

Lärmaktionsplan der Stadt Buchholz in der Nordheide

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz und EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
- 1. Stufe -

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Buchholz i.d.N. liegt im Nordosten des Landes Niedersachsen, ca. 35 km südlich der Großstadt Hamburg, und liegt damit auch innerhalb der Metropolregion Hamburg.

Bedingt durch die Lage im Hamburger Umland ist die Stadt Buchholz i.d.N. durch ein hohes Pendleraufkommen gekennzeichnet (werktätlich ca. 5000 Einpendler und ca. 8900 Auspendler).

Innerhalb des Landkreises Harburg ist die Stadt Buchholz mit ihren 39.831 Einwohnern (Stand 30.06.2009) das einwohnerstärkste Mittelzentrum.

Bezogen auf die maßgebende EU-Umgebungslärmrichtlinie sind im Zuge der ersten Bearbeitungsstufe zunächst nur die **BAB 1**, die **B 75** und die **Bahnstrecke Buchholz - Bremen** in Hinblick auf Lärmprobleme zu bewerten sowie auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen zu überprüfen.

Im Zuge der zweiten Bearbeitungsstufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie werden darüber hinausgehend auch die Bahnstrecken Buchholz - Hamburg und Buchholz - Maschen sowie zahlreiche innerörtliche Hauptverkehrsstraßen zu überprüfen sein.

1.2 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde: Stadt Buchholz i.d.N.

Gemeindeschlüssel: 353 005

Adresse: Rathausplatz 1, 21244 Buchholz id.N.

Telefon: 04181 - 214 - 0

Telefax: 04181 - 316 83

E-Mail: stadtverwaltung@buchholz.de

Internet: www.buchholz.de

Für die Lärmaktionsplanung zuständiger Fachbereich und Sachbearbeiter:

Fachbereich 40 (Stadtentwicklung)

Sachbearbeiter: Michael Mühlbauer

Tel. 04181 – 214 – 522

E-Mail: michael.muehlbauer@buchholz.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ¹⁾ sind gemäß den §§ 47 a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz ²⁾ Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden (vgl. Anlage 1)..

1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende Grenzwerte sind in der Anlage 2 zusammengefasst.

¹⁾ RICHTLINIE 2002/49/EG DES EURPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

²⁾ GESETZ ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN DURCH LUFTVERUNREINIGUNGEN, GERÄUSCHE, ERSCHÜTTERUNGEN UND ÄHNLICHE VORGÄNGE (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG), zuletzt geändert am 11.08.2009, BGBl I S.2723.

2 Bewertung der IST - Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Schienerlärm

Im Bereich der **Bahnstrecke Buchholz – Bremen** werden - sowohl über den gesamten Tag gesehen, als auch nachts – sehr viele Einwohner durch den Bahnlärm belästigt bzw. sehr hoch belastet.

Aufgrund der vielen Güterzüge, die vorrangig in den Abend- und Nachtstunden verkehren (und aufgrund der nachts höheren Lärmempfindlichkeit) werden nachts sogar deutlich mehr Einwohner durch Bahnlärm belastet:

Intensität der Lärmbelastung	Von Bahnlärm betroffene Einwohner	
	über den Gesamttag	nachts
Belästigende bis hohe Lärmbelastung	4.580 Einwohner (L _{DEN} über 55 dB(A))	7.560 Einwohner (L _{NIGHT} über 45 dB(A))
Sehr hohe Lärmbelastung	250 Einwohner (L _{DEN} über 70 dB(A))	560 Einwohner (L _{NIGHT} über 60 dB(A))

Insgesamt sind durch belästigenden bis sehr hohen Lärm, der von der o.g. Bahnstrecke ausgeht, Flächen in einer Größenordnung von ca. 14 qkm betroffen, ca. 2.500 Wohnungen, 9 Schulen sowie teilweise sogar das Buchholzer Krankenhaus.

Maßgeblich für die empfohlene Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist, dass Auslösewerte von 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts auf mindestens 1 qkm Fläche mit mindestens 50 betroffenen Einwohnern überschritten werden.

