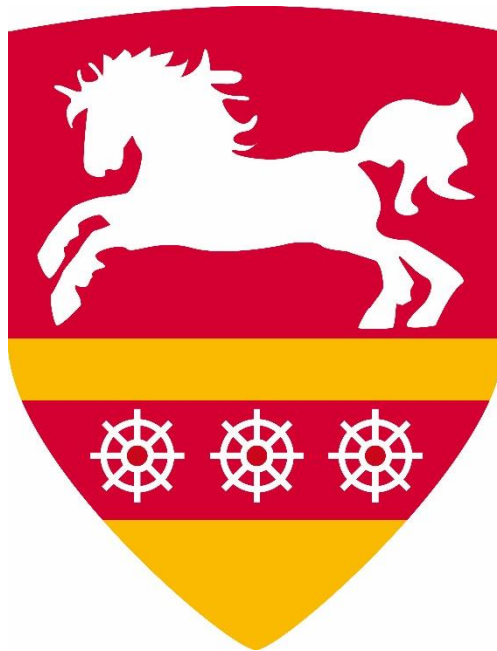


# **Lärmaktionsplan**

**gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz  
der Stadt Twistringen  
(Lärmaktionsplan für Gemeinden)**



**1. Fortschreibung  
des Lärmaktionsplans der Stadt Twistringen**

# Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Angaben .....	3
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde.....	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	4
1.4	Geltende Grenzwerte.....	4
1.5	Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. -überprüfung.....	6
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation.....</b>	<b>7</b>
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung.....	7
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	10
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen.....	12
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung.....</b>	<b>12</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	12
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	13
3.3	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre .....	14
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	14
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	15
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP.....</b>	<b>15</b>
4.1	Frühzeitige Information der Öffentlichkeit und der Behörden (Phase 1).....	17
4.2	Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden (Phase 2).....	21
<b>5</b>	<b>Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans.....</b>	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Evaluierung des LAP.....</b>	<b>24</b>
<b>7</b>	<b>Inkrafttreten des LAP .....</b>	<b>24</b>

# 1 Allgemeine Angaben

## 1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

### Stadt Twistringen

Regionalschlüssel/ Gemeindegennziffer: **03251042**

Ansprechpartner: **Herr Dipl.-Ing Christian Gelhaus**

Adresse: **Lindenstraße 14, 27239 Twistringen**

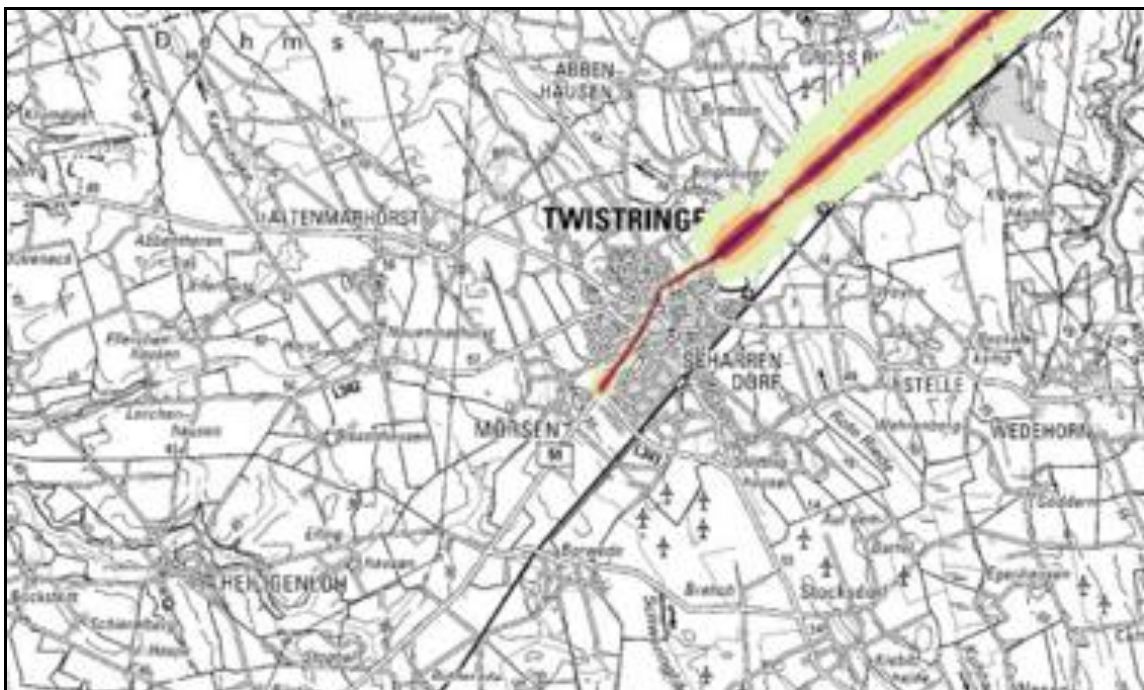
Telefon: **04243 /413-0**

Email: [rathaus@twistringen.de](mailto:rathaus@twistringen.de)

Internetadresse: [www.twistringen.de](http://www.twistringen.de)

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

Die Stadt Twistringen besteht aus den Ortschaften Abbenhausen, Altenmarhorst, Heiligenloh, Mörsen, Natenstedt, Scharrendorf, Stelle und Twistringen und hat ca. 13.000 Einwohner. Twistringen liegt im Herzen des Landkreises Diepholz in der Metropolregion Nordwest in Niedersachsen. Hauptlärmquellen in Twistringen sind der Straßenverkehr und der Schienenverkehr auf der Hauptbahnstrecke Bremen-Osnabrück. Der kartierungspflichtige Bereich der Bundesstraße B 51 in Twistringen ist aus nachstehender Abbildung ersichtlich. Er beginnt an der Einmündung der Nienburger Straße (L 341) und endet an der Stadtgrenze zu Bassum.



(Abb. 1: Übersicht Kartierungspflichtiger Straßen)

## Hinweise zur Lärmaktionsplanung zum Schienenverkehr

Die Haupteisenbahnstrecke Bremen-Osnabrück wird hier nicht weiter betrachtet, da die bundesweite Lärmaktionsplanung in der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes liegt. Im Rahmen der Fortschreibung der dortigen Lärmaktionsplanung wurde im Frühjahr 2023 die frühzeitige Information der Öffentlichkeit (Bürgerbeteiligung Phase 1) durchgeführt. Um einen Zusammenhang zwischen der Lärmbelastung und der betroffenen Bevölkerung in einem bestimmten Gebiet darzustellen, nutzt das Eisenbahn-Bundesamt die Lärmkennziffer (LKZ). Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden für alle Kommunen an Haupteisenbahnstrecken des Bundes sowohl eine kommunale LKZ als auch eine Raster-LKZ - bezogen auf ein Raster von 100m x100m - berechnet.

Die entsprechenden Karten können sich Interessierte für den gewichteten 24h-Lärmindex  $L_{DEN}$  und für den Nacht-Lärmindex  $L_{night}$  im Kartendienst des Eisenbahn-Bundesamtes anzeigen lassen.

→ <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>

Zur Information sind die Übersichtskarten zum Schienenverkehrslärm als Anlagen 3 und 4 beigelegt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes findet in zwei zeitlich getrennten Phasen mit unterschiedlicher Fragestellung statt. Die Öffentlichkeit erhält dabei die Möglichkeit, sowohl an der Ausarbeitung als auch an der Überprüfung des Lärmaktionsplanes mitzuwirken.

→ [www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de)

Im Entwurf zur Phase 2 der Öffentlichkeitsbeteiligung ist für den Bereich Twistringern als Stand des Verfahrens die „Durchführung einer Schalltechnischen Untersuchung“ verzeichnet.

### **1.3 Rechtlicher Hintergrund**

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

### **1.4 Geltende Grenzwerte**

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. Die abweichenden Indizes sind in den folgenden Tabellen 1 und 2 den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung <b>straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</b> in Betracht kommen <sup>1</sup>		Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Straßen in Baulast des Bundes <sup>2</sup>	
Nutzung	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
	Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	70 (71)	60	67 (68)
reine Wohngebiete	70 (71)	60	67 (68)	57
allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60	67 (68)	57
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72 (73)	62	69 (70)	59
Gewerbegebiete	75 (76)	65	72 (73)	62
Industriegebiete				

(Tabelle 1: Grenz und Richtwerte I)

Anwendungsbereich	Grenzwerte für den <b>Neubau</b> oder die <b>wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen</b> (Lärmvorsorge) <sup>3</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>4</sup>	
Nutzung	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
	Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	57 (58)	47	45 (46)
reine Wohngebiete	59 (60)	49	50 (51)	35
allgemeine Wohngebiete	59 (60)	49	55 (56)	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	64 (65)	54	60 (61)	45
Gewerbegebiete	69 (70)	59	65 (66)	50
Industriegebiete			70 (71)	70

(Tabelle 2: Grenz und Richtwerte II)

<sup>1</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>2</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

Die Auslösegrenzwerte wurden gegenüber früherer Festlegungen mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes im März 2010 um 3 dB(A) abgesenkt.

