

Lärmaktionsplan 3.Stufe Stadt Neustadt a. Rbge.

- Endbericht -



Lärmaktionsplan 3. Stufe (2018)

Stadt Neustadt a. Rbge.

Endbericht

Stand 19.09.2019

AUFTRAGGEBER:	STADT NEUSTADT A. RBGE. NIENBURGER STRAßE 31 31535 NEUSTADT A. RBGE.
AUFTRAGNEHMER:	PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH VORDERE SCHÖNEWORTH 18, 30167 HANNOVER TELEFON: 0511/38 39 40 TELEFAX: 0511/38 39 450 E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE
BEARBEITUNG:	DIPL.-ING. H. MAZUR DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN
GRAFIK:	DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN

HANNOVER, 19. SEPTEMBER 2019

INHALTSVERZEICHNIS:

1.	Einleitung	1
2.	Aufstellung des Lärmaktionsplanes	2
2.1	Grundlagen	2
2.2	Vorgehen	3
3.	Analyse der Lärmbelastung	4
3.1	Lärmkarten	4
3.2	Lärmkarte Schienenverkehr	13
3.3	Fluglärm	17
3.4	Belastung durch Lärm	17
3.4	Auslösewerte der Lärmkartierung	20
4.	Bewertung der Lärmsituation in Neustadt a. Rbge.	22
5.	Lärmminderungsstrategien und –potenziale	24
5.1	Stellung der LAP	24
5.2	Strategien der Lärmaktionsplanung	25
5.3	Handlungsfelder und Maßnahmen	25
5.4	Leitlinien bei der Maßnahmenwahl	27
6.	Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan	28
6.1	Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen	28
6.2	Maßnahmenvorschläge des LAP 2018	28
6.3	Verantwortung der Baulastträger	35
6.4	Schienenverkehr	35
6.5	Flugverkehr	35
7.	Wirkungen	36
8.	Ruhige Gebiete	39
9.	Kostenschätzung	41
10.	Fazit / Zusammenfassung	42
Anhang: Stellungnahmen Öffentlichkeitsbeteiligung / Abwägung		44

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 3.1:	Verkehrsmengen DTV [Kfz / Tag] – „GAA-Netz“	6
Abb. 3.2:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [Pkw / Tag]	7
Abb. 3.3:	Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{night})	8
Abb. 3.4:	Schallimmissionen Straßenlärm (Ausschnitt - Flächenpegel, L_{night})	9
Abb. 3.5:	Schallimmissionen Straßenlärm (Ausschnitt – Flächenpegel RLS-90, L_{Nacht})	10
Abb. 3.6:	Schallimmissionen Straßenlärm (Fassadenpegel, L_{night} bzw. L_{Nacht})	11
Abb. 3.7:	Schallimmissionen Straßenlärm (Ausschnitt - Fassadenpegel, L_{night} bzw. L_{Nacht})	12
Abb. 3.8:	Schallimmissionen Schienenverkehrslärm (Flächenpegel, L_{Night})	15
Abb. 3.9:	Überlagerung Straßen- und Schienenverkehrslärm – Ausschnitt (Flächenpegel Schiene/Fassadenpegel Straße, L_{Night})	16
Abb. 3.10:	Lärmschutzbereiche des Flugplatzes Wunstorf	17
Abb. 3.11:	Bekannte Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala	18
Abb. 5.1:	Querschnittsorientierte Stellung der Lärminderungsplanung im kommunalen Planungsprozess	24
Abb. 5.2:	Strategien der Lärminderungsplanung	25
Abb. 6.1:	Maßnahmenkonzept Neustadt a. Rbge.	30
Abb. 6.2:	Innerstädtische Radwegeverbindungen	34
Abb. 6.3:	Auszug Freizeit-Radwegenetz Neustadt a. Rbge.	34
Abb. 8.1:	Ruhige Gebiete - Ausschnitt Kernstadt Neustadt a. Rbge.	40

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 2.1:	Vorgehen bei der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes Stadt Neustadt a. Rbge.	3
Tab. 3.1:	Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelklassen – Hauptverkehrsstraßennetz	5
Tab. 3.2:	Belastetenzahlen durch Schienenverkehrslärm nach Pegelbändern	13
Tab. 3.3:	Lärmrelevante Grenz- und Orientierungswerte (DIN 18005, Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV, VLärmSchR 97)	20
Tab. 7.1:	Wirkung von Maßnahmen zur Lärminderung	37
Tab. 7.2:	Belastetenzahlen nach Pegelklassen – Hauptverkehrsstraßennetz und Reduzierung der Betroffenzahlen im Straßenverkehr	38
Tab. 9.1:	Vereinfachte Kostenübersicht	41

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
B+R	Bike und Ride
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
dB	Dezibel (Schallpegelmessung in Dezibel)
dB (A)	Die „A“-Bewertung der Frequenzen (dB(A)) trägt der Tatsache Rechnung, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
GAA	Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim
LAP	Lärmaktionsplan
L _{den}	Lärmindex über 24h mit unterschiedlicher Gewichtung der Zeiträume Day (Tag 6:00-18:00 Uhr mit + 0 dB(A)), Evening (Abend 18:00-22:00 Uhr mit + 5 dB(A)) und Night (Nacht 22:00-6:00 Uhr mit + 10 dB(A))
L _{night}	Lärmindex für Nachtstunden
Mittelungspegel	Der Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) L _m wird aus der Häufigkeit, Dauer und Pegelintensität der momentanen Einzelpegel über einen längeren Zeitraum gebildet
Modal Split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park und Ride
RLS-90	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen(nach 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzv. 16. BImSchV)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
VBEb	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (in der Baulast des Bundes)
16. BImSchV	16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
ZUS LLGS	Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS) des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim (GAA)

LITERATURVERZEICHNIS
Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12: Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005: Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Köln 1990
Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Handreichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich, 2012
Newman, R. „Krach macht wortkarg“, in: Bild der Wissenschaft, April 2005
Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz u.a. (Hrsg.): Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmaktionsplanung, Handlungsempfehlung zur Dokumentation und Berichterstattung (Musteraktionsplan), Hannover 2008
Losert / Mazur / Theine / Weisner (PGT, Hrsg. Umweltbundesamt): Handbuch Lärminderungspläne – Modellhafte Lärmvorsorge und –sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden – Berichte des Umweltbundesamtes; 07/1994 – liegt nur als Druckausgabe vor. Taschenbuch. VII, 207 S., Paperback, Erich-Schmidt-Verlag ISBN 978-3-503-03667-7
Planungsbüro Richter-Richard, Jochen Richard / PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Heinz Mazur, Dirk Lauenstein: Handbuch Lärmaktionspläne – Handlungsempfehlungen für eine lärmmindernde Verkehrsplanung, Hrsg.: Umweltbundesamt, Aachen und Hannover 2015
Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT): Lärmrelevanz und EU-Anforderungen – Erfordernisse, Abgrenzungs- und Anpassungsprozesse zum Lärmschutz im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Hannover 2007
Umweltbundesamt (Hrsg): Physikalische und biologische Phänomene im Ohr beim Hören, Dessau-Roßlau 2012

1. Einleitung

Durch den Bundestagsbeschluss des Gesetzes zur „Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/ EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (sog. Umgebungslärmrichtlinie) vom 24. Juni 2005 sind für Hauptverkehrsstraßen oberhalb definierter Verkehrsbelastungen Lärmaktionspläne (LAP) aufzustellen.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. am Rbge. genügt dieser Verpflichtung durch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes 3. Stufe. Der Lärmaktionsplan sollte gem. EU-Frist bis zum 18. Juli 2018 abgeschlossen sein. Aufgrund Verzögerungen bei der Erstellung der Lärmkarten durch das Land wurde die Frist auf November 2018 verlängert.

Der vorliegende Entwurf zum Endbericht zur Lärmaktionsplanung 3. Stufe wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung sowie mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) abgestimmt und am 19.09.2019 durch den Rat der Stadt Neustadt a. Rbge. beschlossen. Anregungen und Bedenken aus dem Beteiligungsverfahren sind im Anhang dokumentiert und kommentiert.

2. Aufstellung des Lärmaktionsplanes

2.1 Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen der Lärminderungsplanung sind im § 47a-f Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz (BImSchG) geregelt und gehen auf die „Richtlinie 2002/49/EG“ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zurück. Damit hat die Europäische Gemeinschaft den Weg in Richtung rechtlicher Regelungen auch im Bereich der Geräuschemissionen in der Umwelt beschritten.

Im Anschluss an die Lärmkartierung sind nach der EU-Umgebungslärm-Richtlinie Lärmaktionspläne zu erstellen, die Maßnahmen zur Minderung der Lärmprobleme enthalten.

Die Lärmaktionsplanung ist ebenso wie die Lärmkartierung ein kontinuierlicher Prozess, der von der Europäischen Union (EU) mit einer fünfjährigen Fortschreibungsfrist verankert wurde.

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung von Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen liegt in Niedersachsen beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA). In der sogenannten 3. Stufe der Lärmaktionsplanung sind hierbei alle Straßen mit einem Jahresaufkommen von mehr als 3 Mio Kfz betroffen, was einem durchschnittlichen Aufkommen von rund 8.000 Kfz/24 h entspricht, sowie Ballungsräume mit über 100.000 Einwohnern. Die Zuständigkeit für Kreis- und Gemeindestraßen liegt bei den Kommunen.

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung des Schienenverkehrs liegt beim Eisenbahnbundesamt.

Die Zuständigkeit für Maßnahmenplanungen des Straßenverkehrs liegt im Rahmen des LAP bei den Kommunen. Die Durchführung der Maßnahmen bzw. deren Abwägung erfolgt durch die zuständigen Baulastträger. Die Kommune kann auf Basis der Vorschläge des LAP auf die Baulastträger einwirken und Abstimmungen zur Umsetzung der Maßnahmen führen. Damit wird die Behandlung des Lärms zu einer ergänzenden Aufgabe des

bestehenden Städtebaurechts, welches eine Berücksichtigung der Lärmsituation lediglich bei Um- oder Neubauten vorsieht.

Teil des Lärmaktionsplans ist auch die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.

2.2 Vorgehen

Für die Stadt Neustadt a. Rbge. wurden – im Rahmen der Bewertung der Lärmkarten – Belastungsstufen zur Lärmbelastung und die Dringlichkeit der örtlichen Problematik herausgearbeitet. Ausgewertet wurde die aktuelle Lärmkartierung des GAA aus dem Jahr 2018.

Anschließend erfolgte eine Überprüfung der bereits durchgeführten und in Vorbereitung befindlichen lärminderungsrelevanten Maßnahmen, die um weitere Maßnahmenvorschläge zu einem Lärmaktionsplan ergänzt wurden. Das Vorgehen zeigt die Tabelle 2.1.

VORGEHEN / ABLAUF	STAND
• Erstellen der Lärmkarten durch das GAA Hildesheim gemäß EU-Umgebungsärm-Richtlinie gem. VBUS	√
• Sichtung der Lärmkartierung gem. VBUS	√
• Erstellen der Lärmkarten durch das GAA Hildesheim gemäß gem. RLS 90 (Erweiterungsnetz)	√
• Bewertung der Lärmsituation, auch Abschätzung für das Ergänzungsnetz	√
• Herausarbeitung von Belastungsstufen und Maßnahmenschwerpunkten	√
• Prüfung vorhandener Vorschläge und ergänzender Maßnahmestrategien	√
• Entwicklung von Prioritäten und Handlungsschwerpunkten – Der Lärmaktionsplan	√
• Öffentlichkeitsinformation / Beteiligungsverfahren	√
• Kosten und Umsetzung	√

Tab. 2.1: Vorgehen bei der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes Stadt Neustadt a. Rbge..

3. Analyse der Lärmbelastung

3.1 Lärmkarten

Die Berechnung der Lärmkarten wurde durch das GAA Hildesheim für das Straßennetz der Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen durchgeführt. Die Berechnung der Lärmkarten erfolgte gemäß VBUS. Die VBUS gilt nicht für Schallberechnungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).

Das Untersuchungsnetz und die Lärmkarten mit den Flächen- und Fassadenpegeln sind exemplarisch gemäß dem L_{night} in den Abbildungen 3.3 und 3.4 sowie 3.6 und 3.7 dargestellt. Im Untersuchungsnetz werden in der Lärmkarte nur die B 6 und die B 442 dargestellt.

Wichtige verkehrliche Kennwerte, die in der Berechnung der Lärmkarten des GAA verwendet wurden, wie bspw. Verkehrsmengen (DTV – Kfz/24 h) und zulässige Höchstgeschwindigkeiten, sind den Abbildungen 3.1 und 3.2 zu entnehmen. Weitere Informationen zu den verkehrlichen Kennwerten sind auch im Internet auf der Seite des vom Land Niedersachsen (MU) abrufbar.¹

Die vom GAA berücksichtigten Verkehrsmengen bilden die tatsächliche Situation teilweise nur ungenau ab. Im südlichen Abschnitt der B 442 wurden bspw. zu hohe Schwerverkehrsmengen angesetzt.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. hat daher auf Basis aktualisierter Verkehrsmengen eine Neuberechnung nach RLS-90 beim GAA durchführen lassen. In diesem Schritt erfolgt auch ergänzend als Lückenschluss zwischen den beiden Bundesstraßen eine Berechnung der hochbelasteten Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee. Die Berechnungen des GAA gem. RLS 90 liegen seit Mai 2019 vor (vgl. Abb. 3.5).

Die Anzahl der durch Straßenlärm Betroffenen ist der Tabelle 3.1 unterteilt nach Pegelklassen zu entnehmen. Die Belastetenzahlen sind gegenüber der 2. Stufe nahezu unverändert (vgl. Abb. 3.1).

¹ https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/?lang=de&topic=Luft_Laerm&bgLayer=TopographieGrau&catalogNodes=&layers=Strassen,StrassenlaermLn

Lärminde Strassen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (2. Stufe)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe)
DEN		gem. Lärm- kartierung 2012	gem. Lärm- kartierung 2018
	über 55 – bis 60	1.000	600
	über 60 – bis 65	600	400
	über 65 – bis 70	500	500
	über 70 – bis 75	0	100
	über 75	0	0
NIGHT			
	über 50 – bis 55	700	400
	über 55 – bis 60	500	500
	über 60 – bis 65	200	200
	über 65 – bis 70	0	0
	über 70	0	0

Tab. 3.1: Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelklassen – Hauptverkehrsstraßennetz²

² GAA Hildesheim: Strategische Lärmkartierung 2012 -Hauptverkehrsstraßen bzw. Strategische Lärmkartierung 3. Stufe - Hauptverkehrsstraßen, 2018.

