



## EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE

# ÜBERPRÜFUNG DER VORLIEGENDEN LÄRMKARTIERUNG UND DES LÄRMAKTIONSPLANS FÜR DEN BALLUNGSRAUM OLDENBURG

### INHALTSVERZEICHNIS

I.	VORBEMERKUNGEN.....	2
II.	ÜBERPRÜFUNG DER LÄRMKARTIERUNG .....	3
1.	Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 .....	3
2.	Signifikante Änderung der Verkehrsverhältnisse .....	3
a)	Voraussetzungen für signifikante Emissionsänderungen .....	3
b)	Situation in der Stadt Oldenburg .....	5
(1)	Verkehrsmenge und LKW-Anteile .....	5
(2)	Veränderung des Emissionspegels verschiedener Streckenabschnitte.....	5
(3)	Veränderte Anordnungen zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit .....	7
(4)	Veränderungen des Straßennetzes .....	8
c)	Schlussfolgerung .....	8
3.	Änderung der Bebauungsstruktur.....	8
4.	Änderung der Einwohnerzahl .....	9
5.	Inhalte des Lärmaktionsplans.....	9
III.	ÜBERPRÜFUNG DES LÄRMAKTIONSPLANES .....	10
1.	Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen .....	10
2.	Entwicklung der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder der Flächen .....	11
3.	Änderung in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	12
4.	Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten.....	12
5.	Berücksichtigung planungsrechtlicher Festsetzungen .....	12
6.	Erfolge langfristiger Strategien .....	13
7.	Schlussfolgerungen für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans .....	13
IV.	ZUSAMMENFASSUNG.....	14
V.	BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT /BESCHLUSS.....	14

## I. VORBEMERKUNGEN

Gemäß § 47c, Abs. 4 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind Lärmkarten mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt Ihrer Erstellung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. In der Folge sind die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (§ 47 d, Abs. 5 BImSchG).

Die Stadt Oldenburg hat im Jahr 2012 fristgerecht eine Kartierung des Umgebungslärms vorgenommen und anschließend die geforderte Lärmaktionsplanung in Angriff genommen. Nach entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung und langwierigen politischen Beratungen wurde der Lärmaktionsplan Oldenburg im Jahr 2015 beschlossen. Dieser Plan beschränkte sich im Wesentlichen auf den vom Straßenverkehr hervorgerufenen Umgebungslärm. Die Kartierungsergebnisse für Gewerbe- und Industrielärm (für Betriebe, die unter den Geltungsbereich der EU-Richtlinie 2008/1 EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung fallen – IED-Anlagen) ergaben keinen Handlungsbedarf.

Turnusgemäß stand im Jahr 2017 nach der oben beschriebenen gesetzlichen Verpflichtung eine Überprüfung der Lärmkarten an. Diese Überprüfung sollte ursprünglich mit Hilfe einer komplett neuen Lärmkartierung auf den Weg gebracht werden, verzögerte sich jedoch aus verschiedenen Gründen. Als die Stadt Oldenburg von Seiten des Niedersächsischen Umweltministeriums mit Erlassen vom 13.03.2018 und 05.06.2018 aufgefordert wurde, eine Aktualisierung der Lärmkarten vorzunehmen und die Lärmaktionsplanung zu beginnen, wurde mitgeteilt, dass nach subjektiver Beurteilung keine Veränderung der Umgebungslärmsituation in Oldenburg vorliegt und gesetzlich keine Neukartierung, sondern eine Überprüfung der Lärmkarten erforderlich ist. Nachdem den betroffenen Gemeinden in einem weiteren Erlass vom 12.02.2019 aufsichtsrechtliche Maßnahmen bei einer Nichterkennbarkeit von Aktivitäten bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie angekündigt wurden, hat die Stadt Oldenburg nochmals darauf aufmerksam gemacht, dass mutmaßlich keine Veränderung der Umgebungslärmsituation vorliegt und sich gesetzlich keine zwingende Notwendigkeit für eine Neuberechnung ergibt. Aus der zugehörigen Antwort des Niedersächsischen Umweltministeriums vom 19.03.2019 ergibt sich, dass „in der Tat eine Neuberechnung der Lärmkarten nicht in jedem Fall erforderlich ist“. Danach sollten die Lärmkarten jedoch überarbeitet werden, wenn zu erwarten ist, dass sich die Anzahl der hoch belasteten Betroffenen oder deren Anteil sich in den Pegelklassen deutlich ändert.

Anhaltspunkte hierfür könnten sein:

- Signifikante Änderung der Verkehrsverhältnisse
- Änderung der Bebauungsstruktur
- Änderung der Einwohnerzahl
- Durchgeführte Lärmschutzmaßnahmen

Falls alle Anhaltspunkte nicht zutreffen, ist zumindest ein begründeter Nachweis dafür notwendig.

Zur Prüfung, ob sich das Erfordernis einer neuen Umgebungslärmkartierung für die Lärmquellenart Straßenverkehr ergibt, werden nachfolgend in Kapitel II zunächst die o. g. Anhaltspunkte behandelt. Anschließend befasst sich das Kapitel III mit der Frage der Notwendigkeit einer zu aktualisierenden Lärmaktionsplanung.