<sup>3</sup> Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

<sup>4</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

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

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)]
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 3: Übersicht Richtwerte DIN 18005)

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. Hier gibt es aber für Twistingen keine Betroffenheit.

### 1.5 Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. -überprüfung

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47b Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden. Nach einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedstaat Portugal vom 31. März 2022 müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind und unabhängig davon, ob es in den Bereichen Lärmbetroffenheiten (z.B. betroffene Bevölkerung) gibt. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans.

- ➔ Die Bundesstraße B 51 ist aufgrund ihrer Verkehrsbelastung eine kartierungspflichtige Straße. Insoweit besteht eine Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Dieser Verpflichtung ist die Stadt Twistingen erstmals 2018 auf der Basis des Musterlärmaktionsplanes nachgekommen.

Bis spätestens 18. Juli 2024 (vierte Runde) sind bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Überprüfung bis zum 18. Juli 2029 an.

Im Vergleich zur erstmaligen Aufstellung des Lärmaktionsplanes 2018 ist aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommen ein weiterer Abschnitt der Bundesstraße B 51 zwischen der Einmündung der Nienburger Str. (L 341) und der Einmündung Westerstraße (L 342) kartierungspflichtig geworden. Allein aus diesem Grund ist eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Zudem wurden durch die zwischenzeitlich erfolgte europäische Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (durch CNOSSOS-EU) alle Lärmkarten der dritten Runde für die vierte Runde neu berechnet. Die Kartierungsergebnisse der dritten und vierten Runde sind in der Regel nicht vergleichbar. Folglich wird sich in der Regel die lokale Lärmsituation relevant ändern und die Überarbeitung eines Lärmaktionsplans begründen. Das ist auch für Twistingen der Fall.

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) $L_{DEN}$ durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	<b>700</b>
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) $L_{Night}$ durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	<b>600</b>

Abbildung 2 zeigt eine tabellarische Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung.

<b>Tabellarische Angaben der Lärmkarten - Straßenlärm</b>						
<b>Stadt Twistringen</b>						
4. Runde der EU-Lärmkartierung						
Stand: 24.01.2023						
Anzahl Belastete * L <sub>DEN</sub> 55-59	Anzahl Belastete * L <sub>DEN</sub> 60-64	Anzahl Belastete * L <sub>DEN</sub> 65-69	Anzahl Belastete * L <sub>DEN</sub> 70-74	Anzahl Belastete * L <sub>DEN</sub> ≥75	Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten	
<b>200</b>	<b>100</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Anzahl Belastete * L <sub>Night</sub> 50-54	Anzahl Belastete * L <sub>Night</sub> 55-59	Anzahl Belastete * L <sub>Night</sub> 60-64	Anzahl Belastete * L <sub>Night</sub> 65-69	Anzahl Belastete * L <sub>Night</sub> ≥70	Anzahl Fälle starker Belästigung	
<b>100</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>153</b>	
Gesamtfläche (km <sup>2</sup> ) L <sub>DEN</sub> ≥ 55	Gesamtfläche (km <sup>2</sup> ) L <sub>DEN</sub> ≥ 65	Gesamtfläche (km <sup>2</sup> ) L <sub>DEN</sub> ≥ 75	Wohnungen * L <sub>DEN</sub> ≥ 55	Wohnungen * L <sub>DEN</sub> ≥ 65	Wohnungen * L <sub>DEN</sub> ≥ 75	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
<b>2,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>300</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>53</b>
Schulen ** L <sub>DEN</sub> ≥ 55	Schulen ** L <sub>DEN</sub> ≥ 65	Schulen ** L <sub>DEN</sub> ≥ 75	Krankenhäuser ** L <sub>DEN</sub> ≥ 55	Krankenhäuser ** L <sub>DEN</sub> ≥ 65	Krankenhäuser ** L <sub>DEN</sub> ≥ 75	
<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
*Die geschätzte Zahl der von Fluglärm belasteten Menschen und Wohnungen ist auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden.						
**Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.						

(Abb. 2: tabellarische Angaben der Lärmkarten Straßen - Straßenlärm)

Im Rahmen der EU-Umgebungslärmkartierung wurden Lärmkarten erstellt für den Umgebungslärm von Hauptverkehrsstraßen gem. § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV > 8.219 Kfz/Tag) wurden entsprechend kartiert.

Die Übersichtskarten zum Straßenlärm sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

→ Übersichtskarte Straßenlärm L<sub>DEN</sub> siehe Anlage 1

→ Übersichtskarte Straßenlärm L<sub>Night</sub> siehe Anlage 2

Link auf Kartenserver: <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten>



## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Betrachtet man nur die vom Land Niedersachsen kartierten Hauptverkehrsstraßen, so sind ca. 700 Personen durch Umgebungslärm über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen, dies entspricht etwa 5,4 % aller Einwohnerinnen und Einwohner von Twistringen.

Von hohen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  sind 400 (3,1%) und über 55 dB(A)  $L_{Night}$  sind 500 (3,8%) Personen betroffen.

Sehr hohen Lärmbelastungen durch die Hauptverkehrsstraßen über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  sind in Twistringen 200 (1,5%) bzw. über 60 dB(A)  $L_{Night}$  300 (2,3%) Personen ausgesetzt.

Aus der zusätzliche Kartierung (END<sub>Plus</sub>-Kartierung) ergibt sich, dass weitere Personen durch Umgebungslärm an Straßen betroffen sind. Direkt an den zusätzlich kartieren Straßen befinden sich Wohngebäude, für die von einer Belastung/ Belästigung bzw. einer hohen Belastung auszugehen ist. Vereinzelt können in Außenbereichslagen an Straßenabschnitten mit „freier Strecke“ auch sehr hohe Belastungen auftreten.

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) $L_{DEN}$ <sup>5</sup>  > 60 dB(A) $L_{Night}$ <sup>6</sup>	Sehr hohe Belastung	- Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 <sup>7</sup> können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können
65-70 dB(A) $L_{DEN}$  55-60 dB(A) $L_{Night}$	Hohe Belastung	- Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV <sup>8</sup> für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU <sup>9</sup> )
55-65 dB(A) $L_{DEN}$  50-55 dB(A) $L_{Night}$	Belastung/ Belästigung	- Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - Mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) - langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)

(Tabelle 4: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen)<sup>10</sup>

<sup>5</sup>  $L_{DEN}$ : Lärmbelastung, gemittelt über Tag, Abend und Nacht mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht gem. 34 BImSchV

<sup>6</sup>  $L_{Night}$ : Lärmbelastung, gemittelt über Nacht gem. 34 BImSchV

<sup>7</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>8</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV

<sup>9</sup> Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen; Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14 / 2300

<sup>10</sup> Aus dem Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2007

Im Vergleich zur Lärmkartierung 2017 hat sich bei der Kartierung 2022 die Anzahl der durch Straßenlärm belasteten Menschen signifikant erhöht:

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm		L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	
	2017	2022		2017	2022
über 55 bis 60	100	200	über 50 bis 55	0	100
über 60 bis 65	0	100	über 55 bis 60	100	200
über 65 bis 70	100	200	über 60 bis 65	0	200
über 70 bis 75	0	200	über 65 bis 70	0	100
über 75	0	0	über 70	0	0
Summe	200	700	Summe	100	600

(Tabelle 5 Vergleich belastete Menschen –Straßenlärm 2017 und 2022)

Die Lärmkartierung des Landes Niedersachsen zur 4. Runde der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2022 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus dem Jahr, die wie folgt ermittelt wurden:

Aufgrund der Verschiebung der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2020 in das Jahr 2021 wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen BASt eine alternative Methode zur Bereitstellung von Verkehrsdaten für Bundesfernstraßen, die nicht älter als 3 Jahre sind, erarbeitet. Diese so ermittelten Verkehrsdaten können für die Lärmkartierung 2022 genutzt werden. Für alle Zählstellen an Autobahnen und Bundesstraßen wurden die für die Lärmkartierung im Jahr 2022 benötigten Verkehrsdaten ermittelt. Ziel war es, alle aus den Jahren 2016-2019 vorhandenen Daten aus TM-Zählungen (TM: Temporäre Messungen) und für die übrigen Zählstellen die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) auf das Jahr 2019 fortzuschreiben. Dazu wurden aus den pro Jahr vorliegenden Daten der Dauerzählstellen geeignete Hochrechnungs- und Fortschreibungsfaktoren bzw. -gleichungen abgeleitet.

