

*1. H. Dr. Vogelzug z.K.  
2. H. Eberhard z.w. V.*

Stadt Melle · Der Bürgermeister · Postfach 1380 · 49304 Melle

Niedersächsisches  
Umweltministerium  
Postfach 41 07

30041 Hannover

*Si 04/01*  
Dienstgebäude 49324 Melle  
Schürenkamp 16  
Bauamt  
Auskunft erteilt Rainer Mallon  
Zimmer 72  
Tel. Durchwahl 05422/965-272  
Zentrale 05422/965-0  
Fax 05422/965-360  
E-Mail r.mallon@stadt-melle.de  
(kein Zugang im Sinne des § 3a VwVfG)  
Ihr/Mein Zeichen 34 – 40 500/ 34.2 /  
-61-  
Datum 21.12.2009

## Umsetzung der EU – Umgebungslärmrichtlinie (ULR) in Niedersachsen

Sehr geehrte Damen und Herren,

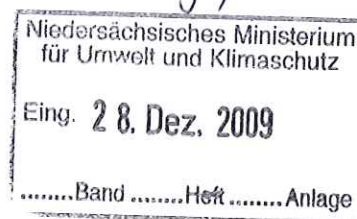
anbei erhalten Sie den Lärmaktionsplan (Stufe 1) der Stadt Melle  
zur weiteren Verwendung. Der Rat der Stadt Melle hat diesen  
Lärmaktionsplan am 16.12.2009 zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung

*Stefan Junkermann*

Stefan Junkermann  
Erster Stadtrat

Anlage  
Lärmaktionsplan



### Öffnungszeiten:

Mo - Di 8.15 - 12.30, 14.00 - 16.00 Uhr  
Mi + Fr 8.15 - 12.30 Uhr  
Do 8.15 - 12.30, 14.00 - 18.00 Uhr

### Bürgeramt/Kfz-Zulassungsstelle:

Mo - Mi 8.00 - 16.00 Uhr  
Do 8.00 - 18.00 Uhr  
Fr 8.00 - 12.30 Uhr  
Sa 10.00 - 12.00 Uhr

# Stadt Melle

## Lärmaktionsplan (Stufe 1)



Planungsbüro Hahm GmbH  
Mindener Straße 205  
49084 Osnabrück  
Tel.: 0541 1819 - 0  
Fax: 0541 1819 - 111  
E-Mail: [osnabrueck@pbh.org](mailto:osnabrueck@pbh.org)

Ri/Pr/Sc-08121-011 / 16.06.2009

Inhaltsverzeichnis:	Seite
1. Rechtlicher Hintergrund und Ausgangssituation .....	1
2. Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.....	2
3. Beschreibung der Gemeinde und der Lärmquellen in Stufe 1 .....	3
4. Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	4
5. Geltende Lärmgrenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG .....	5
6. Bewertung der Ist-Situation.....	7
6.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung .....	7
6.2 Bewertung der Lärmkartierung .....	8
6.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen .....	8
7. Vorschlag zur Fortführung der Lärmaktionsplanung .....	9
8. Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit.....	10

### Anlagen

Strategische Lärmkartierung – Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen

Lärmkarte 1: Isophonenkarte Zeitbereich  $L_{den}$   
 Lärmkarte 2: Isophonenkarte Zeitbereich  $L_{night}$



## 1. Rechtlicher Hintergrund und Ausgangssituation

Mit der Richtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel ist dort Verhinderung, Minderung und Lärmvorbeugung des Umgebungslärms festgeschrieben. Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ermittlung der Belastungen durch strategische Lärmkarten und die Verminderung und Vermeidung von Lärm durch Lärmaktionspläne.

Unter Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.<sup>2</sup> Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes orientiert sich an Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8“ der Richtlinie 2002/49/EG.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes<sup>3</sup> und durch die Verordnung über die Lärmkartierung in deutsches Recht umgesetzt worden.

Das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ist vom Bundestag am 16. Juni 2005 verabschiedet worden. Es fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und den Paragraphen 47 a bis f ein. In der Lärmschutzpraxis werden die Begriffe Lärminderungsplanung und Lärmaktionsplanung häufig gleichbedeutend verwendet.