## II. ÜBERPRÜFUNG DER LÄRMKARTIERUNG

### 1. Ergebnisse der Lärmkartierung 2012

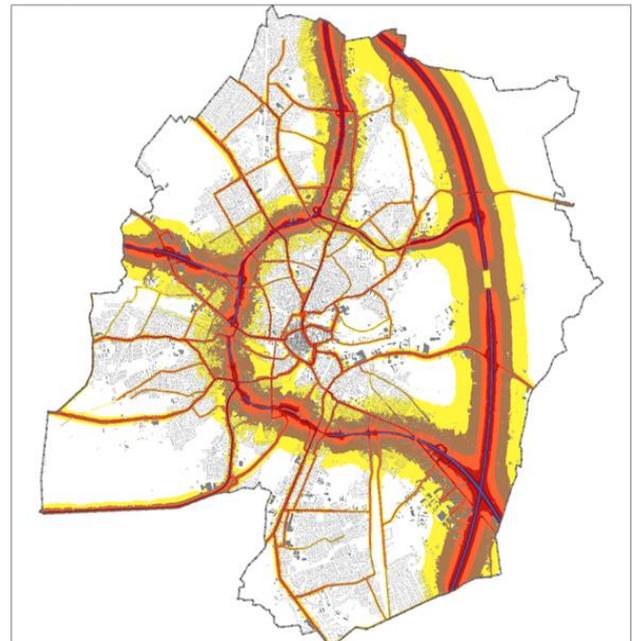
Zum Einstieg in die Thematik wird im Folgenden die vom Straßenverkehr in der Stadt Oldenburg hervorgerufene Umgebungslärsituation nochmals grafisch zusammengefasst. Die Darstellungen zeigen die Pegelbereiche für den Lärminde  $L_{DEN}$ , bzw.  $L_{Night}$ , abgestuft jeweils in 5 dB(A) Schritten, beginnend bei 55 dB(A) für Beurteilungszeitraum Tag, Abend, Nacht (**D**ay, **E**vening, **N**ight), bzw. 45 dB(A) für den Beurteilungszeitraum Nacht. Aus den zugehörigen Tabellen wird die Anzahl der in den verschiedenen Pegelbändern liegenden Wohnungen, Schul-, Krankenhaus und Kindergartengebäude ersichtlich. Außerdem ist die Anzahl der dort gemeldeten Personen angegeben.

$L_{DEN}$



$L_{DEN}$	Bewohner	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	Kindergartengebäude
>55-60 dB(A)	22500	11071	20	2	10
>60-65 dB(A)	10900	5344	10	7	10
>65-70 dB(A)	3400	1666	1	0	1
>70-75 dB(A)	100	64	0	0	0
>75 dB(A)	0	0	0	0	0

$L_{Night}$



$L_{NIGHT}$	Bewohner	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	Kindergartengebäude
>45-50 dB(A)	27500	13490	27	3	12
>50-55 dB(A)	16000	7833	12	6	13
>55-60 dB(A)	3700	1822	1	0	1
>60-65 dB(A)	200	96	0	0	0
>65 dB(A)	0	0	0	0	0

### 2. Signifikante Änderung der Verkehrsverhältnisse

#### a) Voraussetzungen für signifikante Emissionsänderungen

Die Umgebungslärmemissionen eines Straßenabschnitts wurden nach den „Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen –VBUS“ von folgenden Parametern bestimmt:

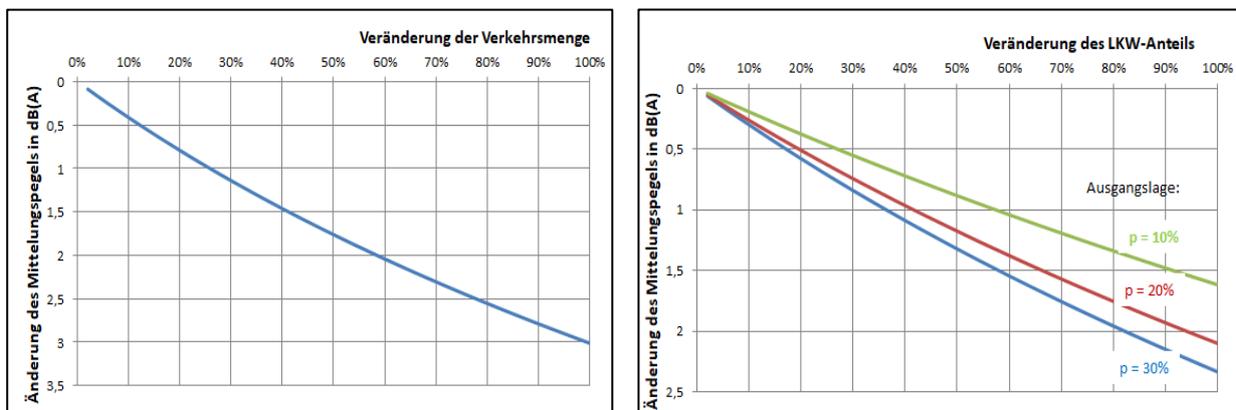
- » der Verkehrsmenge (Anzahl der Fahrzeuge am Tag, bzw. in der maßgeblichen Stunde)
- » der Zusammensetzung der Verkehrsmenge, d. h. dem Anteil an LKW's (= Kfz mit einem zul. Gesamtgewicht >3,5 t)
- » der Geschwindigkeit
- » der Straßenoberfläche sowie

- » der Gradiente des Straßenabschnitts (Steigung / Gefälle)

Um signifikante Änderungen der Lärmemission zu bewirken, ist es notwendig, wenigstens einen der v. g. Parameter deutlich zu verändern. Um beispielsweise eine Veränderung des Mittelungspegels  $L_m^{(25)}$  um 1 dB(A) zu erreichen, wäre die stündliche Verkehrsmenge M bei gleichbleibendem LKW-Anteil gemäß der Gleichung 8 der VBUS

$$L_m^{(25)} = 37,5 + 10 \cdot \lg [M \cdot (1 + 0,082 \cdot p)]$$

um ca. 25,9 % zu verändern. Die Pegeländerung bei veränderten LKW-Anteilen hängt vom ursprünglichen Ausgangswert ab und bewirkt z. B. bei einer Veränderung von ursprünglich 10% auf 16% (entsprechend 60%) ca. 1 dB(A).



