

Abschlussbericht

Lärmaktionsplan

der Stadt Hildesheim



21. März 2025

Ramboll Deutschland GmbH | Smart Mobility DE

Abschlussbericht

Lärmaktionsplan der Stadt Hildesheim

Auftraggeber

Stadt Hildesheim

Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Markt 3

31134 Hildesheim

Auftragnehmer

**Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE**

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Anne-Susan.Freimuth@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

M. Sc. Anne-Susan Freimuth

M. Sc. Friedrich Irmer

Berlin, 21. März 2025

1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	1	Stadt Hildesheim
2	Grundlagen und Rahmenbedingungen	3	Lärmaktionsplan
			Abschlussbericht
			21.03.2025
2.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	3	
2.2	Auslösepegel und Grenzwerte	4	
2.3	Zuständige Behörden	5	
3	Bestandsanalyse	6	
3.1	Untersuchungsgebiet	6	
3.2	Auswertung der Lärmkartierung	7	
3.2.1	Straßenverkehr	8	
3.2.2	Eisenbahnverkehr	15	
3.2.3	Industrie, Gewerbe und Hafenanlagen (IED)	19	
3.2.4	Verortung der Lärmbetroffenheiten	22	
3.3	Auswertung vorhandener Planungen und Ansätze	29	
3.4	Evaluierung der bisherigen Lärmaktionsplanung	33	
3.5	Situation an den Lärmbrennpunkten des Straßenverkehrs	40	
3.5.1	Straßenklassifizierung und Verkehrsorganisation	40	
3.5.2	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	41	
3.5.3	Fahrbahnoberflächen	45	
3.5.4	Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteil	46	
3.5.5	Bebauungsstruktur	48	
4	Maßnahmenplanung	49	
4.1	Generelle Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung im Straßenverkehr	50	
4.2	Maßnahmenscreening	54	
4.3	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	56	
4.4	Fahrbahnoberflächen	59	
4.5	Fortschreibung der Maßnahmen aus Runde 3	63	

Stadt Hildesheim	5	Wirkungsprognose	64
Lärmaktionsplan	6	Ruhige Gebiete	68
Abschlussbericht			
21.03.2025			
	6.1	Ruhige Gebiete in Hildesheim	68
	6.2	Strategien zum Schutz „Ruhiger Gebiete“	70
	7	Öffentlichkeitsbeteiligung	72
	8	Zusammenfassung	73
		Tabellenverzeichnis	74
		Abbildungsverzeichnis	75

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Die Stadt Hildesheim schreibt turnusgemäß den Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie¹ fort. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastung zu senken und die Lebensqualität in der Stadt Hildesheim zu erhöhen. Konkret geht es darum, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und den Einwohnenden einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen.

Die Grundlage für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in Hildesheim bilden die vorangegangenen Lärmaktionspläne sowie die aktuelle Lärmkartierung. In Hildesheim sind Straßen-, Eisenbahnverkehrs- und Gewerbelärm relevant. Fluglärm ist nach den gesetzlichen Vorgaben nicht relevant.

Den Lärm für die relevanten Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz pro Jahr, das erweiterte Straßennetz sowie den Gewerbelärm kartierte das Büro FCP IBU GmbH im Auftrag der Stadt Hildesheim.² Die Lärmkartierung des Eisenbahnlärms erfolgte durch das Eisenbahn-Bundesamt. Dieses ist auch für Lärmaktionsplanung an Eisenbahnstrecken des Bundes zuständig.

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Hildesheim umfasst folgende Schwerpunkte:

- Bestandsanalyse,
- Maßnahmenfortschreibung und -planung,
- Wirkungsprognosen,
- Ruhige Gebiete,
- Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Bestandsanalyse wertet die Lärmsituation aus und identifiziert die Bereiche mit besonders hohen Lärmbelastungen, sogenannte Lärmbrennpunkte (LB). Bereits vorhandene Planungen werden hinsichtlich ihrer Wechselwirkungen zur Lärmaktionsplanung dargestellt und die bereits geplanten Verkehrsvorhaben berücksichtigt. Die in den vorangegangenen Runden vorgeschlagenen Maßnahmen werden auf ihren Umsetzungsstand hin überprüft und Umsetzungs-hemmnisse abgeleitet.

¹ Richtlinie 2002 / 49 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002, geändert durch: Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1226 der Kommission vom 21. Dezember 2020 Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 269/65 vom 28.07.2021.

² Dokumentation der Lärmkartierung 2022 für den Ballungsraum Stadt Hildesheim.

Stadt Hildesheim

Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Der Schwerpunkt der Maßnahmenplanung liegt auf dem Straßenverkehr, da die Stadt Hildesheim vor allem hier Einfluss nehmen kann. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird auf Grundlage der Bestandsanalyse geprüft, ob sie weiter Gültigkeit haben. Für noch nicht geplante oder neue durch den Straßenverkehr entstehende Lärmbrennpunkte erfolgt eine Maßnahmenplanung für ausgewählte Lärmbrennpunkte mit einer sehr hohen Lärmbelastung.

Anschließend wird für die möglichen Handlungsspielräume eine Wirkungsprognose für den Straßenverkehr erstellt.

Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wird auch der Schutz von ruhigen Gebieten vor Lärm gefordert. Die bereits festgesetzten ruhigen Gebiete überprüft der Lärmaktionsplan auf Grundlage der aktuellen Kartierungen.

Die Öffentlichkeit erhält im Rahmen eines Workshops und der öffentlichen Auslegung die Möglichkeit, sich an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Abschließend erfolgt eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans für die Meldung an die Europäische Union.

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Stadt Hildesheim

Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)³, das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005⁴ die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm⁵ in nationales Recht umsetzt.

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher geregelt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Industrieanlagen in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnenden zu regeln.

Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie von Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen und spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) geändert worden ist.

⁴ Gesetz zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005; Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005.

⁵ Richtlinie 2002 / 49 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002, geändert durch: Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1226 der Kommission vom 21. Dezember 2020 Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 269/65 vom 28.07.2021.

Gemäß § 47 BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Untersuchungsraumes und der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

Gemäß § 47 Abs. 6 BImSchG und § 47d Abs. 6 BImSchG sind die im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz StVG, Straßenverkehrsordnung StVO) zu prüfen.

Seit dem 31. Dezember 2021 ist nach der 34. BImSchV § 5 Abs. 1 ein neues Berechnungsverfahren⁶ für den Umgebungslärm anzuwenden. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der Runde 3 (besonders die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen) ist daher nicht möglich. Zusätzlich wurden die Grenzen der Pegelklassen nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 BImSchV überarbeitet. Eine neue Rundungsregelung führt zu einer Verschiebung der Klassengrenzen um 0,5 dB(A). Es wird eine deutliche Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber der vorherigen Runde 3 erwartet. (LAI, März 2022)

Zusätzlich sind im Vergleich zur Runde 3 nach der 34. BImSchV § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 neben der Anzahl lärmbeeinträchtigter Menschen durch den Straßenverkehr auch Angaben zur geschätzten Zahl ischämischer Herzkrankheiten⁷, starker Belästigung und starker Schlafstörung aufzuführen. Diese sind nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG zu ermitteln.

2.2 Auslösepegel und Grenzwerte

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Es gibt jedoch weder auf EU- noch auf Bundesebene verbindliche Schwellenwerte / Grenzwerte, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden müssen.

⁶ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), veröffentlicht am 28. Dezember 2018 im Bundesanzeiger AT 28.12.2018 B7.

⁷ Eine Erkrankung der Herzkranzgefäße.

Das Umweltministerium Niedersachsen schlägt den Kommunen vor, die Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans anhand von Auslösewerten zu prüfen. „Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} von 70 dB bzw. L_{Night} von 60 dB für Hauptverkehrsstraßen und ein Mittelungspegel L_{DEN} von 65 dB bzw. L_{Night} von 55 dB für Hauptflugplätze empfohlen“⁸.

Das Umweltbundesamt nennt Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A). Diese Werte decken sich mit der ersten Runde der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU)⁹ im Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele. Hintergrund dieser Schwellenwerte ist die medizinisch gesicherte Erkenntnis, dass dauerhafte Lärmbelastungen oberhalb dieser Schwellenwerte zu signifikanten Steigerungen von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können. Die Vorsorgewerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sind mit L_{DEN} 55 dB(A) und L_{Night} 45 dB(A) angegeben.

In den vorangegangenen Runden der Lärmaktionsplanung wurden in Hildesheim als Auslösewerte die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte des Umweltbundesamtes zu Grunde gelegt. Mit diesem Hintergrund nutzt der aktuelle LAP als Auslösekriterium ebenfalls die folgenden Mittelungspegel:

- 24-Stundenwert (L_{DEN}) ≥ 65 dB(A) und
- Nachtwert (L_{Night}) ≥ 55 dB(A).

2.3 Zuständige Behörden

Die Lärmaktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen und für die IED-Anlagen liegt gemäß BImSchG § 47e Abs.1 in der Verantwortung der Kommune, also der Stadt Hildesheim. Zuständig ist dort:

Stadt Hildesheim
 Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung
 Markt 3
 31134 Hildesheim

Bei der Durchführung der Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken unterstützt das Eisenbahnbundesamt die Ballungsräume. Vertreterinnen und Vertreter der Ballungsräume können durch eine Stellungnahme zur lokalen Schienenlärmsituation an der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes teilnehmen. Die Stellungnahmen werden im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht.

⁸ <https://www.umwelt.niedersachsen.de/download/6794>, Zugriff: 31.03.2023.

⁹ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300.

3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse bildet die Grundlage für die anschließende Maßnahmenplanung. Sie wertet die aktuelle Lärmkartierung für den Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie für den Gewerbelärm aus. Flugverkehrslärm ist entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nicht relevant, da der Flughafen unterhalb der kartierungspflichtigen Grenze liegt.

Die verkehrliche Situation wird dargestellt, bereits vorhandenen Planungen mit Wechselwirkung zur Lärmaktionsplanung analysiert, relevante Veränderungen und Erfahrungen seit der Lärmaktionsplanung der vorangegangenen Runden ausgewertet und die Umsetzungsstände der Maßnahmen aus den vorherigen Lärmaktionsplänen aufgezeigt.

3.1 Untersuchungsgebiet

Die Stadt Hildesheim liegt in Niedersachsen etwa 30 Kilometer südlich der Landeshauptstadt Hannover und etwa 45 Kilometer westlich von Braunschweig. Hildesheim ist eine Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis Hildesheim. An die Stadt grenzen im Norden die Gemeinden Giesen und Harsum, im Osten die Gemeinde Schellerten, im Südosten die Stadt Bad Salzdetfurth, im Süden die Gemeinde Diekholzen sowie im Westen die Stadt Gronau (Leine) und die Gemeinde Nordstemmen an.

Auf einer Fläche von 92 km² leben rund 102.000 Einwohnende (Stand: 30.09.2023)¹⁰. Dies ergibt eine Bevölkerungsdichte von rund 1.109 Einwohnenden / km² und liegt über dem Durchschnitt in Niedersachsen mit 171 Einwohnenden / km².¹¹

In Hildesheim sind (Stand 2022) 51.800 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Davon pendeln 29.200 Menschen nach Hildesheim ein. 15.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus Hildesheim aus. Der Saldo liegt bei 14.100 Personen.¹²

Die Bundesautobahn (BAB) 7 führt in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet. Dabei führt sie östlich an der Kernstadt vorbei. Die Stadt verfügt über die zwei Autobahnanschlüsse Hildesheim-Drissenstedt im Norden und Hildesheim im Osten. In Ost-West-Richtung quer durch die Stadt verläuft die Bundesstraße (B) 1. Die B 6 verläuft von Norden kommend in einem Bogen um das

¹⁰ Onlinedatenbank des Landesamts für Statistik Niedersachsen, Zugriff: 05.03.2024

¹¹ [Niedersachsen - Bevölkerung, Fläche, Wirtschaftsdaten, Kreise, Städte und Gemeinden \(stadtistik.de\)](https://stadtistik.de); Stand 2022.

¹² Webseite der Stadt Hildesheim (Beschäftigung und Arbeitsmarkt), Zugriff: 19.03.2024

Stadtzentrum weiter nach Südosten. Außerdem enden die B 243 und B 494 im Stadtgebiet.

Vom zentral gelegenen Bahnhof Hildesheim verkehren regelmäßig ICE-Züge in Richtung Berlin und Frankfurt. Außerdem fahren S-Bahn- bzw. Regionalverkehrszüge in Richtung Hannover (über Sarstedt oder Lehrte), Braunschweig (weiter nach Wolfsburg), Goslar und Hameln (weiter über Bad Oeynhausen nach Herford). Im Stadtgebiet stellen 14 Stadtbuslinien die innerstädtische Erschließung sicher. Dazu besteht über eine Vielzahl von Regionalbuslinien Verbindung zu den Nachbargemeinden.

Im Gemeindegebiet liegt außerdem der Flugplatz Hildesheim. Dieser ist wegen der Anzahl von weniger als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr nicht kartierungspflichtig.

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

3.2 Auswertung der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung erfolgt gemäß den rechtlichen Vorgaben getrennt nach Straßen- und Schienenverkehr. Allen Lärmkartierungen liegt mit CNOSSOS-EU¹³ erstmals eine europaweit einheitliche Berechnungsmethode für den Umgebungslärm zu Grunde. Dies ermöglicht eine objektive und vergleichbare Bewertung der Lärmsituation auf europäischer Ebene.

Für die Durchführung der Lärmkartierung in Deutschland wurden die gemeinsamen Berechnungsverfahren an die nationalen Begebenheiten und Anforderungen angepasst und in der aktuellen Fassung 2021 im Bundesanzeiger entsprechend § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) bekanntgegeben. Seit dem 31. Dezember 2021 sind die in Hildesheim folgenden relevanten Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung anzuwenden:

- BUB – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
- BEB – Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
- BUB-D – Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)

¹³ Common Noise Assessment Methods in Europe.

3.2.1 Straßenverkehr

Für Hildesheim erfolgt die Lärmkartierung für das **Hauptstraßennetz** und ein **erweitertes Netz**. Abbildung 1 und Abbildung 2 zeigen die aktuellen Lärmkarten für das Hauptstraßennetz für den 24-Stunden-Zeitraum (DEN) und die Nacht (Night). Die farbigen Isophonenflächen stellen die Lärmpegel entlang des Untersuchungsstraßennetzes in 4 m Höhe dar.

Das Hauptstraßennetz besteht aus allen Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Dies sind in Hildesheim die folgenden Straßen:

Bundesautobahnen (BAB):

- BAB 7

Bundestraßen (B):

- B 1
- B 6
- B 243
- B 494

Landesstraßen (L):

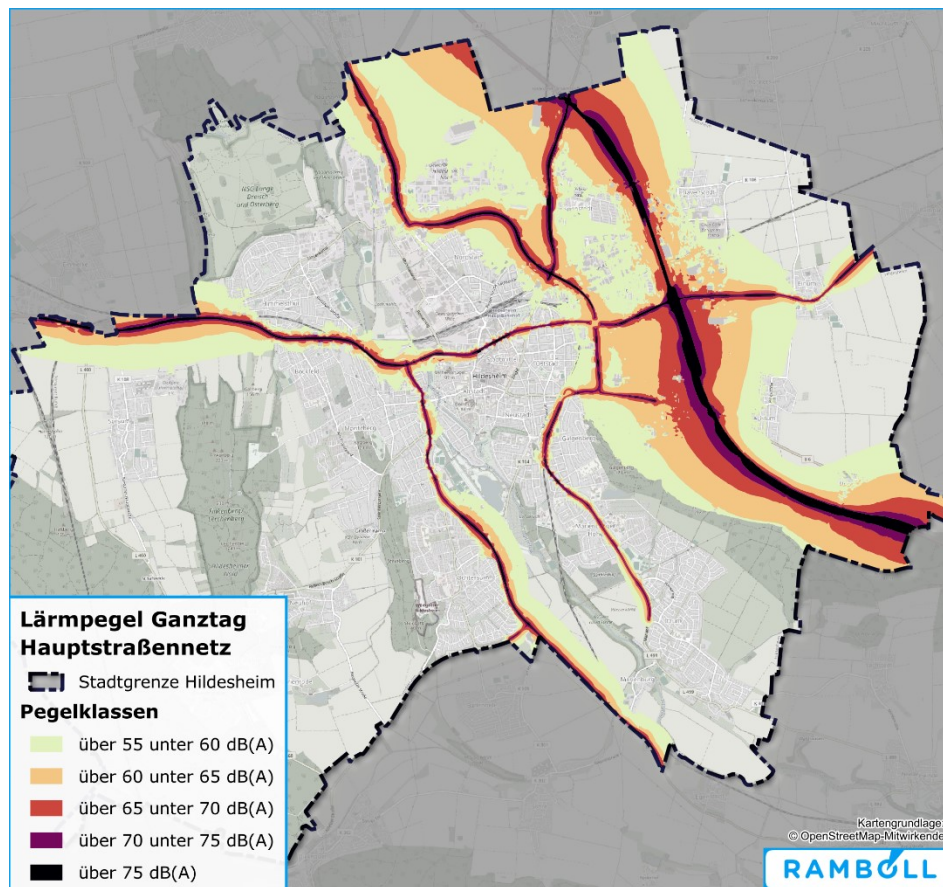
- L 485 (zwischen B 243 und Mittelfeld)
- L 491 (zwischen B 6 und Spandauer Weg)

Abbildung 1: Strategische Lärmkarte Runde 4 für Hauptstraßennetz L_{DEN}

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

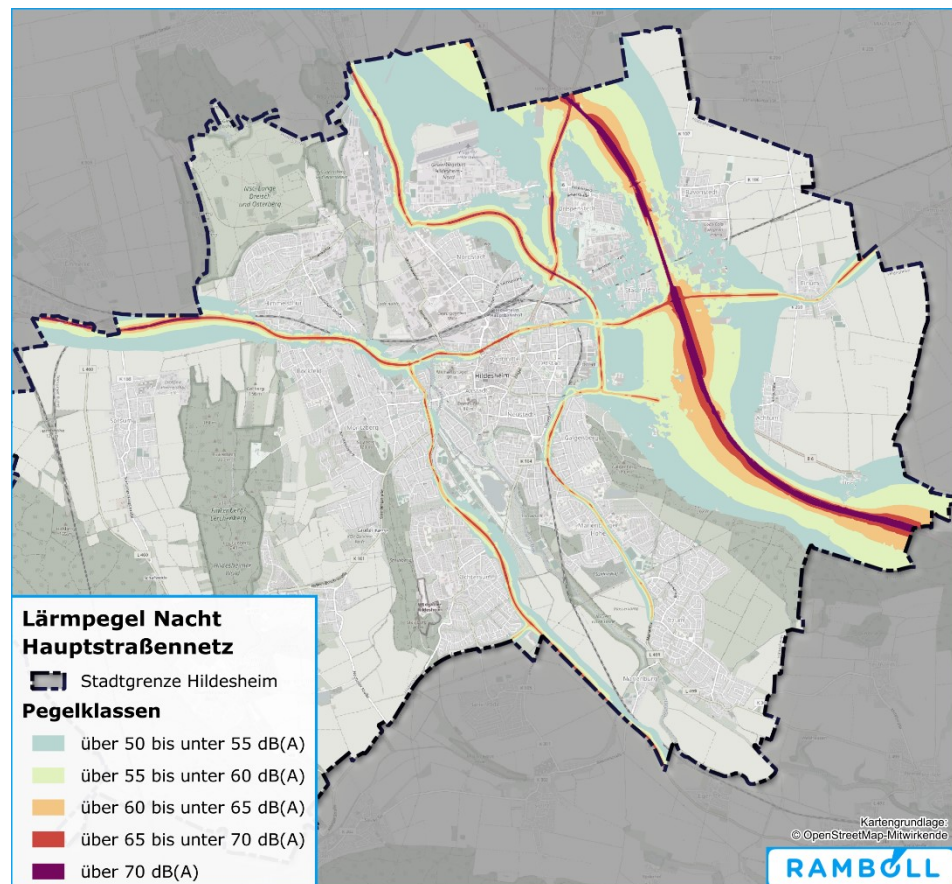
Abschlussbericht

21.03.2025



Datenquelle: Lärmkartierung der FCP IBU GmbH

Abbildung 2: Strategische Lärmkarte Runde 4 für das Hauptstraßennetz L_{Night}



Datenquelle: Lärmkartierung der FCP IBU GmbH

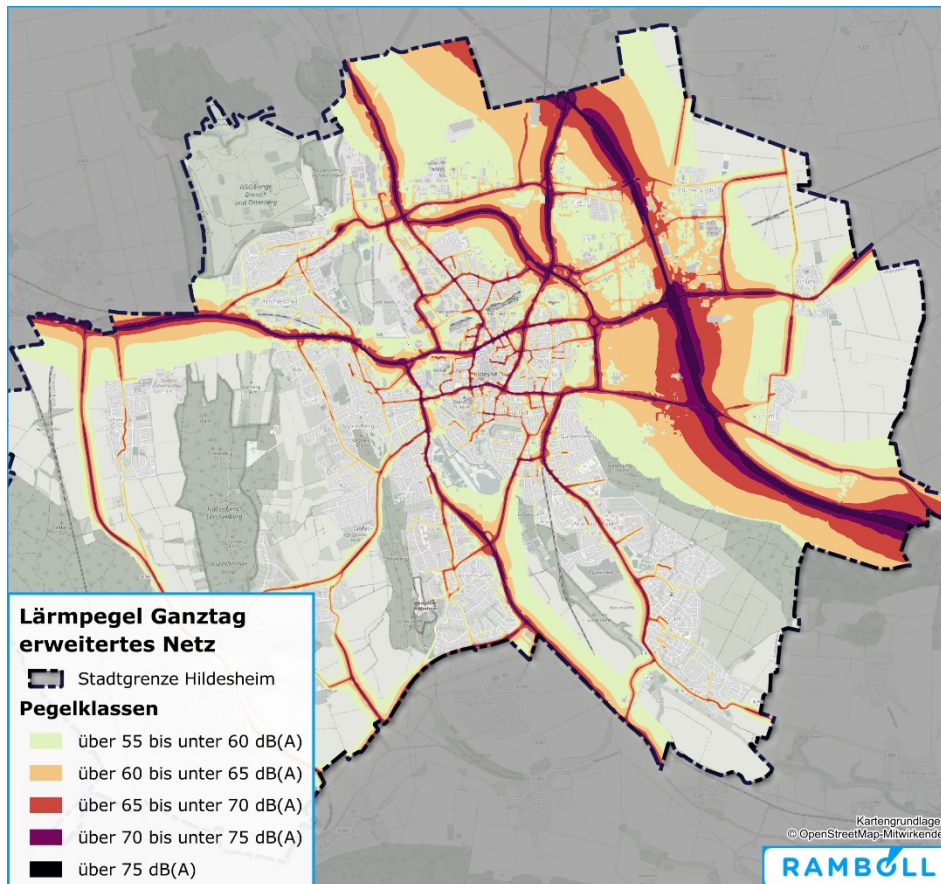
Neben dem Hauptstraßennetz wurde für den Ballungsraum Hildesheim auch ein **erweitertes Netz** kartiert, welches erheblich mehr Straßen im Stadtgebiet umfasst. Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die aktuellen Lärmkarten für das erweiterte Straßennetz für den 24-Stunden-Zeitraum (DEN) und die Nacht (Night). Kartiert wurden alle Straßen im Stadtgebiet, für die im Verkehrsmodell der Stadt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) hinterlegt ist.

Abbildung 3: Strategische Lärmkarte Runde 4 für das erweiterte Straßennetz L_{DEN}

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

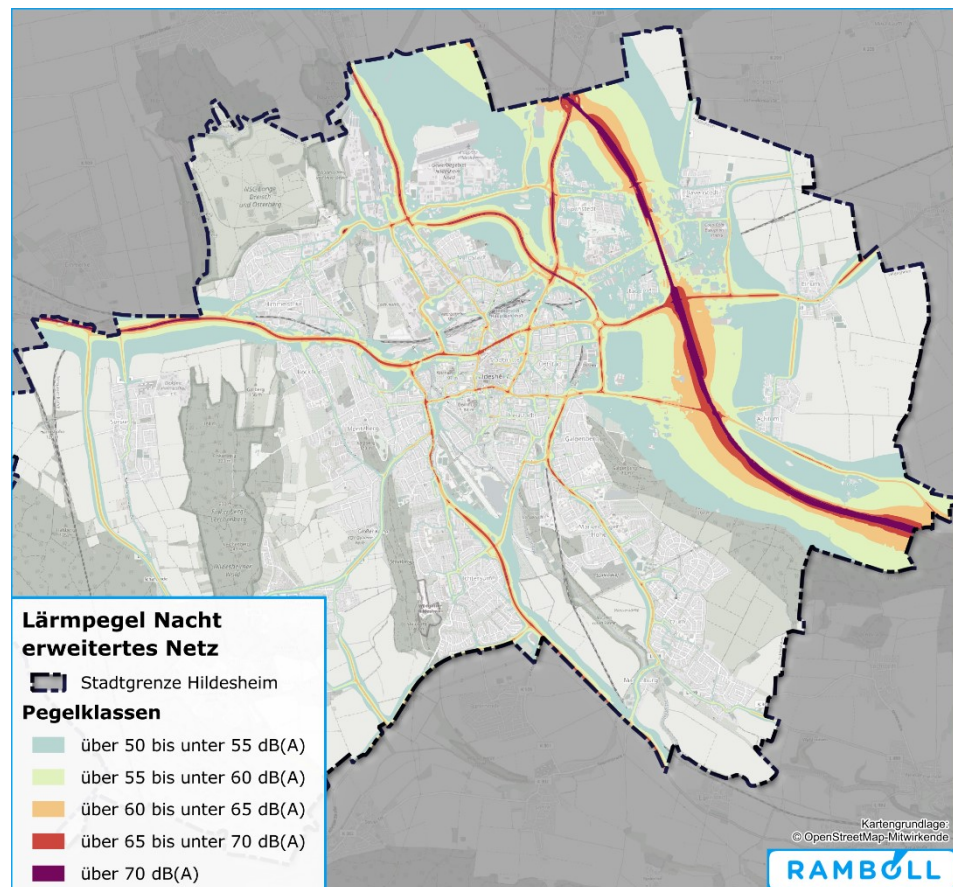
Abschlussbericht

21.03.2025



Datenquelle: Lärmkartierung der FCP IBU GmbH

Abbildung 4: Strategische Lärmkarte Runde 4 für das erweiterte Straßennetz L_{Night}



Datenquelle: Lärmkartierung der FCP IBU GmbH

Tabelle 1 zeigt die geschätzte Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohnenden für das pflichtkartierte Hauptstraßennetz. Demnach sind, bezogen auf das Netz, von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) am Gesamttag rund 4.700 und von $L_{Night} \geq 55$ dB(A) in der Nacht rund 5.700 Einwohnende betroffen. Das entspricht rund 4,6 % bzw. 5,5 % der Gesamtbevölkerung von Hildesheim.

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm (Hauptstraßennetz) belasteten Menschen in Hildesheim

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völkerung
			≥ 50 bis 54	6.400	6,3%
≥ 55 bis 59	10.200	10,0%	≥ 55 bis 59	3.200	3,1%
≥ 60 bis 64	4.300	4,2%	≥ 60 bis 64	1.900	1,9%
≥ 65 bis 69	2.600	2,5%	≥ 65 bis 69	500	0,5%
≥ 70 bis 74	1.800	1,8%	≥ 70	0	
≥ 75	300	0,3%			
Summe¹⁴	19.200	18,8%	Summe	12.000	11,8%

Datenquelle: FCP IBU GmbH.

In Tabelle 2 sind die Lärmbetroffenheiten für das erweiterte Straßennetz dargestellt. Auf dieses bezogen sind von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) am Gesamttag rund 15.200 und von $L_{Night} \geq 55$ dB(A) in der Nacht rund 17.500 Einwohnende betroffen. Das entspricht rund 15 % bzw. 17,2 % der gesamten Bevölkerung von Hildesheim.

Ein Vergleich der heutigen Lärmbetroffenheiten mit denen der letzten Lärmkartierung ist u. a. wegen des geänderten Berechnungsverfahrens, der angepassten Klasseneinteilungen sowie des unterschiedlichen Kartierungsumfanges¹⁵ nicht sinnvoll.

