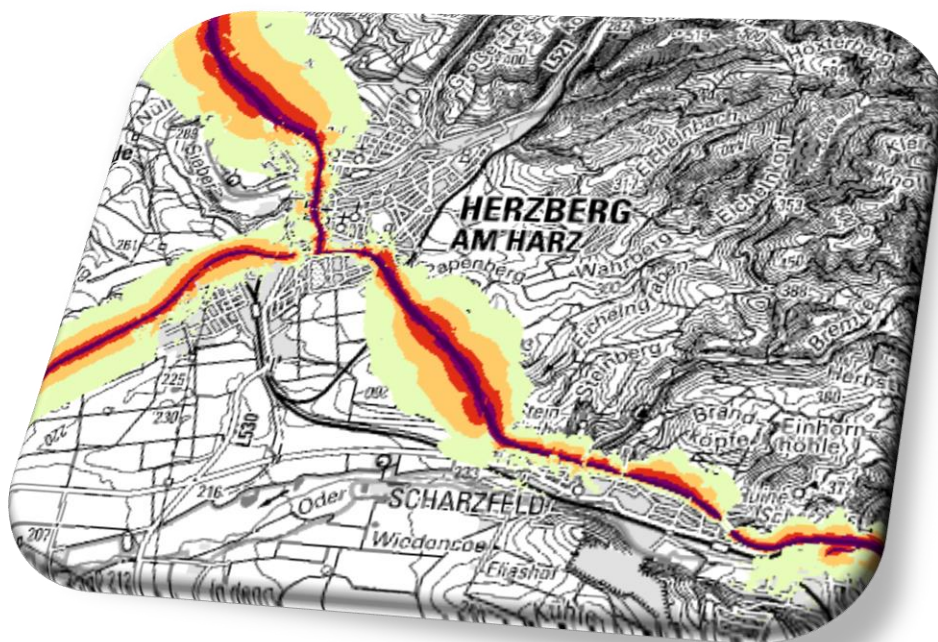


Lärmaktionsplan

gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Stadt Herzberg am Harz

2024



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine

- ☐ erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- ☒ Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 22.11.2018

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Gemeinde: Stadt Herzberg am Harz
Regionalschlüssel/Gemeindekennziffer: 03 159 019
Zuständige Stelle: Fachbereich III
Adresse: Marktplatz 30, 37412 Herzberg am Harz
Telefon: 05521/852-150
E-Mail: stadt@herzberg.de
Internetadresse: www.herzberg.de

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

Herzberg am Harz mit rd.13.050 Einwohnern liegt unmittelbar am Südrand des Nationalparks Harz im Landkreis Göttingen. Als Grundzentrum mit mittelzentraler Teilfunktion "Verkehr u. Gesundheit" befindet sich die Stadt im Schnittpunkt der Bundesstraßen B 27 und B 243. Die Stadt gliedert sich in die Kernstadt sowie in die vier Ortsteile Lonau, Pöhlde, Scharzfeld und Sieber. Die Bundesstraßen B 27 und B 243 führen durch die Kernstadt sowie entlang des Ortsteiles Scharzfeld.

*So vorgesehen im Entwurf „Regionales Raumordnungsprogramm“ für den Landkreis Göttingen.

Herzberg:

Der gemeinsame Verlauf der Bundesstraßen B 27 und B 243 durchquert aus Richtung Nordhausen die Kernstadt Herzberg am Harz mit einem zweibahnigen Querschnitt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Jahr 2021 betrug in diesem Straßenabschnitt 15.000. Das entspricht einer Zunahme der Verkehrsstärke von rd. 1.600 gegenüber der Verkehrszählung von 2015. Entlang dieser Strecke befinden sich Allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete sowie ein Sondergebiet (Schulkomplex). Im Bereich Landgraben/Bennekuhle gliedert sich der Streckenverlauf in die B 27 in Richtung Göttingen (angrenzend Allgemeine Wohngebiete sowie Gewerbe- und Industriegebiete) und in die B 243 in Richtung Seesen/Anschluss Bundesautobahn A7 (angrenzend Allgemeine Wohngebiete und Misch- und Kerngebiete auf.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Bereich der
B 243–Bennekuhle/Osteroder Straße–: 17.700 (Verkehrszählung 2021)

Zunahme Verkehrsstärke im Vergleich 2015 zu 2021: 100

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Bereich der
B 27 –Landgraben, vom Knotenpunkt B bis zur Einmündung Bahnhofstraße–:
8.500 (Verkehrszählung 2021)

Zunahme Verkehrsstärke im Vergleich 2015 zu 2021: 700

Scharzfeld:

Der gemeinsame Verlauf der Bundesstraßen B 27 und B 243 führt als Ortsumgehungsstraße nördlich an der Ortslage Scharzfeld vorbei. Die Straße hat einen zweibahnigen Querschnitt mit 21m Kronenbreite (SQ21). Sie verläuft mit nur geringer Steigung auf ganzer Länge im Berganschnitt, wobei einige sehr enge Taleinschnitte quer zur Trasse aufgeständert überquert werden. Der südlich der Trasse liegende Ortsteil Scharzfeld (Dorfgebiet und Allgemeines Wohngebiet) liegt erheblich tiefer als die Straße, während die Bebauung in den nördlichen Taleinschnitten (Allgemeines Wohngebiet) wegen des stark steigenden Geländes die Höhenlage der Straße erreicht oder sogar übertrifft.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV): 15.000 (Verkehrszählung 2021)

Zunahme Verkehrsstärke im Vergleich 2015 zu 2021: 1.600

Ausschnitt Verkehrsmengenkarte s. Anlage 6

Haupteisenbahnstrecken

Die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung an den bundeseigenen Eisenbahnstrecken erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird seit 2002 die Geräuschbelastung der Bevölkerung durch den Schienenverkehr an Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr erfasst.

Lärm- /Betroffenheitskarten für die Haupteisenbahnstrecken können unter folgendem Link abgerufen werden:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/haupteisenbahnstrecken_node.html

Die Stadt Herzberg am Harz ist von Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr nicht betroffen.

Durch die Kernstadt Herzberg führen die Schienenstrecken 1810 „Northeim – Nordhausen“ und 1812 „Seesen – Herzberg“.

