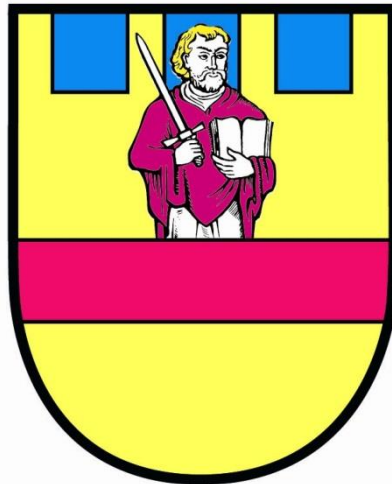


**Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Gemeinde Stadt Cloppenburg vom 10.09.2018**

S T A D T
CLOPPENBURG



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine

- erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom
- Falls es sich um die Überprüfung eines bereits verabschiedeten Lärmaktionsplans handelt:
Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans vom

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Cloppenburg, Sevelter Straße 8, 49661 Cloppenburg

Gemeindeschlüssel: 03453004

Fachbereich 4 Planen und Umwelt

Internet: www.cloppenburg.de

Fachbereichsleiter: Bauoberrat H. Asbree T. 04471-185-306

Mail: asbree@cloppenburg.de

Sachgebietsleiter: Dipl. Ing. H.-J. Koopmann T. 04471-185-315

Mail: koopmann@cloppenburg.de

Sachbearbeiterin: Dipl. Geogr. U. Hemmen T.04471-185-305

Mail: hemmen@cloppenburg.de

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

Die Stadt Cloppenburg (Anlage 1.1) mit ca. 35.000 Einwohnern ist die Kreisstadt und zugleich größte Stadt des nach ihr benannten Landkreises. Das Stadtgebiet von Cloppenburg hat eine Gesamtfläche von 7058 ha. Die durchschnittliche Höhenlage liegt bei 38,7m über NN.

Das Stadtgebiet umfasst neben dem Stadtkern mehrere Ortsteile, die zugleich je eine Ortschaft bilden. Diese sind Ambühren/Schmertheim, Bethen, Emstekerfeld, Galgenmoor, Kellerhöhe, Staatsforsten, Sternbusch und Vahren/Stapelfeld.

Der Fluss Soeste durchquert Cloppenburg in nordwestlicher Richtung relativ zentrumsnah und prägt mit seinen Niederungsgebieten das Stadtbild.

Die Kernstadt Cloppenburg wird im Westen und Norden durch die Bundesstraßen

B 213 (zugleich Europastraße E 233) und B 72 begrenzt, die auch gleichzeitig die Ortsumgehung von Cloppenburg bilden. Im Osten begrenzt der Ortsteil Emstekerfeld den Kernbereich, im Süden kann der Herzog-Erich-Ring als Begrenzung angesehen werden. Direkt im Zentrum des Stadtkerns befindet sich die Altstadt von Cloppenburg mit einer ausgedehnten Fußgängerzone.

Industrie- und Gewerbeflächen konzentrieren sich auf das östliche und westliche Stadtgebiet. Die Stadt ist ein bedeutender Umschlagplatz für agrarwirtschaftliche Erzeugnisse. Neben der Nahrungsmittelbranche haben sich dank gezielter Wirtschaftsförderungsmaßnahmen etliche Großbetriebe, konkurrenzfähige Klein- und Mittelindustrie und eine sehr stark ausgeprägte und in das Umland ausstrahlende Handelsstruktur etabliert.

Wohngebiete finden sich im gesamten Stadtgebiet inklusive aller Ortsteile.

Die Stadt Cloppenburg hat in 15 km Entfernung Anbindung an die Autobahn A 1 (Hansalinie). Die Anbindung an die Autobahn A 29 erfolgt über die Anschlussstelle Ahlhorn in 10 km Entfernung. Cloppenburg liegt an den Bundesstraßen B 213 (Europastraße 233), B 72 und B 68, wobei die Bundesstraßen B 72 und B 213 als Ortsumgehung befahren werden können.

Des Weiteren liegt die Stadt an der Bahnstrecke Oldenburg – Osnabrück, befahren durch die Nord-West-Bahn, mit Halt im Bahnhof von Cloppenburg.

1.2 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

s. Anlage

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	1.700
über 60 bis 65	500
über 65 bis 70	100
über 70 bis 75	0
über 75	0
Summe	2.300

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	800
über 55 bis 60	200
über 60 bis 65	100
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	1.100

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	10,9	1.100
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	2,7	100
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,9	0
Summe		

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

00	Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt
00	Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt
100	Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt
100	Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt
500	Menschen sind ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt
200	Menschen sind in der Nacht Belastungen/Belästigungen ausgesetzt

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Für Cloppenburg erreicht die Umgehungsstraße auf den beiden südwestlichen Abschnitten ihre höchsten Verkehrsbelastungen.

