

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

**Anregungen TÖB (ausgearbeitet von PGT Umwelt und Verkehr)**

Nr.	Name / Adresse / Datum	Thema	Stellungnahme	Abwägungsbeschluss
1	PLEdoc GmbH Unternehmen der Open Grid Europe  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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Open Grid Europe GmbH, Essen</li> <li>• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>• Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg</li> <li>• Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li> <li>• Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>• Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> <li>• GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH)</li> <li>• Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt</li> </ul> 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.	--
2	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	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 §	--

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

	Fontainengraben 200 53123 Bonn  03.06.2019		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)  Höltstr. 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 Hannover  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 Lärminderung erzielen werden.  Auch gilt es zu bedenken, dass die Kommune zwar eine wesentliche Verantwortung für den Schutz ihrer Bevölkerung trägt, ihr tatsächlicher Handlungsspielraum aber vergleichsweise gering ist. Er beschränkt sich in erster Linie auf verkehrsbeeinflussende oder -steuernde Maßnahmen in der Stadt.  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	

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p>der Stadt Neustadt am Rübenberge Stellung:</p> <p><b>1. Maßnahmen B 6 (Seite 27 Lärmaktionsplan)</b> Wir begrüßen die Kombination des Ausbaus der B 6 mit entsprechenden Lärmschutzbauten, dies insbesondere auf der Westseite der B 6.</p> <p><b>2. Reduzierung der Geschwindigkeiten / Verstetigung des Verkehrsflusses, lärmarmen Fahrbahnbelag (Seite 28 ff Lärmaktionsplan)</b> Wir teilen die Einschätzung der Stadt Neustadt am Rübenberge, dass der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge zu einer maßgeblichen Reduzierung der Lärmbelastung führen wird.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wir halten daher die vorgeschlagene Anordnung von niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten für - in der Praxis - wirkungslos.</p> <p>Ein stetiger Verkehrsfluss kann allerdings deutlich zu einer Verringerung der Lärmbelastung beitragen. Diese Maßnahme ist daher auch im Lärmaktionsplan zu Recht gelistet.</p>	<p>Die Argumentation wird zurückgewiesen. Die Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen sind zahlreich erprobt. Der LAP schlägt zudem vor: Für die Umsetzungsphase sollte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie</li> <li>- eine turnusmäßige Radarüberwachung</li> </ul> <p>erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird.</p> <p>Die Zustimmung zu den Maßnahmen wird begrüßt.</p>
--	--	---	---

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

			<p><b>3. Lärmindernde Straßenraumgestaltung</b> Die im Lärmaktionsplan angeführten Maßnahmen halten wir für angezeigt, um eine weitere Lärmreduzierung herbeizuführen</p>	Die Zustimmung zu den Maßnahmen wird begrüßt.
5	<p>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Hannover</p> <p>Postfach 58 49 30058 Hannover</p> <p>13.06.2019</p>	<p>Maßnahmen Straßenverkehr</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p><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.</p> <p>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 -BlmSchG-).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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. BlmSchV festsetzen wird.</p>	<p>--</p> <p>Das Vorgehen zur Festsetzung der Maßnahmen zum notwendigen Lärmschutz wird begrüßt.</p>

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p><u>Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Lärmsanierung</u></p> <p>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.</p> <p>Die Maßgabe, ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann, richtet sich nach dem berechneten Beurteilungslärmpegel des betrachteten Wohngebäudes, der die Sanierungsgrenzwerte von</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>67 dB{A} tags</b> oder <b>57 dB{A} nachts</b> in Wohngebieten,</li> <li>• <b>69 dB{A} tags</b> oder <b>59 dB{A} nachts</b> in Mischgebieten oder</li> <li>• <b>72 dB{A} tags</b> oder <b>62 dB{A} nachts</b> in Gewerbegebieten überschreiten muss.</li> </ul> <p>Bei Überschreitung der Lärmsanierungsauslösewerte an Bundesfernstraßen besteht generell ein Anspruch auf Durchführung einer Lärmsanierung. Nach § 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.</p> <p>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.</p> <p>Die Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan sollten anhand der nachfolgend aufgeführten Vorgaben ermittelt werden und sich an den Auslösewerten für Bundesfernstraßen orientieren, um eine Durchführung der</p>	<p>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).</p> <p>Es wird angestrebt auf Basis der dieser Daten die weitere Abstimmung mit dem NLStBV zu suchen.</p> <p>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.</p>
--	--	--	---