Anzahl der Zugbewegungen

-Strecke 1810 Northeim bis Hauptbahnhof Herzberg	14.452/Jahr
-Strecke 1810 Hauptbahnhof Richtung Nordhausen:	12.508/Jahr
-Strecke 1812 Hauptbahnhof Herzberg Richtung Seesen:	12.761/Jahr

Scharzfeld wird von der Schienenstrecke 1810 „Northeim – Nordhausen“ durchquert.

Anzahl der Zugbewegungen

-Strecke 1810:	12.508/Jahr
----------------	-------------

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

s. Anlage 1a u.1b

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung (4. Runde)

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 59	1.100
über 60 bis 64	300
über 65 bis 69	200
über 70 bis 74	100
über 75	0

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 54	500
über 55 bis 59	200
über 60 bis 64	100
über 65 bis 69	0
über 70	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 64 dB(A) L _{DEN}	9,8	700
65 - 74 dB(A) L _{DEN}	2,2	100
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,5	0

Geschätzte Anzahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Schulen	Krankenhäuser
55 - 64 dB(A) L _{DEN}	2	0
65 - 74 dB(A) L _{DEN}	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0	0

Geschätzte Anzahl Fälle von

- ischämischen Herzkrankheiten: 0
- starker Belästigung: 267
- starker Schlafstörung: 49

Link auf Kartenserver:

<https://urls.niedersachsen.de/c6af>



(Suchbegriff „Straßenlärm“)

Lärmkarten s. Anlagen 2-5

Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 – s. Anlage 8

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

- 1) Im kartierten Bereich sind 1.100 Personen über den ganzen Tag Schallpegeln unterhalb der Grenzwerte für Wohngebiete der 16. BImSchV ausgesetzt (über 55 dB(A) bis 59 dB(A) L_{DEN}).
Diese Personen haben nach geltender Rechtslage keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.
- 2) Im kartierten Bereich sind 500 Personen über den ganzen Tag und 700 Personen nachts Schallpegeln oberhalb der Grenzwerte für Wohngebiete der 16. BImSchV (über 60 dB(A) bis 69 dB(A) L_{DEN} bzw. über 50 dB(A) bis 60 dB(A) L_{NIGHT}), aber unterhalb der Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen (über 70 dB(A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{NIGHT}), ausgesetzt.
Für diese betroffenen Personen besteht ein grundsätzlicher Anspruch auf Prüfung des Erfordernisses von Maßnahmen zur Lärminderung bei einem Straßenneubau oder der Umsetzung wesentlicher Änderungen an Hauptverkehrsstraßen seitens der Straßenverkehrsbehörde und dem Straßenbaulastträger. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die an die Bundesstraßen angrenzenden Bereiche überwiegend als Mischgebiete einzustufen sind, so dass sich die Anspruchsberechtigungen dadurch wiederum verringern. Umfangreicher aktiver und passiver Schallschutz wurde bereits ausgeführt.
- 3) Im kartierten Bereich sind 100 Personen sehr hohen Belastungen mit Schallpegeln über den ganzen Tag (über 70 dB(A) L_{DEN}) und 100 Personen nachts (über 60 dB(A) L_{NIGHT}), also oberhalb der Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ausgesetzt.
Diese Personen haben einen Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

-B243 Ortsdurchfahrt Osteroder Straße/Bennekuhle - Lärmverursachende massive Schäden an den Asphaltsschichten (Durchbrüche, Flickstellen, defekte Teilerneuerungen, Quer- und Längsrisse

(laufende Baumaßnahme s. Punkt 3.1 - 2018-2013)

-Schallausbreitung durch Taleinschnitte B 27/243 (Scharzfeld)

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Herzberg:

Bereich B 243 Osteroder Straße/Bennekuhle

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Bau eines Radweges im Zuge der B 243 zwischen km 29,420 (Einmündung Lonauer Straße –Knoten G–) und der Kreuzung Göttinger Straße/Heidestraße –Knoten D– wurde eine lärmtechnische Untersuchung (1996/1997) für die Lärmvorsorge durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass die beiden Kriterien in der wesentlichen Änderung i.S. BImSchV –Erhöhung des Lärms um mindestens 3 dB(A) und gleichzeitig Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gem. § 2 oder Erhöhung des Lärmpegels auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht – hier nicht vorlagen, so dass keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich waren. Aus diesem Grunde wurde für den Bereich Einmündung Lonauer Straße –Knoten G– (km 29,420) und Einmündung Bennekuhle/Landgraben –Knoten B– (km 30,44) unabhängig vom geplanten Ausbau der B 243 eine lärmtechnische Untersuchung für die Lärmsanierung durchgeführt.

Aus der lärmtechnischen Berechnung ergab sich, dass für einzelne Objekte direkt an der B 243 Lärmschutzmaßnahmen erforderlich waren, da der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) für das Wohngebiet und 72/62 dB(A) für das Mischgebiet überschritten wurde.

Aus städtebaulichen Gesichtspunkten sowie aus Platzgründen kamen aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht in Frage. Es wurden daher an Gebäuden, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten wurden, passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) vorgesehen.

Bei den betroffenen Gebäuden in den Bereichen Osteroder Straße, Sieberstraße, Hauptstraße, Von-Einem-Straße, Poststraße, Magisterberg, Hopfenhof, Heidestraße und Göttinger Straße, wurde an den schutzwürdigen Hausseiten passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster) vorgesehen und im Einvernehmen mit den betroffenen Eigentümern zum Teil umgesetzt.

Bereich B 27/243 Göttinger Straße/Landgraben/Ortsausfahrt Richtung Scharzfeld

Im Jahr 1991 wurde mit der Planfeststellung der Schalltechnischen Maßnahme (Lärmvorsorge) im Zuge der B27/243 in der Ortsdurchfahrt Herzberg am Harz, von km 35,370 (Bereich Kastanienplatz/Am Weinberg) bis km 37,028 (Ortsausfahrt Richtung Scharzfeld/Eisenbahnbrücke) begonnen.

Als aktiver Lärmschutz wurden in den Seitenräumen der B27/243 Lärmschutzwände im überwiegenden Teil in hochabsorbierender Bauweise vorgesehen und errichtet.

Im Bereich der Wohnhäuser Denkmalsweg 13-17 ließen die beengten Platzverhältnisse keinen aktiven Lärmschutz zu.

-Bereich Schloßstraße – Bennekuhle/nördlich B27

Lärmschutzanlage (hochabsorbierend) beginnend am Fußgängerüberweg „Göttinger Straße“ –Knoten A– als Steilwall, nach ca. 55-70 m in eine Lärmschutzwand übergehend und am ehemaligen Fußgängerüberweg der B243 endend. Höhe der Anlage: 3,50 m.

