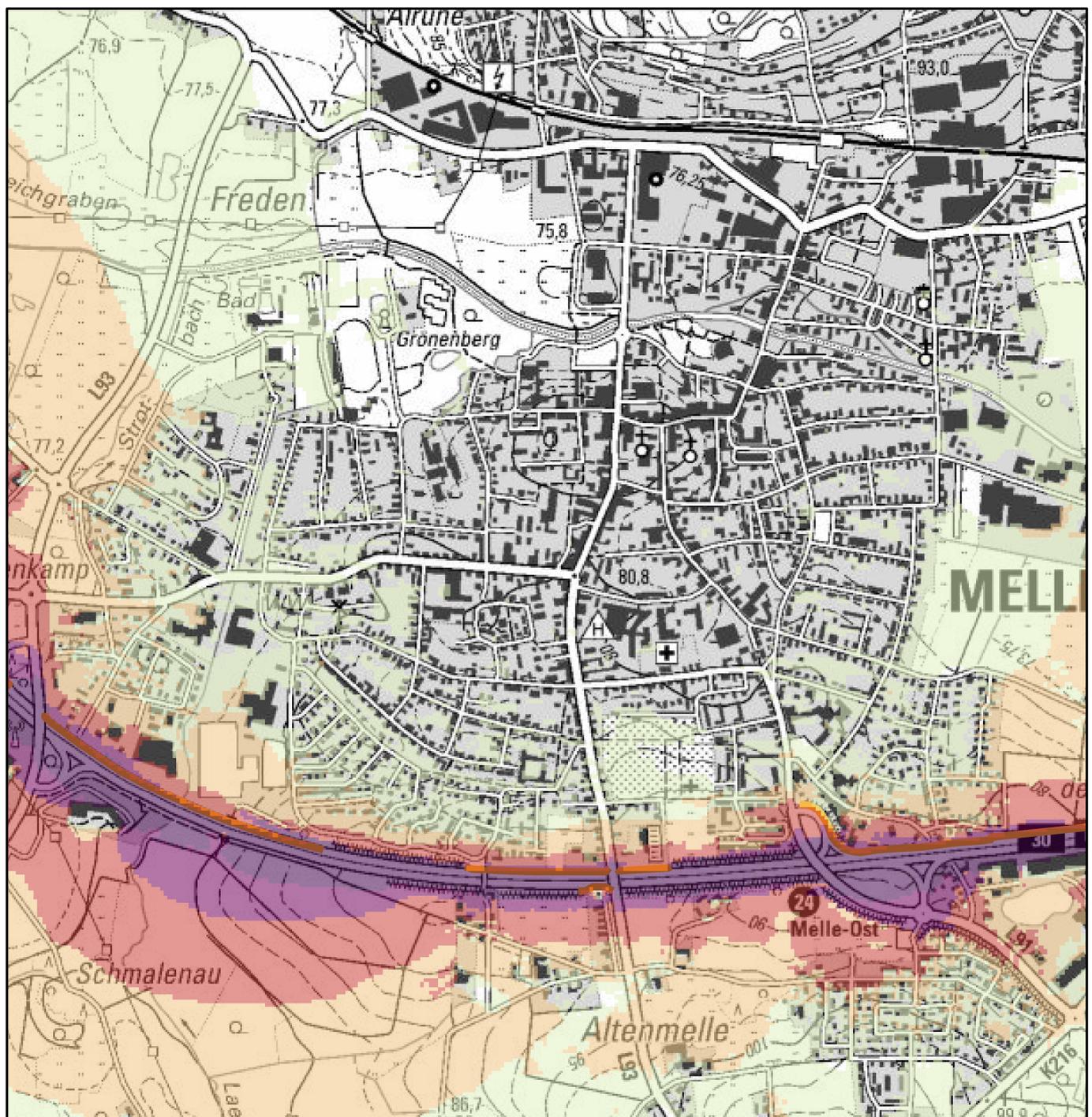
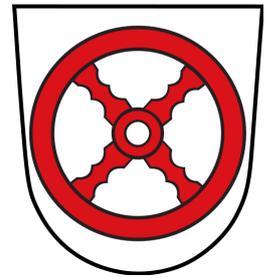


Stadt Melle

Lärmaktionsplan Runde 4

Teil 1: Ergebnisse der Lärmkartierung





Stadt Melle

Lärmaktionsplan - Runde 4

(Fortschreibung Runde 3)

Teil 1: Ergebnisse der Lärmkartierung

Aufstellende Behörde:

Stadt Melle
Referat für Stadtentwicklung
Schürenkamp 16
49324 Melle

Auftragnehmer/Arbeitsgemeinschaft:



Planungsbüro Hahm GmbH

Am Tie 1
49086 Osnabrück
Internet: www.pbh.org

Telefon 05 41 / 1819-0
Telefax 05 41 / 18-19-111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org



RP Schalltechnik

Molenseten 3
49086 Osnabrück
Internet: www.rp-schalltechnik.de

Telefon 05 41 / 150 55 71
Telefax 05 41 / 150 55 72
E-Mail: info@rp-schalltechnik.de

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

Inhaltsverzeichnis:	Seite
1 Einleitung.....	1
2 Grundlagen	3
2.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	3
2.2 Beschreibung der Umgebung.....	3
2.3 Belastungen der Hauptverkehrsstraßen	4
2.4 Eingangsdaten der Lärmkartierung Schiene	4
3 Rechtliche Einordnung.....	5
3.1 Hintergrund.....	5
3.2 Geltende Grenzwerte.....	7
4 Ergebnisse der Lärmkartierung	9
4.1 Hauptverkehrsstraßen	9
4.2 Hauptschienenstrecken.....	14
5 Bewertung der Lärmsituation	16
6 Mitwirkung der Öffentlichkeit	17
7 Weiteres Vorgehen	17

Anlagen 1:

Bericht der Lärmkartierungen für die Melle (2022)

Isophonenkarten:

Karte 1.1: Straßenverkehr L_{DEN} (Ges mold)

Karte 1.2: Straßenverkehr L_{Night} (Ges mold)

Karte 2.1: Straßenverkehr L_{DEN} (Melle-Stadt)

Karte 2.2: Straßenverkehr L_{Night} (Melle-Stadt)

Karte 3.1: Straßenverkehr L_{DEN} (Riemsloh/Bruchmühlen)

Karte 3.2: Straßenverkehr L_{Night} (Riemsloh/Bruchmühlen)

Karte 4.1: Schienenverkehr L_{DEN}

Karte 4.2: Schienenverkehr L_{Night}

1 Einleitung

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine Richtlinie zur Reduktion von Schallimmissionen verabschiedet. Ähnlich wie das Bundes-Immissionsschutzgesetz zielt die Richtlinie darauf ab, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Damit werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

- strategische **Lärmkarten zu erstellen**,
- die **Öffentlichkeit** über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu **informieren**,
- **Aktionspläne mit Lärmschutzmaßnahmen aufzustellen**, wenn bestimmte, von den einzelnen Mitgliedstaaten in eigener Verantwortung festgelegte Kriterien zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen oder zum Schutz und Erhalt ruhiger Gebiete nicht erfüllt sind, und
- die **EU-Kommission** über die Schallbelastung, die Betroffenheit der Bevölkerung und die getroffenen Maßnahmen in ihrem Hoheitsgebiet zu **informieren**.

Der Schwerpunkt der Bearbeitung in der vierten Runde¹ liegt auf einer Überprüfung und Überarbeitung bestehender Lärmaktionspläne. Bis spätestens 18. Juli 2024 (vierte Runde) sind bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und zu überarbeiten. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029 an.²

Das nachfolgende Ablaufschema zeigt die empfohlenen Schritte bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen.³

- | | <u>erledigt?</u> |
|---|------------------|
| 1. Veröffentlichung der Lärmkarten | ✓ |
| 2. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit mit eigener Bekanntmachung (Phase 1 der Beteiligung) | |
| 3. Überprüfung und Überarbeitung des letzten LAP oder erstmalige Erstellung des LAP | |
| 4. Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 2 der Beteiligung) | |
| 5. Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung (Abwägung) | |
| 6. Inkrafttreten des LAP z.B. durch Ratsbeschluss / Gemeindevertretung | |
| 7. Berichterstattung über das Land an die EU | |

¹ Die Benennung der Fortschreibung hat sich von Stufe 3 auf Runde 4 geändert. Bislang wurden alle Fortschreibungen als Stufe bezeichnet.

² Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022)

³ Ebenda, Kapitel 5.1

In Bearbeitungsteil 1 sind auch in Runde 4 zunächst nach § 47c BImSchG **strategische Lärmkarten** anzufertigen. Zusätzlich werden auch **statistische Daten** zur Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen in der jeweiligen Kommune aufbereitet. Das gilt für den Straßen- und Schienenverkehr.

Strategische Lärmkarten

Die 34. BImSchV (Lärmkartierungsverordnung) legt das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass die Lärmkarten zur Unterrichtung der Öffentlichkeit in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grund werden die Lärmkarten des Straßenverkehrs der Öffentlichkeit und den Kommunen von einer Unterstützungsstelle des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS) über das Internet zur Verfügung gestellt. Die Bearbeitung des Schienenverkehrs inkl. der Erstellung der Lärmkarten hat das Eisenbahnbundesamt übernommen. Zum Abruf der Berechnungsergebnisse steht ebenfalls ein Internetportal zu Verfügung.

Statistische Daten

Mit der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)" ist die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt worden, die zu den Lärmkarten abzugeben sind.

Dazu werden Statistiken ermittelt, die sich auf das von den Hauptverkehrsstraßen belastete Gebiet der jeweiligen Kommune beziehen. Die darin angegebenen Daten stellen alle fünf Jahre eine erneute Bestandsaufnahme der Lärmbelastung der Anwohnern an Hauptverkehrsstraßen dar.

Die hier vorgestellte Untersuchung zeigt und bewertet die Ergebnisse der vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz unter <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/> veröffentlichten Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen und der statistischen Daten.

Auf der Basis der Karten und statistischen Daten sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation erarbeitet werden, wenn bestimmte Schallbelastungen ermittelt wurden (§ 47d BImSchG). Für die Ermittlung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen ist die Kommune zuständig, für die Maßnahmen an den Hauptschienenstrecken des Bundes das Eisenbahnbundesamt. Das Schienennetz in der Stadt erreicht die erforderliche Mindestbelastung von 30.000 Zugbewegungen pro Jahr und wurde daher vom Eisenbahnbundesamt berücksichtigt.