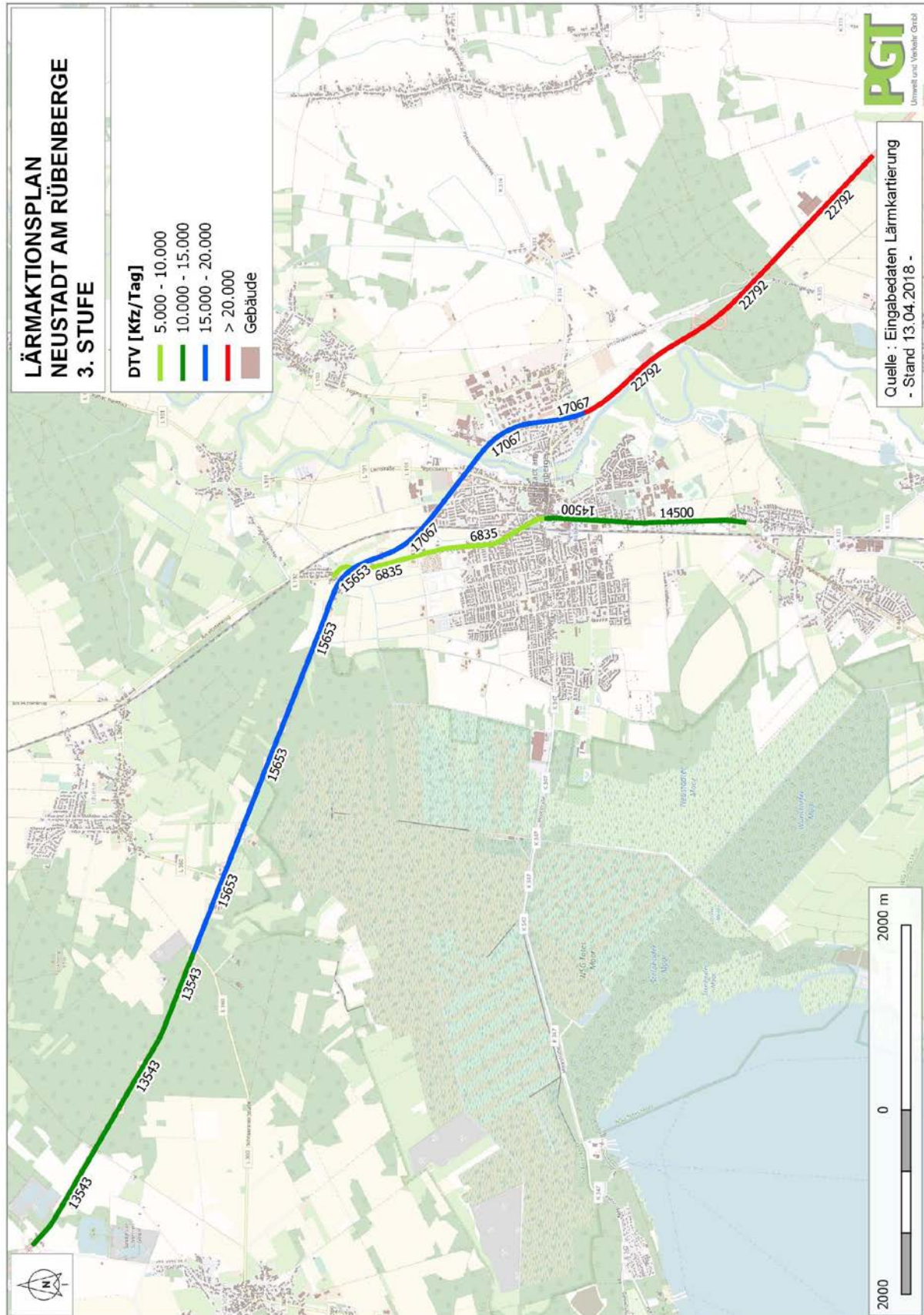


Abb. 3.1: Verkehrsmengen DTV [Kfz / Tag] – „GAA-Netz“

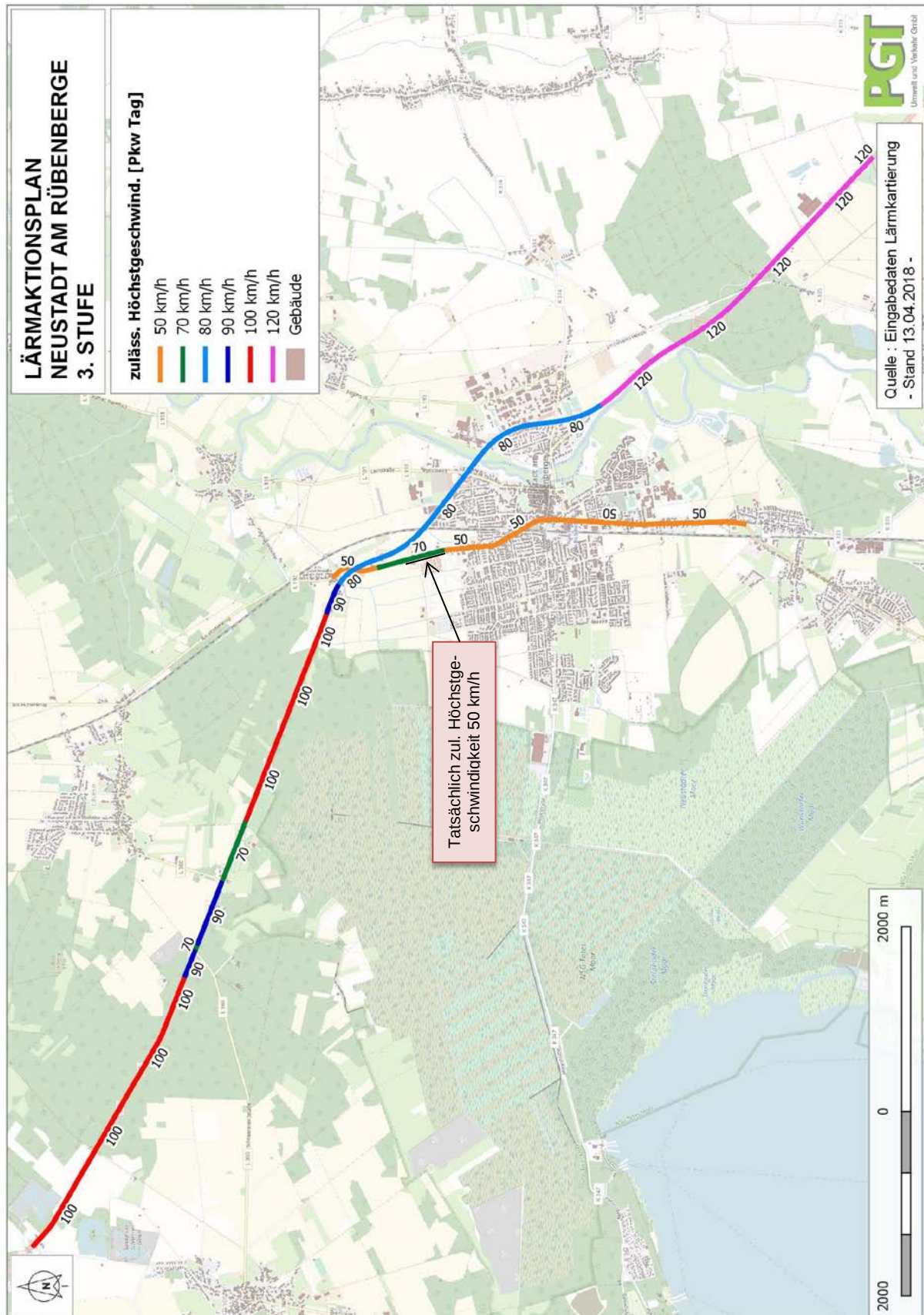


Abb. 3.2: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [Pkw / Tag]

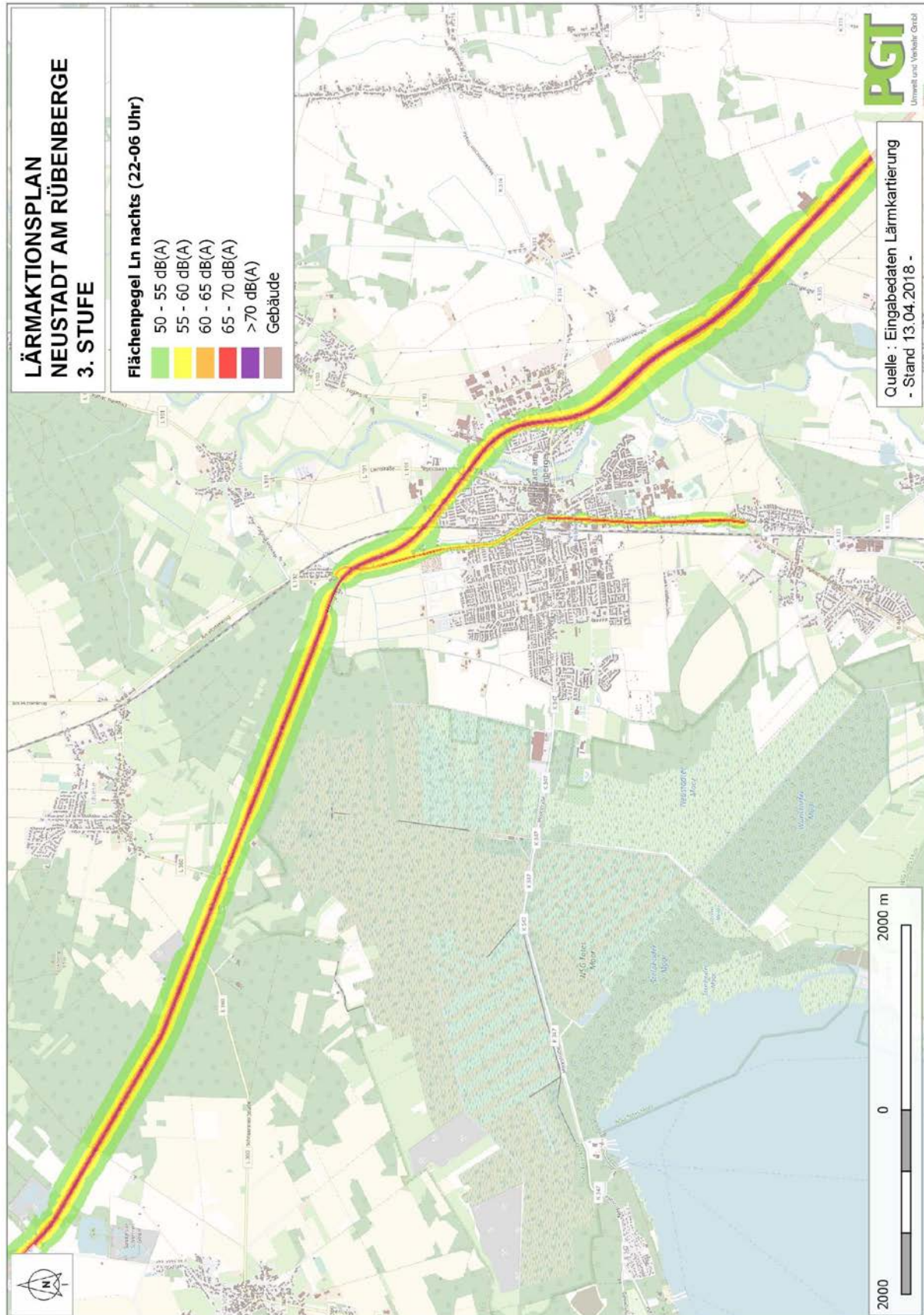


Abb. 3.3: Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{night})

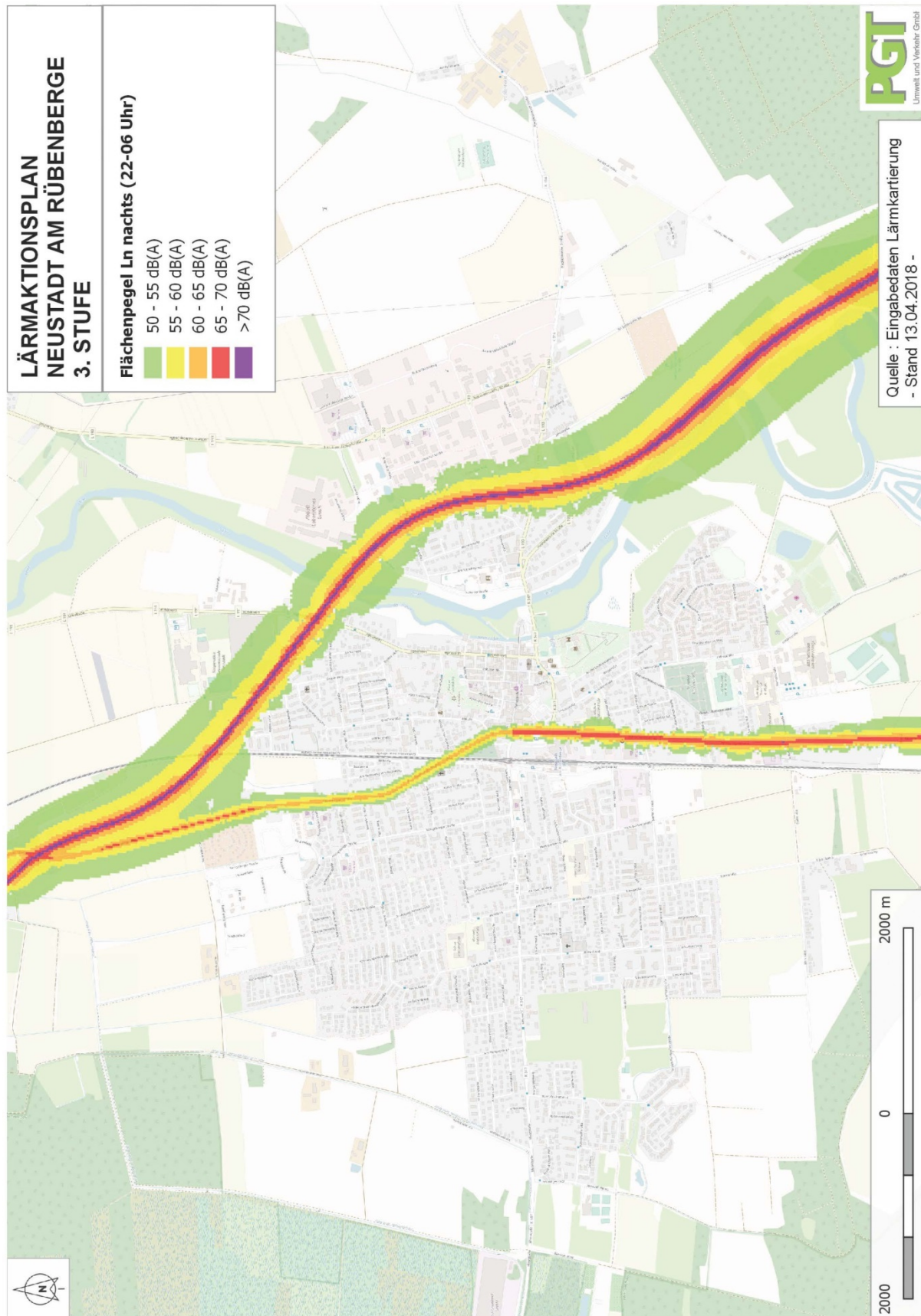


Abb. 3.4: Schallimmissionen Straßenlärm (Ausschnitt - Flächenpegel, L_{night})

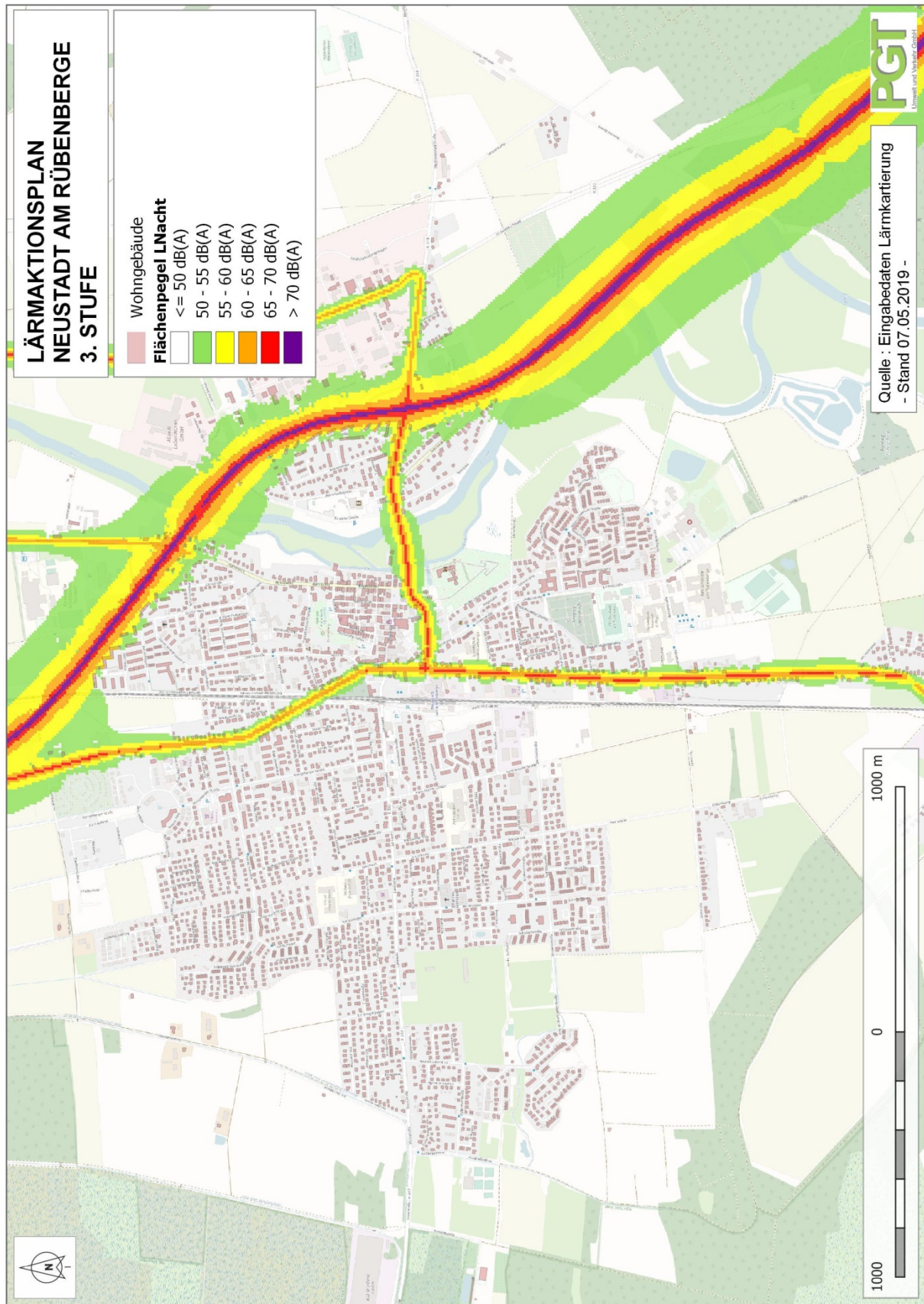


Abb. 3.5: Schallimmissionen Straßenlärm (Ausschnitt – Flächenpegel RLS-90, L_{Nacht})

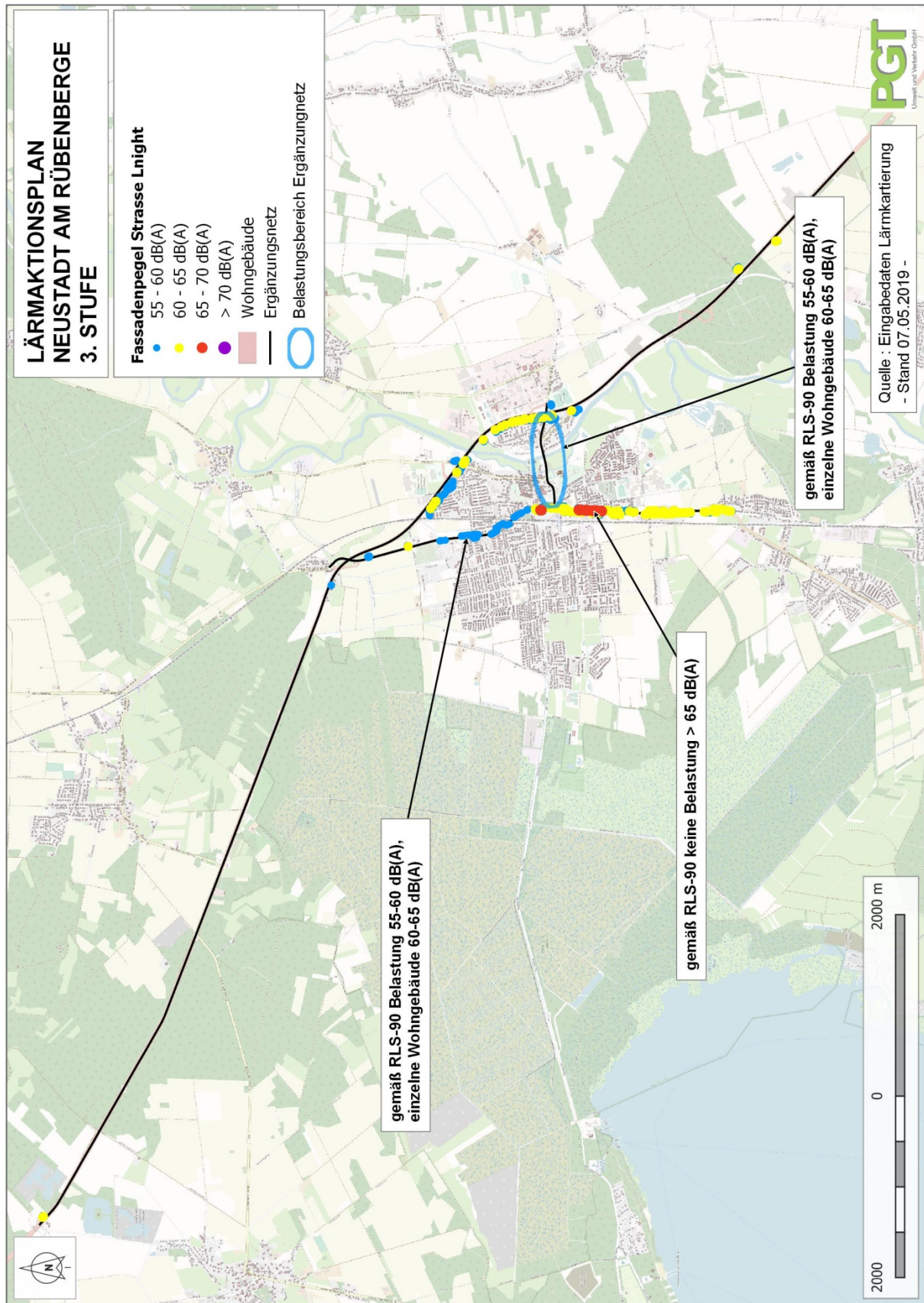


Abb. 3.6: Schallimmissionen Straßenlärm (Fassadenpegel, L_{night} bzw. L_{Nacht})

