Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Stadt Hameln
Der Oberbürgermeister
Claudio Griese
Rathausplatz 1
31785 Hameln

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Tel. +49 (0) 30 2400867-10
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

16. Mai 2025

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Runde der Stadt Hameln

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum veröffentlichten Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Hameln Stellung zu nehmen. Nach eingehender Prüfung des Dokuments kommt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zu dem Schluss, dass der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans 2025 für Hameln weit hinter seinen Möglichkeiten zur Entlastung Lärmbetroffener zurückbleibt. Aufgrund der Anwendung zu hoher Auslösewerte, einer unzureichenden Maßnahmenplanung und fehlenden Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete verletzt der Entwurf die gesetzlichen Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne.

Verspätete Vorlage

Der fertiggestellte Plan hätte laut gesetzlicher Frist bereits am 18. Juli 2024 vorliegen müssen. Hier ist Hameln mit der Veröffentlichung des ersten Entwurfs erst am 17. April 2025 erheblich in Verzug. Umso enttäuschender ist es, dass der Plan sowohl das Ausmaß der Lärmbelastung deutlich unterschätzt als auch bei der Maßnahmenplanung zur Entlastung Betroffener an Arbeitsverweigerung grenzt.

Ausmaß der Lärmbelastung

Den Berechnungen der aktuellen Lärmkartierung zufolge, sind in Hameln 7.900 Menschen gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm mit Tagespegeln von über 55 dB(A) ausgesetzt. Bei einer Einwohnerzahl von 57.500 Menschen entspricht dies 13,7 Prozent der Bevölkerung, die von potenziell gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln betroffen sind. Im Plan heißt es außerdem:

> *„In der Stadt Hameln wird die Betroffenheit auf drei Personen, die durch ischämische Herzkrankheiten, 1.629 Personen durch starke Belästigung und 452 Personen durch starke Schlafstörungen geschätzt“* (S. 12).

Bei den ermittelten Werten muss von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden, denn die zugrunde gelegte Lärmkartierung erfasst – anders als in den meisten Städten in Deutschland – lediglich die Hauptverkehrsstraßen und verschleiert damit das wahre Ausmaß der Lärmbelastung.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt eindrücklich, bereits die durchschnittlichen Lärmpegel tagsüber von 53 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht zu überschreiten, um gesundheitliche Risiken wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und kognitive Beeinträchtigungen zu minimieren.

Anwendung zu hoher Auslösewerte

Im Planentwurf werden als gesundheitliche Schwellenwerte bzw. Auslösewerte für die Maßnahmenplanung tagsüber 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) herangezogen. Begründet werden sie mit einem *Rundeschreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz* und *Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen*. Im Weiteren wird sogar eine zusätzliche Schwelle „besonders hoher Lärmbelastung“ definiert: 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts. Lediglich Menschen, die von Lärmbelastung über dieser extrem hoch angesetzten Schwelle betroffen sind, wird im Planentwurf in der Folge überhaupt noch verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet. Alle anderen Betroffenen werden hingegen vernachlässigt.

Diese im Planentwurf herangezogenen Auslösewerte sind veraltet und nach aktuellem Stand der Lärmwirkungsforschung deutlich zu hoch angesetzt. Sie entsprechen weder aktueller Lärmwirkungsforschung noch WHO-Standards. Im Oktober 2018, hat die WHO neue Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region veröffentlicht[1]. In dieser Meta-Studie wurden systematisch alle wichtigen Forschungsarbeiten im Bereich Umgebungslärm und Gesundheit einbezogen und die folgenden Empfehlungen für die Lärmbelastung durch Straßenverkehr abgeleitet:

- Durchschnittliche Belastung (L_{den}): Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen L_{den} von 53dB(A) nicht zu überschreiten, weil Straßenverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.
- Nächtliche Dauerschallbelastung (L_{night}): Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen L_{night} von 45dB(A) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.

Die Empfehlungen der WHO stellen den aktuellen Stand der Wissenschaft dar. Bereits bei Überschreiten dieser Werte können gesundheitliche Risiken wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und andere Beeinträchtigungen auftreten. Diese Werte erkennt der der Planentwurf sogar an – sie werden im Planentwurf zitiert (S. 8) – sie finden in der Folge aber keine Berücksichtigung.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat die Leitlinien der WHO geprüft und im Juli 2019 ein Positionspapier dazu veröffentlicht[2]. Darin bestätigt das UBA die hohe Relevanz dieser Untersuchung sowie die hohen wissenschaftlichen Standards, mit denen diese Leitlinien erstellt wurden. In der fachlichen Einordnung heißt es:

> *„Die Ergebnisse stellen im Vergleich zu vorangegangen Leitlinien einen Erkenntnisfortschritt von zentraler Bedeutung dar.“*

In vielen älteren Publikationen, beispielsweise vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020) heißt es, dass auch das Umweltbundesamt einen L_{den} von 65 dB(A) als Auslösekriterium für die

---

[1] WHO (2018); Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region: Zusammenfassung https://www.who.int/europe/de/publications/i/item/WHO-EURO-2018-3287-43046-60243

[2] UBA (2019), Positionspapier WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/who-leitlinien-fuer-umgebungslaerm-fuer-die

Lärmaktionsplanung empfehlen würde. Aber auch das ist veraltet und entspricht nicht der aktuellen Empfehlung des UBA.

Die folgende Grafik stammt von der Website des UBA[3] und fasst die aktuellen Empfehlungen zusammen. Demnach ist bei einer Konzentration von 60 dB(A) ganztägig die Ergreifung von kurzfristig wirkenden Maßnahmen notwendig, um gesundheitsschädliche Auswirkungen zu vermeiden. Bei Konzentrationen von 55 dB(A) ganztägig sind auch mittelfristig Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrslärms notwendig, um erhebliche Belästigungen zu vermeiden.

Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}		L_{Night}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

In einem Leitfaden zur Lärmaktionsplanung aus Oktober 2023 geht das Umweltbundesamt darüber einen Schritt hinaus und nennt die Empfehlungen der WHO als Auslösekriterium für Lärmminderungsmaßnahmen[4]:

> *„Die WHO empfiehlt, dass der Lärmpegel durch Straßenverkehr 53 dB(A) (LDEN) und 45 dB(A) (LNight) nicht überschreiten sollte.* ***Wenn diese Werte überschritten werden, sind Maßnahmen erforderlich, um die Lärmbelastung*** *sowohl an der Quelle als auch entlang der Ausbreitungswege zwischen der Quelle und der betroffenen Bevölkerung* ***zu reduzieren****."*

Unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Lärmwirkungsforschung ist das Ausmaß der Lärmproblematik in Hameln immens und deutlich schwerwiegender als im derzeitigen Planentwurf suggeriert. Ganztägig gesundheitsschädliche Lärmpegel über 53 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts in der Maßnahmenplanung nicht zu berücksichtigen, stellt einen Ermessensausfall dar, da im nachweislich gesundheitsschädlichen Bereich eine Prüfung von Maßnahmen verweigert wird.

Mangelhafte Maßnahmenplanung

Die EU-Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne sehen vor, dass darin Maßnahmen zur Lärmminderung, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, festgeschrieben werden müssen. Der Planentwurf definiert 23 sogenannte „Maßnahmenbereiche". Sie werden in drei Stufen gerankt:

Priorität 1: Lärmkennziffer über 300
Priorität 2: Lärmkennziffer über 150
Priorität 3: Lärmkennziffer über 75

Der Prioritätenbereich 1 mit der höchsten Betroffenheit umfasst 6 Straßenabschnitte zwischen 104 m und 758 m Länge. Alle Straßenabschnitte liegen auf Bundesstraßen und weisen ein erhebliches Verkehrsaufkommen zwischen 19.025 und 25.940 Kfz pro Tag auf. Auf allen Straßenabschnitten gilt derzeit Tempo 50.

Empfehlungen aus vergangenen Lärmaktionsplänen auf zwei Abschnitten der Bundesstraße 1 sowie einem Abschnitt der Bundesstraße 83 jeweils Tempo 30 einzuführen, sind bis heute nicht umgesetzt. Als Grund wird angegeben, dass die Maßnahmen *„von der Niedersächsischen*

[3] https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung
[4] UBA (2023) Lärmaktionsplanung - Lärmminderungseffekte von Maßnahmen https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermaktionsplanung-laermminderungseffekte-von

Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) nicht mitgetragen werden bzw. im Fall der Ohsener Straße nicht weiter verfolgt“ werden (S. 27/28). Dabei erkennt der Plan selbst an, dass ein Tempolimit im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch „*mit verbindlicher Wirkung für die Straßenverkehrsbehörde*“ festgelegt werden kann (S. 38).

Der aktuelle Plan bezieht Tempobegrenzungen auf 30 km/h – obwohl es sich dabei nachweislich um die wirksamste und kostengünstigste Maßnahme handelt, Menschen von Straßenverkehrslärm zu entlasten – gar nicht erst mehr ein.

Für die sechs am schwersten belasteten Straßenabschnitte (Priorität 1) ist für die nächsten fünf Jahre keine einzige Maßnahme geplant (Tab. 9, S. 30), für die anderen Prioritätsstufen an lediglich zwei Straßenabschnitten mögliche Fahrbahnsanierungen und einem Abschnitt passiver Schallschutz, für weitere 14 Straßenabschnitte liegt hingegen keinerlei Planung vor (Tab. 10 und 11, S. 30-32) – das grenzt schon an Arbeitsverweigerung.

Im Maßnahmenbereich Priorität 1 beschränkt man sich auf folgende (zynisch anmutende) Empfehlung:

> „*Empfohlen wird, dass die Stadt Hameln unterstützende Informationen zum passiven Schallschutz (Lärmsanierung) für die betroffenen Hauseigentümer zur Verfügung stellt und über die bestehenden Fördermöglichkeiten des Bundes Auskunft erteilt*“ (S. 58).

Für die drei Bundesstraßenabschnitte, für die bereits in der Vergangenheit Tempo 30 vorgesehen war, wird Tempo 30 nur noch als unverbindliche „Empfehlung“ in den Plan aufgenommen (S.41/42). Bei einer Empfehlung handelt es sich allerdings nicht um eine Maßnahme im Sinne der EU-Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne.

Verwendung veralteter Berechnungsverfahren

Im vorliegenden Plan sollen zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie beispielsweise Tempo 30, die veralteten Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) herangezogen werden, obwohl seit dem Jahr 2019 neue Richtlinien vorliegen. Im Gegensatz dazu werden jedoch für Fahrbahnsanierungen im vorliegenden Plan wiederum die aktuellen Richtlinien (RLS-19) genutzt. In anderen Bundesländern wie Baden-Württemberg werden selbstverständlich stets die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 angewendet, die bereits vor knapp 5 Jahren amtlich bekannt gegeben wurden. Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 4. November 2020 wurde zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen die RLS-19 eingeführt und ist seit spätestens dem 1. März 2021 anzuwenden. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen.

Die Verwendung von RLS-90 führt zu Lasten der Lärmbetroffenen zu einer beschönigten Darstellung der Lärmpegel. Durch den Einsatz breiterer Reifen und das größere Gewicht bei neueren Fahrzeugen sind die RLS-90 nicht geeignet die vorherrschende Fahrzeugflotte abzubilden. Die Lärmberechnung nach RLS-19 führt somit zu anderen Pegelwerten als Berechnungen nach den veraltetet RLS-90. Besonders relevant ist jedoch, dass die Auslösewerte der RLS-90 vor dem Hintergrund der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung veraltet sind und in der RLS-19 deutlich abgesenkt wurden. Eine Lärmaktionsplanung, die im Jahr 2024 auf einem veralteten und überholten Stand der Technik ausgeführt wurde und damit die Lärmbelastung zu Lasten der Lärm-betroffenen deutlich unterschätzt, ist inakzeptabel.

Keine Schätzwerte für die Reduzierung der Lärmbetroffenen

Der Planentwurf enthält keine Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen, obwohl die Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne der EU-Umgebungslärmrichtlinie dies vorsehen. Ob der beschriebenen mangelhaften Maßnahmenplanung ist allerdings auch mit keinerlei Entlastung Betroffener zu rechnen.

Fehlende Festsetzung ruhiger Gebiete und Maßnahmen zum Schutz

Die EU-Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne sehen außerdem vor, dass Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre festgelegt werden müssen. Auch diese Mindestanforderung wird durch den Planentwurf nicht eingehalten. Völlig unambitioniert heißt es:

> *„Für die im Lärmaktionsplan 2014 herausgearbeiteten ruhigen Gebiete wird kein Fortschreibungsbedarf gesehen.* (S. 2).

Als Grund wird die reduzierte Lärmkartierung, die sich nur noch auf die Hauptstraßen beziehe, angeführt.
Zusätzlich wurden im Lärmaktionsplan von 2014 ruhige Gebiete lediglich empfohlen und scheinen bis heute nicht verbindlich festgesetzt worden zu sein. Dass der Planentwurf diese Pflichtanforderungen an Lärmaktionspläne schlicht ignoriert bzw. verweigert, ist als eindeutiger Rechtsverstoß zu werten.

Fazit

Der vorgelegte Planentwurf erfüllt an mehreren Stellen nicht die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne. Angesichts dessen, dass sehr viele Menschen in Hameln von nachweislich gesundheitsschädlichen Lärmpegeln belastet sind, ist das Ambitionsniveau nicht ansatzweise ausreichend. Die DUH fordert Sie deshalb auf, den vorliegenden Planentwurf grundsätzlich auf Basis der geltenden Rechtsgrundlage und unserer Stellungnahme so zu überarbeiten, dass eine deutliche Minderung der Zahl an Menschen, die unter krankmachendem Verkehrslärm leiden, zu erwarten ist – zum Beispiel durch Tempo 30 auf allen belasteten innerstädtischen Hauptstraßen.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Resch

Jürgen Resch

Bundesgeschäftsführer