¹⁴ Abweichungen sind rundungsbedingt.

¹⁵ Die Kartierung erfolgte in Runde 4 für das Hauptverkehrsstraßennetz und ein erweitertes Netz. Beide Netze stimmen nicht genau mit dem Kartierungsumfang in Runde 3 überein.

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm (Gesamtstraßennetz) belasteten Menschen in Hildesheim

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völke- rung	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbe- völkerung
			≥ 50 bis 54	19.800	19,4%
≥ 55 bis 59	21.300	20,9%	≥ 55 bis 59	11.500	11,3%
≥ 60 bis 64	17.600	17,3%	≥ 60 bis 64	5.300	5,2%
≥ 65 bis 69	10.100	9,9%	≥ 65 bis 69	700	0,7%
≥ 70 bis 74	4.700	4,6%	≥ 70	0	
≥ 75	500	0,5%			
Summe¹⁶	54.100	53,0%	Summe	37.300	36,6%

Datenquelle: FCP IBU GmbH.

Tabelle 3 weist die Betroffenenheiten am Hauptstraßennetzes aus. Hier sind von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln 2.080 Wohnungen, 9 Schulgebäude und 13 Krankenhausgebäude sowie eine Gesamtfläche von 10,4 km² betroffen.

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm (Hauptstraßennetz) belasteten Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hildesheim

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen ¹⁷	Krankenhäuser ¹⁷
≥ 55	31,5	6.900	13	10
≥ 65	10,4	2.080	9	13
≥ 75	1,9	160	0	0

Datenquelle: FCP IBU GmbH.

Tabelle 4 zeigt die Betroffenenheiten des erweiterten Straßennetzes. Hier sind 7.010 Wohnungen, 20 Schulgebäude und 15 Krankenhausgebäude sowie eine Gesamtfläche von 14,3 km² von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln betroffen.

¹⁶ Abweichungen sind rundungsbedingt.

¹⁷ Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen, wobei miteinander verbundene Gebäudeteilen, zu einem Gebäude zusammengefasst wurden.

Tabelle 4: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm (Gesamtstraßennetz) belasteten Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hildesheim

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnungen	Schulen ¹⁸	Krankenhäuser ¹⁸
≥ 55	43,8	18.510	38	10
≥ 65	14,3	7.010	20	15
≥ 75	2,2	230	1	0

Datenquelle: FCP IBU GmbH.

Tabelle 5 stellt für das Hauptverkehrsstraßennetz und das erweiterte Gesamtstraßennetz die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten¹⁹, starker Belästigung und starker Schlafstörung hervorgerufen durch Straßenverkehrslärm in Hildesheim dar.

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung hervorgerufen durch Straßenverkehrslärm in Hildesheim

Anzahl Betroffener	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung L _{DEN}	Fälle starker Schlafstörung L _{Night}
Hauptverkehrsstraßennetz	5	10.332	3.053
Erweitertes Straßennetz	15	12.221	3.599

Datenquelle: FCP IBU GmbH.

3.2.2 Eisenbahnverkehr

Durch Hildesheim führen die folgenden Bahnstrecken:

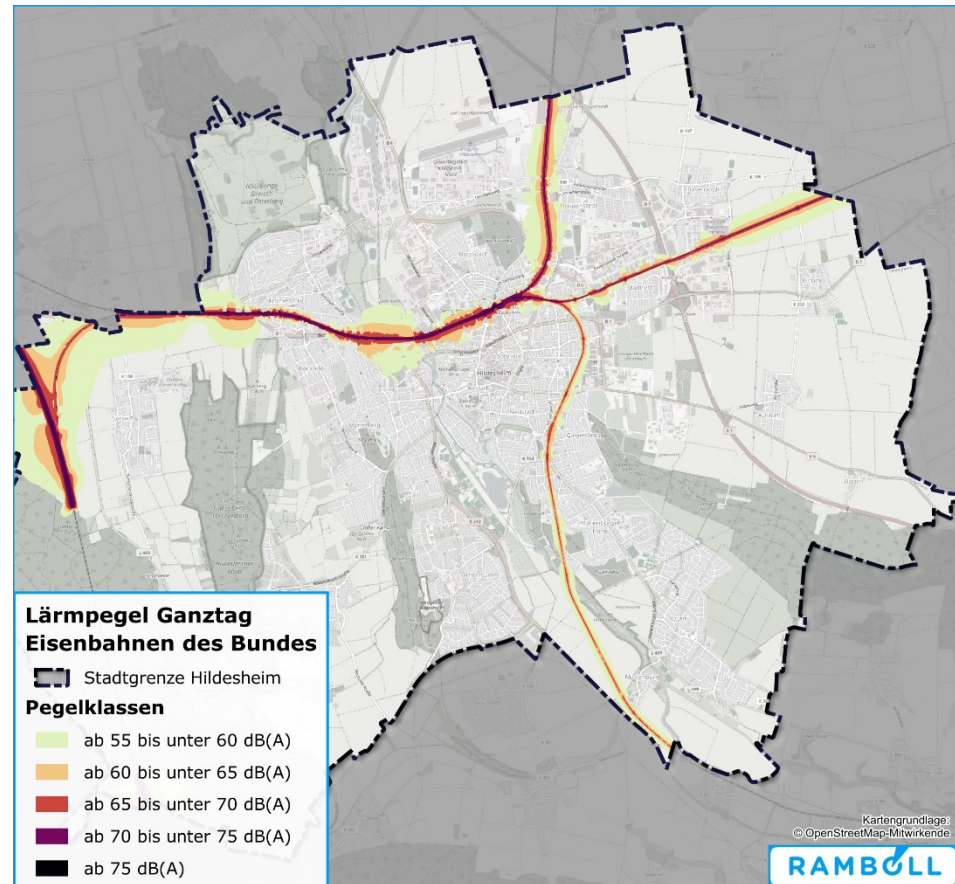
- Strecke 1733: Hannover - Kassel - Würzburg
- Strecke 1770: Lehrte - Nordstemmen
- Strecke 1772: Hildesheim - Groß Gleidingen
- Strecke 1773: Hildesheim - Goslar
- Strecke 1774: Sorsum - Himmelsthür (sog. ICE-Verbindungskurve)

¹⁸ Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.

¹⁹ Erkrankung der Herzkranzgefäße.

Abbildung 5 und Abbildung 6 zeigen die Isophonen des kartierten Eisenbahnnetzes in Hildesheim. Für die Kartierung verantwortlich ist das Eisenbahn-Bundesamt.

Abbildung 5: Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes für den Gesamttag



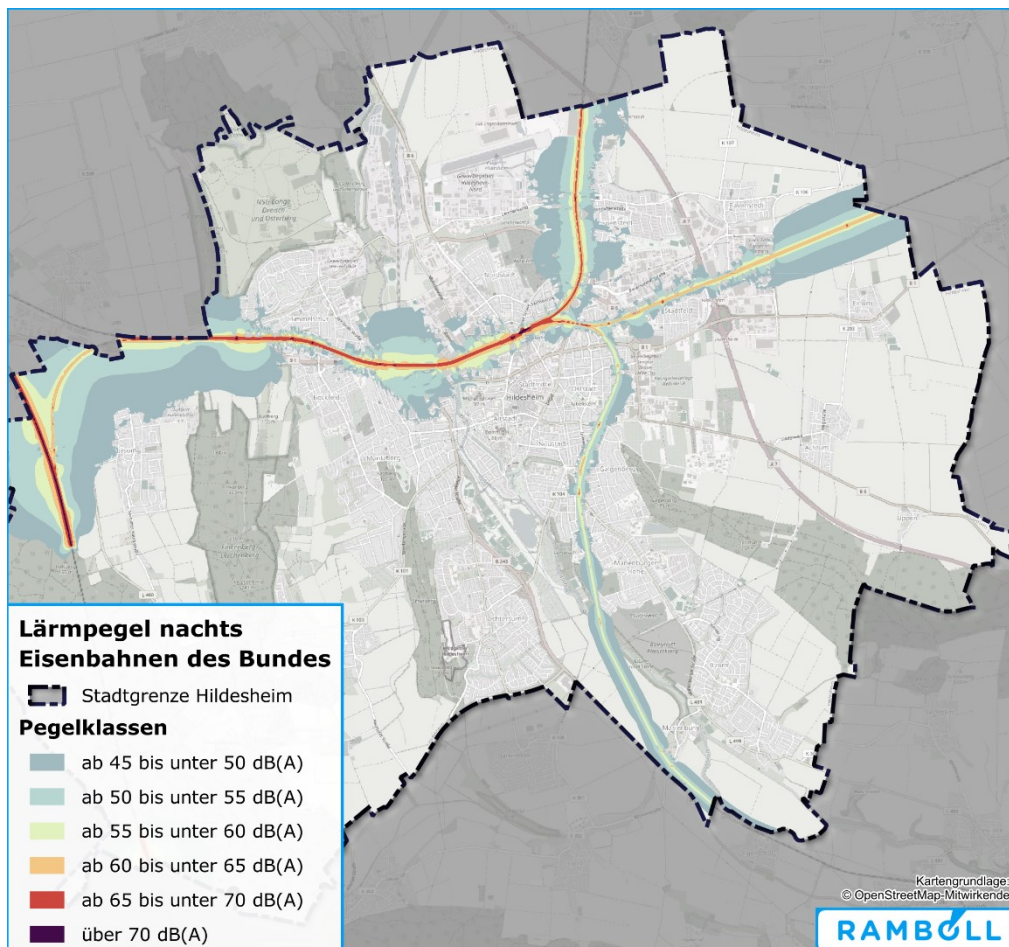
Datenquelle: Eisenbahn-Bundesamt

Abbildung 6: Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Nacht

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025



Datenquelle: Eisenbahn-Bundesamt

Tabelle 6 zeigt die Anzahl der Menschen, die in Hildesheim von Schienenverkehrslärm belastet sind. Am Gesamttag sind mit rund 650 Personen etwa 0,6 % der Gesamtbevölkerung Hildesheims gesundheitsrelevanten Lärmpegeln ausgesetzt. In der Nacht sind es rund 1.415 Personen bzw. 1,4 % der Gesamtbevölkerung, die potenziell gesundheitsrelevanten Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Ein Vergleich mit den Betroffenen aus den vorangegangenen Runden ist für diese Zahlen u. a. wegen des geänderten Berechnungsverfahrens nicht sinnvoll.

Tabelle 6: Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Schienen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Schienen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung
≥ 55 bis 59	2.294	2,3 %	≥ 45 bis 49	3.455	3,4 %
≥ 60 bis 64	1.278	1,3 %	≥ 50 bis 54	1.902	1,9 %
≥ 65 bis 69	503	0,5 %	≥ 55 bis 59	946	0,9 %
≥ 70 bis 74	146	0,1 %	≥ 60 bis 64	422	0,4 %
≥ 75	2	< 0,1 %	≥ 65 bis 69	45	< 0,1 %
			≥ 70	1	< 0,0 %
Summe	4.223	4,1 %	Summe	6.771	6,6 %

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 06.03.2024

In Hildesheim sind eine Fläche von 1,8 km², etwa 310 Wohnungen und 2 Schulgebäude gesundheitsrelevanten Lärmpegeln von 65 dB(A) und mehr am Gesamttag ausgesetzt (Tabelle 7).

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der am Gesamttag vom Schienenverkehrslärm belasteten Flächen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche km²	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnen	Schulen	Krankenhäuser
≥ 55	7,8	2.011	2	0
≥ 65	1,6	310	0	0
≥ 75	0,2	1	0	0

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 06.03.2024

Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen starker Belästigung und starker Schlafstörung zeigt Tabelle 8. Danach sind tagsüber 770 und nachts 368 Fälle starker Belastungen vorhanden.

Tabelle 8: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung hervorgerufen durch Schienenverkehrslärm in Hildesheim

Anzahl Betroffener	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
	L _{DEN}	L _{Night}
Eisenbahnnetz	770	368

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 06.03.2024

3.2.3 Industrie, Gewerbe und Hafenanlagen (IED)

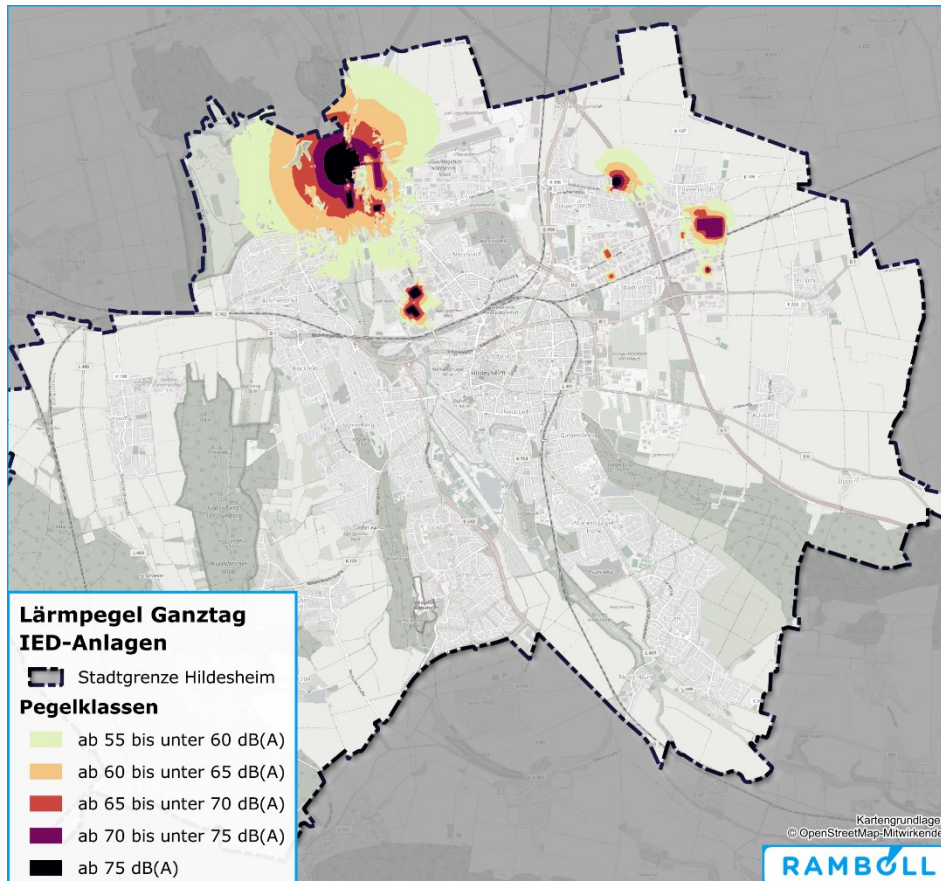
Abbildung 7 und Abbildung 8 zeigen die Lärmkartierungen für die IED-Anlagen. Sie befinden sich vor allem im Norden der Stadt.

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

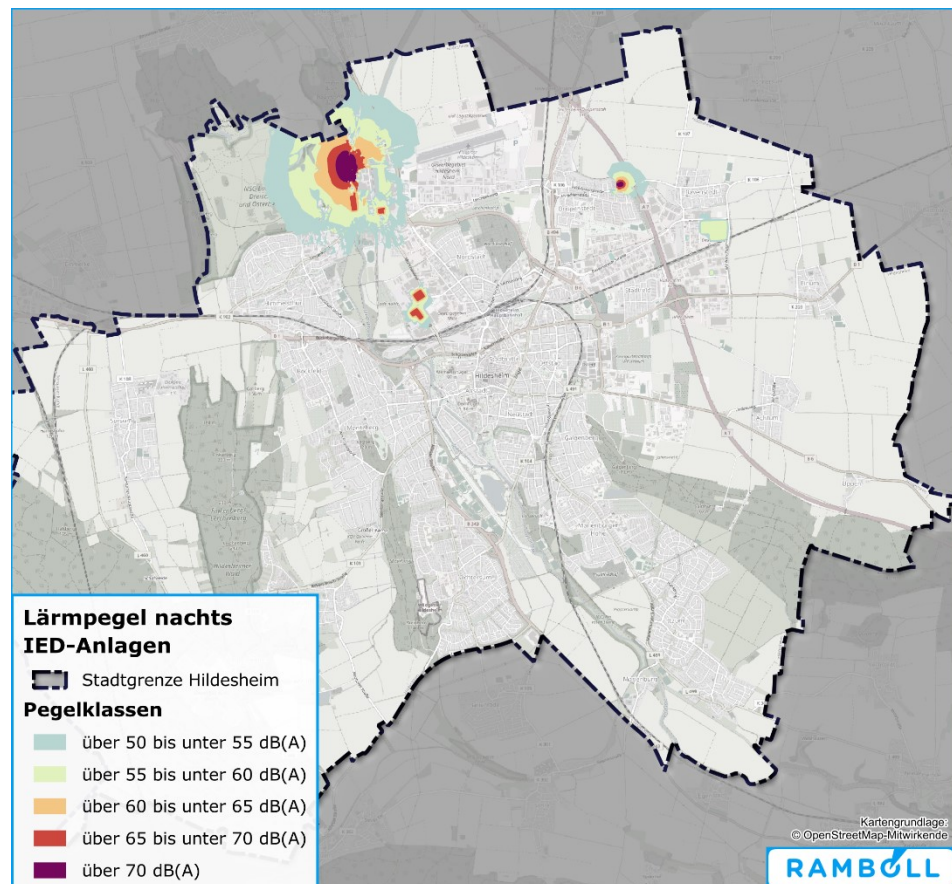
21.03.2025

Abbildung 7: Lärmkartierung der IED-Anlagen Runde 4 L_{DEN}



Datenquelle: Lärmkartierung der FCP IBU GmbH

Abbildung 8: Lärmkartierung der IED-Anlagen Runde 4 L_{Night}



Datenquelle: Lärmkartierung der FCP IBU GmbH

Von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln oberhalb von 65 dB(A) im Tagesmittel und / oder oberhalb von 55 dB(A) in der Nacht sind gemäß Lärmkartierung am Gesamttag rund 80 Personen und in der Nacht rund 115 betroffen (Tabelle 9). Dies entspricht 0,2 bzw. 0,3 % der Hildesheimer Bevölkerung.

Tabelle 9: Belastete Menschen durch relevante Industrieanlagen²⁰

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Industrie- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung²⁰	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Industrie- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung²⁰
≥ 55 bis 59	879	0,9 %	≥ 50 bis 54	200	0,2 %
≥ 60 bis 64	148	0,1 %	≥ 55 bis 59	103	0,1 %
≥ 65 bis 69	77	0,1 %	≥ 60 bis 64	8	< 0,1
≥ 70 bis 74	2	< 0,1 %	≥ 65 bis 69	2	< 0,1 %
≥ 75	0	0 %	≥ 70	0	0 %
Summe	1.106	1,1 %	Summe	313	0,3 %

Datenquelle: Lärmkartierung der FCP IBU GmbH

Rund 1 km² Hildesheims und 38 Wohnungen sind gesundheitsrelevanten Lärmpegeln verursacht durch IED-Anlagen ausgesetzt (Tabelle 10).

Tabelle 10: Von Umgebungslärm durch IED-Anlagen belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

L_{DEN} dB(A)	Fläche km²	Anzahl belasteter		
		Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
ab 55	4	489	6	0
ab 65	1	38	0	0
ab 75	0	0	0	0

Datenquelle: Lärmkartierung der FCP IBU GmbH

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan
Abschlussbericht
 21.03.2025

²⁰ Dem Anteil der Lärmbetroffenen an der Gesamtbevölkerung von Hildesheim wurden die Bevölkerungszahlen mit Stand von 2023 gegenübergestellt (102.000 Einwohnende).

3.2.4 Verortung der Lärmbetroffenheiten

Für die Lärmaktionsplanung in Hildesheim sind Abschnitte von Bedeutung, an denen die Lärmpegel an der Fassade der anliegenden Wohngebäude die Auslösewerte L_{DEN} 65 dB(A) und / oder L_{Night} 55 dB(A) (Kapitel 2.2) überschreiten. Im Ergebnis der Auswertung der strategischen Lärmkarten für den Straßen- und Schienenverkehr sowie die IED-Anlagen betrifft dies in der Stadt Hildesheim die in Tabelle 11 und Abbildung 9 dargestellten Bereiche. In der Abbildung 10 werden die Bereiche mit einer Überlagerung von Straßenverkehrslärm mit Lärm durch Schienenverkehr und/oder IED-Anlagen dargestellt.

In der Runde 3 der Lärmaktionsplanung wurden insgesamt 48 Lärmbrennpunkte²¹ in Hildesheim identifiziert von denen 44 in Runde 4 weiter betrachtet werden. Diese erhalten in Runde 4 die LB-Nummern 01 bis 44. Im Vergleich zu den vorherigen Runde 3 gibt es in Runde 4 nun 18 weitere durch den Straßenverkehr verursachte Lärmbrennpunkte (LB-Nr. 45 bis 62). Dies kann mitunter auf das angepasste Berechnungsverfahren zurückgeführt werden.

Tabelle 11: Lärmbrennpunkte

Überschreitung Auslösewert				
Nr.	Abschnitte	Lärmverursacher	L _{DEN} ≥ 65 dB(A)	L _{Night} ≥ 55 dB(A)
Lärmbrennpunkte der Runde 3				
01	Schützenwiese/Alfelder Straße (B 243) zwischen Ulmenweg und Pappelallee	Straße	ja	ja
02	B 494 zwischen Höhe Ehrlicherstraße und nördliches Ende Siedlungsgebiet Drispensedt	Straße	ja	Ja
		Schiene	nein	ja
03	Bückebergstraße (B 1) zwischen Tannenweg und Himmelsthürer Straße	Straße	ja	Ja
		Schiene	nein	ja
04	Bückebergstraße (B 1) zwischen Himmelsthürer Straße und Am Kupferstrange	Straße	ja	ja
		Schiene	ja	ja
05	Schützenallee (B 1) zwischen Am Pferdeanger und Hornemannstraße	Straße	ja	ja
06	Schützenallee/Kaiserstraße (B 1) zwischen Hornemannstraße und Kennedydamm	Straße	ja	ja

²¹ Im Bericht zur Runde 3 der Lärmaktionsplanung wurden die Lärmbrennpunkte als „Hot-Spots“ bezeichnet. Diese hatten auch noch keine Nummerierung. Die neue Nummerierung orientiert sich daher an der Reihenfolge in der Tabelle 4.3 auf den Seiten 34 bis 36 im Bericht zum Lärmaktionsplan der Runde 3.

Nr.	Abschnitte	Lärmver- ursacher	Überschreitung Auslösewert	
			L _{DEN} ≥ 65 dB(A)	L _{Night} ≥ 55 dB(A)
07	Bismarckstraße/Berliner Straße (B 1) zwischen Kennedydamm und Zepelinstraße	Straße	ja	ja
08	Berliner Straße (B 1) zwischen Sauteichsfeld und A 7	Straße	ja	ja
09	Alte Heerstraße (B 1) zwischen Westliches Ende Siedlungsgebiet OT Einum und Östliches Ende Siedlungsgebiet OT Einum	Straße	ja	ja
10	Goslarsche Landstraße (B 6) zwischen Karrenweg und Wellenteich	Straße	ja	ja
11	Marienburger Straße (L 491) zwischen Greifswalder Straße und Struckmannstraße	Straße Schiene	ja ja	ja ja
12	Roonstraße zwischen Goslarsche Straße und Steingrube	Straße	ja	ja
13	Wollenweberstraße zwischen Goslarsche Straße und Goschenstraße	Straße	ja	ja
14	Zingel/Kennedydamm zwischen Schuhstraße und Einumer Straße	Straße	ja	ja
15	Senator-Braun-Allee (B 6) zwischen Frankenstraße und Ostendallee (Höhe Stadtfeld [sic!])	Straße	ja	ja
16	Bundesautobahn 7 (BAB 7) zwischen Hildebrandstraße und Höhe Winand-Nick-Straße	Straße IED-Anlagen	ja	ja
17	Bundesautobahn 7 (BAB 7) zwischen Bahnstrecke Hildesheim–Groß Gleidingen und B 1	Straße	ja	ja
18	Berliner Straße (B 1) zwischen B 6 und Bismarckplatz	Straße	ja	ja
19	Alfelder Straße/B 243 zwischen Hohnsen und Ulmenweg	Straße	ja	ja
20	Marienburger Straße (L 491) zwischen An den Osterstücken und Greifswalder Straße	Straße	ja	ja
21	Schuhstraße zwischen Kardinal-Bertram-Straße und Zingel	Straße	ja	ja

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan
Abschlussbericht

21.03.2025

Nr.	Abschnitte	Lärmver- ursacher	Überschreitung Auslösewert	
			L _{DEN} ≥ 65 dB(A)	L _{Night} ≥ 55 dB(A)
22	Dammstraße/Pfaffenstieg zwischen Alfeder Straße (B 234) und Kardinal-Bertram-Straße	Straße	ja	ja
23	Goslarsche Landstraße (L 491) zwischen Windmühlenstraße und An der Ortsschlumpquelle	Straße	ja	ja
24	Am Kreuzfeld (K 491) zwischen Struckmannstraße (Höhe Händlerstraße) und Mendelssohn- straße	Straße Schiene	ja ja	ja ja
25	Steuerwalder Straße zwischen Peiner Straße (Hanno- versche Straße) und Fichtestraße	Straße Schiene	ja ja	ja ja
26	Martin-Luther-Straße/Sachsenring zwischen Melanchtonstraße und Ludolfingerstraße	Straße	ja	ja
27	Goslarsche Straße zwischen Zingel und Roonstraße	Straße	ja	ja
28	Wunramstraße zwischen Am Wallhof (Plötzen- straße) und Kurt-Schumacher- Straße (Adolf-Kolping-Straße)	Straße	ja	ja
29	Hohnsen (K 104) zwischen Struckmannstraße und Tappenstraße	Straße	ja	ja
30	Steinbergstraße (K 101) zwischen Königsstraße und Alfel- der Straße	Straße	ja	ja
31	Immengarten zwischen Goslarsche Straße und Wörthstraße	Straße	ja	ja
32	Kardinal-Bertram-Straße zwischen Schuhstraße und Hagen- torwall	Straße	ja	ja
33	Bergsteinweg/Dingworthstraße zwischen Alfeder Straße (B 243) und Brauhausstraße (Elzer Straße)	Straße	ja	ja
34	Elzer Straße/Dingworthstraße zwischen Bückebergstraße (B 1) und Bergsteinweg	Straße Schiene	ja ja	ja ja
35	Am Kupferstrange/Breslauer Straße ²² zwischen Bückebergstraße (B 1) und Oppelner Straße	Straße	ja	ja

Nr.	Abschnitte	Lärmver- ursacher	Überschreitung Auslösewert	
			L _{DEN} ≥ 65 dB(A)	L _{Night} ≥ 55 dB(A)
36	Marie-Wagenknecht-Straße zwischen Peiner Straße (Steuer- walder Straße) und Speicherstraße	Straße Schiene	ja ja	ja ja
37	Bahnhofsallee ²³ zwischen Kaiserstraße und Wall- straße	Straße	ja	ja
38	Peiner Straße ²⁴ zwischen Hannoversche Straße und Leuinisstraße	Straße Schiene	ja ja	ja ja
39	B 6 (Bundesstraße 6) zwischen Brücke Bahnstrecke Hil- desheim–Groß Gleidingen und Abzw. Bavenstedter Straße	Straße	ja	ja
40	Bundesautobahn 7 (BAB 7) zwischen östl. Ende Siedlungsge- biet OT Uppen und westl. Ende Siedlungsgebiet OT Uppen	Straße	ja	ja
41	B 6 (Bundesstraße 6) zwischen Lavestraße und Lerchen- kamp	Straße	ja	ja
42	Lerchenkamp zwischen Peiner Landstraße und Hottelner Weg	Straße Schiene	ja ja	ja ja
43	Linnenkamp (K 102) zwischen Von-Kettler-Straße und Marggrafstraße	Straße	ja	ja
44	Bavenstedter Straße (K 107) zwischen Porschestraße und Höhe Hsnr. 74A	Straße	ja	ja
<i>Neue Lärmbrennpunkte der Runde 4</i>				
45	Bromberger Straße zwischen Marienburger Straße und Sebastian-Bach-Straße	Straße	ja	ja
46	Vogelweide zwischen Heinrichstraße und Altes Dorf	Straße Schiene	ja nein	ja ja
47	Ostertor/Osterstraße/Jakobistraße zwischen Zingel und Gerberstraße	Straße	ja	ja
48	Schillerstraße zwischen Einumer Straße und Steingrube	Straße	ja	ja

²³ Der Teilabschnitt zwischen Bahnhofplatz und Kaiserstraße entfällt in Runde 4.