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p>Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltung zu ermöglichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)</li> <li>• Berücksichtigung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)</li> <li>• Aufstellung der Unterlagen nach den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)</li> <li>• Kostenberechnung nach dem Handbuch Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2014).</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><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.</p> <p>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.</p> <p>Verkehrsregelnde Maßnahmen zum Lärmschutz kommen hierbei in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende und gern. RLS-90</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>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</p>
--	--	--	--

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p>berechnete Beurteilungslärmpegel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• durch die Beschränkung um mindestens 3 dB(A) abnimmt,</li> <li>• hinterher unter den jeweiligen Richtwertpegeln der Lärmschutz-Richtlinien-StVO liegt.</li> </ul> <p>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.</p> <p>Hierbei werden vorschriftsgetreu nur die Lärmemissionen der betrachteten Straße berücksichtigt und andere Lärmemittenten (Bahnverkehr, Flugbetrieb, Gewerbebetrieb etc.) nicht berücksichtigt.</p> <p>Ein entsprechender Nachweis der tatsächlichen Lärmbelastung wird im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV für jeden betroffenen Straßenzug zu führen sein.</p> <p>Das Festsetzen von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als lärmindernde 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.</p> <p>Konsequent wären dann in dem Zusammenhang regelmäßig durchgeführte Geschwindigkeitskontrollen, die von der Polizei oder von den Gemeinden zu übernehmen wären.</p>	<p><i>zustehendes Ermessen verbliebe.</i></p> <p><i>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 Einvernehmenseffort besteht dabei nicht.</i></p> <p><i>4. Die Weigerung der Umsetzung rechtmäßig festgelegter Lärm-minderungsmaßnahmen durch die Fachbehörde verletzt die planende Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.“</i></p> <p>Die Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen sind zahlreich erprobt. Der LAP führt zudem aus: Für die Umsetzungsphase sollte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Durchführung eines begleitenden Programms zur Öffentlichkeitsinformation,</li> <li>– der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie</li> <li>– eine turnusmäßige Radarüberwachung</li> </ul> <p>erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindig-</p>
--	--	--	--

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p><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.</p> <p><u>Einbau von lärminderndem Asphalt</u> Bei Fahrbahnerhaltungs-/ Fahrbahnsanierungsmaßnahmen für Bundes- und Landesstraßen wird derzeit ein lärmarter Asphalt eingesetzt. Dieser weist einen lärmtechnischen Abminderungsfaktor DStrO von - 2,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten von &gt; 60 km/h auf.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>Straßenumgestaltung und Förderung des Radverkehrs</u></p>	<p>keitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird.</p> <p>Die Bemühungen von Seiten des NLStBV, den Verkehr zu verstetigen werden aus Sicht des LAP begrüßt.</p> <p>Ggf. sind hier im Rahmen einer Versuchsstrecke in Neustadt a. Rbge. weitere Erfahrungen zu sammeln.</p>
--	--	---	---

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Bemühungen von Seiten des NLStBV, den Verkehr zu verstätigen und den Radverkehr zu fördern werden aus Sicht des LAP begrüßt.</p> <p>Der LAP zeigt entsprechende Bedarfe auf.</p> <p>Die Notwendigkeit zur Abstimmung der Maßnahmenvorschläge des LAP wird begrüßt.</p>
--	--	---	---

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

6	<p>Avacon Netz GmbH</p> <p>Watenstedter Weg 75 38229 Salzgitter</p> <p>21.06.2019</p>	Allgemein	<p>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.</p> <p>Die Abstände zu unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung Blumenau-Neustadt, LH-10-1074 (Mast 019-027) werden durch die DIN EN 50341-1(VDE0210-1) geregelt.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass an unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung bei bestimmten Witterungsverhältnissen, insbesondere bei Regen, Nebel oder Raureif, Geräusche entstehen können.</p> <p>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.</p> <p>Über und unter den Kabeln benötigen wir einen Schutzbereich von je 1,00°m.</p> <p>Änderungen der vorliegenden Planung bedürfen jedoch unserer erneuten Zustimmung.</p> <p>Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Anlage Einen Übersichtsplan der Sparte Hochspannung Einen Übersichtsplan der Sparte Fernmelde (Anm. des Verfassers: hier nicht beigefügt)</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
7	<p>Industrie- und Handelskammer Hannover</p> <p>Postfach 30 29 30030 Hannover</p>	Maßnahmen Straßen-verkehr	<p>Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Neustadt a. Rbgb. Stellung zu nehmen.</p> <p>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</p>	

