

Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



Auftraggeber:

Gemeinde Ritterhude
Riesstraße 40
27721 Ritterhude

Auftragnehmer:



Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg
Tel.: 0 40 / 38 99 94 -0

Bearbeiter:

Carsten Kurz
Hamburg, den 06.06.2013

Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

1 Allgemeines

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

Die Gemeinde Ritterhude liegt im Süden des Landkreises Osterholz, an der nördlichen Landesgrenze zum Stadtstaat „Freie und Hansestadt Bremen“. Die Hamme durchzieht das südöstliche Gemeindegebiet. Östlich schließt sich das Teufelsmoor als eine besondere Kulturlandschaft an.

Zur Gemeinde gehören die Ortsteile Ritterhude, Platjenwerbe, Ihlpohl, Lesumstotel, Stendorf und Werschenrege. Die Gemeinde hat 14.868 Einwohner und erstreckt sich auf eine Fläche von 32,9 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 452 Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in Ritterhude beträgt 6.500.

Tabelle 1: Hauptverkehrsstraßen in Ritterhude

Kurzbeschreibung	DTV*	p (%)**	Straßenoberfläche	v _{zul} (km/h)*** Pkw/Lkw
B74 westlich Bremer Landstraße	18.464	6,3	+2 dB(A)	70/70
B74 Bremer Landstraße - Schillerstraße	19.052	6,3	+2 dB(A)	50/50
B 74 Schillerstraße – Neue Landstraße	abschnittsweise 13.425 – 18.640	4,0 – 7,2	+2db(A)	50/50
B 74 östlich Neue Landstraße	19.980	6,0	-2 dB(A)	abschnittsweise 50/50, 70/70
B74/BAB A270 östl. Unterführung Tannenhügel	34.800	3.3	0 dB(A)	abschnittsweise 50/50, 60/60
B74/BAB A270 westl. Unterführung Tannenhügel	34.800	3.3	0 dB(A)	80/80
BAB A27	30.300	11,3	-2 dB(A) und 0 dB(A) auf der Brücke,	130/80 und 120/80 auf der Brücke
L151 Hammebrücke bis B74	abschnittsweise 8.784 - 11.836	2,8 - 3,4	+2 dB(A)	50/50
L151 südlich Hammebrücke	9.368	5,8	+2 dB(A)	abschnittsweise 100/80, 70/70 40/40
L135 südl. K34	10.543 – 13.455	5,0 – 9,7	+2 dB(A)	50/50
L135 südlich K 3	8102	6,1 - 12,1	+2 dB(A)	70/70
L135 nördl. K 3	8.120	6,1	+2 dB(A)	100/80 und abschnittsweise 70/70

* Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (3 Millionen Kfz/Jahr entspr. einem DTV von rd. 8.200)

** Lkw-Anteil in Prozent

*** zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Gemeinde wird von den Hauptverkehrsstraßen BAB A 27, BAB A 270, B 74, L151 und L135 erschlossen. Die Anschlussstelle Bremen Freihafen der BAB A27 befindet

sich südlich des Gemeindegebietes auf Höhe des Autobahndreiecks zur BAB A281. Die Anschlussstelle Ihlpohl an der BAB A27 befindet sich auf dem Gemeindegebiet. Dazwischen schließt die BAB A27 an der Anschlussstelle Bremen-Nord/Burglesum an die B74 und die BAB A270 an. Die Bundesstraße B74 quert das Gemeindegebiet von Bremen im Westen nach Nord-Osten Richtung Osterholz-Scharmbeck.

Bei der strategischen Lärmkartierung waren in der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie die Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Kraftfahrzeugaufkommen von jeweils mehr als drei Millionen Kfz zu berücksichtigen (siehe Tabelle 1). Die kartierten Hauptverkehrsstraßen im Gemeindegebiet haben eine Gesamtlänge von 15,6 km.

Ritterhude ist Haltepunkt für Regionalzüge an der Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven. Die Strecke gehört mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr zu den Haupteisenbahnstrecken der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Ritterhude
Riesstraße 40
27721 Ritterhude
Telefon: 04292 / 889-0
Fax: 04292 / 889-200
E-Mail: gemeinde@ritterhude.de
Internet: www.ritterhude.de
Gemeindeschlüssel: 03356008

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR) sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrassen und/oder Balkonen ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz in einem Kartenservice unter www.umwelt.niedersachsen.de für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen veröffentlicht.

Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken werden gemäß § 47e BImSchG vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erstellt. Das EBA hat allerdings mitgeteilt, dass es die Lärmkarten entgegen den vorgegebenen Terminen der ULR nicht vor dem 2. Quartal 2014 bereitstellen wird¹.

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfiehlt den Gemeinden, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmakti-

¹ Nach Aussage des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein im Workshop zur Umsetzung der ULR am 5.11.2012 in Büdelsdorf.

onsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen. Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} von 70 dB(A) bzw. L_{Night} von 60 dB(A) für Hauptverkehrswege empfohlen².

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

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“³ von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90⁴ erforderlich.

Nach der „Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen Schiene“⁵ können Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn die Beurteilungspegel 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht übersteigen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Dabei ist zu beachten, dass bei der nationalen Berechnungsvorschrift nach Schall 03⁶, die für eine Förderung herangezogen wird, ein Schienenbonus von 5 dB(A) berücksichtigt wird⁷. Dieser entfällt bei Berechnungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie nach VBUSch⁸. Daraus folgt, dass in den Eisenbahnlärmkarten für die Umgebungslärmrichtlinie die Lärmsituation um rund 5 dB(A) lauter dargestellt wird, als sie bei der Berechnung nach den nationalen Rechenvorschriften ausfällt.

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkarten für Ritterhude finden sich im Anhang. Die Belastetenzahlen für Ritterhude sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 2: Belastetenzahlen Ritterhude

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Ritterhude belasteten Menschen nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Stand 27.03.2013				
L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm		L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	2.000		über 50 bis 55	1.400
über 60 bis 65	900		über 55 bis 60	500
über 65 bis 70	400		über 60 bis 65	100
über 70 bis 75	100		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Summe	3.400		Summe	2.000

² <http://www.umwelt.niedersachsen.de/themen/laermschutz/euumgebungslaerm/laermaktionsplanung/8808.html>

³ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

⁴ Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr 1990

⁵ Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen Schiene, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2005

⁶ Die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03), Deutsche Bahn 1990.

⁷ Aktuell wird über eine Abschaffung des Schienenlärms diskutiert, wie er im Koalitionsvertrag der Bundesregierung festgeschrieben ist.

⁸ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen und Wohnungen in Ritterhude nach der veröffentlichten Lärmkartierung des Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, Stand 27.03.2013				
L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	6,8	1.600	3	0
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	1,6	200	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,3	0	0	0
Summe	8,7	1.800	3	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Es sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen für die Maßnahmenplanung vorgegeben, um den Gemeinden einen Ermessensspielraum zu gewährleisten.

In Ritterhude sind ca. 3.400 Personen und somit rund 23 % der Einwohner der Gemeinde Ritterhude durch Umgebungslärm von Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) über 55 dB(A) L_{DEN} betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 500 Personen, über 55 dB(A) L_{Night} sind ebenfalls 600 Personen betroffen. Dies entspricht 3,4 Prozent bzw. 4,0 Prozent der Gesamtbevölkerung von Ritterhude.

Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) und L_{Night} über 60 dB(A) sind für 100 Bewohner gegeben. Dies sind 0,7 Prozent aller Bewohner der Gemeinde.

Die Zahl der von Umgebungslärm durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr betroffenen Personen in Ritterhude ist somit bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl als relativ hoch zu bewerten. Sehr hohen Belastungen sind mit 0,7% jedoch nur relativ wenig Personen ausgesetzt.