²⁴ Der Teilabschnitt zwischen Leunisstraße und Sachsenring entfällt in Runde 4.

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan
Abschlussbericht

21.03.2025

Nr.	Abschnitte	Lärmver- ursacher	Überschreitung Auslösewert	
			L _{DEN} ≥ 65 dB(A)	L _{Night} ≥ 55 dB(A)
49	Viktoriastraße zwischen Goslarsche Straße und Augustastraße	Straße	ja	ja
50	Goschenstraße zwischen Wollenweberstraße und Annenstraße	Straße	ja	ja
51	Annenstraße zwischen Sedanstraße und Höhe Hnr. 44	Straße	ja	ja
52	Struckmannstraße (K 104) zwischen Hohnsen und Wiesen- straße	Straße	ja	ja
53	Neue Straße zwischen Wollenweberstraße und Brühl	Straße	ja	ja
54	Brühl zwischen Neue Straße und Gode- hardsplatz	Straße	ja	ja
55	Gelber Stern zwischen Brühl und Keßlerstraße	Straße	ja	ja
56	Mühlenstraße/Alter Markt zwischen Dammstraße und Burg- straße	Straße	ja	ja
57	Sorsumer Hauptstraße (K 108) zwischen Hinter dem Dorfe und Brückenstraße	Straße	ja	ja
58	Itzumer Hauptstraße (L 499) zwischen Kesselei (West) und Steinkamp	Straße	ja	ja
59	Cheruskerring zwischen Bischofskamp und Mün- chewiese	Straße IED- Anlagen	ja	ja
60	Neustädter Markt zwischen Goschenstraße und nördlichem Platzende	Straße	ja	ja
61	Schwemannstraße zwischen Zingel und Am Ratsbau- hof	Straße	ja	ja
62	Hochkamp zwischen Kuckuckstraße und Ha- sestraße	Straße	ja	ja

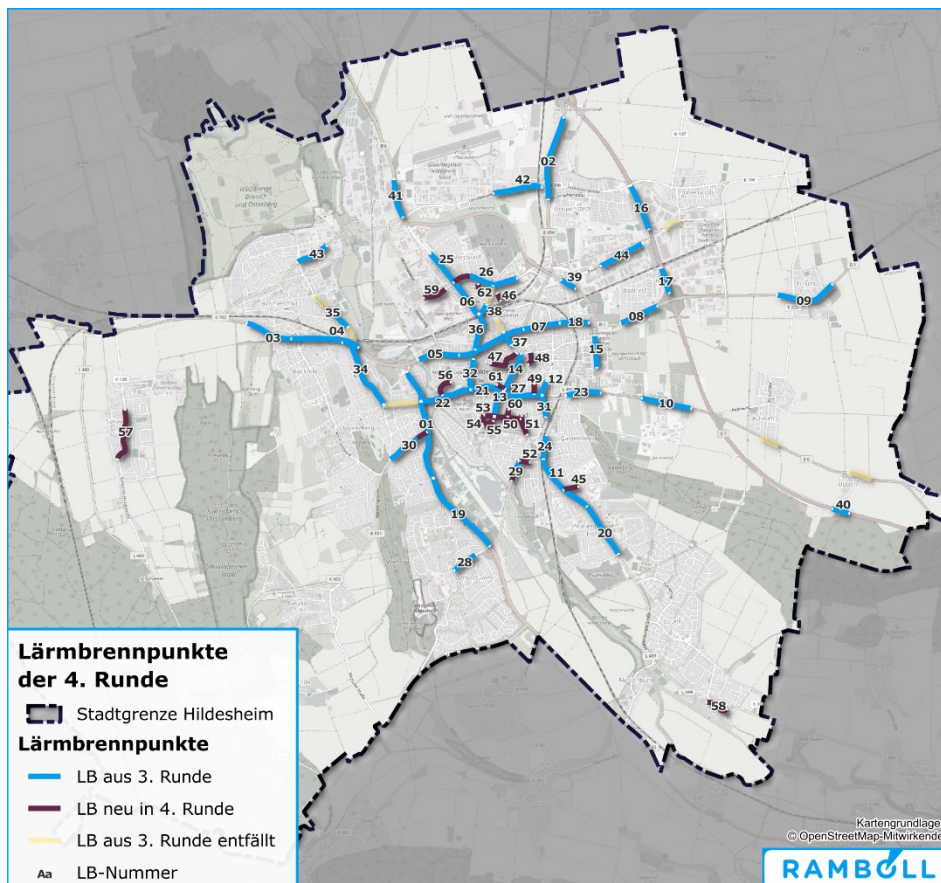
Die folgenden Abschnitte aus der Lärmaktionsplanung der Runde 3 sind keine Lärmbrennpunkte mehr:

- die B 6 im OT Achtum (zwischen Kirschenweg und Martinusweg)
- die B 6 im OT Uppen (auf Höhe des Uppener Pass)
- der Bergsteinweg zwischen Königstraße und Alfelder Straße
- die Straße Am Schwarzen Weg zwischen Benzstraße und Wackenstedter Straße

Außerdem sind die folgenden Lärmbrennpunkte jetzt kürzer als noch in der Runde 3:

- Im Lärmbrennpunkt Am Kupferstrange/Breslauer Straße (LB-Nr. 35) entfallen die Abschnitte zwischen Jahnstraße und Oppelner Straße sowie zwischen Sandstraße und Bückebergstraße (B 1).
- Im Lärmbrennpunkt Bahnhofsallee (LB-Nr. 37) entfällt der Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Kaiserstraße.
- Im Lärmbrennpunkt Peiner Straße (LB-Nr. 38) entfällt der Abschnitt zwischen Altes Dorf und Martin-Luther-Straße.

Abbildung 9: Verortung der Lärmbrennpunkte der Runde 4

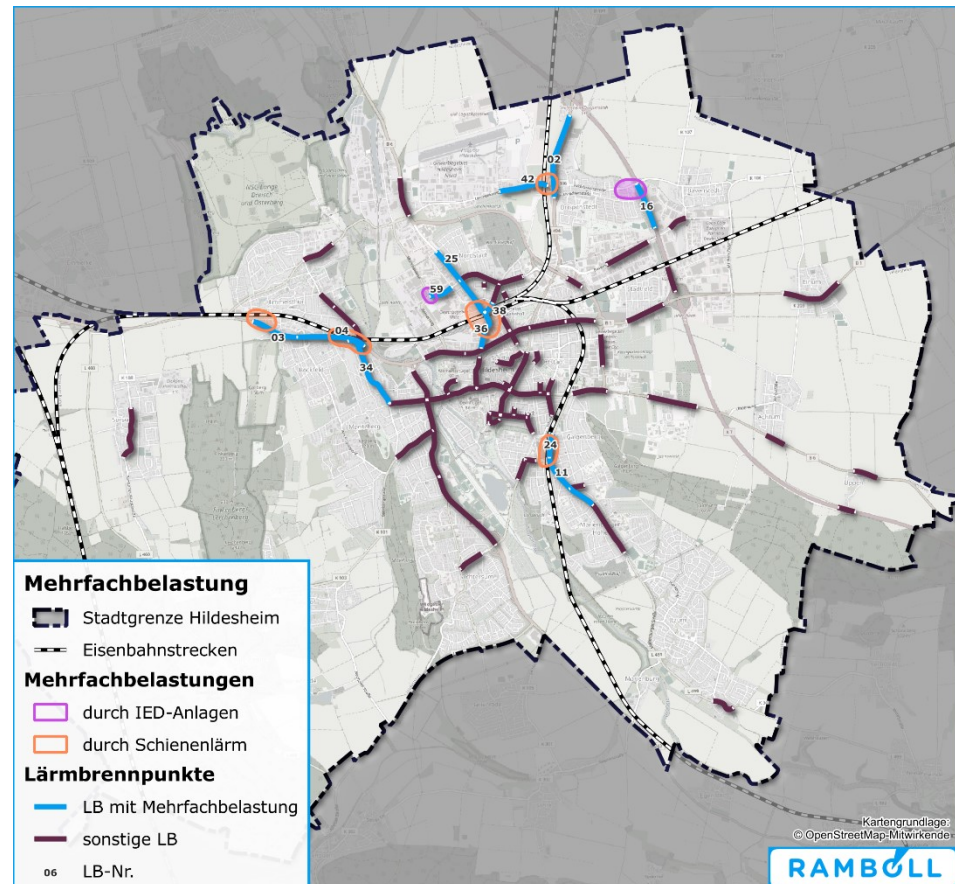


Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Abbildung 10: Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch Schienenlärm oder IED-Anlagen



Im Stadtgebiet Hildesheim kommt es neben den in Tabelle 11 beschriebenen 62 Lärmbrennpunkten auch an weiteren Stellen im Netz zu punktuellen Überschreitungen der Auslösewerte in der Lärmkartierung. Diese wurden aus verschiedenen Gründen nicht mit in die Lärmaktionsplanung aufgenommen. Dazu zählen:

- Abschnitte, auf denen die Überschreitung der Auslösewerte sich nur auf einen sehr kurzen Bereich von weniger als 50 Metern bezieht.
- Abschnitte, auf denen falsche zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz hinterlegt waren. In der Folge wurden überhöhte Pegel bei der Lärmkartierung bestimmt.
- Abschnitte auf denen überhöhte Verkehrsstärken im Verkehrsmodell hinterlegt waren. Dies betrifft nur Erschließungsstraßen. Ausgeschlossen wurden diejenigen Straßen, auf denen deutlich höhere Verkehrsstärken zu vergleichbaren Straßen im Umfeld nicht durch die Netzwirkung oder besondere lokale Quellen bzw. Ziele erklären ließen²⁵.

²⁵ Das betraf die Straßen: An der Christuskirche, Brauhausberg, Linkstraße, Vionvillestraße, Andreasstraße und Kläperhagen/Kantorgasse. Hier waren die

- Abschnitte, bei denen die Gebäudenutzung falsch hinterlegt worden ist und damit keine betroffene Wohnbevölkerung vorliegt.

3.3 Auswertung vorhandener Planungen und Ansätze

Die in der Stadt Hildesheim bereits vorhandenen Planungen mit Wirkungszeitraum des hier vorliegenden Lärmaktionsplanes (nächste 5 Jahre) werden in Hinblick auf ihre möglichen Auswirkungen auf die Lärmsituation ausgewertet.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Im integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2025 aus dem Jahr 2012 wurden Ziele, Strategien und Schlüsselmaßnahmen bestimmt, die den Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung bis 2025 auf gesamtstädtischer Ebene bilden. Der integrierte Verkehrsentwicklungsplan bildet einen Rahmenplan, der Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten bündelt. Konkretes Teilziel ist unter anderem auch die Reduzierung von Lärmemissionen durch die Erhöhung des Anteils des nicht-motorisierten Individualverkehrs und des ÖPNV als Bestandteil stadtverträglicher Mobilität.

Im ÖPNV werden als wichtigste Maßnahmen die Erschließung von neuen Nutzergruppen (v.a. durch neue Buslinien), die bereits erfolgte Neugestaltung des Hildesheimer ZOB und die Einrichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunkts im Stadtteil Himmelsthür vorgeschlagen. Daneben sollen auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, wie z.B. Marketingmaßnahmen und Verkehrsberatung, ausgebaut werden. Für den Radverkehr wird vor allem der Ausbau der Infrastruktur im Straßenraum und an Knotenpunkten empfohlen, aber aufgrund des gesamtstädtischen Konzeptcharakters keine konkreten Maßnahmen festgelegt. Solche finden sich im später betrachteten Radverkehrskonzept. Für den Fußverkehr werden ebenfalls nur allgemeine Handlungsempfehlungen gemacht. Dazu gehören die Einhaltung von Mindeststandards bei Gehwegbreiten, bessere Bedingungen bei der Überquerung von Hauptverkehrsstraßen und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Neben den Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds wurden auch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor allem in der Innenstadt sowie an einzelnen weiteren Straßen wie der Kurt-Schumacher-Straße oder des Linnenkamps empfohlen. Außerdem wird die Realisierung einer Umgehungsstraße für die B 1 im OT Himmelsthür empfohlen, welche nördlich an diesem vorbeiführen würde. Von dieser würde bei Realisierung eine Entlastung der bisherigen

Verkehrsstärken deutlich höher als in parallelen Straßen, ohne dass sie eine erkennbar höhere Funktion im Netz erfüllen.

Ortsdurchfahrt B 1 und des Linnenkamps erwartet. Verkehrszunahmen an anderer Stelle im bewohnten Stadtgebiet werden nur in geringem Umfang erwartet.

Green City Plan

Der Green City Plan beschreibt Strategien, um die NO₂-Luftbelastung in Hildesheim zu reduzieren. Als wesentliche Ursache dafür gelten Fahrzeuge mit Dieselmotor, weshalb im Zentrum Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs bzw. der Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes stehen.

Für den Green City Plan wurden insgesamt 8 Maßnahmenbündel untersucht. Aus Sicht des Lärmschutzes relevant sind insbesondere das P+R-Konzept, das Logistikkonzept Innenstadt zur Förderung von Lieferverkehren mit Lastenrädern in der Innenstadt, außerdem Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sowie Maßnahmen zur Förderung von multimodalen Verkehren. Diese Maßnahmen können dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zurückzudrängen.

Radverkehrskonzept 2025

Die aktuelle Fassung des Hildesheimer Radverkehrskonzept stammt aus dem Jahr 2018. Ziele des Radverkehrskonzepts sind die Steigerung des Radverkehrsanteils, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr und die Schaffung eines Konsenses „pro Radverkehr“ in der Stadtgesellschaft.

Eine Steigerung des Radverkehrsanteils führt bei einer Verlagerung von MIV-Wegen dazu, dass der Anteil des MIV am Modal Split und damit die Anzahl der Kfz-Fahrten reduziert werden. Damit haben prinzipiell alle Maßnahmen des Radverkehrskonzepts zumindest indirekt auch eine positive Lärmwirkung, da bei einer Reduzierung der Kfz-Verkehrsstärke auch die Lärmbelastung sinkt.

Speziell positiv wirken sich auch die empfohlenen Straßenraumumgestaltungen aus. Hier soll an mehreren Straßen die Zahl der Kfz-Fahrstreifen zugunsten von Radfahrstreifen oder Radwegen reduziert werden. Dadurch würde der Kfz-Verkehr zusätzlich weiter von den Fassaden abgerückt werden, wodurch ebenfalls eine positive Lärmwirkung entstehen würde. Solche Straßenraumumgestaltungen werden im Radverkehrskonzept unter anderem für die Goslarsche Straße und die Bahnhofsallee empfohlen.

Einzelhandelskonzept

In der aktuellen Fassung des Einzelhandelskonzepts aus dem Jahr 2022 wird die besondere Bedeutung des Hildesheimer Hauptgeschäftszentrums in der Innenstadt für den Einzelhandel betont. Perspektivisch sollen der Einzelhandel in der Innenstadt und die lokalen Stadtteil- und Nahversorgungszentren gestärkt werden. Aus Lärmsicht ist dies sinnvoll, da sich diese Standorte besser mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds erreichen lassen als nicht-integrierte Standorte.

Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan für die Stadt und den Landkreis Hildesheim stammt aus dem Jahr 2019 und stellt die Zielsetzungen des Landkreises und der Stadt zur Entwicklung des ÖPNV dar. Das ÖPNV-Angebot in Stadt und Landkreis soll dabei weiterentwickelt werden und es wird eine Steigerung des Modal Split-Anteils des ÖPNV angestrebt. Wenn diese durch Verlagerungen vom MIV erreicht werden, bedeutet das auch eine positive Lärmwirkung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans.

Wichtige im Nahverkehrsplan beschlossene Entwicklungsmaßnahmen sind der barrierefreie Ausbau des ÖPNV und die Errichtung einer Mobilitätszentrale zur besseren Information der ÖPNV-Nutzenden. Außerdem soll die intermodale Verknüpfung mit dem ÖPNV durch Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen sowie die Schaffung von Mobilitätsstationen verbessert werden. Eine Mobilitätszentrale wird derzeit im HBF Hildesheim errichtet.

Während der Bearbeitung des Lärmaktionsplans der Runde 4 wurde der Nahverkehrsplan der Stadt Hildesheim fortgeschrieben. Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan erkennt das vorhandene Defizit im Busangebot. Die vom Rat beschlossene strategische Zielausrichtung als Grundlage des Nahverkehrsplans beschreibt einen schrittweisen Ausbau des Busangebotes in der Stadt Hildesheim, da das derzeitige Angebot (Stand 2024) lediglich 80 % des Busangebots von 2017 entspricht.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2020

Im integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020 aus dem Jahr 2007 werden strukturiert die räumliche Entwicklung Hildesheims anhand von nachvollziehbaren Ordnungskriterien und formuliert den Rahmen des Flächennutzungsplanes. Dabei werden drei politische Hauptziele formuliert: *Integration*, um die Innenentwicklung zu fördern, „100plus“ zur Stärkung der Leistungsfähigkeit Hildesheims als Oberzentrum und *Handlungsfähigkeit*, um auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Aus verkehrlicher Sicht besonders relevant ist dabei die Stärkung der Innenstadt als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum und die Bestrebungen Bereiche mit heute nicht oder nicht mehr der Lage angemessenen Nutzungen besser zu nutzen. Dazu zählen unter anderem Brachflächen, Baulücken und eingeschossige Ladengeschäfte. In den dicht genutzten Innenstadt- und Gründerzeitviertel sind Wege tendenziell kürzer und können leichter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Außerdem wird im integrierten Stadtentwicklungskonzept eine bessere Integration der Hauptverkehrsstraßen im Sinne städtischer Hauptstraßen angestrebt. So soll die soziale Funktion des Straßenraumes gestärkt werden, Raum für angrenzende Nutzungen freigehalten werden. Als wichtige Mittel der Umgestaltung werden dabei genannt: Bäume²⁶, geringere Fahrstreifenbreiten, breitere Geh- und Radwege sowie verbesserte Querungsmöglichkeiten und der Abbau von Trennwirkungen. Dieses Ziel und diese Maßnahmen ergänzen sich gut mit denen des Lärmaktionsplans da einerseits die Verlärmung von Straßen einer sozialen Nutzung im Weg steht und andererseits durch die Umnutzung von Flächen des MIV für den Fuß- und Radverkehr Straßenverkehrslärm vermieden werden kann.

Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden

Das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden beschäftigt sich mit einer neuen Ausrichtung des Mobilitätsangebots in Hildesheim, speziell im Hildesheimer Süden. Das übergeordnete Ziel hierbei ist es, die nachhaltigen Mobilitätsangebote zu fördern und somit Kfz-Verkehr zu vermeiden.

Das Maßnahmenkonzept sieht neben der Stärkung der nachhaltigen Mobilitätsangebote auch die stärkere Vernetzung dieser Angebote vor. Die Digitalisierung soll hierbei als Chance genutzt werden. Neben der Etablierung eines Mobilitätsmanagements spielen auch die Straßenraumgestaltung und die Steigerung der Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle.

Mit Erreichen des übergeordneten Zieles, Kfz-Verkehr zu vermeiden ergibt sich eine Verringerung der Lärmbelastung in Folge der geringeren Kfz-Verkehrsmengen.

Fazit

Die betrachteten Planungen und Konzepte unterstützen im Wesentlichen die Ziele der Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr und können zu einer Lärminderung beitragen. Konkret können insbesondere die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs durch den Ausbau der Fahrradinfrastruktur und die

²⁶ Vgl. Stadt Hildesheim / Städtebau Prof. Ackers (2007), *Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2020 - Vorbereitung zum Flächennutzungsplan*, S. 32

Umgestaltung von Straßenräumen auf den jeweiligen Straßen helfen die Lärmemissionen zu reduzieren.

Die im Einzelhandelskonzept und dem integrierten Stadtentwicklungskonzept angestrebte Stärkung der Innenstadt als Standort ist besonders sinnvoll. Aufgrund der guten ÖPNV-Erschließung und der Dichte an Nutzungen können hier Kfz-Fahrten (z. B. zum Einkaufen oder Arbeiten) besonders gut auf den Umweltverbund verlagert werden.

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

3.4 Evaluierung der bisherigen Lärmaktionsplanung

Die Umsetzungsstände der Maßnahmen aus den vorherigen Lärmaktionsplänen wurden bei der Stadt Hildesheim abgefragt.

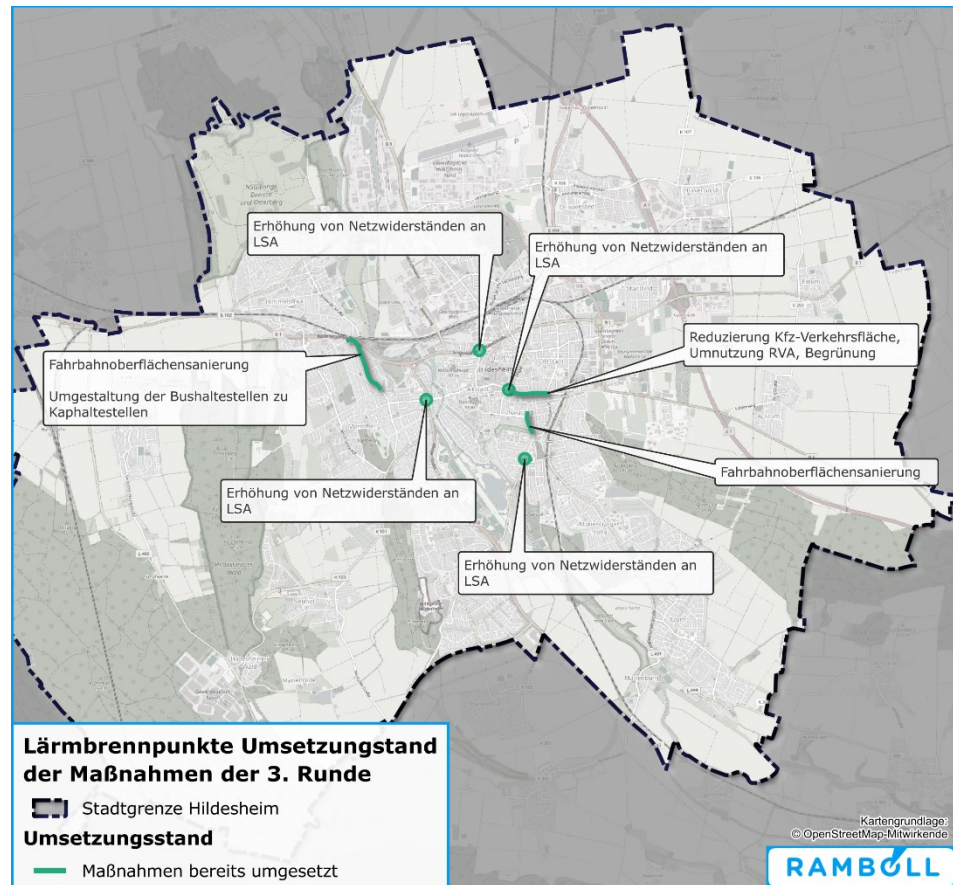
Umgesetzte Maßnahmen

Die Stadt Hildesheim erstellte in allen 3 zurückliegenden Runden Lärmaktionspläne nach EG-Umgebungs-lärmrichtlinie. Tabelle 12 und Abbildung 11 zeigen die im Rahmen der Lärmaktionsplanungen bereits umgesetzten Maßnahmen. Wegen des hohen Planungs- und Finanzierungsaufwandes können nur wenige der geplanten Maßnahmen komplett umgesetzt werden. Dies betrifft vor allem Straßenraumumgestaltungen und Fahrbahnsanierungen an insgesamt 3 Straßen.

Tabelle 12: Bereits umgesetzte Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung

Maßnahme(n)	Straße (LB-Nr.)	Anmerkung
Umgestaltung der Bushaltestelle zu Kaphaltestellen, Fahrbahnoberflächensanierung	Elzer Straße (34)	Zur Runde 3 bereits in Planung
Reduzierung Kfz-Verkehrsfläche, Umgestaltung der Radverkehrsanlage, Begrünung	Goslarsche Straße (27)	Zur Runde 3 bereits in Planung
Fahrbahnoberflächensanierung	Annenstraße (51)	Begründet durch Kanalsanierung
Erhöhung der Netzwidestände an Lichtsignalanlagen zur Vermeidung von Durchgangsverkehren	Kardinal-Bertram-Straße (32), Dammstraße (22), Schuhstraße (21), Wollenweberstraße (13)	

Abbildung 11: Umgesetzte Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung



In Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen

Die sich derzeit in Planung oder bereits in Umsetzung befindlichen Maßnahmen sind in Tabelle 13 beschrieben und in der Abbildung 12 dargestellt. Neben den dargestellten Maßnahmen plant die Stadt Hildesheim derzeit außerdem Fahrbahnoberflächenanierung entlang des Straßenzugs Butterborn / Stresemannstraße. Dieser ist nicht Bestandteil der Lärmbrennpunkte, da die Auslösewerte nicht überschritten werden. Für die Anwohnenden ist hier aber ebenfalls eine Reduzierung der Lärmbelastung erwartbar. Anzumerken ist, dass mit einer reinen Sanierung nur die in der Kartierung berechneten Lärmpegel erreicht werden, da die Kartierung i. d. R. von einem guten Fahrbahnzustand ausgeht und bei Fahrbahnschäden real höhere Pegel vorkommen.

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

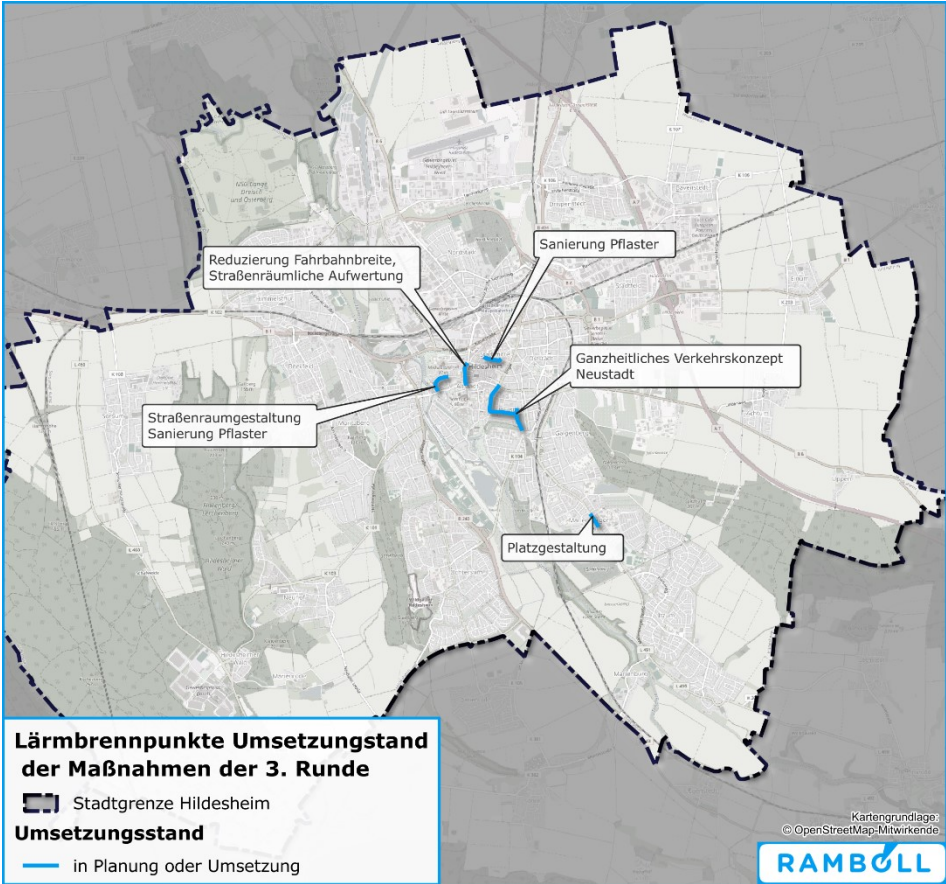
21.03.2025

Tabelle 13: In Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung

Maßnahme(n)	Straße (LB-Nr.)	Anmerkung
Austausch des Großsteinpflaster (Basaltpflaster) durch ein Betonpflaster ²⁷	Jakobistraße (47)	Auftrag zur Ausführung ist bereits vergeben
Reduzierung Fahrbahnbreite bei gleichzeitiger straßenräumlicher Aufwertung	Kardinal-Bertram-Straße (32)	Derzeit wird eine Sperrung für den MIV diskutiert, eine Durchlässigkeit für Bus-/Radverkehr wird gegeben sein
Platzgestaltung	Marienburger Straße / Marienburger Platz (20)	Erstellung B-Plan
Verkehrskonzept Neustadt	Wollenweberstraße (13), Goschenstraße (50), Annenstraße (51)	Wird über ein Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept im Rahmen eines Städtebauförderprogramms erarbeitet

²⁷ Daneben erfolgen im Rahmen der Maßnahme auch folgende Verbesserungen: Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Angebot für Car-Sharing, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr, Einrichtung von zusätzlichen Lieferzonen.