Der vorliegende Bericht wertet die strategischen Lärmkarten sowie die statistischen Daten aus und gibt Handlungsempfehlungen zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes.

2 Grundlagen

2.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

In Niedersachsen ist das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (ZUS LLGS) für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Schienenwege sind in der Stadt Melle betroffen, da die Mindestbelastung von 30.000 Zügen pro Jahr überschritten wird. Die Lärmkartierung der Schienenwege hat das Eisenbahnbundeamt übernommen.

Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung gespeichert und für den Abruf über das Internet bereitgestellt.

Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden. Für die Lärmaktionsplanung inklusive der Interpretation der Ergebnisse sind die betroffenen Mitgliedsgemeinden zuständig.

Die Auswertung der Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen und die Durchführung der Lärmaktionsplanung übernimmt die

Stadt Melle
Referat für Stadtentwicklung
Schürenkamp 16
49324 Melle
Gemeindeschlüssel: 03 4 59 024

Telefon: 05422 – 965 - 0
Fax: 05422 – 965 - 360
Homepage: www.melle.de
eMail: info@melle.de

2.2 Beschreibung der Umgebung

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 Borgholzhausen und Spenge sowie im Westen an Georgsmarienhütte und Dissen. Die Einwohnerzahl beträgt ca. 48.600 (Stand: 12/2022), die Fläche ca. 254 km².

Die anonymisierten Einwohnerdaten stammen von den Einwohnermeldeämtern.

2.3 Belastungen der Hauptverkehrsstraßen

Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV wurden von der zuständige Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS zählen nach Definition des §47b (BImSchG) die Autobahnen sowie die Bundes- und Landestraßen. Auf einer HVS muss laut Definition auch in der vierten Stufe eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird.

Für die Berechnungen wurden die Verkehrsmengen der allgemeinen Straßenverkehrszählung 2015 von der zuständige Landesbehörde auf das Jahr 2019 hochgerechnet. Die im Jahr 2021 von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erhobenen Verkehrsdaten, die hier nicht verwendet wurden, weichen von den unten aufgeführten Verkehrsdaten ab.

Die Strategischen Lärmkarten sind berechnet worden, Lärmmessungen haben nicht stattgefunden.

In Runde 4 ist nur die A 30 von einer Belastung mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr betroffen.

Tabelle 1: Basisdaten Straßenverkehr

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]*	Ø Belastung [Kfz/Tag]**
A 30 (AS Bissendorf bis AS Gesmold)	19,2	52.500
A 30 (AS Gesmold bis AS Melle-West)	16,2	44.300
A 30 (AS Melle-West bis Melle-Ost)	16,6	45.500
A 30 (AS Melle-Ost bis AS Riemsloh)	17,1	46.800
A 30 (AS Riemsloh bis AS Bruchmühlen)	15,4	42.200

* Kfz/Jahr = Kfz/Tag * 365

**auf die nächste Hunderterstelle gerundet

2.4 Eingangsdaten der Lärmkartierung Schiene

Zur Ermittlung der Schallauswirkungen, die durch bundeseigene Schienenstrecken erzeugt werden, hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) vom Bund den Auftrag erhalten, schalltechnische Berechnungen durchzuführen und die Ergebnisse in Form von Isophonenkarten und Tabellen für jede betroffene Kommune zu veröffentlichen. Dabei werden für die Lärmaktionsplanung vom Eisenbahnbundesamt nur die Haupt-schienenstrecken untersucht, auf denen mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr stattfinden.

Dabei sind die in Tabelle 2 aufgeführten Belastungsdaten der Strecke Bad Oeynhausen-Osnabrück berücksichtigt worden.

Tabelle 2: Basisdaten Schienenverkehr

Unique-Rail-ID	DE-q_rl 061160			
	Tag (day)	Abend (evening)	Nacht (night)	Summe
Fernverkehr	5.192	1.682	194	7.068
Regionalverkehr	13.002	4.516	3.807	21.325
Güterverkehr	5.843	2.925	5.013	13.781
Sonstiger Verkehr	134	6	55	195
Summe	24.171	9.129	9.069	42.369

3 Rechtliche Einordnung

3.1 Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG⁴ des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel ist dort die 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 zu verstehen, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dazu gehört der Lärm, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.⁵ 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-Immissionsschutzgesetzes⁶ 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.

In der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung sind die Berechnungs- und Bewertungsmethoden geändert worden. Die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm BUB⁷ und BEB⁸ sind für die Runden 1 bis 3 als vorläufige Fassungen verwendet worden.

Seit 2021 gelten die endgültigen Fassungen, die erstmals in Runde 4 angewendet werden und als gemeinsame Berechnungsmethode für alle EU-Staaten als CNOSSOS-DE zusammengefasst wurden.

⁴ 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.

⁵ Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

⁶ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)

⁷ BUB: Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe)

⁸ BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

Wesentliche Änderungen bei der BUB⁶ (Eingangsdaten)

- Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- Detaillierte Aufteilung der Lkw-Anteile in leichte und schwere Lkw
- Detailliertere Korrekturfaktoren für Straßenbeläge

Wesentliche Änderungen bei der BEB für die Auswertung der betroffenen Anwohner

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Medianwert) (vgl. Bild 1)

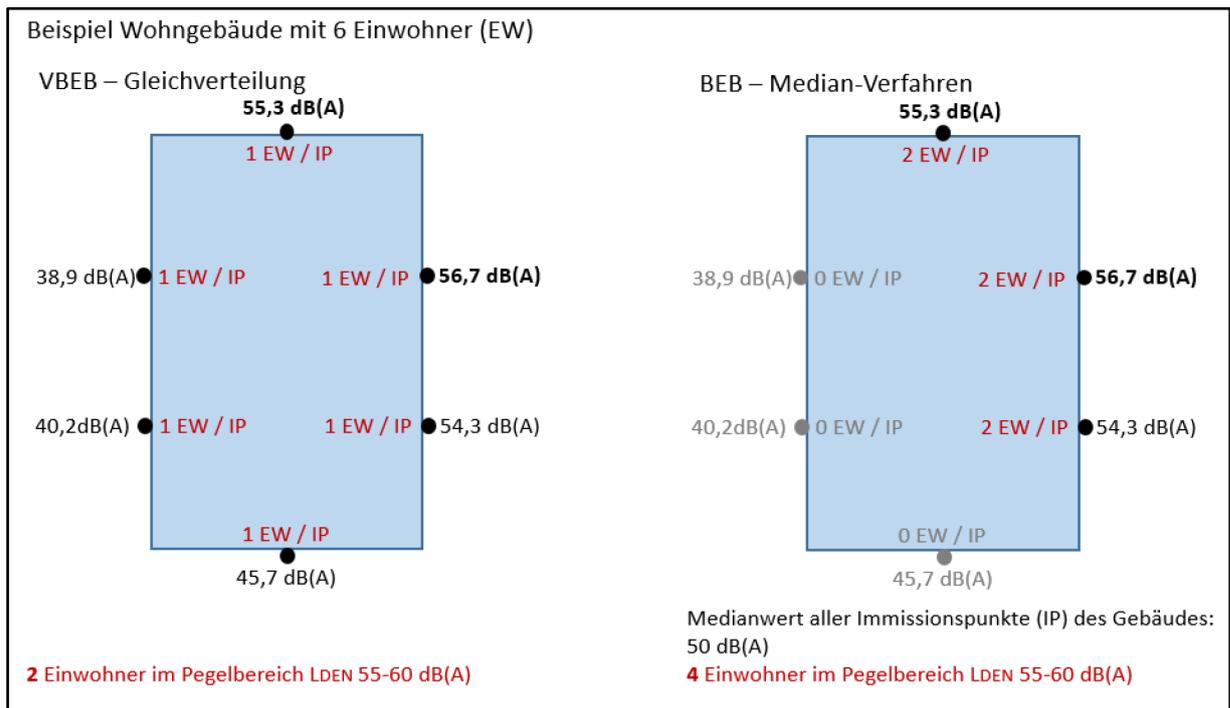


Bild 1: Gegenüberstellung VBEB (Runden 1-3) und BEB (Runde 4)⁹

Auswirkungen:

Ein Vergleich der Lärmkarten aus Runde 3 mit Runde 4 ist nicht oder kaum möglich.

In der statistischen Auswertung werden neue gesundheitliche Auswirkungen erfasst.

Dazu gehören die Angaben der

- Stark belästigten Personen,
- Stark schlafgestörten Personen und
- Personen mit ischämischen Herzkrankheiten (Sauerstoff-Unterversorgung des Herzens).

⁹ Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
FAQ zur EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, V 4.1

3.2 Geltende Grenzwerte

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Die Festlegung von Maßnahmen sollte zwar gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG bei der Überschreitung "relevanter Grenzwerte" in den Aktionsplänen erfolgen, jedoch mangelt es bislang sowohl von europäischer Seite als auch von der Seite des Bundes an einer Festlegung verbindlicher Grenzwerte für den Gesundheitsschutz.

Das Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz empfiehlt daher den Kommunen, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Diskussion von Maßnahmen innerhalb eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen.

Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} (gewichteter Lärmpegel day/evening/night) von 65 dB(A) bzw. L_{Night} von 55 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen.¹⁰ Die Grenz- und Richtwerte, die für Planungen nach deutschem Recht gelten, können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten.

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.

Die Tabelle 3 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

¹⁰ Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz- Ref. 34- 40500/1/34/060-0389-001

Tabelle 3: Übersicht der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neu- bau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Bau- last des Bundes ²⁵ sowie an Schienen- wegen des Bundes ²⁶	Richtwerte für straßenverkehrs- rechtliche Lärm- schutzmaßnah- men ²⁷	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von in- dustriellen Anlagen ²⁸
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäu- ser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Kranken- häuser)
Reines (WR) und Allgemei- nes Wohnge- biet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern- /Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

4 Ergebnisse der Lärmkartierung

4.1 Hauptverkehrsstraßen

Die Lärmkarten wurden vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz im Internet unter <http://www.umwelt.niedersachsen.de> veröffentlicht. Das gilt ebenso für nachfolgenden statistischen Daten der Stadt Melle.¹¹ Die Anzahl der belasteten Menschen und Wohnungen ist laut den Vorgaben der BEB auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abgerundet worden.