Im Vergleich zu den Ergebnissen, die im Rahmen der Lärmkartierung der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie im Jahr 2007 festgestellt wurden, hat sich, obwohl mehr Straßen in der Kartierung 2012 erfasst wurden (15,6 km Straßenlänge gegenüber 7 km), eine Reduzierung der Belastung ergeben. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass sich die Datengrundlage für die Lärmkartierung deutlich verbessert hat. So wurden die Lärmschutzanlagen entlang der BAB A27, A270 und an der B74 vollständig berücksichtigt (vgl. Kap. 2.3 und 3.1 des Lärmaktionsplans Ritterhude zur Umsetzung der ULR Stufe 1). Darüber hinaus sind die entsprechenden Fahrbahnoberflächen in die Lärmkartenberechnung eingegangen.

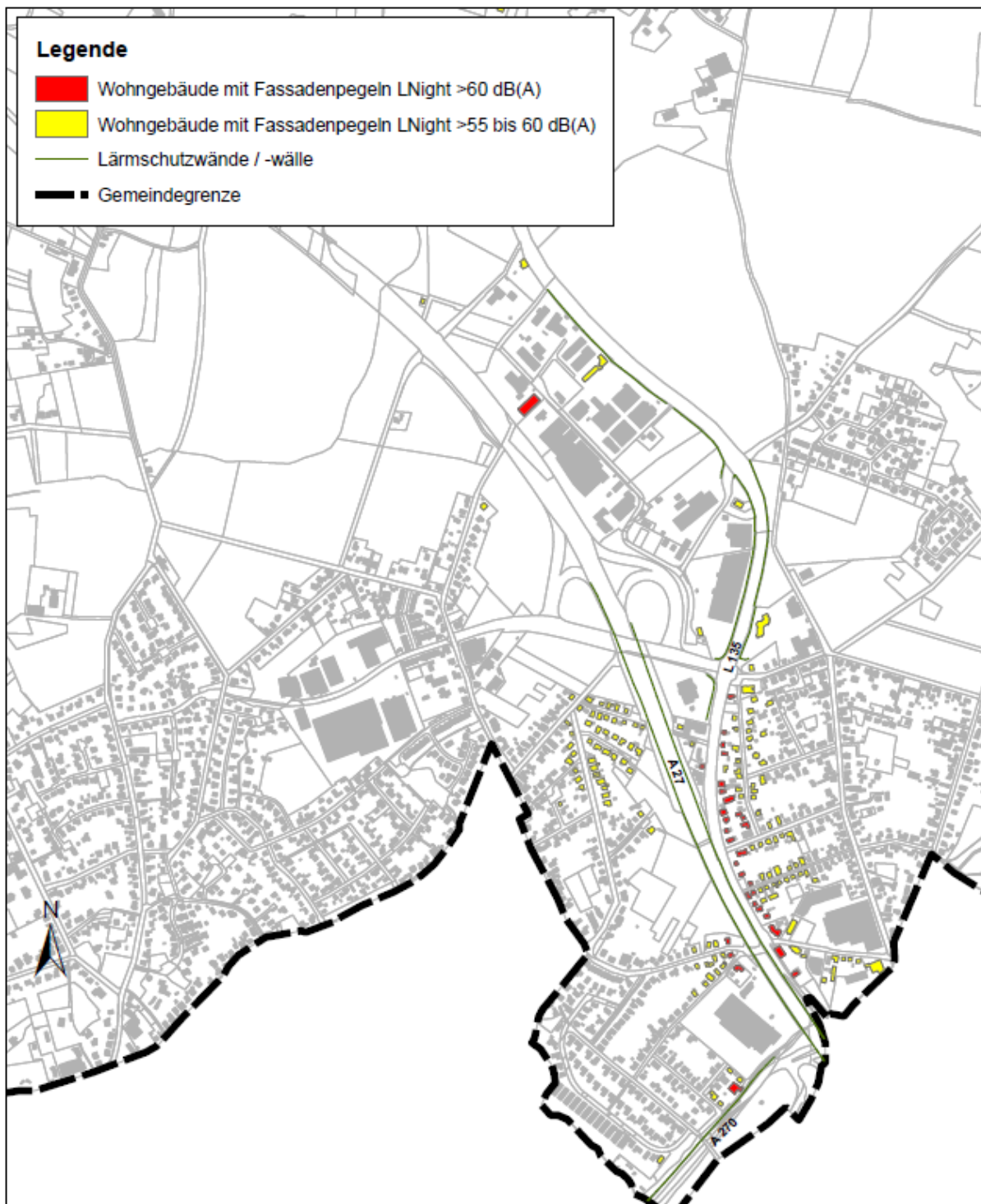
2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Straßenlärm

Hohe Lärmbelastungen ergeben sich in den Wohngebieten in Ritterhude an den parallel verlaufenden BAB A27 und der L135. Hier werden zahlreiche Wohngebäude nachts beiderseits der Straßen mit über 55 dB(A) belastet (s. Abb. 1).

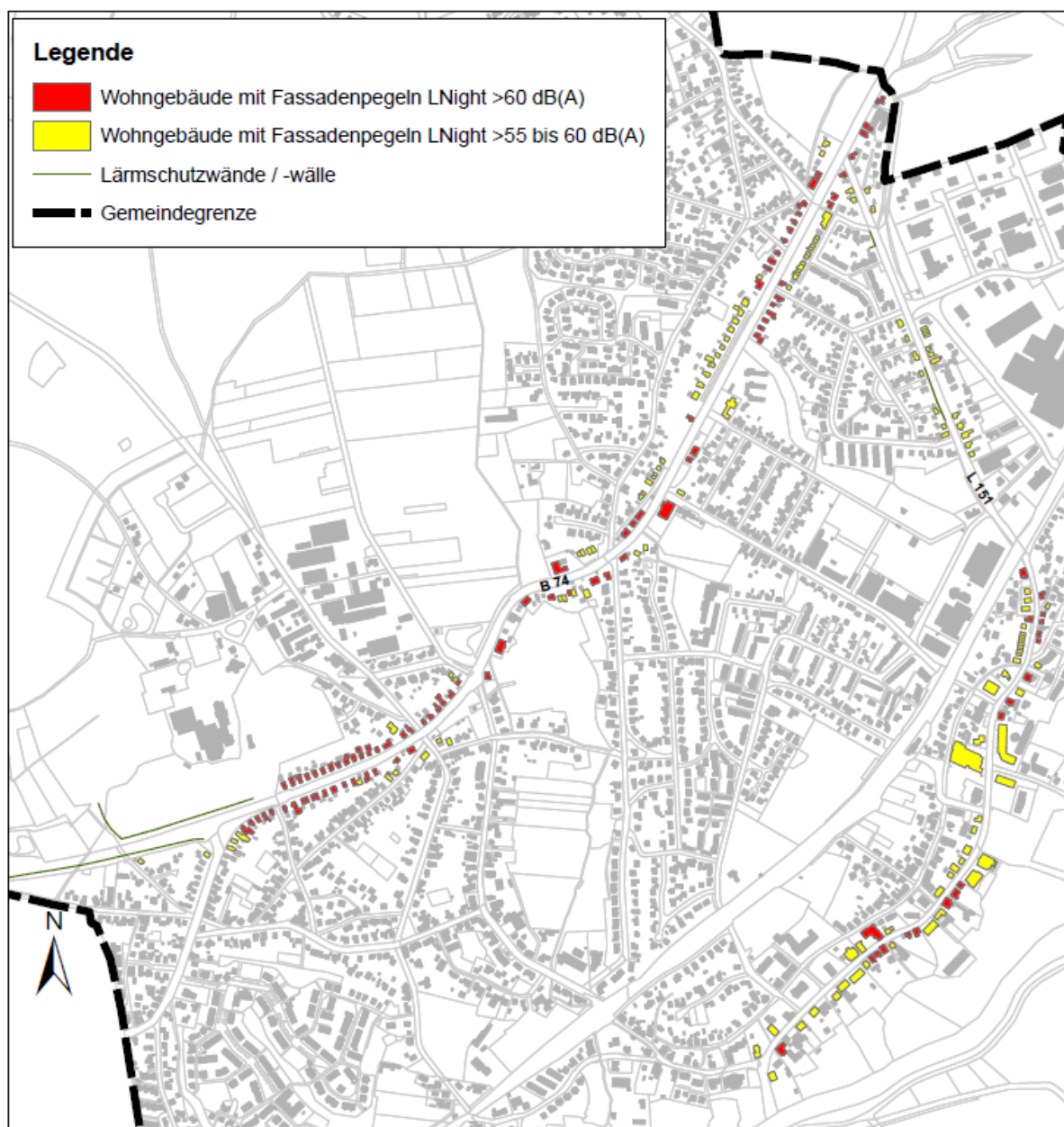
Die Gebäude in der ersten Reihe zur Ihlpohler Heerstraße sowie die östlichsten Wohngebäude an der Straße Großenhalm werden nachts sogar mit über 60 dB(A) belastet (s. Abb. 1).