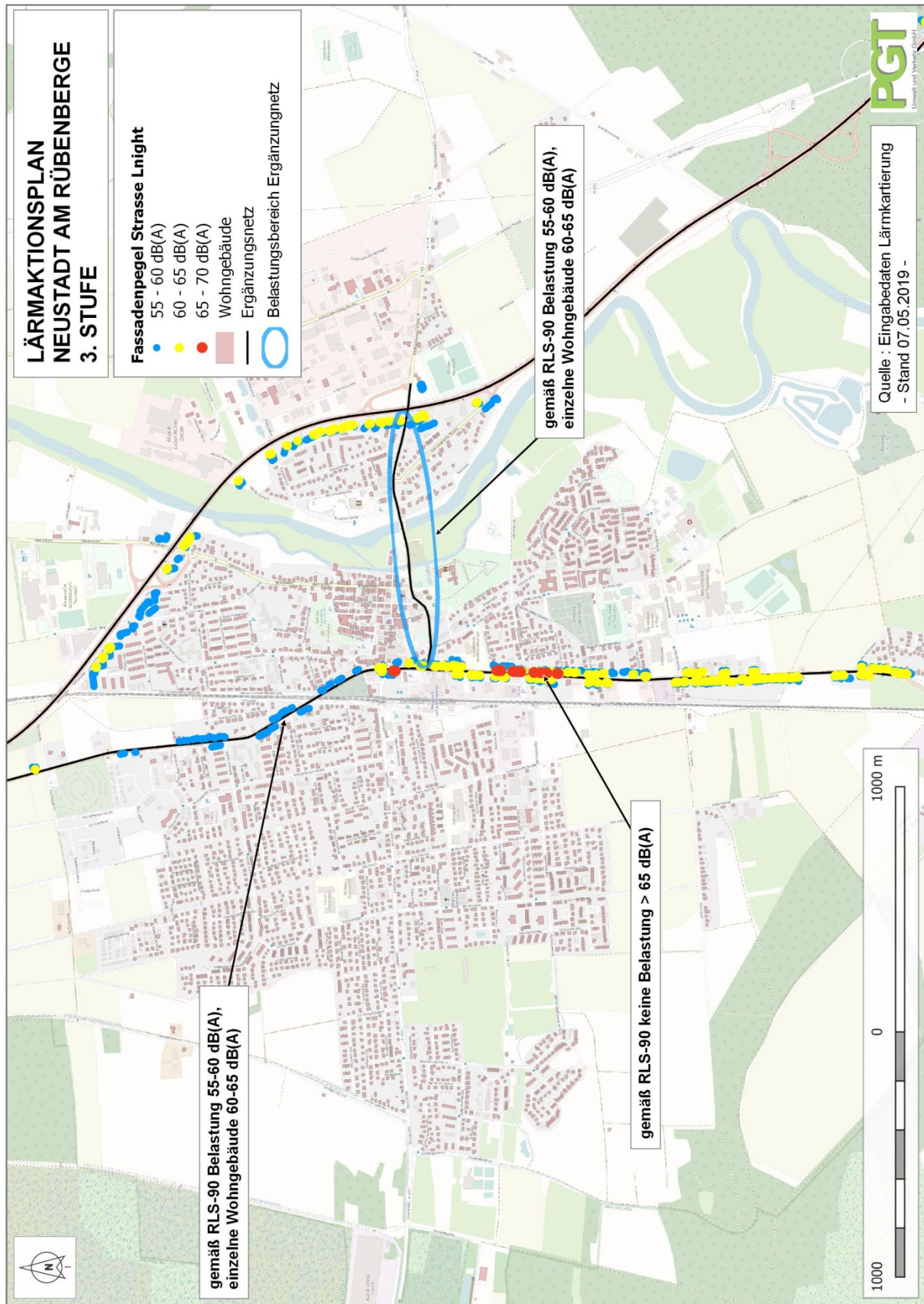


Abb. 3.7: Schallimmissionen Straßenlärm (Ausschnitt - Fassadenpegel, L_{night} bzw. L_{Nacht})

3.2 Lärmkarte Schienenverkehr

Der Schienenverkehrslärm stellt sich gemäß der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes weiterhin als problematisch dar (vgl. Abb. 3.8). Die Belastetenzahlen durch den Schienenverkehr liegen deutlich über denen des Straßenverkehrs (vgl. Tab. 3.2).

Dessen ungeachtet ist der Straßenverkehrslärm aufgrund der unterschiedlichen Geräuschcharakteristika zumeist der als problematischer empfundene Lärm.

Die Überlagerung Schienen- und Straßenverkehrslärm ist der Abbildung 3.9 zu entnehmen.

Lärminde x Schienen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten* LAP 2. Stufe	Anzahl der Belasteten* LAP 3. Stufe
DEN		gem. Lärm- kartierung	gem. Lärm- kartierung
	über 55 – bis 60	5.860	7.800
	über 60 – bis 65	2.320	2.930
	über 65 – bis 70	780	1.070
	über 70 – bis 75	280	440
	über 75	170	170
NIGHT			
	über 50 – bis 55	5.360	6.950
	über 55 – bis 60	1.810	2.360
	über 60 – bis 65	640	900
	über 65 – bis 70	240	350
	über 70	130	140

Tab. 3.2: Belastetenzahlen durch Schienenverkehrslärm nach Pegelbändern ³

³ Eisenbahnbundesamt 2014, 2017

Zuständig für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt.

Der Lärmaktionsplan (Teil A, Anhang Teil A, Teil B) wird unter folgenden Links bereitgestellt:

https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018.pdf

https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018_Anhang.pdf

https://www.eba.bund.de/download/LAP_TEIL_B_2018.pdf

„Ziel des Bundes ist es, bis 2020 den Schienenverkehrslärm bezogen auf das Jahr 2008 durch vom Bund initiierte und finanzierte Programme, Maßnahmen und Strategien zu halbieren (gemäß Koalitionsvertrag 2013) [16]. Dazu zählen die folgenden, aufgeführten Punkte.

- Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes soll „ausgebaut und rechtlich abgesichert [werden]“.*
- Ab 2020 Fahrverbot für laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz.*
- Bezuschussung der Umrüstung von Güterzügen auf lärmmindernde Bremsen.*
- Eine stärkere Spreizung der Trassenpreise des lärmabhängigen Trassenpreissystems.*
- Die um 5 dB(A) verschärften Lärmgrenzwerte für Schienenneubaustrecken sollen auch für umfassende Streckenertüchtigungen im Bestandsnetz, die neue Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, gelten.“ 4*

„Das Lärmsanierungsprogramm ist ein freiwilliges Programm des Bundes, das aktuell jährlich 150 Millionen Euro für den Lärmschutz an bestehenden Eisenbahn-strecken bereitstellt. Saniert werden identifizierte Lärmschwerpunkte, an denen eine Lärmsanierung besonders effektiv ist, so zum Beispiel aufgrund der hohen Anzahl an Betroffenen, die vom Programm profitieren.“ 5

⁴ Eisenbahnbundesamt (Hrsg.), Lärmaktionsplan Teil A, S. 55, Bonn 2018

⁵ ebenda, S. 57

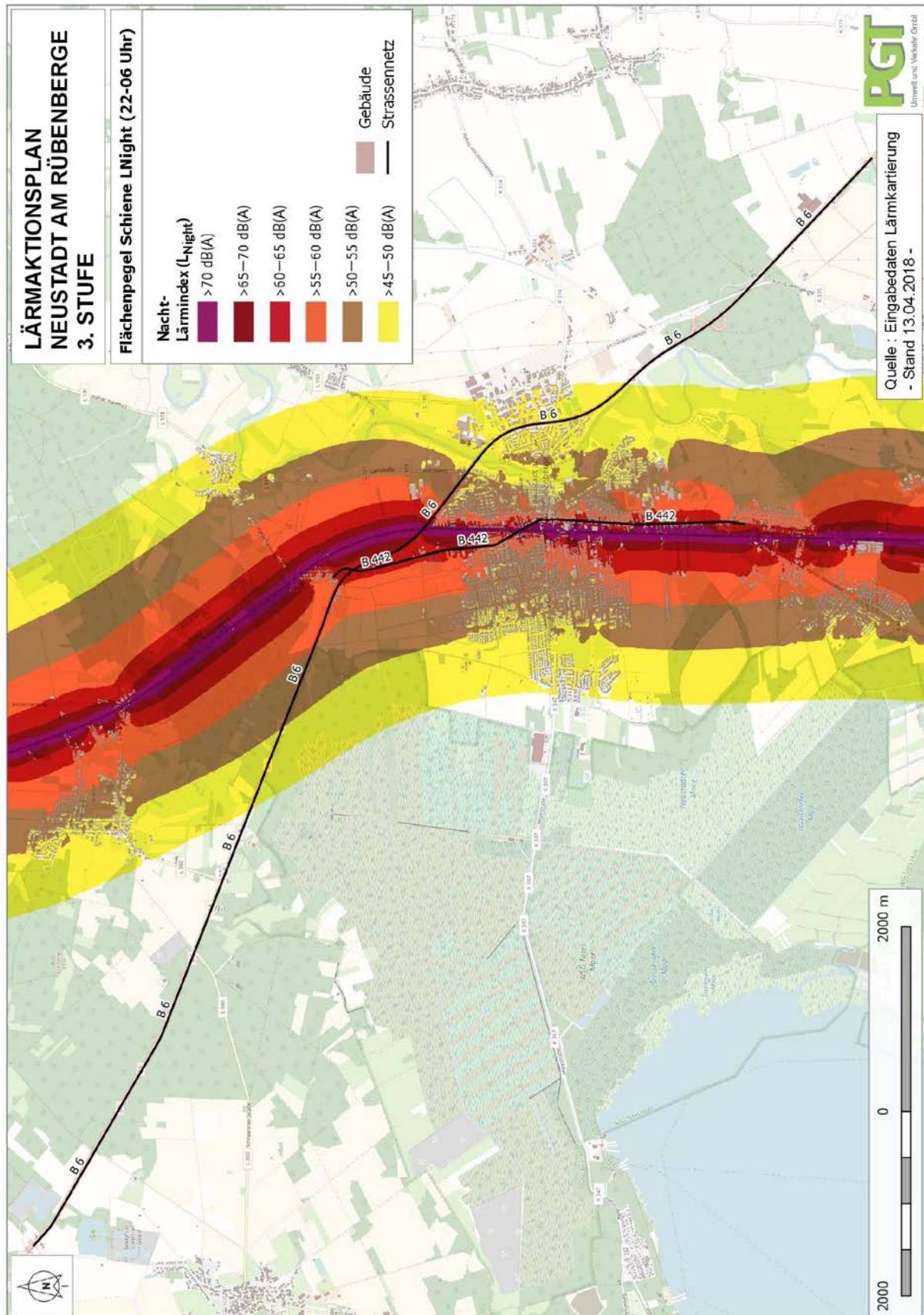


Abb. 3.8: Schallimmissionen Schienenverkehrslärm (Flächenpegel, L_{Night})

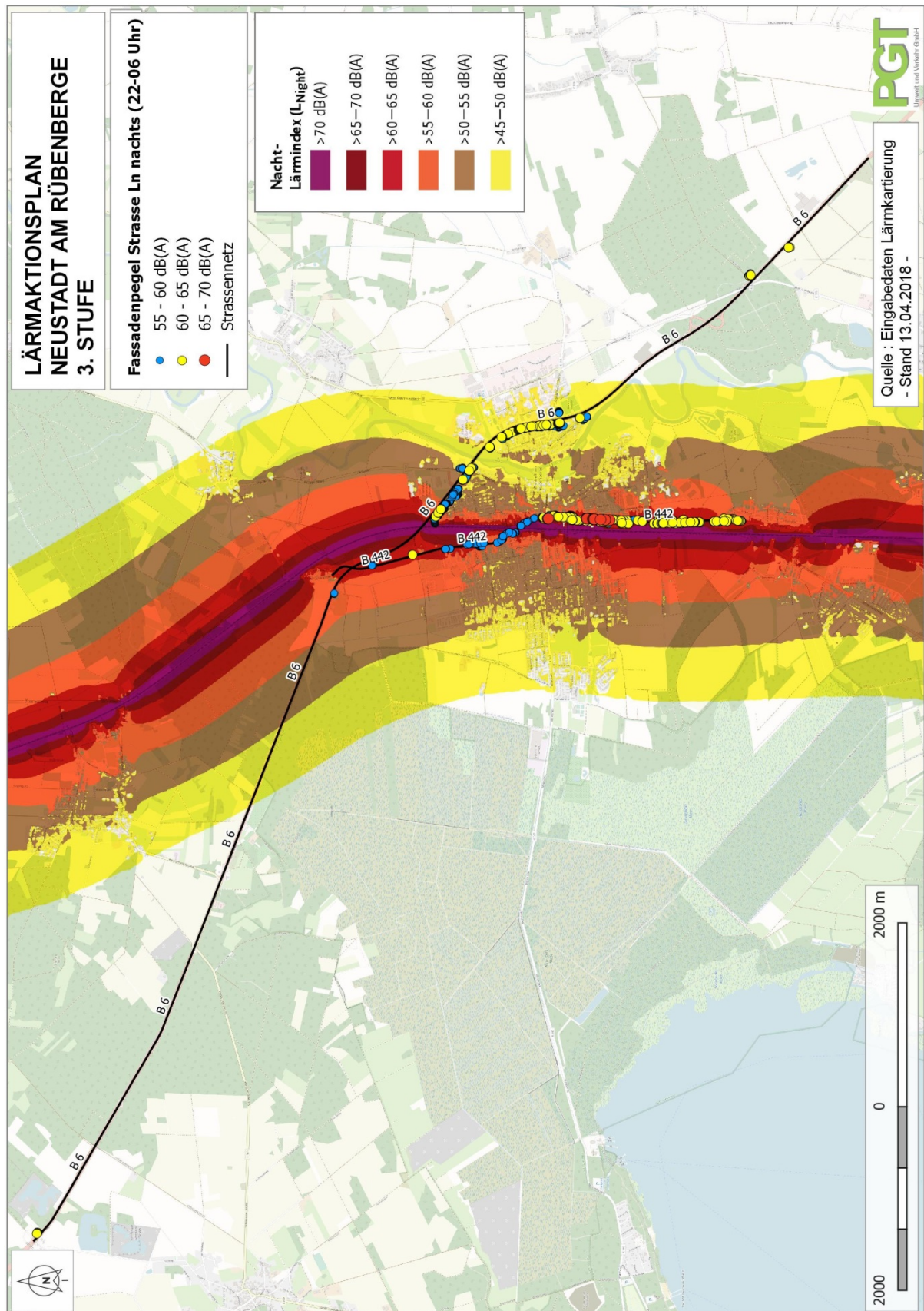


Abb. 3.9: Überlagerung Straßen- und Schienenverkehrslärm – Ausschnitt
(Flächenpegel Schiene/Fassadenpegel Straße, L_{Night})

3.3 Fluglärm

Der Militärflugplatz Wunstorf mit Bedeutung bzw. Auswirkungen auch auf Neustadt a. Rbge. ist kein Großflughafen und somit nicht Teil der Lärmkartierung. Von Fluglärm betroffen sind dennoch insbesondere die Stadtteile Poggenhagen und Bordenau.

Die Abbildung 3.10 zeigt die Lärmschutzbereiche des Flugplatzes.

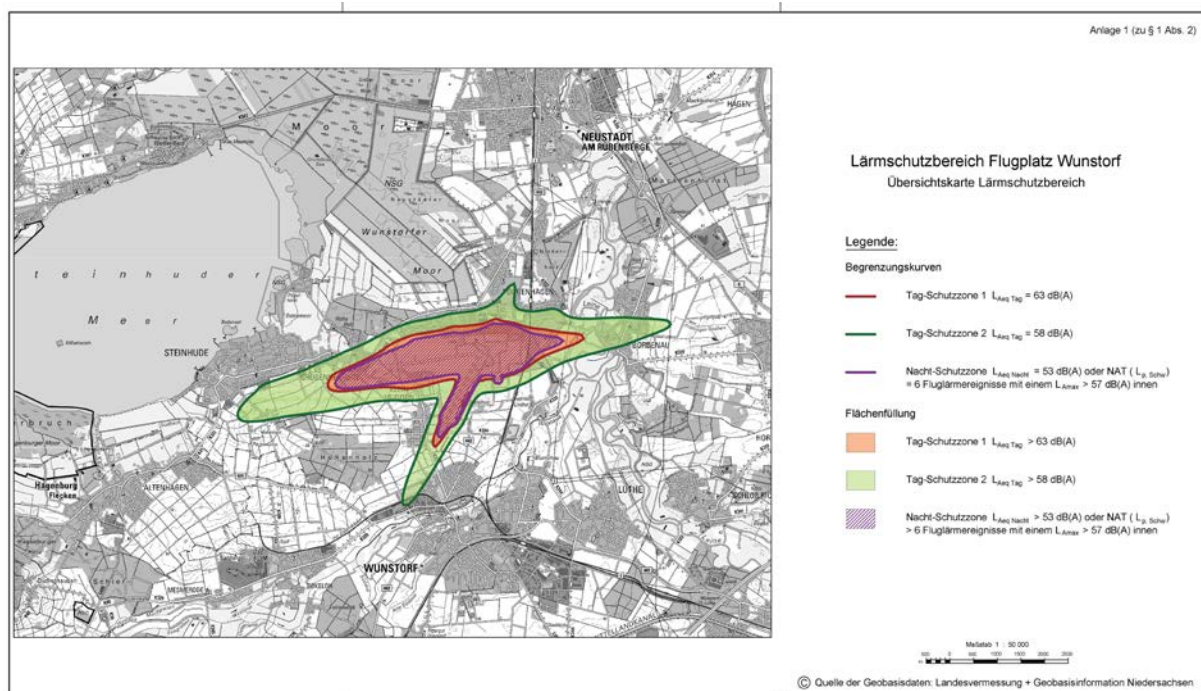


Abb. 3.10: Lärmschutzbereiche des Flugplatzes Wunstorf

3.4 Belastung durch Lärm

Grundlagen

Um die Komplexität der subjektiven Lärmwahrnehmung handhabbar zu machen, wurden objektive Verfahren zur Bewertung von Schall entwickelt, die zu einer „Normierung der Lärm- und Schallbeurteilung“ führen.

Schall ist auf Schwingungen in der Luft zurückzuführen, die sich von einer Schallquelle ausgehend in der Luft fortpflanzen. Die Luftdruckschwankungen sind als Schalldruck wahrnehmbar. Je größer diese Schwankungen sind, umso lauter ist die Schallwahrnehmung. Dabei wird die Spanne

zwischen der Hörschwelle, d.h. dem Punkt, an dem ein Geräusch überhaupt erst wahrnehmbar ist, und der Schmerzgrenze für das menschliche Gehör für eine Beschreibung der Geräuschempfindung herangezogen.