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

26.06.2019		<p>gestellt. Hierfür sind keine Grenzwerte festgelegt, die einzuhalten sind oder ab denen Maßnahmen zwingend erforderlich werden.</p> <p>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 Auslöswerte empfohlen. Im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes sind um 5 dB(A) niedrigere Werte von 65/55 dB(A) verwendet worden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund halten wir es für zwingend erforderlich, besonders sorgfältig die Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen abzuwägen.</p> <p>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.</p> <p>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 Gemeingebrauchs ist nur aufgrund baulicher Mängel oder Sicherheitsproblemen vorgesehen.</p> <p>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</p>	<p>Für die Stadt Neustadt a. Rbge. werden ergänzend Auslöswerte der Pegelklassen von 65-70 bzw. 55-60 dB(A) (<math>L_{den}</math> und <math>L_{night}</math>) 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.</p> <p>Die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes sind sorgfältig abgewogen worden.</p> <p>Eine Beschränkung der Befahrbarkeit der Straßen ist durch die Maßnahmen des LAP nicht vorgesehen.</p>
------------	--	--	---

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

			<p>fiskalischen Einnahmen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Einschränkungen der Verkehrsqualität nicht zu erwarten.</p> <p>Verlagerungseffekte auf nachrangige Straßen sind durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu erwarten.</p> <p>Ziel ist es, eine leistungsfähige und verkehrssichere Verkehrsabwicklung aller Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des Lärm- und Gesundheitsschutzes sicherzustellen.</p> <p>Gerade durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Knotenpunkt-optimierung und Geschwindigkeitsreduzierung ist auch eine Verstetigung der Verkehrsabläufe zu erwarten.</p> <p>Der Empfehlung wird nicht gefolgt. Als ergänzende Maßnahme können koordinierte Lichtsignalanlagen, die die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen, sinnvoll sein.</p>
8	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hannover Sachbereich 1 Planfeststellung GA 58141	Allgemein	<p>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.</p> <p>Insofern bestehen keine Bedenken.</p>	--

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

	Herschelstraße 3 30159 Hannover			
	08.07.2019			
9	DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH  30145 Hannover  04.07.2019	Allgemein	<p>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:</p> <p>Durch die 3. Stufe des Lärmaktionsplanes der Stadt Neustadt am Rbge. werden die Interessen der Telekom zurzeit nicht berührt.</p> <p>Gegen die geplanten Maßnahmen bestehen somit von unserer Seite keine Bedenken.</p>	--

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

**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	

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p>gespannt die Vorschläge und Umsetzungen durch die Verwaltung, Politik und Bürger. Aus diesem Grund sind wir sehr an der Optimierung des Straßenverkehrs, sowie der Umsetzung des Lärmaktionsplans, speziell im Verlauf der Bundesstraße 6, Abschnitt Heinrich-Heine-Straße bis zur Auf-/Abfahrt Hannoversche Straße, interessiert.</p> <p>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!</p> <p>Ein guter Schritt war die Überarbeitung der Dehnungsfugen, sowie das Auftragen eines lärm mindernden 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 B 6-Fahrbahn in Fahrtrichtung Nienburg aufgetragen?</p>	<p>Der LAP schlägt daher als ergänzende Maßnahmen zur Einführung von Temporeduzierungen vor: Für die Umsetzungsphase sollte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie</li> <li>- eine turnusmäßige Radarüberwachung</li> </ul> <p>erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird.</p> <p>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</p>
--	--	---	---

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sofortiges Errichten von Lärmschutzwänden im genannten Fahrbahnabschnitt vor allem auf der Westseite der B 6</li> <li>- Auftragen eines lärmindernden Fahrbahnbelags</li> <li>- Erneutes Überarbeiten der Dehnungsfugen an allen Brücken der B 6</li> <li>- 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.</li> <li>- Installation von Geschwindigkeitsüberwachungen/Dialog-Displays für beide Fahrtrichtungen.</li> </ul> <p>Bekräftigt werden diese aufgelisteten Maßnahmen u.a. durch die Tatsache, dass weiterhin mit stark steigendem Verkehrsaufkommen (&gt;17.067 Kfz/Tag, Quelle: Eingabedaten Lärmkartierung - Stand 13.04.2018-) gerechnet werden muss.</p> <p>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 Uhr) für sinnvoll.</p> <p>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.</p>	<p>berücksichtigt, welche deutlich unter den Werten der Lärmaktionsplanung liegen. Entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz werden daher im Zuge des Ausbaus berücksichtigt.</p> <p>Die Frage zum Fahrbahnbelag wird an den zuständigen Baulastträger mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
--	--	--	--