-Bereich Fußgängertunnel „Denkmalsweg“ – Juesholzstraße/nördlich B27/243

Lärmschutzwand (hochabsorbierend) im gesamten Abschnitt. Versatz im Bereich Parkplatz „Englischer Hof“.

Höhe der Anlage: 3,50 m.

-Bereich Heinrich-Heine-Straße 4 (Schützenplatz) – Einmündung Hebbelstraße/südlich B27/243

Lärmschutzwand im gesamten Abschnitt. Höhe der Anlage: 4,00 m.

-Bereich Einmündung Hebbelstraße – „Bahnkörper“/südlich B27/243

50-60 m lange Lärmschutzwand (Höhe: 3,50 m) beginnend ab Einmündung Hebbelstraße –Knoten C–, anschließend ab km 36,625 eine Kombination aus Lärmschutzwand (Höhe: 3,00 m) mit aufgesetzter Lärmschutzwand (Höhe: 2,00 m). Ab km 36,950 geht diese Kombination in einen reinen Lärmschutzwand (Höhe: 5,00 m) über. Bei km. 37,030 bindet dieser Wall in die Böschung des Bahnkörpers ein.

In den Bereichen, in denen mittels aktiven Lärmschutzanlagen kein oder nur ein unzureichender Lärmschutz möglich war, wurde passiver Lärmschutz vorgesehen.

Bei den betroffenen Gebäuden in den Bereichen Kastanienplatz, Am Weinberg, Bahnhofstraße, Schloßstraße, Göttinger Straße, Heinrich-Heine-Straße, Denkmalsweg, Heidestraße, Lönssstraße, Brüder-Grimm-Straße, Hebbelstraße, Winkelstraße, Vorstadt, Scharzfelder Straße, Goethestraße, Schillerstraße, Raabestraße, Am Edelhof, und Wiesenweg, wurde an den schutzwürdigen Hausseiten passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster) vorgesehen und im Einvernehmen mit den betroffenen Eigentümern zum Teil umgesetzt.

Bei Neubauten ist davon auszugehen, dass passiver Lärmschutz in den Baugenehmigungen geregelt wird.

-Bereich Einmündung Lonauer Straße – Abfahrt „Herzberg-Nord“ (Fahrtrichtung Osterode am Harz) B243 - östlich

Lärmschutzwand (hochabsorbierend) von km 29,400 bis km 29,125

Höhe der Anlage: max. 3,50 m, mittlere Höhe 2,91 m

-Bereich Einmündung Lonauer Straße – 12 m hinter der Unterführung „Dr.-Frössel-Allee“ (Fahrtrichtung Osterode am Harz) B243 - westlich

Lärmschutzwand (hochabsorbierend) von km 29,395 bis km 28,930

Höhe der Anlage: max. 3,50 m, mittlere Höhe 2,46 m

-Bereich Einmündung Dr. Hermannes-Weg – Lonauer Straße B243 östlich

Im Abschnitt Einmündung Dr.-Hermannes-Weg bis Einmündung der Lonauer Straße –Knoten G– wurde im Jahr 1993 entlang der östlichen Straßenseite der B 243 eine Lärmschutzanlage in Form eines Lärmschutzwalles, 3 m Höhe über Oberkante B 243, nach Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 44 „Am ehemaligen Krankenhaus“, umgesetzt. Der Wall hat eine Länge von 202 m an der B 243 und ca. 20 m an der Lonauer Straße (dort abgeböscht). Der Lärmschutzwall wurde mit einheimischen Laubbäumen und Großsträuchern bepflanzt.

Lärmminderungsmaßnahmen im Zeitraum 2018 bis 2023

Herzberg:

-Lärmminderung durch Optimierung der Lichtsignalanlagen an den Ampelkreuzungen der B 27 und B 243

Im Juli 2019 wurden die optimierten Lichtsignalanlagen innerhalb der Ortsdurchfahrt Herzberg in Betrieb genommen, sie laufen seitdem koordiniert.

Die Anlagen werden nun mit teilverkehrsabhängigen Signalprogrammen mit fester Umlaufzeit betrieben. Die Steuerung erfolgt nach dem Verfahren „Freigabezeitmodifikation“. Die Steuerungslogik wird phasenorientiert formuliert. Der Signalisierungsgrundzustand (Phase 1) zeigt Grün für die durchgehenden Fahrbeziehungen (Geradeaus) der vorfahrtsrechtlich bevorrechtigten B 27 bzw. B 243. Alle übrigen Signalgruppen werden nur auf Anforderung freigegeben.

Die Bemessung der Freigabezeiten aller Signalgruppen des Fahrverkehrs erfolgt bis zu einem durch Parameter festgelegten maximalen Wert.

Es kommt ein verkehrsabhängiges Programm mit fünf Parametersätzen zum Einsatz:

- Programm 1 zur Morgenspitze
- Programm 2 in Nebenverkehrszeit
- Programm 3 zur Nachmittagsspitze
- Programm 4 für Schwachverkehr
- Programm 5 im Sonderbetrieb

-Lärmminderung durch Absenkung/Erhöhung von Kanalschachtabdeckungen auf Straßenniveau im Bereich der Ortsdurchfahrt B 27 und B 243

In den Jahren 2018 bis 2023 wurden Kanalschachtabdeckungen auf das Straßenniveau im Bereich der Ortsdurchfahrt B 27 und B 243 angeglichen.

-Fahrbahnerneuerung der B 243 Herzberg am Harz von der Einmündung Bennekuhle bis Anschlussstelle Mühlenberg

Seit September 2022, voraussichtlich bis November 2024, wird im Zuge der Gemeinschaftsmaßnahme u. a. mit der Stadt Herzberg am Harz die Fahrbahnerneuerung der B 243 von der Einmündung Bennekuhle bis Anschlussstelle Mühlenberg in den Abschnitten 80,85 und 95 (jeweils beide Fahrtrichtungen) durchgeführt. Die Abschnitte 80 und 85 liegen dabei in der Ortsdurchfahrt Herzberg am Harz.

Lärmverursachende massive Schäden (Durchbrüche, Flickstellen, defekte Teilerneuerungen, Quer- und Längsrisse) werden beseitigt.