Änderungen bei den höchstzulässigen Fahrzeuggeschwindigkeiten, beispielsweise von Tempo 50 auf Tempo 30 würden, bei sonst gleichbleibenden Bedingungen, den Emissionspegel eines Streckenabschnitts um ca. 2 dB(A)<sup>1</sup> verändern.

Der Korrektursummand zur Berücksichtigung des Lärmverhaltens unterschiedlicher Straßenoberflächen spielt bei einem Situationsvergleich nur eine Rolle, wenn sich die Straßenoberfläche grundsätzlich verändert hat und zum Beispiel eine gepflasterte Straße durch eine Asphalt- oder Betonstraße ersetzt wurde. In einem derartigen Fall sind Veränderungen des Emissionspegels um bis zu 6 dB(A) möglich.

Der bei der Berechnung des Emissionspegels noch zu berücksichtigende Korrektursummand für die Gradiente eines Streckenabschnitts hat bei einem Situationsvergleich keine Bedeutung, da eine unveränderte Topographie vorliegt.

Veränderte Emissionen treten natürlich auf, wenn das Straßennetz insgesamt verändert wird, also neue Strecken hinzukommen und als Folge vorhandene Straßenabschnitte verkehrlich verändert oder komplett aufgegeben werden.

<sup>1</sup> Abhängig vom vorhandenen LKW-Anteil liegt die Spannweite zwischen Tempo 30 und 50 2,2 dB(A) (p=1%) und 2,7 dB(A) (p = 50%)

**b) Situation in der Stadt Oldenburg**  
**(1) Verkehrsmenge und LKW-Anteile**

Für die im Jahr 2012 vorgenommenen Lärmkartierung wurden die bis zu diesem Zeitpunkt insgesamt in Oldenburg durchgeführten Verkehrszählungen ausgewertet und entsprechend angepasst. Für Streckenabschnitte, an denen keine Zählungen vorgenommen worden waren, wurde die Verkehrsstärke geschätzt, bzw. aus Ergebnissen umliegender Zählstellen abgeleitet. Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erstreckte sich auf das gesamte Stadtgebiet, wobei als Lärmquellen die Autobahnen, deren Auf- und Abfahrten, Hauptverkehrsstraßen und verkehrsbedeutsame Straßen in die Berechnungen eingingen. Die Anzahl der Streckenabschnitte lag bei rund 450. Die Länge des kartierten Netzes betrug ca. 235 km.

Die hohe Anzahl der für eine sachgerechte Kartierung notwendigen Streckenabschnitte lässt erkennen, dass es nur schwer möglich ist, innerhalb eines Zeitraums von 5 Jahren komplett neue Zählergebnisse zu beschaffen. Die Stadt Oldenburg verfügt nicht über ein Verkehrsmodell, mit dessen Hilfe Prognosen zur Verkehrsbelastung einzelner Straßen und Streckenbereiche möglich wären, sondern sie ist bei der Verkehrsdatenbeschaffung auf anlassbezogene Zählungen angewiesen, bzw. kann für die Bundesautobahnen auf die im 5-Jahres-Rhythmus stattfindende bundesweite Verkehrszählung an diesen Straßen zurückgreifen. Für insgesamt 98 Abschnitte an Stadtstraßen liegen aktualisierte, d. h. nach 2012 erfasste Verkehrsmengendaten vor. Für 17 Streckenabschnitte der Autobahnen A28, A29 und A293 wurden im Jahr 2015 entsprechende Daten erfasst. Die Gesamtlänge der Strecken mit aktualisierten Zählwerten beträgt ca. 93,8 km.

**(2) Veränderung des Emissionspegels verschiedener Streckenabschnitte**

Unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsmenge und Verkehrszusammensetzung (Verhältnis Lkw/Kfz) lässt sich die Veränderung der Lärmemission berechnen. Da sich die Parameter zur Berücksichtigung der Fahrzeuggeschwindigkeit, der Steigung, der Straßenoberfläche usw. nicht verändert haben, entspricht die Änderung des Mittelungspegels  $L_m^{(25)}$  der Änderung des Emissionspegels. Die folgende Graphik verdeutlicht, dass die Emissionsänderung im Wesentlichen zwischen - 1 und 1 dB(A) liegt. Eine Differenzierung zwischen Tag-, Abend- und Nachtwerten wurde nicht vorgenommen.



Entgegen der vielfach geäußerten Vermutungen haben sich insbesondere die Lärmemissionen der durch das Stadtgebiet verlaufenden Autobahnen nur sehr geringfügig verändert. Hier sind abschnittsweise zwar deutliche Verkehrsmengenzuwächse und –Abnahmen sowie veränderte Lkw-Anteile vorhanden, die jedoch maximal eine Pegeländerung um - 0,8, bzw. + 0,6 dB(A) bewirken.

