

Stadt Melle –
Lärmaktionsplan
zur Lärmkartierung der 3. Stufe

Kurzbericht 08/2020

Planungsbüro Hahm

Am Tie 1

49086 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

Bn/Re-15008011-03 / 31.08.2020

Inhalt:

1.	Beschreibung des Untersuchungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	3
1.1	Untersuchungsraum	3
1.2	Zuständige Behörde.....	4
1.3	Der rechtliche Hintergrund	5
1.4	Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG	5
2.	Bewertung der IST-Situation	6
2.1	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	6
2.1.1	Straßenverkehr	6
2.1.2	Schienenverkehr	8
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	8
2.2.1	Straßenverkehr	8
2.2.2	Schienenverkehr	9
3.	Maßnahmenplanung.....	10
3.1	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	10
3.1.1	Straßenverkehr	10
3.1.2	Schienenverkehr	10
3.1.3	Stadtplanerische Maßnahmen.....	10
3.1.4	Sonstige Maßnahmen	11
3.2.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete.....	11
3.2.1	Straßenverkehr	11
3.2.2	Schienenverkehr	12
3.3	Ruhige Gebiete	12
3.4	Langfristige Strategie der Lärminderungsplanung	12
3.4.1	Straßenverkehr	13
3.4.2.	Ortsumfahrt Wellingholzhausen.....	13
3.4.3	Schienenverkehr	14
3.4.4	Stadtplanerische Maßnahmen.....	14
4.	Formelle und finanzielle Informationen.....	14
4.1.	Datum der Aufstellung des Aktionsplanes:.....	14
4.2.	Datum des Abschlusses des Aktionsplanes:.....	14
4.3.	Protokoll der öffentlichen Anhörung.....	14
4.4	Überarbeitung des Aktionsplanes	15
4.5.	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplanes	15
4.6	Fördermöglichkeiten.....	15

1. Beschreibung des Untersuchungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

1.1 Untersuchungsraum

Die Stadt Melle hat ca. 48.200 Einwohner und weist eine Fläche von 254 km² auf. Die Bevölkerungsdichte beträgt ~190 Einwohner je km².

Gemäß § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Da die Stadt Melle diese Einwohnerzahl nicht aufweist, zählt sie nicht zu den Ballungsräumen der 1. und der 2. Stufe, für die eine Lärminderungsplanung durchzuführen war.

Im Gebiet der Stadt Melle wurden folgende Emissionsquellen durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA) erhoben. Eigene Ergänzungen der Daten sind zwar erfolgt, wurden aber bei der Berechnung der Lärmkarte nach VBUS nicht berücksichtigt. Laut Aussage des GAA sollen diese Ergänzungen erst bei der Berechnung der Lärmkarte nach RLS 90 erfolgen. Die Berechnungen nach RLS 90 sind aber noch nicht erfolgt.

Hauptverkehrsstraßen:

Regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einem DTV von mindestens 8.200 Kfz/d sowie einige Kreisstraßen und Straßen in Melle-Mitte (nur die in der Berechnung nach VBUS berücksichtigten Straßen).

- Bundesautobahn BAB 30,
- L 95
- L 90
- L 83

Zusätzlich für die Berechnung nach RLS 90:

L 83, 84, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 106, 108 und 701

Haupteisenbahnen:

Auf der Schienenstrecke Löhne – Rheine verkehren mehr als 30.000 Züge/Jahr. Die Strecke ist somit kartierungspflichtig. Die Lärmkartierung erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt.

Großflughäfen:

Im Gemeindegebiet und der unmittelbaren Umgebung der Stadt Melle sind keine Großflughäfen vorhanden. Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Gewerbelärm:

Gewerbelärm ist außerhalb der Ballungsräume nicht zu betrachten.

Andere Lärmquellen:

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

1.2 Zuständige Behörde

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehrslärms erfolgt durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, welches die Lärmkarten den Gemeinden zur Verfügung stellt.

Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern müssen die Lärmkartierung selbsttätig vornehmen. Da die Stadt Melle weniger als 100.000 Einwohner aufweist, erfolgte die Lärmkartierung durch das GAA.

Die Berechnung der Lärmbelastung durch Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan wird in § 47e BImSchG geregelt. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Niedersachsen liegt die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung bei den Gemeinden.