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

---

<sup>1</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

<sup>2</sup> Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

<sup>3</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 18.12.2006; BGBl I 3180

## 2. Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes

Lärmaktionspläne, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, sind für „Orte“ in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen aufzustellen.<sup>4</sup> Bei „Orten“ handelt es sich um das Gebiet um die Hauptlärmquelle, wobei Planungen zum Schutz einzelner Objekte danach nicht erforderlich sind.

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt eine zweistufige Bearbeitungsweise vor. Die Untersuchungen für die stärker belasteten Gebiete werden in einer 1. Stufe vorgezogen.

Dazu gehören die großen Ballungsräume mit über 250.000 Einwohnern sowie die Umgebung der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen der übrigen Gemeinden mit einer Belastung von 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einer Belastung von 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen mit über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Gebiete	Fertigstellungstermin für Lärmkarten	Fertigstellungstermin für Aktionspläne
Ballungsräume > 250.000 Einwohner > 100.000 Einwohner	30.06.2007 30.06.2012	18.07.2008 18.07.2013
Umgebung von Hauptverkehrsstraße > 6 Mio. Kfz pro Jahr > 3 Mio. Kfz pro Jahr	30.06.2007 30.06.2012	18.07.2008 18.07.2013
Umgebung von Eisenbahnstrecken > 60.000 Züge pro Jahr > 30.000 Züge pro Jahr	30.06.2007 30.06.2012	18.07.2008 18.07.2013
Umgebung Großflughäfen > 50.000 Bew. pro Jahr	30.06.2007	18.07.2008

**Tabelle 1:** Zeitplan der Umgebungslärmrichtlinie

Die Stufe 2 beinhaltet die Ballungsräume über 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Fahrzeuge und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr.

Nach der zweiten Stufe sind im gleichen Umfang alle fünf Jahre sowohl Lärmkarten als auch Aktionspläne zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.

<sup>4</sup> Art. 8 Abs. 1 Buchst. a Richtlinie 2002/49/EG; § 47 d Abs. 1 BImSchG



### 3. Beschreibung der Gemeinde und der Lärmquellen in Stufe 1

Die Stadt Melle liegt im Osnabrücker Land zwischen dem Wiehengebirge im Norden und dem Teutoburger Wald im Süden. Das Oberzentrum Osnabrück liegt ca. 20 km westlich von Melle. Die Stadt grenzt im Norden an die Gemeinden Bad Essen, Bissendorf und Rödinghausen, im Osten an die Stadt Bünde, im Süden an die Städte Borgholzhausen und Spenge sowie im Westen an die Städte Georgsmarienhütte und Dissen. Die Einwohnerzahl beträgt 45.200 (Stand: 12/2007), die Fläche ca. 253,96 km<sup>2</sup>.

Auf der Grundlage des Artikels 7 der Richtlinie 2002/49/EG waren strategische Lärmkarten zu erarbeiten, die aus einer graphischen Darstellung (Lärmkarten) und Erläuterungen („Strategische Lärmkartierung 2007 für die Stadt Melle“ vom 31.03.2008) bestehen. Im genannten Bericht sind die im Folgenden wiedergegebenen Daten aufgeführt. Hierbei werden lediglich Daten angegeben, die auf Melle zutreffen.

Folgende Hauptlärmquellen wirken in Melle in der Stufe 1:

Zu den Hauptverkehrsstraßen, die in der ersten Stufe des Lärmaktionsplanes untersucht wurden, gehört die Autobahn A 30.

Name	Kfz/a	Lage
Autobahn A 30	19.080.740	Durchquerung des Stadtgebietes als Ost-West-Verbindung von Bad Oeynhausen nach Amsterdam

**Tabelle 2:** Hauptlärmquellen

Weitere Schallquellen sind in der Stufe 1 der Lärmaktionsplanung in Melle nicht zu berücksichtigen.

Für die Durchführung der Lärmkartierung an den Hauptstrecken des Schienenverkehrs ist das Eisenbahnbundesamt zuständig.

Die Veröffentlichung der Ergebnisse erfolgte unter:  
[http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm\\_karten.htm](http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm)

Für Melle sind dort für die erste Stufe der Lärmaktionsplanung keine Ergebnisse hinterlegt, da die Mindestbelastung an Zugfahrten nicht erreicht wurde.

Fluglärm wird in Melle nicht berücksichtigt, da sich kein Flughafen in der näheren Umgebung befindet, der die Mindestbelastung entsprechend Tabelle 1 erreicht.