Stadt Melle

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

(Stand 24.01.2023)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach BEB)					
Pegelklassen [dB(A)]			Pegelklassen [dB(A)]		
von	bis	Zeitraum 24 Stunden (L _{DEN})	von	bis	Zeitraum 22 bis 6 Uhr (L _{NIGHT})
> 55	59	4.800	> 50	54	4.200
> 60	64	2.700	> 55	59	1.800
> 65	69	1.000	> 60	64	600
> 70	74	300	> 65	69	100
> 75		100	> 70		
Summe		8.900	Summe		6.700

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

(Stand 24.01.2023)

L _{DEN} [dB(A)]	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	44,5	4.000	9	1
> 65	12,8	600	1	0
> 75	2,3	0	0	0

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

Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 3

Anzahl Fälle starker Belästigung: 1.434

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 410

¹¹ https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungs-larm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html

Die Belastungen beziehen sich auf die Außenseite der Fassade, die Anzahl der Personen ist gemittelt und wurde nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (BEB) berechnet.

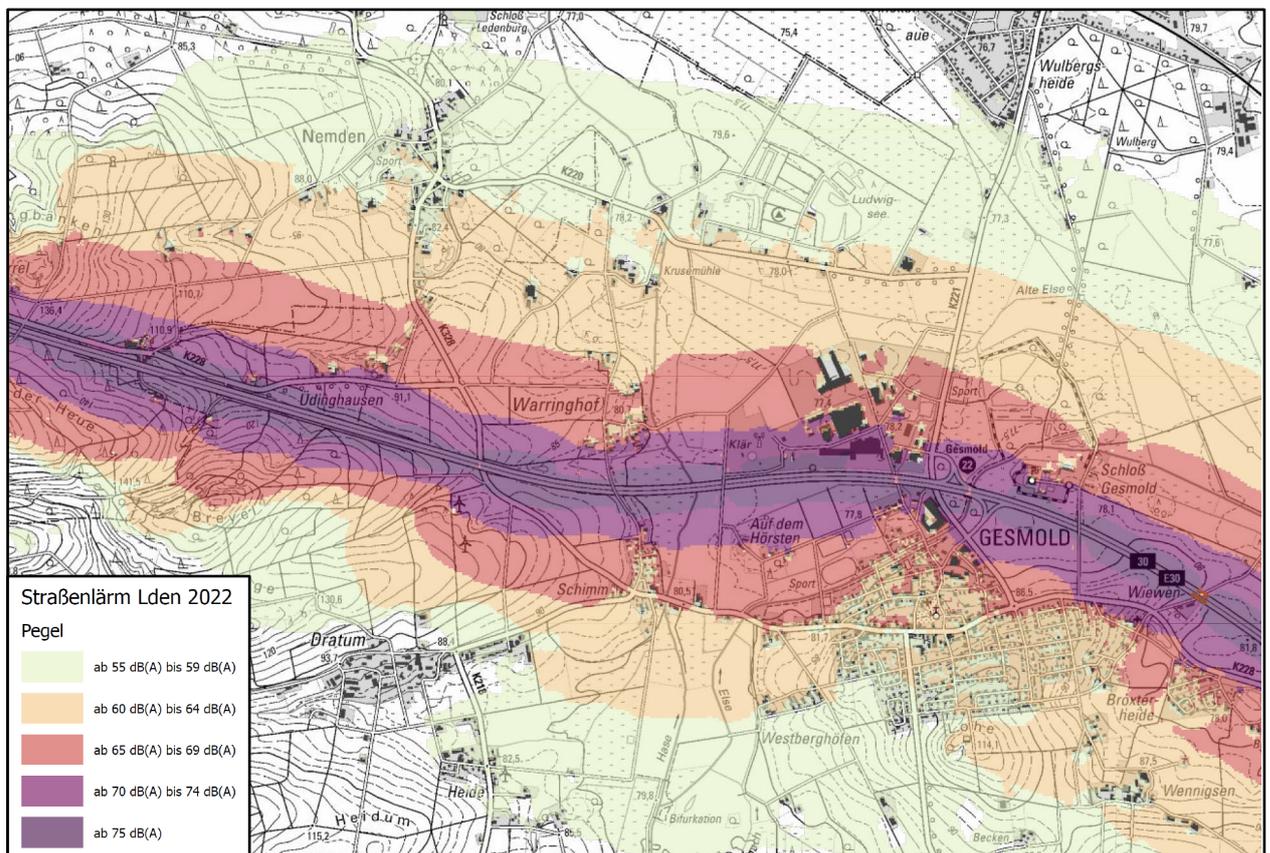
Folgende Lärmbelastungen sind in Melle gerundet ermittelt worden:

400 Einwohner sind ganztägig sehr hohen Belastungen (> 70 dB(A)) ausgesetzt und 700 Einwohner sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (> 60 dB(A)) ausgesetzt.

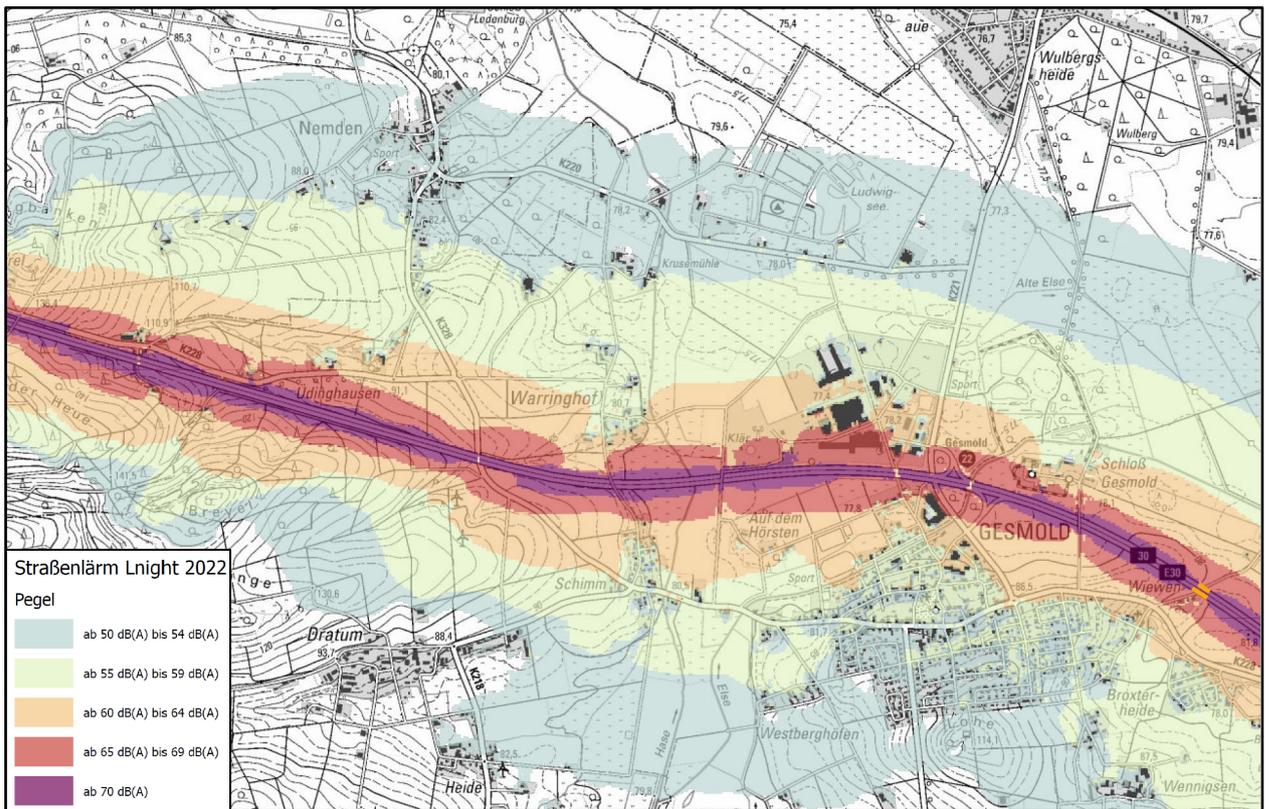
1.000 Einwohner sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 69 dB(A)) ausgesetzt und 1.800 Einwohner sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 64 dB(A)) ausgesetzt.

2.700 Einwohner sind ganztägig Belastigungen (60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt und 4.200 Einwohner sind in der Nacht Belastigungen (50 bis 54 dB(A)) ausgesetzt.

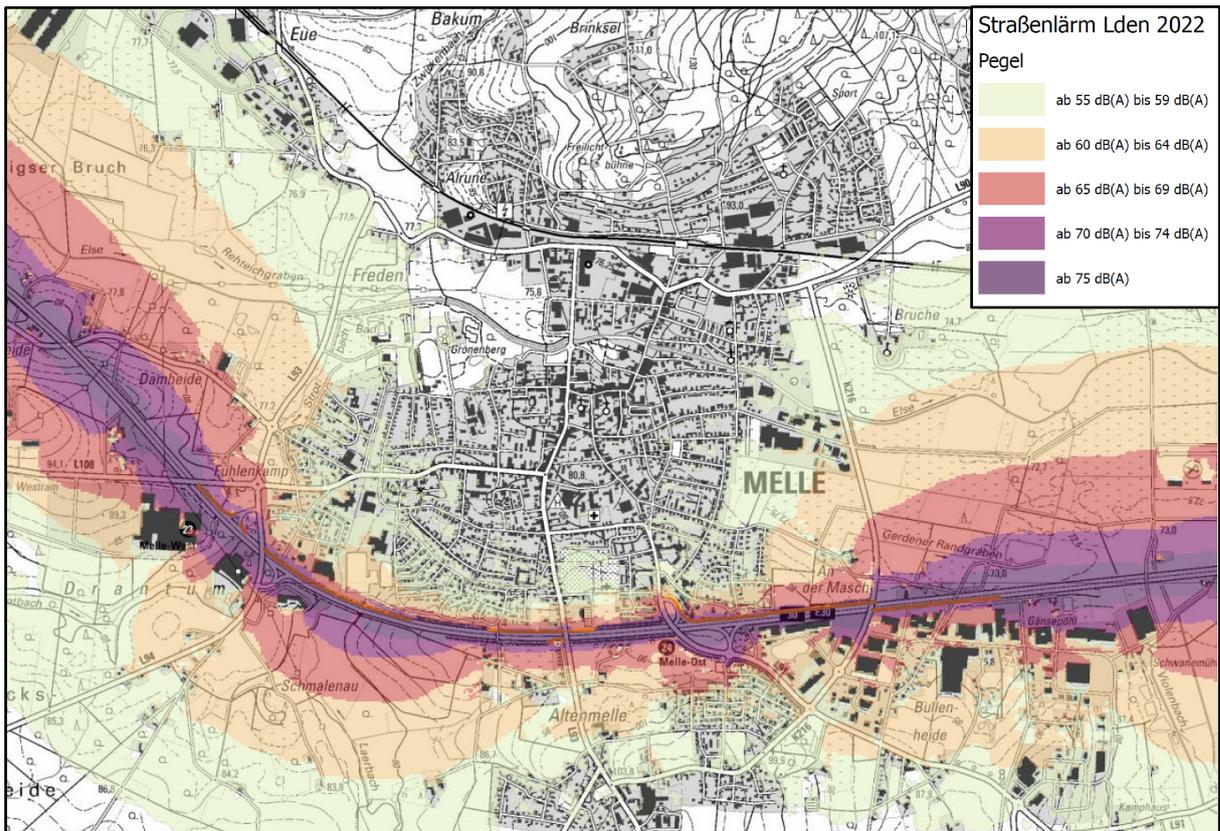
Es ist davon auszugehen, dass die Einwohner, die in der Nacht einer Belastung ausgesetzt sind, auch am Tag belastet werden. Die Einwohnerzahlen tags und nachts dürfen somit nicht addiert werden.