Die Gebäude der Kita Ihlpohl werden trotz des Lärmschutzwalles an der L 135 nachts mit bis zu 56 dB(A) und ganztags mit mehr als 65 dB(A) L_{DEN} belastet (s. Abb. 1).

Abbildung 1: Belastete Gebäude in Ritterhude an den A27, L135 und A270

An der B74 ist nur die straßennächste Gebäudereihe von nächtlichen Lärmpegeln mit L_{Night} über 55 dB(A) und abschnittsweise mit L_{Night} über 60 dB(A) betroffen (s. Abb. 2). Bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich um Wohngebäude. Die Fassaden der Haupt- und Realschule am Moormannskamp werden ganztags mit bis zu 57 dB(A) L_{DEN} belastet.

Entlang der L151 ist ebenfalls die straßennächste Gebäudereihe von nächtlichen Lärmpegeln mit L_{Night} über 55 dB(A) und abschnittsweise mit L_{Night} über 60 dB(A) betroffen (s. Abb. 2).

Abbildung 2: Belastete Gebäude in Ritterhude an der B74 und L151

Bahnlärm

Da das EBA die Lärmkarten erst mit gut 1,5 Jahren Verspätung vorlegen wird, kann im Rahmen dieses Lärmaktionsplans nicht darauf zurückgegriffen werden. Konkrete Aussagen zu lärmbelasteten Bereichen und die Höhe der Lärmbelastung können daher nicht getroffen werden.

Da Ritterhude aber in das Lärmsanierungsprogramm der DB AG⁹ aufgenommen ist, ist von einer sehr hohen Lärmbelastung entlang der Bahngleise auszugehen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

An der BAB A27 sind von der Anschlussstelle Bremen-Nord/Burglesum bis zur Anschlussstelle Ihlpohl Schallschutzwände beiderseits der Autobahn vorhanden (vgl. Abb. 1). Die Schallschutzwände haben eine Höhe von 2 m. Nördlich der Anschlussstelle Ih-

⁹ Gesamtkonzept der Lärmsanierung 2005 – Anlage 3 Prioritätenliste

pohl ist auf der BAB A27 ein lärmarmes Beton mit einer Lärmwirkung von -2 dB(A) verbaut.

An der BAB A270 ist nördlich der Fahrbahn eine Lärmschutzwand mit 3 m Höhe vorhanden (vgl. Abb. 1).

An der B74 bestehen zwischen „Am Reuterplatz“ und „Bremer Landstraße“ sowie im Bereich der Haupt- und Realschule am Moormannskamp 3 bis 4 m hohe Wälle (vgl. Abb. 2).

An der L151 ist im Bereich des Erlenweges ein 1,5 bis 2,5 m hoher Wall an westlichen Seite vorhanden (vgl. Abb. 2).

Entlang der L135 sind nördlich der Straße „Im Seggen“ abschnittsweise sowohl westlich wie auch östlich Lärmschutzwälle und -böschungen vorhanden (vgl. Abb. 1).

In den Wohngebieten Ritterhudes sind überwiegend Tempo 30-Zonen eingerichtet.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Straßenlärm

An den Autobahnen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau von lärmminderndem Asphalt
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenbereich bleibt verlärm)

An der B74, L135 und L151 bestehen grundsätzlich folgende weitere Möglichkeiten:

- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrs (Grüne Welle, Abbiegespuren)

Für die BAB A27 und A270 ist der Bund der Baulastträger, vertreten durch das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) in Bremen. Für die Bundesstraße 74, die L135 und die L151 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) Baulastträgerin. Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit diesen für die Umsetzung zuständigen Baulastträgern erarbeitet werden.

Beurteilungspegel von über 57 dB(A) nachts als Auslöser für eine freiwillige Lärmsanierung nach VLärmSchR 97¹⁰ sind an zahlreichen Wohngebäuden entlang der Bundesstraße in der Gemeinde Ritterhude gegeben. Daher sollte seitens des Baulastträgers geprüft werden, ob bauliche Lärmschutzmaßnahmen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich der betroffenen Gebäude in Ritterhude zur Reduzierung der bestehenden Lärmbelastungen umgesetzt werden können.

Dies ist für die B74 bereits erfolgt (allerdings unter Berücksichtigung der überholten, höheren Beurteilungspegel). Entlang der B74 von km 47,4 bis zur Landesgrenze bei km 49,8 besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (Schreiben des NLStbV Stade vom 22.06.2009) gemäß VLärmSchR97. Die aufgestellte schalltechnische Berechnung im Rahmen einer Lärmsanierung für die Ortsdurchfahrt Ritterhude von km 47,4 bis km 49,8 wurde 2010 unter Berücksichtigung der abgesenkten Auslö-

¹⁰ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkbI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010.

sewerte aus dem Bundeshaushaltsgesetz aktualisiert. Die Abwicklung der passiven Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohnhäusern läuft seit Februar 2011 (Schreiben der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Stade vom 05.02.2013).

Zur weiteren Reduzierung der Lärmbelastung an der B74 wird vom Baulastträger NLStbV Stade gefordert:

- im Zuge der Erneuerung der Asphaltdecke an der B74 einen lärmindernden Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D) aufzubringen. Dadurch kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von 4 bis 6 dB(A) gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht werden.
- Das Ortseingangsschild Ritterhude soll an der B74 um 200 bis 250 m in Richtung Ihlpohl vorverlegt werden, um durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h eine Lärminderung für die Anwohner in diesem Abschnitt an der B74 zu erreichen. Diese Maßnahme sollte durch Geschwindigkeitskontrollen unterstützt werden.

Die L151 führt von der BAB A27 Anschlussstelle Bremen Industriehäfen durch die Hamme- und Wümmeniederung sowie durch das südliche Ritterhude zur B74. Im Bereich der Ortsdurchfahrt von der Riesstraße bis zur B74 findet sich beiderseits der Straße Wohnbebauung, die durch den Verkehr stark lärmbelastet wird. (vgl. Abb.2)

- Es wird für den gesamten innerörtlichen Abschnitt der Einbau von lärmindernden Asphalt für Stadtstraßen (z.B. LOA 5D) vom zuständigen Baulastträger gefordert.
- Für den Abschnitt von der Riesstraße bis zur Bahnquerung wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 gefordert. Dadurch kann nicht nur die Lärmbelastung reduziert werden, sondern auch die Verkehrssicherheit gefördert werden, da in diesem Bereich der Straßenquerschnitt relativ klein ist und viele Fußgänger und Radfahrer verkehren.