Str	RI	RII	DTV10	SVa10	DTV15	SVa15	Differenzen	
							DTV15-DTV10	SVa15-SVa10
A 28	AS Neuenkrüge (9)	AS Oldenburg-Wechloy (10)	36.200	9,9	36.700	10,7	<b>500</b>	<b>0,8</b>
A 28	AS Oldenburg-Wechloy (10)	AD Oldenburg-West (A 293)	46.400	8,9	39.500	10,6	<b>-6.900</b>	<b>1,7</b>
A 28	AD Oldenburg-West (A 293)	AS Oldenburg-Haarentor (12)	70.600	6,5	61.500	5,5	<b>-9.100</b>	<b>-1,0</b>
A 28	AS Oldenburg-Haarentor (12)	AS Oldenburg-Eversten (13)	67.900	6,9	70.200	6,8	<b>2.300</b>	<b>-0,1</b>
A 28	AS Oldenburg-Eversten (13)	AS Oldenburg-Marschweg (14)	68.000	7,5	68.300	7,9	<b>300</b>	<b>0,4</b>
A 28	AS Oldenburg-Marschweg (14)	AS Oldenburg-Kreyenbrück (15)	69.300	7,7	68.600	7,3	<b>-700</b>	<b>-0,4</b>
A 28	AS Oldenburg-Kreyenbrück (15)	AS Oldenburg-Osternburg (16)	56.500	9,6	63.300	8,2	<b>6.800</b>	<b>-1,4</b>
A 28	AS Oldenburg-Osternburg (16)	AK Oldenburg-Ost (Tkn A 29)	48.400	10,5	59.900	8,8	<b>11.500</b>	<b>-1,7</b>
A 28	AK Oldenburg-Ost (Tkn A 29)	AS Hatten (17)	46.100	11,6	55.700	10,8	<b>9.600</b>	<b>-0,8</b>
A 29	AK Oldenburg-Nord (A 293)	AS Oldenburg-Ohmstede (14)	22.100	12,6	26.800	11,4	<b>4.700</b>	<b>-1,2</b>
A 29	AS Oldenburg-Ohmstede (14)	AS Oldenburg-Hafen (15)	32.000	10,8	33.400	11	<b>1.400</b>	<b>0,2</b>
A 29	AS Oldenburg-Hafen (15)	AK Oldenburg-Ost (A 28)	30.900	11,0	36.500	10,5	<b>5.600</b>	<b>-0,5</b>
A 29	AK Oldenburg-Ost (A 28)	AS Sandkrug (17)	33.300	11,3	31.300	10,7	<b>-2.000</b>	<b>-0,6</b>
A 293	AS Oldenburg-Etzhorn (8)	AK Oldenburg-Nord (A 29)	23.400	5,7	24.400	5,1	<b>1.000</b>	<b>-0,6</b>
A 293	AS Oldenburg-Nadorst (9)	AS Oldenburg-Etzhorn (8)	31.700	4,2	32.100	4	<b>400</b>	<b>-0,2</b>
A 293	AS Oldenburg-Bürgerfelde (10)	AS Oldenburg-Nadorst (9)	46.100	4,4	43.000	4,1	<b>-3.100</b>	<b>-0,3</b>
A 293	AD Oldenburg-West (A 28)	AS Oldenburg-Bürgerfelde (10)	58.000	3,7	49.800	3,1	<b>-8.200</b>	<b>-0,6</b>

Abbildung 1: Zähldaten an BAB-Abschnitten in Oldenburg<sup>2</sup>

### (3) Veränderte Anordnungen zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Im Zusammenhang mit einer 2016 vorgenommenen Änderung der Straßenverkehrsordnung, die es ermöglicht, unter bestimmten Voraussetzungen die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, Krippen und Horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderten Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf 30 Km/h zu beschränken, hat die Stadt Oldenburg insgesamt 44 grundsätzlich in Betracht kommende Einrichtungen näher untersucht. Nach Abwägung aller relevanten Aspekte wurde 2017 schließlich für 16 Straßenabschnitte einheitlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor den Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten von montags bis freitags jeweils von 07.00 bis 17.00 Uhr festgelegt. Für 4 Streckenabschnitte bestand bereits zuvor eine Tempo-30-Anordnung.

Nach den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen sind die streckenbezogenen Anordnungen von Tempo 30 auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen.

Der Emissionspegel für die betreffenden Streckenbereiche reduziert sich dadurch um ca. 2 dB(A), ist allerdings nur auf vergleichsweise geringer Streckenlänge und zeitlich begrenzt wirksam. Infolgedessen sind die immissionsseitigen Wirkungen kaum signifikant. Dies wird

<sup>2</sup> Quelle: [https://www.bast.de/BASSt\\_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Manuelle-Zaehlung.html](https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Manuelle-Zaehlung.html)  
Download als xlsx-Datei, für Darstellungszweck auf maßgebliche Spalten beschränkt, bzw. ergänzt

durch die folgende Ausbreitungsberechnung am Beispiel eines an der Hauptstraße gelegenen Schulstandortes veranschaulicht:



Abbildung 2: Darstellung des Lärmindex  $L_{DEN}$  bei unterschiedlichen zulässigen Geschwindigkeiten im Bereich eines Schulstandortes. Veränderungen der Pegelbänder sind kaum signifikant und allenfalls an den Stellen zu bemerken, wo eine ungehinderte Schallausbreitung vorliegt.

Berechnung nach VBUS mit allen einwirkenden Straßenverkehrslärmquellen (auch außerhalb des Rechengebiets liegend)  
Größe der Rechenzellen  $10\text{ m} \cdot 10\text{ m}$ , Ausdehnung: x: 520 m, y: 340 m, Bezugshöhe gemäß Vorgabe VBUS: 4 m über Gelände

#### (4) Veränderungen des Straßennetzes

Das bestehende Hauptverkehrsstraßennetz wurde in Oldenburg in den vergangenen Jahren nicht verändert.

#### c) Schlussfolgerung

Die in der Stadt Oldenburg seit der Lärmkartierung 2012 bis jetzt eingetretenen Veränderungen bei den Verkehrsverhältnissen sind im Hinblick auf eine Beurteilung der Veränderung des Umgebungslärms marginal. Insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass die Kartierung für vergleichsweise große Rasterzellen ( $10\text{ m} \times 10\text{ m}$ ) vorzunehmen ist führt nicht zu einer signifikanten Änderung der Lärmindizes  $L_{DEN}$ , ( $L_{Day}$ ,  $L_{Evening}$ ) oder  $L_{Night}$ . Damit verändert sich die Lage der Isophonen auch nur minimal, so dass sich die jeweiligen Flächen der verschiedenen Pegelbereiche größen- und lagemäßig auch nur unwesentlich verändern dürften. Zusammenfassend wird für den Aspekt „Verkehrsverhältnisse“ deshalb die Schlussfolgerung gezogen, dass diesbezüglich eine Neukartierung für das gesamte Stadtgebiet nicht notwendig ist.

### 3. Änderung der Bebauungsstruktur

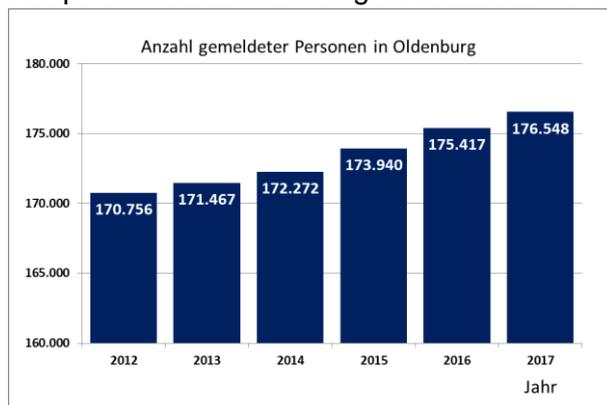
Eine veränderte Bebauungsstruktur - gemeint sind damit neue Gebäude, Abrisse, und stark veränderte Gebäudekubaturen - hat bei einem Vergleich Einfluss auf die Berechnungsergebnisse, da sich die Schallausbreitungswege verändern. Durch veränderte Abschirmungen, andere Reflexionselemente oder Beugungskanten verändert sich die Immissionsituation

entsprechend. Für einen Vergleich spielen dabei in erster Linie Veränderungen eine Rolle, die innerhalb der auslösewirksamen Pegelbänder, bzw. randnah eingetreten sind. In der Vergangenheit sind zwar diverse Nachverdichtungen im innerstädtischen Bereich vorgenommen worden, es handelt sich hier jedoch überwiegend um die Bebauung von Hintergrundstücken in zweiter oder dritter Reihe, bzw. um Neubauten als Ersatz für abgerissene Gebäude. Insgesamt gilt, dass sich diese Vorhaben in die vorhandene Bebauungsstruktur einfügen müssen. Diese Änderung der Bebauungsstruktur sowie die Veränderungen an vergleichsweise „unkritischen“ Stellen, abseits von identifizierten Lärmquellen haben für die Umgebungslärmkartierung keine signifikante Bedeutung.

Bezüglich des Aspektes „Änderung der Bebauungsstruktur“ wird ergänzend auf die Ausführungen im Kapitel III, 5. „Berücksichtigung planungsrechtlicher Festsetzungen“ hingewiesen.

#### 4. Änderung der Einwohnerzahl

Im zu berücksichtigenden Zeitraum seit 2012 hat sich die Einwohnerzahl der Stadt Oldenburg lt. Meldedatei des Bürger- und Ordnungsamtes der Stadt Oldenburg von 170.756 auf 176.548 (Jahr 2017) verändert. Die Zahlenangaben berücksichtigen die Meldedaten für Haupt- und Nebenwohnungen. Dies ist eine Steigerung um rund 3,4 %.