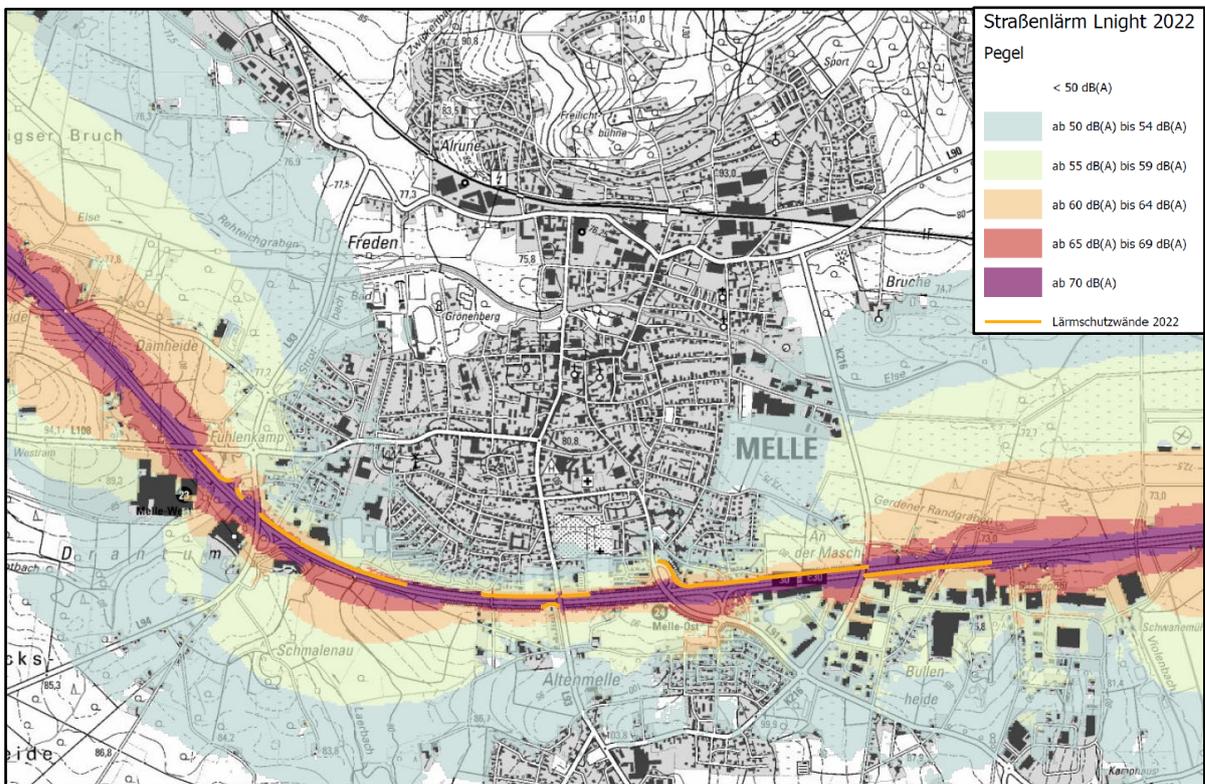
Karte 1: Auszug aus Karte 1.1 -Isophonenkarte Tag L_{den} (24-Stunden) (day, evening, night) für Gsmold genordet, ohne Maßstab



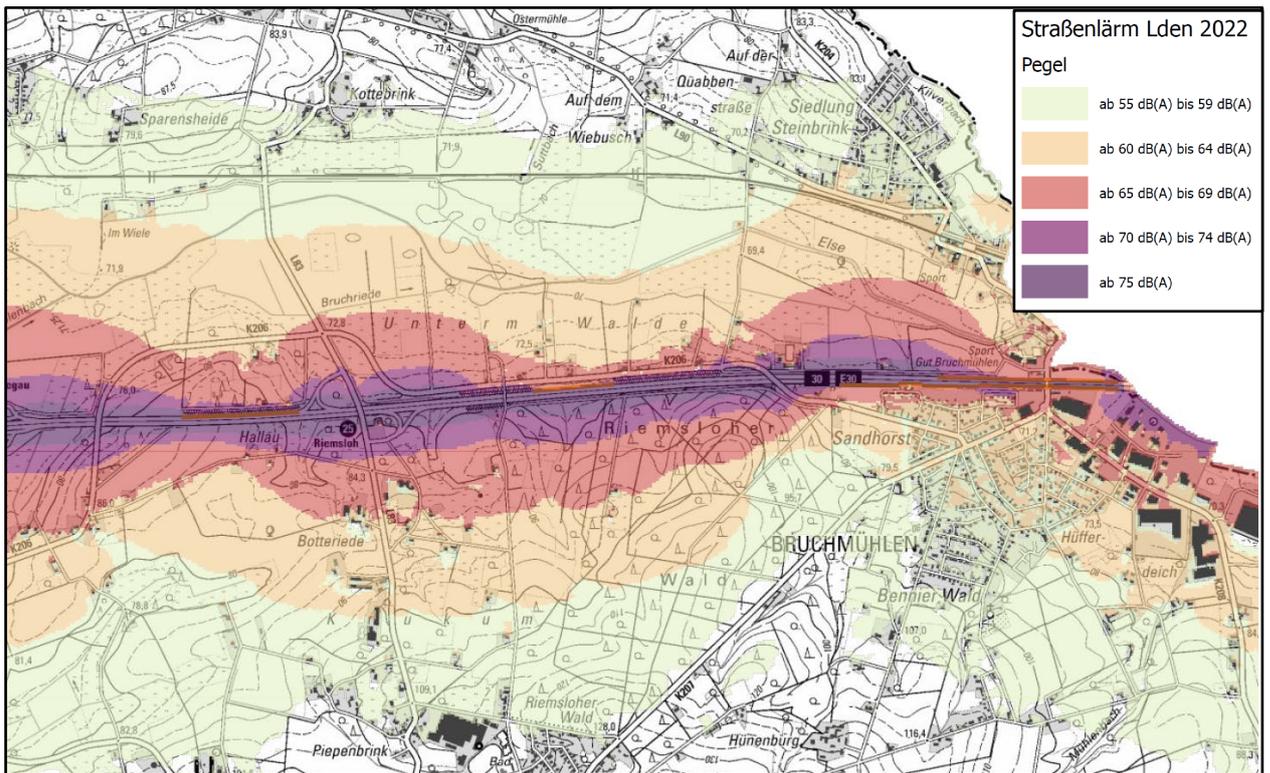
Karte 2: Auszug aus Karte 1.2 -Isophonenkarte Nacht L_{night} (8 Stunden) für Gesmold, genordet, ohne Maßstab



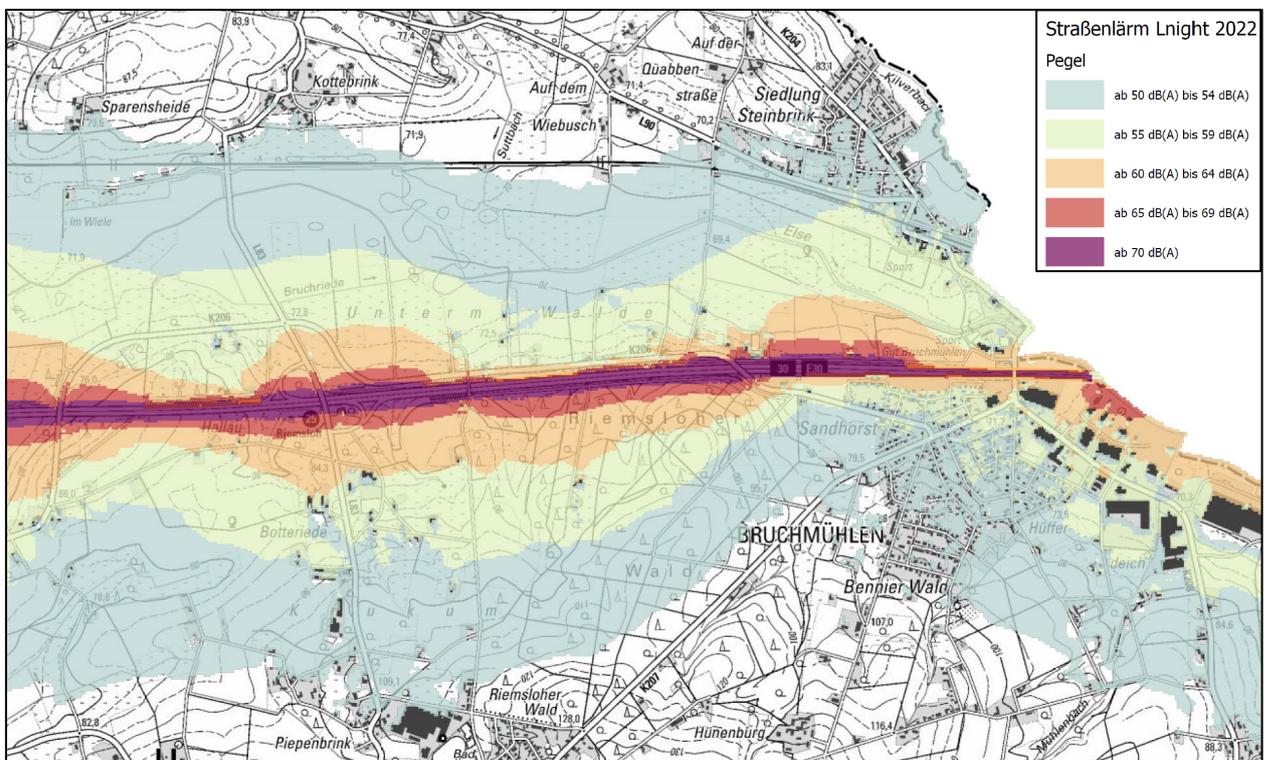
Karte 3: Auszug aus Karte 2.1 -Isophonenkarte Tag Lden (24-Stunden) (day, evening, night) für Melle-Mitte genordet, ohne Maßstab