Zur übersichtlicheren Darstellung gibt man den Schallpegel in Dezibel (dB) an. Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut. Die „A“-Bewertung (dB(A)) trägt der Tatsache Rechnung, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.

Abbildung 3.11 zeigt eine Reihe bekannter Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala.



Abb. 3.11: Bekannte Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala⁶

Objektive Grenzen der Geräuschbelastung

Der Anteil der durch den Straßenverkehrslärm betroffenen Bevölkerung ist hoch. Nach Angaben der EU-Kommission sind in Europa rund 20 % der Bevölkerung von Lärm über 65 dB(A) betroffen. Dieser Lärm wird zu 90 %

⁶ UBA (Hrsg.): Physikalische und biologische Phänomene im Ohr beim Hören, Dessau-Roßlau 2012

durch Straßenverkehr, zu 2 % durch Schienenverkehr und nur etwa zu 1 % durch Luftverkehr verursacht.

Das Recht des Menschen auf Gesundheit erfordert, Lärmfolgen nicht nur wegen somatischer, sondern bereits wegen psychischer und das soziale Wohlbefinden beeinträchtigender Auswirkungen zu bekämpfen.

Zahlreiche chronische Erkrankungen haben ihren Ursprung in einer qualitativ wie quantitativ nicht ausreichender Nachtruhe. Die medizinischen Aussagen zur Verträglichkeit des Lärms sind trotzdem vage. Grundsätzlich wird dem Lärm bereits ab einem niedrigen Mittelungspegel ein Belästigungsfaktor zugeordnet, der jedoch in Bezug auf die daraus resultierenden gesundheitlichen Auswirkungen von den Lärmwirkungsforschern nicht einheitlich bewertet wird. In Einzelstudien werden insbesondere bei nächtlichen Ruhestörungen Aufwachreaktionen bei bestimmten Lärmpegeln nachgewiesen, wobei der Grundgeräuschpegel und die Veränderung gegenüber dem Grundgeräuschpegel als ein wesentliches Kriterium genannt werden. Die Auswirkungen der Aufwachreaktionen auf den Organismus werden als Konzentrationsmängel sowie auf das vegetative Nervensystem ausstrahlende Probleme beschrieben. Auch Auswirkungen auf das Sprachverständnis werden als besonderes Problem angesehen: „Krach macht wortkarg“.⁷

Städtebauliche Bewertung von Lärm

Für die Bewertung des Lärms im Rahmen des Städtebaus sind die in Tabelle 3.3 dargestellten Grenz- und Orientierungswerte nach 16. BImSchV bzw. nach DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“) maßgeblich.

⁷ Newman, R., „Krach macht wortkarg“, 2005

Art der zu schützenden Nutzung	Tag 06.00 – 22.00 Uhr			Nacht 22.00 – 06.00 Uhr		
	Orientierungswerte*)	Grenzwerte**) 16. BImSchV	Grenzwerte Verkehrslärmschutzrichtlinie ***)	Orientierungswerte*)	Grenzwerte**) 16. BImSchV	Grenzwerte Verkehrslärmschutzrichtlinie ***)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	45 dB(A)	57 dB(A)	67 dB(A)	35 dB(A)	47 dB(A)	57 dB(A)
Reine Wohngebiete	50 dB(A)	59 dB(A)	67 dB(A)	40 dB(A)	49 dB(A)	57 dB(A)
Wochenendhaus- / Ferienhaus	50 dB(A)	64 dB(A)	--	40 dB(A)	54 dB(A)	--
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	55 dB(A)	59 dB(A)	67 dB(A)	45 dB(A)	49 dB(A)	57 dB(A)
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	60 bzw. 65 dB(A)	64 dB(A)	69 dB(A)	50 bzw. 55 dB(A)	54 dB(A)	59 dB(A)

*) Orientierungswerte DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ (zur Abwägung im Städtebau)

**) Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) – Neubau und wesentliche Änderung

***) VLärmSchR 97

Tab. 3.3: Lärmrelevante Grenz- und Orientierungswerte (DIN 18005, Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV, VLärmSchR 97)

3.4 Auslösewerte der Lärmkartierung

Verbindliche Grenzwerte für die Notwendigkeit zur Auslösung der Lärmaktionsplanung (Maßnahmenplanung) finden sich nicht. Bei der Umsetzung in deutsches Recht ist der Passus, nach der zunächst jede vorhandene Lärmbelastung im Rahmen der Bürgerbeteiligung behandelt werden soll, reduziert worden auf die Formulierung: „Die Festlegung von Maßnahmen ... sollte ... insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.“⁸

⁸ Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005: Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005

Für den Lärmaktionsplan werden in Niedersachsen vom Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU) Auslösewerte von 70/60 dB(A) (L_{den} und L_{night}) für eine Lärmaktionsplanung vorgegeben.

Für die Stadt Neustadt a. Rbge. werden Auslösewerte von 65/55 dB(A) (L_{den} und L_{night}) vorgeschlagen, die jeweils 5 dB(A) unter den vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz für Lärmaktionspläne empfohlenen Werten liegen, aber deutlich über den Grenzwerten, die nach 16. BImSchV gelten, um Ungenauigkeiten der Berechnungen (bspw. zu gering angesetzte Verkehrsmengen) auszugleichen.

4. Bewertung der Lärmsituation in Neustadt a. Rbge.

Die Bewertung der Lärmsituation für die Stadt Neustadt a. Rbge. bezieht sich auf die Lärmkartierung gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie, die im April 2018 fertiggestellt wurde, sowie auf die gutachterliche Einschätzung der Lärmsituation im Erweiterungsnetz auf Basis vorliegender Verkehrsmengen und der bestehenden städtebaulichen Situation (Wohnnutzung, Wohndichte etc.), die nach Vorliegen der Lärmkartierung des Erweiterungsnetzes nochmals überprüft wird.

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Nachtruhe wurde schwerpunktmäßig eine Bewertung der nächtlichen Lärmbelastung gemäß des Lärmindezes L_{night} durchgeführt. Die Straßenabschnitte bzw. Bereiche, die oberhalb des genannten Auslösewertes $> 55 \text{ dB(A)}$ nachts liegen, werden vertiefend untersucht.

Aufgrund von Ungenauigkeiten bei der Lärmkartierung bzgl. insb. der Schwerverkehrsmengen im Zuge der B 442 werden die aktuellen Verkehrserhebungen und somit die Abweichungen bei der Bewertung der Lärmsituation berücksichtigt.

Die Lärmkartierung in Neustadt a. Rbge. zeigt eine vergleichsweise hochbelastete Situation im Bereich der B 6 und der B 442. Die genannten Straßen weisen im Stadtgebiet Belastungen mit $> 60 \text{ dB(A)}$ nachts auf.

Die Belastungsbereiche mit Angabe der Belastungsklassen in dB(A) sind den Abbildungen 3.6 und 3.7 mit Darstellung der Fassadenpegel zu entnehmen.

Auslösewerte, die eine Lärmaktionsplanung erforderlich machen, werden in Neustadt a. Rbge. an verschiedenen Stellen erreicht.

Die „HotSpots“ gem. vorliegenden Lärmkartierung im Einzelnen:

- Im nördlichen Abschnitt der B 6 zwischen Bahn und Leine werden nachts Fassadenpegel von bis zu $55 - 60 \text{ dB(A)}$ und teilweise darüber erreicht. Der Abschnitt der B 6 zwischen Mecklenhorster Straße und Zielgeleiberg ist mit Fassadenpegeln nachts von bis zu $60 - 65 \text{ dB(A)}$

- stärker belastet. Auf der Westseite der B 6 gibt es Geschosswohnungsbau, die Ostseite ist nicht unmittelbar angewohnt.
- Der nördliche Bereich der B 442 bis zur Herzog-Erich-Allee ist mit bis zu 55 - 60 dB(A) belastet, überwiegend beidseitig Wohnnutzung. Gemäß Berechnung nach RLS 90 sind einzelne Wohngebäude mit 60 - 65 dB(A) belastet.
 - Im südlichen Bereich der B 442 werden gemäß der ursprünglichen GAA-Berechnung Werte von bis zu 65 - 70 dB(A) erreicht. Da die hier angesetzten Schwerverkehrsmengen zu hoch waren, wurden sie im Zuge der neuen Berechnung angepasst. Die Belastungen gemäß der Berechnung nach RLS 90 liegen in diesem Abschnitt bei bis zu 60 - 65 dB(A), Werte > 65 dB(A) werden nicht erreicht. In diesem Bereich gibt es teilweise Mischnutzung (Wohnen, Einkauf, gewerbliche Nutzung), Wohnnutzung mit z.T. Geschosswohnungsbau.
 - Für den Straßenzug Mecklenhorster Str. / Herzog-Erich-Allee lag ursprünglich keine Lärmkartierung vor. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von über 12.500 bis zu nahezu 17.000 Kfz/24 h (DTV) wurden Lärmbelastungen von > 60 dB(A) nachts angenommen. Diese werden durch die mittlerweile vorliegende RLS 90-Berechnung bestätigt – einzelne Wohngebäude sind mit > 60 dB(A) nachts belastet.
 - Als lärmbelastet sind auch der Straßenzug Landwehr / Marktstraße sowie ggf. weitere Regions- und Gemeindestraßen einzuschätzen.

Die Überlagerung mit dem Schienenverkehrslärm betrifft weite Bereiche der Kernstadt Neustadt a. Rbge.

Die Intensivierung des Lärmschutzes an der Bahn wird dringend empfohlen.

Flugverkehr ist in Neustadt a. Rbge. sowohl vom Flughafen Langenhagen als auch vom benachbarten Fliegerhorst Wunstorf wahrnehmbar aber noch verträglich, wobei es zu Einzelstörungen kommen kann, die besonders störend wirken.

5. Lärmminderungsstrategien und –potenziale

5.1 Stellung der LAP

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung, die integrativ und ämterübergreifend ausgeführt werden sollte. Planung, Finanzierung und Anordnung bzw. Reduzierung der Lärmminderungsmaßnahmen erfolgen durch verschiedene Träger. Entscheidend für den Erfolg der Lärmminderung ist die Integration der Aussagen des Lärmaktionsplanes in das gesamte Verwaltungshandeln und die schrittweise Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen. Die Lärmaktionsplanung ist schon deshalb als kontinuierlicher Prozess zu verstehen, weil durch die EU eine Fortschreibung alle fünf Jahre gefordert wird.

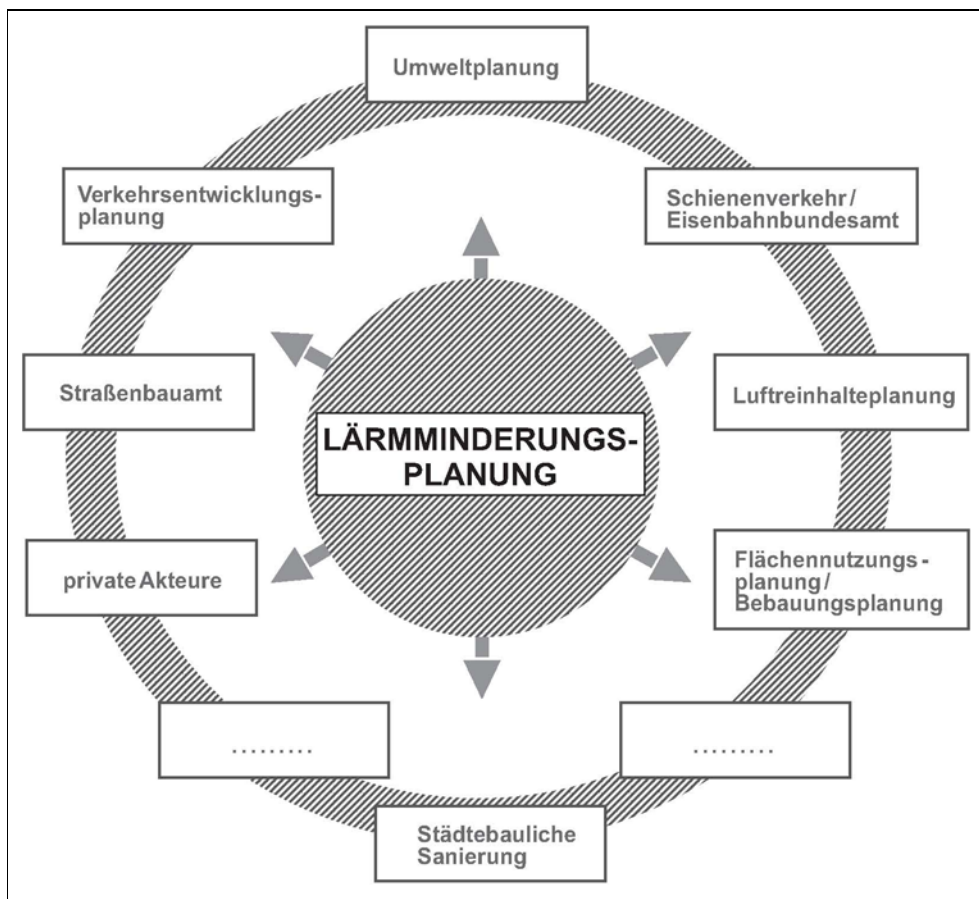


Abb. 5.1: Querschnittsorientierte Stellung der Lärmminderungsplanung im kommunalen Planungsprozess ⁹

⁹ PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

Bei der Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplanes wird dem Schutz der Nachtruhe oberste Priorität eingeräumt. Lärm beeinträchtigt den Schlaf und vermindert die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit.

5.2 Strategien der Lärmaktionsplanung

Die wesentlichen Strategien zur Lärmvermeidung werden als die „vier V“ zusammengefasst und umfassen die in Abb. 5.2. aufgeführten Punkte:



Abb. 5.2 Strategien der Lärmminderungsplanung

Sie werden ergänzt um Maßnahmen zur Stärkung der Robustheit der Straßenräume, die zwangsläufig nicht alle ruhig bzw. leise sein können.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind solche Festsetzungen zu treffen, die die Bedingungen für eine städtebauliche Lärmminderung an Hauptverkehrsstraßen bspw. durch abschirmende Bauten oder veränderte Wohnungsgrundrisse weiter verbessern.

Strategisch sollen kurzfristig wirksame Maßnahmen (5-Jahres-Zeitraum) und mittel- bis langfristige Maßnahmen aufgeführt werden. In Bezug auf die tatsächliche Lärmsituation sind die Minderungswirkungen von baulichen Maßnahmen auf einen längerfristigen Zielhorizont abgestellt.

5.3 Handlungsfelder und Maßnahmen

Basis der verkehrlichen Maßnahmenansätze sind:

⇒ Verkehrsvermeidung

Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV

- ⇒ **Verkehrsverlagerung**
Ggf. mittel- bis langfristig Verlagerung von Kfz-Verkehren
- ⇒ **Verkehrslenkung**
Prüfung der Verkehrslenkung in Teilbereichen (Wegweisung)
- ⇒ **Verringerung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten**
Tempo 30 (innerorts) bzw. 70/50km/h (B 6) insbesondere nachts im Zuge ausgewählter Straßenabschnitte
- ⇒ **Verstetigung des Verkehrsflusses**
Verbesserte Verkehrsabwicklung durch Veränderung der Fahrbahnquerschnitte, Anlage von Kreisverkehren etc.
- ⇒ **Straßenraumgestaltung**
Gestalterische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und der Lärmsituation innerhalb des Straßenraums, insbesondere in Bereichen mit hoher Nutzungsintensität (Geschäftsbereiche, Bereiche mit hohem Fuß-/Radverkehrsaufkommen)
- ⇒ **Vergrößerung des Abstands zur Fahrbahn**
Maßnahmen zur Abstandsvergrößerung wie bspw. Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer etc. bzw. ergänzende Parkstreifen
- ⇒ **Verbesserung der Fahrbahnbeläge**
Sanierung von Fahrbahnbelägen, Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge im Zuge von Sanierungsarbeiten bei hochfrequentierten Straßen unter Beachtung der technischen Regelwerke und der finanziellen/wirtschaftlichen Auswirkungen

Hierzu eignen sich bspw.:

- Für Geschwindigkeiten – 50 km/h:
 - Splittmastix (optimierte Hannover-Mischung mit Lärmvorteilen (~ 2 dB(A)) gegenüber Standardbelägen (Bonk, Maire, Hoppmann, Garbsen 1990)),
 - DSH-V-Belag (dünne Schichten in Heißeinbau auf Versiegelung) (Lärminderung bis zu ~ 2 - 4 dB(A))

- LOA 5D: modifizierter Splittmastix mit geänderter Mikrotextur (Lärminderung bis zu ~ 2 - 4 dB(A) empfohlen,
- SMA LA 0/8 mit im Vergleich zu herkömmlichem SMA 0/8 höherem Hohlraumgehalt (Lärminderung ~ 2 -3 dB(A)) empfohlen
- Für Geschwindigkeiten > 70 km/h:
 - OPA / ZWOPA mit hohem Hohlraumgehalt der Asphaltdecke. zweischichtiger offenporiger Asphalt zeichnet sich dadurch aus, dass neben der oberen Schicht mit einer relativ feinen Körnung eine zweite, gröber gekörnte Schicht existiert, die größere akustisch wirksame Hohlräume besitzt (Lärminderung bis zu > ~ 5 dB(A), im Neuzustand bis zu ~ 10 dB(A)) empfohlen.

Im Zuge des Ausbaus der B 6 sollte der Einbau eines offenporigen Asphalts geprüft werden.

⇒ **Öffentlichkeitsarbeit**

Anleitung zu lärminderndem Verhalten,
Geschwindigkeitsanzeigen

5.4 Leitlinien bei der Maßnahmenwahl

Eine Kombination von Maßnahmen ist sinnvoll. Die Gesamtwirkung ergibt sich aus der ergänzenden Wirkung verschiedener Einzelmaßnahmen.

Bewährte Strategien sind auszuweiten.

Der Schwerpunkt soll auf örtliche Maßnahmenansätze gelegt werden, die Lärmauswirkungen vor Ort spürbar verringern.

Lärmverlagerungen in lärmempfindliche Bereiche sind zu vermeiden.

Die Lärminderungswirkung von Maßnahmen wird subjektiv oft stärker empfunden, als ihre rechnerische Ermittlung aussagt. Entsprechende Erfahrungswerte werden bei der Auswahl der Maßnahmen berücksichtigt.

6. Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan

6.1 Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen

Der Ausbau der B 6 mit u.a. verbreiterten Standstreifen, neuer Mittelteilplanke und neuen Zu- und Auffahrten ist vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren ist in Vorbereitung. Im Zuge dieser Maßnahme wird die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung gemäß 16. BImSchV erforderlich. Hierbei werden Lärmgrenzwerte berücksichtigt, welche deutlich unter den Werten der Lärmaktionsplanung liegen. Entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz werden daher im Zuge des Ausbaus berücksichtigt.