Die zuständige Behörde ist:

Stadt Melle
Fachdienst: Technische Verwaltung/Bauamt/Denkmalerschutz und Stadtplanung
Schürenkamp 16
49324 Melle

Ansprechpartner:
Herr Reuschel
Tel.: 05422 965-279
Fax: 05422 965-360

E-Mail: a.reuschel@stadt-melle.de

Internet www.Melle.de

Gemeindeschlüssel: **03 4 59 024**

Der Lärmaktionsplan ist zusätzlich in einer Kurzfassung dem zuständigen Landesministerium zu übergeben.

1.3 Der rechtliche Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47a – f des BImSchG. Diese EG-RL 2002/49/EG ist mit den §§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden.

Gemäß § 47d Abs. 5 werden die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

1.4 Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Auf nationaler Ebene gibt es keine verbindlichen Auslösewerte zur Erstellung von Lärmaktionsplänen.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. langfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen werden in Lit. /11/ nachstehende Auslösekriterien für die Aktionsplanung vorgesehen

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{NIGHT}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Abbildung 1: Auslösekriterien für die Aktionsplanung

Kriterium ist die Überschreitung einer der beiden Werte - des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{NIGHT}.

In Niedersachsen werden als Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung folgende Kriterien für alle einzelnen Quellen und einer Gesamtbelastung für Gebiete mit Wohnnutzung vorgeschlagen:

- $L_{DEN} / L_{NIGHT} \geq 70/60$ dB(A)

Als Kriterium wird die Überschreitung einer der beiden Werte, des 24-tunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{NIGHT} , angesehen.

In der Stadt Melle finden die Auslösewerten von 70 dB(A) für den L_{DENT} bzw. 60 dB(A) L_{NIGHT} Verwendung, um die gesundheitliche Gefährdung durch Lärm weitgehend auszuschließen.

2. Bewertung der IST-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden vom GAA ermittelt und wurden im Internet unter www.umweltkarten-niedersachsen.de veröffentlicht. Für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgt die Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten sind veröffentlicht unter: http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm.

2.1.1 Straßenverkehr

Die strategischen Lärmkarten der in Stufe 3 untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die folgenden Abbildungen.

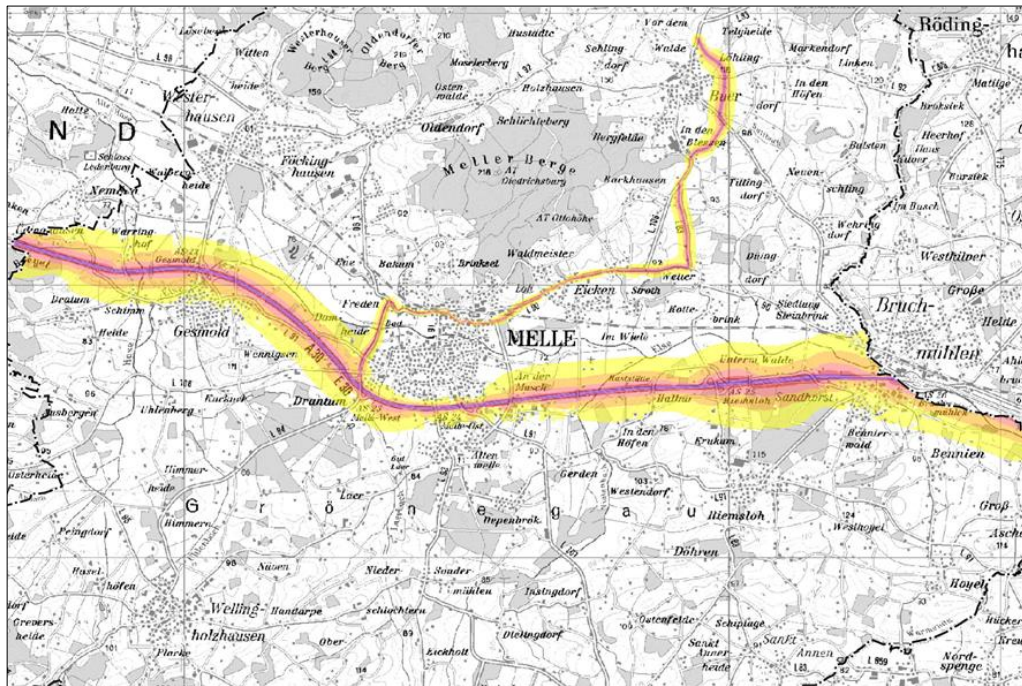


Abbildung 2: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} (VBUS)