Karte 4: Auszug aus Karte 2.2 -Isophonenkarte Nacht Lnight (8 Stunden) für Melle-Mitte, genordet, ohne Maßstab



Karte 5: Auszug aus Karte 3.1 - Tag L_{den} (24-Stunden) (day, evening, night) für Bruchmühlen, genordet, ohne Maßstab



Karte 6: Auszug aus Karte 3.2- Nacht L_{night} (8 Stunden), für Bruchmühlen, genordet, ohne Maßstab

4.2 Hauptschienenstrecken

Die Sichtung der Berechnungsergebnisse zeigt eine Verlärmung im Stadtgebiet von Melle sowie in den Ortteilen Westerhausen und Bruchmühlen durch die Schienenstrecke. Hinzu kommen diverse Wohngebäude entlang der Schienenstrecke im Außenbereich. Insgesamt ist der nachfolgenden Statistik zu entnehmen, dass ca. 1.520 Bürger in Melle innerhalb von 24 Stunden (L_{den}) mit Pegeln über 55 dB(A) und ca. 2.580 Bürger mit Pegeln über 45 dB(A) in der Nacht vom Schienenverkehr betroffen sind. Von einer Überschreitung der Auslösewerte von 65/55 dB(A) sind 220 Bürger am Tag und ca. 480 Bürger in der Nacht betroffen.



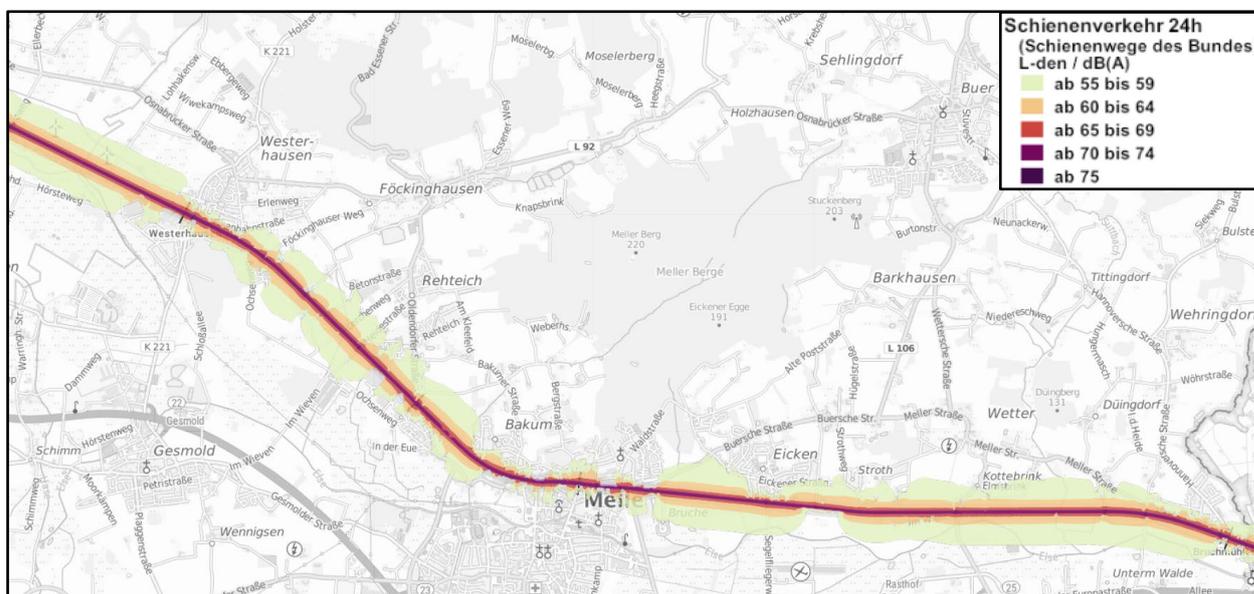
GeoPortal.EBA

Gemeindestatistik (ULR)

Gemeinde:	Melle
AGS:	03459024
Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB)	
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})	
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	850
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	450
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	200
ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)	20
ab 75 dB(A)	0
Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{DEN}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
Nacht-Lärmindex (L_{Night})	
(ab 45 dB(A) bis 49 dB(A))	1.400
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)	700
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	380
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	90
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	10
ab 70 dB(A)	0
Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{Night}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen	
Fälle starker Belästigung L_{DEN}	271
Fälle starker Schlafstörung L_{Night}	125
Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude L_{DEN}	
Belastete Flächen in km²	
über 55 dB(A)	7,40
über 65 dB(A)	1,36
über 75 dB(A)	0,02
Belastete Wohnungen	
über 55 dB(A)	720
über 65 dB(A)	110
über 75 dB(A)	0
Belastete Schulen	
über 55 dB(A)	0
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0
Belastete Krankenhäuser	
über 55 dB(A)	0
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Die nachfolgenden Karten zeigen die flächenhafte Darstellung der Schallausbreitung.
Die Ergebnisse der Berechnung sind unter folgendem Link veröffentlicht worden:
<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>

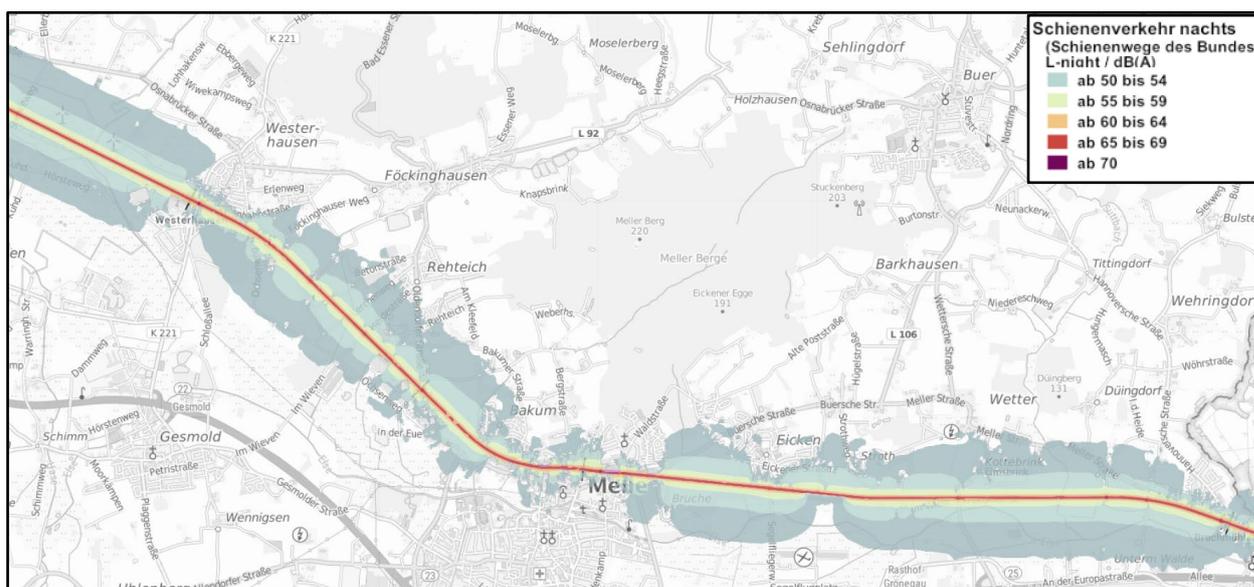


Karte 3: Isophonenkarte Schiene Tag L_{den} , genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 5.1)

Der Lärmaktionsplan mit der Diskussion von Lärmschutzmaßnahmen wird von Eisenbahnbundesamt aufgestellt. Die Auswertung und Beurteilung nimmt auch das Eisenbahnbundesamt vor.

Die Stadt Melle hat darauf keinen direkten Einfluss. Sie wird aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes „Schiene“ und bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beteiligt.

Alle Karten sind in der Anlage einzeln hinterlegt.



Karte 4: Isophonenkarte Schiene Nacht L_{night} , genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 5.2)

5 Bewertung der Lärmsituation

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmproblemen und deren Management. Dabei sollen vorrangig Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohner gemeldet sind.

Die Niedersächsische Landesregierung hat für die Diskussion von Maßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung empfohlen, dass die Auslösewerte von 65/55 dB(A) Tag/Nacht überschritten sein sollten. Die Stadt Melle folgt dieser Empfehlung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine höhere Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm, der von der Autobahn A 30 ausgeht. Die Gründe dafür sind in Kapitel 3.1 beschrieben worden. Die Schallauswirkungen anderer Hauptverkehrsstraßen wurden aufgrund der Verkehrsbelastungen < 3 Mio./Jahr vom Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz nicht untersucht.

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung besteht nicht. Nach deutschen Regelwerken werden die Wohngebäude unabhängig von der Anzahl der Bewohner bewertet. Daher werden hier die Wohngebäude aufgeführt.

Die vom Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 65/55 dB(A) werden in den Ortsteilen von Melle bzw. entlang der Straßenabschnitte der A 30 laut Tabelle 3 überschritten. Insgesamt sind ca. 475 Gebäude identifiziert worden, die hohen oder sehr hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind.