Erstmals hinzugekommen sind als Bestandteile der Lärmkarten neben den Angaben zu lärmbelasteten Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern auch die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen. Entsprechend § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV sind zusammen mit den Lärmkarten tabellarische Angaben zu veröffentlichen über

- die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten (für Twistring: **0**),
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (für Twistring: **153**) und
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung (für Twistring: **53**).

Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte [1, 2]. Die gesundheitlichen Endpunkte „starke Belästigung“ und „starke Schlafstörung“ sind für Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärm anzugeben. Für die „ischämische Herzkrankheit“ sind ausschließlich die Fälle durch Straßenverkehrslärm zu berechnen. Für Schienenverkehrs- und Fluglärm lagen bei der Verabschiedung der Leitlinien keine ausreichend abgesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse vor. Als Eingangsdaten der Berechnungen werden die tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der

lärmbelasteten Menschen in den jeweiligen 5 dB-Isophonen-Bändern nach § 4 Absatz 4 Nummer 3 der 34. BImSchV verwendet. Für die Ermittlung der geschätzten Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten ist für die vierte Runde der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung (2022/2024) eine Inzidenzrate von 540 je 100 000 Einwohnenden (und Jahr) zugrunde zu legen.<sup>11</sup>

Entlang der Ortsdurchfahrt der B 51 sind im Flächennutzungsplan (FNP) die direkt angrenzenden Bauflächen als gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsfläche (Rathaus) oder als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Außerhalb der Ortsdurchfahrt gelten im Außenbereich die Schutzansprüche eines Mischgebietes. Insoweit würden für die Bewertung der Betroffenheit der Wert für Dorf-, Misch- und Kerngebiete herangezogen. Teilweise sind hinter der 1. Bauzeile entlang der B 51 im FNP auch Wohnbauflächen dargestellt bzw. in Bebauungsplänen allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Hier wären die Werte für allgemeine Wohngebiete zugrunde zu legen

### **2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen**

Die Ortsdurchfahrt der B51 stellt neben der Haupteisenbahnstrecke die Hauptbelastung für die Bewohner dar. Aus der Lärmkartierung zum Straßenlärm bezüglich der Anzahl der Betroffenen und der Höhe der Lärmbelastungen sind aufgrund der Überschreitung der in Tabelle 1: „Grenz und Richtwerte I“ dargestellten „strengsten“ Werte tags für bis zu 200 und nachts für bis zu 300 Menschen (=sehr hohe Belastungen) formell Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. Im Sinne der Lärmvorsorge sind mittelfristig weitere deutliche Verbesserungen anzustreben.

Zudem wird die Lärmbelastung auch an nicht kartierungspflichtigen Straßen als belastend empfunden. Durch die zusätzliche Kartierung (END<sub>Plus</sub>-Kartierung) wird dies auch belegt.

## **3 Maßnahmenplanung**

### **3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

Während der Lärmaktionsplanung 2018 wurde von Maßnahmen abgesehen. Begründet wurde das u.a. damit, dass aufgrund der damals im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Betroffenheit formell keine Maßnahmen erforderlich seien. Zudem bereitete der Straßenbaulastträger eine grundlegende Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der B 51 in Twistingen vor. Das Planfeststellungsverfahren sollte im Herbst 2018 eingeleitet werden und die Umsetzung der Maßnahmen unmittelbar nach Planfeststellung beginnen. Die Ergebnisse der in diesem Zusammenhang zu vergebenden Lärmgutachten und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der B 51 sollten von der Stadt Twistingen mit dem Ziel begleitet werden, Verbesserungen der Lärmsituation zu erreichen. Weitergehende Planungen u.a. die Einbeziehung weiterer nicht kartierter Bereiche, sollten bis zur Umsetzung dieser Baumaßnahme zurückgestellt werden. Die Umsetzung der Maßnahme hat sich stark

---

<sup>11</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2021): Bekanntmachung der Inzidenzrate für ischämische Herzkrankheiten nach § 5 Absatz 3b der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. Dezember 2021, BAnz AT 20.12.2021 B5

verzögert. Der Beginn der Baumaßnahmen erfolgt im April 2024. Mit dem Abschluss der Maßnahmen im I. Bauabschnitt wird frühesten Ende 2026 gerechnet.

Bislang wurden in Twistingen keine lärmindernden Maßnahmen umgesetzt.

Bei der Planung von neuen Wohngebieten wurde jedoch darauf geachtet, dass Lärmbelastungen gutachterlich ermittelt und bei Bedarf entsprechende Festsetzungen zum Umgang mit der Lärmbelastung getroffen werden. So werden in der Regel im Bebauungsplan Lärmpegelbereiche festgesetzt, verbunden mit Anforderungen zum baulichen Selbstschutz. Dabei wurde bei einem Baugebiet bereits die mögliche Trasse der Ortsumgehung berücksichtigt.

### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre**

Während der Umsetzung der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt ab Frühjahr 2024 bis voraussichtlich Ende 2026 wird sich die Verkehrsbelastung im Ort verändern. Der Durchgangsverkehr wird großräumig umgeleitet werden. Die Ausbaustrecke wird in Abschnitten umgestaltet. Währenddessen sind die jeweiligen Abschnitte nur für Anlieger erreichbar. Für den innerörtlichen Verkehr werden Alternativen ausgeschildert werden. Die Belastungen durch Verkehrslärm werden in dieser Zeit zurückgehen, da weniger Fahrzeuge mit geringeren Geschwindigkeiten im Baustellenbereich unterwegs sein werden. dafür ist tagsüber dort mit Baustellenlärm zu rechnen. An den innerörtlichen Alternativstrecken wird sich das Verkehrsaufkommen erhöhen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden gutachterlich die gesetzlichen Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen überprüft, die durch die Baumaßnahme ausgelöst werden. Dabei wurde laut Planfeststellungsbeschluss nachvollziehbar dargelegt, dass es Gründe gibt, die einer Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen entgegenstehen. Im Planfeststellungsbeschluss wurden Regelungen zum Umgang mit Ansprüchen auf passive Schallschutzmaßnahmen getroffen. Weiterhin besteht die Auflage, dass nach Baufertigstellung die Schalltechnische Untersuchung zu überarbeiten ist unter Berücksichtigung der sich aus der Planung der Zentralklinik ergebenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Prognose. Nach Abschluss der Baumaßnahmen an der Ortsdurchfahrt der B 51 wird im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes dessen Auswirkung auf die Lärmbelastung geprüft und gegebenenfalls weitere Maßnahmen vorgeschlagen.

In diesem Zusammenhang soll auch die Betrachtung weiterer Straßen im Stadtgebiet mit relevanter, aber noch unterhalb der Kartierungspflicht liegender Verkehrsbelastung geprüft werden. Durch die Ergebnisse der zusätzlichen Kartierung (END<sub>plus</sub>-Kartierung) von Dezember 2023 wird die Erforderlichkeit auch belegt.

Die Stadt Twistingen setzt sich zudem weiterhin für den Bau einer Ortsumgehung ein, die im aktuellen Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft ist. Deren Planung hat nach aktuellem Stand noch nicht begonnen. Insoweit ist mit einer Fertigstellung auf absehbare Zeit nicht zu rechnen.

Weitere Maßnahmen sind zunächst nicht vorgesehen.

### **3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre**

Eine Festlegung ruhiger Gebiete ist im Lärmaktionsplan 2018 nicht erfolgt. Auch in dieser Fortschreibung soll weiterhin davon abgesehen werden. So sollen die weiteren Planungen der Ortsumgehung der B 51 nicht durch festgelegte ruhige Gebiete erschwert werden. Gleiches gilt für die aktuell laufenden Planungen auf der Ebene der regionalen Raumordnung, um die Flächenziele aus dem Windenergie an Land Gesetz für Windenergie zu erfüllen, sowie für die die Energiewende unterstützenden Planungen auf Ebene der Flächennutzungsplanung. Bei zukünftigen Fortschreibungen der Lärmaktionsplanung wird die Ausweisung ruhiger Gebiete erneut geprüft.

### **3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Langfristig wird die Lärmbelastung durch Straßenlärm nur sinken, wenn die Verkehrswende auch im ländlichen Raum vorankommt und dadurch der motorisierte Individualverkehr deutlich zurückgeht. Die Stadt Twistingen setzt sich für die Verbesserung des ÖPNV Angebotes ein. So wird z.B. das Projekt zur Einführung eines Bürgerbusses neu gestartet. Die neu errichtete Verweilzone am Bahnhof sowie die perspektivische geplante Verbesserung der Fahrradabstellanlagen sollen einen Betrag dazu leisten. Weiterhin werden Möglichkeiten zur Einführung von Car-Sharing Modellen im ländlichen Raum geprüft.