Im Stadtgebiet hat der Innenstadtring die am stärksten belasteten Straßenzüge. Dabei haben die südliche Innenstadttangente (Fritz-Reuter-Straße) und die westliche Tangente (Soestenstraße) höhere Belastungen, als die östliche (Hagenstraße) und nördliche Tangente (Osterstraße).

Die Verkehrsmengen des Innenstadtrings gelangen über die Friesoyther Straße im Nordwesten, die Bether Straße/Osterstraße im Nordosten, die Löninger Straße im Süden und die Emsteker Straße im Südosten zur/von der Innenstadt auf die Hauptverkehrsstraßen.

Innerörtlicher Verkehr belastet den südlichen Innenstadtring über die K170 Cappelner Straße, K173, Sevelter Straße und den Kessener Weg, etwa anteilig zur Hälfte durch Verkehre aus den Wohngebieten.

Die relativ hohen Verkehrsbelastungen auf dem Innenstadtring begründen sich u.a. durch einen hohen Anteil von Durchgangsverkehr, aber auch durch verkehrlenkende und -steuernde Maßnahmen, um unerwünschte Verkehrsmengen aus den Wohngebieten fernzuhalten. Zur Entlastung hochfrequentierter Straßen im innerstädtischen Gefüge ist der Bau einer „Innerstädtischen Entlastungsstraße“ (Südtangente) vorgesehen.

Der Abschluss des entsprechenden straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens steht zeitnah bevor.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Förderung Radnutzung, Ausbau Radwegesystem, Radwegachsen, Trennung der Verkehre, Fahrradstraße, Anreizsysteme für Verzicht aufs Auto, Verkehrsentwicklungsplan (VEP), Verkehrsverlagerung, Reduzierung Parksuchverkehr, automatische/verkehrsabhängige Ampelschaltung, Unterstützung E-Mobilität, Schaffung öffentlicher Ladestationen, Freigabe Anschlussstelle Molberger Straße (AS/OU-Cloppenburg), Straßenraumgestaltung, Fußgängerzone, Öffentlichkeitsarbeit, Anleitung zu lärmminderndem Verhalten, Abschirmungen Lärmschutzwall, lärmmindernder Belag und Berücksichtigung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen in der Bauleitplanung.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Südtangente
Lärmschutz entlang Bundesstraße
Umsetzung des Radverkehrskonzepts

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

Als „vorläufige ruhige Gebiete“ werden Gebiete mit erholsamer Aufenthaltsfunktion festgelegt.

Ambührener See inklusive Fuß- und Radweg Soeste/Soestetal

Mühlenteich, Museumsdorf, Hemmelsbühren (östlich Caritas)

Galgenmoor, Rückhaltebecken Molberger Straße, Naturraum Soesteniederung und der Stadtpark

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Beruhigung der innerstädtischen Fahr-Geschwindigkeit von KFZ, Lenkung und Beruhigung des KFZ-Verkehrs, Stabilisierung des Verkehrsflusses und Stärkung des ÖPNV.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

25 %

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

Südtangente: Beratungen, Beteiligungen und Plan-Auslegungen im Verfahren der Straßenrechtlichen Planfeststellung. Ein separater Textteil wird im Lärmaktionsplan ergänzt.

Radverkehrskonzept: dieses wird ebenfalls im separaten Verfahren ergänzt und aktualisiert. Ein separater Textteil mit Angaben über Klimaschutzaktionen „Radverkehr“ und 4 Workshops „Verkehr und Mobilität des Klimaschutzkonzeptes, Termine und Protokolle werden in einem separaten Text ergänzt.

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.

Der Lärmaktionsplan wird Januar 2019 auf der Homepage der Stadt Cloppenburg veröffentlicht. Die Bekanntmachung der Erarbeitung ist den separaten Anhängen der Maßnahmen zu entnehmen.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse der Beteiligung der Bürger wurden bei Erarbeitung der Maßnahmen und Prioritätensetzung berücksichtigt.

5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Die Kosten der Maßnahmen sind dem jeweiligen Anhängen zu entnehmen.

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

**7.1 Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss/
Entscheidung des Rates in Kraft getreten am:**

10.September 2018

7.2 Die Bekanntmachung erfolgte am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

Unterschrift

Name, Ort, Datum, ggf. Funktion, Stempel

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. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. **Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.)**

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ² ,		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁴	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Nutzung								
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
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.

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

² 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.

³ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)