#### 4. Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

In Niedersachsen sind die Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Schienenwege werden vom Eisenbahnbundesamt kartiert. Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das Ministerium für Umwelt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz in Verbindung mit dem GAA Hildesheim (Behörde für Umwelt,- Arbeit und Verbraucherschutz) eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung festgehalten und über das Internet bereitgestellt. Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden. Der Zugriff der Daten erfolgt auf der Grundlage der Geodaten-Infrastruktur des Landes Niedersachsen. Die Geländedaten sind auf dem Server des GAA Hildesheim überprüft und an die örtlichen Gegebenheiten angepasst worden.

##### Zuständige Behörde:

Stadt Melle  
Schürenkamp 16  
49324 Melle  
Gemeindeschlüssel 03 4 59 024

Telefon: 05422 – 965 - 0  
Fax: 05422 – 965 – 348  
Homepage: [www.stadt-melle.de](http://www.stadt-melle.de)  
eMail: [info@stadt-melle.de](mailto:info@stadt-melle.de)



## 5. Geltende Lärmgrenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren, als die Werte der strategischen Lärmkarten und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{den}$  (24-Stunden-Lärmpegel day/evening/night) und  $L_{night}$  (8-Stunden-Lärmpegel 22-6 Uhr) dargestellten Werten der Umgebungslärmrichtlinie.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel  $L_rT$  (Tag) und  $L_rN$  (Nacht) bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen. Abbildung 1 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte. Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Abbildung den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes <sup>3,4</sup> Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>5</sup>		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>7</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

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

<sup>3</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VktBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

<sup>4</sup> Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

<sup>5</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

<sup>6</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>7</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)

### Abbildung 1:

Übersicht der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes<sup>5</sup>

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden Definitionen der Lärmindizes ergeben sich durch Festlegungen im Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG bzw. des § 2 34. BImSchV.

In den strategischen Lärmkarten muss der Lärmindex mit einer in 5 dB(A)-Bereichen unterteilten Skala für  $L_{den}$  und  $L_{night}$  ausgewiesen sein. Diese graphische Darstellung der Lärmsituation ist mit Isophonenflächen für den  $L_{den}$  über 55 dB(A) und  $L_{night}$  über 50 dB(A) kartiert.

<sup>5</sup> Umweltbundesamt (2008): Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung – Silent City, Anhang, S. 80 / Handlungsempfehlungen (Musteraktionsplan)



Die in den Lärmkarten skizzierten Bereiche haben nicht die Bedeutung von Grenzwerten, die verpflichtend einzuhalten sind. Sie dienen dazu, die Gebiete einzugrenzen, für die Handlungsbedarf besteht. Bürgerinnen und Bürger können aus Lärmaktionsplänen keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen ableiten.

So sind nicht die einzelnen Bandbreiten einer Isophonenfläche als Gesamtheit zu sehen, sondern es ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich.

So kann z. B. nicht eine Isophonenfläche von  $L_{\text{night}} > 50 - < 55$  dB(A) als Gesamtfläche einem einzigen Grenzwert innerhalb dieser Bandbreite zugeordnet werden. Es sind die detaillierten dB(A)-Werte zu berücksichtigen.

„Lärmprobleme“ in diesem Sinne liegen vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein  $L_{\text{den}}$  von 70 dB(A) oder ein  $L_{\text{night}}$  von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Diese Werte werden als Auslösewerte für die Untersuchung von Schutzmaßnahmen angesehen.

Die Abgrenzungen der  $L_{\text{den}}$  70 dB(A) bzw.  $L_{\text{night}}$  60 dB(A) sind in den Lärmkarten enthalten.

Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht worden unter:

[http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\\_2002\\_49/library?l=/reporting\\_2005/ms\\_reports/germany/dezip/\\_EN\\_1.0\\_&a=d](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/_EN_1.0_&a=d)

[http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\\_2002\\_49/library?l=/reporting\\_2005/ms\\_reports/germany/reporting2005\\_d2002-49/\\_DE\\_1.0\\_&a=d](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/_DE_1.0_&a=d)

## 6. Bewertung der Ist-Situation

### 6.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden von der Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung und Gefahrstoffe des GAA Hildesheim (ZUS-LG) ermittelt und im Internet unter

[http://www.umwelt.niedersachsen.de/master/C47498318\\_N47033144\\_L20\\_D0\\_I598.html](http://www.umwelt.niedersachsen.de/master/C47498318_N47033144_L20_D0_I598.html)

veröffentlicht.

#### Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete:

<b>L<sub>den</sub>:</b>	<b>&gt; 55 dB(A)</b>	<b>&gt; 65 dB(A)</b>	<b>&gt; 75 dB(A)</b>
Größe/km²	16	3,8	1,2

#### Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

<b>L<sub>den</sub>:</b>	<b>&gt; 55 dB(A)</b>	<b>&gt; 65 dB(A)</b>	<b>&gt; 75 dB(A)</b>
N Wohnungen	1.700	100	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhaus-gebäude	0	0	0

#### Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

<b>L<sub>den</sub>:</b>	<b>&gt; 55 bis ≤60 dB(A)</b>	<b>&gt; 60 bis ≤65 dB(A)</b>	<b>&gt; 65 bis ≤70 dB(A)</b>	<b>&gt; 70 bis ≤75 dB(A)</b>	<b>&gt; 75 dB(A)</b>
N	2.900	600	100	100	0

<b>L<sub>nlight</sub>:</b>	<b>&gt; 50 bis ≤55 dB(A)</b>	<b>&gt; 55 bis ≤60 dB(A)</b>	<b>&gt; 60 bis ≤65 dB(A)</b>	<b>&gt; 65 bis ≤70 dB(A)</b>	<b>&gt; 70 dB(A)</b>
N	1.700	300	100	0	0

**Tabelle 3:** Ergebnisse (siehe auch Anlagen)

## 6.2 Bewertung der Lärmkartierung

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken (siehe Abbildung 1) zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht.

Folgende Lärmbelastungen sind ermittelt worden:

100 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen (70 bis 75 dB(A)) ausgesetzt und  
100 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (60 bis 65 dB(A)) ausgesetzt. (

100 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 70 dB(A)) ausgesetzt und  
300 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 60 dB(A)) ausgesetzt.

600 Menschen sind ganztägig Belästigungen (60 bis 65 dB(A)) ausgesetzt und  
1.700 Menschen sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 55 dB(A)) ausgesetzt.

Insgesamt ist in Melle in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung im Verhältnis zur gesamten Anzahl aller Einwohner eine geringe Anzahl von Personen mit Lärmpegeln belastet, die hohen und sehr hohen Belastungen ausgesetzt sind.

## 6.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Lärmprobleme lassen sich als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes, der Lärmpegel (Höhe der Belastung) und der Zahl der Belasteten identifizieren.

Die Menschen mit ganztägig hohen Belastungen (über 65 dB(A)) und sehr hohen Belastungen sowie nächtlich hohen Belastungen (über 55 dB(A)) sind überwiegend im Nahbereich der Autobahn ermittelt worden.

Nach den Empfehlungen des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz kann die Lärmaktionsplanung beendet werden, wenn die Auslösekriterien nicht erreicht werden oder nur eine geringe Anzahl Personen (bis 100) von sehr hohen Belastungen betroffen ist.



## 7. Vorschlag zur Fortführung der Lärmaktionsplanung

Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden im Rahmen der Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie ausschließlich Straßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio Fahrzeugen (entspricht 16.438 Kfz/24 Std.) untersucht.

**Es wird vorgeschlagen, die Lärmaktionsplanung zum jetzigen Zeitpunkt zunächst bis zur Kartierung der Stufe 2 aus folgenden zusammenfassenden Gründen zu beenden:**

1. Auf der Grundlage der derzeitigen Datenbasis mit einer ausschließlichen Untersuchung der A 30 ist keine vollständige und gesamtheitliche Lärmaktionsplanung möglich, da wesentliche Emissionsquellen noch nicht untersucht worden sind. Eventuell liegen noch Konflikte an anderen Stellen vor.
2. Die bis zum Jahr 2012 durchzuführende Lärmkartierung der Stufe 2 beinhaltet neben der bereits untersuchten Autobahn mit mehr als 6 Mio Fahrzeugen pro Jahr dann auch weitere Straßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 3 Mio Fahrzeugen pro Jahr. Auf dieser Grundlage sollte eine bessere Lärmuntersuchung möglich sein, auf dessen Basis die Lärmaktionsplanung weitergeführt wird.
3. Insgesamt sind auf der Grundlage der bisherigen Lärmkartierung am Tag nur ca. 100 Personen mit Lärmpegel im Bereich über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts betroffen. Die betroffenen Gebäude/Wohnungen liegen meist direkt an der A 30 und erhielten oder erhalten demnächst im Rahmen der Lärmsanierung durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Osnabrück) aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen.