Tabelle 3: Anzahl der Wohngebäude an Hauptverkehrsstraßen mit Betroffenheiten > 65/55 dB(A)

Abschnitt	Anzahl Gebäude (gerundet)
A 30 (AS Bissendorf bis AS Gesmold)*	130
A 30 (AS Gesmold bis AS Melle-West)	85
A 30 (AS Melle-West – AS Melle Ost)	75
A 30 (AS Melle-Ost – AS Riemsloh)	110
A 30 (AS Riemsloh bis östliche Stadtgrenze Bruchmühlen)	75
Summe	475

* AS=Anschlussstelle

Ob und inwieweit Maßnahmen getroffen werden sollten, wird im zweiten Teil der Lärmaktionsplanung mit der Vorstellung der Möglichkeiten und deren Abwägung diskutiert.

Die Gebäude liegen in unterschiedlichen Bebauungsplänen und werden nach den nationalen Vorgaben je nach Gebietstyp unterschiedlich behandelt (vgl. Kapitel 3.2).

6 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert eine Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Mitwirkung bei der Aufstellung des Aktionsplanes. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Im Rahmen der Veröffentlichung dieses Berichts wird im Herbst 2023 im Internet unter www.stadt-melle.de die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung und deren Bewertung informiert.

Die Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Stadt oder den Gemeindeverwaltungen vorzubringen.

7 Weiteres Vorgehen

Im Zuge der Information der Öffentlichkeit werden die hier aufgeführten Berechnungsergebnisse den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und sie werden zur Eingabe von Anregungen und Hinweisen zu den benannten Schwerpunkten aufgefordert.

Die Hinweise werden ausgewertet und anschließend wird der Lärmaktionsplan auf der Basis der Vorgaben des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz aufgestellt.

Aufgestellt:

Osnabrück, 08.08.2023

RP Schalltechnik

gez. Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

Anlagen



Strategische Lärmkartierung 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen

Stadt Melle
Schürenkamp 16
Telefon: (05422) 965 - 0
e-mail: info@stadt-melle.de

Gemeindekennziffer 034 59 024
49324 Melle
Fax: (05422) 965 - 348
Internet: http://www.stadt-melle.de

Allgemeine Informationen zur Lärmkartierung

Beschreibung der Lage (UTM-Zone 32N)

32456242 / 5782936

Einwohneranzahl der Gemeinde

48.600

Gesamtfläche der Gemeinde in qkm

254

Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde

23.000

**Strategische Lärmkartierung 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen****Stadt Melle**

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

(Stand 24.01.2023)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach BEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L _{DEN})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L _{NIGHT})
> 55	59	4.800	> 50	54	4.200
> 60	64	2.700	> 55	59	1.800
> 65	69	1.000	> 60	64	600
> 70	74	300	> 65	69	100
> 75		100	> 70		
Summe		8.900	Summe		6.700

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

(Stand 24.01.2023)

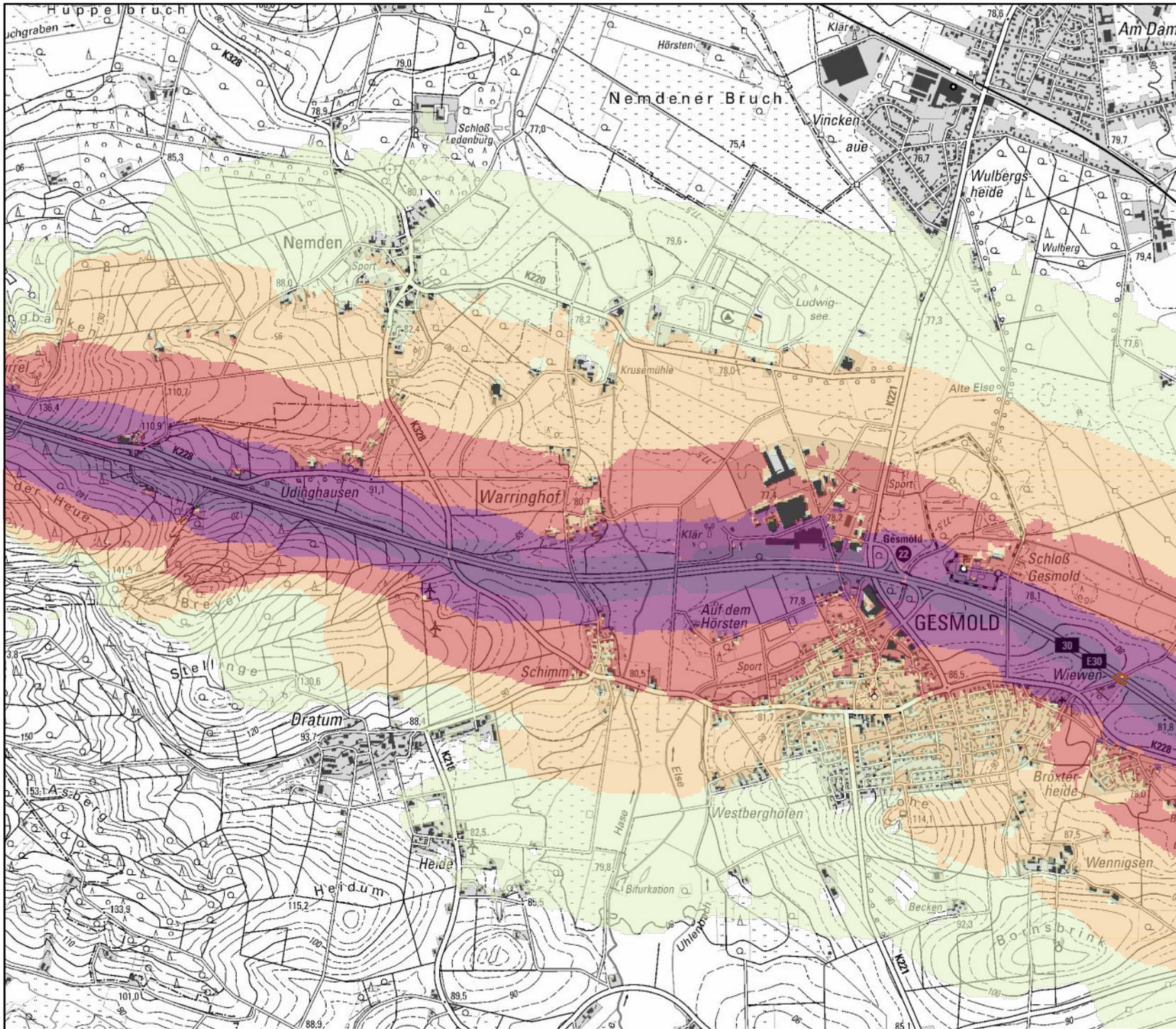
L _{DEN} [dB(A)]	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	44,5	4.000	9	1
> 65	12,8	600	1	0
> 75	2,3	0	0	0

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

Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 3

Anzahl Fälle starker Belästigung: 1.434

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 410



Legende

 Lärmschutzwände 2022

 Ampelkreuzungen 2022

Betriebszeiten

-  Tag
-  Tag, Abend
-  Abend, Nacht
-  Tag, Abend, Nacht
-  Kreisverkehre 2022

Straßenlärm Lden 2022

Pegel

<math>< 55 \text{ dB(A)}</math>

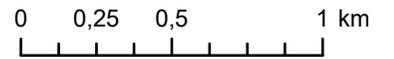
 ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

 ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)

 ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)

 ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)

 ab 75 dB(A)