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

				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	<p>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.</p> <p>An den Karten zur Darstellung des Lärmpegels ist mir aufgefallen, dass wir nachts eine Lärmbelastung durch die Bahnlinie von 45 bis 50 dB erfahren sollen. Gleichzeitig findet aber keine Lärmbelastung 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 Lärmbelastung 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.</p> <p>Weiterhin beschleunigen die PKW und mit der Baustelle auch aktuell die LKW in diesem Bereich, wodurch die Lautstärke höher ausfällt als bei konstanter Fahrgeschwindigkeit.</p> <p>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?</p>	<p>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<sub>DEN</sub> bzw. L<sub>Night</sub>) in dem hier beschriebenen Bereich keinen Belastungsschwerpunkt dar.</p> <p>Die Lärmkartierung basiert auf anerkannten Berechnungsverfahren. Punktuelle (zeitlich wie örtlich) Messungen sind hiermit nicht</p>

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

				vergleichbar, sie stellen nur eine Momentaufnahme dar.
4	Anwohner Amselstr. 31535 Neustadt  24.06.2019	Gewerbelärm, Maßnahmen Straßen- verkehr	<p>Ich würde mir wünschen das 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.</p> <p>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.</p> <p>Deswegen muss bei dem Einsatz eines Lärmschutzes im Wohnbereich dieser beidseitig aufgestellt werden.</p>	<p>Die Lärmsituation in Gewerbebetrieben wird in separaten Bauleitverfahren Genehmigungsverfahren oder bei Unzulässigkeiten in Ordnungsverfahren behandelt und gelöst und ist nicht Aufgabe des LAP.</p> <p>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.</p>
5	Anwohner Nienburger Straße 31535 Neustadt am Rbge  09.07.2019	Gewerbelärm, Maßnahmen Straßen- verkehr	<p>Bezugnehmend auf den Lärmaktionsplan, 3. Stufe der Stadt Neustadt am Rübenberge bitte ich folgende Punkte zu prüfen und aufzunehmen:</p> <p>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.</p>	<p>Die vorliegenden Lärmkartierungen gem. VBUS und RLS 90 zeigen in dem Bereich eine Belastung von bis zu 65 – 70 dB(A) gem. L<sub>DEN</sub>. Die Festsetzung von Maßnahmen für alle Bauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans erfolgt im</p>

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

		<p>In diesem Zuge bitte ich um Überprüfung der angegebenen Werte und um entsprechende Darstellung im Lärmaktionsplan (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.</p> <p>Wie sieht es jedoch mit dem Altbestand aus? Wieso liegen keine Flächen für aktiven Schallschutz vor?</p> <p>Des Weiteren bitte ich das Gewerbegebiet Nienburger Str./"Moorgärten" und die im Bau befindliche Feuerwehration in die Planung einfließen zu lassen bzw. zu berücksichtigen.</p> <p>Mittelfristig kann das Gewerbegebiet sehr wohl eine Verkehrsverlagerung veranlassen. Der Lärm würde stetig steigen.</p> <p>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.</p> <p>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".</p> <p>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.</p>	<p>Bebauungsplanverfahren Nr. 159 D/H/i „Auengärten“.</p> <p>Für den „Altbestand“ schlägt der LAP den Einbau von lärminderndem Asphalt und Geschwindigkeitsreduzierungen vor.</p> <p>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.</p> <p>Der erweiterte Tempo 50-Abschnitt wird in den LAP aufgenommen.</p> <p>Der bisherige Vorschlag der Tempo 30-Regelung berücksichtigt die Belastungsschwerpunkte. Eine Erweiterung ist daher nicht als vorrangig anzusehen.</p> <p>Hier ist ggf. eine Überprüfung und ggf. Kontrolle der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten sinnvoll. Der LAP schlägt zudem zur Einführung von Geschwindigkeitsreduzierungen vor:</p>
--	--	---	--

**Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen und Abwägungsvorschläge zum Lärmaktionsplan 3. Stufe  
der Stadt Neustadt am Rübenberge (Entwurf)**

			<p>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!</p> <p>Regelmäßig werden wir als Anwohner (zu Fuß oder auch als Autofahrer) durch die Autofahrer gefährdet und abgedrängt.</p>	<p>Für die Umsetzungsphase sollte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie</li> <li>- eine turnusmäßige Radarüberwachung</li> </ul> <p>erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird.</p>
--	--	--	--	--

ENTWURF