Fallersleben		Nicht von der Lärmkartierung nach den Vorgaben der EU-Umgebungsärmrichtlinie betroffen.	Auf Grund der neuen Verkehrsführung am Freibad Fallersleben kommt es zu einem erhöhten Durchgangsverkehr. Die Durchfahrt Schützenweg zu verbieten, würde die Lage für die Anwohner entspannen.	X			Maßnahme wird geprüft.	
11	04.03.2019	Ausbau A 39 und B 188 Lärmschutzmaßnahmen einplanen für Warmenau		An den meisten Wohngebäuden werden maximal 60-65 dB(A) Tag und 50-55 dB(A) Nacht erreicht. Lediglich ein an ein paar vereinzelter Gebäuden werden Anwohner mit mehr als 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht belastet.	Durch den Einbau von lärmarmen Asphalt auf der BAB A39 kann eine deutliche Lärminderung nicht nur in den stark verlärmten Bereichen erreicht werden.		X	Maßnahme wird an die zuständige Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) herangetragen.		Die A 39 verläuft dort im Landkreis Gifhorn und der Lärmschutz liegt in der Zuständigkeit des Landes als Bauasträger.

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 3. Stufe der ULR

Nr.	Name und Datum	Kurzbeschreibung der Anmerkung bzw. des Vorschlags		Auswertung Relevanz Lärm an Hand der Lärmkarten	Auswirkung der Maßnahme	Vorschlag wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung weiter verfolgt/geprüft		Vorschlag wird an die zuständige Behörde weitergeleitet	Maßnahme wird geplant oder umgesetzt	Begründung, warum Maßnahme nicht weiter verfolgt wird
						Ja	Nein			
12	22.03.2019	Lärminderung A 39 Detmerode zur Schallentlastung in der Rudolf-Beck Str.		Die Ludwig-Beck-Straße liegt zu weit von der A 39 entfernt, keine Überschreitung der Lärmrichtwerte.	Durch den Einbau von lärmarmen Asphalt auf der BAB A39 kann eine Lärminderung nicht nur in den stark verlärmten Bereichen erreicht werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	s.o.	Teilweise wurde bereits lärmarrer Asphalt mit finanzieller Beteiligung der Stadt Wolfsburg eingebaut	Lärmschutz liegt in der Zuständigkeit des Landes als Baulastträger
13	01.04.2019	Tempo 30 auf der Hauptstraße durch Heiligendorf		Nicht von der Lärmkartierung nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie betroffen.	Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kann eine Lärmreduzierung von 2-3 dB(A) erreicht werden.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			Es handelt sich um eine Haupt- u. Verbindungsstraße. 30 km/h sind daher über die volle Länge der Durchgangsstraße nicht zulässig, nur teilweise mit besonderer Begründung.
14a	04.03.2019	Tempo 30 auf der Schulenburgallee		s.o.	Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kann eine Lärmreduzierung von 2-3 dB(A) erreicht werden.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			s.o.
14b	s.o.	Lärmarrer Asphalt auf der Schulenburgallee	s.o.	s.o.	Durch den Einbau von lärmarmen Asphalt für Innerortsstraßen kann eine deutliche Lärminderung nicht nur in den stark verlärmten Bereichen erreicht werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Maßnahme wird bei der nächsten anstehenden Straßensanierung geprüft	
15a	04.04.2019	Spernung des Durchgangsverkehrs K5 (alt L322) in Nordsteimke		Die straßennächsten Wohngebäuden an der L322 in Nordsteimke werden durchgängig mit 60-65 dB(A) Tag und 50-55 dB(A) Nacht erreicht. Punktuell bestehen höhere Belastungen. Dort werden Anwohner mit über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht belastet.	Durch eine Sperrung für den Durchgangsverkehr kann eine Lärmreduzierung erreicht werden.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			Es handelt sich um eine Haupt- u. Verbindungsstraße. Durchgangsverkehr ist daher weiter zu gewährleisten.