Maßstab: 1:25.000

Datum: 07.08.2023

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

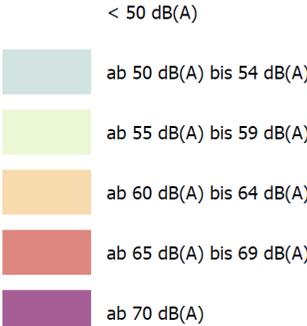
© 2023



Legende

Straßenlärm Night 2022

Pegel

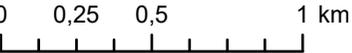


— Lärmschutzwände 2022

Ampelkreuzungen 2022

Betriebszeiten

- Tag
- Tag, Abend
- Abend, Nacht
- Tag, Abend, Nacht
- Kreisverkehre 2022

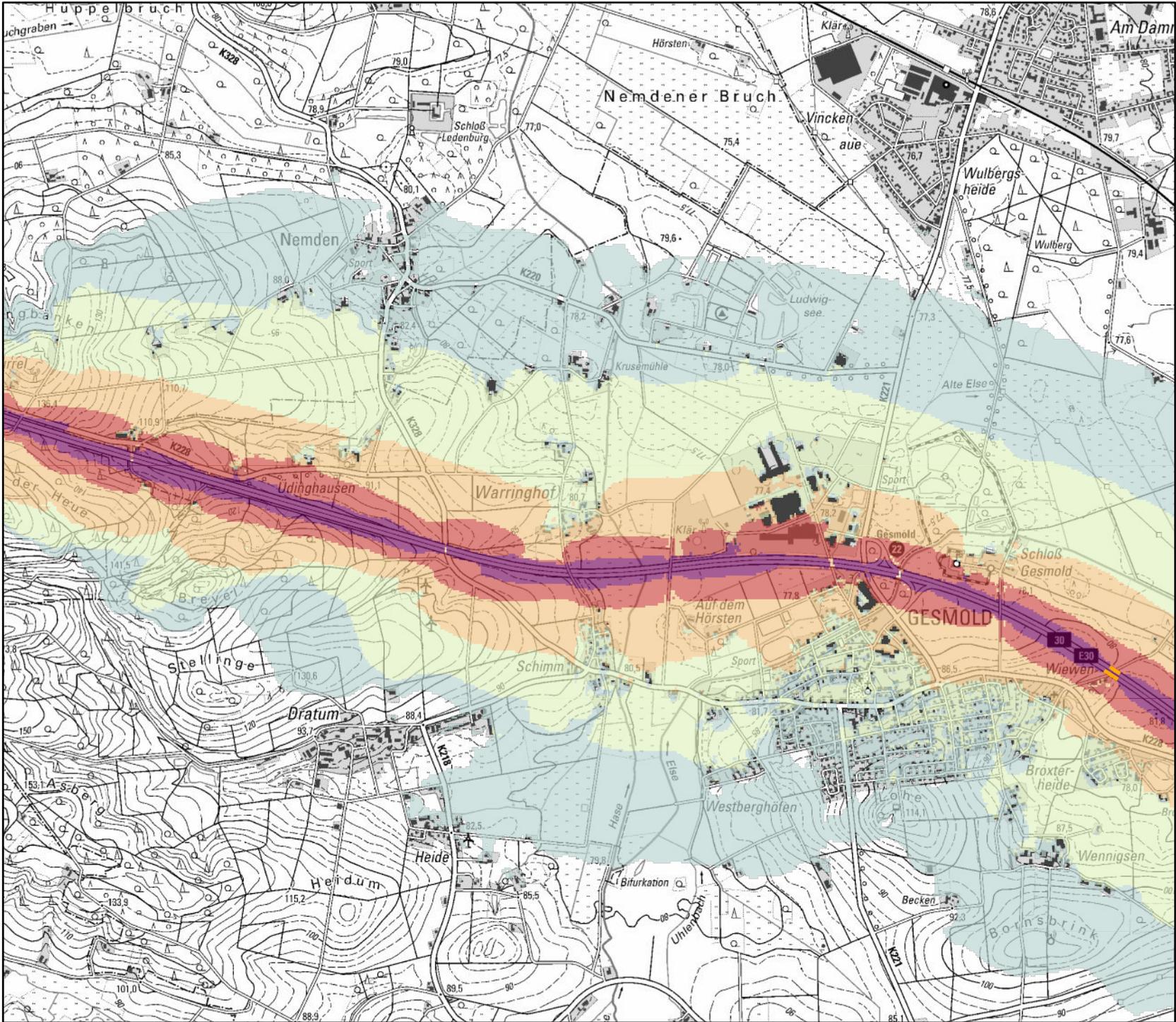


Maßstab: 1:25.000

Datum: 07.08.2023

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2023



Legende

 Lärmschutzwände 2022

Ampelkreuzungen 2022

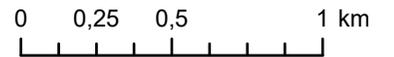
Betriebszeiten

-  Tag
-  Tag, Abend
-  Abend, Nacht
-  Tag, Abend, Nacht
-  Kreisverkehre 2022

Straßenlärm Lden 2022

Pegel

-  < 55 dB(A)
-  ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
-  ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
-  ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
-  ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
-  ab 75 dB(A)