## **8. Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit**

Auf öffentliche Anhörungen wird in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung verzichtet, da keine betroffenen Personen mit sehr hohen Belastungen ermittelt wurden.

Die Öffentlichkeit wird ortsüblich informiert. Im Internet sind die Informationen unter [www.Stadt-melle.de](http://www.Stadt-melle.de) abrufbar.

Die Lärmkarten können unter [www.umwelt.niedersachsen.de](http://www.umwelt.niedersachsen.de) abgerufen werden.

Der Rat der Stadt Melle hat den Lärmaktionsplan (Stufe 1) am 16.12.2009 zur Kenntnis genommen.

Aufgestellt:  
Osnabrück, 16.06.2009

Planungsbüro Hahm GmbH, Osnabrück

## Anlagen

Strategische Lärmkartierung:

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen

Lärmkarte 1: Isophonenkarte Zeitbereich  $L_{den}$

Lärmkarte 2: Isophonenkarte Zeitbereich  $L_{night}$





## Strategische Lärmkartierung 2007- Hauptverkehrsstraßen

Stadt	Melle
Schürenkamp 16	49324 Melle
Telefon: (05422)965-0	Fax: (05422)965-348
e-mail: <a href="mailto:info@stadt-melle.de">info@stadt-melle.de</a>	Internet: <a href="http://www.stadt-melle.de">http://www.stadt-melle.de</a>

### Allgemeine Informationen zur Lärmkartierung

#### Beschreibung der Lage (UTM-Zone 32N)

456242 / 5782936

#### Beschreibung der Umgebung

Börden

#### Beschreibung der Flächennutzung

Ist durch die Gemeinde zu ergänzen

#### Einwohneranzahl der Gemeinde

45.200

#### Gesamtfläche der Gemeinde in qkm

253,96

#### Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde

21.500

#### Hauptverkehrsstraßenlänge in km

17,229

#### In der Gemeinde durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

Ist durch die Gemeinde zu ergänzen





**Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet.**

(Stand 30.06.2007, aktualisiert am 31.03.2009)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach VBEB)					
Pegelklassen		Zeitraum	Pegelklassen		Zeitraum
von	bis	24 Stunden ( $L_{DEN}$ )	von	bis	22 bis 6 Uhr ( $L_{NIGHT}$ )
			> 50	55	1.700
> 55	60	2.900	> 55	60	300
> 60	65	600	> 60	65	100
> 65	70	100	> 65	70	0
> 70	75	100	> 70		0
> 75		0			
Summe		3.700			2.100

**Von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde.**

(Stand 30.06.2007, aktualisiert am 31.03.2009)

$L_{DEN}$ [dB(A)]		Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
von	bis	Flächen [km²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	65	16,0	1.700	1	0
> 65	75	3,8	100	0	0
> 75		1,2	0	0	0
Summe		21,0	1.800	1	0

\*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen







Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt und Klimaschutz

# Lärmkartierung gemäß EU - Umgebungslärmrichtlinie 2007



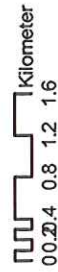
**Layer**

- Schutzbauwerk
- Bundesstraßen
- Autobahnen
- Niedersachsen
- Gemeinden

Quellart:  
Hauptverkehrsstraßen  
Erstellung: 30.6.2007  
Überarbeitet: März 2009  
Kartengrundlage:  
TK 100 und TK 25