Die neue Fahrbahndecke der B 243 in der Ortsdurchfahrt Herzberg am Harz wird mit einer Asphaltdeckschicht SMA 11S hergestellt. Bei der Wahl der Lieferkörnung des Abstreumaterials wurde eine Lieferkörnung 1/3 als zusätzliche lärmtechnische Anforderung nach ZTV Asphalt 3.8.5 für die Maßnahme berücksichtigt.

Die Fahrbahnerneuerung mit dem neuen Straßendeckschichttyp bewirkt in dem Straßenabschnitt eine Lärminderung von ca. 1,8 dB.

Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenlärm durch Straßenbaumaßnahme reduziert: 870

Die Anzahl der Personen wurde aus den Daten der Lärmkartierung (4.Runde) mit einem Geoinformationssystem ermittelt.

Scharzfeld:

Im Jahr 1988 erfolgte die Planfeststellung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen entlang des gemeinsamen Verlaufs der Bundesstraßen B 27 und B 243 (Ortsumgehungsstraße). Nachträglich wurden als aktiver Lärmschutz in den Seitenräumen der vorhandenen Umgehungsstraße Lärmschutzwände im überwiegenden Teil in hochabsorbierender Bauweise vorgesehen, davon teilweise auf Brückenbauwerken.

In den Bereichen, in denen mittels Lärmschutzwände kein oder nur ein unzureichender Lärmschutz möglich war, wurde passiver Lärmschutz vorgesehen.

Mit Einführung der Richtlinien für Lärmschutz an den Straßen (RLS-90) war eine Neubearbeitung der Planfeststellungsunterlagen erforderlich geworden. Auch hinsichtlich des Natur- und Landschaftsschutzes und der Gestaltung sowie der Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der B27/243 seit Aufhebung der innerdeutschen Grenze erfolgte 1991 eine überarbeitete Planfeststellung.

Infolge der Zunahme der Lärmemissionen gegenüber früheren Untersuchungen wurde eine entsprechende Erhöhung der Lärmschutzwände (hochabsorbierend bzw. reflektierend) vorgesehen und der Bau des aktiven Lärmschutzes umgesetzt.

-Südlicher Bereich der B 27/243 von km 39,360 (Ortseingang Scharzfeld aus Richtung Herzberg am Harz) bis km 41,700 (Ortsende in Richtung Barbis)

Lärmschutzwände (teils reflektierend, teils hochabsorbierend) im gesamten Abschnitt mit Ausnahme des Bereiches km 41,280 bis km 41,440 (natürliche Geländeerhebung).

Höhe der Anlagen: zwischen 2,50 m und 4,00 m (je nach gegebener Geländeerhebung).

-Nördlicher Bereich der B 27/243

-Taleinschnitt Bremketal von km 39,980 bis km 40,200

Lärmschutzwand (reflektierend)

Höhe der Anlage: 3,50 m.

-Taleinschnitt Im Rott von km 40,380 bis km 40,540

Lärmschutzwand (reflektierend)

Höhe der Anlage: 4,00 m.

-Taleinschnitt Hasenwinkel von km 40,480 bis km 41,700

Lärmschutzwand (reflektierend)

Höhe der Anlage: 4,00 m.

An Einzelgebäuden, die aufgrund ihrer Höhe oder ihrer besonders exponierten Lage nicht aktiv zu schützen waren, wurden passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet.

Bei den betroffenen Gebäuden in den Bereichen Im Rott, An der Jugendherberge, Harzstraße, Hasenwinkel, Hinterstraße, Steingasse, Schulstraße und Waldweg, wurde an den schutzwürdigen Hausseiten passiver Lärmschutz

(Schallschutzfenster) vorgesehen und im Einvernehmen mit den betroffenen Eigentümern zum Teil umgesetzt.

Lärmminderungsmaßnahmen im Zeitraum 2018 bis 2023

Scharzfeld:

-Geschwindigkeitsbegrenzung B 27/243

Die Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Ortsumfahrung nördlich der Ortschaft Scharzfeld wurde in beiden Fahrtrichtungen auf 100 km/h begrenzt. Die Begrenzung war keine Maßnahme des Lärmschutzes sondern erfolgte aufgrund der Ergebnisse der Unfallkommission. Mit der Geschwindigkeitsbegrenzung wurde gleichzeitig ein lärmmindernder Effekt erzielt.

In der aktuellen Lärmberechnung 2022 ist eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h berücksichtigt.

Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit um 30 km/h ergibt sich eine Lärmminderung von 1,3 dB tagsüber und 0,6 dB nachts.

Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich der Straßenlärm durch diese Maßnahme reduziert: 225

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre (mit Erläuterungen des erwarteten Nutzens)

-Fahrbahnerneuerung der B 243 im Bereich der Ortsdurchfahrt Herzberg am Harz bis zur Anschlussstelle Mühlenberg (jeweils beide Fahrtrichtungen) mit Beseitigung lärmverursachender massiver Schäden (Durchbrüche, Flickstellen, defekte Teilerneuerungen, Quer- und Längsrisse).

Darüber hinaus wird eine Reduzierung des Lärmpegels um ca. 1,8 dB durch den Einbau der Asphaltdeckschicht SMA 11S erzielt. Bei der Wahl der Lieferkörnung des Abstreumaterials wird eine Lieferkörnung 1/3 als zusätzliche lärmtechnische Anforderung nach ZTV Asphalt 3.8.5 für die Maßnahme berücksichtigt.

Voraussichtliche Fertigstellung im Jahr 2024.

-Regelmäßige Kontrolle, bei Bedarf Absenkung/Erhöhung der Kanalschacht-abdeckungen auf Straßenniveau zur Lärmminderung

-Regelmäßige Kontrolle der gefälligen Ampelschaltungen

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Ortsumgehung:

Für die Kernstadt Herzberg am Harz ist im „Bundesverkehrswegeplan 2030“ die Ortsumgehung der B 243 unter neue Vorhaben/weiterer Bedarf aufgeführt.

Nr. 186

Projektnummer: B243-G30-NI-TH-T1-NI

Bauziel: 3-streifiger Neubau, Länge 8,5 km

Planungsstand: ohne Planungsbeginn seit 30.09.2013.

Umweltbetroffenheit: hoch

Städtebauliche Bedeutung: hoch

Verlauf: s. anl. Plan Anlage 7

Stärkung des ÖPNV

Förderung der E-Mobilität

Weiterer Ausbau von Ladesäulen für PKW / E-Bike

Lärmreduzierung durch zunehmende E-Mobilität.