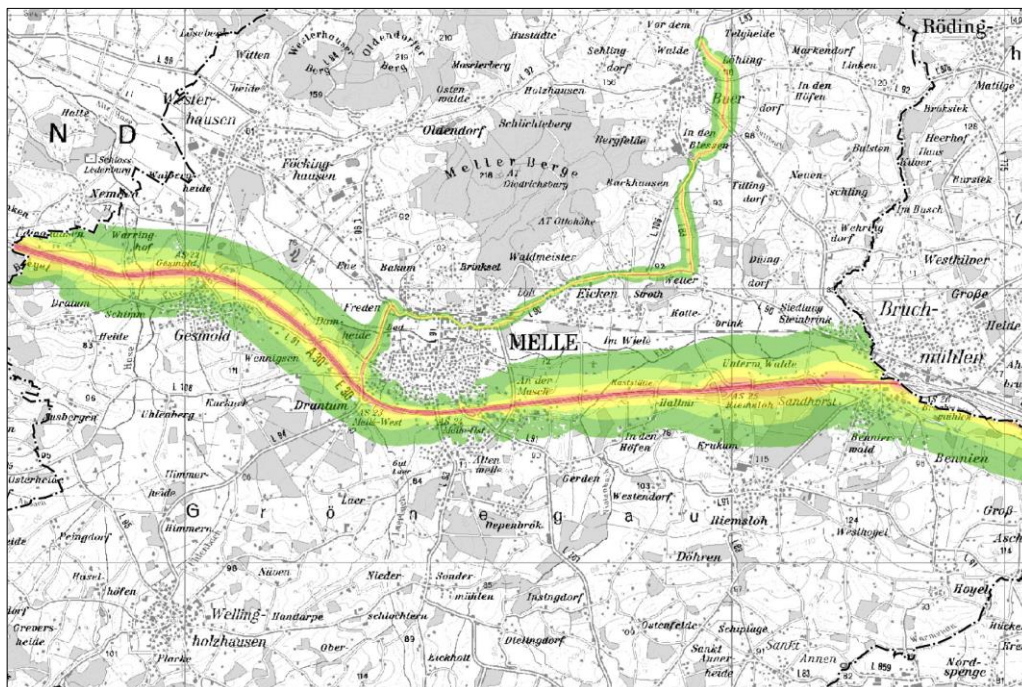


Abbildung 3: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night} (VBUS)

2.1.2 Schienenverkehr

Hinweis: Für die Stadt Melle ist der Schienenverkehrslärm zu betrachten. Auf der Hauptstrecke Löhne – Rheine kann von deutlichen Lärmbelastungen ausgegangen werden.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hatte die Aufgabe der Kartierung des Schienenlärms. Diese Aufgabe hat das EBA nicht fristgerecht erfüllt.

Ab dem 1. Januar 2015 ist daher das EBA allein zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes (Elftes Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013, Artikel 1, Absatz 2).

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der betroffenen Personen erfolgt nach der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

2.2.1 Straßenverkehr

Die durch Lärm betroffene Anzahl von Wohnungen und Personen wurde durch die GAA für die klassifizierten Straßen berechnet. Es liegen nur statistische Daten für die Berechnung nach VBUS vor.

Tabelle 1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (L_{DEN}) an klassifizierten Straßen

L_{DEN} dB(A)	>55	>65	>75
Fläche in km ²	19,6	5,0	1,5

Insgesamt sind 26,1 km² Fläche mit Lärmwerten >55 dB(A) belastet (VBUS).

L_{DEN} [dB(A)]	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	19,6	1.600	0	0
> 65	5,0	200	0	0
> 75	1,5	0	0	0

Tabelle 2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser an klassifizierten Straßen (VBUS)

200 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen über 75 dB(A) treten nicht auf. Schulen oder Krankenhäuser sind nicht vom Lärmpegel über 65 dB(A) betroffen.

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach VBEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L _{DEN})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L _{NIGHT})
> 55	60	2.300	> 50	55	1.400
> 60	65	700	> 55	60	400
> 65	70	300	> 60	65	100
> 70	75	0	> 65	70	0
> 75		0	> 70		0
Summe		3.300	Summe		1.900

Tabelle 3: Geschätzte Anzahl belasteter Menschen (VBUS)

Insgesamt sind 1.000 Personen von Lärmpegeln >60 dB(A) tags betroffen.

Während der Nacht sind 100 Personen von Lärmpegeln >60 dB(A) betroffen.

2.2.2 Schienenverkehr

Die von den Schienenwegen des Bundes ausgehende Belastung wird vom Eisenbahnbundesamt berechnet. In die Berechnung fließen nur Strecken ein, Bahnhöfe werden nicht berücksichtigt.

[Hinweis: Für die Stadt Melle ist der Schienenverkehrslärm zu betrachten. Auf der Hauptstrecke Löhne – Rheine kann von deutlichen Lärmbelastungen ausgegangen werden.](#)

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hatte die Aufgabe der Kartierung des Schienenlärms. Diese Aufgabe hat das EBA nicht fristgerecht erfüllt.

Ab dem 1. Januar 2015 ist daher das EBA allein zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes (Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013, Artikel 1, Absatz 2).

Tabelle 4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete (liegt nicht vor)

Tabelle 5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser (liegt nicht vor)

Tabelle 6: Geschätzte Anzahl belasteter Menschen (liegt nicht vor)

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Die Stadt Melle hat in der zweiten Stufe eine Lärminderungsplanung nach EU-Recht aufgestellt. Umgesetzte Maßnahmen der 2. Stufe sind nicht bekannt.

3.1.1 Straßenverkehr

Straßenbautechnische Maßnahmen beschränken sich auf die bereits vorhandenen Lärmschutzwände und Wälle. Umbaumaßnahmen oder verkehrsberuhigte Maßnahmen, sowie weitere bauliche Maßnahmen zum Schallschutz sind an den betrachteten Straßen nicht vorgesehen.

Da es sich bei den betrachteten Streckenabschnitten ausschließlich um klassifizierte Straßen handelt, sind verkehrsberuhigende Maßnahmen auch nicht möglich.

3.1.2 Schienenverkehr

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes sind nicht vorhanden.

3.1.3 Stadtplanerische Maßnahmen

Bebauungspläne

Folgende Bebauungspläne im Bereich der Belastungsachsen enthalten Festsetzungen zum Lärmschutz.

B-Plan „Sondergebiet Hotel an der Autobahn“, passiver Lärmschutz gem. DIN 4109 sowie schallgedämpfte Lüftungsöffnungen.

B-Plan „Nördlich Nachtigallensiedlung“, Lärmschutz gem. DIN 18005, tags 55 dB(A), nachts 45 dB(A), Außenbauteile gem. DIN 4109, schallgedämpfte Lüftungsöffnungen. Lage der Bebauungspläne an Belastungsachsen überschreiten.

B-Plan „Im schwarzen Esch“, bauliche Anlagen zum Schallschutz zulässig.

B-Plan „Bahnhofstraße“, die Höchstgrenzen der flächenbezogenen Schalleistungspegel in Ge/GI sind durch bauliche Maßnahmen einzuhalten.

3.1.4 Sonstige Maßnahmen

Dargestellt werden die Maßnahmen, die über den Lärmaktionsplan hinaus in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden. Maßnahmen älter als fünf Jahre werden nur dann dargestellt, wenn sie unmittelbaren Einfluss auf die identifizierten Lärmprobleme haben.

Solche Maßnahmen sind nicht vorhanden.

3.2. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Für die Umsetzung der Maßnahmen wird bis 2018 seitens der EU von einem Zeitfenster von fünf Jahren ausgegangen. Mit den Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sollen zumindest sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß NLSchR 97) bis 2018 unterschritten werden und vorrangig den Schutz der Nachtruhe beinhalten. Mittelfristig ist die Unterschreitung der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen anzustreben.

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplanes stehen die identifizierten Belastungsachsen.

3.2.1 Straßenverkehr

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes zielen nicht auf die üblichen aktiven oder passiven Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auf Maßnahmen, welche direkt bzw. über eine System- oder Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leiten können (z.B. Förderung des Umweltverbundes) ab.

Auch qualitative Aspekte wie Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten sollen berücksichtigt werden, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen. Dies kann durch den Einsatz von kostengünstigen, straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -organisation (Markierung, Beschilderung) sowie punktuellen baulichen Maßnahmen, welche kurzfristig umgesetzt werden können, erfolgen.

Aktuell sind jedoch keine Maßnahmen abzusehen.

3.2.2 Schienenverkehr

Kurzfristig sind keine Maßnahmen abzusehen.

3.3 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume können ruhige Gebiete auch auf dem Land identifiziert werden.

Gemäß der Umgebungslärmrichtlinie ist ein ruhiges Gebiet ein *"Gebiet auf dem Land, oder ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, welches keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung.

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten ist die aktuelle Nutzung zum Zeitpunkt der Lärmaktionsplanung maßgebend, wenn nicht bereits vorhandene, rechtlich verbindlich festgesetzte Vorhaben (B-Pläne, Planfeststellung,...) vorhanden sind.

Grenzwerte für die Definition von ruhigen Gebieten sind nicht vorhanden. Als Anhaltspunkt für die Festlegung können jedoch die Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) hinzugezogen werden. Demnach kann ein ruhiges Gebiet vorliegen, wenn die Pegelwerte von $L_{DEN}=40$ dB(A) nicht überschritten werden.

Zur Ermittlung von ruhigen Gebieten reicht die Darstellungstiefe der Lärmkarten allein jedoch nicht aus. Dies würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen sämtlicher Straßen der Kommune erfordern. Eine Verdichtung des den Berechnungen zugrunde liegenden Straßennetzes ist aber erst in einer weiteren Stufe geplant.

Auf Basis der aktuell vorhandenen Datenbasis können für die Stadt Melle keine ruhigen Gebiete identifiziert werden.

3.4 Langfristige Strategie der Lärminderungsplanung

Bei der langfristigen Strategie handelt es sich im Wesentlichen um strategisch angelegte Konzepte, durch welche langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV eingehalten werden können. Sie wirken neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraumes des Lärmaktionsplanes bis 2023 angestrebt werden sollte.

Nachfolgend wird die langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt:

3.4.1 Straßenverkehr

Da in jeder Gemeinde sehr unterschiedliche Voraussetzungen vorhanden sind, gibt es zwangsläufig keine standardisierten Handlungskonzepte für den Lärmaktionsplan.

Für jede Gemeinde müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel auf der Basis der örtlichen Situation, bereits geleisteten Vorarbeiten, finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes geht es vorrangig darum, den Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Zudem sollte Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet werden. Erst nach Ausschöpfen dieser Lärminderungspotenziale sollte eine Lärminderung am Immissionsort in Betracht gezogen werden.

Primär soll demnach der Lärm möglichst an der Quelle vermieden oder zumindest reduziert werden.

Um die Lärminderungspotenziale voll ausschöpfen zu können, sind meist bauliche Begleitmaßnahmen erforderlich. Dabei ist zu unterscheiden in Vermeidung und Verlagerung von Schallemissionen, welche infolge systembedingter Maßnahmen im gesamten Gemeindegebiet wirken, bzw. in punktuelle, lokal begrenzt wirksame Maßnahmen.

Bauliche Maßnahmen sind in allen Teilaspekten der Verkehrsplanung, Straßenplanung, Stadtplanung, aber auch in der konkreten Objektplanung anzusiedeln. Zudem sind zumindest bzgl. der passiven Maßnahmen auch Ausgleichsmaßnahmen möglich.

Grundsätzlich sollte ein Handlungskonzept so aufgebaut werden, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden können, um eine – zumindest subjektiv-spürbare lärmindernde Wirkung zu erzielen.

3.4.2. Ortsumfahrt Wellingholzhausen

Die Stadt Melle beabsichtigt die Errichtung einer Ortsumgehung. Diese soll westlich um Wellingholzhausen geführt werden und von der Dissener Straße (L 94) bis zur Wellingholzhausener Straße (L 94) führen. Ziel der Ortsumgehung ist es, den Durchgangsverkehr, welcher auf der L 94 durch das Zentrum Wellingholzhausen läuft, aus dem Ortszentrum heraus zu verlagern.