Abbildung 12: In Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung



Noch offene/nicht umgesetzte Maßnahmen

Tabelle 14 zeigt noch offene bzw. nicht umgesetzte Maßnahmen der Lärmaktionsplanung der Runde 3. Diese sind unterschieden nach Maßnahmen, die in der Runde 4 potenziell fortgeschrieben werden und Maßnahmen, die nicht mehr weiterverfolgt werden, da sie einer Prüfung der zuständigen Stellen nicht standhielten.

Tabelle 14 berücksichtigt auch Maßnahmen, die die Straßenverkehrsbehörde bereits als nicht realisierbar prüfte. Durch das geänderte Berechnungsverfahren ist eine erneute Überprüfung sinnvoll.

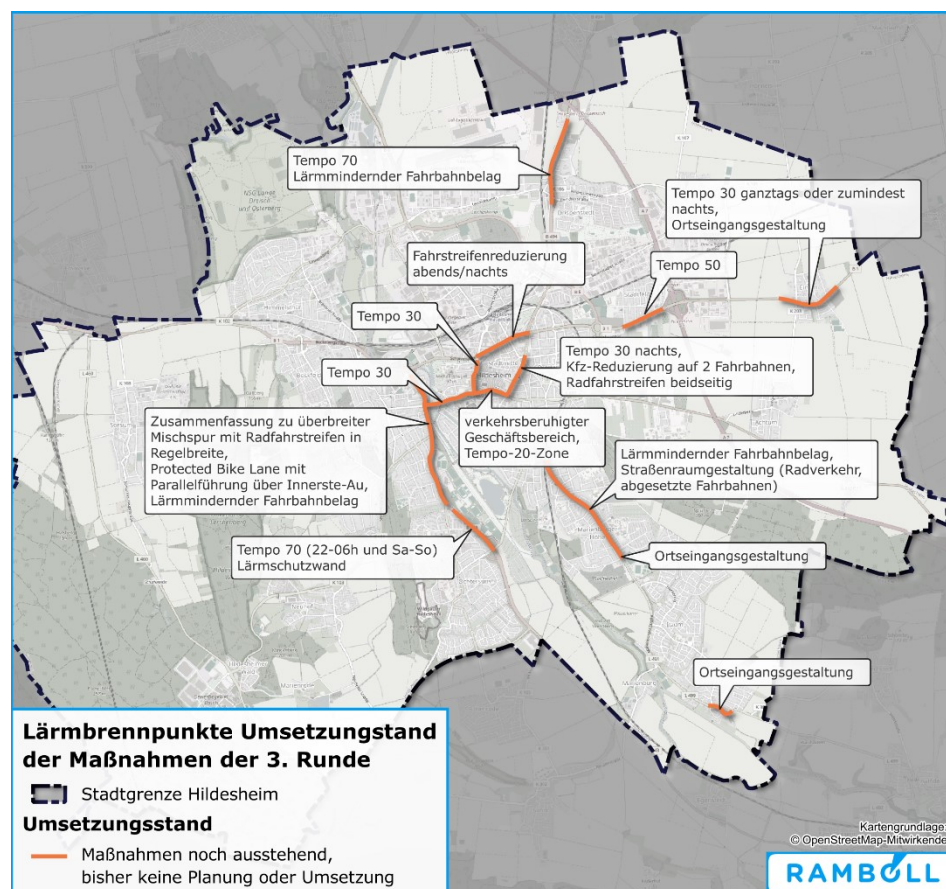
Tabelle 14: Noch offene Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung

Maßnahme(n)	Straße (LB-Nr.)	Anmerkung
Maßnahme zur potenziellen Fortschreibung		
Tempo 70 (22-06h und Sa-So)	Alfelder Straße/B 243 (19)	Maßnahme wird im Zuge des LAP Runde 4 geprüft.

Maßnahme(n)	Straße (LB-Nr.)	Anmerkung
Tempo 30 nachts, Kfz-Reduzierung auf 2 Fahr- streifen, Radfahrstreifen beidseitig,	Zingel / Kennedydamm (14)	Betroffenenzahlen in Runde 3 nicht eindeutig. Eine ausreichende Aus- wirkung der Geschwindig- keitssenkung zur Umset- zung der Maßnahme ist nicht nachgewiesen.
Tempo 30 ganztags oder zu- mindest nachts Ortseingangsgestaltung	Alte Heerstraße (Orts- durchfahrt der B 1 im OT Einum) (09)	In Runde 3 keine Be- troffenenzahlen für tags- über; nachts nicht eindeu- tig. Auswirkung einer Ge- schwindigkeitssenkung nicht nachgewiesen
Tempo 50	Berliner Straße (B 1) zwi- schen der AS Hildesheim und Berliner Kreisel (08)	In Runde 3 Betroffen- zahl zu gering
Tempo 70 Lärmindernder Fahrbahnbe- lag	B 494 im OT Drispens- tedt (02)	In Runde 3 Betroffen- zahl zu gering Lärmindernde Fahr- bahnbeläge werden erst im Rahmen von anste- henden Sanierungsmaß- nahmen betrachtet
Zusammenfassung zu überbrei- ter Mischspur mit Radfahrstrei- fen in Regelbreite, Protected Bike Lane mit Paral- lelführung über Innerste-Au Lärmindernder Fahrbahnbe- lag	Alfelder Straße (B 243) (01)	überbreite Mischspur war Fortschreibung aus der Runde 2 Lärmindernde Fahr- bahnbeläge werden erst im Rahmen von anste- henden Sanierungsmaß- nahmen betrachtet
Verbreiterung Seitenräume	Annenstraße (51)	Wird im Rahmen der Städtebauförderung be- plant
Schmale, von der Bebauung abgerückte Fahrbahnen, Fahrbahnleiter zu Querungssi- cherung, Verzicht auf unnötige LSA Lärmindernder Fahrbahnbe- lag	Marienburger Straße (L 491) (11, 20)	Lärmindernde Fahr- bahnbeläge werden erst im Rahmen von anste- henden Sanierungsmaß- nahmen betrachtet
Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30	Dammstraße/Pfaffenstieg (22)	
Ortseingangsgestaltung	Itzumer Hauptstraße (L 499) südöstlicher Orts- eingang (58)	
Ortseingangsgestaltung	Marienburger Straße (L 491) Höhe Südfriedhof (20)	

Maßnahme(n)	Straße (LB-Nr.)	Anmerkung
Lärmschutzwand	B 243 zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hohnsen (19)	Fortschreibung aus der Runde 2 ²⁸
Maßnahme nach Prüfung nicht umsetzbar		
verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Tempo-20-Zone	Schuhstraße (21)	Umsetzung der Maßnahme würde bedeuten, dass die LSA wegfällt. Dies ist bei der vorhandenen Verkehrsstärke derzeit wegen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar
Fahrfahnenreduzierung abends/nachts	Kaiserstraße (B 1) (06)	Keine Möglichkeiten der praktischen Umsetzbarkeit bekannt

Abbildung 13: Noch offene bzw. nicht umgesetzte Maßnahmen befindliche Maßnahmen



²⁸ Im Lärmaktionsplan der 3. Runde wurde die Maßnahme als zwei einzelne Lärmschutzwände in den Straßen Kurt-Schumacher-Straße und Hohnsen aufgeführt.

Allgemeine fortlaufende Maßnahmen

Neben den beschriebenen lokal verortbaren Maßnahmen wurden im Lärmaktionsplan der Runde 3 fortlaufende Maßnahmen für das gesamte Stadtgebiet beschlossen. Dazu zählten:

- die Einrichtung von Geschwindigkeitsüberwachung bzw. -displays; diese werden fortlaufend umgesetzt.
- Öffentlichkeitsarbeit zu lärmarmen Fahrweise; diese wurde bislang nicht umgesetzt.
- Beratung zur Veränderung von Wohnungsgrundrissen über die entsprechend erforderlichen Schallgutachten.
- Die Förderung von Fuß – und Radverkehr, E-Mobilität und Carsharing.

Weitere Maßnahmen abseits der Lärmbrennpunkte

In der dritten Runde der Lärmaktionsplanung wurden auch Maßnahmen für Straßen beschrieben, an denen die Auslösewerte nicht überschritten worden sind und die damit auch keine Lärmbrennpunkte sind. Da Lärm auch unterhalb der Auslösewerte über 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. 55 dB(A) (L_{Night}) gesundheitsschädlich sein kann²⁹, tragen diese dennoch dazu bei, die Gesundheit der lokalen Wohnbevölkerung zu verbessern. In Tabelle 15 sind diese Maßnahmen dargestellt. Sie wurden bisher nicht umgesetzt.

Aufgrund des geringen Handlungsdrucks an diesen Stellen gegenüber der Vielzahl an Lärmbrennpunkten mit höheren Lärmpegeln wird davon abgesehen, Maßnahmen, die sich noch nicht in der Umsetzung befinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung fortzuschreiben.

²⁹ Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt, dass die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehrslärm die Pegel von 53 dB(A) (L_{DEN}) bzw. 45 dB(A) (L_{Night}) nicht überschreiten sollte, weil Straßenverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist.

Vgl. Umweltbundesamt (2019), *WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region - Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region*, S.10

Tabelle 15: Weitere Maßnahmen abseits der Lärmbrennpunkte

Maßnahme(n)	Straße
straßenräumliche Aufwertung	Wallstraße/Rosenhagen
Ortseingangsgestaltung	Kurt-Schumacher-Straße (Zufahrt von der L 485)
Fahrbahnoberflächensanierung	Sauteichsfeld

3.5 Situation an den Lärmbrennpunkten des Straßenverkehrs

Im Folgenden wird die Situation für den Straßenverkehr an den Lärmbrennpunkten auf Grundlage der Lärmkartierung dargestellt.

3.5.1 Straßenklassifizierung und Verkehrsorganisation

Der Straßenbaulastträger für die meisten Straßen im Gemeindegebiet ist die Stadt Hildesheim. Sie ist zuständig für die Bundes-, Landes und Kreisstraßen im Bereich der Ortsdurchfahrten sowie für alle sonstigen Gemeindestraßen.

Außerhalb der Ortsdurchfahrten liegt die Zuständigkeit für die Bundesautobahn (BAB 7) bei der Autobahn GmbH des Bundes. Für die Bundesstraßen und die Landesstraßen ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover, verantwortlich. Straßenbaulastträger für die Kreisstraßen ist der Landkreis Hildesheim³⁰.

Die BAB 7 besitzt im Verlauf durch das Stadtgebiet Hildesheims je Fahrtrichtung drei durchgehende Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr. Folgende Straßenabschnitte im Bereich von Lärmbrennpunkten weisen durchgehend vier Kfz-Fahrstreifen³¹, also zwei pro Richtung auf:

- B 1 zwischen Abzweig Himmelsthürer Straße und Anschlussstelle Hildesheim zur BAB 7 (Lärmbrennpunkte 03, 04, 05, 06, 07, 08, 18)
- B 6 zwischen Goslarsche Landstraße (L 491) und nördlicher Stadtgrenze (Lärmbrennpunkte 15, 39, 41)
- B 243 zwischen L 485 und Schützenallee (B 1) (Lärmbrennpunkte 01, 19)

³⁰ Die technische Verwaltung ist ebenfalls der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover, übertragen

³¹ Es gibt weitere Straßen mit Lärmbrennpunkten, auf denen aufgrund von zusätzlichen Abbiegefahrstreifen abschnittsweise ebenfalls mehr als 2 Kfz-Fahrstreifen vorhanden sind.

- B 494 zwischen Sachsenring und Anschlussstelle Hildesheim-Drissenstedt zur BAB 7 (Lärmbrennpunkt 02)
- L 491 zwischen Senator-Braun-Allee (B 6) und Bromberger Straße (Lärmbrennpunkte 11, 24)
- Zingel – Kennedydamm zwischen Schuhstraße und Sachsenring (Lärmbrennpunkt 14)

Außerdem stehen auf der L 491 (Marienburger Straße) zwischen Bromberger Straße und der Zufahrt zum Parkplatz Südfriedhof durchgehend zwei Kfz-Fahstreifen in nördlicher Fahrtrichtung (stadteinwärts) zur Verfügung, womit auf diesem Abschnitt insgesamt 3 Kfz-Fahstreifen zur Verfügung stehen (Lärmbrennpunkte 20, 24).

Die übrigen Straßen im Untersuchungsnetz sind mit einem durchgehenden Fahstreifen pro Richtung ausgebaut. Auf kleineren Straßen sind teilweise auch keine Fahstreifen markiert, an diesen ist aber auch nur 1 Fahstreifen pro Fahrtrichtung nutzbar.

3.5.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Abbildung 16 zeigt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet. Für die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind die entsprechenden Straßenverkehrsbehörden bzw. an Bundesautobahnen die Autobahn GmbH zuständig.

Auf der BAB 7 gilt auf ihrem Verlauf durch das Hildesheimer Stadtgebiet auf der östlichen Fahrbahn in Fahrtrichtung Hannover die Höchstgeschwindigkeit 130 km/h. Auf der westlichen Fahrbahn in Fahrtrichtung Kassel gilt keine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit und es ist lediglich die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h beschildert.³² Dies betrifft die Lärmbrennpunkte 16, 17 und 40.

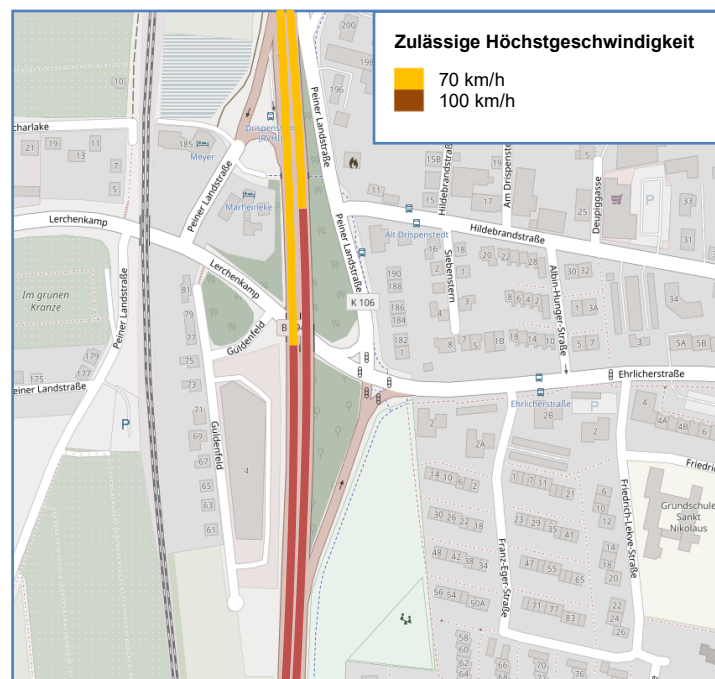
An den weiteren Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet gilt im Bereich der Bebauung 50 km/h, auf Streckenabschnitten ohne direkt angrenzende Bebauung gilt zum Teil 70 bis 100 km/h. In den Nebenstraßen gilt in der Regel Tempo 30.

³² Aufgrund einer Baustelle ist zum Zeitpunkt der Erstellung des LAP (April 2024) in beiden Fahrtrichtungen der BAB 7 auf Höhe der Anschlussstelle Hildesheim (62) die maximal zulässige Geschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt.

Lärmbrennpunkte mit Höchstgeschwindigkeiten größer als 50 km/h befinden sich an folgenden Straßenabschnitten.

- B 494 Höhe OT Drispensstadt - Lärmbrennpunkt Nr. 02:
 Auf der B 494 Höhe Ehrlicherstraße und dem nördlichen Ende des Siedlungsgebiets Drispensstedt gilt die Höchstgeschwindigkeit 70 km/h. Auf der näher an der Wohnbebauung liegenden östlichen Richtungsfahrbahn gilt auf dem südlichen Abschnitt des Lärmbrennpunkts bis Höhe Hildebrandtstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. In Abbildung 14 ist die Situation an dem Lärmbrennpunkt im Detail dargestellt. Einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stimmte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nicht zu.

Abbildung 14: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten am Lärmbrennpunkt 2 (B 494 Drispensstedt)



Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende und eigene Darstellung

- Bückebergstraße (B 1) - Lärmbrennpunkte Nr. 03 und 04
 Auf der B 1 gilt zwischen Linnenkamp und Schützenwiese (B 243) die Höchstgeschwindigkeit 70 km/h
- Berliner Straße (B 1) - Lärmbrennpunkt Nr. 08
 Auf dem östlichen Teil des Lärmbrennpunkts etwa auf Höhe des Siedlungsweg befindet sich das Ortsausgangsschild und es gelten im weiteren Straßenverlauf bis zur Anschlussstelle mit der Autobahn 70 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit (Abbildung 15).

Abbildung 15: Tempo 70 hinter Ortsausgangsschild in bebautem Gebiet



Bildquelle: Mapillary, hotteliene, CC BY-SA 4.0

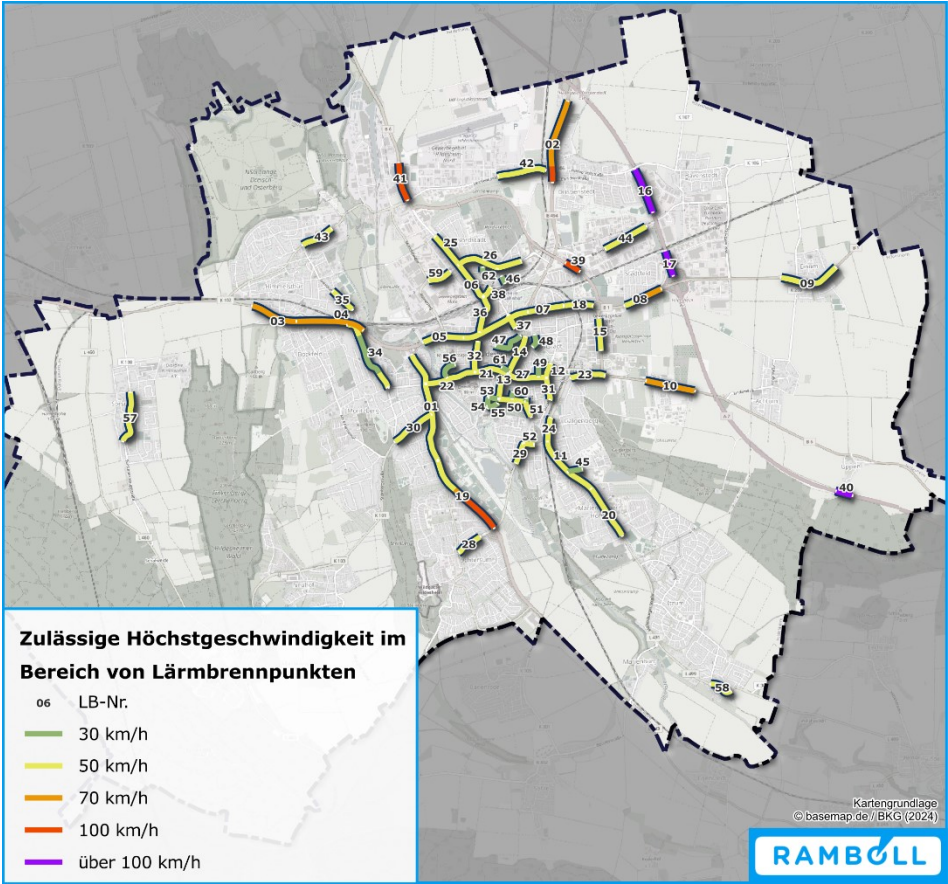
- Goslarsche Landstraße (B 6) - Lärmbrennpunkt Nr. 10
Auf dem gesamten Straßenverlauf im Bereich des Lärmbrennpunkts gelten 70 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit.
- Alfelder Straße/B 243 - Lärmbrennpunkt Nr. 19
Auf dem südlichen Teil des Lärmbrennpunkts gelten 100 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit. Südlich des Knotenpunkts Kurt-Schumacher-Straße/B 243/Philosophenweg befindet sich das Ortsausgangsschild. Die 100 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit sind zusätzlich beschildert.
- B 6 - Lärmbrennpunkt Nr. 39
Auf der B 6 gelten auf dem gesamten autobahnähnlich ausgebauten Abschnitt zwischen Steuerwalder Straße und Berliner Kreisel 100 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit.
- B 6 - Lärmbrennpunkt Nr. 41
Auf der B 6 nördlich der Straße Lerchenkamp befindet sich das Ortsausgangsschild und es sind kurz dahinter auch 100 km/h Höchstgeschwindigkeit beschildert.

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Abbildung 16: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten an den Lärmbrennpunkten



3.5.3 Fahrbahnoberflächen

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

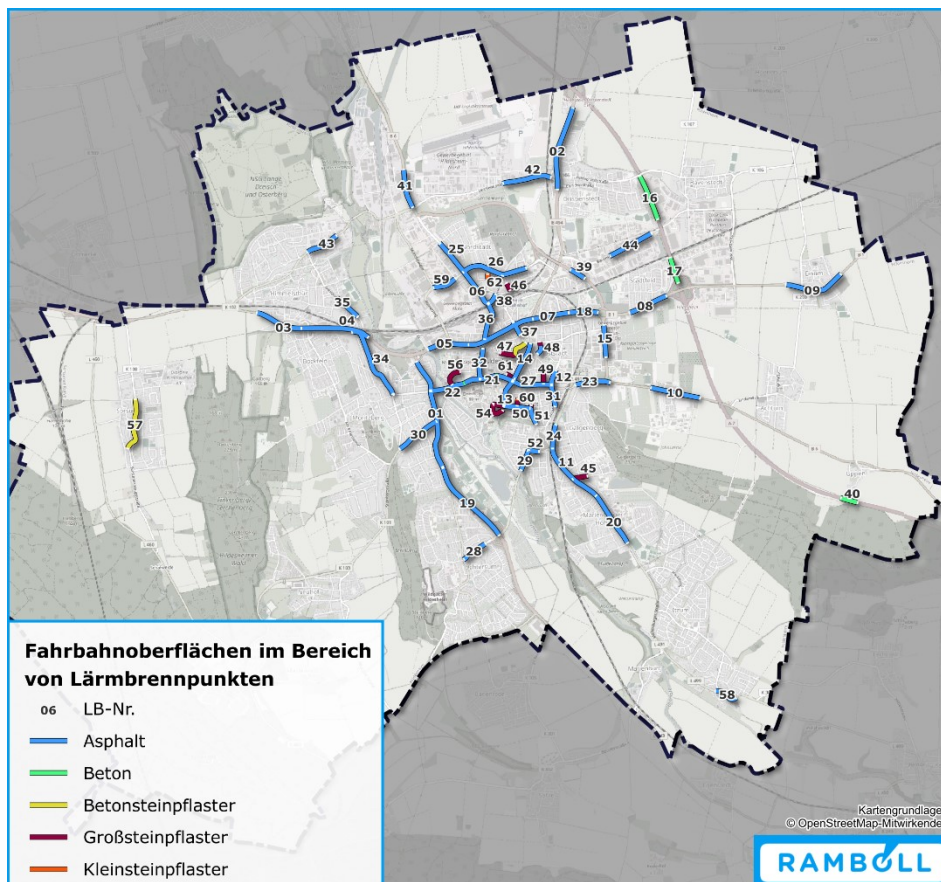
Abschlussbericht

21.03.2025

Die Hauptverkehrsstraßen sind überwiegend in Asphaltbauweise gebaut (Abbildung 17). Die BAB 7 verfügt als einzige Straße über einen Betonbelag. Einige weniger stark befahrenen kleinen Straßen haben teilweise eine Pflasteroberfläche. Diese ist meistens als Großsteinpflaster ausgeführt.

Auf der Abbildung 17 sind die Fahrbahnoberflächen der Lärmbrennpunkte farblich gekennzeichnet.

Abbildung 17: Fahrbahnoberflächen an den Lärmbrennpunkten



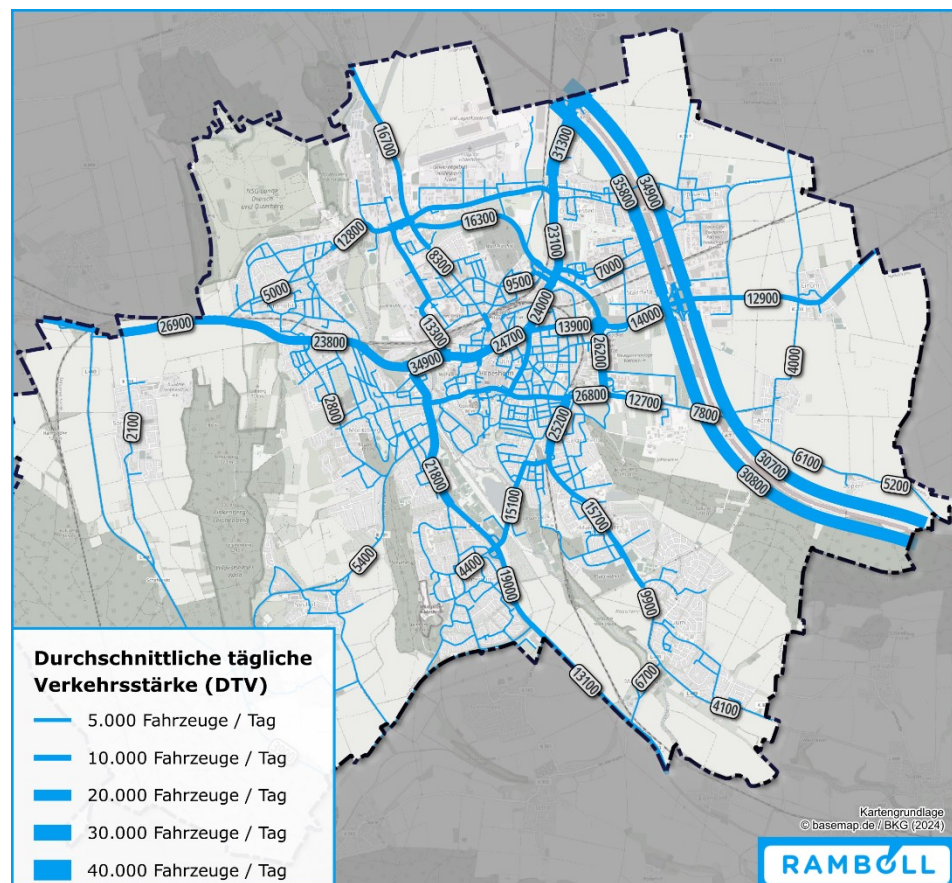
3.5.4 Verkehrsstärken und Schwerververkehrsanteil

Abbildung 18 zeigt die der Lärmkartierung zu Grunde liegenden Verkehrsmengen in der Stadt Hildesheim. Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 60.000 bis 70.000 Fahrzeugen³³ ist die BAB 7 die am stärksten befahrene Straße im Stadtgebiet.

Abseits der Autobahn ist die stärkste Verkehrsbelastung auf der B 1 zwischen Schützenwiese und Römerring, da hier Verkehre in Ost-West und in Nord-Süd-Richtung gebündelt werden.

Ansonsten treten hohe Verkehrsstärken von mehr als 20.000 Fahrzeugen pro Tag vor allem an den anderen Bundesstraßen (B 6, B 243 und B 494) sowie der nach Süden führenden L 491 auf. Diese sind alle auch mindestens abschnittsweise kreuzungsfrei ausgebaut. An Stellen, wo diese Straßen durch Bereiche mit Wohnbebauung führen, ergeben sich allerdings auch fast immer auch Lärm Brennpunkte.