Die L135 verursacht im Bereich der Ihlpohler Heerstraße starke Lärmbelastungen an den angrenzenden Wohngebäuden (s. Abb. 1). Um diese zu reduzieren wird vom zuständigen Baulastträger gefordert

- an dem Abschnitt von der B74 bis zur Lesumstoteler Straße lärmindernden Asphalt (z.B. LOA 5D) einzubauen. Dadurch kann eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen von 4 bis 6 dB(A) gegenüber dem in der Lärmkartierung dargestellten Zustand erreicht werden.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Lärmaktionsplanung Stufe 1 und Stufe 2 wurden von den Anwohnern weitergehende Maßnahmen gefordert:

- In der Dammstraße sind das Lkw-Durchfahrtsverbot und das Halteverbot für Lkw stärker zu kontrollieren.
- An der B74 sind innerorts verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.
- An der BAB A27 sind die bestehenden Lärmschutzwände zu erneuern und durch effektivere, hochabsorbierende Wände zu ersetzen. Die Lärmschutzwand ist ab Anschlussstelle Ihlpohl Richtung Norden zu verlängern, da die Autobahn hier auf einem Damm verläuft.
- Die Höchstgeschwindigkeit auf der BAB A27 ist auf Ritterhuder Gebiet südlich der Anschlussstelle Ihlpohl auf 80 – 100 km/h zu reduzieren und regelmäßig durch eine stationäre Anlage zu überwachen.
- Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung an der BAB A27 auf Ritterhuder Gemeindegebiet von 120 km/h ist um rund 2 km in Richtung Norden zu verlängern.
- Im Bereich der Brücke der BAB A27 sind lärmreduzierte Brückenübergänge einzubauen.

- Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Wümmebrücke sind die Verkehrsteilnehmer durch Pressemitteilungen und Schilder auf die Fertigstellung und die Benutzung der Brücke hinzuweisen.

Bahnlärm

An den Eisenbahnstrecken bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten

- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenbereich bleibt verlärmert)
- Gleisüberprüfung und -pflege (Schienenschleifen)
- Schwingungsdämpfende Gleisart / Lagerung
- Gleisschmierung
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Lärmindernde Maßnahmen an den Fahrzeugen

Für die Bahnstrecken und den zugehörigen Lärmschutz ist die DB AG als Bau- lastträgern zuständig. Maßnahmen zur Lärminderung an den Bahnstrecken müssen in Zusammenarbeit mit der DB AG erarbeitet werden.

Zur Reduzierung des Schienenlärms an bestehenden Bundesschienenwegen wird als freiwillige Leistung des Bundes, unter Vorbehalt der dafür jeweils im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel, die Finanzierung von Lärmsanierungsmaßnahmen gewährt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Die Rahmenbedingungen für das Lärmsanierungsprogramm sind mit der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Förderrichtlinie) vom 7. März 2005 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) festgelegt.

Im Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist Ritterhude aufgenommen. Hier soll auf einer Länge von 2,7 km Lärmschutz entlang der Bahnstrecke¹¹ erstellt werden.

Konkrete Planungen liegen mit der Lärmsanierung Bremen Nord¹² bislang nur für den westlichsten Bahnabschnitt auf Ritterhuder Gebiet vor (das Gemeindegebiet von Ritterhude beginnt etwa bei Bahn-km 136,4 und erstreckt sich etwa bis Bahn-km 139,3):

- Im Bereich der Ringstraße ist nördlich der Bahntrasse von Bahn-km 136,356 bis 136,544 eine 3 m hohe Lärmschutzwand (Burglesum 4) vorgesehen.
- Südlich der Bahntrasse ist von Bahn-km 136,108 bis 136,755 eine 3 m hohe Lärmschutzwand (Burglesum 3) vorgesehen, die die Häuser an der Kiepelbergstraße schützen sollen. Zusätzlich werden an einigen Gebäuden Lärmschutzfenster vorgesehen.

Der östlich anschließende Bahnabschnitt mit der Ortsdurchfahrt Ritterhude von Bahn-km 136,4 bis 139,2 ist ebenfalls im Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen. Allerdings ist die Planung noch nicht so weit vorangeschritten, da die Priorisierung bei der Einstufung dieses Streckenabschnittes nicht so hoch ist, wie beim Abschnitt „Bremen-Nord“.

Die Nationalen Verkehrslärmschutzpakete I und II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zielen insbesondere auf die Vermeidung bzw. Begrenzung von Lärm an der Quelle als die wirksamste Lärmvorsorge. Deshalb startete die Bundesregierung im Jahr 2008 ein Pilot- und Innovationsprogramm zur Lärm mindernden Umrüstung bestehender Güterwagen. Das Innovationsprogramm zielt auf die weitere Ver-

¹¹ Gesamtkonzept der Lärmsanierungsprogramm 2005 – Anlage 3 Prioritätenliste

¹² Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes. Schalltechnische Untersuchung Streckennummer 1740 Stadt Bremen. Ing.-Büro für Immissionsschutz, Elze 06/2012

besserung und breitere Verfügbarkeit von Lärm mindernden Umrüttlösungen für klotzgebremste Güterwagen. Durch die „Flüsterbremse“, die ein Aufrauen der Räder verhindert, kann das Rollgeräusch der Züge halbiert werden. Durch die Reduzierung des Lärms an der Quelle kommt es nicht nur in besonders lärmbelasteten Bereichen, sondern entlang des gesamten Schienennetzes zu Lärmreduzierungen. Um für die Betreiber einen Anreiz zur Umrüstung zu bieten, ist ab Dezember 2012 ein lärmabhängiges Preissystem für die Nutzung der Bahnstrecken eingeführt worden, bei dem Betreiber von leisen Güterzügen weniger für die Bahntrassennutzung bezahlen müssen.

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

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „*ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen*“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Die Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Gemeinde Ritterhude, gestellt.

Als ruhige Gebiete außerhalb der Ballungsräume kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung in den Gebieten¹³. Bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete sollte „ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“¹⁴.

Bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete wird auf die bereits im Lärmaktionsplan zur ersten Stufe ausgewiesenen Gebiete zurückgegriffen. Folgende Bereiche werden als ruhige Gebiete ausgewiesen, die der Naherholung der Bevölkerung Ritterhudes dienen:

- Der Bereich des Landschaftsschutzgebietes „Bremer Schweiz“ außerhalb des in den strategischen Lärmkarten entlang der BAB A27 und der L 135 kartierten Bereiche.
- Die Naturschutzgebiete „Obere Ihleniederung“ und „Heerweger Moor und Quellbereiche der Ritterhuder Beeke“ außerhalb des in den strategischen Lärmkarten entlang der B74 kartierten Bereiches.
- Der Bereich des St. Jürgenslandes, der nicht durch die K43 und die geplante Ortsumgehung und den von ihr ausgehenden Lärm belastet wird.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes als Belang berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der Managementansatz der EG-Umgebungsärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema ‚Lärm‘ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärmminde- rung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

¹³ vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009

¹⁴ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13th January 2006), European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006

Die Gemeinde Ritterhude ist von den Hauptlärmquellen BAB A27, A270, B74, L135 und L151 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig auf die zuständigen Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Im „Integrierten Gemeindeentwicklungskonzept Ritterhude 2020“ ist u.a. die Reduzierung der Lärmbelastung als Leitsatz für die Infrastruktur und Umwelt aufgenommen. Daher ist bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel zu berücksichtigen.

Mittelfristig ist der Bau einer Ortsumgehung (Verlegung B74) vorgesehen, die einen Teil des Verkehrsstromes aus der Verkehrsbeziehung Bremen / Niedersächsisches Umland aufnimmt. Die Verlegung der B74 ist landesplanerisch festgestellt und als Ziel der Raumordnung in das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) aufgenommen wurde. Mittlerweile wurde die Verlegung der B74 (Ostvariante) auch im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) festgelegt. Darüber hinaus wurde vom Land Niedersachsen beim Bund der Antrag auf Linienbestimmung gestellt, so dass einer zügigen Fortsetzung des Verfahrens aus Sicht des Landkreises Osterholz nichts entgegensteht¹⁵.