Da diese **Auslösewerte** alleine durch den Lärm der o.g. Bahnstrecke **deutlich überschritten** werden, ist allein aus diesem Grunde die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Stadt Buchholz i.d.N. geboten.

Straßenlärm

Vor allem der Lärm der **BAB 1** breitet sich Tag und Nacht beiderseits der Autobahn großflächig aus und ist auch in der ca. 500 m entfernt gelegenen Ortschaft Dibbersen störend wahrzunehmen. Der im Zuge des 6-streifigen Ausbaus geplante Lärmschutzwall wird hier allerdings kurzfristig für eine Verbesserung sorgen. Darüber hinaus werden viele Einwohner erheblich durch Verkehrslärm der **B 75** belastet, zumal die Wohnbebauung teilweise direkt an die Ortsdurchfahrt heranreicht. Von sehr hohen Lärmbelastungen (von mehr als 70/60 dB(A)) sind entlang der B 75 gemäß der überschlägigen Ermittlung (gemäß VBEB / „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“) jedoch weniger als 50 Einwohner betroffen.

Auch ist die Lärmbelastung hier nachts hier etwas geringer, da das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt Dibbersen nachts etwas zurückgeht.

Intensität der Lärmbelastung	Von Straßenlärm betroffene Einwohner	
	über den Gesamttag	nachts
Belästigende bis hohe Lärmbelastung	800 Einwohner (L _{DEN} über 55 dB(A))	700 Einwohner (L _{NIGHT} über 50 dB(A))
Sehr hohe Lärmbelastung	0 Einwohner ^{*)} (L _{DEN} über 70 dB(A))	0 Einwohner ^{*)} (L _{NIGHT} über 60 dB(A))

^{*) Hinweis:} Die Zahlen der Betroffenen wurden im Zuge der sehr groben Ermittlung auf Hunderterstellen gerundet. Dennoch vorhandene Betroffenheiten bspw. bei weniger als 50 Einwohnern werden somit durch die überschlägige und unscharfe Berechnungsmethode nicht abgebildet!

Durch mindestens belästigenden Lärm, der von der B 75 in der Ortsdurchfahrt ausgeht, sind demnach insgesamt ca. 7 qkm Fläche und ca. 300 Wohnungen betroffen.

Die für Lärmaktionspläne maßgeblichen **Auslösewerte** werden somit in Bezug auf den Straßenverkehrslärm **unterschritten**.

Zusätzliche Erkenntnisse in Folge einer schalltechnischen Untersuchung:

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Harburger Straße“ wurde eine schalltechnische Untersuchung angefertigt, die belegt, dass an ca. 38 Wohngebäuden eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV, und an ca. 15 Wohngebäuden sogar eine Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte vorliegt.

Bezogen auf die Systematik des Lärmaktionsplanes bedeutet dieses, dass in der Ortsdurchfahrt Dibbersen umgerechnet etwa **35 Einwohner** (über den Gesamttag wie auch nachts) von sehr hohen Lärmbelastungen (mehr als 70/60 dB(A)) betroffen sind.

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

Für die Bewertung ist maßgeblich, wie viele Personen insgesamt von Schienenlärm, sowie von Straßenlärm betroffen sind. Insofern sind die Zahlen der Betroffenen zu addieren, so dass sich für das Buchholzer Stadtgebiet folgendes Gesamtbild ergibt:

Mindestens 285 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt, mindestens 595 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt.
(L_{DEN} über 70 dB(A), L_{NIGHT} über 60 dB(A)), (Incl. der ca. 35 Betroffenen in Dibbersen)

Mindestens 2430 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt, mindestens 4630 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt.
(L_{DEN} über 60 dB(A), L_{NIGHT} über 50 dB(A))

Mindestens 5380 Menschen sind ganztägig Belastungen / Belästigungen ausgesetzt, mindestens 8260 Menschen sind in der Nacht Belastungen / Belästigungen ausgesetzt.
(L_{DEN} über 55 dB(A), L_{NIGHT} über 45/50 dB(A))

Es ist davon auszugehen, dass die **tatsächlichen Zahlen** der von Lärm betroffenen Einwohner in Buchholz i.d.N. **weit höher** liegen: Denn die beiden Bahnstrecken Buchholz – Hamburg sowie Buchholz – Maschen waren in der ersten Bearbeitungsstufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie noch nicht zu berücksichtigen, obwohl hier nachweislich vergleichbare Lärmbelastungen zu verzeichnen sind, wie auf der berücksichtigten Bahnstrecke Buchholz - Bremen.
(Ähnliches gilt für die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, die in der ersten Bearbeitungsstufe ebenfalls noch nicht zu berücksichtigen waren.)

Dennoch geben die bislang vorliegenden Ergebnisse bereits einen deutlichen Hinweis darauf, dass für die Stadt Buchholz i.d.N. in Sachen Lärmschutz **Handlungsbedarf** besteht.

Konkrete gesetzliche Ansprüche für belastete Bürger auf Lärminderung erwachsen alleine aus der erfolgten strategischen Lärmkartierung jedoch nicht.

Vielmehr wird es daher vor allem darauf ankommen, die Lärmbelastungen mittel- und langfristig durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren. Im Wesentlichen werden die erforderlichen Maßnahmen dabei auch nur in Abstimmung mit Dritten (Bahn AG und diversen Straßenbaulastträgern) umsetzbar sein.

³⁾ SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN „HARBURGER STRASSE“ IM ORTSTEIL DIBBERSEN; Lärmkontor GmbH, Hamburg, Februar 2003.

2.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Schienerlärm

Entlang der drei Buchholzer Hauptstrecken Buchholz - Bremen, Buchholz - Hamburg und Buchholz - Maschen sind im Rahmen der **Lärmsanierung** in räumlichbegrenzten Teilbereichen bereits Lärmschutzwände errichtet worden.

Im Zuge der geplanten **Y-Trasse**, einer neuen Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Hamburg / Bremen und Hannover ist im Verlauf der vorgesehenen „Zulaufstrecke“ Hamburg – Buchholz – Lauenbrück eine Verdoppelung der Zugzahlen nicht auszuschließen. Dennoch sind im Verlauf der „Zulaufstrecken“ nach derzeitigem Planungsstand keinerlei Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da diese gesetzlich nicht vorgeschrieben sind: Gemäß den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind Lärmschutzmaßnahmen nur an Neubaustrecken vorzusehen, jedoch nicht erforderlich, wenn lediglich bereits bestehende Verkehrswege (Geleise) intensiver genutzt werden.

In Anbetracht der heute bereits hohen Lärmbelastungen ist es aus Sicht der betroffenen Kommunen jedoch nicht vertretbar, die Y-Trasse zu realisieren, ohne dass der Lärmschutz auch an den „Zulaufstrecken“ optimiert wird.

Die Stadt Buchholz i.d.N. wird sich daher gemeinsam mit betroffenen Nachbargemeinden weiterhin dafür einsetzen, dass die bereichsweise vorhandenen Lärmschutzwände verlängert (und erforderlichenfalls auch erhöht) werden.

Verbesserungsbedürftige Situationen liegen aus Sicht der Stadt Buchholz an allen drei Haupteisenbahnstrecken (Buchholz – Bremen, Buchholz – Hamburg, sowie Buchholz – Maschen) vor.

Straßenlärm

Eine erste spürbare Verbesserung der Lärmsituation in der Ortschaft Dibbersen wird durch den geplanten Bau eines Lärmschutzwalles auf der Südseite der **BAB 1** erzielt. Es konnte erreicht werden, dass der Lärmschutzwall bis zur Anschlussstelle Dibbersen verlängert wird, so dass in Verbindung mit den Planungen zum Bau der B 75 neu (Ortsumfahrung Dibbersen) ein lückenloser Lärmschutz sichergestellt wird.

In der Ortsdurchfahrt Dibbersen (der heutigen **B 75**) sind in Bezug auf Straßenverkehrslärm **die höchsten Belastungen** innerhalb des Stadtgebietes zu verzeichnen. Dieses erklärt sich durch die insgesamt sehr hohen Verkehrsmengen (mehr als 24.000 Kfz/Tag), den relativ hohen LKW-Anteil (mehr als 10 %) und die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung.

Die erheblichen Lärmbelastungen werden mit dem beschlossenen Bau der Ortsumfahrung Dibbersen („B 75 neu“) sehr wirksam reduziert. Da die Umgehungsstraße in deutlicher Entfernung um die bebaute Ortslage herumgeführt wird, zudem überwiegend in Einschnittslagen (unterhalb der Geländeoberfläche) verläuft, und zusätzliche mit Lärmschutzwällen versehen wird, wird durch diese Baumaßnahme die Lebensqualität in der Ortschaft Dibbersen wesentlich verbessert..

Insgesamt ergibt sich somit für die Ortschaft Dibbersen durch die in Umsetzung befindlichen Maßnahmen eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation.

Die verbesserungsbedürftige Situation in der Ortschaft Dibbersen ist insofern mit Fertigstellung der Ortsumfahrung Dibbersen als gelöst anzusehen.

Welche Maßnahmen darüber hinaus zur Verringerung der Lärmbelastungen im übrigen innerörtlichen Hauptstraßennetz notwendig und sinnvoll sind, ist im Zuge der 2. Bearbeitungsstufe abzu prüfen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 **Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

Im Gebiet der Stadt Buchholz i.d.N. wurden in der Vergangenheit die folgenden lärmindernden Maßnahmen umgesetzt:

Jahr	Maßnahme	Träger
1997 - 2009	Einführung und mehrfache Erweiterungen des Stadtbussystems (mit Vervielfachung der Fahrgastzahlen)	Stadt
2003 / 2004	Einführung des Metronom und Ausweitung des HVV-Tarifgebietes (mit der Folge deutlicher Fahrgastzuwächse)	LNVG + HVV
2005 - 2009	Verstärkte Förderung des Radverkehrs (Sanierung des Radweges, Erweiterung von Abstellanlagen etc.)	Stadt
2008	Bau von drei Lärmschutzwänden (an den Bahnstrecken Buchholz - Bremen und Buchholz - Hamburg)	Bahn AG

Darüber hinaus wurden in den vergangenen Jahren bei zahlreichen Bebauungsplanverfahren Lärmuntersuchungen durchgeführt, die in vielen Plangebietes auch zu Festsetzungen von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen geführt haben. Alle Bebauungspläne (samt der zugehörigen Fachgutachten) können in den Räumen der Stadtverwaltung eingesehen werden. (Dieses gilt ebenfalls für die Lärmuntersuchung im Zuge der Lärmsanierung an den o.g. Bahnstrecken.)

3.2 **Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre**

Seitens der Stadt Buchholz i.d.N. wird angestrebt, in den kommenden fünf Jahren folgende Maßnahmen zur Lärminderung umzusetzen:

Jahr	Maßnahme	Träger
2010	Bau von Lärmschutzwällen im Zuge des 6-streifigen Ausbaues der BAB 1 (nördlich von Dibbersen)	Bund
2011 - 2013	Bau der Ortsumfahrung Dibbersen („B 75 neu“) (zur Entlastung der Ortschaft Dibbersen)	Bund
2011 - 2012	Bau der Ortsumfahrung Buchholz („Ostring“) (zur Entlastung der Buchholzer Kernstadt)	LK Harburg

./.

Ob im Zuge der zweiten Bearbeitungsstufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie an weiteren innerörtlichen Hauptstraßen ggf. zusätzliche Maßnahmen zu Verringerung der Lärmbelastungen erforderlich werden, ist im Zuge der zweiten Bearbeitungsstufe zu prüfen.

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

Die Gemeinden sind aufgefordert, „Ruhige Gebiete“ im Sinne des § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG festzusetzen.

Gleichwohl existieren zur Zeit keine verbindlichen Kriterien zur Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete.

Empfohlen wird jedoch, sowohl ruhige Wohngebiete als auch ruhige Erholungsgebiete durch entsprechende Planungen zu identifizieren, sowie nach Möglichkeit zu bewahren.

Ruhige Wohngebiete

Da die Buchholzer Kernstadt nahezu flächendeckend spürbar durch den Lärm der drei Haupteisenbahnstrecken vorbelastet ist, finden sich ruhige Wohngebiete überwiegend in den Randlagen des Stadtgebietes: Zu nennen sind die nördlichen Teile Steinbecks, kleinere Teile der Ortslagen Seppensen, Suerhop und Trelde, sowie große Teile der Wohngebiete im Osten und Westen der Ortschaft Holm-Seppensen.

Ruhige Erholungsgebiete

Innerhalb des Buchholzer Stadtgebietes lassen sich das Landschaftsschutzgebiet „Lohbergen-Höllental Und das Naturschutzgebiet „Brunsberg“ (im Südwesten des Stadtgebietes) sowie das Naturschutzgebiet „Lüneburger Heide“ (im Süden des Stadtgebietes) zu großen Teilen als ruhige Erholungsgebiete nutzen.

Mit leichten Einschränkungen trifft dieses auch auf den (südlichen) Stukenwald, Teile des Klecker Waldes und das Ausflugsgebiet an der Seppenser Mühle zu.

Schutz der ruhigen Gebiete

Eine exakte Abgrenzung der ruhigen Wohn- und Erholungsgebiete ist frühestens im Zuge der zweiten Bearbeitungsstufe möglich. Ob bis zu diesem Zeitpunkt fachliche Kriterien zur Abgrenzung dieser Gebiete erarbeitet werden, ist momentan noch nicht absehbar.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen, Auswirkungen und ruhigen Gebieten

Mittelfristig besteht das vorrangige Ziel der Stadt Buchholz i.d.N. darin, im nächsten Schritt die wesentlichen Lärmbelastungen flächendeckend für alle wichtigen Verkehrswege(Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsstraßen) zu erfassen. Erst dann ist die tatsächliche Lärmbetroffenheit für viele Bürger aus den Lärmkarten erkennbar und nachvollziehbar.

Hieraus wären dann mittel- und langfristige Lärmbekämpfungsstrategien abzuleiten. Absehbar ist bereits, dass hierbei die Optimierung des Lärmschutzes entlang der Bahnstrecken weiterhin oberste Priorität haben sollte: Lärmschutzmaßnahmen sind hier bspw. in Form von Lärmschutzwänden technisch gut umsetzbar und würden hier zugleich bei sehr vielen betroffenen Einwohnern zu wirksamen Verbesserungen führen.

Darüber hinaus sollen weitere Maßnahmen bspw. zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes sowie zur Förderung des Radverkehrs im Sinne einer möglichst lärmarmen Abwicklung des Verkehrsgeschehens weiterverfolgt werden. Diese Ziele werden insbesondere im Rahmen der regelmäßig fortzuschreibenden Nahverkehrspläne des Landkreises Harburg, sowie im Rahmen der P+R- und B+R-Konzepte der Metropolregion Hamburg systematisch abgearbeitet.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Schienenlärm

Nach Angaben der Bahn AG profitierten 658 Wohneinheiten vom Bau der drei Lärmschutzwände. Diese Wohneinheiten waren insbesondere nachts **sehr hohen Lärmbelastungen** von mehr als 60 dB(A) - oberhalb der Sanierungsgrenzwerte - ausgesetzt. Umgerechnet auf Einwohnerzahlen bedeutet das, dass nunmehr bei ca. **1400 Einwohnern** die Grenzwerte der 16. BImSchV (nachts 49 dB(A) erstmals weitgehend eingehalten werden.

Straßenlärm

Durch die in Dibbersen geplanten Maßnahmen (Lärmschutzwall an der BAB 1, Bau der Ortsumfahrung) verbessert sich die Lärmsituation in Dibbersen erheblich. Nach grober Abschätzung ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV zukünftig in der gesamten Ortschaft eingehalten werden dürften. Damit werden etwa **35 Einwohner** von **sehr hohen Lärmbelastungen** von tagsüber mehr als 70 dB(A) - oberhalb der Sanierungsgrenzwerte - entlastet.

Darüber hinaus werden mehr als **500 Einwohner** von **belästigenden Lärmbelastungen** (über den Gesamttag mehr als 55 dB(A)) befreit.

Bis zum Jahr 2012 wurden bzw. werden somit voraussichtlich **insgesamt** deutliche Verbesserungen für ca. **1900 Einwohner** erreicht.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplanes

Der Beschluss zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes (1. Stufe) sowie zur Durchführung der Bürgerbeteiligung wurde vom Verwaltungsausschuss der Stadt Buchholz i.d.N. am 06.05.2010 gefasst.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplanes

Der Bau der **Ortsumfahrung Dibbersen** („B 75 neu“) soll zeitnah erfolgen und nach Möglichkeit bis 2012 abgeschlossen werden. Diese Straßenbaumaßnahme wird durch den Bund (als Träger der Straßenbaulast) umgesetzt, unter der Federführung der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV Lüneburg).

Beim Bau des geplanten und bereits planfestgestellten **Ostringes** (in der Trägerschaft des Landkreises Harburg) sind zunächst vorzeitige Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen, bevor mit dem eigentlichen Straßenbau begonnen werden kann. Der Bau dieser Umgehungsstraße ist 2011/2012 vorgesehen.

Beginnend mit der 2. Bearbeitungsstufe soll der Lärmaktionsplan ab dem Jahre 2012 regelmäßig jeweils für 5 Jahre fortgeschrieben werden.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit wurde in der 1. Umsetzungsstufe (analog zur Bauleitplanung) durch eine öffentliche Auslegung sichergestellt, die in der Zeit vom 21.06.2010 bis zum 13.08.2010 stattgefunden hat. Parallel dazu wurden auch die betroffenen Behörden beteiligt.

Die im Auslegungszeitraum eingegangenen Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung sind in der vorliegenden, überarbeiteten Fassung des Lärmaktionsplanes berücksichtigt. Im Zuge der Bürgerbeteiligung sind keine Stellungnahmen eingegangen.

Eine abschließende Beratung und Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan erfolgt im Rat der Stadt Buchholz i.d.N.

(Nachtrag: Der Lärmaktionsplan wurde am 23.11.2010 vom Rat der Stadt Buchholz i.d.N. beraten und beschlossen.)

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

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 Aktionsplanes werden dabei ermittelt und bewertet.

./.

4.5 Kosten für die Aufstellung und weitere finanzielle Informationen

Die erbetene „Kostenwirksamkeitsanalyse“ ist derzeit nicht leistbar.

Das Beispiel der Baukosten der Ortsumfahrung Dibbersen (13,1 Mio. €) macht deutlich, wie schwierig ein solcher Kosten-Nutzen-Vergleich ist: Der Bau der Ortsumfahrung dient ja nicht ausschließlich dem Lärmschutz, sondern ist auch aus verkehrlichen Gründen notwendig.

Von daher erscheint es problematisch, Kosten und Nutzen sinnvoll gegenüber zu stellen.

Wenn sich bis zur Umsetzung der 2. Bearbeitungsstufe geeignete, standardisierte Berechnungsverfahren durchsetzen und bewähren, könnte hierauf ggf. zurückgegriffen werden.

4.6 Link zum Aktionsplan

Der Lärmaktionsplan soll im Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Es ist vorgesehen, den Lärmaktionsplan im Anschluss an den Ratsbeschluss auf der Homepage der Stadt Buchholz i.d.N. unter www.buchholz.de zu veröffentlichen.

Zusätzlich können die in Folge der EU-Umgebungsrichtlinie erarbeiteten Lärmkarten und Lärmaktionspläne auf der Homepage des Nds. Umweltministeriums unter www.mu.niedersachsen.de eingesehen werden.

4.7 Anhang

- Anlage 1 - Hinweise zur Lärmaktionsplanung des Nds. Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz
- Anlage 2 - Übersicht über lärmbezogene Immissionsgrenz- und richtwerte

Buchholz i.d.N., den 21.10.2010

Geiger (Bürgermeister)