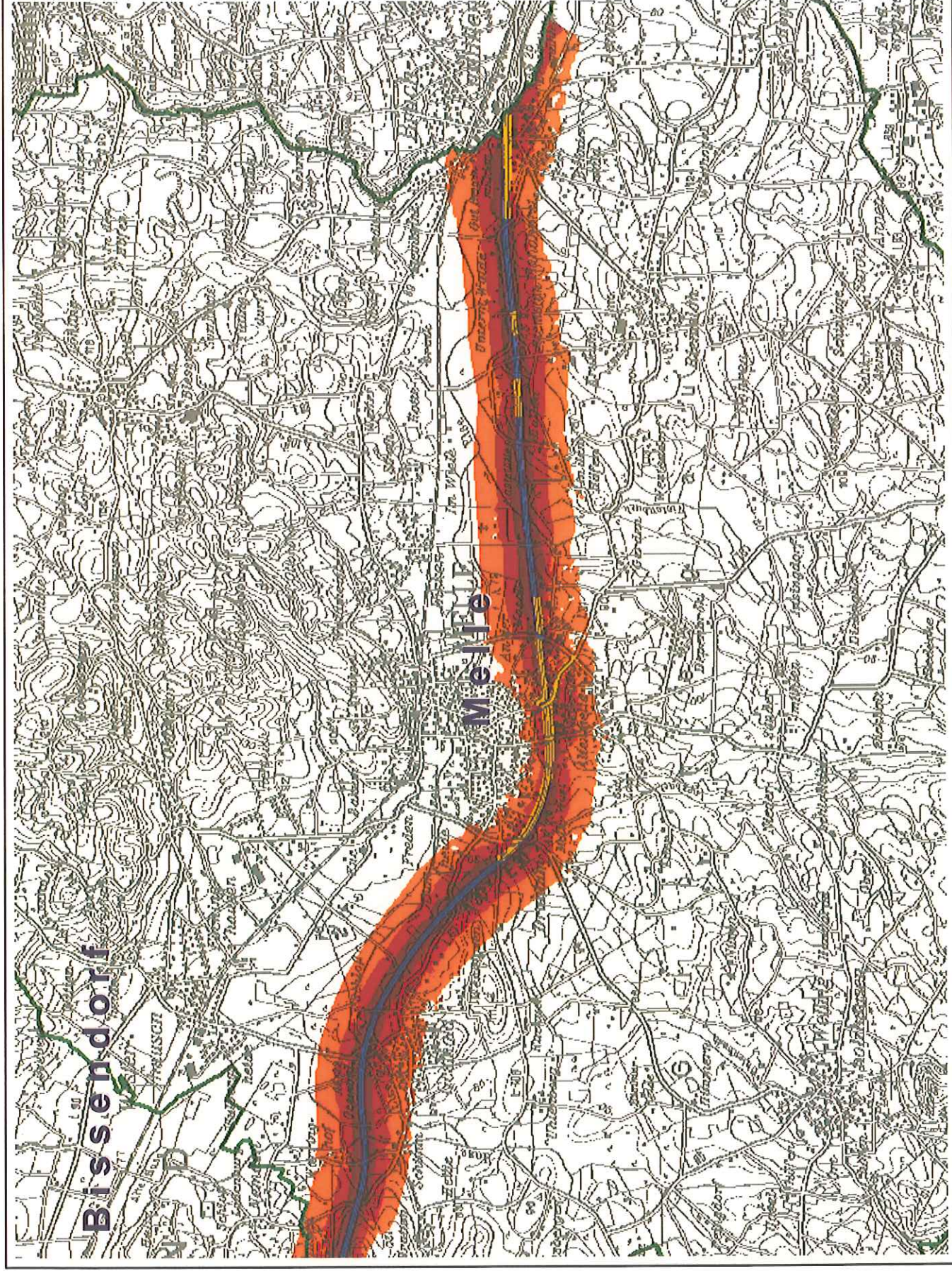


Maßstab: 1:72,336



**Legende**

- > 50-55 dB(A)
- > 55-60 dB(A)
- > 60-65 dB(A)
- > 65-70 dB(A)
- > 70-75 dB(A)
- > 75 dB(A)
- Ballungsräume 1. Stufe
- Ballungsräume 2. Stufe



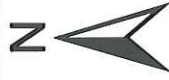




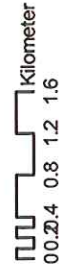
**Layer**

- Schutzbauwerk
- Bundesstraßen
- Autobahnen
- Niedersachsen
- Gemeinden

**Quellart:**  
Hauptverkehrsstraßen  
Erstellung: 30.6.2007  
Überarbeitet: März 2009  
Kartengrundlage:  
TK 100 und TK 25



Maßstab: 1:72,336



**Legende**

> 50-55 dB(A)	Ballungsräume 1. Stufe
> 55-60 dB(A)	Ballungsräume 2. Stufe
> 60-65 dB(A)	
> 65-70 dB(A)	
> 70-75 dB(A)	
> 75 dB(A)	