Durch den Bau einer Ortsumgehung könnte die Verkehrsbelastung auf der aktuellen B74 sowie der L151 und der dadurch entstehende Lärm deutlich reduziert werden. Im Rahmen einer aktuellen Verkehrsuntersuchung wurde ermittelt, dass es - trotz eines insgesamt steigenden Verkehrsaufkommens - durch die Verlegung der B74 zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens von den Ortsdurchfahrten (B74 und L151) auf die Ortsumgehung kommen wird. Danach wird die Gesamtverkehrsmenge auf der B74 z.B. auf Höhe der Stendorfer Straße von 18.500 Kfz/24 h - DTVw 2009 um 2.800 auf 15.700 Kfz/24 h - DTVw bis 2025 abnehmen. Auf der L151 wird die Gesamtverkehrsmenge im Bereich der Riesstraße von 12.000 Kfz/24 h - DTVw 2009 um 7.300 auf 4.700 Kfz/24 h - DTVw bis 2025 erheblich abnehmen. Dies wird zu einer deutlichen Reduzierung des Straßenverkehrslärms und einer spürbaren Entlastung der Anwohner führen¹⁵. Die Verlegung der B74, die zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit führt¹⁵, ist daher aus Sicht des mittel- bis langfristigen Lärmschutzes für Ritterhude positiv zu werten.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind in Ritterhude die Hauptverkehrsstraßen und die Bahnstrecke zu betrachten. Wie bereits ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde für zusätzlichen Lärmschutz dort begrenzt. Darüber hinaus bestehen natürlich weitere Möglichkeiten für die Gemeinde den Lärm zu reduzieren bzw. darauf hinzuwirken, dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

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

- Förderung des ÖPNV (bessere Anbindung an Bremen, hohe Taktdichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern)
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung)
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen an Durchgangsstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung)
- Verkehrsberuhigung: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung

¹⁵ E-Mail des Landkreises Osterholz vom 01.03.2013

- Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen
- Verkehrsorganisation: Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme
- Einbau von lärmarmen Asphalten
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen.

Langfristig können im Rahmen der Bauleitplanung verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte im Zentrum von Ritterhude eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen bzw. Radfahren und ermöglicht damit den Kfz-Verzicht und infolge Verkehrslärmreduzierung.

Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005¹⁶ (s. Anlage 1) Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „...wünschenswert, um die...Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Durch den Einbau eines offenporigen Asphalts und die Geschwindigkeitsreduzierung kann die Belastung in den Wohnbereichen entlang der BAB A27 deutlich gesenkt werden.

Durch den Einbau eines lärmgeminderten Asphalts auf der B74, der L151 und der L135 kann eine Pegelminderung von ca. 4 bis 6 dB(A) gegenüber dem kartierten Zustand erreicht werden.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung, für die ein Anspruch dem Grunde nach an der B74 besteht, können alle sehr hohen Belastungen an der B74 zumindest in den Wohnungen beseitigt werden.

Durch eine Umsetzung der weiteren aufgeführten Maßnahmen und Forderungen in Kap. 3.2 und 3.5 ist eine deutliche Reduzierung der Belastetenzahlen (s. Kap. 2.1) in Ritterhude zu erwarten.

Konkretere Angaben über die Reduzierung der Anzahl der Belasteten können nur durch zusätzliche lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss des Lärmaktionsplanes durch den Rat der Gemeinde Ritterhude am 20.06.2013.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Die Beteiligung der betroffenen Straßenbaulastträger und Träger öffentlicher Belange erfolgte vom 14.01.2013 bis 15.02.2013.

¹⁶ DIN 18005 Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1. Deutsches Institut für Normung, Mai 1987

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurden eine Bürgerveranstaltung am 10.04.2013 und eine öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplanentwurfs in der Zeit vom 02.04.2013 bis zum 03.05.2013 durchgeführt.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

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

Gegenüber der Lärmkartierung 2007 hat sich die Anzahl der belasteten Personen, insbesondere nachts deutlich reduziert, obwohl die L135 und L151 in der Kartierung hinzugekommen sind. Dies ist auf die wesentlichen besseren Datengrundlagen zurückzuführen, die in die Lärmkartierung eingeflossen sind (vgl. a. Kap. 3.5 des Lärmaktionsplans von 2009).

Von den geforderten Maßnahmen zur Lärminderung aus dem Lärmaktionsplan 2009 für die B74 und BAB A 27 und A270 sind keine umgesetzt worden. Sie sind daher in diesem Lärmaktionsplan erneut aufgenommen worden. Zusätzlich werden Maßnahmen für die L135 und die L151 aufgenommen.

Der Bevölkerung ist bei der Umsetzung der Lärmaktionsplanung in der 1. Stufe durch eine öffentliche Veranstaltung und durch die öffentliche Auslegung ausreichend die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben worden. Daher wird dieses Vorgehen auch bei der Umsetzung der Lärmaktionsplanung zur 2. Stufe verfolgt.

Mit der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans, der Lärmkarten und der Abwägung zu den Maßnahmenvorschlägen auf der Internetseite der Gemeinde ist die Information der Öffentlichkeit entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie umgesetzt worden.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, die Durchführung der Öffentlichkeitsveranstaltung und die Auswertung der Mitwirkungsergebnisse sowie der TöB-Beteiligung werden 7.900 € netto veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Bei der Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter) im Zuge der Lärmsanierung an der B74 werden entsprechend VLärm-SchR97 bis zu 75% der Aufwendungen durch den Bund erstattet.

Grundsätzlich ist es sinnvoll die Asphaltdeckschicht nur im Zuge einer anstehenden Sanierung auszutauschen. Durch den Einbau eines lärmindernden Asphalts, wie z.B. des LOA 5D auf der B74 entstehen keine bzw. nur geringfügig höhere Kosten gegenüber dem Einbau herkömmlichen Asphalts¹⁷.

Die Kosten für die Herstellung eines offenporigen Asphalts (Flüsterasphalt) auf der BAB A27 und A270 liegen ca. 30 % über den Kosten bei der Herstellung einer üblichen Splittmastixdeckschicht. Darüber hinaus ist der Asphalt anfälliger gegenüber mechanischer Beschädigung und erfordert einen verstärkten Winterdienst¹⁸. Der offenporige Asphalt kann aus technischen Gründen nur an Straßen eingebaut werden, auf denen über 50 km/h gefahren wird.

¹⁷ Neuer lärmarmen Asphalt für den kommunalen Straßenbau. Marcus Winkler. In: BauMagazin 06/2008.

¹⁸ Vgl. Pressemitteilung des Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 28.08.2009:
http://www.niedersachsen.de/master/C57953480_L20_D0_I712_h1.html

Bei einem Quadratmeterpreis von rd. 265€¹⁹ für einseitig hoch absorbierende Lärmschutzwände ergibt sich bei einer Länge von 2x ca. 1.700m an der BAB A27 sowie einer Höhe von 4m eine Gesamtsumme von rd. 1,8 Mio € für die geforderten Lärmschutzwände.

Die Kosten für die Aufstellung von Verkehrsschildern zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind mit etwa 300 € je Schild vergleichsweise gering.

Die Aufstellung eines festen Blitzgeräts betragen ungefähr 125.000€ für beide Fahrrichtungen, 70.000€ bis 100.000 € für eine Fahrrichtung. Hinzu kommen jährliche Kosten für das Auslesen und Auswerten, Eichen und die Wartung.