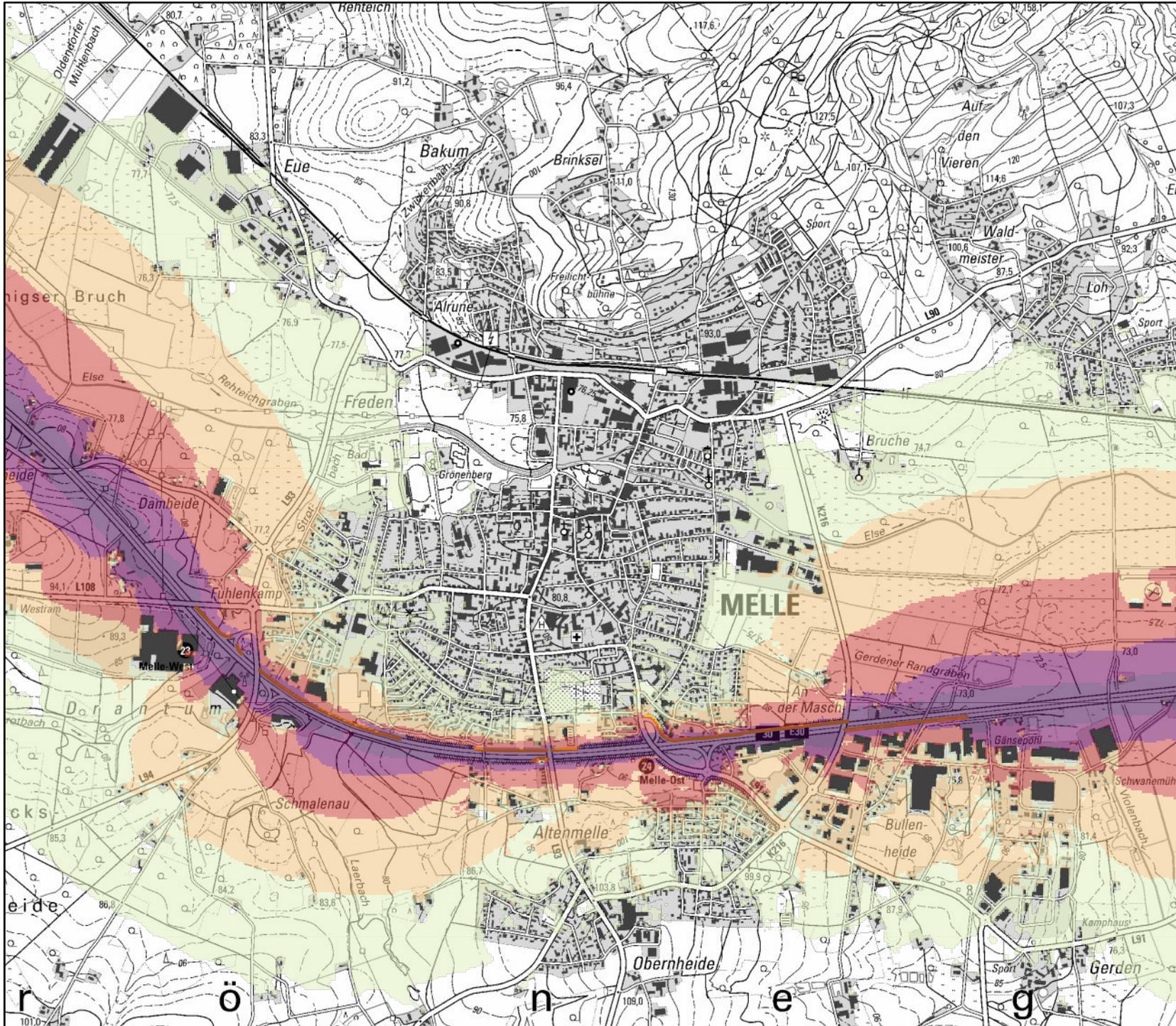


Maßstab: 1:25.000

Datum: 07.08.2023

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

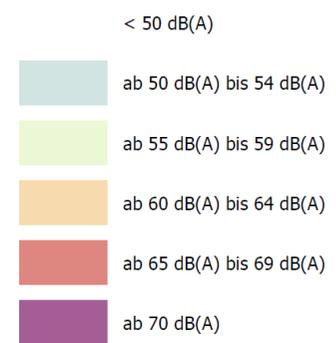
© 2023



Legende

Straßenlärm Night 2022

Pegel

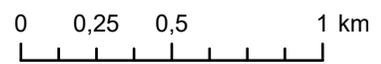


— Lärmschutzwände 2022

Ampelekreuzungen 2022

Betriebszeiten

- Tag
- Tag, Abend
- Abend, Nacht
- Tag, Abend, Nacht
- Kreisverkehre 2022

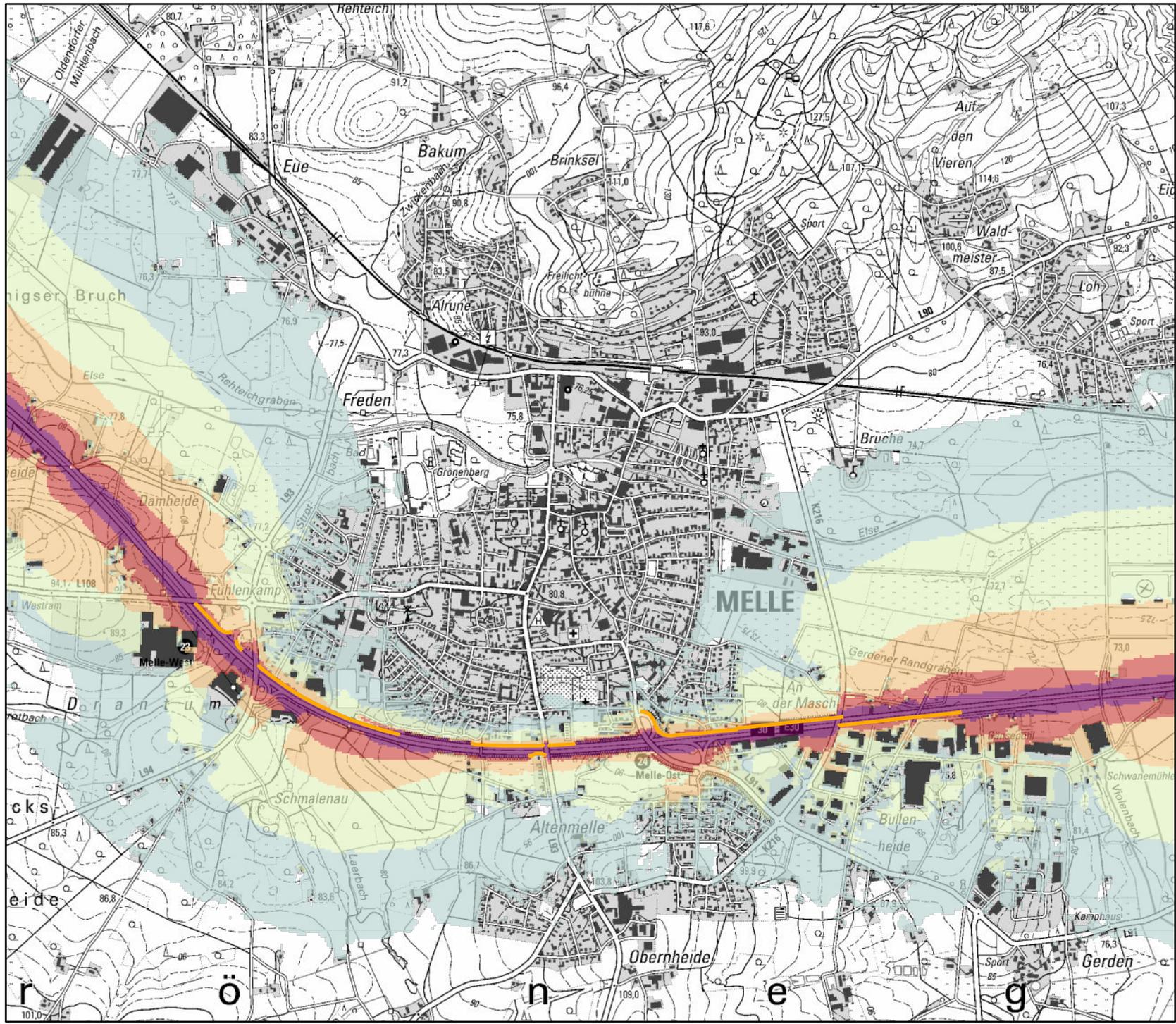


Maßstab: 1:25.000

Datum: 07.08.2023

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2023



Legende

— Lärmschutzwände 2022

Ampelkreuzungen 2022

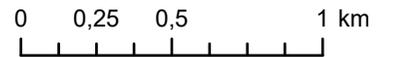
Betriebszeiten

- Tag
- Tag, Abend
- Abend, Nacht
- Tag, Abend, Nacht
- Kreisverkehre 2022

Straßenlärm Lden 2022

Pegel

- < 55 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

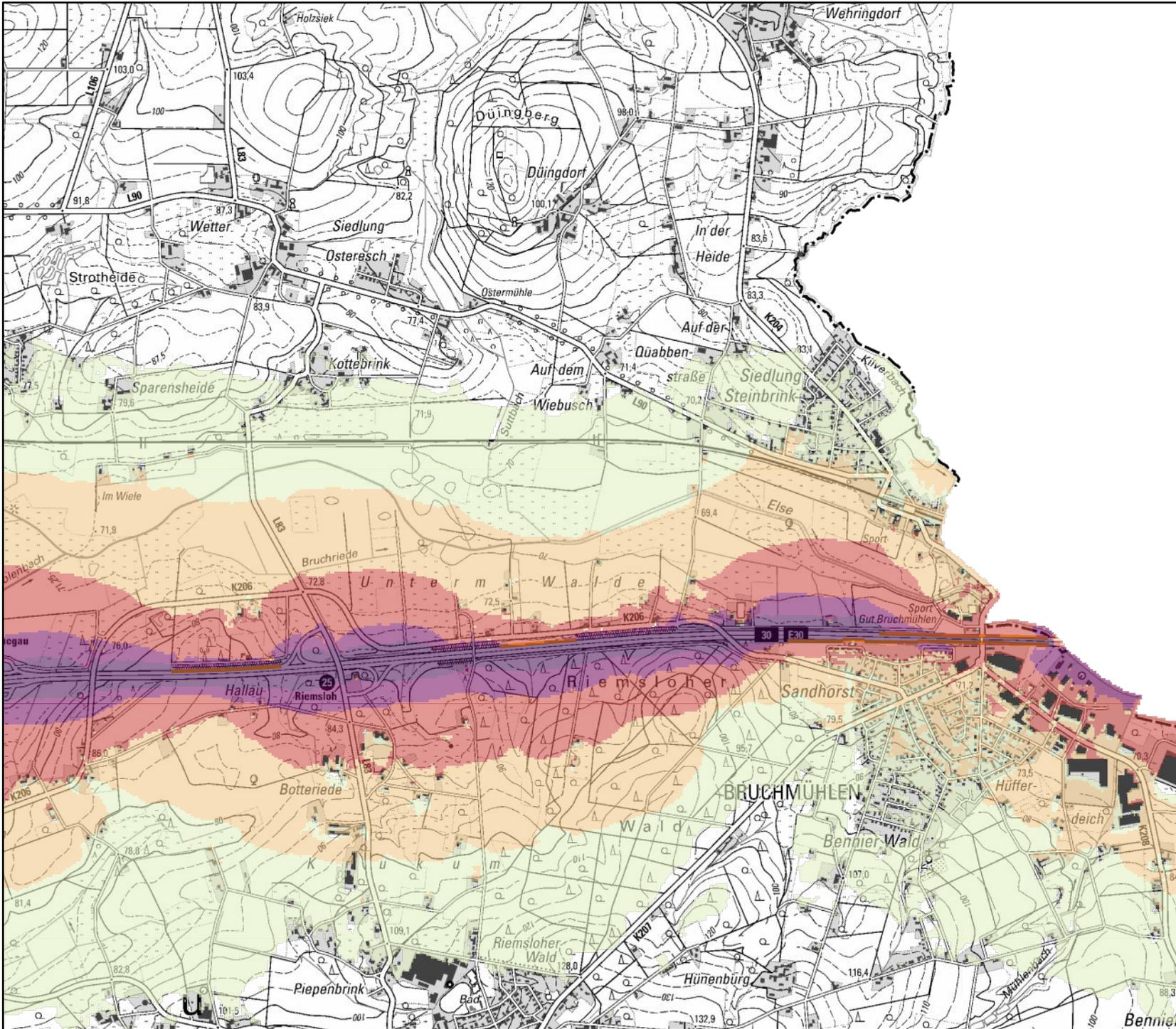


Maßstab: 1:25.000

Datum: 07.08.2023

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2023



Legende

— Lärmschutzwände 2022

Ampelkreuzungen 2022

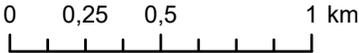
Betriebszeiten

- Tag
- Tag, Abend
- Abend, Nacht
- Tag, Abend, Nacht
- Kreisverkehre 2022

Straßenlärm Lnight 2022

Pegel

- < 50 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

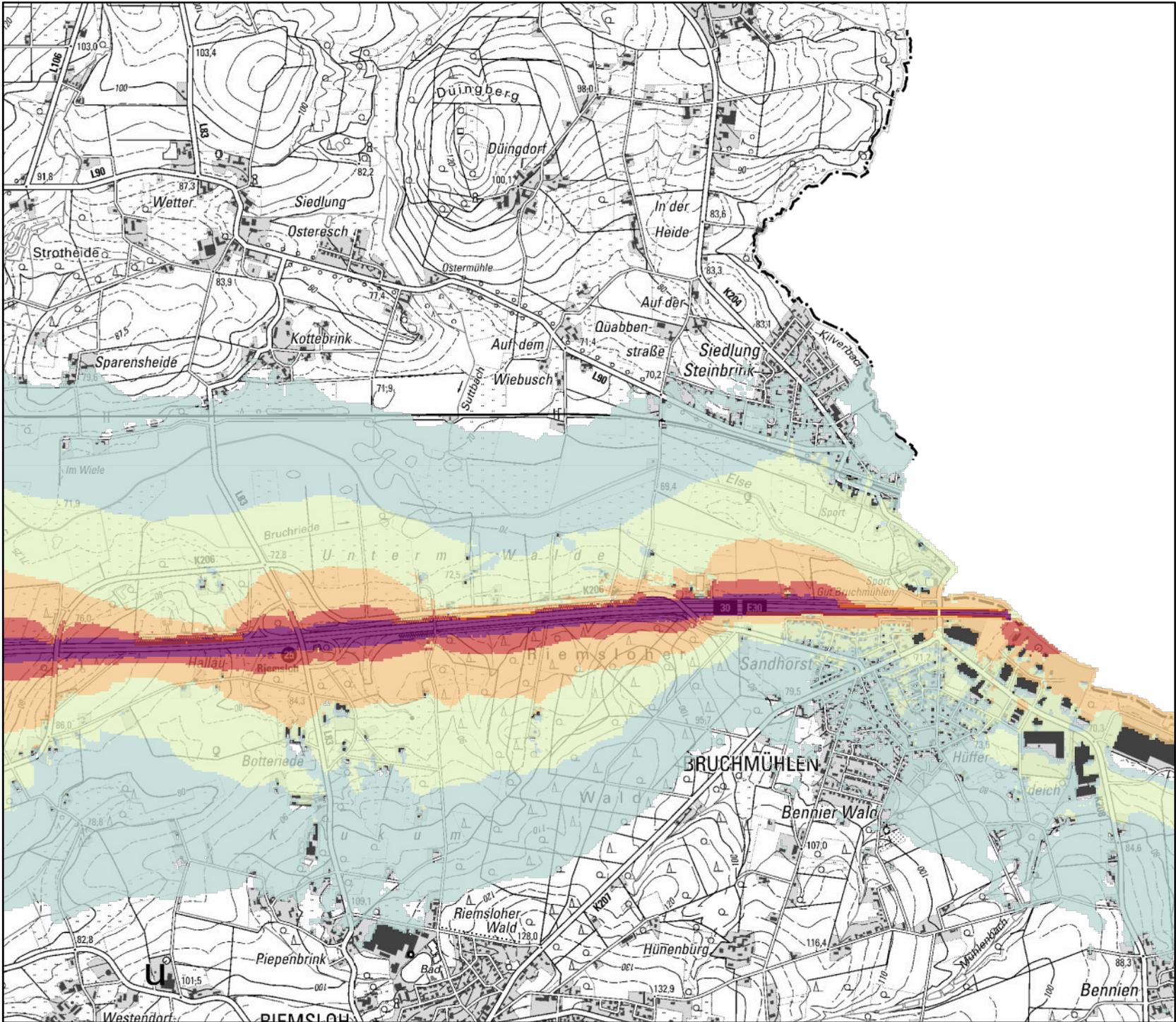


Maßstab: 1:25.000

Datum: 07.08.2023

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2023





Stadt Melle

Lärmkartierung Runde 4



Attribution (Quellen)
 © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

Koordinatensystem:
 EPSG:25832

Haftungsausschluss:
 Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

Nutzungshinweise:
 Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
 Eisenbahn-Bundesamt
 Heinemannstraße 6
 D-53175 Bonn
 Telefon: +49 228 9826-0
 Telefax: +49 228 9826-199
 Homepage: www.eba.bund.de
 E-Mail: poststelle@eba.bund.de
 Präsident: Gerald Hörster

Isophonen - LDEN (ULR)

- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)



0 500 1000 1500m
 1:50.000

Gedruckt am 07.08.2023 20:12





Stadt Melle

Lärmkartierung Runde 4



Attribution (Quellen)
 © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

Koordinatensystem:
 EPSG:25832

Haftungsausschluss:
 Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

Nutzungshinweise:
 Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
 Eisenbahn-Bundesamt
 Heinemannstraße 6
 D-53175 Bonn
 Telefon: +49 228 9826-0
 Telefax: +49 228 9826-199
 Homepage: www.eba.bund.de
 E-Mail: poststelle@eba.bund.de
 Präsident: Gerald Hörster

Isophonen - LNight (ULR)

- ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

0 500 1000 1500m
 1:50.000
 Gedruckt am 07.08.2023 20:26