Ansonsten verbleibt aufgrund der städtebaulich beengten Situation im bereits bebauten Bereich nur der bauliche Selbstschutz an den Bestandsgebäuden.

Bei zukünftigen städtebaulichen Planungen auf bisher nicht baulich genutzten Flächen ist darauf zu achten, dass die entsprechend zum Schallschutz erforderlichen Maßnahmen festgesetzt werden.

Eine Ortsumgehung würde das Verkehrsaufkommen innerhalb der Ortschaft signifikant senken. Der Verkehrsentwicklungsplan für Twistingen von 2011 geht dabei von einem Rückgang (im damaligen Prognosejahr 2025) von mind. 40 % aus, wobei der Rückgang beim LKW Anteil deutlich größer ist. Bei einer Realisierung der Ortsumgehung ist bei der Gestaltung der jetzigen Ortsdurchfahrt darauf zu achten, dass diese Umgehung (auch von PKW-Fahrenden) tatsächlich von den „eigentlich nur Durchfahrenden“ genutzt wird. Dazu sollten die dann vorhandenen Spielräume für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung innerorts genutzt werden.

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**

Die Zahl der Belasteten Personen wird sich nicht relevant ändern. Temporäre Entlastungen werden während der Baumaßnahmen zur Umgestaltung der B 51 erwartet, sind aber nicht bezifferbar.

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP**

### **4.1 Frühzeitige Information der Öffentlichkeit und der Behörden (Phase 1)**

Die frühzeitige Information der Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes von 2019 fand in der Zeit vom 14.08.2023 bis einschließlich 15.09.2023 statt. Auf die frühzeitige Information der Öffentlichkeit mit einem Aufruf zur Beteiligung wurde zusätzlich durch öffentliche Bekanntmachung in der Ausgabe der Kreiszeitung vom 05.08.2023 hingewiesen. Dazu wurde der Vorentwurf des Lärmaktionsplanes und weitere Informationen im Internet auf der Homepage der Stadt Twistingen bereitgestellt. Der Vorentwurf enthielt dabei Informationen über

- die Ergebnisse der Lärmkartierung,
- die Erforderlichkeit der Planfortschreibung,
- die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und
- Vorschläge zu Lärminderung mit den voraussichtlichen Auswirkungen dazu.

Zusätzlich veröffentlicht wurde die Beschlussvorlage zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sowie der zu überprüfende Lärmaktionsplan von 2019. Parallel dazu wurden die Behörden informiert und um Stellungnahme gebeten.

#### Zusammenfassung der Ergebnisse:

Insgesamt gab es 3 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit. Eine Stellungnahme unterstützte die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf der Bundesstraße 51 innerorts.

Eine weitere Stellungnahme regte zur Lärmreduzierung eine Geschwindigkeitsreduzierung und verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Langenstraße (Gemeindestraße) an. Diese Anregung wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt, da nicht kartierte Gemeindestraßen in diesem Rahmen nicht betrachtet werden. Das Anliegen wird jedoch separat im für Verkehrsfragen zuständigen Fachausschuss beraten.

Die dritte Eingabe äußerte sich kritisch zum ausliegenden Vorentwurf des Lärmaktionsplanes. Die Hinweise und die Stellungnahme / Abwägung dazu sind nachstehend tabellarisch zusammengefasst:

Hinweise	Stellungnahme/ Abwägung																		
<p>Der in der Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klima, Wirtschaftsförderung und Planung vom 04.07.2023 beschlossene Entwurf der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Twistringen ignoriert systematisch wesentliche Tatsachen:</p> <p>1. Den planfestgestellten Ausbaubeginn der B51 Ortsdurchfahrt Twistringen zum Frühjahr 2024 (hier handelt es sich um eine wesentliche Änderung). Hier unterlässt es die Stadt Twistringen, gegenüber dem Straßenbaulastträger einzufordern, aktive Lärmschutzmaßnahmen zu planen.</p> <p>2. Die prognostizierte Mehrbelastung durch Lärm von täglich 7200 Fahrzeugbewegungen zusätzlich, durch die geplante Zentralklinik des Landkreises Diepholz, im Twistringer Ortsteil Borwede, direkt an der B51 gelegen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist 2028 vorgesehen, also innerhalb der Gültigkeitsdauer bis zur nächsten Überprüfung des LAP bis 18 Juli 2029.</p> <p>3. Die Sperrung der Konrad-Adenauer-Straße für den Schwerlastverkehr, hat zu einer dauerhaften Verschiebung der Lärmbelastung zu Lasten der Anwohnerinnen und Anwohner, entlang der Ortsdurchfahrt ab Rathauskreuzung Richtung Nienburger Straße geführt.</p> <p>4. Die Situation bezüglich der Belastung durch verschiedenartige Lärmerzeuger (Belastung durch den Straßenlärm der B51 und den Gewerbelärm durch den widerrechtlichen Betrieb des .....-Verbrauchermarktes außerhalb der Festlegungen des Lärmgutachtens). Seinerzeit hat die Stadt Twistringen darauf verzichtet, dass die zum Schallschutz erforderlichen Maßnahmen festgesetzt wurden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, jedoch nicht geteilt.</p> <p>Zum Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen wird auf den Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Demgemäß hat der Vorhabenträger nachvollziehbare Gründe dargelegt, die einer Realisierbarkeit entgegenstehen. Der Planfeststellungsbeschluss trifft Regelungen zum Umgang mit Ansprüchen auf passive Schallschutzmaßnahmen. Im Übrigen enthält der Planfeststellungsbeschluss vom 14.06.2022 die Auflage, dass nach Baufertigstellung die Schalltechnische Untersuchung zu überarbeiten ist unter Berücksichtigung der sich aus der Planung der Zentralklinik ergebenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Prognose.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung zur Ansiedlung der Zentralklinik in Twistringen-Borwede ermittelt nachstehende durch die Klinik und weitere auf dem Gelände mögliche Entwicklungen induzierten Verkehre</p> <table border="1" data-bbox="772 1003 1428 1227"> <tbody> <tr> <td>Klinikum</td> <td>2.250</td> </tr> <tr> <td>Rettungswache</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Kindertagesstätte</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Ärztehaus</td> <td>2.130</td> </tr> <tr> <td>Apotheke</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Schulungs- und Gesundheitszentrum</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Erweiterung zwei Pflegestationen</td> <td>140</td> </tr> <tr> <td>Tagesklinik Geriatrie und Psychiatrie</td> <td>190</td> </tr> <tr> <td><b>Summe:</b></td> <td><b>4.930</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>Bis 2028 eröffnet werden soll zunächst nur die Klinik. Die zusätzlichen Fahrzeugbewegungen unterschreiten die angenommene Zahl von 7.200 daher deutlich. Bei den regelmäßigen Fortschreibungen des Lärmaktionsplanes werden die tatsächlichen Entwicklungen berücksichtigt. Diese Maßnahme ist im Rahmen einer straßenverkehrsbehördlichen Abwägung entschieden worden. Die Umsteuerung der Anfahrt zum Gewerbe- und Industriegebiet sollte zur Entlastung von allgemeinen Wohngebieten dienen. Die damit verbundene mögliche Mehrbelastung der B 51 wurde dabei in Kauf genommen.</p> <p>Im Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 26-(100/78) wurden keine aktiven Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, da diese gemäß dem damals erstellten Gutachten nicht erforderlich waren.</p>	Klinikum	2.250	Rettungswache	100	Kindertagesstätte	10	Ärztehaus	2.130	Apotheke	10	Schulungs- und Gesundheitszentrum	100	Erweiterung zwei Pflegestationen	140	Tagesklinik Geriatrie und Psychiatrie	190	<b>Summe:</b>	<b>4.930</b>
Klinikum	2.250																		
Rettungswache	100																		
Kindertagesstätte	10																		
Ärztehaus	2.130																		
Apotheke	10																		
Schulungs- und Gesundheitszentrum	100																		
Erweiterung zwei Pflegestationen	140																		
Tagesklinik Geriatrie und Psychiatrie	190																		
<b>Summe:</b>	<b>4.930</b>																		