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

Keine Festlegung / keine geplanten Maßnahmen

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenlärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten 5 Jahre reduziert.

Herzberg: 870 Personen

Scharzfeld: 225 Personen

Gesamt: 1.095 Personen

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung bzw. Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit am

21.12.2023

im Amtsblatt des Landkreises Göttingen Nr. 64/Jahrgang 2023, sowie vorherige Hinweisbekanntmachung in der Tageszeitung Harzkurier am 16.12.2023. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Herzberg am Harz hat in der Zeit vom 02.01.2024 bis zum 31.01.2024 im Bürgerbüro der Stadt Herzberg am Harz, während der Dienststunden für jedermann zur Einsichtnahme ausgelegen. Im Vorfeld hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit, bei der öffentlichen Sitzung des Bau-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses am 15.11.2023 und bei der öffentlichen Sitzung des Rates der Stadt Herzberg am Harz am 13.12.2023 Anregungen und Anfragen vorzubringen. Die das Verfahren betreffenden Unterlagen wurden bereits frühzeitig nach der Sitzung des Rates auf der Homepage der Stadt Herzberg am Harz unter www.herzberg.de Menüpunkt „Aktuelles“ –Lärmaktionsplanung– eingestellt.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Auslegung sind folgende Anregungen, Bedenken und Stellungnahmen von Anliegern (Wiesenweg, Am Edelhof, Edelweißstraße) zur Reduzierung des Umgebungslärms eingegangen:

Bereich B27/243 Streckenabschnitt Herzberg / Barbis

-Durchgängige Reduzierung/Optimierung der Höchstgeschwindigkeit auf maximal 100 km/h auf dem Streckenabschnitt der B27/B243 zwischen Herzberg und Barbis
-beidseitig-

Bereich B27/243 Ortsein- bzw. ausfahrt aus/in Richtung Scharzfeld – Wohngebiet Am Edelhof/Wiesenweg/Am Eichelbach

-Errichtung einer lückenlosen Lärmschutzwand (hochabsorbierend) entlang der B27/243 im Streckenabschnitt zwischen Bahnkörper (Brücke) und Einmündung Juesholzstraße
-Verlegung des Ortseingangsschildes/der Ortsdurchfahrt in den Bereich des Bahnkörpers (Brücke) –beidseitig– (Verminderung von Brems- bzw. Beschleunigungsgeräuschen auf Höhe des Wohngebietes)
-Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf Höhe der Tankstelle
-Frühere Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in Richtung Ortseinfahrt Herzberg (nicht erst auf Höhe des Wohngebietes – wie derzeit vorhanden)

Bereich B27/243 Kreuzung Juesholzstraße/Hebbelstraße/Landgraben

-Aufstellen von stationären Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlagen (beide Fahrtrichtungen)

Gesamte Strecken in der Ortsdurchfahrt B27/B243 und B243 Herzberg

-Nachtfahrverbot für LKWs durch Herzberg bzw. komplettes Fahrverbot oder Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für LKWs „Lärmschutz“ in der Nacht (22 Uhr – 7 Uhr)

Bereich B243 Ortseingang Herzberg bzw. Ortsausfahrt Richtung Osterode am Harz

-Sanierung bzw. Erneuerung der Lärmschutzwände

Die Anregungen werden an den zuständigen Straßenbaulastträger bzw. an die zuständige Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung und ggf. weiteren Veranlassung weitergeleitet.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Keine Angabe

6 Evaluierung des LAP

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des LAP werden dabei ermittelt und bewertet.

7 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes

7.1 Ratsbeschluss

Der Rat der Stadt Herzberg am Harz hat den Lärmaktionsplan bzw. die Fortführung in seiner öffentlichen Sitzung am

13.03.2024

beschlossen.

7.2 Die Bekanntmachung erfolgte am:

21.03.2024

im Amtsblatt des Landkreises Göttingen Nr. 12 /Jahrgang 2024.

Mit der Bekanntmachung ist der Lärmaktionsplan in Kraft getreten.

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Lärmaktionsplan wird über das Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Er kann auf der Internetseite der Stadt Herzberg am Harz unter folgendem Link eingesehen werden:

<https://www.herzberg.de/service/themen/klima-und-umwelt/laermaktionsplan>

Stadt Herzberg am Harz, den 21.03.2024

Der Bürgermeister

gez. Christopher Wagner

(L.S.)

19 Anhang III: Übersicht der Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Anwendungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist einer Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt.

Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. 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.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴ Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶ Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷ Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸ Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Tabelle 7 Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

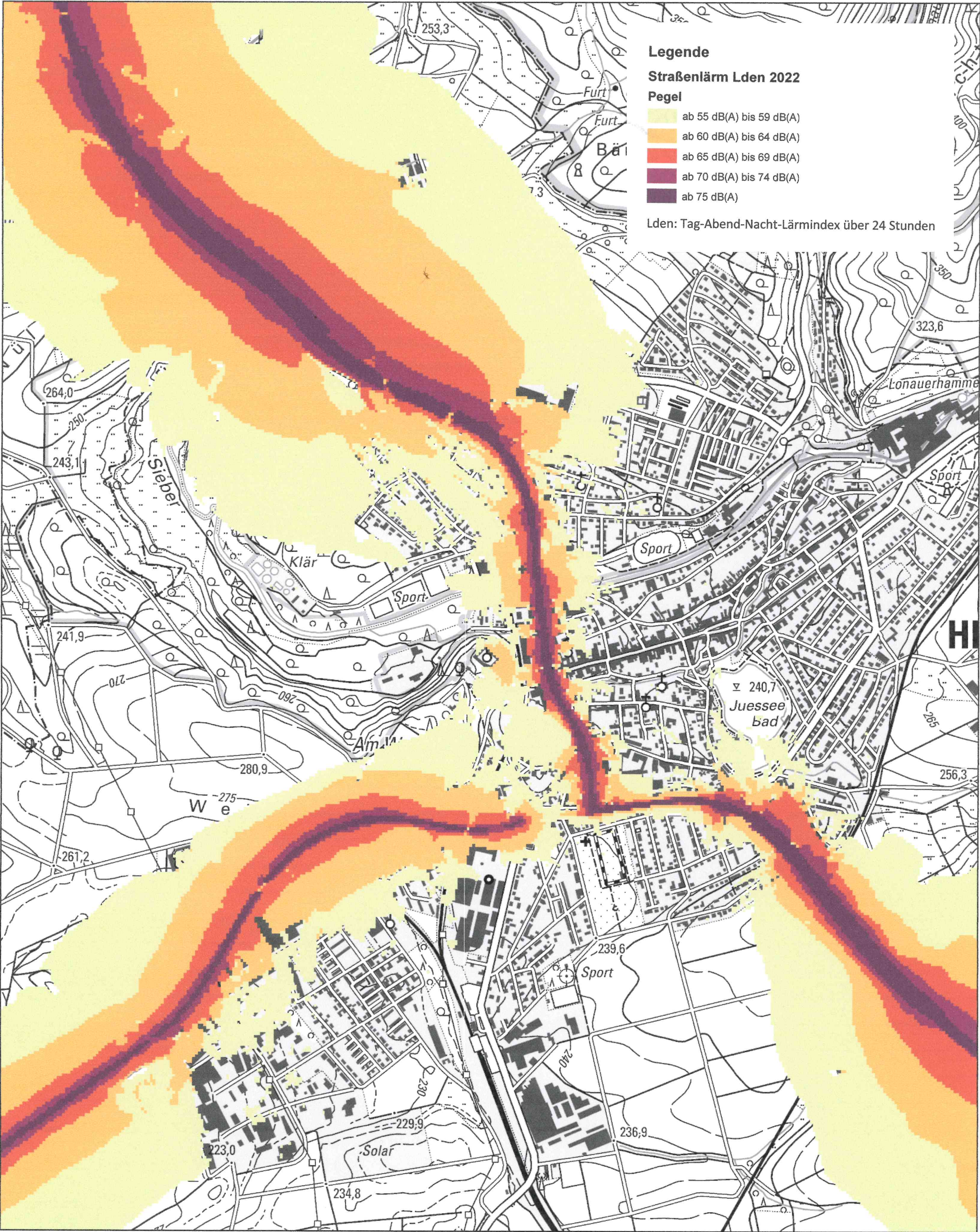
Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen²⁹.

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)] ³⁰
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

Tabelle 8 Übersicht Richtwerte der DIN 18005

²⁹ DIN 18005-1 (Juli 2002): Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung; Beiblatt 1 Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987

³⁰ bei zwei angegebenen Werten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe-, und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe gelten



Herzberg am Harz

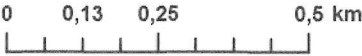
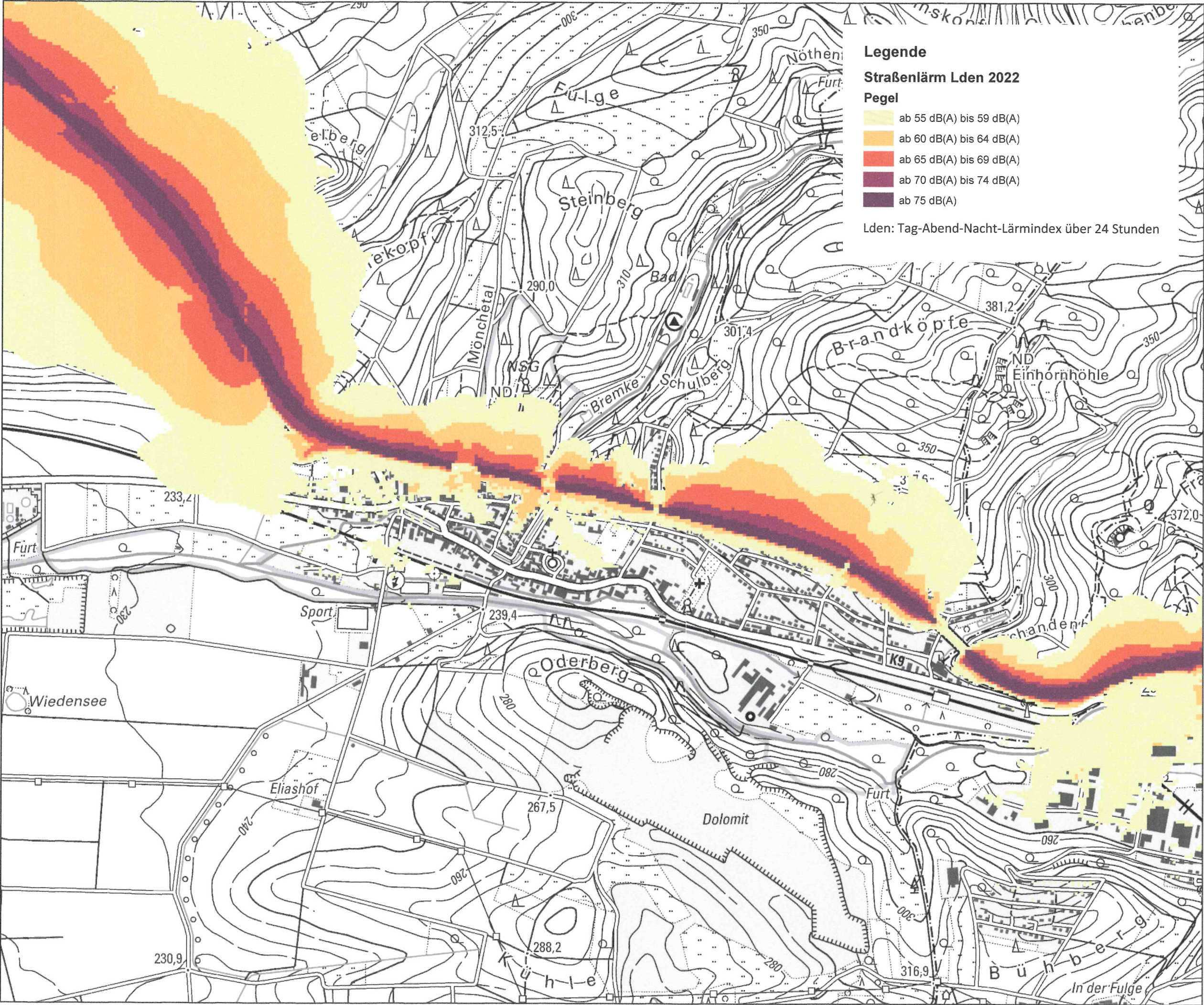
0 0,15 0,3 0,6 km

Datum: 28.08.2023

20230828-092903_Umweltkarten

Maßstab: 1:12.500

Scharzfeld



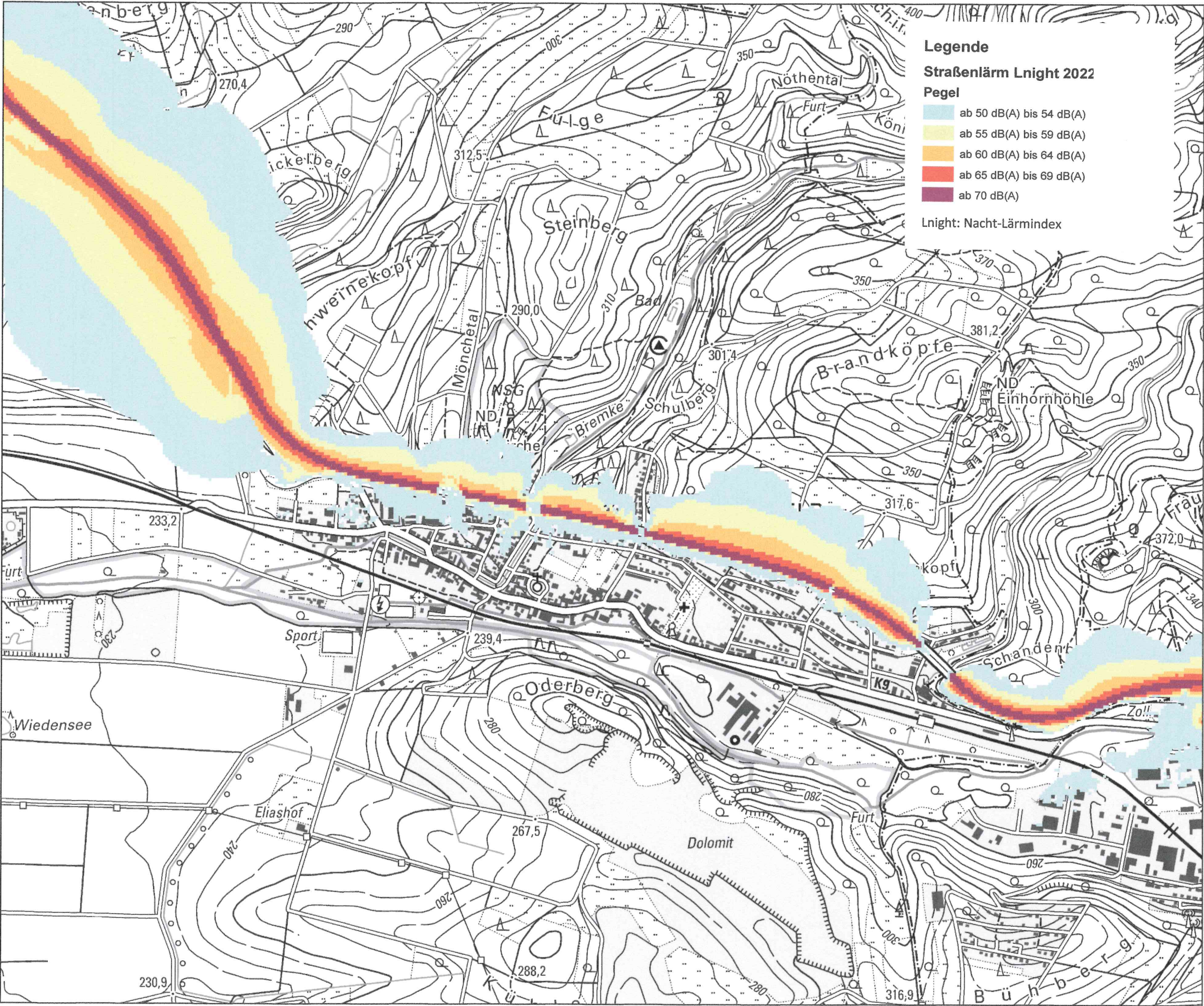
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2023 LGLN

