

1. (Seite 12)

Grundlage der Analyse der Lärmbelastung im Straßenverkehr sind hochgerechnete Verkehrsmengen aus dem Kalenderjahr 2015, die das Gewerbeaufsichtsamt (GAA) in Hildesheim dem Gutachten zugrunde gelegt wurden.

Hinweis:

Die aktuellen Verkehrsmengen verändern sich natürlich innerhalb von neun Jahren; eine Hochrechnung bleibt eine fehlerbehaftete Schätzung.

2. (Seite 12)

Das Gutachten basiert auf einer Straßenverkehrszählung (SVZ) aus 2015 (also neun Jahre alt). Die in 2020 durchzuführende SVZ wird im Gutachten als verschoben angegeben; offensichtlich ist diese SVZ ausgefallen.

Daher geht das Gutachten auf Seite 12 davon aus, dass sich die Verkehrsmenge im Verhältnis zum Gutachten der dritten Stufe (2019) kaum verändert hat.

Hinweis:

Es liegen zwei willkürliche Annahmen vor:

- a) Hochgerechnete Verkehrszählung von vor 9 Jahren
- b) Kaum Veränderung gegenüber 2019 – also vor 5 Jahren

3. (Seite 3)

Freiwillig wurde durch die Stadt Neustadt im Lärmaktionsplan 3 (LAP 3) im Jahr 2019 ein erweitertes Straßennetz aufgenommen.

In LAP 4 gegenüber LAP 3 wurde keine Veränderung trotz zeitlichem Abstand von fünf Jahren vorgenommen.

Hinweis:

Aus welchem Grund wurde keine freiwillige Ergänzung vorgenommen?

4. (Seite 6)

Im Gutachten gibt es über den Schienenverkehr keine Belastungszahlen, tatsächlich liegen die Belastungszahlen über den Eisenbahnverkehr Wunstorf-Bremen vor. Die sind u.a. in der schalltechnischen Untersuchung (Baugebiet Linnenbalken, Hagen GTA) berücksichtigt worden. Hier wird nach Aussage der DB der Schienenverkehr bis 2030 deutlich gesteigert sein: 240 Züge tagsüber und 123 nachts.

Die Belastung der Bahnstrecke Wunstorf Bremen wird in Zukunft deutlich zunehmen und hat Einfluss auf die Lärmbelästigung.

Quelle: Stadt Neustadt a.Rbge, Bekanntmachungen, Bauleitplanung

5. (Seite 18)

Bei der Beurteilung der Lärmbelästigung durch die Bahn wurde in dem Gutachten eine 100-prozentige Umstellung der Bremsklötze bei den Güterwagen vorausgesetzt.

Hinweis:

Diese Annahme ist offensichtlich willkürlich und entspricht nicht der allgemeinen Lebenserfahrung.

6. (Seite 28)

Im Gutachten wird erwähnt, dass das Verkehrskonzept der Stadt Neustadt Mitte 2024 zu erwarten ist, insbesondere Aussagen zum Bahnübergang Nienburger Straße (B 442), Wunstorfer Straße (B 442), Herzog Erich Allee bis Landwehr.

Hinweis:

Diese Informationen hätten im Gutachten mitberücksichtigt werden sollen.

Die Verkehrsleitplanung der liegt in der Verwaltung vor; Mandatsträger des Rats hatten Einblick.

7. (Seite 11)

Nicht mehr berücksichtigt wird gegenüber der 3. Stufe der Abschnitt der B 442 ab nördlich Landwehr. Nach Hochrechnung der SVZ aus 2015 seien die Verkehrsmengen unter den Auslösewerten.

Hinweis:

Die Nienburger Str. erfuhr durch das Baugebiet Auenland eine massive Verkehrsmehrbelastung in den letzten Jahren. Hier wird deutlich, dass die Vereinfachung mittels Hochrechnung fehlerbehaftet ist. Das Ortsschild hat sich bereits nach Norden verschoben.

8. (Seite 6 und 12)

Das Gutachten darf so nicht beschlossen werden, da als Grundlage des Gutachtens die Verkehrssituation von 2015 (also von vor 9 Jahren) angenommen wurde und mit undefinierten willkürlichen Korrekturen aufgebessert wurde.

9. (Seite 2)

Der LAP 4 wäre nach Beschluss im Rat und im Ausschuss USFO bis 2029 festgeschrieben und verbindlich.

10. (Seite 2)

Der vorliegende LAP 4. Stufe genügt nicht der Verpflichtung gemäß EG-Richtlinie 2002/49/EG Umgebungslärmrichtlinie vom 24. Juni 2005. Der vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplan 4. Stufe sollte trotz EU Frist in dieser Fassung nicht beschlossen werden.

Eine aktuelle neuerliche SVZ wäre eine gute Investition für eine solide Grundlage der Verkehrslärmbelastung zu LAP 4.

Fazit:

Wegen fehlerhafter Grundlagen und willkürlichen Annahmen führt die Bewertung sicher zu falschen Ergebnissen und Folgerungen, die die Bürger der Stadt Neustadt belasten.