#### 5. Inhalte des Lärmaktionsplans

Nach den ersten Beratungen eines Planentwurfs im Jahr 2014 verzögerte sich die Beschlussfassung des Oldenburger Lärmaktionsplans bis zum Dezember 2015. In der Ratssitzung am 21.12.2015 wurde der Plan schließlich mit folgenden Maßnahmen beschlossen:

- a) *Die im Strategieplan Mobilität und Verkehr, im Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept sowie im Stadtentwicklungsprogramm „step2025“ formulierten Ziele zur umweltschonenden und stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs werden weiterverfolgt und sofern möglich umgesetzt.*
- b) *Auf den folgenden Abschnitten des Hauptverkehrsnetzes wird über eine Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h entschieden, wenn die rechtlichen Grundlagen hierfür geschaffen sind:*

- *Nadorster Str.: zwischen dem Übergang zur Heiligengeiststraße (Gertrudenfriedhof) und der Einmündung Hochheider Weg;*
  - *Hauptstr.: zwischen Marktplatz Eversten (Einmündung Wienstraße) und Friedhof Eversten (Kreuzungsbereich Eichenstraße / Edewechter Landstraße / Hauptstr.);*
  - *Hundsmühler Str.: zwischen Einmündung Hausbäcker Weg und Übergang zur Hauptstraße;*
  - *Cloppenburger Str.: zwischen dem Kreuzungsbereich Buschhagenweg / Sandkamp / Cloppenburger Straße und der Kreuzung Bremer Straße*
  - *Bremer Str.: auf dem Abschnitt zwischen den Kreuzungen Cloppenburger Straße und Schützenhofstraße;*
- c) *Für lärmbeeinträchtigte Straßenabschnitte, bei denen eine Fahrbahnsanierung, ein Aus- oder ein Umbau geplant ist, sind die Einsatzmöglichkeiten eines lärmoptimierten Asphalts zu prüfen.*
- d) *Bei der Entscheidung über die Dringlichkeit von Straßenaus-, um-, und Sanierungsmaßnahmen sind ergänzend zu den Aspekten „baulicher Zustand“ „Kanalsanierungsbedarf“, „verkehrlicher Bedarf“ usw. insbesondere auch die Gesichtspunkte der Lärmbeeinträchtigung in die Beurteilung einzubeziehen und zu berücksichtigen.*
- e) *Es wird ein Programm zur finanziellen Förderung des passiven Schallschutz entwickelt, das darauf ausgerichtet sein soll, die Aufenthaltsfunktion in lärmbeeinträchtigten Wohngebäuden dort zu verbessern, wo andere Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich sind, bzw. keinen ausreichenden Erfolg versprechen. Im Hinblick auf den nur schwer zu beziffernden finanziellen Aufwand wird ein abgestuftes Förderprogramm vorbereitet, das passive Schallschutzmaßnahmen in der ersten Phase dort fördert, wo sehr hohe Lärmbeeinträchtigungen vorliegen. Dafür erforderliche Finanzmittel sind in kommenden Haushaltsjahren zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten zu den Förderungsmodalitäten und zum Förderungsgegenstand werden in einer Richtlinie festgelegt. Diesbezüglich wird die Verwaltung einen Vorschlag erarbeiten und der Politik einen Richtlinienentwurf zur weiteren Beratung und Beschlussfassung vorlegen.*

### **III. ÜBERPRÜFUNG DES LÄRMAKTIONSPLANES**

#### **1. Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen**

Bei den im Strategieplan Mobilität und Verkehr (smv), im Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept (InEKK) sowie im Stadtentwicklungsprogramm „step2025“ formulierten Zielen zur umweltschonenden und stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs handelt es sich um fortlaufende Prozesse, die noch durch weitere Planungsprozesse ergänzt werden. In diesem Zusammenhang sind der Oldenburger Luftreinhalteplan, sowie dessen begonnene (inzwischen jedoch ruhende) Fortschreibung zu nennen. Außerdem ist hier der sog. Green-City-Plan aufzuführen: Der Green-City-Plan Oldenburg dokumentiert eine Untersuchung von geeigneten Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Stickoxidemissionen im Stadtgebiet von Oldenburg und schafft als Masterplan Grundlagen zur Umsetzung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Gestaltung einer nachhaltigen emissionsfreien Mobilität. Darin beschriebene Maßnahmen zur Luftreinhaltung haben z. T. auch Auswirkungen auf die Umgebungslärmsituation. So trägt beispielsweise die erfolgreiche Angebotserweiterung im ÖPNV dazu bei, Pkw-Fahrten zwischen der Region und der Stadt zu verringern. Auch verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs verlaufen offensichtlich

positiv, denn eine eigentlich (aufgrund gestiegener Einwohnerzahlen) zu erwartende deutlichere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ist nicht zu verzeichnen. Weitere auch im Hinblick auf die Umgebungslärmsituation positiv zu bewertende Folgen hat ein seit kurzem praktiziertes Logistikkonzept: Die Einrichtung eines Innenstadtnahen Verteilzentrums und die Weiterbeförderung bestimmter Waren an daran teilnehmende Kunden mit speziellen E-Lastenrädern erspart Liefervorgänge mit herkömmlich genutzten Kleintransportern. Mit derzeit 5 speziell konzipierten E-Lastenrädern (mit Wechselladefachwerken, Zuladung jeweils 200 kg, bzw. 1,8 m<sup>3</sup> bei der Grundfläche einer Europalette) werden täglich rund 550-650 Pakete transportiert. Darüber hinaus tragen weitere Maßnahmen dazu bei, die verkehrsbedingten Luft- und Lärmemissionen zu vermindern (Stichworte hier: Angebotserweiterung beim Car-Sharing, zunehmende Flottenelektrifizierung).