Die Kosten der B 74 Verlegung (Ostvariante) werden im Antrag auf Linienbestimmung mit 27,94 Mio. € angegeben.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.ritterhude.de Stichwort Lärmaktionsplan

Ort, Datum

Ritterhude, den 23.07.2013

Susanne Geils

Bürgermeisterin

¹⁹ Vgl. Statistik des Lärmschutzes 2006. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2007.

Anlage 1

Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁰		Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ²¹		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²²		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ²³		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung ²⁴	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	35 bzw. 40
allgemeine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	40 bzw. 45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	45 bzw. 50
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	50 bzw. 55
Industriegebiete							70	70		

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

²⁰ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010

²¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²² Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²³ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)

²⁴ DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1

²⁵ Die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

Anlage 2

Lärmkarte L_{DEN} Ritterhude

Anlage 3

Lärmkarte L_{Night} Ritterhude

Anlage 4

Ruhige Gebiete

Anlage 5

Beteiligung betroffene Träger öffentlicher Belange und Straßenbaulastträger

14.01.2013 bis 15.02.2013

Abwägungsprotokoll

Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude

2. Tranche

**Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der betroffenen
Straßenbaulastträger**

vom 14.01.2013 bis 15.02.2013

beteiligte Behörden / Institutionen:

**Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN)
Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr, Europa**

**Amt für Straßen und Verkehr, Bremen
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr,
Geschäftsbereich Verden
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr,
Geschäftsbereich Stade
Landkreis Osterholz**

**Entscheidungsvorschläge zu den vorgebrachten Anregungen und
Hinweisen**

Äußerungen / Stellungnahmen	Auswertung / Aufnahme in das Planverfahren
<p>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Stade Schreiben vom 05.02.2013</p> <p>Die NLStbV, Geschäftsbereich Stade, ist als Baulastträger der Bundesstraßen B 74 (Bremer Landstraße) und der Landesstraßen L 135 und L 151 betroffen.</p> <p>Die von mir aufgestellte schalltechnische Berechnung im Rahmen einer Lärmsanierung für die Ortsdurchfahrt Ritterhude von km 47,4 bis km 49,8 wurde 2010 unter Berücksichtigung der abgesenkten Auslösewerte aus dem Bundeshaushaltsgesetz aktualisiert. Die Abwicklung der passiven Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohnhäusern läuft seit Februar 2011.</p> <p>Lärmsanierungsmaßnahmen an Landesstraßen werden von der Landesstraßenverwaltung nicht durchgeführt.</p> <p>Die Verkehrsbelastungszahlen der B 74 und L 135 lassen sich nicht nachvollziehen. Die DTV-Werte aus der allgemeinen Verkehrszählung 2010 für die B 74 an der Zählstelle 28180418 betragen 18594 Kfz/24h mit $p = 4,5\%$ und $2,1\%$ LKW-Anteil (bei km 47,2) und an der Zählstelle 2818 0924 bei km 49,0 13.469 Kfz/24h mit $p=5,9$ bzw. $2,1\%$ LKW-Anteil erreicht. Die DTV_w-Werte liegen bis zu 2000 Kfz/24h höher.</p> <p>Die Zählstelle an der L 135 südlich der K 34 (2818 0299) südlich der K 34 weist einen $DTV = 11.385$ Kfz/24h und nördlich der Habichthorster Str. (2818 0402) einen $DTV = 8862$ Kfz/24h auf.</p> <p>Die Zählstelle der L 151 südlich der Hammebrücke entsprechen den Ergebnissen der Zählstelle 2818 0520.</p>	<p>Auswertung / Aufnahme in das Planverfahren</p> <p>Die laufende Abwicklung der Schallschutzmaßnahmen wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der manuellen Verkehrszählung im November / Dezember 2011 wurde der Verkehr innerhalb Ortsdurchfahrt der B 74 in Ritterhude ermittelt und für die Lärmberechnung verwendet.</p> <p>Die niedersächsischen Verkehrsmessstellen liegen am Rand (Nr.924) oder außerhalb der Ortsdurchfahrt Ritterhude (418). Die Verkehrszahlen 2010 wurden während der Bauarbeiten der A27 ab AS Ihlpohl ermittelt. Die Zahlen zwischen den Einmündungen Bunkenburgsweg und L151 mit 13958 - 14580 sind ebenso wie Zahlen nördlich der L151 um etwa 500 - 1000 Kfz/h höher. Die Zahlen sind vergleichbar mit der Verkehrserhebung von PGT im Jahr 2009</p> <p>Die Zählstellen 2010 liegen außerhalb der Ortsdurchfahrt Ihlpohl. Die DTV-Werte der Zählstelle südlich der K 34 im Jahr 2010 sind höher als die Zahlen 2011 (10543 - 10572). Das ist auch bei den Verkehrszahlen nördlich der Habichthorster Straße der Fall.</p>

Äußerungen / Stellungnahmen	Auswertung / Aufnahme in das Planverfahren
<p>Der lärmoptimierte Asphalt (LoA) ist in keinem Regelwerk verankert. Es ist derzeit von der Niedersächsischen Straßenverwaltung nicht beabsichtigt LoA 5 auf klassifizierten Straßen einzusetzen. Er ist ausschließlich für Kommunen konzipiert. Erfahrungen liegen hier deshalb nicht vor.</p> <p>Ich weise nochmals darauf hin, dass der Landkreis Osterholz als Verkehrsbehörde für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zuständig ist.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Falls zukünftig ausreichende Erfahrungen vorliegen, könnte ein lärmmindernder Asphalt für innerörtliche Straßen voraussichtlich in das Regelwerk eingehen. Dann ist in Ritterhude eine entsprechende Verwendung auf den im Lärmaktionsplan angegebenen Abschnitten zu überprüfen.</p> <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Landkreis Osterholz Schreiben vom 20.02.2013</p> <p>mit Schreiben vom 11.01.2013, hier eingegangen am 15.01.2013, haben Sie mir Gelegenheit gegeben, zu dem Entwurf des zurzeit in Aufstellung befindlichen Lärmaktionsplanes Stellung zu nehmen (§ 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes – BImSchG).</p> <p>Ich bitte Sie um Entschuldigung, dass ich die gewährte Frist nicht ganz einhalten konnte. Im Telefonat am 19.02.2013 haben Sie mir eine Nachfrist bis zum 21.02.2013 zugestanden – dafür vielen Dank!</p> <p>Nach Sichtung des Planentwurfes und der im Hause zu beteiligenden Stellen teile ich Ihnen mit, dass aus Sicht des Landkreises Osterholz keine grundsätzlichen Bedenken gegen die beabsichtigte Planung bestehen. Allerdings bitte ich, im weiteren Verfahren folgende Hinweise bzw. Anregungen in die Planung einzubeziehen:</p> <p><u>Belange des Straßenverkehrsrechtes</u></p> <p>Soweit die Lärmaktionsplanung verkehrsbehördliche Maßnahmen beinhaltet, weise ich darauf hin, dass diese vorher mit dem Straßenbaulastträger und der Polizei in einem Anhörungsverfahren nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) abzustimmen sind. Dieses gesonderte Beteiligungsverfahren gilt auch für die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) im Zuge der Riesstraße.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Äußerungen / Stellungnahmen	Auswertung / Aufnahme in das Planverfahren
<p>- Der Lärmaktionsplan benennt die Versetzung der Ortstafel „Ritterhude“ im Zuge der B 74 um 250 m in Richtung Ilpohl als Maßnahme. Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht ist vor Umsetzung dieser Maßnahme in einem gesonderten Verfahren zu prüfen, ob straßenverkehrsrechtliche Verwaltungsvorschriften entgegenstehen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Belange des Straßenrechtes</u></p> <p>- Meines Erachtens kommt der Umsetzung der geplanten Ortsumgehung der B 74 für die Lärminderung in den Wohngebieten besondere Bedeutung zu. Ich rege deshalb an, diese als zentrales Instrument der Lärminderung hervorgehoben im Aktionsplan zu behandeln und die dringende Notwendigkeit der Fortführung und Umsetzung der Planung auch aus Lärmschutz Gesichtspunkten herauszustellen.</p> <p>Dementsprechend bietet es sich an, entsprechend Ihrer Auswertung meiner Stellungnahme vom 01.07.2009, die Ortsumgehung im Lärmaktionsplan konkret zu berücksichtigen.</p> <p>- Ich weise darauf hin, dass restriktiven Maßnahmen zu Verkehrsumverlagerungen führen können, die im Einzelfall zu betrachten sind.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Belange der Raumordnung</u></p> <p>- Im Kapitel 3.4 des Planentwurfs wird die „in Diskussion befindliche“ Verlegung der B 74 angesprochen. Bereits in der Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (Stufe 1) hatte ich darauf hingewiesen, dass die Verlegung der B 74 landesplanerisch festgestellt und als Ziel der Raumordnung in das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) aufgenommen wurde. Mittlerweile wurde die Verlegung der B 74 (Ostvariante) auch im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) festgelegt. Darüber hinaus wurde beim Land Niedersachsen der Antrag auf Linienbestimmung gestellt. Daher rege ich auch aus diesem Blickwinkel an, die Verlegung der B 74 mit deutlich höherem Gewicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Bedeutung der Ortsumgehung wird im Kapitel 3.4 entsprechend ergänzt.</p>