Hinweise	Stellungnahme/ Abwägung
<p>Städte und Gemeinden sind seit 1990 gemäß § 47a BImSchG zur Aufstellung von Lärminderungsplänen verpflichtet, wenn ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmerzeuger notwendig ist. Bei der Lärmanalyse muss der von allen wichtigen Geräuschquellen ausgehende Lärm (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr, Gewerbe und Freizeiteinrichtungen) erfasst werden.</p> <p>Durch den Beschluss das Thema Lärminderungsplanung erst im Zuge der nächsten Fortschreibung Des Lärmaktionsplanes (Stichtag 18.07.2029) abzuarbeiten, entzieht sich die Stadt Twistringen ihrer Handlungsverpflichtung Lärminderungsplanung zu betreiben, um Bürgerinnen und Bürger vor dauerhaftem gesundheitsschädlichem Verkehrslärm bzw. der Kombination von Verkehrs- und Gewerbelärm zu schützen.</p>	<p>Die Stadt hat gemäß § 47d BImSchG einen Lärmaktionsplan aufgestellt und schreibt diesen nunmehr fort. Sie erfüllt dabei die gesetzlichen Mindestanforderungen.</p> <p>Eine auch deutlich frühere Aktualisierung mit einem erweiterten Untersuchungsumfang (z.B. Einbeziehung weiterer Straßen, Festlegung ruhiger Gebiete und Maßnahmen zur Lärminderung/ -vorsorge) ist auf Beschluss des Rates möglich. Die jetzige Fortschreibung des Lärmaktionsplanes empfiehlt die Verschiebung der Bearbeitung auf die nächste Fortschreibungsperiode. vor dem Hintergrund der nicht klar erkennbaren Veränderungen durch die Straßensanierung und der zukünftigen Ortsentwicklung z.B. in Mörsen.</p>
<p>Zudem hat es die Stadt Twistringen im Vorfeld der Planungen zum Ausbau der B51 Ortsdurchfahrt vorsätzlich versäumt, gegenüber dem Straßenbaulastträger einzufordern, erforderliche aktive Lärmschutzmaßnahmen zu planen, obwohl dies im Beschluss des Musterlärmaktionsplans von 2019 entsprechend festgeschrieben ist.</p>	<p>Im LAP 2019 heißt es dazu: „Die Ergebnisse der Gutachten und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der B 51 werden von der Stadt Twistringen mit dem Ziel begleitet, Verbesserungen der Lärmsituation zu erreichen.“ Diese Fragestellung wurde in die Abstimmungen mit den zuständigen Behörden eingebracht. Seitens des Vorhabenträgers konnten Gründe dargelegt werden, die einer Realisierbarkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen entgegenstehen. Dem ist die Planfeststellungsbehörde gefolgt. Der Planfeststellungsbeschluss trifft aber Regelungen zum Umgang mit Ansprüchen auf passive Schallschutzmaßnahmen.</p>

Hinweise	Stellungnahme/ Abwägung
<p>Die unter 3.2 beschriebenen Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre sind absolut unrealistisch und eine Provokation für alle lärmbeeinträchtigten Bürger. Eine kurzfristige Einführung von Tempo 30 auf der kompletten Ortsdurchfahrt der B51 wird es niemals geben, die Straßenbaubehörde hat bereits mehrfach klar signalisiert, dass sie diese Maßnahme nicht umsetzen wird.</p> <p>Ebenso wird es in den nächsten 40 Jahren keine Ortsumfahrung für Twistingen geben, auch wenn sie im aktuellen Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft ist.</p> <p>Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es gibt keine planfestgestellte Trasse.</li> <li>- Es fehlen die notwendigen Fachplaner.</li> <li>- Beim Bund werden wegen der desaströsen Verkehrsinfrastruktur (Brücken etc.) die erforderlichen finanziellen Mittel für Ortsumfahrungen auf Jahrzehnte nicht mehr zur Verfügung stehen.</li> <li>- Der Bund wird bezüglich der vorgenannten Finanzlage nicht die Kosten für den jetzigen Ausbau der B51 einschließlich der Nebenanlagen übernehmen, um anschließend zeitnah Geld für eine Umfahrung locker zu machen.</li> </ul> <p>Die unter 3.4 beschriebenen langfristigen Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen geben keine Antwort hinsichtlich der zu erwartenden Belastungen, besonders im Hinblick auf den Betrieb der Zentralklinik. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Verweis auf eine Verkehrswende im ländlichen Raum ein Witz.</p>	<p>Die Stadt hält an dem Ziel zur Einführung von Tempo 30 nicht weiter fest.</p> <p>Die Einschätzung wird nicht geteilt.</p> <p>Trotz der vom Einwender aus seiner Sicht beschriebenen Gründe wird an der Ortsumgehung als Maßnahme zur Entlastung der Ortsdurchfahrt festgehalten. Solange die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan bis 2030 im vordringlichen Bedarf enthalten ist, wird davon ausgegangen, dass für die Maßnahme noch im Rahmen der Laufzeit des Planes die Planungen eingeleitet werden. Die Stadt wird sich weiterhin für die Umsetzung dieser Maßnahme einsetzen.</p> <p>Die Auswirkungen der Zentralklinik werden in den folgenden Fortschreibungen des Lärmaktionsplanes konkretisiert. Die Verkehrswende im ländlichen Raum wird als langfristige Perspektive beibehalten. Der Lärmaktionsplan wird um auf städtischer Ebene umsetzbarer Teilaspekte ergänzt. Beispiel sind u.a. dafür die Wiederaufnahme des Projektes zur Einführung eines Bürgerbussystems und das Engagement zur Einführung von Carsharing Projekten.</p>

Von den im Rahmen der frühzeitigen Information beteiligten Behörden hat nur der Landkreis Diepholz eine Stellungnahme abgegeben. Die Straßenverkehrsbehörde weist darauf hin, dass über die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung nach Fertigstellung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 51 neu zu beraten ist und eine entsprechende Berechnung anschließend nach dem Verkehrsaufkommen von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr durchzuführen ist. An dem Ziel, eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen, wird **nicht** weiter festgehalten. Dem Hinweis, den Bau einer Ortsumgehung voranzubringen, wird gefolgt.

#### 4.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden (Phase 2)

Die zweite Phase der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes von 2019 fand in der Zeit vom 12.02.2024 bis einschließlich 15.03.2024 statt. Darauf wurde mit öffentlicher Bekanntmachung hingewiesen. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte durch Veröffentlichung auf der Internetseite und durch einen Hinweis darauf in der Ausgabe der Kreiszeitung vom 09.02.2024. Dazu wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes und weitere Informationen im Internet auf der Homepage der Stadt Twistringen bereitgestellt.

Weiterhin einsehbar waren auch die Informationen aus der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit und der zu überprüfende Lärmaktionsplan von 2019. Parallel dazu wurden die Behörden informiert und um Stellungnahme gebeten.

#### Zusammenfassung der Ergebnisse:

Insgesamt gab es 1 Stellungnahme aus der Öffentlichkeit. Diese bekräftigte und ergänzte eine kritische Stellungnahme aus der Phase 1 der Beteiligung. Die Hinweise aus der Stellungnahme und die Abwägung dazu sind nachstehend tabellarisch zusammengefasst

Hinweise	Stellungnahme/ Abwägung
<p>Ich halte an den Kernaussagen meiner kritischen Stellungnahme zur frühzeitigen Information zum Lärmaktionsplan uneingeschränkt fest. Im Folgenden konkretisiere ich meine Kritik in den wesentlichen Punkten. Der in der Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klima, Wirtschaftsförderung und Planung vom 04.07.2023 beschlossene Entwurf der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Twistringen sowie die Fortschreibung des Entwurfs 2024 zur öffentlichen Auslegung ignoriert systematisch wesentliche Fakten:</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, aber nicht geteilt.</p>
<p>1. Den planfestgestellten Ausbaubeginn der B51 Ortsdurchfahrt Twistringen zum Frühjahr 2024 (hier handelt es sich um eine wesentliche Änderung). Eine wesentliche Änderung einer Straße löst vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen aus. Das der Vorhabenträger nachvollziehbare Gründe darlegen konnte, die einer Realisierung von aktiven Maßnahmen entgegenstehen, ist eine reine Schutzbehauptung, die lediglich dazu dienen soll, systematisch Schutzansprüche für die Außenwohnbereiche von Grundstücken abzuwehren. Die Stadt Twistringen hat es gegenüber dem Straßenbaulastträger unterlassen eine solche Maßnahme aktiv zu unterstützen, bzw. diese einzufordern und ist stattdessen der fadenscheinigen Argumentation des Vorhabenträgers gefolgt. Sie fällt damit extrem lärmbelasteten Anliegern in den Rücken.</p>	<p>Die Frage ist abschließend im Planfeststellungsbeschluss geklärt worden.</p>