Abbildung 18: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke



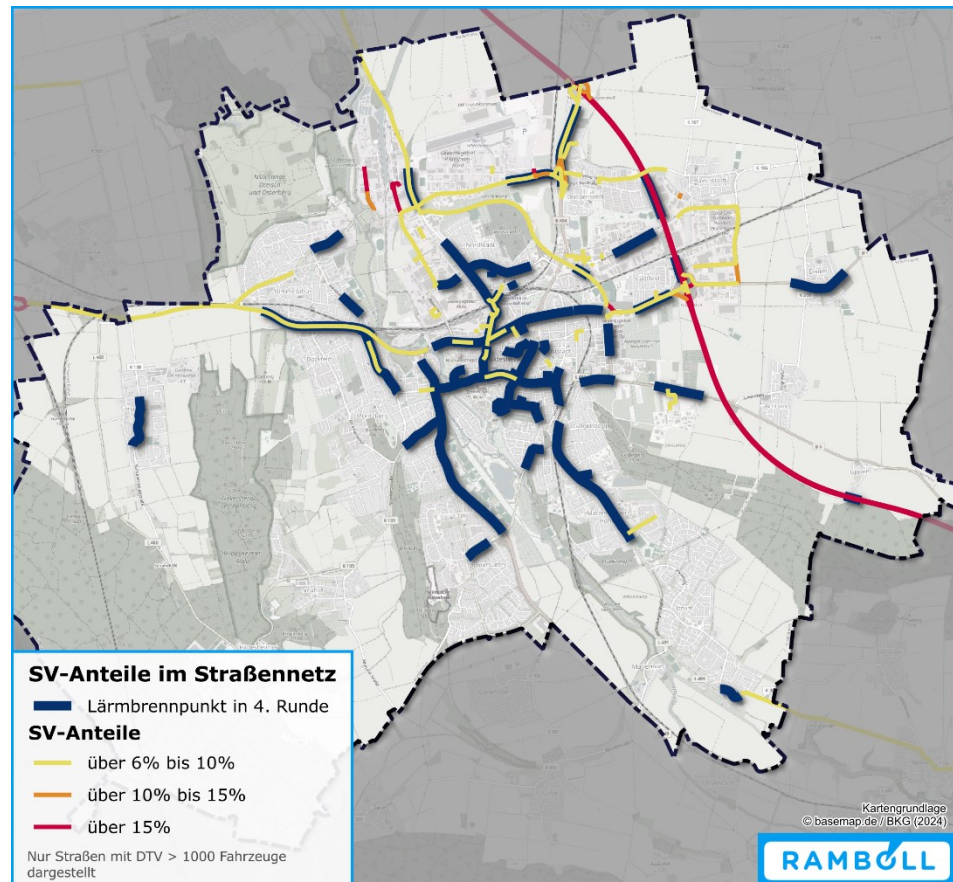
³³ Nördlich der Anschlussstelle Hildesheim-Drispstedt (61b) liegen noch größere durchschnittliche Verkehrsstärken um die 80.000 Fahrzeuge / Tag vor. Es befinden sich aber nur wenige Meter dieses Abschnitts noch auf Hildesheimer Stadtgebiet.

Neben den reinen Verkehrsmengen ist auch der Anteil des Schwerverkehrs relevant. Akustisch relevantere Schwerverkehrsanteile von über 6 % sind an den Bundesautobahnen und vor allem an den Straßen mit Bezug zu der Bundesautobahn vorhanden. Die folgenden Straßen im Bereich von Lärmbrennpunkten haben einen Schwerverkehrsanteil von mehr als 6 %:

- BAB 7 im gesamten Stadtgebiet (betrifft alle LB 16, 17 und 40)
- B 1 (betrifft nur die LB 03, 04, 05 teilweise 06 und 08)
- B 6 (betrifft nur die LB 39, 41)
- Peiner Straße (betrifft LB 38)
- Marie-Wagenknecht-Straße und Hannoversche Straße (betrifft LB 36)
- Kardinal-Bertram-Straße zwischen Langer Hagen und Schützenallee (betrifft LB 32 teilweise)
- Schuhstraße (betrifft LB 21)
- Annenstraße nördlich der Goschenstraße (betrifft LB 51 teilweise)
- Schillerstraße zwischen Steingrube und Goethestraße (betrifft LB 48 teilweise)
- Elzer Straße zwischen Krehlastraße und Am Kupferstrange (betrifft LB 34 teilweise)
- Lerchenkamp (betrifft LB 42)

In Abbildung 19 sind alle Straßen mit einem Schwerverkehrsanteil von mehr als 6 % dargestellt. Deutlich wird, dass an den meisten Lärmbrennpunkten geringere SV-Anteile von maximal 6 % vorhanden sind. Durchgängig hohe Schwerverkehrsanteile finden sich dagegen vor allem auf Straßen außerhalb bewohnter Gebiete, die keine Lärmbrennpunkte sind.

Abbildung 19: Schwerververkehrsanteil an den Lärmbrennpunkten



3.5.5 Bebauungsstruktur

Die Bebauungsstruktur entlang der meisten Lärmbrennpunkte in der Kernstadt von Hildesheim ist geprägt von geschlossener Blockrandbebauung mit Mehrfamilienhäusern. In den äußeren Stadtbezirken finden sich zunehmend auch freistehenden Mehrfamilienhäuser sowie auch freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser. Vereinzelt sind einzelne freistehende Wohngebäude in Gewerbegebieten von Verlärmung betroffen.

Einige der Lärmbrennpunkte liegen an eigentlich anbaufreien Straßen, von denen Lärm bis zu weiter entfernten Gebäuden ausstrahlt. Dies betrifft vor allem die Bundesstraßen 1, 6 und 434, die L 491 sowie die BAB 7. An einigen dieser Abschnitte gilt auch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h, was diesen Effekt des weiten Ausstrahlens von Lärm noch verstärkt. Die lärmbeeinträchtigten Wohngebäude in der Triftackerstraße sowie der Lohdestraße sind bis zu 150 Meter von der eigentlichen Lärmquelle (BAB 7) entfernt.

4 Maßnahmenplanung

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Der Schwerpunkt der Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan konzentriert auf Maßnahmen im Straßenverkehr. Vor allem hier kann die Stadt Einfluss auf die Planung nehmen.

Die Maßnahmenentwicklung erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. Für Lärmbrennpunkte, für die in den vorangegangenen Runden eine Maßnahmenplanung erfolgte, wird diese auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse von Kapitel 3 auf Aktualität geprüft.

Für neue Lärmbrennpunkte der Runde 4, für die noch keine Maßnahmenplanung in den vorangegangenen Runden erfolgte, wird eine erweiterte Maßnahmenprüfung durchgeführt. Für die Lärmbrennpunkte werden Prüfeempfehlungen für eine vertiefende Planung ausgesprochen. Diese vertiefende Betrachtung ist wegen zeitlichen und finanzieller Ressourcen bzw. der jeweiligen rechtlich vorgegeben Zuständigkeiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht leistbar.

Aufgrund der Vielzahl von neuen Lärmbrennpunkten und der Umsetzbarkeit der Maßnahmen innerhalb der nächsten 5 Jahre, setzt die Maßnahmenplanung Prioritäten. Die erweiterte Maßnahmenplanung berücksichtigt 5 zusätzliche Lärmbrennpunkte. Es wurden Lärmbrennpunkte gewählt, an denen die Einwohnenden besonders hohen Lärmpegel ausgesetzt sind. Dies sind Bereiche, an denen nachts Lärmpegel von 60 dB(A) und mehr erreicht werden.³⁴

Konkret sind dies die folgenden 5 Lärmbrennpunkte:

- Ostertor/Osterstraße/Jakobistraße zwischen Zingel und Gerberstraße (LB-Nr. 47),
- Struckmannstraße zwischen Hohnsen und Wiesenstraße (LB-Nr. 52),
- Neue Straße zwischen Wollenweberstraße und Brühl (LB-Nr. 53),
- Gelber Stern zwischen Brühl und Keßlerstraße (LB-Nr. 55) und
- Mühlenstraße/Alter Markt zwischen Dammstraße und Burgstraße (LB-Nr. 56)

³⁴ Vor allem nachts sind die Lärmbetroffenheiten hoch. Ziel sollte es daher sein diese zu reduzieren.

Für die Lärmaktionsplanung an Strecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zugbewegungen ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. An den Streckennummern 1770, 1772, 1773 gibt es abschnittsweise Sanierungsbereiche. Zu gegebener Zeit erfolgt an Bereichen eine schalltechnische Untersuchung, anhand derer ermittelt wird, ob und wenn ja welcher Bedarf an Lärmsanierungsmaßnahmen gegebenenfalls besteht. Anhang II des Lärmaktionsplanes zeigt die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche: https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_R4_Anhang_II.pdf.

4.1 Generelle Handlungsmöglichkeiten zur Lärmminde- rung im Straßenverkehr

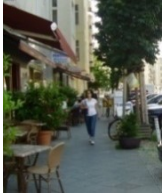
Im Straßenverkehr reichen einzelne Maßnahmen zur Lärmminde-
 rung häufig nicht aus, um eine wirksame Lärmminde-
 rung zu erreichen. Deshalb werden un-
 terschiedliche Maßnahmenarten geprüft. Die vorgeschlagenen Maßnahmen
 können dabei technischer, baulicher, gestalterischer, verkehrlicher und organi-
 satorischer Natur sein. Die Priorität sollte bei vorbeugenden Maßnahmen liegen
 bzw. bei Maßnahmen, die bereits am Entstehungsort des Lärms ansetzen.

Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr verfolgt mehrere Ansätze:

- Vermeidung von Lärmemissionen:
 Zunächst werden Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen, den Ver-
 kehrslärm zu vermeiden. Hier gilt das Motto: Am besten ist der Lärm, der
 gar nicht erst entsteht.
- Bündelung / Verlagerung:
 Im nächsten Schritt wird untersucht, ob der nicht vermeidbare Verkehr ge-
 bündelt oder in weniger sensible Bereiche verlagert werden kann (z.B. auf
 Straßen, deren anstehende Bebauung überwiegend gewerblich genutzt
 wird, oder anbaufreie Strecken).
- Verträglichere Abwicklung:
 Der verbleibende Verkehr muss verträglicher abgewickelt werden: in Frage
 kommen beispielsweise bessere Fahrbahnen, gedrosselte Geschwindigkei-
 ten und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss.
- Schallschutz:
 Schließlich kann auch die Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen (Lärm-
 schutzwände/-wälle) geprüft werden. Diese scheiden jedoch für die 5 unter-
 suchten Straßenabschnitte in Hildesheim aus städtebaulichen Gründen aus.

Der mögliche Einbau von Schallschutzfenstern wurde für Hildesheim nicht geprüft. Die Lärmaktionsplanung beschäftigt sich regelwerkskonform mit den Pegeln vor der Fassade. Insofern gehört der passive Schallschutz streng genommen nicht zu den LAP-Maßnahmen. Vorrang sollten in jedem Fall aktive Schallschutzmaßnahmen haben, die die Lärmentstehung vermeiden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutzfenster besteht nur unter bestimmten Voraussetzungen beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen.

Tabelle 16: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr³⁵

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärmminde- rungswirkung
Vermeidung von Kfz-Verkehr 	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und -dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten	(+)
	Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte, z.B. durch Parkraumbewirtschaftung	+
	City-Logistik: Güterverkehrszentren / Verknüpfung von Binnenschifffahrt, Schienen- und Lkw-Verkehr	+
Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln 	Bus und Bahn: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern	(+)
	Fahrradverkehr: Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr	(+)
	Fußverkehr: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung	(+)

³⁵ Dies ist eine allgemeine Liste; die konkrete Anwendbarkeit wird in der Maßnahmenplanung noch geprüft.

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärmminde- rungswirkung
Bündelung und Verlage- rung von Ver- kehr  	Verkehrsberuhigung des Straßennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung	++
	Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfind- lichen Routen	+
	Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z.B. nachts)	++
	Verkehrsorganisation: Zuflusdosierung, Pfortnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme	+
	In Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsum- fahrung, innerstädtische Straßennetzergänzung	(+)
Verträgliche Abwicklung des Kfz-Ver- kehrs 	Lärmarme Fahrbahnbeläge	++
	Niedrige Höchstgeschwindigkeiten	++
	Stetiger Verkehrsfluss: Koordination der Lichtsig- nalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entlade- zonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreis- verkehre	+
Höhere Aufent- haltsqualitäten	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fas- sade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahr- bahnverengung, Querungsmöglichkeiten	(+)
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite, lärm- optimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Fest- setzung von Flächen für Schallschutzeinrichtun- gen, lärmoptimierte Überplanung von Gemengela- gen	++
Baulicher Schallschutz	Schließung von Baulücken	++
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung	++
	Schallschutzwände, Schallschutzwälle	++
	Schallschutzfenster	(++)

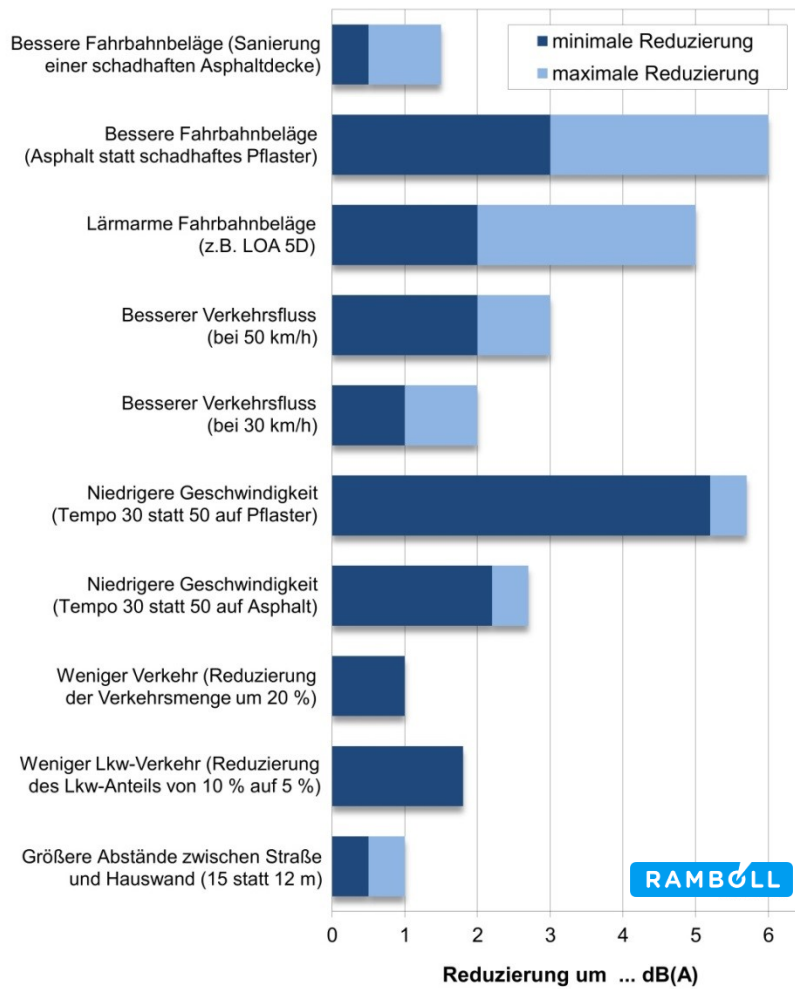
Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung, () Einschränkung
Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 20: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025



Quelle: eigene Darstellung.

4.2 Maßnahmencreening

Nachfolgend wird auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie vorhandener Daten, Planungen und Unterlagen ein erstes Screening mit dem Ziel durchgeführt, Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung zu identifizieren. Der Schwerpunkt des Screenings liegt auf der vertraglichen Abwicklung.

Langfristige Strategien beispielsweise zur Förderung des Umweltverbundes oder der Vermeidung von Kfz-Verkehren bspw. durch die Stadt der kurzen Wege oder höhere Aufenthaltsqualitäten erfolgen u. a. in eigenen Konzepten wie dem Radverkehrskonzept oder im Rahmen der Bauleitplanung. Berücksichtigt wurden im Screening folgende Maßnahmen:

- **Fahrbahnsanierung:**

Es erfolgt eine qualitative fachliche Einschätzung, ob akustisch relevante Schäden vorhanden sind. Sind Schäden vorhanden, erfolgt im Nachgang eine Konkretisierung der Prüfung (Kapitel 0).

Fahrbahnsanierungen sind an allen im Screening berücksichtigten Lärmbrennpunkten relevant.

- **Lärmmindernde Fahrbahnoberflächen:**

Auf Grundlage der Kartierung und der Abstimmung mit der Verwaltung wird geprüft, ob bereits lärmmindernde Beläge verbaut sind. Ist dies nicht der Fall erfolgt im Nachgang eine Konkretisierung der Prüfung (Kapitel 0)

Da es an den im Screening berücksichtigten Lärmbrennpunkten noch keine lärmmindernden Oberflächen gibt, sind sie an allen Abschnitten relevant.

- **Geschwindigkeitsreduzierungen:**

Beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h erfolgt im Nachgang eine Konkretisierung der Prüfung (Kapitel 4.3)

Geschwindigkeitsreduzierungen sind an der Struckmannstraße relevant. An den anderen Abschnitten gilt bereits Tempo 30.

- **Verkehrsablauf optimieren:**

Im Fokus stehen hier die Abläufe an eventuellen Lichtsignalanlagen. Sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden, gibt es kein Potenzial. Gibt es Lichtsignalanlagen, die noch nicht koordiniert sind, erfolgt im Nachgang eine Konkretisierung der Prüfung.

Hier besteht kein Potenzial, da entweder keine Lichtsignalanlagen an den Knoten vorhanden sind oder die Lichtsignalanlagen bereits koordiniert sind.

- Straßenraumumgestaltung:
Ist mehr als 1 Richtungsfahrstreifen vorhanden, erfolgt im Nachgang eine Konkretisierung der Prüfung.

Die Straßenquerschnitte verfügen lediglich über einen Fahrstreifen je Richtung. Ausgenommen ist der Abschnitt in der Struckmannstraße. Dort gibt es zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Westen. Diese sind dem Knoten zugeordnet. Damit besteht kein Potenzial.

Tabelle 17 fasst die Ergebnisse zusammen.

Tabelle 17: Zusammenfassung der in Frage kommenden Lärminderungsmaßnahmen mit weiterem Prüfbedarf an den Untersuchungsabschnitten

■ ja ■ teilweise □ nein ✓ Maßnahme bereits umgesetzt Straßenabschnitt	Weitere Prüfung ... möglich					
	Fahrbahnsanierung	Lärmmindernder Belag	Tempo 30 tags (6-22 Uhr)	Tempo 30 nachts (22-6 Uhr)	Verkehrsablauf optimieren	Straßenraumumgestaltung
LB-Nr. 47 Ostertor/Osterstraße/Jakobistraße zwischen Zingel und Gerberstraße	■	■	✓	✓	□	□
LB-Nr. 52 Struckmannstraße zwischen Hohnsen und Wiesenstraße	■	■	■	■	✓	□
LB-Nr. 53 Neue Straße zwischen Wollenweberstraße und Brühl	■	■	✓	✓	□	□
LB-Nr. 55 Gelber Stern zwischen Brühl und Keßlerstraße	■	■	✓	✓	□	□
LB-Nr. 56 Mühlenstraße/Alter Markt zwischen Dammstraße und Burgstraße	■	■	✓	✓	□	□

4.3 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Geschwindigkeitsreduzierungen sind eine wirksame und vergleichsweise kurzfristig realisierbare Maßnahme zur Lärminderung (Abbildung 20). Für eine etwaige Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen sind jedoch die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten.

Von den 5 betrachteten Straßenabschnitten kommen zusätzliche geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen nur für die Stuckmannstraße in Frage. Auf dieser gilt zurzeit die innerstädtische Regelgeschwindigkeit Tempo 50. Auf den übrigen 4 Straßen ist bereits heute Tempo 30 im Rahmen einer Tempo-30-Zone ganztägig angeordnet.

Der endgültige Abwägungsprozess obliegt der für die Straße zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Sie ist es auch, die nach Abwägung aller Belange auf Basis der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anordnen kann. Die im Rahmen des Lärmaktionsplanes durchgeführten Schritte zur Auswahl der Prüfabschnitte dienen ausschließlich der Vorauswahl ggf. geeigneter Abschnitte und der Vorbereitung des verkehrsbehördlichen Abwägungsprozesses.

Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Ihnen dient hierbei die Lärmschutz-Richtlinien-StV als Orientierungshilfe für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm nach § 45 StVO auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Hauptverkehrsstraßen.

Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Das heißt, die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.³⁶

Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung kommen gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV insbesondere in Betracht, wenn der vom Kfz-Verkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in den Nachtstunden überschreitet. Für die Stuckmannstraße ist dieses Kriterium erfüllt.

Diese „Richtwerte“ der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind keine Grenzwerte. Vielmehr sollen sie als „Orientierungshilfe“ dienen, so dass die Straßenverkehrsbehörden auch bei Unterschreitung der Richtwerte Spielräume für die

³⁶ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (LärmschutzRichtlinien-StV.

Anordnungen besitzen. In der Fachöffentlichkeit werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kritisch diskutiert, da sie die allgemein als gesundheitsrelevant anerkannten Schwellenwerte erheblich übersteigen, nämlich um rund 5 bis 7 dB(A). Die Berechnung der Beurteilungspegel soll nach RLS-90 erfolgen. Dieses Verfahren entspricht allerdings nicht der aktuellen Berechnungsmethode bei der Erstellung der Lärmkarten. Die Werte der für die Lärmaktionsplanung vorliegenden Lärmkartierung können daher nur für eine vorläufige Beurteilung der Machbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen zurate gezogen werden. Entsprechende RLS-90-Berechnungen sind im Nachgang erforderlich.

Bei der Abwägung ist die Verhältnismäßigkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen zu prüfen. Die Struckmannstraße ist eine Hauptverkehrsstraße im Hildesheimer Straßennetz und hat eine übergeordnete Bedeutung. Da am Tag die verkehrliche Funktion der Straße überwiegt, sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung in den Nachtstunden verfolgt werden.

Ein Straßenabschnitt kann dann ausgeschlossen werden, wenn mit der Tempo 30 Regelung eine Verkehrsverlagerung auf andere Netzteile in akustisch relevantem Maß zu erwarten ist. Unerwünschte Verlagerungseffekte bspw. in das Nebennetz in relevanten Ausmaß sind im Falle der Struckmannstraße, bedingt durch die Lage im Netz und der Kürze des Abschnittes, nicht zu erwarten.

Am günstigsten sind akustisch gesehen die Fälle, in denen sowohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert als auch ein stetiger Verkehrsfluss erreicht werden kann. Dies setzt in Bezug auf Koordinierungsstrecken (Grüne Wellen) voraus, dass diese auch mit einer niedrigeren Koordinierungsgeschwindigkeit von 30 km/h betrieben werden können. Dies ist in der Struckmannstraße zu prüfen.

Auch die Belange des öffentlichen Verkehrs sind bei Geschwindigkeitsreduzierungen zu beachten, da Fahrzeitverlängerungen entstehen können. Der Ausschluss eines Prüfabschnittes kann im Sinne der Verhältnismäßigkeit dann in Erwägung gezogen werden, wenn durch die Umsetzung relevante Fahrzeitverlängerungen entstehen. In der Struckmannstraße verkehren tagsüber die Stadtbuslinien 1, 9 und 10 der städtischen Nahverkehrsgesellschaft SVHI (Stadtverkehr Hildesheim GmbH & Co. KG). In den Nachtzeiten zwischen 22 und 6 Uhr findet nur montags bis freitags in den frühen Morgenstunden Busverkehr statt. Die Linie 1 verkehrt zwischen 4:30 Uhr und 6:00 Uhr in einem 30 Minuten-Takt.

Die Auswirkungen der empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf den öffentlichen Verkehr sind mit der städtischen Nahverkehrsgesellschaft SVHI zu erörtern. Aufgrund der geringen Länge des Abschnitts von etwa 150 Meter ist auch der zu erwartende Zeitverlust sehr gering. Die maximale Verlustzeit für eine ÖPNV-Fahrt über den kompletten Abschnitt liegt rechnerisch bei maximal bei 7,2 Sekunden. Zeitverluste entstehen bereits jetzt durch An- und Abfahren

an den beiden LSA am Rand des Abschnitts und an der Bushaltestelle Stuckmannstraße auf dem Abschnitt sowie aufgrund von Verzögerungen durch den sonstigen Kfz-Verkehr. Aus diesen Gründen liegt die tatsächliche Verlustzeit deutlich unter der rechnerischen maximalen Verlustzeit.

Günstig ist Tempo 30 auch an Abschnitten, an denen mit der Maßnahme nicht nur die Lärmbelastung gesenkt wird, sondern auch Synergieeffekte mit anderen Aspekten wie beispielsweise der Verkehrssicherheit auftreten. Auf dem betreffenden Abschnitt der Stuckmannstraße befinden sich aber keine besonders sensiblen Nutzungen wie Krankenhäuser, Schulen oder Kindertagesstätten.

Einer Geschwindigkeitsreduzierung sind andere Maßnahmen vorzuziehen, wenn diese allein höhere Lärmminderungseffekte erzielen oder die Zielwerte der Lärmminderung von $L_{DEN} 70 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{Night} 60 \text{ dB(A)}$ in den jeweiligen Prüfabschnitten unterschreiten. Die Abwägung muss daher vorab auf die Möglichkeit weiterer Maßnahmen hinweisen. Im Fall der Stuckmannstraße reichen allerdings die alternativen Maßnahmen nicht aus, um die Lärmpegel ausreichend zu senken.

Tabelle 18 fasst die Prüfungsergebnisse für den vertiefend betrachteten Straßenabschnitt der Stuckmannstraße zusammen.

Tabelle 18: Übersicht der Vorüberprüfungsergebnisse der Anwendung der abwägungsrelevanten Belange für eine Geschwindigkeitsreduzierung

Nr. Straßenname	Ausschlusskriterium				Prüfkriterium		Hinweis-kriterium		Reduzierung tags (6 – 22) prüfen	Reduzierung nachts (22 - 6) prüfen
	akustischer Härtefall tags	akustischer Härtefall nachts	Gehobene verkehrliche Bedeutung	keine relevante Verkehrsverlagerungen vorhanden	Vereinbarkeit mit dem ÖPNV prüfen	LSA-Koordinierung vorhanden	sensible Nutzung vorhanden	weiteren kurzfristige Maßnahmen vorhanden		
Nr. 52 Struckmannstraße zwischen Hohnsen und Wiesenstraße	■	■	■	■	■	■	□	□	□	■

4.4 Fahrbahnoberflächen

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Neben den Anfahrts- und Abbremsgeräuschen sind Rollgeräusche eine Hauptlärmquelle im Straßenverkehr. Die Lautstärke des Rollgeräusches wird zum einen durch die Reifen und zum anderen durch das Fahrbahnmaterial und den Fahrbahnzustand bestimmt. Auf die Technologie der Reifen kann die Stadt keinen Einfluss nehmen. Daher konzentrieren sich die Planungen auf Fahrbahnzustand und Material. Hier ist zu unterscheiden zwischen einer reinen Fahrbahnsanierung, dem Austausch des Fahrbahnbelages bspw. Pflaster durch Asphalt oder dem Einbau einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche.

An Fahrbahnen mit akustisch relevanten Schäden erreicht eine Sanierung unter der Verwendung von Asphaltdeckschichten Pegelminderungen von 1 bis 2 dB(A). Anzumerken ist, dass damit lediglich die berechneten Lärmpegel erreicht werden, da die Lärmkartierung in der Regel keine Abschläge für schadhafte Fahrbahnzustände berücksichtigt.

Der Einsatz von lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen wie dem LOA 5D lässt bei der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h zusätzliche Lärminderungen gegenüber Asphaltbeton oder Gussasphalt zu. Dabei können zusätzliche Lärminderungen von 3 dB(A) im Mittel erzielt werden.

Alternativ können auf innerstädtischen Straßen auch dünne Asphaltdeckschichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V Deckschichten) und der lärmarme Splittmastixasphalt (SMA LA) eingesetzt werden. Diese Beläge können ebenfalls im Mittel Lärminderungen von 3 dB(A) erzielen und haben eine gute Haltbarkeit. Der Vorteil von DSH-V – Deckschichten besteht darin, dass sie auf allen Arten von alten Asphaltbefestigungen eingesetzt werden können.

Der SMA LA Belag eignet sich insbesondere bei Straßen mit hohem Schwerverkehrsanteil und kann mit konventionellen Baustoffen und Einbauverfahren hergestellt werden.

Für Außerortsbereiche mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von mehr als 70 km/h eignen sich auch offenporige Asphaltdeckschichten (OPA, sogenannter Flüsterasphalt). Mit diesen Deckschichten können Lärminderungen zwischen 4 und 7 dB(A) erreicht werden. Der OPA wird auf Autobahnen im gesamten Bundesgebiet eingebaut. Wenngleich die Bundesautobahnen nicht Gegenstand der Maßnahmenplanung sind, sollte die Stadt in Kontakt mit der AUTOBAHN GmbH treten und bei Sanierung auf die Anwendung von OPA im Sinne des Lärmschutzes bestehen.

Neben reinen lärmmindernden Belägen gibt es auch Beläge, die den Aspekt Luftreinhaltung und Lärmreduzierung vereinen. Der sogenannte „CleanAir-Asphalt“ senkt über den Prozess der Photokatalyse die Konzentration giftiger Stickoxide wie zum Beispiel Stickstoffdioxid (NO₂) in der Luft und dämpft durch seine spezielle Textur die Reifenabrollgeräusche erheblich. Der Verkehrslärmpegel kann bei Referenzgeschwindigkeiten von 40 bis 50 km/h um 2 bis

4 dB(A). Das entspricht in der akustischen Wahrnehmung einer Verringerung des Verkehrsaufkommens um bis zu 50 %. Die Stickstoffdioxid-Konzentration in der Luft wird unter guten Bedingungen – viel Sonne und wenig Wind – um bis zu 26 % reduziert. Nach Angaben der STRABAG bleibt die Wirkung dauerhaft und funktionsfähig in der Straßenoberfläche erhalten.

Zur Reduzierung der Lärmemissionen durch Rollgeräusche kann die Stadt Hildesheim ebene, glatte und lärmarme Fahrbahnoberflächen einbauen. Gegenüber Pflasterbelägen senkt der Einsatz von Asphaltbeton oder Gussasphalt dabei den Lärmpegel an Straßenabschnitten um bis zu 6 dB(A).

An den Lärmbrennpunkten, ausgenommen der Struckmannstraße, sind Großsteinpflasterbeläge verbaut. Wegen des Denkmalschutzes ist eine Asphaltierung daher an vielen Stellen schwer umsetzbar. Die Belange des Denkmal- und Lärmschutzes sind in Einklang zu bringen.

Die Jakobistraße wird saniert. Geplant ist hier das Großsteinpflaster (Basalt-pflaster) durch ein Betonsteinpflaster auszutauschen. Damit können die Belange des Denkmal- und Lärmschutzes zusammengebracht werden. Basalt- und Betonsteinpflaster weisen unterschiedliche Oberflächeneigenschaften auf, die die Schallabsorption und -reflexion beeinflussen.

Betonsteinpflaster hat oft eine etwas rauere Oberfläche und kann mehr Schall absorbieren als das heute verlegte Basalt-pflaster, welches im Vergleich glatter ist und mehr Schall reflektieren kann. Moderne Pflastersysteme bzw. speziell konzipierter Schallschutzpflaster verringern das Rollgeräuschpegel, indem sie z. B. eine offenporige Struktur besitzen, die Schallwellen besser absorbiert.

Die Lärminderung in dB(A), die durch die Verwendung von bestimmten Pflastertypen erreicht werden kann, variiert in der Praxis und sollte durch akustische Tests unter realen Bedingungen bewertet werden. Es gibt jedoch einige Studien und Richtlinien, die typischerweise eine Reduzierung im Bereich von 1 bis 5 dB für verschiedene Pflastersysteme angeben, je nach Material, Konstruktion und Zustand der Oberfläche.

Zudem kann auch durch das Verlegen der Pflasterseine eine Lärmreduktion erreicht werden. Zu den Maßnahmen gehören:

- Die Verwendung von Pflastersteinen mit einer speziellen entwickelten Textur. Lärm mindernde Pflastersteine werden oft aus speziellen Materialien hergestellt oder haben eine poröse Textur, die Schall absorbieren kann, anstatt ihn zu reflektieren. Ein höheres Porenvolumen ermöglicht es dem Pflaster, Schallwellen effektiver zu absorbieren, was zur Lärminderung beiträgt.

- Das Verlegen von Steinen in einem bestimmten Muster kann das Rollgeräusche brechen. Die geometrische Anordnung und die Größe der Pflastersteine können auch die akustischen Eigenschaften beeinflussen. Eine unregelmäßige Anordnung kann zur Streuung von Schallwellen beitragen.
- Die Integration von Lücken zwischen den Pflastersteinen, welche die Schallwellen aufnehmen und die Lärmreflexion verringern. Weichere Materialien können dazu beitragen, Vibrationen zu dämpfen und die Schallübertragung zu verringern.

Für den Straßenzug Mühlenstraße/Alter Markt existiert wie für die Jakobistraße bereits eine Planung für eine Straßenraumumgestaltung, zu der auch eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche gehört. Im Gegensatz zur Jakobistraße wird hier auf dem größten Teil des Straßenabschnitts eine Asphaltoberfläche hergestellt, die wesentlich bessere akustische Eigenschaften als eine Pflasteroberfläche hat. Lediglich auf einem kurzen Abschnitt von etwa 70 Metern zwischen der Ritterstraße und der Südsternestraße wird auch hier, wie auf der Jakobistraße, eine Oberfläche aus Betonstein hergestellt.

Auch die Neue Straße zwischen Wollenweberstraße und Brühl wird überplant. Voraussichtlich im Jahr 2026 wird ein Kanal erneuert und Fernwärme verlegt. Beim anschließenden Wiederherstellen der Fahrbahnoberfläche sind die Belange des Denkmalschutzes und des Lärmschutzes in Einklang zu bringen. Für die Straße Gelber Stern ist im Fall der anstehenden Kanalsanierung (voraussichtlich in den 2030er Jahren) analog zu verfahren.

Der Ersatz des Pflasters durch Asphalt ist am Ostertor bzw. der Osterstraße grundsätzlich möglich, da hier keine Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen sind. Auf der Mühlenstraße bzw. dem Alten Markt gilt dies, zumindest für die Abschnitte, bei denen bei dem anstehenden Umbau Asphalt vorgesehen ist, ebenso. Bei zukünftiger Überplanung des Abschnittes ist dies zu berücksichtigen. Nachfolgend wird für die Lärmbrennpunkte am Ostertor, der Osterstraße und der Struckmannstraße geprüft, ob auch der Verbau eines lärmoptimierten Asphaltbelages möglich ist.

Im Sinne der Kosteneffizienz sollte bei entsprechender Sanierungen auch die Wirksamkeit lärmindernder Asphaltdeckschichten geprüft werden. Mit neuartigen lärmoptimierten Asphaltdeckschichten lassen sich auch bei innerortstypischen Geschwindigkeiten von 30 und 50 km/h noch wirksamere Effekte erzielen, sofern wesentliche Voraussetzungen erfüllt sind. Allerdings ist die Wirksamkeit bei Tempo 30 etwas geringer als bei höheren Geschwindigkeiten.

- Um einen konstanten Verkehrsfluss bzw. eine konstante Geschwindigkeit zu ermöglichen, sollte der Abstand zwischen den signalgeregelten Knotenpunkten mindestens 300 m, besser aber 500 m betragen. Durch Maßnahmen der Verkehrsverflüssigung können die Abstände zwischen den lichtsignalisierten Knotenpunkten aber auch geringer sein.

- Es bestehen hohe Anforderungen an die Ebenheit der Fahrbahn. Daher sollten möglichst wenige Einbauten wie zum Beispiel Straßenbahnschienen oder Schachtabdeckungen in den Rollspuren liegen und die Einbaufelder eine ausreichende Baulänge (mind. 300 m) aufweisen.

Tabelle 19 listet für die Lärmbrennpunkte auf Grundlage der voran genannten Kriterien auf, ob durch den Einbau lärmarmen Fahrbahnoberflächen wesentliche akustische Verbesserungen erzielt werden können.

Eine akustisch positive Wirkung (■) ist zu erwarten, wenn alle Kriterien erfüllt sind. Diese Bereiche (Struckmannstraße) sollten priorisiert umgesetzt werden.

Die Wirksamkeit lärmoptimierter Fahrbahnoberflächen kann bei Tempo 30 geringer sein als bei Tempo 50. Daher erhalten Abschnitte mit Tempo 30 nur eine bedingte Prüfpfehlung (■). Diese Abschnitte sollten in der 2. Priorität geprüft werden. Der Fokus sollte zunächst auf Abschnitte gelegt werden, an denen eine höhere Lärminderung zu erwarten ist.

An Lärmbrennpunkten mit Einbauten (Kanaldeckel) ist die akustische Wirkung als gering einzuschätzen, sofern die Lage der Einbauten bestehen bleibt. Diese Abschnitte (□) sollten nur umgesetzt werden, wenn zeitgleich die Lage der Einbauten geändert wird. An den hier untersuchten Lärmbrennpunkten ist eine Einschränkung der akustischen Wirkung lärmmindernder Fahrbahnbeläge durch Einbauten nicht vor.

Tabelle 19: Abwägung für den Einsatz besonders lärmmindernder Fahrbahnbeläge

Straßenabschnitt mit Nummer des Lärmbrennpunktes	Prüfkriterium für die Eignung				
	Geschwindigkeit > 30 km/h	Keine LSA / Abstand der LSA > 300 m / Abstand der LSA < 300 m mit Koordination	Akustisch ungünstige Fahrbahnoberflächen	Keine Einbauten	Empfehlung für eine lärm-mindernde Fahrbahnoberfläche
■ ja / vorhanden ■ bedingt / teilweise □ nein / nicht vorhanden					
Ostertor/Osterstraße/Jakobistraße zwischen Zingel und Gerberstraße	□	■	■	■	■
Mühlenstraße/Alter Markt ³⁷	□	■	■	■	■
Struckmannstraße zwischen Hohnsen und Wiesenstraße	■	■	■	■	■

³⁷ Für die Mühlenstraße bzw. den Alten Markt liegt bereits eine Planung vor, die keinen lärmoptimierten Asphaltbelag vorsieht. Die Planung müsste entsprechend angepasst werden bei gleichzeitig nur bedingter Eignung für einen lärmoptimierten Asphaltbelag aufgrund der geringen Geschwindigkeit.

4.5 Fortschreibung der Maßnahmen aus Runde 3

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Die Situation an den Lärmbrennpunkten hat sich – abgesehen von den in Kapitel 3.4 dargestellten Maßnahmen – nicht relevant verändert. Daher haben die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen aus den vorangegangenen Runden weiter Gültigkeit. Tabelle 20 fasst diese zusammen.

Idealerweise sollten im Rahmen der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes Verantwortlichkeiten innerhalb der Verwaltung für die Einleitung zur Prüfung der Maßnahmen festgesetzt werden, damit eine Prüfung innerhalb des Wirkungshorizontes des Lärmaktionsplanes (5 Jahre) veranlasst wird.

Tabelle 20: Fortzuschreibende Maßnahme in Runde 4

Straße (LB-Nr.)	Maßnahme(n)
Alfelder Straße/B 243 (19)	Tempo 70 (22-06h und Sa-So)
Zingel / Kennedydamm (14)	Tempo 30 nachts, Kfz-Reduzierung auf 2 Fahrbahnen, Radfahrstreifen beidseitig,
Alte Heerstraße (B 1) im OT Einum (09)	Tempo 30 ganztags oder zumindest nachts Ortseingangsgestaltung
Berliner Straße (B 1) zwischen der AS Hildesheim und Berliner Kreisel (08)	Tempo 50
B 494 auf Höhe des OT Drispensstedt (02)	Tempo 70 Lärmindernder Fahrbahnbelag
Schützenwiese/Alfelder Straße (B 243) zwischen Ulmenweg und Pappelallee (01)	Zusammenfassung zu überbreiter Mischspur mit Radfahrstreifen in Regelbreite, Protected Bike Lane mit Parallelführung über Innerste-Au Lärmindernder Fahrbahnbelag
Annenstraße (51)	Verbreiterung Seitenräume
Marienburger Straße (L 491) (11, 20)	Schmale, von der Bebauung abgerückte Fahrbahnen, Fahrbahnnteiler zu Querungssicherung, Verzicht auf unnötige LSA Lärmindernder Fahrbahnbelag
Kaiserstraße (B 1) zwischen Kennedydamm und Marie-Wagenknecht-Straße (06)	Fahrstreifenreduzierung abends/nachts
Itzumer Hauptstraße (L 499) südöstlicher Ortseingang (58)	Ortseingangsgestaltung
Marienburger Straße (L 491) Höhe Südfriedhof (20)	Ortseingangsgestaltung
B 243 zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hohnsen (19)	Lärmschutzwand

5 Wirkungsprognose

Tabelle 21 fasst die weiter zu prüfenden Maßnahmen zusammen und schätzt für diese die voraussichtlichen Lärminderungspotenziale ab. Aufgrund der vorhandenen Netzstruktur sind durch die empfohlenen Maßnahmen keine relevanten verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten.

Ergänzt werden die Empfehlungen in Tabelle 21 um den Umsetzungshorizont. Vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen mit hohen Lärminderungspotenzial werden kurzfristig empfohlen. Teurere sind erfahrungsgemäß eher mittel- bis langfristig umsetzbar, also nicht im Horizont der nächsten 5 Jahre. Sie sollten jedoch schon im Haushalt berücksichtigt werden, um eine mittel- bis langfristige Umsetzung zu ermöglichen.

Die gesamtstädtischen Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm wie die Förderung des Radverkehrs und des ÖPNVs sind im Sinne einer mittel- bis langfristigen Strategie „Vermeidung von Lärmemissionen: Am besten ist der Lärm, der gar nicht erst entsteht.“ weiter fortzuführen. Für diese strategischen Maßnahmen können keine konkrete Lärminderungswirkung oder Kosten abgeschätzt werden. Sie werden in eigenen Konzepten betrachtet, in denen i. d. R. auch eine Kostenschätzung erfolgt.

Tabelle 22 schätzt die Anzahl der durch die dargestellten Maßnahmen entlasteten Einwohnenden auf Grundlage der Lärmkartierung ab.

Tabelle 21: Abschätzung der Lärminderungswirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Lärmbrennpunkt	Zu prüfende Maßnahme	Geschätzte Lärminderung	Kosten	Umsetzungshorizont
Schützenwiese/Alfelder Straße (B 243) zwischen Ulmenweg und Pappelallee (01)				
	Zusammenfassung zu überbreiter Mischspur mit Radfahrstreifen in Regelbreite und Protected Bike Lane mit Parallelführung über Innerste-Au	erweiterter Prüfbedarf	hoch	mittel- bis langfristig
	Lärmindernder Fahrbahnbelag	bis zu - 7 dB(A)	hoch	mittel- bis langfristig
B 494 auf Höhe des OT Drispstedt (02)				
	Tempo 70 Lärmindernder Fahrbahnbelag	-3 bis -5 dB(A)	gering	kurzfristig
Kaiserstraße (B 1) zwischen Kennedyydamm und Marie-Wagenknecht-Straße (06)				
	Fahrstreifenreduzierung abends/nachts	erweiterter Prüfbedarf	mittel	mittel- bis langfristig
Berliner Straße (B 1) zwischen der AS Hildesheim und Berliner Kreisel (08)				
	Tempo 50	- 2 bis 3 dB(A)	gering	kurzfristig

Lärmbrennpunkt	Zu prüfende Maßnahme	Geschätzte Lärmminderung	Kosten	Umsetzungs-horizont
Alte Heerstraße (B 1) zwischen westlichem und östlichen Ende des Siedlungsgebiets Einum (09)				
	Tempo 30 ganztags oder zu-mindest nachts	- 2 bis 3 dB(A)	gering	kurzfristig
	Ortseingangsgestaltung	erweiterter Prüf-bedarf	mittel bis hoch	mittel- bis langfristig
Marienburger Straße (L 491) zwischen An den Osterstücken und Struckmannstraße (11)				
	Lärmmindernder Fahrbahnbe-lag	bis zu - 7 dB(A)	hoch	mittel- bis langfristig
	Schmale, von der Bebauung abgerückte Fahrbahnen, Fahrbahnteiler zu Querungs-sicherung, Verzicht auf unnötige LSA	erweiterter Prüf-bedarf	hoch	mittel- bis langfristig
Zingel/Kennedydamm zwischen Schuhstraße und Einumer Straße (14)				
	Tempo 30 nachts	- 2 bis 3 dB(A)	gering	kurzfristig
	Kfz-Reduzierung auf 2 Fahr-bahnen und Radfahrstreifen beidseitig	Erweiterter Prüf-bedarf	mittel bis hoch	mittel- bis langfristig
Alfelder Straße/B 243 zwischen Hohnsen und Kurt-Schumacher-Straße (19)				
	Tempo 70 (22-06h und Sa-So)	-3 bis -5 dB(A)	gering	kurzfristig
B 243 zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hohnsen (19)				
	Lärmschutzwand	bis - 10 dB(A)	hoch	mittel- bis langfristig
Marienburger Straße (L 491) Höhe Südfriedhof (20)				
	Ortseingangsgestaltung	erweiterter Prüf-bedarf	hoch	Ortseingangs-gestaltung
Ostertor/Osterstraße zwischen Jakobistraße und Zingel (47)				
	Ersatz des Großsteinpflaster durch lärm minderndes Pflas-ter	-1 bis -5 dB(A)	hoch	mittel- bis langfristig
Struckmannstraße (K 104) zwischen Hohnsen und Wiesenstraße (52)				
	Tempo 30	- 2 bis 3 dB(A)	gering	kurzfristig
	Einbau eines lärmoptimierten Asphaltbelages	bis zu - 7 dB(A)	hoch	mittel- bis langfristig
Neue Straße zwischen Wollenweberstraße und Brühl (53)				
	Ersatz des Großsteinpflaster durch lärm minderndes Pflas-ter	-1 bis -5 dB(A)	hoch	mittel- bis langfristig
Gelber Stern zwischen Brühl und Keßlerstraße (55)				
	Ersatz des Großsteinpflaster durch lärm minderndes Pflas-ter	-1 bis -5 dB(A)	hoch	mittel- bis langfristig

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Lärmbrennpunkt	Zu prüfende Maßnahme	Geschätzte Lärminderung	Kosten	Umsetzungs- horizont
Annenstraße (51)	Verbreiterung Seitenräume	erweiterter Prüf- bedarf	hoch	mittel- bis langfristig
Itzumer Hauptstraße (L 499) südöstlicher Ortseingang (58)	Ortseingangsgestaltung	erweiterter Prüf- bedarf	hoch	mittel- bis langfristig

Tabelle 22: Schätzwerte der Anzahl der durch die Maßnahmen entlasteten Personen

Lärmbrennpunkt	Maßnahme	Anzahl entlasteter Personen					
		ganztags in dB(A)			nachts in dB(A)		
		ab 70	≥65-69	≥55-64	ab 60	≥55-59	≥45-54
Schützenwiese/Alfelder Straße (B 243) zwischen Ulmenweg und Pappelallee (01)	Zusammenfassung zu überbreiter Mischspur mit Radfahrstreifen in Regelbreite						
	Protected Bike Lane mit Parallelführung über Innerste-Au	501	827	1.238	552	880	1.238
	Lärmmindernder Fahrbahnbelag						
B 494 auf Höhe des OT Drispfenstedt (02)	Tempo 70	16	172	343	19	216	344
	Lärmmindernder Fahrbahnbelag						
Kaiserstraße (B 1) zwischen Kennedydamm und Marie-Wagenknecht-Straße (06)	Fahrstreifenreduzierung abends/nachts	305	512	675	416	532	723
Berliner Straße (B 1) zwischen der AS Hildesheim und Berliner Kreisel (08)	Tempo 50	27	100	173	58	125	173
Alte Heerstraße (B 1) Ortsdurchfahrt im OT Einum (09)	Tempo 30 ganztags oder zumindest nachts	0	105	197	0	107	199
	Ortseingangsgestaltung						
Zingel/Kennedydamm (14)	Tempo 30 nachts, Kfz-Reduzierung auf 2 Fahrbahnen, Radfahrstreifen beidseitig	47	271	355	54	277	383

Lärmbrennpunkt	Maßnahme	Anzahl entlasteter Personen					
		ganztags in dB(A)			nachts in dB(A)		
		ab 70	≥65-69	≥55-64	ab 60	≥55-59	≥45-54
B 243 zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hohnsen (19)	Tempo 70 (22-06h und Sa-So) Lärmschutzwand	0	66	335	0	82	351
Marienburger Straße (L 491) (11, 20)	Schmale, von der Bebauung abgerückte Fahrbahnen Fahrbahnteiler zu Querungssicherung Verzicht auf unnötige LSA Lärmindernder Fahrbahnbelag	280	658	1.306	289	740	1.322
Marienburger Straße (L 491) Höhe Südfriedhof (20)	Ortseingangsgestaltung	1	25	93	3	28	95
Ostertor/Osterstraße zwischen Jakobistraße und Zingel (47)	Lärmindernder Fahrbahnbelag	3	195	229	22	212	229
Annenstraße (51)	Verbreiterung Seitenräume	0	89	255	0	127	255
Struckmannstraße (K 104) zwischen Hohnsen und Wiesenstraße (52)	Tempo 30 nachts Lärmindernder Fahrbahnbelag	29	191	301	29	215	301
Neue Straße zwischen Wollenweberstraße und Brühl (53)	Lärmindernder Fahrbahnbelag (Pflaster)	47	81	195	53	84	195
Gelber Stern zwischen Brühl und Keßlerstraße (55)	Lärmindernder Fahrbahnbelag (Pflaster)	37	74	99	43	77	105
Itzumer Hauptstraße (L 499) südöstlicher Ortseingang (58)	Ortseingangsgestaltung	0	4	34	0	10	34

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

6 Ruhige Gebiete

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG fordert neben der Sanierung hoch belasteter Gebiete auch den vorbeugenden Schutz „ruhiger Gebiete“ vor Lärm. In diesen Gebieten geht es also weniger um eine Verminderung der Lärmbelastungen als vielmehr um eine Vermeidung der Lärmzunahme.

Ein ruhiges Gebiet ist laut Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie *„ein von der zuständigen Behörde³⁸ festgelegtes Gebiet, in dem bei der L_{DEN} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedsstaat festgelegten Wert nicht übersteigt“*.

Eine konkrete oder verbindliche Definition der ruhigen Gebiete wurde auf EU-Ebene nicht vorgegeben. Konkretisierungen wurden auch vom deutschen Gesetzgeber nicht vorgenommen. Die Belange der letztlich festgesetzten ruhigen Gebiete müssen bei der Abwägung zukünftiger Planungen berücksichtigt werden.

6.1 Ruhige Gebiete in Hildesheim

Die Stadt Hildesheim hat sich bereits in der vorherigen Runde mit ruhigen Gebieten befasst. Diese sind auf Grundlage der aktuellen Lärmkarten der Runde 4 für den Straßen-, Eisenbahn- und Gewerbelärm zu überprüfen. Die als ruhige Gebiete ausgewiesenen Flächen orientieren sich an den zur Naherholung nutzbaren Bereiche gemäß des Landschaftsrahmenplan der Stadt Hildesheim. Ziel der Auswahl war es, den Bewohnenden gleichzeitig kurze Wege in umliegende ruhigere Landschaftsteile zu ermöglichen und Bereiche innerorts, die der Erholung dienen, vor eine Zunahme der „Verlärmung“ zu schützen³⁹.

Der LAP der 3.Runde stellte zusätzlich noch „Grünzüge im Siedlungsbereich“ dar. Diese wurden aber nur sehr grob angegeben und umfassten auch Wohn- und Gewerbegebiete sowie Hauptverkehrsstraßen. Diese stellen damit keine ruhigen Gebiete dar, da diese klar umgrenzte Bereiche sein sollten, die vor Verlärmung geschützt werden sollen.

³⁸ Referat Umwelt, Abt. Umweltplanung / Umweltinformation / Klimaschutz.

³⁹ Vgl. Stadt Hildesheim / PGT Umwelt und Verkehr GmbH (2001), *Lärmaktionsplan 3. Runde (2018) - Stadt Hildesheim*, S. 74

Abbildung 21 zeigt die ruhigen Gebiete und Erholungsflächen für Hildesheim. Außerdem werden darin verlärmte Bereiche der ruhigen Gebiete und Erholungsflächen gezeigt, in denen ein Pegel $L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$ vorkommt. Die ruhigen Gebiete sind:

- 1) Am roten Steine
- 2) Berghölzchen
- 3) Finkenberg und Lerchenberg
- 4) Gallberg
- 5) Innersteaue bei Himmelsthür
- 6) Innersteniederung südlich Hildesheim einschließlich des Lönsbruches
- 7) Klosterlandschaft Marienrode
- 8) Lange Dreisch und Osterberg
- 9) Mastberg und Innersteaue
- 10) Ochtersum östlich B 243
- 11) Rottsberghang
- 12) Steinberg
- 13) Steinberg auf dem Kreisgebiet
- 14) Vorholzer Bergland
- 15) Wallanlagen

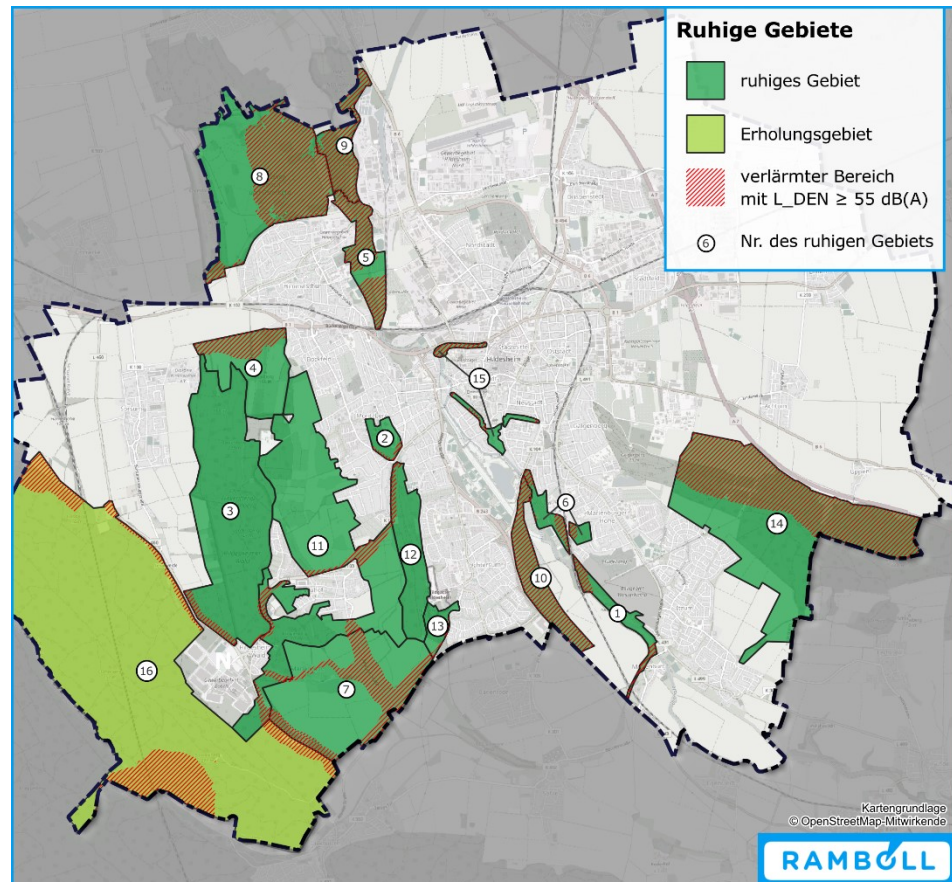
Dazu kommt noch die Erholungsfläche

- 16) Hildesheimer Wald

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan
Abschlussbericht

21.03.2025

Abbildung 21: Ruhige Gebiete und Erholungsflächen



6.2 Strategien zum Schutz „Ruhiger Gebiete“

Hintergrund einer Festsetzung von ruhigen Gebieten ist der Vorsorgegedanke. Bestehende Erholungsflächen sollen erhalten und vor zunehmender Verlärmung geschützt werden.