Es ist vorgesehen, die Dissener Straße, die Vessendorfer Straße, die Borgloher Straße und die Wellingholzhausener Straße durch plangleiche Knotenpunkte an die Ortsumgehung anzuschließen. Demzufolge ergibt sich für die geplante Ortsumgehung eine Baustrecke von etwa 2,5 km.

Die entstehenden Knotenpunkte an der Wellingholzhausener Straße, Borgloher Straße, Vessendorfer Straße und Dissener Straße sollen durch vorfahrtsregelnde Beschilderung oder Kreisverkehre geregelt werden.

Durch die Realisierung der Ortsumfahrung könnten die Verkehre auf der heutigen Ortsdurchfahrt von bis zu 6.000 Kfz/Tag um bis zu 2.500 Kfz/Tag auf 3.500 Kfz/Tag reduziert werden. Diese Reduzierung der Verkehrsstärke kann dazu führen, dass sich die Lärmbelastungen für die Betroffenen verringern. Inwieweit dann noch einzelne Gebäude von Überschreitungen der Auslösewerte betroffen sind, kann derzeit nicht gesagt werden.

Weitere langfristige Maßnahmen sind zunächst nicht abzusehen.

3.4.3 Schienenverkehr

Langfristig sind keine Maßnahmen abzusehen.

3.4.4 Stadtplanerische Maßnahmen

Im Zuge der langfristigen Maßnahmenbildung bzw. der strategischen Ausrichtung kann es sinnvoll sein, sogenannte „Ruhige Gebiete“ im Gemeindegebiet zu ermitteln und festzusetzen. Dies sollten Gebiete sein, auf denen ein besonderes Augenmerk bei zukünftigen Planungen liegt und welche von weiteren Lärmeinwirkungen geschützt werden sollen.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1. Datum der Aufstellung des Aktionsplanes:

Beschluss im Rat der Stadt Melle: 07.10.2020.

4.2. Datum des Abschlusses des Aktionsplanes:

Da hier keine Maßnahmen geplant sind, ist der Aktionsplan abgeschlossen.

4.3. Protokoll der öffentlichen Anhörung

Gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz § 47d (3) ist die Öffentlichkeit im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu beteiligen:

"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."

Die Form und Art des Beteiligungsverfahrens wird durch die zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

In die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit werden die

- Allgemeine Öffentlichkeit,
- Träger öffentlicher Belange sowie die
- politischen Gremien.

einbezogen.

In Melle erfolgte die Information der Öffentlichkeit durch die Auslegung im Bauamt im Rathaus der Stadt Melle in der Zeit vom 23.12.2019 bis 03.02.2020 sowie eine Veröffentlichung auf der Homepage der Stadt Melle. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit einem Schreiben vom 16.12.2019 über die Auslegung informiert und um Stellungnahme gebeten. Es sind 10 Rückmeldungen eingegangen. Zwei verwiesen auf eine redaktionelle Korrektur. Eine enthielt den Hinweis auf aktuelle Lärmsanierungsmaßnahmen in Gesmold. Den Bürgern und den TÖB wurde die Möglichkeit gegeben, während des oben genannten Zeitraums Anmerkungen oder Einwendungen bezüglich der Lärmproblematik abzugeben. Es wurden keine Einwendungen von Bürgern abgegeben.

4.4 Überarbeitung des Aktionsplanes

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

4.5. Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplanes

Aufstellung:	10.000,00 € netto
Umsetzung:	0,00 €

4.6 Fördermöglichkeiten

Informationen über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen können über das Förderportal Lärmschutz des Umweltministeriums Niedersachsen - unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit – bezogen werden.

Insbesondere mit Bezug auf die Kombination von Lärmschutz und Wärmedämmung, im Rahmen der Energieeinsparverordnung für den geförderten Einbau von Wärmeschutzfenstern, können die entsprechenden Förderprogramme der KfW auch zum Lärmschutz genutzt werden.

Aufgestellt:

Osnabrück, 31.08.2020

Bn/Re-15008011-03


Planungsbüro Hahm GmbH