<p>2. Die prognostizierte Mehrbelastung durch Lärm von täglich 7200 Fahrzeugbewegungen zusätzlich, durch die geplante Zentralklinik des Landkreises Diepholz, im Twistringer Ortsteil Borwede, direkt an der B51 gelegen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist 2028 vorgesehen, also innerhalb der Gültigkeitsdauer bis zur nächsten Überprüfung des LAP bis 18 Juli 2029. In den Unterlagen aus der frühzeitigen Information wurden die Belastungen durch die Klinik gänzlich ignoriert. Nun wurde „nachgebessert“ und einfach behauptet, die zusätzlichen Fahrzeugbewegungen würden die angenommene Zahl von 7200 Fahrzeugbewegungen deutlich unterschreiten. Aber selbst ca. 2300 Bewegungen täglich stellen eine erhebliche Zusatzbelastung dar. Zur Zahl der zu erwartenden lärm-intensiven Alarmfahrten wird nichts gesagt.</p>	<p>Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die Zentralklinik wurden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 26-(100/110) „Sondergebiet Klinik“ ermittelt. Sie sind insofern nicht „einfach behauptet“.</p> <p>Eine Prognose der Veränderungen der Anzahl an Alarmfahrten vor- und nach der Zusammenlegung der 3 Klinikstandorte an einem Standort liegt nicht vor.</p> <p>Alarmfahrten auf öffentlichen Straßen mit eingeschaltetem Blaulicht und Signalhorn sind Notfalleinsätze und hinzunehmen. Sie sind situationsbezogen und kaum steuerbar.</p>
<p>3. Die Sperrung der Konrad-Adenauer Straße für den Schwerlastverkehr, hat zu einer dauerhaften Verschiebung der Lärmbelastung zu Lasten der Anwohnerinnen und Anwohner, entlang der Ortsdurchfahrt ab Rathaus-kreuzung Richtung Nienburger Straße geführt. Die Aussage, diese Maßnahme sei im Rahmen einer straßenverkehrsbehördlichen Abwägung entschieden worden, zur Entlastung der Konrad-Adenauer Straße durch Umsteuerung der Anfahrt zum Gewerbe- und Industriegebiet, ist ausschließliche politische Klientelpolitik. Die Feststellung, die damit verbundene Mehrbelastung für die Anwohner der B 51 werde dabei in Kauf genommen, toppt das Ganze nochmal und ist ein Schlag ins Gesicht der Menschen in diesem Bereich. Den Anwohnern wird im LAP also ernsthaft gesagt, die zusätzliche Belastung insbesondere durch den lärmintensiven Schwerlastverkehr (LKW und schwere landwirtschaftliche Gespanne) habe man bewusst in Kauf genommen. Das müsse man eben hinnehmen! Gegenmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung für diesen hochbelasteten Bereich natürlich Fehlanzeige.</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen, aber nicht geteilt.</p> <p>Frühere verkehrsbehördliche Anordnungen führen letztlich zu den der LAP zugrunde liegenden Messdaten und werden insoweit aufgegriffen.</p>
<p>4. Die Situation bezüglich der Belastung durch verschiedenartige Lärmerzeuger (Belastung durch den Straßenlärm der B51 und den Gewerbelärm durch den seit etwa 20 Jahren von der Verwaltung geduldeten, widerrechtlichen Betrieb des .....-Verbrauchermarktes, außerhalb der Festlegungen des Lärmgutachtens). Seinerzeit hat die Stadt</p>	<p>Der hier erarbeitete Lärmaktionsplan deckt die Mindestanforderung an eine Kommune nach § 47d BImSchG ab und behandelt lediglich den Verkehrslärm der Bundesstraße. Ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedene Lärmerzeuger ist in dieser Planung nicht vorgesehen, so dass diese Stellungnahme am Ziel der Planung vorbei geht.</p>

<p>Twistringern darauf verzichtet, dass die zum Schallschutz erforderlichen Maßnahmen festgesetzt wurden. Ich habe gegenüber der Stadt Twistringern detailliert nachgewiesen, dass das damals erstellte Gutachten nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht. Im Gutachten wird von 2 LKW über 7,5 t ausgegangen, tatsächlich erfolgen täglich mindestens 4 Anlieferungen mit LKW über 7,5 t. Die Liste mit den entsprechenden Daten (Uhrzeit der Anlieferung, Kennzeichen der Fahrzeuge) wurden dem zuständigen Mitarbeiter der Verwaltung seit Inbetriebnahme des Marktes übermittelt. Zwei bis dreimal im Jahr finden außerdem sog. Nachtreinigungen statt, die nicht in den Festlegungen berücksichtigt sind. Die Verwaltung hat sich bis zum heutigen Tage geweigert diesem Umstand nachzugehen. Die Aussage: "Im Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 26-(100/78) wurden keine aktiven Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, da diese gemäß dem damals erstellten Gutachten nicht erforderlich waren" ist eine bewusste Falschdarstellung und entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Was hat die zukünftige Ortsentwicklung in Mörsen mit der aktuellen seit 20 Jahren bestehenden Lärmbelastung von Straßen- und Gewerbelärm zu tun? Bei einer evtl. Verlagerung des .....-Marktes im Rahmen der zukünftigen Ortsentwicklung in Mörsen zieht ein anderer Betreiber ein und die Probleme sind die Gleichen. Mit anderen Worten: „Der Trog bleibt, nur die Schweine wechseln“</p>	
<p>Städte und Gemeinden sind seit 1990 gemäß § 47a BImSchG zur Aufstellung von Lärminderungsplänen verpflichtet, wenn ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmerzeuger notwendig ist. Bei der Lärmanalyse muss der von allen wichtigen Geräuschquellen ausgehende Lärm (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr, Gewerbe und Freizeiteinrichtungen) zusammen erfasst werden. Das ist hier der Fall. Durch den Beschluss das Thema Lärminderungsplanung erst im Zuge der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (Stichtag 18.07.2029) abzarbeiten, entzieht sich die Verwaltung ihrer oben genannten Handlungsverpflichtung, aktive Lärminderungsplanung zu betreiben, um Bürgerinnen und Bürger vor dauerhaftem gesundheitsschädlichem Verkehrslärm bzw. der</p>	<p>Die Einschätzungen werden zur Kenntnis genommen Die Abwägung aus der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit gilt zu diesem Punkt weiter fort:  <i>„Die Stadt hat gemäß § 47d BImSchG einen Lärmaktionsplan aufgestellt und schreibt diesen nunmehr fort. Sie erfüllt dabei die gesetzlichen Mindestanforderungen.  Eine auch deutlich frühere Aktualisierung mit einem erweiterten Untersuchungsumfang (z.B. Einbeziehung weiterer Straßen, Festlegung ruhiger Gebiete und Maßnahmen zur Lärminderung/ -vorsorge) ist auf Beschluss des Rates möglich. Die jetzige Fortschreibung des Lärmaktionsplanes empfiehlt die Verschiebung der Bearbeitung auf die nächste Fortschreibungsperiode. vor dem Hintergrund der nicht klar erkennbaren Veränderungen durch die Straßensanierung und der zukünftigen Ortsentwicklung z.B. in Mörsen.“</i></p>