6.2 Maßnahmenvorschläge des LAP 2018

In Abhängigkeit der Konfliktschwere und der Priorisierung wurden für die Maßnahmenswerpunkte bzw. „Hot Spots“ Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet (vgl. Abb. 3.6/3.7 und 6.1).

In Neustadt a. Rbge. sind kurz- bis mittelfristig nennenswerte Verkehrsverlagerungen nicht zu erwarten. Daher sind insbesondere Maßnahmen zur Verlangsamung, Verstetigung und Dämpfung des bestehenden Verkehrs sowie Maßnahmen zur Förderung der Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV zur mittel- bis langfristigen Änderung der Verkehrsmittel und zur Reduzierung von Kfz-Fahrten insbesondere im Stadtverkehr zu ergreifen.

Wesentliche Handlungsfelder zur Lärminderung liegen insbesondere in der Verkehrsabwicklung im Zuge der B 442 und der Mecklenhorster Str. / Herzog-Erich-Allee. Der Kfz-Verkehr in der Stadt Neustadt a. Rbge. ist in vielen Teilbereichen in Bezug auf seine Verstetigung und seine Dämpfung insbesondere im Nachtzeitraum hinsichtlich des Lärmschutzes zu verbessern. Auch zu vielen Zeiten am Tag könnte eine Verstetigung Lärm vermeiden.

Vor diesem Hintergrund wird ein Maßnahmenkonzept vorgeschlagen, das u.a. Verbesserungen der Radverkehrsführung unter Veränderung der Ortsdurchfahrtengestaltung und punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsdämpfung bspw. an Knotenpunkten vorsieht. Des Weiteren werden geschwindigkeits-

dämpfende Regelungen sowie der Einbau von lärmmindernden Asphalten – u.a. im Bereich der B 442 – vorgeschlagen (vgl. Abbildung 6.1).

Lärmarmer Fahrbahnbelag

Bisher vorliegende Ergebnisse zeigen, dass sich die Vorbeifahrtpegel durch den Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge teilweise um bis zu 5 bis 8 dB(A) reduzieren lassen. Eine Minderung der Mittelungspegel um 2 bis 5 dB(A) bei 50 km/h kann derzeit durch neuartige Asphaltbeläge als machbar angenommen werden. Dies zeigen Untersuchungsergebnisse aus verschiedenen Städten (Hannover: Hermann-Bahlsen-Allee, Braunschweig, Celle: Fuhrberger Landstraße).

Im Stadtgebiet Neustadt a. Rbge. sollte auf verschiedenen insbesondere hochfrequentierten Straßen unter Beachtung der technischen Regelwerke und dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit ein lärmmindernder Asphaltbelag eingebracht werden. Dies betrifft insbesondere die angewohnten Bereiche der B 6, der B 442, des Straßenzugs Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee und des Straßenzug Landwehr / Marktstraße sowie ggf. nach weiterer Prüfung weitere Regions- und Gemeindestraßen.

6. Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan

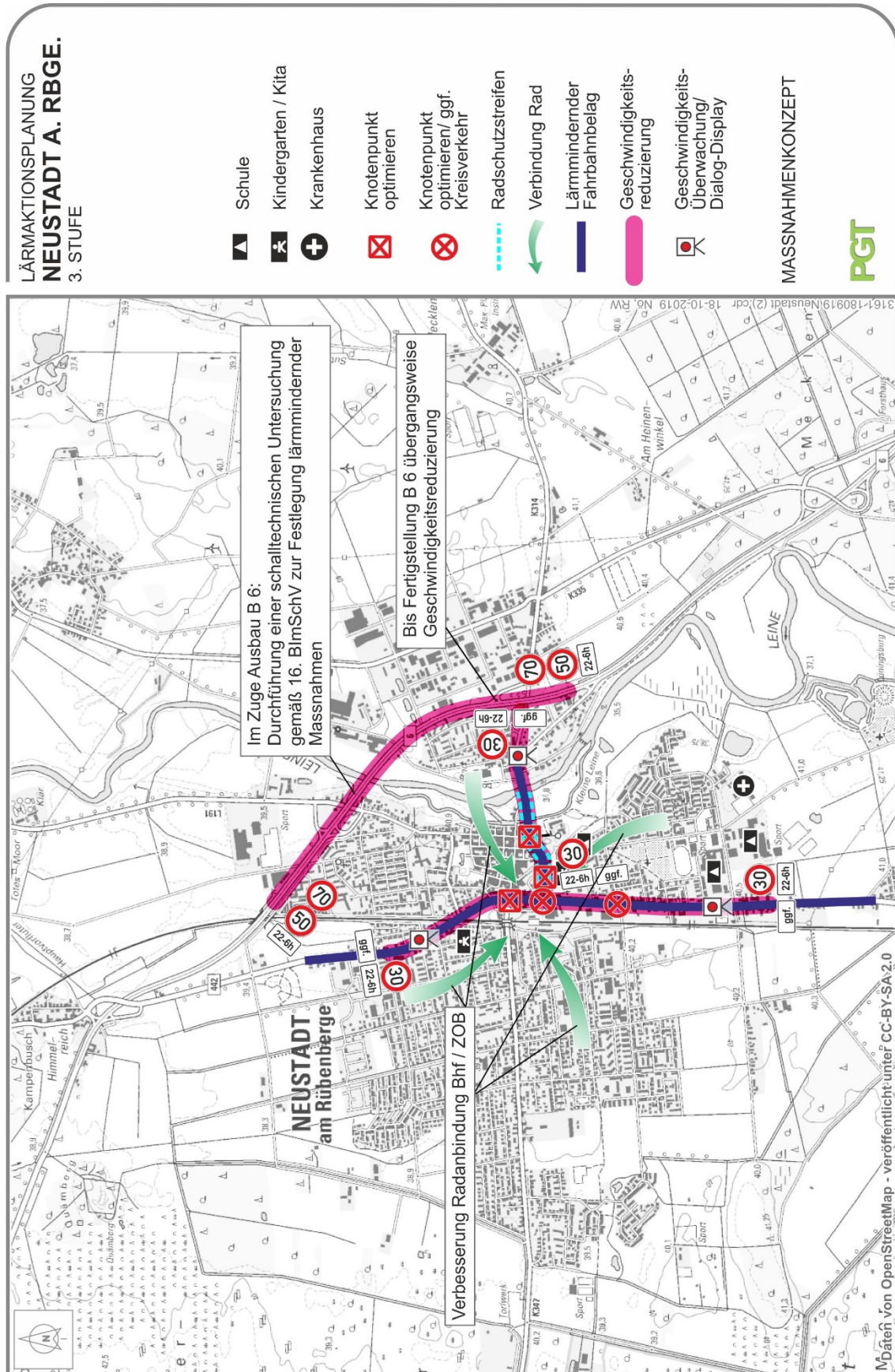


Abb. 6.1: Maßnahmenkonzept Neustadt a. Rbge.

Geschwindigkeitskonzept

Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auf niedrigem Niveau bedeuten niedrige Lärm- und Abgasimmissionen. Das Geschwindigkeitskonzept hat das Ziel, insbesondere nachts eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten zum Schutz der Nachtruhe zu erzielen. Auf verschiedenen lärmbelasteten innerörtlichen Straßenabschnitten sollte eine zumindest nächtliche Zielgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen 22.00 und 06.00 Uhr aus Gründen des Lärmschutzes angestrebt werden. Dies betrifft insbesondere folgende Straßenabschnitte (vgl. Abbildungen 6.1 – 6.3):

- die Ortsdurchfahrt der B 442
- die Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee

Zudem wird übergangsweise die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in den angewohnten Bereichen der B 6 von heute 80 km/h auf 70 km/h und in Nachtzeitraum auf 50 km/h bis zur Fertigstellung des Ausbaus der B 6 vorgeschlagen.

Für die Umsetzungsphase sollte

- der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie
- eine turnusmäßige Radarüberwachung

erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird.

Lärmindernde Straßenraumgestaltung

Die Wirkungsweise verkehrsdämpfender Maßnahmen im Straßenraum zur Reduzierung der Lärmimmissionen ist hinreichend nachgewiesen.¹⁰ Zahlreiche Straßengestaltungen nutzen diese Erkenntnisse.

Punktuelle Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung und zur Verkehrsdämpfung werden vor allem für die hochbelastete Ortsdurchfahrt der B 442 vorgeschlagen:

- Optimierung des Knotenpunktes Wunstorfer Straße / Herzog-Erich-Allee z.B. zu einem Kreisverkehrsplatz,

¹⁰ PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

- Optimierung des Knotenpunktes Siemensstraße / Wunstorfer Straße zu z.B. einem Kreisverkehrsplatz in Verbindung mit Errichtung eines höhengleichen Bahnübergangs.

Für weitere Knotenpunkte wird die Umgestaltung bzw. Ummarkierung zur verbesserten Radverkehrsführung vorgeschlagen:

- Knotenpunkt Marktstraße / Wunstorfer Straße,
- Knotenpunkt Herzog-Erich-Allee / Lindenstraße und
- Knotenpunkt Herzog-Erich-Allee / Leinstraße.

Im Rahmen der Umbaukonzepte soll durch Abfolge der Maßnahmen eine Rhythmisierung und damit eine Homogenisierung des Verkehrsflusses sowie eine Minderung der Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden.

Neben den Fahrbahneinbauten sind durchgehend querschnittsverändernde Maßnahmen, wie die Anlage von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen für den Radverkehr (ggf. auch einseitig), geeignet, die Qualität in den Ortsdurchfahrten zu verbessern und entsprechend zu prüfen. Vorgeschlagen wird die Anlage von Radschutzstreifen im Zuge der Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee von der Wunstorfer Straße bis zur Löwenbrücke (Leine). Hierzu wurde bereits eine Machbarkeitsstudie durchgeführt¹¹, die zu dem Ergebnis kommt, dass in dem genannten Bereich durchgängig beidseitige Radschutzstreifen realisierbar sind.

Zudem wird eine Verbesserung der Radverkehrssituation durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie durch das „Sichtbarmachen des Radverkehrs“ im Straßenraum erzielt.

Lärmschutzbauwerke

Es ist zu empfehlen, Lärmschutzwände und -wälle im Zuge des Ausbaus der B 6 zu prüfen und ggf. zu erhöhen. Dies betrifft insbesondere die angewohnten Bereiche auf Westseite der B 6.

Förderung Radverkehr

Vorgeschlagen wird, an verschiedenen Knotenpunkten im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 442 und der Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee,

¹¹ KLT consult, Hannover 2018.

die Radverkehrsführung zu verbessern und Radschutzstreifen in der Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee zu markieren.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. hat einen ersten Entwurf eines Radverkehrsnetzes mit Vorrangrouten und weiteren Routen zur Förderung des Radverkehrs in der Kernstadt erarbeitet (vgl. Abb. 6.2). Darüber hinaus gibt es im Stadt Neustadt a. Rbge. ein ausgedehntes Freizeit-Radverkehrsnetz (vgl. hierzu Abb. 6.3).

Die Netze sollten zusammengeführt und weiterentwickelt werden. Insbesondere eine Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsbeziehungen und der Verbindungen zwischen den Ortsteilen sollte angestrebt werden. Der Radverkehr sollte insbesondere durch den weiteren Ausbau von Hauptrouten weiter gefördert werden. Erforderlich ist eine deutlich verbesserte Anbindung insbesondere der östlichen Stadtquartiere an den Bahnhofs- und ZOB-Bereich. Auch die Erreichbarkeit und Durchlässigkeit der Altstadt für den Radverkehr ist zu verbessern. Hierbei sind insbesondere auch die Querungsbereiche im Zuge der klassifizierten Straßen zu sichern.

Darüber hinaus sind auch weitere Schnittstellen des Radverkehrs mit dem ÖPNV durch Anbindung der wichtigen Haltestellen und Umsteigepunkte sicherzustellen. An wichtigen Haltestellen sollten Radbügel für B+R aufgestellt werden.

Vorgeschlagen wird für die Vorrangrouten einen besonderen Qualitätsstandard zu entwickeln und entsprechend auszubauen.

Beim Ausbau der Vorrangrouten sollen besonders die aktuellen Erkenntnisse zur Führung des Radverkehrs mittels Radfahrstreifen und Schutzstreifen oder auch Fahrradstraßen berücksichtigt werden.

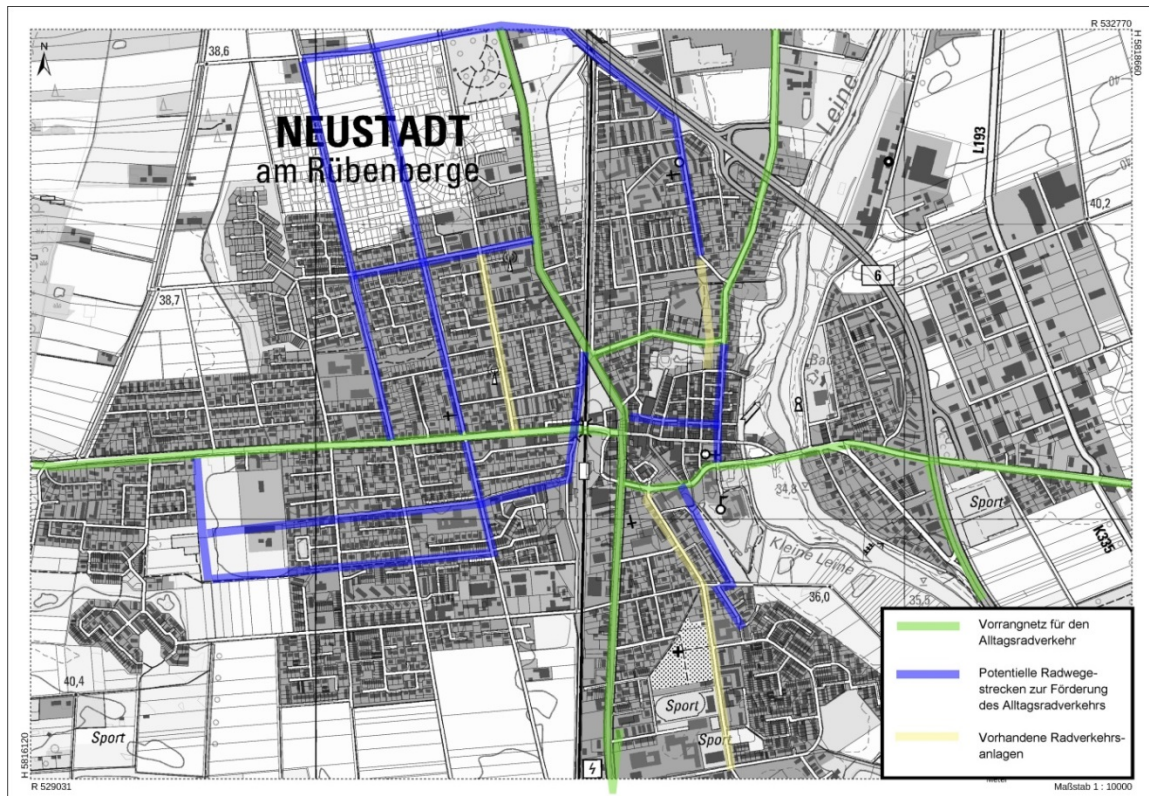


Abb. 6.2: Innerstädtische Radwegeverbindungen¹²

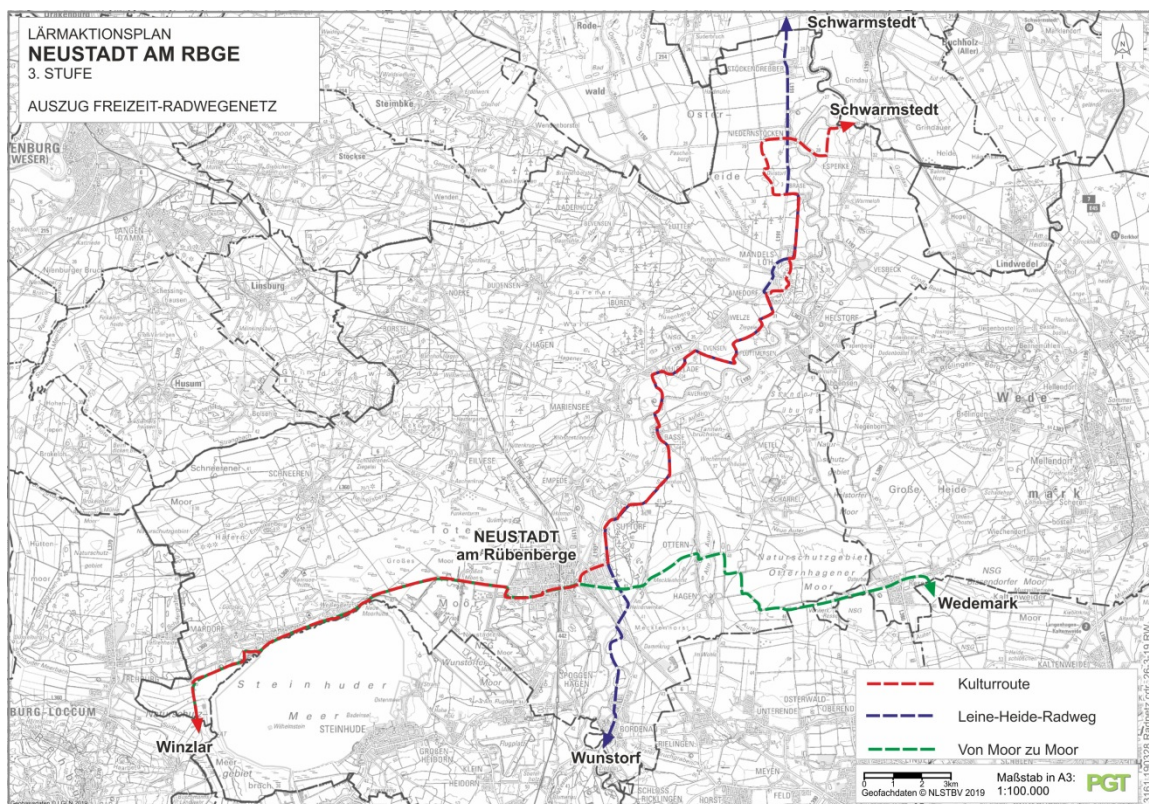


Abb. 6.3: Auszug Freizeit-Radwegenetz Neustadt a. Rbge.

¹² Stadt Neustadt a. Rbge. 2018

6.3 Verantwortung der Baulastträger

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) ist als Baulastträger zuständig für die Bundesstraßen und Landesstraßen. Ein erster Abstimmungstermin wurde bereits durchgeführt.

Eine Berücksichtigung der im LAP beschlossenen Maßnahmen durch das NLStBV ist anzustreben.