Die im Lärmaktionsplan enthaltene Entscheidungsoption, an einzelnen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes Tempo 30 anzuordnen, ist bisher nicht weiter verfolgt worden. Der vom Land Niedersachsen diesbezüglich angekündigte Modellversuch zum Vorhaben „CO<sub>2</sub>-Reduktion, weniger Lärm und Vision Zero mit Tempo 30“, an dessen Teilnahmen auch die Stadt Oldenburg mit den Bewerbungsunterlagen vom Januar 2018 ihr Interesse bekundet hatte, ist bislang noch nicht begonnen worden. Zusammen mit den Städten Hannover, Osnabrück und Göttingen gehört Oldenburg bei den Großstädten zum Kreis von voraussichtlich zwei teilnehmenden Modellstädten. Die Entscheidung, ob Oldenburg letztendlich dabei sein wird, ist -nach aktuell am 31.05.2019 veröffentlichter Ausschreibung zur Suche nach einem Gutachterkonsortium-, frühestens im Herbst 2019 zu erwarten. Ob der Modellversuch tatsächlich die Möglichkeit eröffnet, entsprechende Geschwindigkeitsanordnungen zu treffen, hängt vom Ablauf und insbesondere davon ab, ob rechtliche Konsequenzen daraus abgeleitet werden. Kurzfristig wird sich die Möglichkeit zur Temporeduktion auf Hauptverkehrsstraßen eher nicht ergeben.

Die im vorherigen Kapitel unter c.) und d.) beschriebenen Maßnahmen zur Verwendung möglichst lärmoptimierter Straßenbeläge werden praktiziert. Die Straßen in Oldenburg werden mit einer Geschwindigkeit von ≤ 50 Km/h befahren. Die Fahrbahnoberflächen werden mit Splittmastix SMA 5 oder Asphaltbeton AC 8 hergestellt. Laut Umweltbundesamt gelten diese Fahrbahnbeläge für Innerortstraßen als lärm mindernd [<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermmindernde-fahrbahnbelaege-O>].

Das unter f.) beschriebene Programm zur Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen wurde erstellt und ist im Haushaltsplan 2019 mit einem Förderbetrag von 85.000,- € hinterlegt. Der Start des Förderprogramms verzögerte sich bislang aufgrund mangelnder personeller Kapazitäten.

## **2. Entwicklung der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder der Flächen**

Die im Kapitel II Überprüfung der Lärmkartierung dargestellten Sachverhalte lassen darauf schließen, dass die Angaben der früheren Lärmkartierung weiterhin aktuell sind, bzw. sich nur marginal geändert haben.

### **3. Änderung in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Keine

### **4. Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten**

Wie zuvor angedeutet, ist es nicht leistbar, das für eine in der jetzigen Form vorgesehene Straßenverkehrslärmkartierung benötigte Datenmaterial fortlaufend aktuell zu halten, bzw. im 5-Jahres-Rhythmus komplett neu zu erfassen. Um tatsächlich belastbare Angaben zur Verkehrsbelastung zu verschiedenen Zeiten (Tag, Abend, Nacht) und den zugehörigen Anteilen an Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht zu erhalten, wären in einem erheblichen Umfang komplexe Zählungen über einen längeren Zeitraum vorzunehmen oder Dauerzählstellen einzurichten. In der Stadt Oldenburg betrug die Zahl der kartierten Streckenabschnitts etwa 450. Im Idealfall wären somit regelmäßig in etwa die gleiche Anzahl an kostenträchtigen Querschnittszählungen durchzuführen, um einen entsprechenden Vergleich vorzunehmen.

### **5. Berücksichtigung planungsrechtlicher Festsetzungen**

Im Rahmen der Bauleitplanung und hier insbesondere bei der Neuausweisung von Wohnbauflächen werden für verlärmte Bereiche die möglichen Lärmschutzmaßnahmen umfangreich untersucht. Im Ballungsraum Oldenburg können aufgrund der begrenzten Bauflächen und der Umweltprämisse „sparsam und schonend mit Grund und Boden umzugehen“, umfangreiche Abstandsflächen generell nicht verwirklicht werden. Alternativ werden neue Baugebiete daher durch aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände oder durch die Bebauung selbst vor erhöhten Lärmbelastungen geschützt. Im Rahmen der planerischen Konfliktbewältigung reagiert die Bauleitplanung aber auch mit einer angepassten Gliederung der entsprechenden Baugebietstypen, so dass gewerbliche Nutzungen nahe der Emissionsquellen angesiedelt werden und die Wohnbauflächen häufig erst in zweiter oder dritter Reihe festgesetzt werden. Für verbleibende Lärmbelastungen besteht ein Festsetzungskatalog, der durch architektonische Selbsthilfe den Schutz der Wohn- und schutzbedürftigen Arbeitsräume gewährleistet.

Bei der Ausweisung von gewerblich genutzten Flächen erfolgt eine eingehende Betrachtung möglicher Lärmeinwirkungen auf die schutzbedürftige Nachbarschaft. Üblicherweise wird bei derartigen Planungen eine Lärmkontingentierung vorgenommen, so dass die Einhaltung der maßgebenden Immissionsrichtwerte für Lärm in der Nachbarschaft sichergestellt wird.

Neben den technischen Festsetzungen zum Schallschutz gehen in die Bauleitplanung aber auch Aspekte der nachhaltigen Stadtentwicklung ein. Aktuell wird in Oldenburg die Flächenkonversion des ca. 200 ha großen Fliegerhorstes durchgeführt. Hier wird im besonderen Maße schon in der Planungsphase auf Verkehrsvermeidung durch kurze Wege, einem anspruchsvollen Angebot von Fuß- und Radwegen und dem dazugehörigen ÖPNV-Angebot

geachtet. Teile der Quartiere sollen außerdem Autofrei geplant werden, wobei Parkmöglichkeiten lediglich in zentralen Parkhäusern angeboten werden.