<p>Kombination von Verkehrs- und Gewerbelärm zu schützen. Sich vor diesem Hintergrund damit herauszureden, man erfülle mit der Aufstellung des vorliegenden Lärmaktionsplan die gesetzlichen Mindestanforderungen ist angesichts der Belastungen der Bürgerinnen und Bürger eine Bankrotterklärung von Politik und Verwaltung. Einzig und allein aktives Handeln bringt entsprechenden Schutz für die Bürgerinnen und Bürger. Der ganze Lärmaktionsplan in der vorliegenden Fassung ist der unmotivierte Versuch die gravierenden Lärmprobleme in der Stadt zu verharmlosen und durch Verdrehung der Fakten kleinzureden bzw. als nicht existent darzustellen. Aktive kurzfristige Gegenmaßnahmen werden obwohl möglich und nötig auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben.</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen, aber nicht geteilt.</p>
<p>Die unter 3.2 beschriebenen Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre sind absolut unrealistisch und eine Provokation für alle lärmbeeinträchtigten Menschen. Eine kurzfristige Einführung von Tempo 30 auf der kompletten Ortsdurchfahrt der B51 wird es nicht geben. Im Gegenteil, durch die Anweisung des Ministeriums an den LK Diepholz, die Planfeststellung für den 2 + 1 Ausbau zwischen Bassum und Stuhr fortführen zu müssen, wird klar die Richtung aufgezeigt in die es geht. Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straße durch schnelleren Verkehrsfluss. Da wird sich das NLSTBV niemals auf Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Twistringen einlassen. Wie von der Straßenbaubehörde zu vernehmen ist, halten sie sogar daran fest, auf der ganzen Strecke von Diepholz bis zur Bremer Landesgrenze das 2 + 1 Verfahren anzuwenden. Der IHK Wirtschaftsausschuss und dessen Vorsitzender ..... unterstützen diesen Schritt. Nach deren Einschätzung wird bis zum Jahre 2051 eine überproportionale Zunahme des Straßengüterverkehrs um ca. 54 Prozent erwartet. Im Lärmaktionsplan der eigentlich Lärmaktions-Verhinderungs-Plan heißen müsste, wird weiter von der Verkehrswende im ländlichen Raum als langfristige Perspektive fabuliert. In welcher Realität leben Politik u. Verwaltung eigentlich?</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>An der Maßnahme „Einführung Tempo 30 auf der B 51 innerorts wird nicht weiter festgehalten.</p> <p>Die Hinweise zum 2.+1 Verfahren werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die zukünftigen Entwicklungen werden in den regelmäßigen Fortschreibungen der Lärmaktionsplanungen berücksichtigt</p>
<p>Ebenso wird es in den nächsten 40 Jahren keine Ortsumfahrung für Twistringen geben, auch wenn sie im aktuellen Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft ist.</p> <p>Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es gibt keine planfestgestellte Trasse.</li> </ul>	<p>Die Abwägung aus der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit gilt zu diesem Punkt weiter fort:</p> <p><i>„Die Einschätzung wird nicht geteilt.</i></p> <p><i>Trotz der vom Einwender aus seiner Sicht beschriebenen Gründe wird an der Ortsumgehung als Maßnahme zur</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es fehlen die notwendigen Fachplaner.</li> <li>- Beim Bund werden wegen der desaströsen Verkehrsinfrastruktur (Brücken etc.) die erforderlichen finanziellen Mittel für Ortsumfahrungen auf Jahrzehnte nicht mehr zur Verfügung stehen.</li> <li>- Der Bund wird bezüglich der vorgenannten Finanzlage nicht die Kosten für den jetzigen Ausbau der B51 einschließlich der Nebenanlagen übernehmen, um anschließend zeitnah Geld für eine Umfahrung locker zu machen.</li> <li>- Allgemein fehlende finanzielle Mittel aufgrund hoher zukünftiger Ausgaben für Militär und Rüstung.</li> </ul>	<p><i>Entlastung der Ortsdurchfahrt festgehalten. Solange die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan bis 2030 im vordringlichen Bedarf enthalten ist, wird davon ausgegangen, dass für die Maßnahme noch im Rahmen der Laufzeit des Planes die Planungen eingeleitet werden. Die Stadt wird sich weiterhin für die Umsetzung dieser Maßnahme einsetzen.“</i></p>
<p>Die unter 3.4 beschriebenen langfristigen Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen geben keine Antwort hinsichtlich der zu erwartenden Belastungen, besonders im Hinblick auf den Betrieb der Zentralklinik.</p>	<p>Die Abwägung aus der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit gilt zu diesem Punkt weiter fort:  <i>„Die Auswirkungen der Zentralklinik werden in den folgenden Fortschreibungen des Lärmaktionsplanes konkretisiert. Die Verkehrswende im ländlichen Raum wird als langfristige Perspektive beibehalten. Der Lärmaktionsplan wird um auf städtischer Ebene umsetzbarer Teilaspekte ergänzt. Beispiel sind u.a. dafür die Wiederaufnahme des Projektes zur Einführung eines Bürgerbussystems und das Engagement zur Einführung von Carsharing Projekten.“</i></p>
<p>Fazit: Der Lärmaktionsplan, so wie er vorliegt, ist eine Nullnummer und stellt nur eine Vergeudung von finanziellen und personellen Arbeitszeit-Ressourcen dar. Mit keiner Silbe sind ansatzweise konkrete, umsetzungsfähige aktive Maßnahmen enthalten. Gesundheitliche Lärmschädigungen von Bürgerinnen und Bürgern werden dabei billigend in Kauf genommen. Politik und Verwaltung fehlt es an Bewusstsein und jeglichem Fingerspitzengefühl für die Situation der Menschen in den höchstbelasteten Bereichen der Stadt Twistingen. Man prüft, wartet ab und redet die Problematik klein.</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen</p>

Der VBN regt in Rahmen der Beteiligung der Behörden nachstehendes an:

„Falls es bei den Maßnahmen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen sollte, bitten wir daran zu denken, dass unsere Verkehrsunternehmen frühzeitig eingebunden werden. Fahrplananpassungen erfordern einen gewissen Verlauf. Der reguläre Fahrplanwechsel ist immer im Dezember eines Jahres. Ansonsten begrüßen wir, dass die Stadt Twistingen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als einen Teil der Lösung der Lärmentwicklung sieht und entsprechende Aktivitäten zur Verbesserung des ÖPNV angehen möchte.“

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

## **5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

Kosten für die Aufstellung: ca. 4.000,00 €

Kosten für die Umsetzung: -

## **6 Evaluierung des LAP**

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

## **7 Inkrafttreten des LAP**

Diese 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Twistringen hat der Rat in seiner Sitzung am 20.06.2024 beschlossen.