Maßstab: 1:12.500

Datum: 28.08.2023

Scharzfeld



0 0,13 0,25 0,5 km

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

© 2023



Maßstab: 1:12.500

Datum: 28.08.2023

Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte

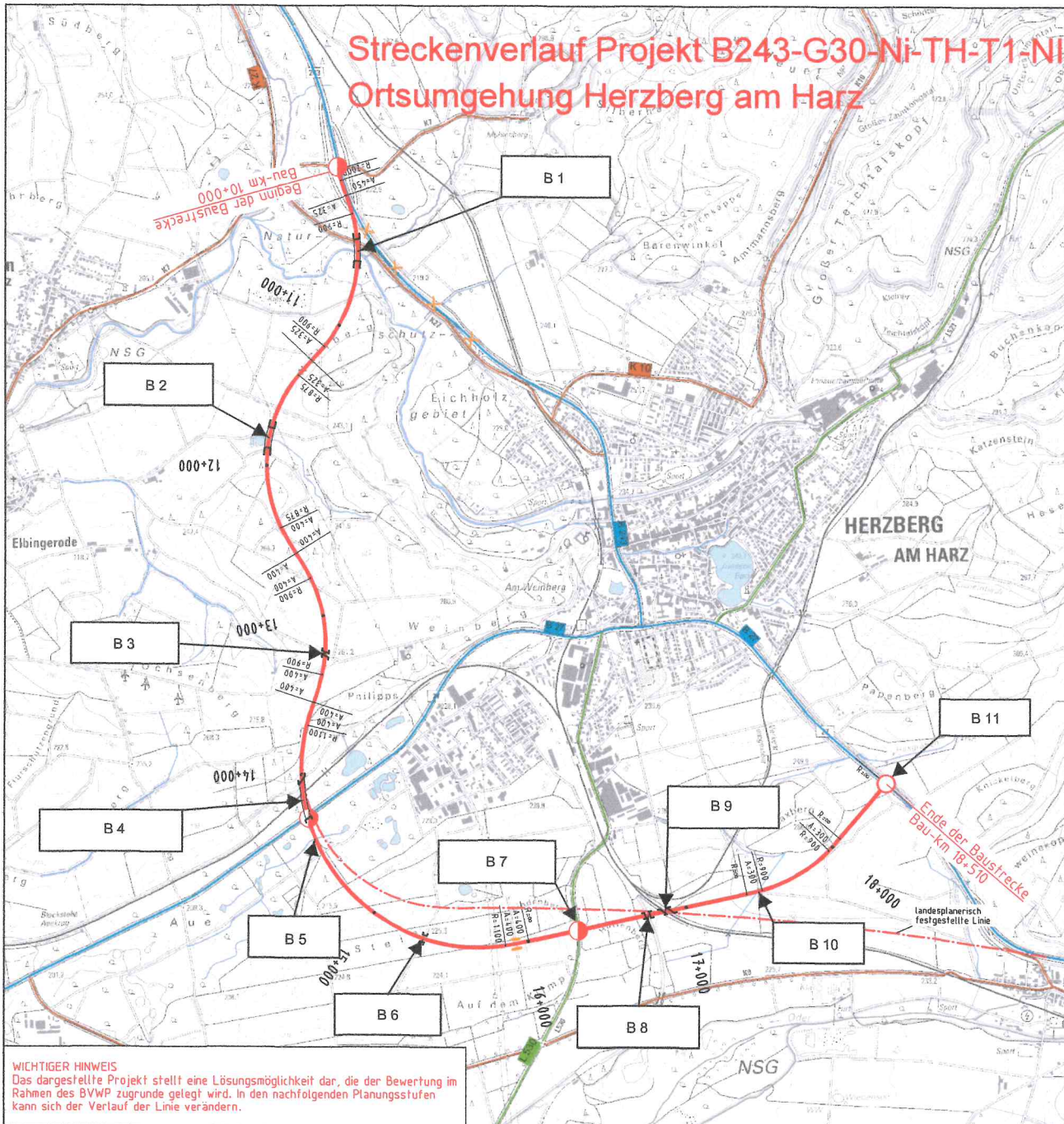
Niedersachsen 2021



Quelle:

<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/strassenverkehr/strassenverkehrszahlung/straenverkehrszaehlung-132956.html>

Streckenverlauf Projekt B243-G30-NI-TH-T1-NI Ortsumgehung Herzberg am Harz



Zeichenerklärung

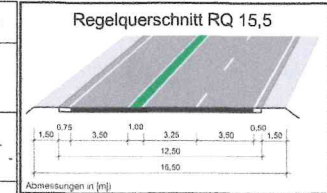
Planung

- Baumaßnahme
- Knotenpunkt teilplanfrei
- Knotenpunkt teilplangleich
- Knotenpunkt plangleich
- Knotenpunkt planfrei
- Großbauwerk
- Variante

Straßennetz

- vorhanden
- Bundesautobahn
 - Bundesstraße
 - Landesstraße/ Staatsstraße
 - Kreisstraße
 - kommunale Straße
 - Rückbau
 - Unterbrechung der Verbindung

Bauliche Grundform	Beispiele (übergeordnete Straße senkrecht dargestellt)	
Knotenpunkt planfrei		
Knotenpunkt teilplanfrei		
Knotenpunkt teilplangleich		
Knotenpunkt plangleich		



*1 kann auch als Rampe ausgeführt werden

3		
2		
1		
Nr. Änderungen		

Entwurfsbearbeitung:		Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Tel. 0511-3584	bearbeitet: 10/2013 Gutschke
Planverfasser Umweltplanung		Unter den Eichen 4 30855 Langenhagen Tel. (0511) 92882-0	gezeichnet: 10/2013 Klein
	Gruppe Freiraumplanung Landschaftsarchitekten		geprüft:
			gezeichnet:
			geprüft:

Projektmeldung Niedersachsen zum BVWP 2015

B 243 OU Herzberg

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Zentraler Geschäftsbereich, Dezernat 22
Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover

RGB Goslar
P-Nr.: 325501

PROJUS-Nr.: 039 7325501
BVWP-Nr. (2003): NI 8611, nachgeprüft

Technischer Plan

Blatt Nr. 2

Reg. Nr.
Maßstab 1:25.000

Aufgestellt: Hannover, den
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

im Auftrage:

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen
Vermessungs- und Katasterverwaltung.

© 2011 LGLN

Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022

Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die neuen Lärmkarten nicht mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2017 vergleichbar. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen - obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich änderte oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Der EU-Umgebungslärmrichtlinie folgend werden alle fünf Jahre Lärmkarten erstellt. Im Jahr 2022 wurden diese erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, welche sich deutlich von den bisher verwendeten unterscheiden. Daher weichen die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 ab. Wesentliche Gründe sind:

- Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet.
- Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert. Sie berücksichtigt nun z. B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.
- Die Belastetenzahlen werden jetzt anders ermittelt. Früher wurden die Einwohner:innen von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt - auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Einwohner:innen eines Gebäudes der lauterer Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
- Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Menschen ausgewiesen.

Neben diesen systematischen Änderungen durch die neuen Berechnungsmethoden wirken sich auch veränderte Verhältnisse vor Ort auf die Ergebnisse der Kartierung aus. Beispiele sind:

- Die aktuellen Verkehrsmengen auf Straßen, Schienenwegen und Flughäfen können die Relevanzschwellen, ab denen sie bei der Kartierung zu berücksichtigen sind, unter- oder überschreiten. So können z. B. Verkehrsverlagerungen dazu führen, dass eine Straße erstmals zu kartieren ist.
- Die für die Lärmberechnung relevanten Größen können sich geändert haben. So beeinflussen z. B. zwischenzeitlich umgesetzte Maßnahmen wie Tempo 30 oder ein Austausch des Fahrbahnbelags die Lärmsituation vor Ort.
- Die Zahl der Einwohnerinnen kann sich durch Wohnungsneubau erhöhen und damit auch die Zahl der lärmbelasteten Menschen.

Alle genannten Faktoren beeinflussen in ihrer Summe die Höhe der Lärmbelastung der Bevölkerung und die ausgewiesene Anzahl der lärmbelasteten Menschen. Insbesondere der Wechsel auf die EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren führt dazu, dass die aktuellen Ergebnisse der

Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen werden können. Dies führt selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation dazu, dass tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen werden.

Zwischenzeitig erfolgte Lärminderungsmaßnahmen können daher nur sehr bedingt oder nicht aus den aktuellen Lärmkarten und den Belastetenzahlen abgelesen werden.

Die Lärmkartierung ist ein wichtiges Instrument, um Lärmbelastungen großflächig darzustellen und Lärmschwerpunkte zu ermitteln. Auch wenn die Umstellung auf die neuen Berechnungsverfahren einen Bruch mit den vorangegangenen Lärmkartierungen darstellt, ist dies ein wichtiger und notwendiger Schritt, um ein europaweit einheitliches Verfahren zu etablieren.