Äußerungen / Stellungnahmen	Auswertung / Aufnahme in das Planverfahren
<p>Landkreis Osterholz 07.03.2013</p> <p>"Im Kapitel 3.4 des Planentwurfs wird die `in Diskussion befindliche` Verlegung der B 74 angesprochen. Bereits in der Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (Stufe 1) hatte ich darauf hingewiesen, dass die Verlegung der B 74 landesplanerisch festgestellt und als Ziel der Raumordnung in das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) aufgenommen wurde. Mittlerweile wurde die Verlegung der B 74 (Ostvariante) auch im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) festgelegt. Darüber hinaus wurde vom Land Niedersachsen beim Bund der Antrag auf Linienbestimmung gestellt, so dass einer zügigen Fortsetzung des Verfahrens aus Sicht des Landkreises Osterholz nichts entgegensteht.</p> <p>Im Rahmen einer aktuellen Verkehrsuntersuchung wurde ermittelt, dass es - trotz eines insgesamt steigenden Verkehrsaufkommens - durch die Verlegung der B 74 zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens von den Ortsdurchfahrten (B 74 und L 151) auf die Ortsumgehung kommen wird. Danach wird die Gesamtverkehrsmenge auf der B 74 z.B. auf Höhe der Stendorfer Straße von 18.500 Kfz/24 h - DTVw 2009 um 2.800 auf 15.700 Kfz/24 h - DTVw bis 2025 abnehmen. Auf der L 151 wird die Gesamtverkehrsmenge im Bereich der Riesstraße von 12.000 Kfz/24 h - DTVw 2009 um 7.300 auf 4.700 Kfz/24 h - DTVw bis 2025 abnehmen Dies wird zu einer deutlichen Reduzierung des Straßenverkehrslärms und einer spürbaren Entlastung der Anwohner führen. Auch vor dem Hintergrund des Lärmschutzes ist die Verlegung der B 74 daher positiv zu werten. Daher rege ich auch aus diesem Blickwinkel an, die Verlegung der B 74 mit deutlich höherem Gewicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen."</p> <p>Die Kosten der B 74 Verlegung (Ostvariante) werden im Antrag auf Linienbestimmung mit 27,94 Mio. € angegeben. Ich weise allerdings ausdrücklich darauf hin, das die B 74 nicht nur aus Gründen des Lärmschutzes verlegt wird, sondern auch der Erhöhung von Verkehrsfluss und -sicherheit dient.</p>	<p>Die Bedeutung der Ortsumgehung wird im Kapitel 3.4 entsprechend ergänzt.</p> <p>Die Kosten werden im Kapitel 4.6 entsprechend ergänzt.</p>

Anlage 6

öffentliche Auslegung und Bürgerbeteiligung

02.04.2013 bis 03.05.2013

Abwägungsprotokoll

**Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude, 2. Stufe der
Umgebungsrichtlinie**

Bürgerbeteiligung

Öffentliche Auslegung: 02.04.2013 - 03.05.2013

Bürgerveranstaltung am 10.04.2013, 19:00 - 20:15 Uhr

Abgabe der Anregungen und Bedenken bis 03.05.2013

Äußerungen / Stellungnahmen	Entscheidungsvorschläge zu den Anregungen und Hinweisen Auswertung und Aufnahme in das Planverfahren
<p>A) Bürgerveranstaltung am 10.04.2013 19:00 Uhr bis 20:20 Uhr Bürger und Bürgerinnen: 14 Rudolf Eickhoff, Im Seggen 8; Heidi Albrecht-Thönert, Lutz Bählsler, Am Moor 16, Kernich, Dammstr. 3; Klaus und Kriemhild Pesler Ahornstr. 2, C. A. Behrens, Heerweger Moor 4; Klaus Benken, Königsberger Str. 9, Ottmar Struwe, Bremer Landstr. 18, Ludwig Kopp, Beekstr. 11, Klaus Besecke, Riesstr. 1, Rolf Wätjen, Auf dem Kamp 12, 27711 OHZ Verwaltung: Herr Schotge, Frau Sameluck, Lärmkontor: Carsten Kurz Politik: Herr Helfers, Herr Kuck</p> <p>Kernig, Dammstraße 3 Das Fahrverbot für LKw's über 12t muss in der Dammstraße kontrolliert werden, da viele schwere LKw's diese trotz Verbot nutzen. Das Halteverbot für Lkw's in der Dammstraße muss kontrolliert werden</p> <p>Struwe, Othmar, Bremer Landstr. 18 Er hat sich mehr erhofft von dem Lärmaktionsplan (1. Stufe). Nach Antragstellung auf Zuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen (Fenster) wurde der Lärm noch einmal gemessen und berechnet. Danach sollte er lediglich den Zuschuss für ein Fenster bekommen.</p> <p>Der ÖPNV ist aufgrund der Taktzeiten unattraktiv in Ritterhude und keine Alternative zum Auto.</p>	<p>Vorschlag wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Vorschlag wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Vorschlag zur Verbesserung des ÖPNV ist im Entwurf des Lärmaktionsplan im Kapitel 3.4 enthalten.</p>

Äußerungen / Stellungnahmen	Entscheidungsvorschläge zu den Anregungen und Hinweisen Auswertung und Aufnahme in das Planverfahren
<p>Verwaltung und Politik sowie der Landkreis müssen sich für die Umgehungsstraße einsetzen. Bei der Berechnung der Lärmbelastung müssen auch Spitzenpegel berücksichtigt werden.</p>	<p>Vorschlag ist im Entwurf des Lärmaktionsplan im Kapitel 3.4 enthalten.</p> <p>Die Lärmkarten werden nach den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie berechnet. Darin werden auch Spitzenpegel berücksichtigt.</p>
<p>Albrecht-Thönert, Am Moor 16 Die Lärmschutzwände an den Autobahnen in Ihlpohl sind technisch veraltet und müssen gegen hochabsorbierende Lärmschutzwände ausgetauscht werden.</p>	<p>Vorschlag wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
<p>Eickhoff, Im Seggen 8 Die Brückenübergänge im Bereich der A 27 klappern und müssen gegen lärmarme Brückenübergänge ausgetauscht werden.</p>	<p>Vorschlag wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
<p>Durch die Geschwindigkeitsreduzierung während der Bauzeit hat der Lärm abgenommen. Auf der Brücke sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80km/h durchgesetzt werden.</p>	<p>Vorschlag ist im Entwurf des Lärmaktionsplan im Kapitel 3.2 enthalten.</p>