6.4 Schienenverkehr

In Bezug auf den Schienenverkehrslärm wird vorgeschlagen, dass die Stadt eine Darlegung der im Rahmen des Lärmaktionsplans des Eisenbahnbundesamt durchgeführten und zusätzlich beabsichtigten Maßnahmen zur Vorstellung in der Öffentlichkeit der Stadt Neustadt a. Rbge. einfordert. Darin sollen u.a. folgende Fragen behandelt werden:

- Wirkungsweise der bisher ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen bzw. ihre Stärken und Schwächen
- Darstellung der weiteren technischen Möglichkeiten von Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere Maßnahmen wie:
 - Lärmschutzwände zwischen Gleisen zur Abschirmung der stark befahrenen Gleise direkt am Entstehungsort des Lärms
 - Maßnahmen, die die Fahrzeugzusammensetzung, Fahrzeugfolge und die Fahrgeschwindigkeiten betreffen.

6.5 Flugverkehr

Die vorhandenen Lärmschutzbereiche sind einzuhalten. Bei Zunahme der Starts/Landungen, Änderung der Flugrouten etc. wird eine Überprüfung der Lärmsituation empfohlen.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. ist in der Fluglärmschutzkommission Langenhagen durch ein Ratsmitglied vertreten und kann hier entsprechend ihre Interessen geltend machen.

7. Wirkungen

Gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz sollen in den Aktionsplänen Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der Betroffenen enthalten sein.

Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere zur Förderung des Radverkehrs haben Wirkungen, die sich räumlich nicht konkret verorten lassen. Einige der Wirkungen von Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, lassen sich hingegen grob in ihrer lokalen Wirkung abschätzen (vgl. Tab. 7.1). Es bleibt der konkreten Maßnahmenumsetzung vorbehalten, die Wirkungsabschätzung weiter zu präzisieren.

Die Reduzierung der Betroffenenzahlen im Straßenverkehr wurde auf Basis der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen abschnittsbezogen abgeschätzt und in Tabelle 7.2 dargestellt.

Die Berechnung der Betroffenenzahlen und die Abschätzung der Veränderungen erfolgen auf Basis der VBUS-Berechnungen, die für die Beurteilung EU-weit verbindlich sind.

Maßnahmen und Wirkungspotential

Maßnahmen	Lärmminderung (Mittelungs- / Max.pegel) bis zu 12 dB(A)	flankierende Wirkungen			
		Luftschad- stoff- (Feinstaub-) minderung	Verkehrs- sicherheit	Gestal- tung	Freiraum- nutzung
LKW-Lenkung					
Sperrung für den Schwerverkehr		x	x	x	x
Kfz-Verlagerung					
Reduzierung der Verkehrsmen- gen um 50 % und mehr		x	x		
Erneuerung Fahrbahnbelag					
Austausch Kopfsteinpflaster ge- gen Asphalt bei 30 km/h		x		(x)	
Austausch Kopfsteinpflaster ge- gen Asphalt bei 50 km/h		x			
Lärmmindernder Asphalt		x			
Geschwindigkeitsreduzierung					
Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h		x	x		x
Geschwindigkeitsreduzierung für den Schwerverkehr > 7,5 to von 50 km/h auf 30 km/h		x	x		
Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h		x	x		
Geschwindigkeitskontrolle		x	x		
Verstetigung der Fahrgeschwin- digkeit		x	x		
Straßenraumgestaltung					
Verdoppelung des Abstandes zur Lärmquelle		x		x	x
Anlage eines Radfahrstreifens			x		
Einziehung des rechten Fahr- streifens		x		x	x
Abschirmung durch parkende Fahrzeuge		x		x	
Querungsstellen und Mittelinseln		x	x	x	x
Gestaltung, Straßenraumbegrü- nung z.B. Baumtor	subjektiv	(x)		x	x
Rasengleise				x	
Ersetzen von Lichtsignalanlagen durch Kreisel		x	x	x	

x = Wirkung vorhanden (x) = positive Wirkung möglich

Tab. 7.1: Wirkung von Maßnahmen zur Lärmminderung
(eigene Zusammenstellung PGT)

Lärminde	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten 2018* gemäß Lärmkartierung	Anzahl der Belasteten nach Umsetzung Maßnahmen LAP
DEN	über 55 – bis 60	600	550
	über 60 – bis 65	400	400
	über 65 – bis 70	500	350
	über 70 – bis 75	100	0
	über 75	0	0
Night	über 50 – bis 55	400	500
	über 55 – bis 60	500	300
	über 60 – bis 65	200	50
	über 65 – bis 70	0	0
	über 70	0	0

* 0-Werte rundungsbedingt (Auf-/ Abrundung auf 100er Stellen)

Tab. 7.2: *Belastetenzahlen nach Pegelklassen – Hauptverkehrsstraßennetz und Reduzierung der Betroffenenzahlen im Straßenverkehr*¹³

¹³ GAA Hildesheim: -Hauptverkehrsstraßen bzw. Strategische Lärmkartierung 3. Stufe - Hauptverkehrsstraßen, 2018.

8. Ruhige Gebiete

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Abgrenzung sogenannter „ruhiger Gebiete“ als Arbeitsschritt der Lärmaktionsplanung vor. „Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“ (Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005, § 47d, Abs. 2, Satz 2. BImSchG). Bezüglich deren Definition wird lediglich darauf hingewiesen, dass ein ruhiges Gebiet einen festgesetzten Grenzwert, der von der Behörde (in diesem Fall der Stadt Neustadt a. Rbge.) definiert wird, nicht überschreitet.

Gemäß des Mustererlasses Niedersachsen (Nieders. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz u.a. (Hrsg.) wird zu „ruhigen Gebieten“ wie folgt ausgeführt¹⁴:

„Schutz ruhiger Gebiete – Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre ... In weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, werden diese Festlegungen einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Bei einer Nichtberücksichtigung ist dieses entsprechend zu begründen. ... Einheitliche Kriterien zur Festlegung von ruhigen Gebieten gibt es bislang nicht.“

Die Stadt Neustadt a. Rbge. sollte bei der Ausweisung von ruhigen Gebieten offensiv vorgehen. Insbesondere die Sicherung der Naherholungsgebiete und einiger wichtiger Grünachsen sollte ein wichtiges Ziel sein und entsprechend als „ruhige Gebiete“ (Erholungsbereiche) ausgewiesen werden. Zu diskutieren ist, ob nicht auch einzelne Wohnbereiche berücksichtigt werden sollten.

Für den Bereich der Kernstadt wird vorgeschlagen in einem ersten Schritt die Bereiche der Leine-Aue aus „ruhige Gebiete“ auszuweisen (vgl. Abb. 8.1).

¹⁴ Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmaktionsplanung, Ausfüllhinweise zur Dokumentation und Berichterstattung (Musteraktionsplan), Hannover, Januar 2018

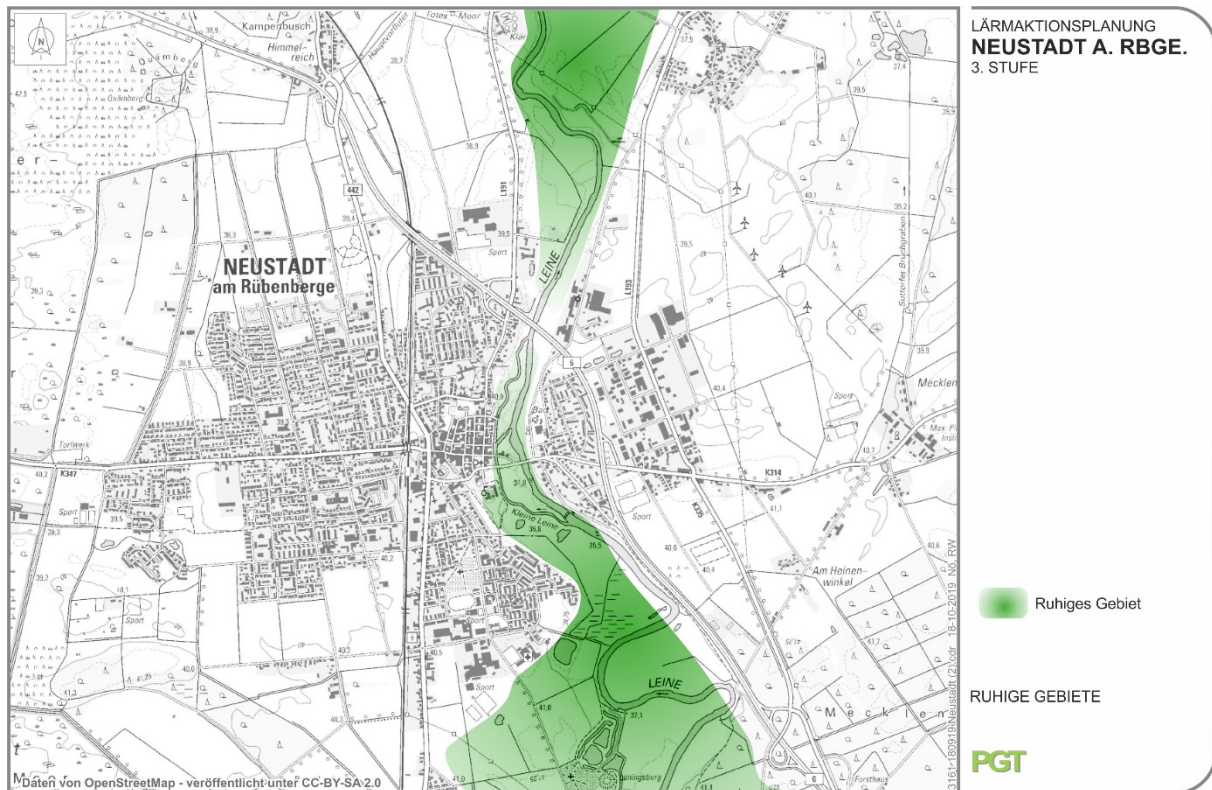


Abb. 8.1: Ruhige Gebiete - Ausschnitt Kernstadt Neustadt a. Rbge.

9. Kostenschätzung

Die vorläufige Kostenschätzung für Einzelmaßnahmen des Lärmaktionsplanes (Auswahl) ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bereich/Abschnitt	Maßnahme	Kosten (netto in €) / Einheit
B 6 / B 442	Geschwindigkeitskonzept / Beschilderung	ca. 5.000 €
B 6 / B 442 / Mecklenhorster Str. / Herzog-Erich-Allee	Lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei Umsetzung im Zuge anstehender Sanierungsmaßnahmen (bis zu 10-20% teurer als herkömmlicher Splittmastixasphalt)
B 442	Kreisverkehr	ca. 500.000 €
Mecklenhorster Str. / Herzog-Erich-Allee	Entfernen Mittelmarkierung / Anlage Schutzstreifen / Deckschichterneuerung	ca. 375.000 € (gem. Machbarkeitsstudie)
B 6 / B 442 / Mecklenhorster Str. / Herzog-Erich-Allee	Dialog-Display	ca. 2.000 – 4.500 € je Display (zzgl. Tiefbau)

Tab. 9.1: Vereinfachte Kostenübersicht

10. Fazit / Zusammenfassung

Die Lärmkartierung in Neustadt a. Rbge. zeigt eine vergleichsweise hochbelastete Situation im Zuge der B 6 und der B 442. Zudem ist der Straßenzug Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee durch Straßenverkehrslärm belastet. Die Ergebnisse der Berechnungen des Ergänzungsnetzes werden zu einem späteren Zeitpunkt eingearbeitet.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Neustadt a. Rbge. weist Handlungsstrategien und Maßnahmenempfehlungen für die wesentlichen Belastungspunkte auf. Hierbei erfolgt im Rahmen des Lärmaktionsplanes eine Schwerpunktsetzung auf folgende Bausteine:

- Geschwindigkeitsreduzierungen, insbesondere im Nachtzeitraum, im Zuge der Ortsdurchfahrten,
- Geschwindigkeitsreduzierung im Zuge der B 6 bis zur Fertigstellung des Ausbaus,
- Konzepte zur Straßenumgestaltung bspw. durch Prüfung des Einbaus von Kreisverkehrsplätzen im Zuge der B 442 und der Optimierung verschiedener Knotenpunkte zur Radverkehrsführung im Zuge der B 442 und der Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee sowie Anlage von Radschutzstreifen im Zuge Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee,
- Einbau lärmindernder Asphalte im Zuge von Sanierungsmaßnahmen im Zuge der B 6, der B 442 und Mecklenhorster Straße / Herzog-Erich-Allee sowie ggf. im Straßenzug Landwehr / Marktstraße.
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, insbesondere Entwicklung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes, etc. Hier ist insbesondere eine deutlich verbesserte Anbindung an den Bahnhofs- und ZOB-bereich aus den östlich gelegenen Stadtquartieren anzustreben.
- Beginn der konkreten Abstimmungen und Einforderung von Maßnahmen bei den Baulastträgern,
- Intensivierung von Lärmschutz an der DB-Strecke.

Für die untersuchten Straßenabschnitte können die vorgeschlagenen Maßnahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans 3. Stufe zu einer deutlichen Minderung der Lärmsituation beitragen.

Der vorliegende Entwurf des Endberichts zur Lärmaktionsplanung wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung sowie mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) abgestimmt und am 19.09.2019 vom Rat der Stadt Neustadt a. Rbge. beschlossen.

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 LAP werden dabei ermittelt und bewertet.

Anhang: Stellungnahmen Öffentlichkeitsbeteiligung / Abwägung**Anregungen TÖB (ausgearbeitet von PGT Umwelt und Verkehr)**

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
1	PLEdoc GmbH Unternehmen der Open Grid Euro- pe Postfach 12 02 55 45326 Essen 28.05.2019	Infrastruktur	Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden: • Open Grid Europe GmbH, Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) • Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. (Siehe Abbildung Anhang (Anm. Verf.: nicht beigefügt)) Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.	--

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
2	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Fontainengraben 200 53123 Bonn 03.06.2019	Militär	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Die Kernstadt Neustadt am Rübenberge liegt im Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG des Militärflugplatzes Wunstorf. Durch den militärischen Flugbetrieb ist mit Lärm- und Abgasemissionen zu rechnen. Zusätzlich verläuft durch das Stadtgebiet die Bundesstraße 6, welche zugleich zum Militärstraßengrundnetz gehört und auch als solche genutzt wird. Ich weise bereits jetzt daraufhin, dass spätere Ersatzansprüche nicht anerkannt werden.	--
3	Region Hannover Service/Team Städtebau (61.03) Höltyst. 17 30171 Hannover 01.07.2019	Allgemein	Zum Lärmaktionsplan Neustadt - 3. Stufe - bestehen aus der Sicht der Region Hannover als Träger öffentlicher Belange keine Anregungen und Bedenken.	--
4	Handwerks- kammer Hanno- ver Postfach 25 27 30025 Hannover 14.06.2019	Maßnahmen Straßen- verkehr	Wir teilen die Auffassung, dass auch innerstädtischer Lärm aufgrund der möglichen gesundheitlichen Auswirkungen und Beeinträchtigungen der Bevölkerung ein bestimmtes Höchstmaß nicht dauerhaft überschreiten darf. Allerdings dürfte es aus unserer Sicht schwierig sein, dass alle im Entwurf genannten Maßnahmen tatsächlich die gewünschte Wirkung einer Lärmmin- derung erzielen werden. Auch gilt es zu bedenken, dass die Kommune zwar eine wesentliche Ver- antwortung für den Schutz ihrer Bevölkerung trägt, ihr tatsächlicher Hand- lungsspielraum aber vergleichsweise gering ist. Er beschränkt sich in erster Linie auf verkehrsbeeinflussende oder -steuernde Maßnahmen in der Stadt.	

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Die Verantwortung der Baulastträger, insbesondere SPNV DB AG /Eisenbahnbundesamt, zur Verringerung des verkehrlichen Lärms in der Stadt Neustadt am Rübenberge beizutragen, ist ebenfalls sehr hoch und kann von der Kommune nur angemahnt werden. Ähnliches gilt auch für den Militärflugplatz Wunstorf. Im Folgenden nehmen wir zu den einzelnen Punkten des Lärmaktionsplanes der Stadt Neustadt am Rübenberge Stellung: 1. Maßnahmen B 6 (Seite 27 Lärmaktionsplan) Wir begrüßen die Kombination des Ausbaus der B 6 mit entsprechenden Lärmschutzbauten, dies insbesondere auf der Westseite der B 6. 2. Reduzierung der Geschwindigkeiten / Verstetigung des Verkehrsflusses, lärmärmerer Fahrbahnbelag (Seite 28 ff Lärmaktionsplan) Wir teilen die Einschätzung der Stadt Neustadt am Rübenberge, dass der Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge zu einer maßgeblichen Reduzierung der Lärmbelastung führen wird. Hinzu käme eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung. Für die Nachtzeit schließen wir nicht aus, dass die Anordnung von Kfz-Fahrgeschwindigkeiten von 30 km/h für die Hauptverkehrsstraßen bzw. 50 km/h (B 6) dazu beitragen kann, die Lärmbelastung in dieser besonders sensiblen Zeit zu reduzieren. Wir bezweifeln aber sehr stark, dass diese Verringerung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den betreffenden Straßen tatsächlich auch zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten während der Nacht führen wird – wenn nicht gleichzeitig großflächig und kontinuierlich Geschwindigkeitsmess- und -anzeigergeräte installiert werden und die Verstöße konsequent verfolgt werden. Wir halten daher die vorgeschlagene Anordnung von niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten für - in der Praxis - wirkungslos.	Die Argumentation wird zurückgewiesen. Die Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen sind zahlreich erprobt. Der LAP schlägt zudem vor: Für die Umsetzungsphase sollte – der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie – eine turnusmäßige Radarüber-

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Ein stetiger Verkehrsfluss kann allerdings deutlich zu einer Verringerung der Lärmbelastung beitragen. Diese Maßnahme ist daher auch im Lärmaktionsplan zu Recht gelistet. 3. Lärmmindernde Straßenraumgestaltung Die im Lärmaktionsplan angeführten Maßnahmen halten wir für angezeigt, um eine weitere Lärmreduzierung herbeizuführen	wachung erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird. Die Zustimmung zu den Maßnahmen wird begrüßt. Die Zustimmung zu den Maßnahmen wird begrüßt.
5	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Hannover Postfach 58 49 30058 Hannover 13.06.2019	Maßnahmen Straßenverkehr	Durch das o. g. Vorhaben werden die Belange der in der Zuständigkeit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover, liegenden Bundesstraßen 6 und 442 sowie die Landesstraße 193 (Mecklenhorster Straße) berührt. Die Baulastträger von Straßen sind im Rahmen ihrer finanziellen Mittel stets bemüht, den Lärmschutz an Straßen für betroffene Anwohner durch bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen sicherzustellen. <u>Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge</u> Eine rechtliche Verpflichtung zu Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen, wegen der allgemein steigenden Verkehrsbelastung, besteht für den Straßenbaulastträger nicht. Eine Ausnahme hierzu bildet einzig die sog. „Lärmvorsorge“ beim Neu-, Um- oder Ausbau einer Straße, bei dem unter zu prüfenden Kriterien eine „wesentliche Änderung“ der Verkehrslärmsituation nachgewiesen werden muss (§ 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz -BImSchG-).	--