Twistringen, den 25.06.2024

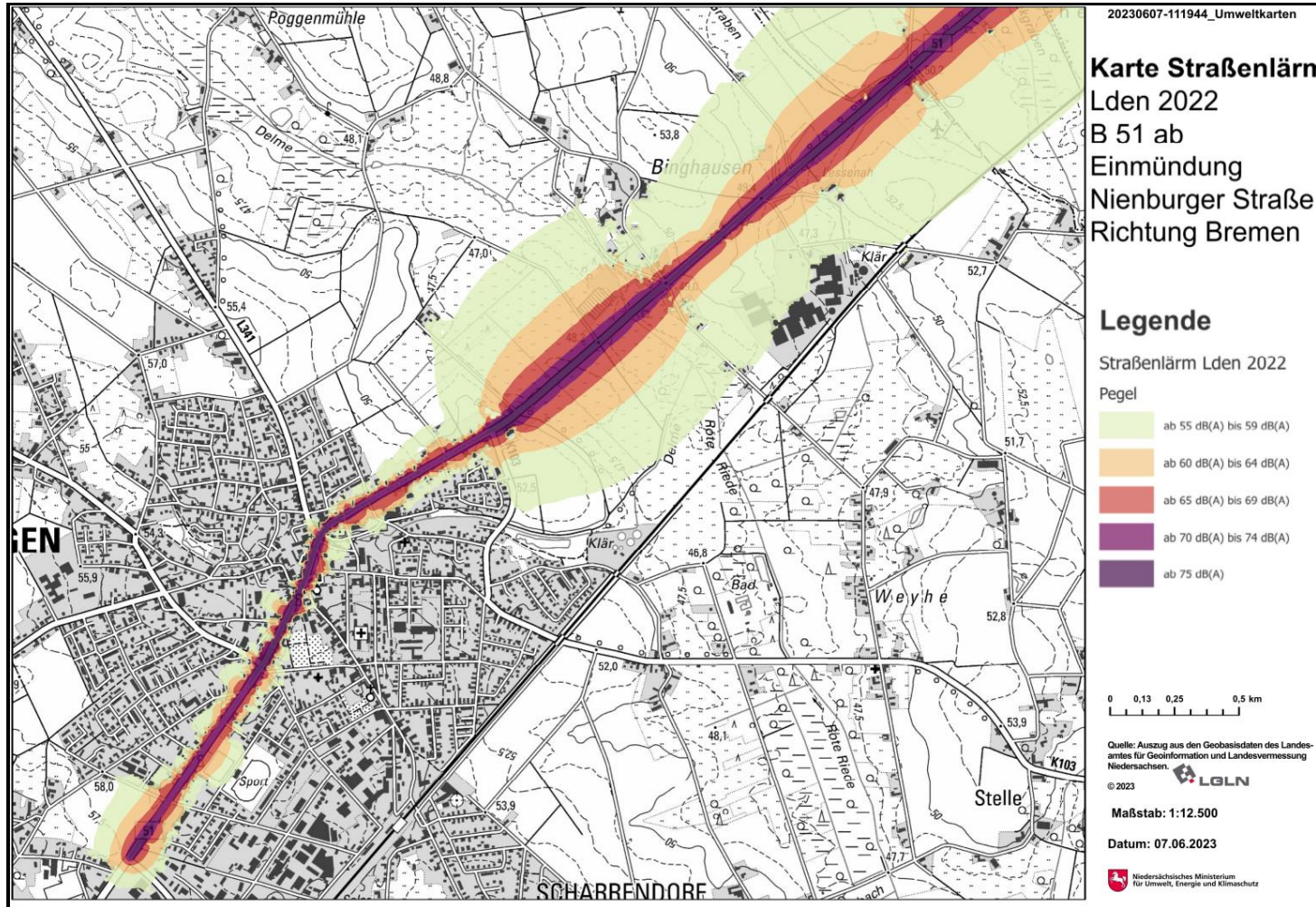
Der Bürgermeister

In Vertretung

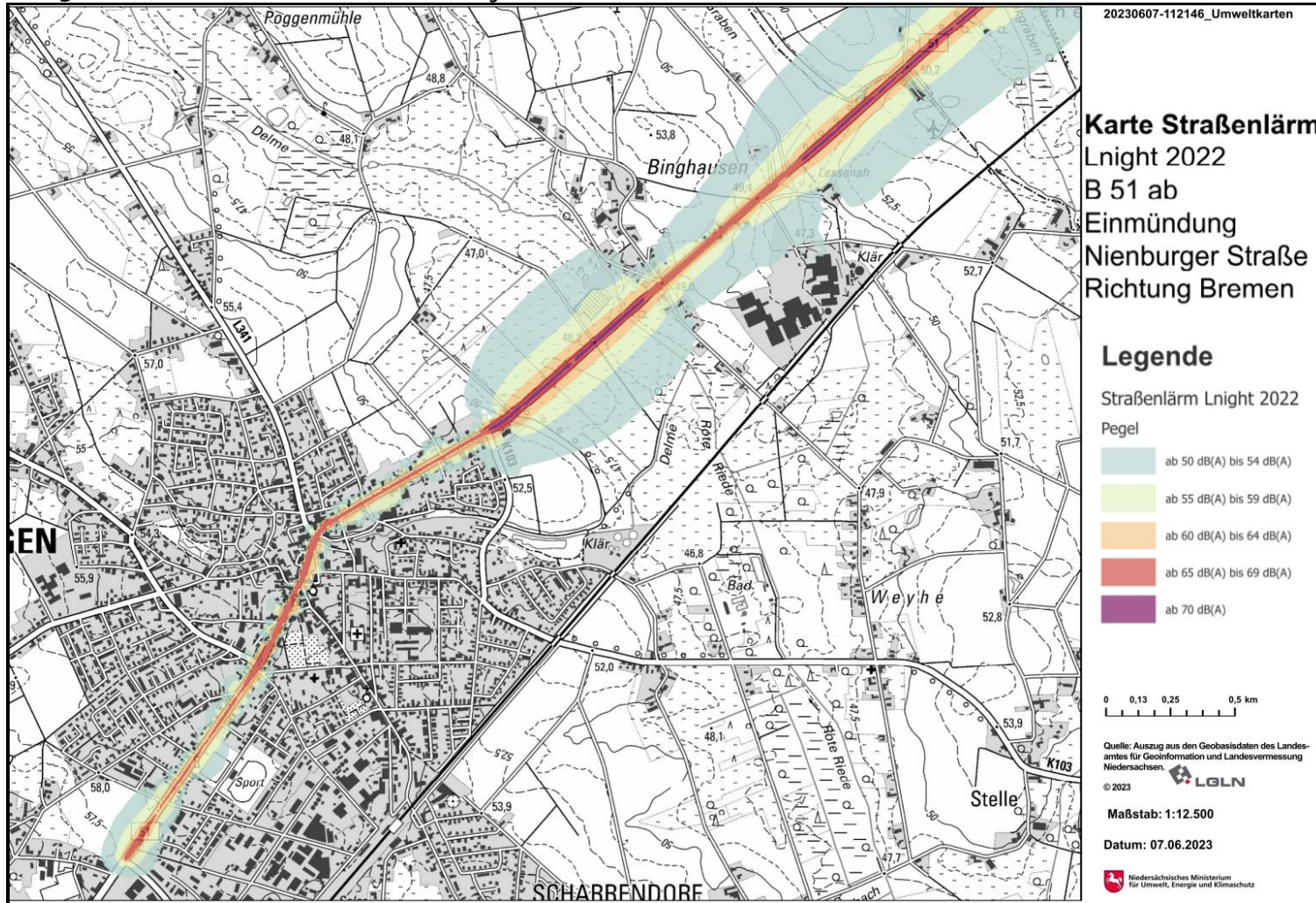
gez. Hüppe

L.S.

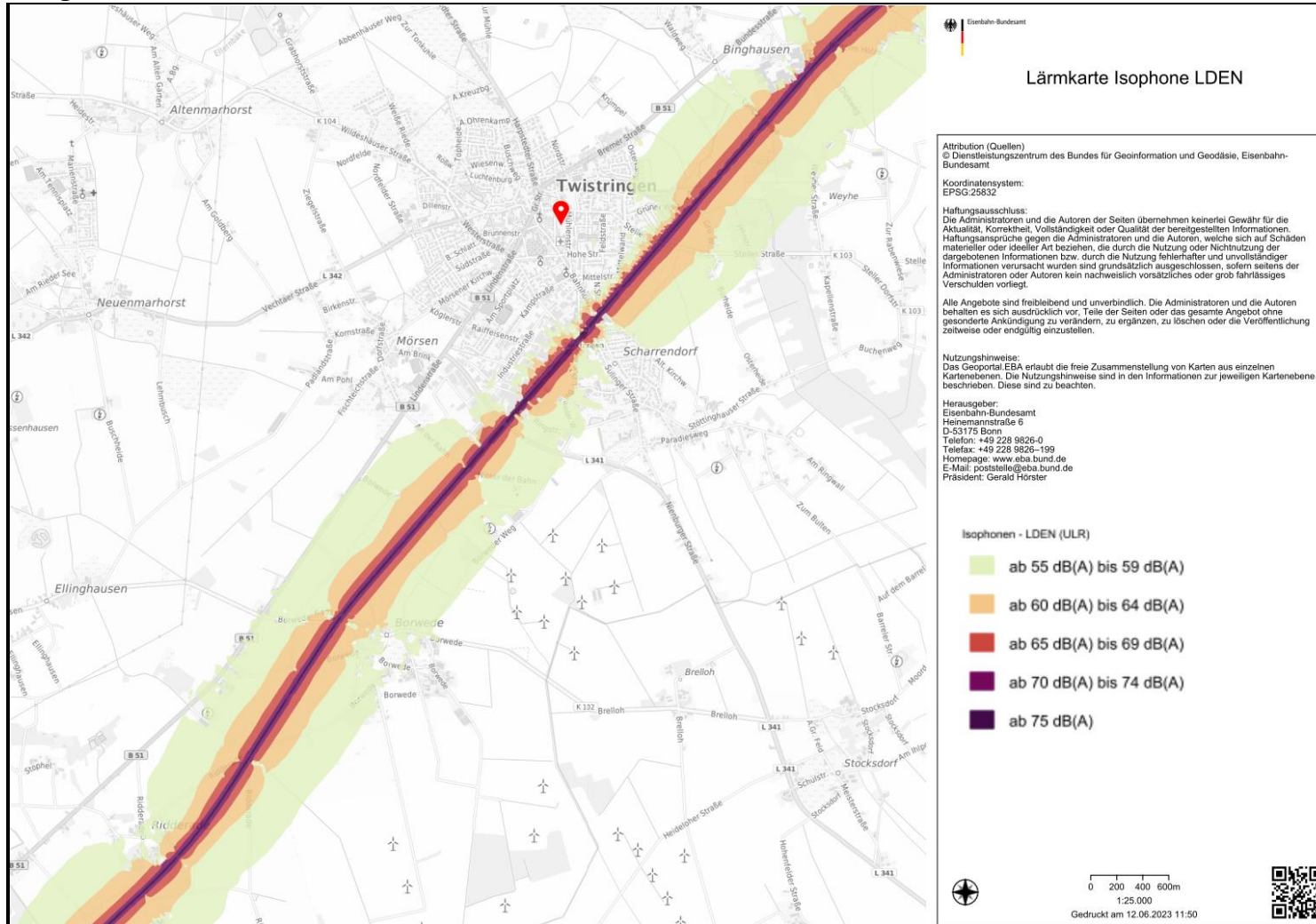
Anlage 1: Übersichtskarte Straßenlärm L<sub>DEN</sub>



Anlage 2: Übersichtskarte Straßenlärm L<sub>night</sub>



### Anlage 3: Übersichtskarte Schienenverkehrslärm L<sub>den</sub>



## Anlage 4: Übersichtskarte Schienenverkehrslärm L<sub>Night</sub>