Dem Richtlinien- und Gesetzgeber geht es bei den ruhigen Gebieten somit um die Vermeidung der Lärmzunahme und weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung. Grundlegende Voraussetzung für den dauerhaften Schutz der ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms ist ihre Berücksichtigung in allen Planungen, die potentiell die Lärmbelastung erhöhen können.

In der Praxis betrifft dies vor allem die Bauleitplanung und die Verkehrsplanung. Die ruhigen Gebiete sind von den zuständigen Behörden in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten. Daraus resultiert beispielsweise eine Überprüfung von Stadt- und Verkehrsplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete (z. B. Verlärmung, Zerschneidung) oder die Prüfung von Siedlungserweiterungen in ruhige Gebiete hinein.

Darüber hinaus ist aus planerischer Sicht die Integration und Weiterentwicklung des Aspektes „Ruhige Gebiete“ mit benachbarten Disziplinen wie Landschaftsplanung oder Freiflächenentwicklung wünschenswert, weil Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete in der Regel ein integriertes Vorgehen von Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanung erfordern.

So gibt es neben dem Schutz der Ruhe verwandte Ziele wie die Sicherung von ökologischen und klimatisch wertvollen Bereichen (zu denen viele ruhige Gebiete gehören) oder die Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität in der Stadt. Zusammenfassend können folgende Handlungsansätze zum Schutz und zur Entwicklung der ruhigen Gebiete angewendet werden:

- Berücksichtigung der ruhigen Gebiete in allen potenziell lärm erhöhenden Planungen,
- Weiterentwicklung der ruhigen Gebiete im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung, Freiflächenentwicklung usw.,
- Maßnahmen im Inneren der ruhigen Gebiete wie z. B. - allgemeine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, beispielsweise durch attraktive und nutzergerechte Gestaltung (Liegewiesen, Grillplätze usw.),
- Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit der ruhigen Gebiete für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV).

Daneben sind auch Maßnahmen möglich, die ruhige Gebiete noch ruhiger machen oder lärm erhöhende Maßnahmen in ihrem Umfeld kompensieren und damit zu einer höheren Erholungsfunktion und Lebensqualität in der Stadt beitragen. Dazu gehören beispielsweise landschaftsgestalterisch integrierte Lärmschutzwälle und die Prüfung von verkehrsbezogenen Maßnahmen im Umfeld der Gebiete. Bei letztgenannten Maßnahmen müssen jedoch die Wechselwirkungen mit bewohnten Bereichen beachtet werden.

7 Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei der Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit laut EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht nur klar und verständlich informiert (Artikel 9), sondern auch beteiligt werden. Hierzu sagt die Richtlinie in Artikel 8 (7), dass die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird“ und dass sie „rechtzeitig und effektiv“ die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken.

Öffentlichkeit, so die Richtlinie, können Verbände, Organisationen und Einzelpersonen sein. Die Behörden sind gehalten, die Ergebnisse der Mitwirkung zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit auch entsprechend über die Entscheidungen zu informieren. Auch fordert die Richtlinie „angemessene Fristen“ und eine „ausreichende Zeitspanne“ für jede Phase der Mitwirkung. Das gesamte Verfahren muss ausreichend transparent gemacht werden.

Die Stadt informiert die Bürgerschaft auch außerhalb Erarbeitung der Lärmaktionsplanung auf der Webseite: [Lärmaktionsplanung | Stadt Hildesheim \(stadt-hildesheim.de\)](https://stadt-hildesheim.de).

Im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes informierte die Stadt die Bürgerschaft durch Pressemitteilungen. In einer Abendveranstaltung am 25.09.2024 informierte und beteiligte die Stadt die Öffentlichkeit. Zur Veranstaltung kamen vier Personen. Ein Protokoll findet sich in Anhang A.

Am 2.12.2024 wurde der Entwurfsbericht als Mitteilung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr vorgestellt.

Eine weitere Möglichkeit sich einzubringen erfolgte im Rahmen der Offenlegung. Diese erfolgte vom 13.12.2024 bis 31.01.2025. Es gingen elf Stellungnahmen ein. Sie wurden abgewogen und in den Lärmaktionsplan überführt. Anhang B dokumentiert das Abwägungsverfahren.

Die Bearbeitung wurde durch einen Arbeitskreis mit Vertretern der Verwaltung begleitet, in dem die Stände und Inhalte besprochen und abgestimmt wurden.

8 Zusammenfassung

Stadt Hildesheim
Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Die Stadt Hildesheim schreibt turnusmäßig den Lärmaktionsplan nach EG-Umgebungslärmrichtlinie fort. Das Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, die potenziell gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen zu verringern. Der Lärmaktionsplan in Hildesheim wertet die Lärmbetroffenheiten für den Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie die Gewerbeanlagen (IED) aus. Die Maßnahmenplanung konzentriert sich auf den Straßenverkehr, da die Stadt vor allem hier Einfluss auf die Lärminderung nehmen kann.

Durch den Straßenverkehr sind in Hildesheim am Gesamttag 15.200 und in der Nacht 17.500 Personen gesundheitsrelevanten Lärmpegeln über 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. 55 dB(A) (L_{Night}) ausgesetzt. Durch Schienenverkehrslärm sind rund 580 Menschen im Tagesmittel und 1.180 Menschen in der Nacht von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln betroffen. Durch Lärm von IED-Anlagen sind rund 80 Menschen im Tagesmittel und 115 Menschen in der Nacht von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln betroffen.

In der Vergangenheit hat die Stadt Hildesheim bereits verschiedene Maßnahmen wie Fahrbahnsanierungen oder Straßenraumumgestaltungen zur Lärminderung umgesetzt. (Langfristige) Strategien wie die Förderung des Umweltverbundes sind Bestandteil eigener Planungen, um eine effiziente Umsetzung zu gewährleisten

Zur Minderung des verbleibenden Straßenverkehrslärm sind folgende Handlungspotenziale vorhanden, die im Anschluss an die Aufstellung des Lärmaktionsplanes weiter zu prüfen sind:

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Einbau von lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen, die in Einklang mit den Belangen des Denkmalschutzes zu bringen sind,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- Straßenraumumgestaltungen und damit verbunden die Förderung und Ausbau des Umweltverbundes (bspw. durch Schaffen von Radverkehrsanlagen oder Querungsstellen).

Die Stadt Hildesheim schreibt die ruhigen Gebiete fort. Sie setzt 15 ruhige Gebiete im Stadtgebiet und eine Erholungsfläche fest. Diese sind bei Planungen zu berücksichtigen und die Belange abzuwägen.

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen einer Abendveranstaltung sowie über die öffentliche Auslegung, Pressemitteilungen und die städtische Internetseite informiert und beteiligt.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm (Hauptstraßennetz) belasteten Menschen in Hildesheim	13
Tabelle 2:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm (Gesamtstraßennetz) belasteten Menschen in Hildesheim	14
Tabelle 3:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm (Hauptstraßennetz) belasteten Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hildesheim	14
Tabelle 4:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm (Gesamtstraßennetz) belasteten Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Hildesheim	15
Tabelle 5:	Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung hervorgerufen durch Straßenverkehrslärm in Hildesheim	15
Tabelle 6:	Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)	18
Tabelle 7:	Geschätzte Zahl der am Gesamttag vom Schienenverkehrslärm belasteten Flächen, Schulen und Krankenhäuser	18
Tabelle 8:	Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung hervorgerufen durch Schienenverkehrslärm in Hildesheim	18
Tabelle 9:	Belastete Menschen durch relevante Industrieanlagen	21
Tabelle 10:	Von Umgebungslärm durch IED-Anlagen belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude	21
Tabelle 11:	Lärmbrennpunkte	22
Tabelle 12:	Bereits umgesetzte Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung	33
Tabelle 13:	In Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung	35
Tabelle 14:	Noch offene Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung	36
Tabelle 15:	Weitere Maßnahmen abseits der Lärmbrennpunkte	40
Tabelle 16:	<u>Generelle</u> Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr	51
Tabelle 17:	Zusammenfassung der in Frage kommenden Lärminderungsmaßnahmen mit weiterem Prüfbedarf an den Untersuchungsabschnitten	55
Tabelle 18:	Übersicht der Vorüberprüfungsergebnisse der Anwendung der abwägungsrelevanten Belange für eine Geschwindigkeitsreduzierung	58
Tabelle 19:	Abwägung für den Einsatz besonders lärmmindernder Fahrbahnbeläge	62

Tabelle 20:	Fortzuschreibende Maßnahme in Runde 4	63	Stadt Hildesheim Lärmaktionsplan Abschlussbericht 21.03.2025
Tabelle 21:	Abschätzung der Lärminderungswirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen	64	
Tabelle 22:	Schätzwerte der Anzahl der durch die Maßnahmen entlasteten Personen	66	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für Hauptstraßennetz L_{DEN}	9
Abbildung 2:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für das Hauptstraßennetz L_{Night}	10
Abbildung 3:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für das erweiterte Straßennetz L_{DEN}	11
Abbildung 4:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für das erweiterte Straßennetz L_{Night}	12
Abbildung 5:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes für den Gesamttag	16
Abbildung 6:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Nacht	17
Abbildung 7:	Lärmkartierung der IED-Anlagen Runde 4 L_{DEN}	19
Abbildung 8:	Lärmkartierung der IED-Anlagen Runde 4 L_{Night}	20
Abbildung 9:	Verortung der Lärmbrennpunkte der Runde 4	27
Abbildung 10:	Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch Schienenlärm oder IED-Anlagen	28
Abbildung 11:	Umgesetzte Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung	34
Abbildung 12:	In Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung	36
Abbildung 13:	Noch offene bzw. nicht umgesetzte Maßnahmen befindliche Maßnahmen	38
Abbildung 14:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten am Lärmbrennpunkt 2 (B 494 Drispstedt)	42
Abbildung 15:	Tempo 70 hinter Ortsausgangsschild in bebautem Gebiet	43
Abbildung 16:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten an den Lärmbrennpunkten	44
Abbildung 17:	Fahrbahnoberflächen an den Lärmbrennpunkten	45
Abbildung 18:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	46
Abbildung 19:	Schwerverkehrsanteil an den Lärmbrennpunkten	48
Abbildung 20:	Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen	53
Abbildung 21:	Ruhige Gebiete und Erholungsflächen	70

Stadt Hildesheim

Lärmaktionsplan

Abschlussbericht

21.03.2025

Ergebnisprotokoll zur Öffentlichkeitsveranstaltung der Lärmaktionsplanung am 25.09.2024

Stadt Hildesheim
Ergebnisprotokoll
der Öffentlichkeits-
veranstaltung zum
Lärmaktionsplan

25.09.2024

Zeit: Mittwoch, 25.09.2024, 17.30 – 19.00 Uhr

Ort: Markt 1, 3 31134 Hildesheim

Anzahl der Bürger_innen: 4 Personen

Fachlicher Input: Frau Anne-Susan Freimuth
Ramboll Deutschland GmbH
anne-susan.freimuth@ramboll.com

Anlage: Präsentation

Ablauf

- Frau Brouër begrüßt die Teilnehmenden.
- Frau Freimuth gibt einen Überblick zu den Inhalten eines Lärmaktionsplanes, zum Vorgehen und dem Stand in Hildesheim (siehe Präsentation).
- Die Teilnehmenden stellen Fragen, diskutieren und geben ergänzende Hinweise.
- Die Teilnehmenden sind eingeladen, sich auf der Internetseite der Stadt zu informieren und sich im Rahmen der öffentlichen Auslegung im Januar 2025 weiter zu beteiligen

Ergebnisse:

- Die Teilnehmenden nehmen die Inhalte zur Kenntnis und können dem Vorgehen und der Methodik folgen.
- Die Anmerkungen und Hinweise werden aufgenommen, geprüft und in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.
- Die Alfelder Straße wird als laut empfunden. Insbesondere in der Nacht
- werden die Lärmbelastungen als überdurchschnittlich empfunden. Hier wurden bereits Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt. Die Teilnehmenden sehen eine Anpassung der Straßenraumgestaltung und eine Erweiterung der Parkregelung als weitere Möglichkeiten zur Lärminderung.
- Umgesetzte Maßnahmen, die zur Lärminderungen beitragen, sollten stärker kontrolliert werden.

- Bei neuen Bauvorhaben ist der „Lärm“ stets mitzubetrachten. Im Rahmen der Verfahren sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen.

Stadt Hildesheim
**Ergebnisprotokoll
der Öffentlichkeits-
veranstaltung zum
Lärmaktionsplan**

25.09.2024

In der Zeit vom 13.12.2024 bis 31.01.2025 fand für den Lärmaktionsplan der Stadt Hildesheim die Trägerbeteiligung und die öffentliche Auslegung statt. Die Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange fragte die Stadt Hildesheim per E-Mail an. Die öffentliche Auslegung erfolgte über die Internetseite der Stadt. Die Bürger*innen konnte per Post oder per Mail Hinweise, Anmerkungen und Anregungen geben. Insgesamt gingen 11 Stellungnahmen ein. Aufgrund des Datenschutzes und der Handhabbarkeit sind die relevanten Inhalte extrahiert und nachfolgend dargestellt. Die Originalstellungnahmen können bei der Stadt eingesehen werden.

Stadt Hildesheim

Lärmaktionsplan

Anhang B
Umgang mit den
Anmerkungen der
Beteiligung

21.03.2025

Landkreis Hildesheim, Landrat, 23.12.2024	
Keine Bedenken oder Anmerkungen	Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen.
Eisenbahn-Bundesamt, 06.01.2025	
Im LAP-Entwurf der Stadt Hildesheim wird auf Seite 23 die Abbildung “Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Nacht“ dargestellt. Die Lärmkarte stellt allerdings nicht die Isophonen für den Lärmindex LNight, sondern die Isophonen für den Lärmindex LDEN, also den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex, dar. Ich bitte Sie hierzu die korrekte Karte mit LNight zu verwenden, die Sie hier herunterladen können: Die Lärmkarte stellt [...] nicht die Isophonen für den Lärmindex LNight, sondern die Isophonen für den Lärmindex LDEN, also den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex, dar. Ich bitte Sie hierzu die korrekte Karte mit LNight zu verwenden, die Sie hier herunterladen können: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/ni/ni_node.html	Die Abbildung wird ausgetauscht.
Seite 24: Auf der Seite 24 sind die in der Tabelle 6 „Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)“ angegebenen Werte nicht korrekt. Bitte verwenden Sie die Werte für Hildesheim aus der Veröffentlichung des Eisenbahn-Bundesamtes für Ballungsräume „Anhang II zum Lärmaktionsplan Runde 4“, welche Sie hier herunterladen können: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html	Tabelle 6 zeigte die Betroffenenzahlen nach dem Geoportal GeoPortal.EBA - Verfügbare Kartendienste von GeoPortal.EBA . Die Betroffenenzahlen werden auf Grundlage des „Anhang II zum Lärmaktionsplan Runde 4“ des Eisenbahn-Bundesamtes aktualisiert.
Auch die Werte in Tabelle 7 und Tabelle 8 sollten durch die Werte aus dem Anhang II zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes ersetzt werden. Bitte beachten Sie, dass die Werte für geschätzte Fälle starker Belästigung und starker Schlafstörung als Gesamtwert jeweils für LDEN und LNight veröffentlicht werden.	Die Daten werden auf Grundlage des „Anhang II zum Lärmaktionsplan Runde 4“ des Eisenbahn-Bundesamtes aktualisiert.
Die Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes stellt das Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche dar. Dies bedeutet, dass zu gegebener Zeit in den genannten Bereichen eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt wird, anhand derer ermittelt wird, ob und wenn ja welcher Bedarf an Lärmsanierungsmaßnahmen gegebenenfalls besteht. Die in der Anlage 3 enthaltenen Sanierungsbereiche, welche die Stadt Hildesheim betreffen, finden Sie in folgender Tabelle:	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Im Kapitel zur Maßnahmenplanung wird ergänzt, dass für die Lärmaktionsplanung an Eisenbahnstrecken des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt zuständig ist und ein Verweis auf den Lärmaktionsplan gesetzt.
Ich möchte darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen von Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm beeinträchtigt sein können. Wir bitten Sie, diesen Umstand bei der Ausweisung ruhiger Gebiete zu berücksichtigen.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Ausweisung der ruhigen Gebiete berücksichtigt die Lärmkarten des Eisenbahnverkehrs.
Polizeiinspektion Hildesheim, 23.01.2025	
Von hier ergeht aktuell keine inhaltliche Aussage. Die Polizeiinspektion Hildesheim wird bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen, hier besonders zu angedachten Geschwindigkeitsreduzierungen, im Rahmen des Anhörungsverfahren nach der StVO Stellung nehmen.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen.
Die Autobahn GmbH des Bundes, Außenstelle Bad Gandersheim, 29.01.2025	
[...] [...] [...] Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplanes enthält zahlreiche Maßnahmen zur Lärminderung im Bereich von Lärmbrennpunkten. Keine dieser Maßnahmen betrifft die Autobahn GmbH. Insoweit bestehen aus Sicht der Autobahn GmbH des Bundes keine Einwände gegen den vorliegenden Entwurf.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen.
Ortsbürgermeister Marienburger Höhe / Galgenberg, Hildesheim, 31.01.2025	
Leider wird in dieser Fortschreibung des LAP nicht mehr im Einzelnen dargestellt, wie viele Menschen an den einzelnen Straßenzügen durch gesundheitsgefährdenden Lärm betroffen sind. Diese Angabe erfolgt leider nur noch für die gesamte Stadt. In früheren Stufen des LAP war u.a. aufgeführt, dass an der Marienburger Straße nachts mehr als 1.000 Menschen durch übermäßige Lärmüberschreitungen betroffen sind. Ich bitte deshalb um Angabe der Lärmbetroffenen für die jeweiligen Straßenzüge.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Wirkungsprognose zeigt die Anzahl der entlasteten Personen. Dort ist auch die Marienburger Straße aufgeführt.

Durch die aktuelle Novellierung der STVO (zuletzt geändert durch Artikel 24 der Verordnung vom 11. Dezember 2024) gibt es nun mehr Handhabe und Möglichkeiten gegen gesundheitsgefährdenden Verkehrslärm einzuschreiten mittels Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.
So heißt es eindeutig und ohne Verweis etwa auf die „Leichtigkeit des Verkehrs“ in § 45 Abs. 1:
*Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. **Das gleiche Recht haben sie ... 3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.***
Auf dieser neuen rechtlichen Basis ist aus meiner Sicht zu prüfen, ob im betroffenen Bereich der Marienburger Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit insbesondere in der Nacht, aber auch darüber hinaus, aus Lärmschutzgründen zu reduzieren ist.
In der 2. Stufe des LAP war diese Maßnahme bereits aufgeführt und anschließend durch das Nds. Verkehrsministerium abgelehnt worden. Aber die Begründung für die damalige Ablehnung ist durch die Novellierung der STVO entfallen.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die in einem anderen Zusammenhang von der Stadt getätigte Aussage, *„man müsse erst auf die Überarbeitung der Verwaltungsvorschriften zur STVO Novelle warten“* in diesem Zusammenhang nicht stichhaltig ist. Zum Einen bietet schon die STVO Novelle eine Grundlage zum Handeln, niemand ist gezwungen zu warten. Zum Anderen sind die Verwaltungsvorschriften aktuell in Arbeit und dürften in absehbarer Zeit in Kraft treten. Wenn die zitierte Aussage zum Nichthandeln hier angewendet würde, würde die STVO Novelle erst in der 5. Stufe des LAP in fünf Jahren zum tragen kommen. Das darf nicht sein, den lärmbeeinträchtigten Anwohnenden muss jetzt geholfen werden, nicht erst in frühestens fünf Jahren.
Dieser Sachverhalt ist natürlich auch für betroffene Straßen in anderen Stadtteilen zu überprüfen.

In Tabelle 11, Nr. 24, ist auch die Straße Am Kreuzfeld als Lärmbrennpunkt aufgeführt. Abhilfemaßnahmen sind aber nicht vorgesehen. Dies ist zu ändern, u.a. mit dem Sachverhalt, dass oberhalb der Straße Am Kreuzfeld auch ein Senior*innenheim (Lambertinum) liegt.

In Tabelle 11, Nr. 23, ist auch ein Abschnitt der Goslarschen Landstraße als Lärmbrennpunkt aufgeführt. Auch hierzu sind keine Abhilfemaßnahmen geplant. Dies ist zu ändern und Abhilfemaßnahmen sind vorzusehen.

In der aktuellen Stufe des LAP ist nun auch neu die Bromberger Straße bis hinauf zur Sebastian-Bach-Straße als neuer Lärmbrennpunkt aufgeführt (Nr. 45 in Tabelle 11) und zwar auch hier tags und nachts. Es sind aber keine Abhilfemaßnahmen aufgeführt.
Dies ist im LAP zu ändern! Weil bauliche Maßnahmen am groben und lärmverursachenden Straßenbelag (Kopfsteinpflaster) in den nächsten Jahren nicht zu erwarten sind, bietet sich hier eine Geschwindigkeitsreduzierung als einfache Maßnahme an. Gerade beim Kopfsteinpflaster hat eine Reduzierung von den bestehenden 30 km/h auf 20 km/h oder weniger eine erhebliche Lärminderung zur Folge.
Wenn eine solche Reduzierung erfolgt, sind die dort gefahrenen Geschwindigkeiten natürlich auch regelmäßig zu überwachen, damit die Lärminderung auch tatsächlich auftritt.

In Abbildung 3 ist auch dargestellt, dass es negative Lärmauswirkungen in einigen Seitenstraßen der Marienburger Straße gibt. Diese Auswirkungen werden aber in dieser Stufe des LAP nicht weiter betrachtet. Das ist zu kritisieren, außerdem wäre eine Verbesserung der Lärmsituation einfach: Wenn wie in Punkt 2 dargestellt die Höchstgeschwindigkeiten in der Marienburger Straße reduziert werden, hat dies auch direkte positive Auswirkungen auf die betroffenen Seitenstraßen.

Nebenbei: Bei den aufgeführten weiteren Planungen und Ansätzen (Kap. 3.3) fehlt das Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden. Dieses Konzept könnte aber ebenfalls positive Wirkungen zur Lärminderung bewirken, wenn man es denn umsetzt. Oder ist dies nicht mehr vorgesehen?

ADFC, 29.01.2025

Der ADFC stimmt dem Entwurf der 4. Stufe des Lärmaktionsplans mit den entwickelten Maßnahmen zu. Wir haben keine Einwände oder Verbesserungsvorschläge.

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderung. Die weiterführende Prüfung und Anordnung der Maßnahmen obliegt der Straßenverkehrsbehörde. Sie prüft die Anordnung immer unter den gültigen Rechtsgrundlagen.

Folgender Hinweis erging von der Straßenverkehrsbehörde:
§ 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO hat sich in diesem Punkt nicht geändert. Beispielsweise stand in der StVO vom 06.03.2013 bereits diese Formulierung:
Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.
Das gleiche Recht haben Sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.
Die rechtliche Basis ist somit die gleichen. Die Straßenverkehrsbehörden sind weiterhin angewiesen die weiteren vorhandenen rechtlichen Grundlagen anzuwenden, die allesamt bislang nicht geändert wurden.

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen.
Die Runde IV der Lärmaktionsplanung schreibt zum einen die Maßnahmen aus den vorherigen Runden fort und zeigt Handlungspotentiale für 5 zusätzliche Lärmbrennpunkte auf. Hintergrund ist, dass die Ressourcen für die weitere Prüfung und Umsetzung der Potenziale begrenzt sind. In den vorherigen Runden wurden keine Handlungspotentiale identifiziert. Die zusätzlichen Lärmbrennpunkte wurden entsprechend der Methodik auf Seite 49 ausgewählt. Die Nr. 24 aus Tabelle 11 wurde für eine Prüfung von Handlungspotentiale in Runde IV zurückgestellt.

Die Runde IV der Lärmaktionsplanung schreibt zum einen die Maßnahmen aus den vorherigen Runden fort und zeigt Handlungspotentiale für 5 zusätzliche Lärmbrennpunkte auf. Hintergrund ist, dass die Ressourcen für die weitere Prüfung und Umsetzung der Potenziale begrenzt sind. In den vorherigen Runden wurden keine Handlungspotentiale identifiziert. Die zusätzlichen Lärmbrennpunkte wurden entsprechend der Methodik auf Seite 49 ausgewählt. Die Nr. 23 aus Tabelle 11 wurde für eine Prüfung von Handlungspotentiale in Runde IV zurückgestellt.

Die Runde IV der Lärmaktionsplanung schreibt zum einen die Maßnahmen aus den vorherigen Runden fort und zeigt Handlungspotentiale für 5 zusätzliche Lärmbrennpunkte auf. Hintergrund ist, dass die Ressourcen für die weitere Prüfung und Umsetzung der Potenziale begrenzt sind. In den vorherigen Runden wurden keine Handlungspotentiale identifiziert. Die zusätzlichen Lärmbrennpunkte wurden entsprechend der Methodik auf Seite 49 ausgewählt. Die Nr. 45 aus Tabelle 11 wurde für eine Prüfung von Handlungspotentiale in Runde IV zurückgestellt.

Die Runde IV der Lärmaktionsplanung schreibt zum einen die Maßnahmen aus den vorherigen Runden fort und zeigt Handlungspotentiale für 5 zusätzliche Lärmbrennpunkte auf. Hintergrund ist, dass die Ressourcen für die weitere Prüfung und Umsetzung der Potenziale begrenzt sind.

Das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden wird im Kapitel Auswertung vorhandener Planungen und Ansätze ergänzt.

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen.

VCD, Kreisverband Hildesheim, 30.01.2025	
Dateiseite 11: Als Auslösewerte sollten die Vorsorgewerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) genutzt werden, also LDEN 55 dB(A) und LNight 45 dB(A) statt 65 / 55 dB(A).	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Der Lärmaktionsplan diskutiert in Kapitel 2.2 auf S. 4f die unterschiedlichen Schwellenwerte. Aufgrund der Vielzahl an Lärmbrennpunkten sind Prioritäten zu setzen. Die Runde IV nutzt dafür die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte vom Sachverständigenrat für Umweltfragen. In Runde V werden die für die Maßnahmenprüfung genutzten Auslösewerte überprüft. Die Lärmkartierung der Runde IV im Eisenbahnverkehr weist die Vorsorgewerte der WHO aus. Für den Kfz-Verkehr und die IED-Anlagen wurden die Vorsorgewerte für den Gesamttag ausgewiesen. Für die Nachtwerte liegen entsprechend der Vorgaben keine Zahlen vor.
Dateiseite 12: Fluglärm ist für die Lärmbetroffenen im Hildesheimer Norden (insbes. Drispensstedt) sehr relevant und sollte mit betrachtet werden, auch wenn keine gesetzliche Verpflichtung dafür besteht.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Nach den gesetzlichen Vorgaben ist Fluglärm in Hildesheim nicht relevant. Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung für die Stadt eine Lärmkartierung oder Aktionsplanung zu erstellen.
Dateiseite 13 f.: In früheren LAPs wurde die Zahl der lärmbeeinträchtigten Menschen je Straße aufgelistet, nun nur noch die Gesamtzahl der Betroffenen in ganz Hildesheim (Tabellen 1+2). Die Zahlen sollten wieder nach Straßen dargestellt werden, um die Priorisierung von Maßnahmen zu begründen.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Wirkungsprognose zeigt die Anzahl der entlasteten Personen. Die Stadt berücksichtigt dies bei der Maßnahmenpriorisierung.
Dateiseite 14 ff.: Den Lärmbetroffenen ist es egal, von welchen Straßentyp der Lärm verursacht wird. Auf die verwirrende und verharmlosende gesonderte Betrachtung der Hauptstraßen in der Bestandsaufnahme sollte daher verzichtet werden. Grundlage für die Darstellung der Belastungssituation sollte ausschließlich das erweiterte Straßennetz sein.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen.
Dateiseite 19: Betroffen von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln LDEN ≥ 65 dB(A) am Gesamttag rund 15.200 und von LNight ≥ 55 dB(A) in der Nacht sind rund 17.500 Einwohnende. Das entspricht rund 15 % bzw. 17,2 % der gesamten Bevölkerung von Hildesheim – eine riesige Zahl von Menschen. Würden die Vorsorgewerte der WHO zu Grunde gelegt, wären es sogar noch viel mehr! Bitte zumindest ergänzen, wie hoch diese Zahl wäre, wenn die WHO-Vorsorgewerte zugrunde gelegt werden.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Anzahl der Betroffenen je Lärmquelle sind in Kapitel 3.2 dargestellt. Die Lärmkartierung der Runde IV im Eisenbahnverkehr weist die Vorsorgewerte der WHO aus. Für den Kfz-Verkehr und die IED-Anlagen wurden die Vorsorgewerte für den Gesamttag ausgewiesen. Für die Nachtwerte liegen entsprechend der Vorgaben keine Zahlen vor.
Dateiseite 29: Lärmbrennpunkte 33+34 (v.a. Dingworthstr. und westl Abschnitt Phoenixstr. Bis Blänkebach + südl. Abschnitt Elzerstr. bis Bushaltestelle „Krehlastr.“ + westl. Abschnitt Bergsteinweg ab Einmündung „Am Blänkebach“) keine Maßnahmen geplant. Hier wäre erneut Begrenzung auf Tempo 30 tags wie nachts zu fordern.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Kapitel 3.2 evaluiert die Maßnahmen der vorangegangenen Runden. In den vergangenen Runden wurde Tempo 30 nichts als Maßnahme geführt.