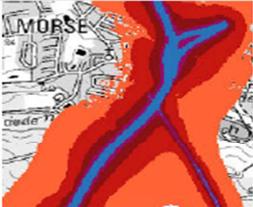
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 3. Stufe der ULR

Nr.	Name und Datum	Kurzbeschreibung der Anmerkung bzw. des Vorschlags	Ausschnitt Lärmkarte LDEN tag	Auswertung Relevanz Lärm an Hand der Lärmkarten	Auswirkung der Maßnahme	Vorschlag wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung weiter verfolgt/geprüft		Vorschlag wird an die zuständige Behörde weitergeleitet	Maßnahme wird geplant oder umgesetzt	Begründung, warum Maßnahme nicht weiter verfolgt wird
						Ja	Nein			
15b	s.o.	Tempo 30 auf der K5 (alt L322) in Nordsteimke	s.o.	s.o.	Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kann eine Lärmreduzierung von 2-3 dB(A) erreicht werden.		X			Es handelt sich um eine Haupt- u. Verbindungsstraße. 30 km/h sind hier straßenverkehrsrechtlich nicht zulässig.
15c	s.o.	Bau der Nordspange (L290 - K5) in Tieflage in Nordsteimke	s.o.	s.o.			X			Der Bau der Nordspange ist nicht mehr vorgesehen. Sonstige Maßnahmen im Rahmen der Planung der Neubaugebiete müssen geprüft werden.
16a	18.03.2019	Lärmbarer Asphalt auf dem Berliner Ring		An den einigen Wohngebäuden entlang dem Berliner Ring, insbesondere zwischen Nordsteimker Straße und Rothefelder Straße, bestehen Belastungen von über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht	Durch den Einbau von lärmarmen Asphalt für Innerortsstraßen kann eine deutliche Lärminderung nicht nur in den stark verlärmten Bereichen erreicht werden.	X			Im Rahmen der Straßendeckenerneuerung wird geprüft, ob ein lärmbarer Asphalt für den Berliner Ring in Frage kommt	
16b	s.o.	Geschwindigkeitskontrollen am Berliner Ring	s.o.	s.o.	Der Effekt stärkerer Geschwindigkeitskontrollen kann nicht berechnet werden. Zu erwarten ist, dass einzelne höhere Lärmereignisse vereinzelter schneller Fahrzeuge abnehmen.	X			Am Berliner Ring werden vergleichsweise häufig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Dies wird auch in Zukunft so bleiben.	
17a	02.04.2019	Zusatzschild Lärmschutz an der Nordsteimker Straße (L322) Steimkerberg		Punktueller Belastung von über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht im Bereich am Steimker Berg.	Der Effekt des Zusatzschildes kann nicht berechnet werden.		X			Anbringen von Zusatzschildern "Lärmschutz" ist aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht ohne weiteres möglich. Z. B. nur im Zusammenhang mit Schildern für Geschwindigkeitsbegrenzungen.
17b	s.o.	Aufstellen eines Schildes mit 50 km/h Höchstgeschwindigkeit an der Nordsteimker Straße (L322) Steimkerberg	s.o.	s.o.	s.o.			X		Das Ortsschild ist ausreichend. Die Entstehung eines Schilderwaldes soll vermieden werden.