Äußerungen / Stellungnahmen	Entscheidungsvorschläge zu den Anregungen und Hinweisen Auswertung und Aufnahme in das Planverfahren
<p>Einwände der Bürger und BürgerInnen</p> <p>Ihlpohler Anwohner "Im Seggen" und "Lesumer Straße" Rudolf Eickhoff, Im Seggen 8 30.04.2013</p> <p>Durch die Sanierung der A 27 hat sich die Lärmsituation nicht verbessert. Im Gegenteil, das Knacken der Brückenübergänge ist erheblich stärker geworden und der durch die Autobahn verursachte Lärm hat zugenommen. Bei der Sanierung hätten Maßnahmen ergriffen werden können, durch die eine bessere Lärmreduzierung erfolgt wäre.</p> <p>Beim sechsprurigen Ausbau der A 27 auf Bremer Gebiet wurden dort hohe Lärmschutzwände installiert. Die Folge ist eine erhebliche Beeinträchtigung der Ihlpohler Einwohner beiderseits der A 27. Bei Wind aus den Richtungen zwischen Süd bis Ost wird der Lärm in den Ortsteil Ihlpohl getragen, bewirkt einen höheren Lärmpegel und ist damit eine zusätzliche Belastung der Bewohner.</p> <p>Im Brückenbereich können aus statischen Gründen keine anderen Lärmschutzwände angebracht werden. Eine Verringerung der Lärmbelastung ist daher nur über eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h möglich. Diese muss in beiden Fahrtrichtungen für den Bereich vor der Abfahrt Ihlpohl bis hinter der Brücke über die Lesum gelten.</p> <p>Auf der A 270 gilt bereits 80km/h. Wie wirkungsvoll eine Begrenzung auf diesen Wert ist, hat sich bei der Sanierung der A 27 gezeigt. Während dieser Zeit waren dort 80km/h erlaubt. Das hatte wirklich bemerkbare Lärmreduzierung gebracht.</p>	<p>Vorschlag an der BAB A27 lärmreduzierte Brückenübergänge einzubauen wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Der Vorschlag entlang der BAB A27 in Ihlpohl effektivere Lärmschutzwände vorzusehen wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Vorschlag ist im Entwurf des Lärmaktionsplan im Kapitel 3.2 enthalten.</p>

Äußerungen / Stellungnahmen	Entscheidungsvorschläge zu den Anregungen und Hinweisen Auswertung und Aufnahme in das Planverfahren
<p>Peter Müller, Wagnerstr. 48, 27721 Ritterhude 02.05.2013</p> <p>als Anwohner des Mühlenbergs halten wir weitergehende Lärmschutzmaßnahmen für dringend erforderlich.</p> <p>Im Lärmaktionsplan werden viele gute und bestimmt wirkungsvolle Maßnahmen beschrieben, die dazu beitragen können, die ständig wachsende Lärmbelastung in Ritterhude einzuschränken. Die Durchführung ist aber auf Zeiträume angelegt, die bei den seit Jahren leidenden Anwohnern kaum Hoffnung auf Besserung zulassen.</p> <p>Kurzfristig wirkende Maßnahmen, die sich nicht durch hohe Kosten selbst aufheben sind aber möglich:</p> <p>1. Für die Reduzierung des Lärms durch den Verkehr auf der B74 ist unbedingt als Sofortmaßnahme eine Temporeduzierung auf 30 Km/h sinnvoll. Damit wird der Verkehr nicht nur leiser sondern auch weniger, weil Alternativstrecken zur Ortsumgehung gewählt werden. Überhaupt könnte die Geschwindigkeit im bewohnten Ortsgebiet auf 30Km/ festgelegt werden. Das gibt es schon in vielen Gemeinden und sogar in Großstädten wie Frankfurt.</p> <p>2. Neben der Lärmbelastung durch Straßen und Eisenbahn werden in Ritterhude Lärmquellen toleriert, die nicht sein müssen: - An den Sonntagnachmittagen im Sommer mutet Ritterhude vielen Ruhe suchenden Einwohnern ein besondere Beschallung durch die Veranstaltungen der sogen. „Badgers“ zu. In der Werbebroschüre für die Saison 2013 kündigen die Veranstalter ihr Programm offenherzig und zynisch mit "Es wird wieder laut..." an.</p>	<p>Die Anordnung von Tempo 30 auf Bundesstraßen erfolgt nur an Unfallschwerpunkten. Die Wahl von "Alternativstrecken" kann auch dazu führen, dass Verkehr in das nachgeordnete Netz, also die Wohnstraßen abfließt, was zu einer höheren Belastung führt.</p>

Äußerungen / Stellungnahmen	Entscheidungsvorschläge zu den Anregungen und Hinweisen Auswertung und Aufnahme in das Planverfahren
<p>Dazu tragen dann auch die Fans dieses Events mit ihren extra lauten Fahrzeugen bei, die den ganzen Sonntag durch Ritterhude donnern. Vielleicht würde schon die Anwendung des Feiertagsruhegesetzes dafür sorgen, dass der Spaß der einen nicht zur Qual einer anderen Gruppe wird.</p> <p>3. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Wümmebrücke sollten die Autofahrer in/aus Richtung Stade bzw. OHZ, die von/nach Bremen unterwegs sind, zur Benutzung der Umgehungsstraße einschließlich der neuen Brücke aufgefordert werden. Wir wünschen uns Schilder und Pressemeldungen, vergleichbar mit denen, die zur Zeit auf die Benutzung der B74 orientieren.</p> <p>Zu einem Gespräch mit Ihnen sind wir gerne bereit.</p> <p>Anlieger Auf den Rathen, Neustadtweg Dr. Achim Geleßus, Sabine Akroush, Auf den Rathen 43 Dr. Ulrich Klein, Sabine Klein, Auf den Rathen 34 03.05.2013</p> <p>Verlegung der Trasse der B74 Wir widersprechen der im Lärmaktionsplan geplanten Verlegung der B 74. Begründung: Die Trasse wird zu unseren Gärten verschoben. Der Schutz der Fauna und Flora sowie der Gesundheit der Anwohner wird dadurch bedroht.</p> <p>Wichtige Punkte sind außerdem: Erhaltung des Naherholungsgebietes Beachtung des demografischen Wandels</p>	<p>Sport- und Freizeitlärm wird im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie nicht betrachtet. Der Vorschlag wird an die zuständige Verwaltung weitergeleitet.</p> <p>Vorschlag wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung werden die Anwohner im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Verlegung der B74 Gelegenheit erhalten ihre Anregungen und Bedenken zu äußern. Bei einer wesentlichen Änderung bzw. einem Neubau der B74 müssen die strengen Grenzwerte der Lärmvorsorge (16.BImSchV, vgl. Anlage 1 des Lärmaktionsplans) eingehalten werden und es werden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen seitens des zuständigen Baulastträgers zu ergreifen sein. Im Rahmen diese Lärmaktionsplans werden die geäußerten Bedenken zur Kenntnis genommen.</p>

Äußerungen / Stellungnahmen	Entscheidungsvorschläge zu den Anregungen und Hinweisen Auswertung und Aufnahme in das Planverfahren
<p>Schutz des neu gebauten Kinderspielplatzes Kostenfaktor Eine Liste mit entsprechenden Unterstützungsunterschriften für unser Begehren reichen wir zeitnah nach. Wir bitten darum, unsere Einwendung in das Prüfungsverfahren mit einfließen zu lassen.</p>	