In besonderen Lagen des Stadtgebietes hat die Stadt Oldenburg Parkplatzsatzungen zur Reduzierung der erforderlichen Stellplatzzahlen und damit einhergehend zur Verringerung des Individualverkehrs erlassen.

Im Hinblick auf eine planungsrechtliche Festsetzung ruhiger Gebiete wurden bisher keine Maßnahmen von der Stadt Oldenburg getroffen.

## **6. Erfolge langfristiger Strategien**

Obwohl die Stadt Oldenburg deutliche Einwohnerzuwächse zu verzeichnen hat, ist eine zu erwartende Zunahme des motorisierten Individualverkehrs nicht in gleichem Ausmaß eingetreten. Es kann sicherlich den miteinander verzahnten stadt-, verkehrs- und umweltplanerischen Maßnahmen der Stadt Oldenburg zugeschrieben werden, dass sich die negativen Folgen des Verkehrs nicht verstärkt haben.

## **7. Schlussfolgerungen für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans**

Eine neuerliche Lärmkartierung des für die Oldenburger Umgebungslärmsituation maßgeblichen Straßenverkehrslärms wird aus den zuvor dargestellten Erwägungen keine signifikant veränderte Lärmsituation aufzeigen. Insbesondere werden keine neuen Belastungsschwerpunkte erwartet.

Die vorgenommene Lärmaktionsplanung hat gezeigt, dass kaum Potential für aktive Lärmschutzmaßnahmen in Oldenburg vorhanden ist. An diesem Sachverhalt hat sich bislang nichts geändert. Ein wirksames Mittel zur Lärminderung, bzw. zur Vermeidung einer Umgebungslärmzunahmen ist daher der bislang eingeschlagene und weiter fortzusetzende Weg über verkehrsplanerische Maßnahmen zur Einflussnahme auf die Wahl eines möglichst umweltverträglichen Verkehrsmittels. Diese Planung wird unter anderem mit dem Strategieplan Mobilität und Verkehr (smv) verfolgt, den der Rat der Stadt Oldenburg am 31. März 2014 beschlossen hat. Leitbild des Plans ist u. a. eine Verlagerung des Verkehrswachstums auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands, insbesondere auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Radverkehr. Das Ziel einer nicht weiter ansteigender Belastungen aus dem Kraftfahrzeugverkehr sowie eine verträgliche Mobilitäts- und Verkehrsgestaltung hat auch für die Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung zentrale Bedeutung. Der smv ist dabei kein abstrakter Zielplan, sondern er konkretisiert seine Ziele unmittelbar auf der Maßnahmenebene. Der Plan setzt seinen Schwerpunkt in realistischen Maßnahmenkonzepten, die überwiegend einzelnen Verkehrsmitteln zugeordnet sind. Dabei wird in ein gesamtstädtisches Maßnahmenkonzept und ein daraus entwickeltes Innenstadtkonzept differenziert, das der komplexen Situation und der entsprechenden Maßnahmendichte im Zentrum gerecht wird. Der Plan beinhaltet 9 Schlüsselprojekte und 88 Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel. Für die Umsetzung ist insgesamt der Zeitraum bis 2025 vorgesehen, wobei die

einzelnen Maßnahmen nach kurz-, mittel- und langfristiger Umsetzbarkeit weiter differenziert sind. Die jeweilige Realisierung erfolgt mit entsprechender Vorplanung, Projektreife und Finanzierungsmöglichkeit durch Aufnahme in Jahresprogramme, vor allem in das Rad- und Fußwegeprogramm, oder durch Einbeziehung in übergeordnete Projekte und Vorhaben Dritter.

Die Umsetzung der im Strategieplan aufgeführten Maßnahmen ist in den vergangenen vier Jahren seit der Beschlussfassung bereits weit vorangeschritten. Seither sind neue Entwicklungen eingetreten, die eine Anpassung und Ergänzung des Plans um neue Zielsetzungen und Maßnahmen erforderlich machten. Vor diesem Hintergrund wurde beschlossen, den Strategieplan Mobilität und Verkehr entsprechend fortzuschreiben, um die aktuellen Maßnahmen aufzugreifen und zu berücksichtigen.

#### **IV. ZUSAMMENFASSUNG**

Die Stadt Oldenburg sieht keine Notwendigkeit, den 2015 in Kraft getretenen und nach wie vor geltenden Lärmaktionsplan zu diesem Zeitpunkt fortzuschreiben. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Planaktualisierung neue, beschlussreife Maßnahmen enthalten könnte, mit denen die Umgebungslärsituation signifikant verbessert werden kann.

#### **V. BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT / BESCHLUSS**

Die Beteiligung der Öffentlichkeit für den Verfahrensschritt „Überprüfung des Lärmaktionsplans“ wurde im Zeitraum vom 28.10.2019 bis 16.12.2019 vorgenommen. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtgrün, Umwelt und Klima am 13. Februar 2020 sowie des Verwaltungsausschusses am 24. Februar 2020 wurde unter Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen beschlossen, den Lärmaktionsplan bis zum nächsten turnusgemäßen Zeitpunkt nicht fortzuschreiben und bis dahin keine Neukartierung des Umgebungslärms vorzunehmen.