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 3. Stufe der ULR

Nr.	Name und Datum	Kurzbeschreibung der Anmerkung bzw. des Vorschlags	Ausschnitt Lärmkarte LDEN tag	Auswertung Relevanz Lärm an Hand der Lärmkarten	Auswirkung der Maßnahme	Vorschlag wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung weiter verfolgt/geprüft		Vorschlag wird an die zuständige Behörde weitergeleitet	Maßnahme wird geplant oder umgesetzt	Begründung, warum Maßnahme nicht weiter verfolgt wird
						Ja	Nein			
17c	s.o.	Stärkere Begrünung im gesamten Stadtgebiet			Stärkere Begrünung an den Straßen und Gebäuden kann zu positiven Effekten für die Stadtbewohner führen. Zur Lärmreduzierung ist diese Maßnahme allerdings nicht geeignet.		X			Eine Begrünung stellt keine Maßnahme zur effektiven Lärminderung dar.
18a	04.03.2019	Einschränkung der B188 für Schwerverkehr im Bereich Vorsfelde Süd (Helmstedter Str.)		Belastungen von 60-65 dB(A) LDEN an den straßennahen Gebäuden, punktuell von über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht	Der Lkw-Anteil ist mit rd. 3-4% nicht besonders hoch. Trotzdem könnte durch ein Lkw-Fahrverbot der Lärm reduziert werden		X			Es wurde bereits ein lärmarmen Asphalt verbaut. Es handelt sich um eine Haupt- u. Verbindungsstraße.
18b	s.o.	Tempo 30 auf der B188 im Bereich Vorsfelde Süd	s.o.	s.o.	Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 bzw. 30 kann eine Lärmreduzierung erreicht werden.		X			s.o.
20	07.03.2019	Zunehmend hohes Verkehrsaufkommen an der Helmstedter Straße (Ecke L291/ B188) , Überprüfung des Lärmpegels		Belastungen von 60-65 dB(A) LDEN an den straßennahen Gebäuden, punktuell über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht			X	s.o.		Lärm ist bereits durch die Lärmkartierung erfasst worden. Lärmschutz liegt in der Zuständigkeit des Landes als Baulastträger. Zu wenig Betroffene und fehlende Finanzmittel.
21	12.03.2019	Lärm in Westhagen Rostocker Str. durch BAB A39 , Einbau von Flüsterasphalt		An den straßennahen Fassaden werden Belastungen von 60-65 dB(A) Tag erreicht; teilweise treten auch höhere Belastungen auf.	Durch den Einbau von lärmarmen Asphalt kann eine deutliche Lärmreduzierung nicht nur in den stark verlärmten Bereichen erreicht werden.	X		s.o.	Teilweise wurde bereits lärmarmen Asphalt mit finanzieller Beteiligung der Stadt Wolfsburg eingebaut.	Lärmschutz liegt in der Zuständigkeit des Landes als Baulastträger

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 3. Stufe der ULR

Nr.	Name und Datum	Kurzbeschreibung der Anmerkung bzw. des Vorschlags	Ausschnitt Lärmkarte LDEN tag	Auswertung Relevanz Lärm an Hand der Lärmkarten	Auswirkung der Maßnahme	Vorschlag wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung weiter verfolgt/geprüft		Vorschlag wird an die zuständige Behörde weitergeleitet	Maßnahme wird geplant oder umgesetzt	Begründung, warum Maßnahme nicht weiter verfolgt wird
						Ja	Nein			
22	05.03.2019	Lärmbelastung in Mörse durch die BAB A39 , Bau einer Lärmschutzwand/ wall		An den Gebäuden an der alten Braunschweiger Straße werden Belastungen von mit 60-65 dB(A) Tag und 50-55 dB(A) Nacht erreicht, im südlichen Teil punktuell über 65dB(A) Tag und 55dB(A) Nacht.	Die meisten Wohngebäude liegen zu weit von der Autobahn entfernt. Durch Lärmschutzwände/wälle würde nur der Nahbereich dahinter gut vor Lärm geschützt werden. Die Stadt hatte hierzu ein Lärmschutzgutachten erstellen lassen.		X	s.o.	s.o.	Lärmschutz liegt in der Zuständigkeit des Landes als Baulast-träger. Zudem wird die Schallproblematik bei den geplanten Baumaßnahmen am Mörser Knoten neu bewertet werden müssen.
23	25.03.2019	Lärmbelastung in Mörse durch die BAB A39	s.o.	s.o.	Durch den Einbau von lärmarmen Asphalt kann eine deutliche Lärminderung nicht nur in den stark verlärmten Bereichen erreicht werden.	X		s.o.	s.o.	s.o.