Dateiseite 37: Zum ÖPNV wird auf den Nahverkehrsplan 2019 Bezug genommen und zitiert, „das gute ÖPNV-Angebot in Stadt und Landkreis solle weiterentwickelt werden“. Diese Aussage ist zu korrigieren, da im Stadtgebiet in den letzten Jahren bekanntermaßen ein weitaus schlechteres ÖPNV-Angebot gefahren worden ist als im NVP 2019 vorgegeben. Darin liegt sicherlich auch einer der Gründe für die hohe Lärmbelastung und andere Verfehlung von Umweltzielen durch eine weitere Zunahme des MIV.	Der Lärmaktionsplan wird angepasst und beschreibt die vom Rat der Stadt Hildesheim beschlossene strategische Zielausrichtung als Grundlage des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans.
Dateiseite 41 ff.: Noch offene Maßnahmen aus Runde 3: sollten alle umgesetzt werden! Die Begründung „Auswirkung einer Geschwindigkeitssenkung nicht nachgewiesen“ ist nicht nachvollziehbar, da jede Geschwindigkeitssenkung den Lärm reduziert (s. Abb. 20 LAP)	Die Formulierung wird angepasst
Dateiseite 42: Dass immer noch Maßnahmen aus LAP-Stufe 2 offen sind – seit über 10 Jahren also – ist nicht akzeptabel. Z.B..Alfelder Straße: Zusammenfassung zu überbreiter Mischspur mit Radfahrstreifen in Regelbreite. Diese sollten vordringlich umgesetzt werden.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der vorhandenen Ressourcen.
Dateiseite 43: „Maßnahme nach Prüfung nicht umsetzbar“ halten wir für ein Armutszeugnis der Stadtverwaltung. Eine Verkehrsberuhigung der Schuhstraße ist weiterhin eine zentrale verkehrspolitische Forderung. Eine nächtliche Reduzierung der Fahrbahnzahl auf der Kaiserstraße könnte z.B. durch Erlaubnis des nächtlichen Parkens auf der rechten Spur erfolgen (wie z.B. an der Alfelder Straße praktiziert)	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Umsetzung der Maßnahme würde bedeuten, dass die LSA (Ampel) entfällt. Dies ist bei der vorhandenen Verkehrsstärke derzeit wegen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Der Aspekt der Verkehrssicherheit wird ergänzt. Die Kaiserstraße ist aufgrund der äußeren Rahmenbedingung nicht vergleichbar mit der Alfelder Straße. Eine Umsetzung der Maßnahme bedarf einer tiefergehende Planung
Dateiseite 49: Abb. 16 zeigt das Potenzial, das durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit besteht (von 70 auf 50, von 50 auf 30 usw.) – s.u. Anmerkung zu Kap. 4.3. Diese Straßen sollten, soweit nicht bereits enthalten, sämtlich mit den entsprechenden Maßnahmen in die Maßnahmentabellen aufgenommen werden.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Lärmaktionsplanung setzt Prioritäten für die im Anschluss an dem Lärmaktionsplan zu prüfenden Maßnahmen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen ist eine pauschale Aufnahme dieser Maßnahme nicht sinnvoll, da eine Prüfung innerhalb des Wirkungshorizontes der Runde IV nicht möglich ist.
Dateiseite 58 ff.: Bei den Maßnahmen sollte auch die Reduzierung der Verkehrsmengen z.B. durch modale Sperren (Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Straßenunterbrechung) untersucht werden. Dies wäre z.B. für die Neue Straße sinnvoll. Für einen besseren Straßenbelag in der Neuen Straße und am Gelben Stern müssen dringend Lösungen mit der Denkmalpflege gefunden werden. Dies hat nicht Zeit bis in die 2030er Jahre. Neben der direkten Lärmreduzierung würde ein besserer Belag auch eine bessere Nutzbarkeit für den Rad- und Fußverkehr bringen und dadurch den Modal Split positiv beeinflussen.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Maßnahmen wie modale Filter sind in eigenen Konzepten zu betrachten und die räumlichen Wirkungen auf andere Bereiche zu untersuchen. Dies kann der Lärmaktionsplan nicht leisten. Bzgl. des Fahrbahnbelages weist S. 61 im Bericht darauf hin, dass die Belange des Denkmalschutzes und des Lärmschutzes in Einklang. Dies ist beispielsweise in der Jakobistraße erfolgt. Die Planungen dort dienen als Grundlage.
Dateiseite 60: Die 2024 veränderte StVO bietet viel mehr Spielräume zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. So heißt es hier eindeutig, und ohne Verweis etwa auf die „Leichtigkeit des Verkehrs“ in § 45 Abs. 1: Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie ... 3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. (Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist). (Siehe Auszug der StVO im Anhang) Kap. 4.3 muss entsprechend überarbeitet werden.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderung. Die weiterführende Prüfung und Anordnung der Maßnahmen obliegt der Straßenverkehrsbehörde. Sie prüft die Anordnung immer unter den gültigen Rechtsgrundlagen. Folgender Hinweis erging von der Straßenverkehrsbehörde: § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO hat sich in diesem Punkt nicht geändert. Beispielsweise stand in der StVO vom 06.03.2013 bereits diese Formulierung: Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben Sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Die rechtliche Basis ist somit die gleichen. Die Straßenverkehrsbehörden sind weiterhin angewiesen die weiteren vorhandenen rechtlichen Grundlagen anzuwenden, die allesamt bislang nicht geändert wurden.
Dateiseite 68: Tab. 20 sollte direkt mit Tab. 14 gegenübergestellt werden, um Vergleich zu ermöglichen. Spalte 1 und 2 sollten in beiden Tabellen getauscht werden zugunsten der besseren Lesbarkeit: erst wo, dann was	In Tabelle 20 werden die Spalte 1 und 2 getauscht.
Dateiseite 69 ff.: In allen Tabellen sollten Brennpunkte einheitlich nach ihrer Nummerierung geordnet werden zugunsten besserer Lesbarkeit. Es fehlt eine Übersichtstabelle aller Lärm-Brennpunkte mit den vorgeschlagenen Maßnahmen. Dabei sollte es keine Lärm-Brennpunkte ohne Maßnahmenvorschläge geben; mindestens würde aber für die Entscheidenden sichtbar, wo ungelöste Lärmprobleme und somit fortbestehende Gesundheitsgefährdungen für die Bevölkerung fortbestehen. Vom Mittel der Geschwindigkeitsbegrenzung sollte wesentlich stärker Gebrauch gemacht werden, denn diese Maßnahme ist kurzfristig möglich, praktisch kostenlos und äußerst wirksam (s.o. zu S. 49 und zu S. 60).	Die Lärmbrennpunkte werden in den Tabellen der Wirkungsprognose aufsteigend sortiert. Die Lärmbrennpunkte mit im Anschluss an die Lärmaktionsplanung zu prüfenden Maßnahmen sind in der Wirkungsprognose dargestellt. Geschwindigkeitsreduzierungen sind unter Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen. Aufgrund begrenzter Ressourcen setzt der Lärmaktionsplan Schwerpunkte, die zuerst angegangen werden sollten.

Dateiseite 70: Zingel: Die Kfz-Reduzierung auf 2 Fahrbahnen und Radfahrstreifen sollte kurzfristig mit einfachen Mitteln (Markierungen, Baken, provisorische Einbauten) umgesetzt werden, nicht erst mittel- oder langfristig. Schützenwiese / Alfelder Straße: Zusammenfassung zu überbreiter Mischspur mit Radfahrstreifen in Regelbreite und Protected Bike Lane mit Parallelführung über Innerste-Au beidseitig: Diese Maßnahme ist seit über 10 Jahren überfällig (LAP 2. Runde) und sollte vorgezogen werden. Da es sich um eine Bundesstraße handelt: Finanzierung durch Bund und Land? Generell sollte der LAP Aussagen zur Finanzierung der Maßnahmen enthalten. Marienburger Straße u.a. Straßen: auch Senkung der Höchstgeschwindigkeiten – Vorteil: Kostenlos und kurzfristig umsetzbar (s.o. zu S. 49 und 60)	Die Lärmbrennpunkte werden in den Tabellen der Wirkungsprognose aufsteigend sortiert. Die konkrete Maßnahmenplanung erfolgt außerhalb der Lärmaktionsplanung.
Dateiseite 73: Das Gebiet 3 heißt vermutlich Finkenberg/Lerchenberg? Unterschied zu Gebiet 4?	Die Benennung der Gebiete wurde angepasst. Nr. 3 ist Finkenberg und Lerchenberg, Nr. 4 ist Gallberg. Zudem wurde die Nummerierung in der Abbildung ergänzt.
Dateiseite 75: Es fehlen leider vollständig die Maßnahmen, um die Verlärmung der „Ruhigen Gebiete“ und „Erholungsgebiete“ zu verringern.	Es werden Strategien ergänzt.
Anwohnerschaft, Herr ████████, 21.01.2025	
Ich wohne Große Venedig ████████ direkt gegenüber vom Schwimmbad Jo-Wiese. Insbesondere bei Schwimmwettbewerben im Schwimmbad ist die Lärmbelästigung durch die Sprechanlage und dem Stadionsprecher gegeben. Die Lautstärke kann mit Sicherheit untergefahren werden und dann können die am Wettbewerb Beteiligten immer noch die Ansagen hören.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Freizeitlärm ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
Anwohnerschaft, Frau ████████, 21.01.2025	
Die NÖRDLICHE Sorsumer Hauptstraße ist DER VERKEHRSHOTSPOT in Sorsum. Von der Kirche Richtung Norden bis zur B 1 ist die Straße nahezu schnurgerade, so dass der Autofahrer freie Sicht in beiden Richtungen hat, was schon zum Schnellfahren einlädt. Auf dieser Strecke verschärft sich die Situation noch einmal ab dem Stadtweg Richtung Norden. Hier führt fast der GESAMTE ORTSVERKEHR sowohl ortsein- als auch auswärts lang. Hinzu kommt im Bereich des Stadtwegs noch der Verkehr zur und von der Diakonie. Die Umgehungsstraße zur Diakonie wird von den Verkehrsteilnehmern nur teilweise genutzt. Die Verkehrsbelastung ist in diesem Teil der NÖRDLICHEN Sorsumer Hauptstraße (Stadtweg bis zum nördlichen Ortsausgang und umgekehrt) EXTREM hoch: Berufsverkehr, Firmenfahrzeuge, Schwerlastverkehr (auch wegen der Baugebiete), Fahrzeuge der Diakonie, Elterntaxis (zu Kindergarten und Grundschule) usw. durchfahren täglich in der Woche diese Strecke. Es vergehen von morgens bis abends kaum einmal fünf Minuten, die autofrei wären. Und da die Strecke so gut einsehbar und gerade ist, wird oft regelrecht GERAST, zudem beschleunigen zahlreiche Autofahrer, die aus dem Stadtweg kommen und ortsauswärts fahren, gerade auf Höhe unseres Wohnhauses (Sorsumer Hauptstraße 5), das Tempo stark. Hinzu kommen Autofahrer, die mit lauter Musik unterwegs sind und die Bässe dröhnen lassen. - Am Wochenende, wenn der Berufsverkehr wegfällt, wird dafür umso mehr Gas gegeben. Dann sind es auch oft Veranstaltungen im Dorf, die zu mehr Verkehr führen. Und der führt eben auf diesem Straßenteil lang. Ein Anwohner, der seinen Hauptwohnsitz woanders hat, aber alljährlich für mehrere Wochen im väterlichen Haus wohnt, sagte mir schon vor Jahren: "Das hier ist Autobahn". Und ein anderer beklagte mir gegenüber vor ein paar Wochen Risse im Haus wegen des Schwerlastverkehrs. Maßnahmen, die zur Verkehrsberuhigung und Verkehrsregelung führen, gibt es nicht. Einzig 2019 ist mit Unterstützung des ASB auf Höhe der Sorsumer Hauptstraße 4 eine Messtafel angebracht worden, die aber nicht einmal die Geschwindigkeit angibt, sondern nur rot aufleuchtet (Was übrigens dauernd passiert, wenn ich zufällig aus dem Fenster sehe.), wenn die 50 Stundenkilometer überschritten sind. Eine Geschwindigkeitsanzeigenanlage ist allerdings am südlichen Ende des Ortes auf Initiative des Ortsrates im letzten Jahr angebracht worden dort, wo im Vergleich zur nördlichen Hauptstraße nur ein - kleiner - Bruchteil des Verkehrs lang fährt. Die Situation an der NÖRDLICHEN Sorsumer Hauptstraße ignoriert der Ortsrats Sorsum völlig. Verkehrskontrollen wurden nur im Bereich des Nordfeldes aufgrund der dortigen Anwohner (im Neubaugebiet) durchgeführt. Ansonsten beklagt die Ortsbürgermeisterin die Verkehrssituation im Schildweg und an der Straße Hinter dem Dorfe, wo geradezu "himmlische" Verhältnisse im Vergleich zur nördlichen Sorsumer Hauptstraße herrschen. Fazit: Es müssen endlich verkehrsberuhigende Maßnahmen für die NÖRDLICHE Sorsumer Hauptstraße - insbesondere den Bereich ab STADTWEG bis ORTSAUSGANG - seitens der Stadt durchgeführt - am besten eine Tempo 30-Zone, wie es die Deutsche Umwelthilfe u.a. für die Stadt Hildesheim fordert. Hinzu müssen weitere - eventuell bauliche - Maßnahmen kommen. Und Sorsum braucht endlich auch ein VERKEHRSKONZEPT - am besten mit anderen Zu- und Ausfahrtsstraßen, was durchaus möglich wäre. So, wie sie sich derzeit darstellt, ist die Verkehrssituation für uns Anwohner im beschriebenen Bereich einfach UNERTRÄGLICH, UNVERHÄLTNISSMÄSSIG UND UNZUMUTBAR.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Der Lärmaktionsplan berücksichtigt die lärmkartierten Straßen und weist entsprechende Lärmbetroffenheiten aus.

Stadt Hildesheim

Lärmaktionsplan

Anhang B
Umgang mit den
Anmerkungen der
Beteiligung

21.03.2025

Anwohnerschaft, Herr ████████, 26.01.2025	
Für den Ortsteil Ochtersum möchte ich als Bewohner hier drei Brennpunkte aufführen, die einen zu hohen Lärmpegel erzeugen, aber für die im Lärmaktionsplan aktuell keine Maßnahmen vorgesehen sind: Die Wunramstraße auf ganzer Länge, bereits im Entwurf LAP4 als Lärmbrennpunkt Nr.28 aufgeführt. Diese Strasse wird sehr schnell befahren und mit den vielen Fahrzeugen kommt es zu entsprechend hoher Lärmemission. Gleichzeitig führt dies noch zu einer Gefährdung für Radfahrer und Fussgänger. Maßnahmenvorschlag: Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 für die Wunramstrasse auf ganzer Länge.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Lärmaktionsplanung setzt Prioritäten für die im Anschluss an dem Lärmaktionsplan zu prüfenden Maßnahmen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen ist eine Aufnahme ohne eine Vorprüfung nicht sinnvoll, da eine Prüfung innerhalb der Runde IV wegen begrenzter Ressourcen nicht möglich ist.
Die Kurt-Schumacher-Straße im nördlichen Bereich, vom Ortseingang aus Richtung Innenstadt (Alfelder Strasse) bis zur Kreuzung Theodor-Storm-Straße /Schlesierstraße. Die Lärmkartierung 'Lden' mit den Nebenstrecken zeigt hier hohe Werte. In diesem Bereich sind sehr viele Wohnungen aufgrund der beidseitigen Geschoßbauten und entsprechend viele Bewohner sind vom Lärm betroffen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde den Wert reduzieren und zusätzlich mehr Sicherheit an der Kreuzung zur Schlesierstraße/Theodor-Strom-Straße bringen, da dort aufgrund der Schulen, Altenheim, Bushaltestellen sehr viel Fußverkehr ist. Maßnahmenvorschlag: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h, einschließlich der Kreuzung, der Bushaltestellen und der Querungshilfen dort.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Lärmaktionsplanung setzt Prioritäten für die im Anschluss an dem Lärmaktionsplan zu prüfenden Maßnahmen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen ist eine Aufnahme ohne eine Vorprüfung nicht sinnvoll, da eine Prüfung innerhalb der Runde IV wegen begrenzter Ressourcen nicht möglich ist.
Das südliche Ende der Kurt-Schumacher-Straße (Serpentinenstrecke) in Richtung L485, ab der Parkanlage Lindholz gegenüber der Straße An der Renne, vorbei an der Einmündung Sohldfeld, Landwehrs Garten bis hoch zur Zufahrt Wildgatter/Kupferschmiede auf dem Steinberg. Dieser Bereich entlang der Kurt-Schumacher-Straße ist neu im LAP4 als ruhiges Gebiet und Erholungsfläche ausgewiesen, das jedoch durch das hohe Verkehrsaufkommen und der nicht eingehaltenen Geschwindigkeitsbegrenzung alles andere als ein ruhiges Gebiet wahrgenommen wird oder mit der Parkanlage Lindholz und der jetzigen Belastung als Erholungsgebiet genutzt werden kann. Maßnahmen zur Lärmvermeidung sind nicht ausgewiesen, wobei die Anlieger bereits mehrfach auf Probleme auf dieser Strecke hingewiesen haben. Eine Begrenzung auf Tempo 30 wurde mit mäßigem Erfolg durchgeführt, jedoch läuft weiterhin sehr viel Durchgangsverkehr Richtung Innenstadt hier entlang, um abzukürzen, was zu einer vermeidbaren Lärmemission führt. In den Bebauungsplänen OS280/OS281 ist explizit ein Abhängen dieser Strecke von der L485 vorgesehen, so das dieses Problem heute gar nicht mehr existieren dürfte. Im IVEP2025 wurde vorgeschlagen, die Buslinie (Regionalbus L44) auf die Bienenroder-Straße zu verlegen und diese Strecke für Fahrzeuge >3,5t zu sperren, was beides nicht erfolgt ist. Der Ortsrat hat letztes Jahr eine Änderung der Ausschilderung zum Wildgatter gefordert, die nicht wie jetzt das beruhigte Gebiet tangiert, sondern der Ausschilderung um den Ort herum in Richtung Diekholzen/Alfeld (L485) folgt. Eine ebenfalls geforderte vermehrte Geschwindigkeitskontrolle ist zwar erfolgt, aber weitgehend unwirksam. Maßnahmenvorschlag: Abtrennen der Kurt-Schumacher-Straße zur L485 für den Durchgangsverkehr, indem der obere südliche Bereich der Kurt-Schumacher-Straße (Serpentinenstrecke) zwischen Einmündung Sohldfeld, Landwehrs Garten und Schaperbleek als Anliegerstraße umgewidmet wird. Zufahrt zum Wildgatter über die L485 und zusätzliches Ausweisen eines Parkplatzes für das Wildgatter im Bereich Rex-Brauns-Straße mit neuer Beschilderung.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Nicht die Straße ist als ruhiges Gebiet ausgewiesen, sondern die darum befindlichen Grünflächen.
Anwohnerschaft, Herr ████████, 30.01.2025	
Nach dem von der Ramboll Deutschland GmbH erstellten Entwurf des Lärmaktionsplans vom 10. November 2024 (nachfolgend „der Lärmaktionsplan“) ist die Sorsumer Hauptstraße in der Runde 4 der Lärmaktionsplanung als einer von 18 weiteren durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbrennpunkte eingestuft werden. Dieser neue Lärmbrennpunkt trägt die LB-Nr. 57. Ausweislich des Eintrags in Tabelle 11 des Lärmaktionsplans (= Seite 26) beschränkt sich diese Einstufung aber auf den Abschnitt von der Brückenstraße in südlicher Richtung bis zur Einmündung der Straße Hinter dem Dorfe. Bestätigt wird dies durch die farblichen Markierungen in den Anlagen „Lden“ (rot) sowie „Lnight“ (hellgrün - auch wenn diese nur schwer zu erkennen ist). Dass die Sorsumer Hauptstraße erheblichem Straßenverkehrslärm ausgesetzt ist, kann ich aus leidvoller eigener täglicher (und auch nächtlicher) Erfahrung nur bestätigen. Dass der für die Lärmaktionsplanung relevante Bereich sich aber auf den Abschnitt zwischen Brückenstraße und der Straße Hinter dem Dorfe beschränken soll, ist für mich in keiner Weise nachvollziehbar. Das ergibt sich aus folgenden Gesichtspunkten: Der Abschnitt vom nördlichen Ortseingang bis zur Brückenstraße (nachfolgend „der nördliche Abschnitt“) ist asphaltiert, fast „schnurgerade“ und daher sehr gut zu überblicken. Parkende Autos, gibt es dort nur selten und nur in geringem Umfang. In der Folge wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in diesem Bereich häufig überschritten, teilweise deutlich bis sehr deutlich, letzteres insbesondere an den Wochenenden, zumeist (spät) abends und nachts. Der nördliche Abschnitt der Sorsumer Hauptstraße hat daher nicht selten den Charakter einer „Rennstrecke“, auf der die Fahrzeuge nach Kräften beschleunigt werden, insbesondere ab der Brückenstraße, allerdings nicht Richtung Süden, sondern Richtung Norden zum dortigen Ortsausgang hin. Dies gilt insbesondere für fast sämtliche Firmenfahrzeuge,	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen. Die Lärmbrennpunkte werden auf Grundlage der Lärmkartierung bzw. dem Lärmindex abgeleitet. Der Lärmindex L _{den} ist der über alle Tage eines Jahres gemittelte Dauerschallpegel, L _{Night} das Mittel über die Nacht. Spitzenwerte darüber und darunter sind im Tagesverlauf möglich.

seien die Firmen ortsansässig oder von außerhalb, in erheblichem Maß jedoch auch für jegliche Art von Privatfahrzeugen.

Dem Grunde nach ablesbar ist dies für den ausgehenden Verkehr anhand der Messeinrichtung vor dem Grundstück Sorsumer Hauptstraße 4, auch wenn diese keine KM-Angaben anzeigt und wegen der Notwendigkeit, die Batterie aufzuladen, nur die Hälfte der Zeit einsatzfähig ist. Befremdlicherweise ist dies beides bei der Messeinrichtung vor dem südlichen Ortsausgang anders. obwohl der Verkehr dort nur einen Bruchteil des Verkehrs am nördlichen Ortsausgang beträgt.

Die dadurch verursachten Lärmimmissionen werden dabei zum Teil noch erheblich durch die teils ungünstige Struktur der Fahrbahn verstärkt. Diese enthält zwar keine Schlaglöcher, jedoch diverse Bodenwellen und teils nicht feststizende Gullydeckel, was insbesondere bei Fahrzeugen mit Anhängern sowie Schwerlastverkehr zu einer deutlichen Steigerung des verursachten Lärns führt und zwar selbst dann, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird.

Der Abschnitt zwischen der Brückenstraße und der Straße Hinter dem Doris weist zahlreiche Kurven auf. Zudem parken hier sowohl tagsüber als auch nachts diverse Fahrzeuge. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die auch hier 50 km/h beträgt, ist damit häufig gar nicht zu erreichen; sie — insbesondere deutlich — zu überschreiten, ist praktisch ausgeschlossen.

So gut wie sämtlicher Verkehr, der die Sorsumer Hauptstraße zwischen Brückenstraße und der Straße Hinter dem Dorfe passiert, passiert entweder zuvor (eingehender Verkehr) oder danach (ausgehender Verkehr) auch den nördlichen Abschnitt der Sorsumer Hauptstraße. Verkehr, der sich nur auf den Bereich zwischen Brückenstraße und der Straße Hinter dem Dorfe beschränkt, ist vernachlässigbar.

Darüber hinaus nimmt der nördliche Abschnitt der Sorsumer Hauptstraße zusätzlich fast den gesamten Verkehr auf, der sich über den Stadtweg vollzieht. Das ist insbesondere der Verkehr von und zu den Diakonischen Werken, der Verkehr des nördlichen Baugebiets am Finkenberg (= östlich des Schildwegs), der überwiegende Teil des Verkehrs vom und in den Schildweg, (zukünftig) einen erheblichen Teil des Verkehrs zu und aus dem neuen Baugebiet „Nordfeld II“.

Verkehr, der insoweit innerörtlich geschieht, also vom Stadtweg in die Sorsumer Hauptstraße Richtung Süden und umgekehrt, fällt demgegenüber so gut wie nicht ins Gewicht.

Das Verkehrsaufkommen im nördlichen Abschnitt der Sorsumer Hauptstraße liegt dementsprechend schätzungsweise ca. 1/3 über demjenigen im Bereich zwischen Brückenstraße und der Straße Hinter dem Dorfe. Hinzu kommt, dass es bei aus dem Stadtweg herausgebenden Verkehr häufig so ist, dass die Fahrzeugführer den Motor „bis zum Anschlag hochziehen“, was mit einer entsprechenden Lärmeinwirkung verbunden ist.

Angesichts der vorstehend aufgeführten Umstände ist es in keiner Weise nachvollziehbar, warum der Lärmaktionsplan den Bereich der Sorsumer Hauptstraße zwischen der Brückenstraße und der Straße Hinter dem Dorfe als Lärmbrennpunkt einstuft, den nördlichen Abschnitt der Sorsumer Hauptstraße hingegen nicht. Dies hat den eigentümlichen Effekt, dass die K 108 ausweislich der Anlage „Lden“ von der Anbindung an die B 1 in südlicher Richtung bis zum nördlichen Ortseingang als lärmbelastet ausgewiesen wird, ab dem nördlichen Ortseingang zur nicht lärmbelasteten Straße mutiert und ab der Brückenstraße plötzlich wieder lärmbelastet sein soll. ohne dass für das Herausfallen des nördlichen Abschnitts auch nur ansatzweise ein sachlicher Grund ersichtlich ist, im Gegenteil — wie aus dem Vorstehenden hervorgeht — klar ersichtlich ist, dass dieser Abschnitt derjenige ist, der in Sorsum bei weitem am stärksten unter Verkehrslärm leidet.

Wenn in Sorsum ein Straßenabschnitt lärmbelastet und damit ein Lärmbrennpunkt ist, ist es der nördliche Abschnitt der Sorsumer Hauptstraße. Ich bitte, dies in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Abschließend sei angemerkt, dass das angegebene durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen mit 2.100 Fahrzeugen (Lärmaktionsplan S. 45, Abbildung 18) schon für den bislang ausgewiesenen LB-Nr. 57 zu niedrig sein dürfte. Für den nördlichen Abschnitt der Sorsumer Hauptstraße gilt dies aus den vorstehend dargelegten Gründen umso mehr. Insoweit bitte ich um Mitteilung, in welchem Jahr die entsprechende Zählung vorgenommen worden ist.

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Für den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Änderungen.

Die Verkehrsmengen wurden aus dem Verkehrsmodell in die Lärmkartierung überführt.

Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE
(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0