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Für die betroffenen Bereiche lässt sich eine Lärmvorsorge, bis auf die B 6 (s.u.) ausschließen, da auf den o.g. Straßen ein „erheblicher, baulicher Eingriff“ seit geraumer Zeit nicht stattgefunden hat. Die regelmäßig stattfindenden Fahrbahnsanierungen zählen hierbei nicht zu den erheblichen baulichen Eingriffen, weil sich an den Fahrbahnabmessungen und an den Eigenschaften der Fahrbahnoberfläche in der Regel nichts ändert. Im Zuge des geplanten Umbaus der OU Neustadt im Zuge der B 6 einschließlich der Erneuerung von Brückenbauwerken, insbesondere der „Leinebrücke“ werden auch umfangreiche schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, die im Ergebnis den notwendigen Lärmschutz der betroffenen Anwohner im Sinne der 16. BImSchV festsetzen wird. <u>Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Lärmsanierung</u> Grundsätzlich besteht die Möglichkeit Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen unter dem Gesichtspunkt der Lärmsanierung durchzuführen. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Voraussetzung hierfür ist eine Überschreitung der für den Bundeshaushalt festgelegten Auslösewerte. Die Maßgabe, ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann, richtet sich nach dem berechneten Beurteilungslärmpegel des betrachteten Wohngebäudes, der die Sanierungsgrenzwerte von • 67 dB{A} tags oder 57 dB{A} nachts in Wohngebieten, • 69 dB{A} tags oder 59 dB{A} nachts in Mischgebieten oder • 72 dB{A} tags oder 62 dB{A} nachts in Gewerbegebieten überschreiten muss. Bei Überschreitung der Lärmsanierungsauslösewerte an Bundesfernstraßen besteht generell ein Anspruch auf Durchführung einer Lärmsanierung. Nach	Das Vorgehen zur Festsetzung der Maßnahmen zum notwendigen Lärmschutz wird begrüßt. Die Berechnung des GAA gem. RLS 90 zeigt sowohl im Zuge der B 442 und der Mecklenhorster Str. / Herzog-Erich-Allee nachts Pegelwerte im Bereich von 60 – 65 dB(A). Es wird angestrebt auf Basis der dieser Daten die weitere Abstimmung mit dem NLStBV zu suchen. Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Stadt und dem NLStBV über die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne der Lärmsanierung zu prüfen.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			§ 47d Abs. 1 BImSchG ist die Gemeinde als Aufsteller zuständig für die Festlegung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan. Gleichzeitig sind nach § 47 d Absatz 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG die zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung (bei Lärmsanierung die Straßenbauverwaltung) zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet, sofern diese rechtsfehlerfrei aufgenommen wurden und nach Fachrecht zulässig sind. Damit die von Gemeinden in Lärmaktionsplänen festgelegten Lärmschutzmaßnahmen von der Straßenbauverwaltung im Rahmen der Lärmsanierung umgesetzt werden können, ist es erforderlich dass die Gemeinden eine schalltechnische Untersuchung durchführen, die den Grundsätzen einer Lärmsanierung der Straßenbauverwaltung entspricht. Die Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan sollten anhand der nachfolgend aufgeführten Vorgaben ermittelt werden und sich an den Auslösewerten für Bundesfernstraßen orientieren, um eine Durchführung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltung zu ermöglichen. • Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) • Berücksichtigung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) • Aufstellung der Unterlagen nach den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012) • Kostenberechnung nach dem Handbuch Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2014). Sollte im Ergebnis der Berechnung eine tatsächliche Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte nachgewiesen werden, wird im Anschluss über die Anordnung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen entschieden, die sofern eine mutmaßlich geringe Anzahl an Wohngebäuden mit Grenzwertüberschreitungen vorliegt, auch ausschließlich aus passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) bestehen können.	

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Ich möchte vorsorglich darauf hinweisen, dass der Bund die Kosten für mögliche passive Lärmschutzmaßnahmen an Ihrem Wohngebäude lediglich zu 75% trägt, die restlichen 25% von den Gebäudeeigentümern zu tragen wären. <u>Verkehrsregelnde Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung</u> Die aktuelle Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht mit dem §45 und im Zusammenspiel mit der Lärmschutz-Richtlinie-StV zum Schutz der Wohnbevölkerung ausnahmsweise auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen vor, jedoch ist deren Anwendung an enge Voraussetzungen gebunden. Ein gemeindlicher Lärmaktionsplan allein kann jedoch nicht als Rechtsgrundlage für die konkrete Anordnung von Verkehrsbeschränkungen herangezogen werden (vgl. auch Ziffer 2.5 Lärmschutzrichtlinie-StV). Weder in den europäischen Regelungen über Lärmschutz noch durch das BImSchG werden Lärmgrenzwerte für bestehende Verkehrswege festgesetzt. Verkehrsregelnde Maßnahmen zum Lärmschutz kommen hierbei in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende und gern. RLS-90 berechnete Beurteilungslärmpegel. • in Wohngebieten den Richtwertpegel von 70 dB(A), tags bzw. 60 dB(A), nachts und in Misch- und Kerngebieten den Richtwertpegel von 72 dB(A), tags bzw. 62 dB(A), nachts an der Mehrheit der Wohnbebauung überschreitet, • durch die Beschränkung um mindestens 3 dB(A) abnimmt, • hinterher unter den jeweiligen Richtwertpegeln der Lärmschutz-Richtlinien-StVO liegt. Ich weise in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die zu ermittelnden Lärmpegel gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (16.BImSchV) berechnet werden müssen und nicht über eine „Lärmmessung“ festgestellt werden können. Hierbei werden vorschriftsgetreu nur die Lärmemissionen der betrachteten	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Straßenverkehrsbehörden kann auch auf Basis des Lärmaktionsplans erfolgen. Der VGH Baden-Württemberg führt in einem Urteil vom 17.7.2018, 10 S 2449/17 darüber hinausgehend aus: „... 2. Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärm-minderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe. 3. Die Straßenverkehrsbehörde ist an die Festlegung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in einem Lärmaktionsplan gebunden, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig ist; ein Einvernehmensefordernis besteht dabei nicht. 4. Die Weigerung der Umsetzung rechtmäßig festgelegter Lärm-minderungsmaßnahmen durch die Fachbehörde verletzt die planende

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Straße berücksichtigt und andere Lärmemittenten (Bahnverkehr, Flugbetrieb, Gewerbebetrieb etc.) nicht berücksichtigt. Ein entsprechender Nachweis der tatsächlichen Lärmbelastung wird im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV für jeden betroffenen Straßenzug zu führen sein. Das Festsetzen von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als lärm mindernde Maßnahme ist in der Fachwelt nicht unumstritten, weil sich das Geschwindigkeitsniveau wegen der mangelnden Einsicht bei den Kraftfahrern auf gut ausgebauten Straßen durch das Aufstellen von Verkehrszeichen erfahrungsgemäß nicht herabsetzen lässt, die Moral der Verkehrsteilnehmer aber durch derartige Maßnahmen insgesamt sinkt. Konsequent wären dann in dem Zusammenhang regelmäßig durchgeführte Geschwindigkeitskontrollen, die von der Polizei oder von den Gemeinden zu übernehmen wären. <u>Verstetigung des Verkehrs</u> Die Straßenbauverwaltung ist grundsätzlich bemüht eine Verstetigung des Verkehrs durch optimierte Abstimmung aufeinanderfolgender, signalgesteuerter Knotenpunkte (Grüne Welle) zu ermöglichen. Dies ist häufig durch gegebene Zwangspunkte (ÖPNV, benötigte Fußgängerquerungen) nur bedingt möglich. Durch die Verstetigung des Verkehrs ist bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h eine Pegelminderung von 1 – 2 dB(A) möglich.	<i>Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.“</i> Die Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen sind zahlreich erprobt. Der LAP führt zudem aus: Für die Umsetzungsphase sollte – die Durchführung eines begleitenden Programms zur Öffentlichkeitsinformation, – der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie – eine turnusmäßige Radarüberwachung erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird. Die Bemühungen von Seiten des NLStBV, den Verkehr zu verstetigen werden aus Sicht des LAP begrüßt.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			<u>Einbau von lärminderndem Asphalt</u> Bei Fahrbahnerhaltungs-/ Fahrbahnsanierungsmaßnahmen für Bundes- und Landesstraßen wird derzeit ein lärmarmer Asphalt eingesetzt. Dieser weist einen lärmtechnischen Abminderungsfaktor DStrO von - 2,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten von > 60 km/h auf. Die im LAP beschriebenen lärmoptimierten Fahrbahnbeläge DSHV, LOA 5D, SMA LA 0/8 weisen eine hohe Anfangslärminderung auf. Diese Fahrbahnbeläge sind als Regelbauweise in den maßgebenden technischen Regelwerken (ZTV, RLS-90 u. a.) noch nicht eingegangen und wurden von der BAST auch noch nicht mit einem lärmtechnischen Abminderungsfaktor DStrO bewertet, der jedoch im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen eine unverzichtbare Kenngröße ist. Dieser Asphalt muss sich in der Praxis zunächst in Bezug auf sein akustisches Langzeitverhalten und auf seine Dauerhaftigkeit bewähren. Es muss ferner sichergestellt sein, dass sich für den Straßenbaulastträger bei der Herstellung, Unterhaltung und beim Betriebsdienst hinsichtlich der Kosten keine erheblichen Nachteile ergeben. Aus diesen o. g. Gründen werden die lärmoptimierten Fahrbahnbeläge, bis auf einige wenige Versuchsstrecken, auf den Landes- und Bundesstraßen im Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen noch nicht eingesetzt. <u>Straßenumgestaltung und Förderung des Radverkehrs</u> Mittelinseln und andere bauliche Maßnahmen zur Straßenumgestaltung werden in Ortsdurchfahrten aus Sicht der Straßenbauverwaltung grundsätzlich mit dem Ziel angelegt, die Verkehrssicherheit in dem betroffenen Bereich zu erhöhen. Probleme der Verkehrssicherheit ergeben sich zumeist aus notwendigen Fahrbahnüberquerungen durch Fußgänger oder Radfahrer im Ortseinfahrtbereich, insbesondere wenn dort hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr gefahren werden.	Ggf. sind hier im Rahmen einer Versuchsstrecke in Neustadt a. Rbge. weitere Erfahrungen zu sammeln. Die Bemühungen von Seiten des NLStBV, den Verkehr zu verstätigen und den Radverkehr zu fördern werden aus Sicht des LAP begrüßt.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Der Überquerungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern resultiert in der Regel aus dem Übergang von einem einseitigen, gemeinsamen Geh- und Radweg des Außerortsbereiches zu einer beidseitigen Führung in der Ortsdurchfahrt. Mit der Mittelinsel soll den Fußgängern und Radfahrern ein Angebot geschaffen werden, um notwendige Überquerungen hier zu bündeln. Mehr Radverkehr bedeutet mehr Lebensqualität in den Städten und Gemeinden. Darüber hinaus spart Radverkehr Energie, Platz, entlastet von Lärm und Abgasen, fördert die Gesundheit und kann daher von hier aus, für eine nachhaltige städtebauliche und verkehrliche Entwicklung, grundsätzlich als positiv bewertet werden. Aufgrund der insgesamt begrenzten Haushaltsmittel kann die Umgestaltung des Straßenraums und die Erweiterung/Änderung der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen von hier aus leider nur in Betracht kommen, wenn ein entsprechender Bedarf nachgewiesen ist. Für die Anpassungen der Radverkehrsinfrastruktur ist die regionale oder kommunale Radverkehrsnetzplanung von großer Bedeutung, die jeweiligen Anforderungen an die Ausbildung der Radverkehrsanlagen gemäß RAST-2006, RAL-2012 und ERA-2010 sind hierbei zu beachten. Den notwendigen Abstimmungen zwischen der Stadt, der Region Hannover (für die Kreisstraßen) und der Straßenbauverwaltung über geplante straßenbauliche Maßnahmen und insbesondere über mögliche Kostenteilungen steht der regionale Geschäftsbereich Hannover der NLStBV ergebnisoffen und positiv gegenüber.	Der LAP zeigt entsprechende Bedarfe auf. Die Notwendigkeit zur Abstimmung der Maßnahmenvorschläge des LAP wird begrüßt.
6	Avacon Netz GmbH Watenstedter Weg 75 38229 Salzgitter	Allgemein	Gern beantworten wir Ihre Anfrage. Die 3. Stufe des Lärmaktionsplanes der Stadt Neustadt am Rübenberge befindet sich innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer Fernmelde- und 110-kV-Hochspannungsfreileitungen. Die Abstände zu unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung Blumenau-Neustadt, LH-10-1074 (Mast 019-027) werden durch die DIN EN 50341-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
	21.06.2019		1(VDE0210-1) geregelt. Wir weisen darauf hin, dass an unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung bei bestimmten Witterungsverhältnissen, insbesondere bei Regen, Nebel oder Raureif, Geräusche entstehen können. Für unsere sich innerhalb des Anfragegebietes befindlichen Fernmeldekabel benötigen wir einen Schutz-bereich von je 3,00 m, d. h. 1,50 m zu jeder Seite der Kabelachsen. Über und unter den Kabeln benötigen wir einen Schutzbereich von je 1,00°m. Änderungen der vorliegenden Planung bedürfen jedoch unserer erneuten Zustimmung. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen. Anlage Einen Übersichtsplan der Sparte Hochspannung Einen Übersichtsplan der Sparte Fernmelde (Anm. des Verfassers: hier nicht beigelegt)	
7	Industrie- und Handelskammer Hannover Postfach 30 29 30030 Hannover 26.06.2019	Maßnahmen Straßen- verkehr	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Neustadt a. Rbgb. Stellung zu nehmen. Vorweg merken wir an, dass mit der EG-Umgebungslärmrichtlinie und der Umsetzung in nationales Recht die Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen erforderlich geworden ist. Allerdings wird die Festlegung von Maßnahmen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Hierfür sind keine Grenzwerte festgelegt, die einzuhalten sind oder ab denen Maßnahmen zwingend erforderlich werden.	

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Wie auch in der Begründung (S. 20) ausgeführt, werden vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) als Auslösewerte empfohlen. Im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes sind um 5 dB(A) niedrigere Werte von 65/55 dB(A) verwendet worden. Vor diesem Hintergrund halten wir es für zwingend erforderlich, besonders sorgfältig die Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen abzuwägen. Im Entwurf des Lärmaktionsplanes wird u. a. die Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 6, der B 442 und auf der Mecklenhorster Straße/Herzog-Erich-Allee vorgeschlagen. Weiterhin ist eine „Lärmmindernde Straßenraumgestaltung“ durch Fahrbahneinbauten mit „durchgehend querschnittsverändernde Maßnahmen“, also Fahrbahnverengungen für den Individualverkehr, geplant. Wir weisen darauf hin, dass nach § 1 des Bundesfernstraßengesetzes Bundesstraßen auch innerorts der Aufnahme des weiträumigen Verkehrs dienen. Sie haben damit Bündelungsfunktionen und eine überörtliche Bedeutung. Eine Beschränkung des Gemeindegebrauchs ist nur aufgrund baulicher Mängel oder Sicherheitsproblemen vorgesehen. Die B 6, B 442 und der Hauptverkehrsstraßenzug Mecklenhorster Straße/Herzog-Erich-Allee stellen für den Wirtschaftsverkehr zentrale Verkehrsachsen der gesamten Region mit hoher Bündelungsfunktion dar. Entsprechend sind sie zwangsläufig verkehrlich stärker belastet. Sie sind dabei das Rückgrat der Mobilität der regionalen Wirtschaft Neustadts und von zentraler Bedeutung für Ver- und Entsorgung, Arbeitsplätze und fiskalischen Einnah-	Für die Stadt Neustadt a. Rbge. werden ergänzend Auslösewerte der Pegelklassen von 65-70 bzw. 55-60 dB(A) (L_{den} und L_{night}) vorgeschlagen, um Ungenauigkeiten der Berechnungen (bspw. zu gering angesetzte Verkehrsmengen) auszugleichen. Gem. Umsetzung der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie in nationales Recht können die Kommune die Grenzwerte selbst festlegen. Die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes sind sorgfältig abgewogen worden. Eine Beschränkung der Befahrbarkeit der Straßen ist durch die Maßnahmen des LAP nicht vorgesehen.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			men. Eine Behinderung des Verkehrs durch Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Engstellen / Rückbau führt zu einer geringeren Leistungsfähigkeit und zusätzlichem Zeitbedarf und damit zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeitssituation und entsprechenden wirtschaftlichen Nachteilen und Kostenbelastungen. Zudem bergen solche Maßnahmen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen die Gefahr, dass Nebenstraßen und Wohngebietsstraßen durch Ausweichverkehre stärker belastet werden, womit die Ziele des Lärmaktionsplanes konterkariert werden. Außerdem ist durch eine Einrichtung von Engstellen oder des generellen Rückbaus mit Rückstaus und entsprechenden Fahrzeitverlängerungen, zusätzlichen Emissionen und einer Verlagerung der Lärmproblematik auf die vorgelegenen Bereiche zu rechnen. Aus unserer Sicht muss es vielmehr Ziel der städtischen Verkehrspolitik sein, auf Hauptverkehrsstraßen den Verkehr leistungsfähig, zügig, sicher und flüssig abzuwickeln, um auf diese Weise dem Mobilitätsbedarf von Wirtschaft und Gesellschaft zu entsprechen. Wir halten deswegen die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierungen und Fahrbahnverengungen für nicht verhältnismäßig und empfehlen Maßnahmen, wie koordinierte Lichtsignalsteuerungen, mit denen auf eine Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrs hingewirkt wird.	Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Einschränkungen der Verkehrsqualität nicht zu erwarten. Verlagerungseffekte auf nachrangige Straßen sind durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu erwarten. Ziel ist es, eine leistungsfähige und verkehrssichere Verkehrsabwicklung aller Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des Lärm- und Gesundheitsschutzes sicherzustellen. Gerade durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Knotenpunkt-optimierung und Geschwindigkeitsreduzierung ist auch eine Verstetigung der Verkehrsabläufe zu erwarten. Der Empfehlung wird nicht gefolgt. Als ergänzende Maßnahme können koordinierte Lichtsignalanlagen, die die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen, sinnvoll sein.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
8	Eisenbahn- Bundesamt Außenstelle Hannover Sachbereich 1 Planfeststellung GA 58141 Herschelstraße 3 30159 Hannover 08.07.2019	Allgemein	Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes als Planfeststellungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes werden von der Lärmaktionsplanung 3. Stufe der Stadt Neustadt a. Rbge nicht berührt. Insofern bestehen keine Bedenken.	--
9	DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH 30145 Hannover 04.07.2019	Allgemein	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Durch die 3. Stufe des Lärmaktionsplanes der Stadt Neustadt am Rbge. werden die Interessen der Telekom zurzeit nicht berührt. Gegen die geplanten Maßnahmen bestehen somit von unserer Seite keine Bedenken.	--

Anregungen Bürger/Bürgerinnen

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
1	Anwohner Wölper Ring 31535 Neustadt 21.06.2019	Verkehrssituation	Mit Verwunderung stelle ich fest, dass die Königsberger Str. auf Ihren Karten keine Erwähnung findet. Die Königsberger Str. ist die Haupt - Anfahrts- und - Abfahrtstrecke aus der nördlichen Region zum und vom P+R-Platz. Auch wird sie von vielen Kfz - Fahrern (und LKW) mit Ortskenntnissen zur Umfahrung des Bahnübergangs an der Nienburger Str. in beide Richtungen genutzt. Sie dient also auch der Entlastung der B 442 zwischen Erika-Najork-Str. und Landwehr. Es gibt Verkehrsspitzen, an denen Kinder oder gehbehinderte (mit oder ohne Rollator) es kaum auf die andere Straßenseite schaffen. Der Verkehr und damit die Lärmbelastung ist enorm für ein Wohngebiet mit Einkaufsmöglichkeiten, besonders im Teilstück zwischen Wölper Ring und Memeler Str.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmkartierung berücksichtigt im Regelfall Straßen oberhalb eines Verkehrsaufkommens von etwa 8.000 Kfz / 24 h. Die Königsberger Straße ist trotz P+R-Verkehr vglw. gering belastet und liegt unterhalb des genannten Wertes und ist daher nicht Teil der Lärmkartierung. Gleichwohl wird konstatiert, dass das vorhandene Verkehrsaufkommen zu zu Störungen bzw. Belastungen durch Lärm führen kann. Vorgeschlagen wird eine Prüfung auf Aufnahme in das sogenannte Erweiterungsnetz für die Lärmkartierung 2022. Im Rahmen des Erweiterungsnetzes können auch für Straßen unterhalb der genannten Mengen Berechnungen durchgeführt werden. Ergänzend wird vorgeschlagen, ggf. Untersuchung zur Überprüfung auf Schleichverkehre.
2	Anwohner Leinstraße 31535 Neustadt 21.06.2019	Verkehrssituation, Maßnahmen Straßenverkehr	Wir bedanken uns für die Offenlegung des Lärmaktionsplans und die damit entgegengebrachte Möglichkeit der Bürgerbeteiligung. Wir leben seit Geburt an hier in Neustadt am Rübenberge und können uns durchaus zu den zufriedenen Bürgern zählen. Der Erwerb eines Grundstücks, sowie das Errichten unserer Eigenheime an der Leinstraße XXXX im Jahr XXXX festigen unsere Bindung zu Neustadt am Rübenberge erheblich. Die grundlegend schwierige Verkehrssituation erleben wir täglich und verfolgen gespannt die Vorschläge und Umsetzungen durch die Verwaltung, Politik und Bürger. Aus diesem Grund sind wir sehr an der Optimierung des Straßenverkehrs, sowie	

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			der Umsetzung des Lärmaktionsplans, speziell im Verlauf der Bundesstraße 6, Abschnitt Heinrich-Heine-Straße bis zur Auf-/Abfahrt Hannoversche Straße, interessiert. Aus dem veröffentlichten Lärmaktionsplan (Stand: 21.05.2019) geht hervor, dass für den o.g. Bereich unter anderem ein Geschwindigkeitskonzept für die Verlangsamung des Verkehrs vorgeschlagen wird. Die aktuelle Baustelle zur Aufrechterhaltung der B 6 Leinebrücke und die damit verbundene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeigt uns täglich, dass lediglich Fahrschulen und äußerst wenige weitere Verkehrsteilnehmer diese Geschwindigkeitsbegrenzung einhalten. Aufgrund dessen, dass diese Maßnahme keine ernsthafte Beachtung bei vielen Fahrzeugführern findet, halten wir eine alleinige Geschwindigkeitsbegrenzung für nicht ausreichend! Ein guter Schritt war die Überarbeitung der Dehnungsfugen, sowie das Auftragen eines lärmmindernden Fahrbahnbelags im Jahre 2016. Nach der Fertigstellung dieser Tätigkeiten konnten wir eine deutliche Lärminderung feststellen. Mit den aktuellen Baumaßnahmen ist die Damalige entfernt worden und der halbseitig neu aufgetragene Fahrbahnbelag wesentlich lauter wahrzunehmen. Auch die Überrollgeräusche an den Dehnungsfugen, vor allem verursacht durch täglichen Schwerlastverkehr, sind wieder deutlich intensiver geworden. Aus diesem Grund stellt sich für uns die Frage: Weshalb wurde dieser optimierte Fahrbahnbelag nicht erneut auf die fertiggestellte	Der LAP schlägt daher als ergänzende Maßnahmen zur Einführung von Temporeduzierungen vor: Für die Umsetzungsphase sollte – der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie – eine turnusmäßige Radarüberwachung erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird. Der Ausbau der B 6 mit u.a. verbreiterten Standstreifen, neuer Mittelleitplanke und neuen Zu- und Auffahrten ist vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren ist in Vorbereitung. Im Zuge dieser Maßnahme wird die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung gemäß 16. BImSchV erforderlich. Hierbei werden Lärmgrenzwerte berücksichtigt,

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			B 6-Fahrbahn in Fahrtrichtung Nienburg aufgetragen? Aus unserer Sicht sind für eine effiziente und langfristige Lärminderung des dauerhaft bewohnten Abschnitts der B 6 (Heinrich-Heine-Straße bis zur Auf- und Abfahrt Hannoversche Straße) folgende Maßnahmen erforderlich: - Sofortiges Errichten von Lärmschutzwänden im genannten Fahrbahnabschnitt vor allem auf der Westseite der B 6 - Auftragen eines lärm mindernden Fahrbahnbelags - Erneutes Überarbeiten der Dehnungsfugen an allen Brücken der B 6 - Geschwindigkeitsbegrenzung, ähnlich dem Geschwindigkeitskonzept des Lärmaktionsplans, trotz einer wahrscheinlichen Missachtung durch Verkehrsteilnehmer umsetzen. Zur Tageszeit auf 60 km/h und im Nachtzeitraum auf 50 km/h. - Installation von Geschwindigkeitsüberwachungen/Dialog-Displays für beide Fahrtrichtungen. Bekräftigt werden diese aufgelisteten Maßnahmen u.a. durch die Tatsache, dass weiterhin mit stark steigendem Verkehrsaufkommen (>17.067 Kfz/Tag, Quelle: Eingabedaten Lärmkartierung - Stand 13.04.2018-) gerechnet werden muss. Des Weiteren möchten wir diese Gelegenheit nutzen ihnen einen weiteren Hotspot in der Kernstadt mitzuteilen. Wir bitten sie, auch die Leinstraße ab der Theodor-Heuss-Straße bis hin zur KGS bezüglich der Sicherheit für junge Verkehrsteilnehmer und des beachtlichen Verkehrslärms zu betrachten. In diesem Abschnitt können wir immer häufiger überhöhte Geschwindigkeiten durch PKW und LKW feststellen. Zudem ist es bereits mehrfach zu Verkehrsunfällen im Kreuzungsbereich Leinstraße/Großer Weg mit Beteiligung von Radfahrern gekommen. Viele junge Besucher des Balneon und hunderte Schüler der KGS queren täglich die Leinstraße um zu ihrer Bushaltestelle an der Leinstraße (Fahrtrichtung Empede) zu gelangen. Um die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu erhöhen, schlagen wir eine Überquerungshilfe / Fußgängerüberweg / Fußgängerampel für die Leinstraße im Bereich der B 6 Überführung vor. Zur Lärminderung und ergänzenden Sicherheit halten wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h (von 6-18	welche deutlich unter den Werten der Lärmaktionsplanung liegen. Entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz werden daher im Zuge des Ausbaus berücksichtigt. Die Frage zum Fahrbahnbelag wird an den zuständigen Baulastträger mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmkartierung berücksichtigt im Regelfall Straßen oberhalb eines Verkehrsaufkommens von etwa 8.000 Kfz / 24 h. Das Verkehrsaufkommen in der Leinstraße liegt unterhalb des genannten Wertes und ist daher nicht Teil der Lärmkartierung. Gleichwohl wird konstatiert, dass das vorhandene Verkehrsaufkommen zu Störungen bzw. Belastungen durch Lärm führen kann. Vorgeschlagen wird eine Prüfung auf Aufnahme in das sogenannte Erweiterungsnetz für die Lärmkartierung 2022.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Uhr) für sinnvoll. Schon jetzt sind wir gespannt auf die resultierenden Maßnahmen, aufgrund des Lärmaktionsplans, um Neustadt am Rübenberge zu einem ruhigeren Ort zu machen und die Lebensqualität der Bürger zu erhöhen.	Im Rahmen des Erweiterungsnetzes können auch für Straßen unterhalb der genannten Mengen Berechnungen durchgeführt werden. Vorgeschlagen wird, ggf. eine Überprüfung und Kontrolle der derzeitigen Fahrgeschwindigkeiten und eine Überprüfung der Unfall- / Gefährdungssituation durchzuführen. Die Verkehrssituation dort ist in jedem Fall kritisch.
3	Anwohner Behringstraße 31535 Neustadt am Rübenberge 24.06.2019	Lärm- belastung	Nachdem ich mir gerade den „Lärmaktionsplan 3.Stufe Stadt Neustadt a. Rbge.-Entwurf“ angesehen habe, gebe ich Ihnen hierzu gerne eine Feedback meinerseits als Anwohner aus dem Silbernkamp. An den Karten zur Darstellung des Lärmpegels ist mir aufgefallen, dass wir nachts eine Lärmbelästigung durch die Bahnlinie von 45 bis 50 dB erfahren sollen. Gleichzeitig findet aber keine Lärmbelästigung durch die B 6 statt. Mein subjektiver Eindruck ist allerdings ein völlig anderer. Während wir die Bahnlinie hier nicht oder nur bei Westwind wahrnehmen können, stellt die B°6 insbesondere in den Morgenstunden 5 bis 8 Uhr eine erhebliche Lärmbelästigung dar. Um diese Uhrzeit herrscht oft noch Windstille, so dass der Verkehrslärm gut über die Wiesen tragen kann. Bei Ostwind ist die Straße entsprechend noch deutlich „besser“ zu vernehmen und trägt weit bis in das Wohngebiet. Natürlich bekommen wir den B 6-Lärm als Anwohner „in der ersten Reihe“ deutlicher mit als Anwohner weiter im Wohngebiet, aber es genügt, um unser Schlafzimmer auf die B 6-abgewandte Seite zu verlegen und auch dort nachts die Fenster lieber geschlossen zu halten. Gegebenenfalls spiegeln die Lärmanalysen den Umstand, dass zwischen B°6 und Silbernkamp nur Wiesen und kaum Bäume bzw. Gebäude stehen, nur unzureichend wider. Weiterhin beschleunigen die PKW und mit der Baustelle auch aktuell die LKW in diesem Bereich, wodurch die Lautstärke höher ausfällt als bei konstanter Fahrgeschwindigkeit.	Die Lärmbelastung auch durch die B 6 kann sicherlich hörbar sein, stellt jedoch mit einer Belastung von unter 40 bzw. 50 dB(A) (gem. L_{DEN} bzw. L_{Night}) in dem hier beschriebenen Bereich keinen Belastungsschwerpunkt dar.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Die Lärmanalysen scheinen diese Faktoren nur unzureichend zu berücksichtigen. Besteht die Möglichkeit, dass Sie tatsächliche Messungen (außerhalb der Schulferien, nicht bei Westwind) vor Ort durchführen, um die reale Situation besser beurteilen zu können?	Die Lärmkartierung basiert auf anerkannten Berechnungsverfahren. Punktuelle (zeitlich wie örtlich) Messungen sind hiermit nicht vergleichbar, sie stellen nur eine Momentaufnahme dar.
4	Anwohner Amselstr. 31535 Neustadt 24.06.2019	Gewerbelärm, Maßnahmen Straßenverkehr	Ich würde mir wünschen, dass im Zuge des Lärmaktionsplans die Lärmbelastung die von der Firma Abbott Laboratorien GmbH (Justus-von-Liebig-Straße 33, 31535) fast durchgehend ausgeht, berücksichtigt bzw betrachtet wird. Der Lärm scheint von einem Propeller auszugehen. Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen das ein einseitiger Lärmschutz auf der Westseite der B 6 zu einer Verschlechterung Lärmsituation auf der Ostseite führt, insbesondere bei der Kreuzung B 6 - Leinstraße. Denn bei einem einseitigen Lärmschutz wird der Schall teilweise reflektiert, was automatisch zu Erhöhung des Lärmpegels auf der gegenüberliegenden Seite führt. Deswegen muss bei dem Einsatz eines Lärmschutzes im Wohnbereich dieser beidseitig aufgestellt werden.	Die Lärmsituation in Gewerbebetrieben wird in separaten Bauleitverfahren Genehmigungsverfahren oder bei Unzulässigkeiten in Ordnungsverfahren behandelt und gelöst und ist nicht Aufgabe des LAP. Der Ausbau der B 6 mit u.a. verbreiterten Standstreifen, neuer Mittelleitplanke und neuen Zu- und Auffahrten ist vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren ist in Vorbereitung. Im Zuge dieser Maßnahme wird die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung gemäß 16. BImSchV erforderlich. Hierbei werden Lärmgrenzwerte berücksichtigt, welche deutlich unter den Werten der Lärmaktionsplanung liegen. Entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz werden daher im Zuge des Ausbaus berücksichtigt. Ein beidseitiger Lärmschutz in dem genannten Bereich ist ggf. sinnvoll, die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind jedoch abzuwarten.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
5	Anwohner Nienburger Straße 31535 Neustadt am Rbge 09.07.2019	Gewerbe- lärm, Maß- nahmen Straßen- verkehr	Bezugnehmend auf den Lärmaktionsplan, 3. Stufe der Stadt Neustadt am Rübenberge bitte ich folgende Punkte zu prüfen und aufzunehmen: Gemäß Schalltechnischem Gutachten zum B-Plan Nr. 159 D/H/i „Auegärten“ des Planungsbüros Lauterbach besteht für die Nienburger Straße ein Beurteilungspegel; Tag mit Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A)), von 60-70 dB(A). Die Karte 2 des Gutachtens, Lärmpegelbereich Tag Verkehrslärm mit Lärmschutz Berechnungshöhe: 5,80 m Ü.G (1. Obergeschoss), zeigt sogar bis zu 75 dB(A). Somit sehr deutlich über dem Orientierungswert. In diesem Zuge bitte ich um Überprüfung der angegebenen Werte und um entsprechende Darstellung im Lärmsaktionsplan (u.a. Abb. 3.3 und 3.4). Folglich der Bewertung des Planungsbüros wurde beschlossen, dass im B-Plan Lärmpegelbereiche von III-V an der Nienburger Straße auferlegt wurden. Diese abschirmenden Bauten (Neubauten) sollen somit das Neubaugebiet vor Lärm schützen. Wie sieht es jedoch mit dem Altbestand aus? Wieso liegen keine Flächen für aktiven Schallschutz vor? Des Weiteren bitte ich das Gewerbegebiet Nienburger Str./„Moorgärten“ und die im Bau befindliche Feuerwehration in die Planung einfließen zu lassen bzw. zu berücksichtigen. Mittelfristig kann das Gewerbegebiet sehr wohl eine Verkehrsverlagerung veranlassen. Der Lärm würde stetig steigen. Gemäß der Abb. 3.2. des Lärmaktionsplans wird die Strecke zwischen der Abfahrt B 6 Richtung Neustadt bis Ortseingang mit 70 km/h angegeben. Seit Erschließung des Neubaugebietes „Auegärten“; Neubau der Ampelanlage ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h eingerichtet. Dies ist durchaus positiv zu bewerten.	Die vorliegenden Lärmkartierungen gem. VBUS und RLS 90 zeigen in dem Bereich eine Belastung von bis zu 65 – 70 dB(A) gem. L_{DEN}. Die Festsetzung von Maßnahmen für für alle Bauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans erfolgt im Bebauungsplanverfahren Nr. 159 D/H/i „Auegärten“. Für den „Altbestand“ schlägt der LAP den Einbau von lärminderndem Asphalt und Geschwindigkeitsreduzierungen vor. Die Lärmsituation in Gewerbebetrieben wird in separaten Bauleitverfahren Genehmigungsverfahren oder bei Unzulässigkeiten in Ordnungsverfahren behandelt und gelöst und ist nicht Aufgabe des LAP. Verkehrsverlagerungen sind ggf. in der Fortschreibung des LAP zu prüfen. Der erweiterte Tempo 50-Abschnitt wird in den LAP aufgenommen.

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
			Daher würde ich es begrüßen, wenn im Handlungskonzept Abb. 6.1 die Geschwindigkeitsreduzierung ab Ampelschaltung auf 50 km/h berücksichtigt werden kann. Ebenso die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ab Ampelschaltung, spätestens jedoch ab Ortseingang, in den Abendstunden als „Lärmschutz“. Es ist leider durchaus zu oft der Fall, dass die Möglichkeit der Beschleunigung nach der Ampelanlage genutzt wird. Die Beschilderung des Ortseingangs bleibt jedoch unbeachtet. Somit rasen die Autos mit gerne bis zu 80 km/h und mehr vorbei. Als Abbremsziel dient leider erst die Kreuzung (Aldi/Netto). Zudem ist die Straße nicht gut einzusehen. Wir als Anwohner haben keine andere Möglichkeit die Nienburger Straße gefahrlos zu überqueren bzw. zu befahren. Eine Geschwindigkeitsreduzierung mit entsprechender Überwachung (Blitzer) ist nicht nur aus Lärmschutzgründen, sondern aus sicherheitsrelevanten Gründen unbedingt umzusetzen! Regelmäßig werden wir als Anwohner (zu Fuß oder auch als Autofahrer) durch die Autofahrer gefährdet und abgedrängt.	Der bisherige Vorschlag der Tempo 30-Regelung berücksichtigt die Belastungsschwerpunkte. Eine Erweiterung ist daher nicht als vorrangig anzusehen. Hier ist ggf. eine Überprüfung und ggf. Kontrolle der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten sinnvoll. Der LAP schlägt zudem zur Einführung von Geschwindigkeitsreduzierungen vor: Für die Umsetzungsphase sollte – der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie – eine turnusmäßige Radarüberwachung erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird.