

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

Anregungen Bürger/Bürgerinnen

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung
1	xxxx, 27.05.2024	<p>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.</p> <p>Hinweis: Die aktuellen Verkehrsmengen verändern sich natürlich innerhalb von neun Jahren; eine Hochrechnung bleibt eine fehlerbehaftete Schätzung.</p> <p>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.</p> <p>Hinweis: Es liegen zwei willkürliche Annahmen vor: a) Hochgerechnete Verkehrszählung von vor 9 Jahren</p>	<p>Zur Ermittlung aktueller innerörtlicher Verkehrsmengen wird die Durchführung von Verkehrserhebungen empfohlen. Die werden ohnehin erforderlich im Rahmen der Prüfung auf Anordnung von Tempo 30 in der B 442. Die Stadt Neustadt a. Rbge. hat zudem im Jahr 2022 einen Abgleich der Zahlen vom GAA und der städtischen Verkehrserhebung aus dem Jahr 2021 durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die Abweichungen sich in einem Umfang bewegen, dass sie nur geringfügige, nicht hörbare lärmrelevanten Auswirkungen haben.</p> <p>Der LAP 3. Stufe basiert auf der VZ 2015, der LAP 4. Stufe auf Basis einer Hochrechnung der SVZ 2025 auf das Jahr 2020.</p> <p>s.o.</p> <p>s.o.</p>

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		<p>b) Kaum Veränderung gegenüber 2019 – also vor 5 Jahren</p> <p>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.</p> <p>Hinweis: Aus welchem Grund wurde keine freiwillige Ergänzung vorgenommen?</p> <p>4. (Seite 6) Im Gutachten gibt es über den Schienenverkehr keine Belastetenzahlen, 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.</p>	<p>Seitens der Verwaltung ist ein schonender Umgang mit den verfügbaren Haushaltsmitteln im Rahmen der Haushaltsstabilisierung erforderlich. Daher wurde entschieden, sich im Rahmen der Fortschreibung des LAP auf die kartierungspflichtigen Straßen zu beschränken und somit das Untersuchungsgebiet und den Planungsaufwand gering zu halten. Bei der Lärmkartierung wurde das EU-Pflichtnetz berücksichtigt, bezüglich der Maßnahmenplanung wird das Netz aus dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe, also auch das Erweiterungsnetz berücksichtigt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan spricht sich deutlich dafür aus, ein erweitertes Netz zu betrachten und zukünftig wieder in die Lärmkartierung mit auf zu nehmen bzw. beim GAA für die Lärmkartierung der 5. Stufe zu melden. Dies erscheint fachlich vertretbar, ist jedoch im Rahmen der fünfjährigen Fortschreibung und vor den oben aufgeführten Hintergründen politisch zu entscheiden. Bei der Maßnahmenplanung wird das Netz aus dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe, also auch das Erweiterungsnetz berücksichtigt.</p> <p>Im Lärmaktionsplan werden auf Seite 18 die Betroffenenzahlen genannt. Darüber hinaus basieren die Lärmkartierung und der Lärmaktionsplan immer auf Bestands- und nicht auf Prognosezahlen.</p>
--	--	---	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<p>Die Belastung der Bahnstrecke Wunstorf Bremen wird in Zukunft deutlich zunehmen und hat Einfluss auf die Lärmbelastigung. Quelle: Stadt Neustadt a. Rbge, Bekanntmachungen, Bauleitplanung</p> <p>5. (Seite 18) Bei der Beurteilung der Lärmbelastigung durch die Bahn wurde in dem Gutachten eine 100-prozentige Umstellung der Bremsklötze bei den Güterwagen vorausgesetzt.</p> <p>Hinweis: Diese Annahme ist offensichtlich willkürlich und entspricht nicht der allgemeinen Lebenserfahrung.</p> <p>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.</p> <p>Hinweis: Diese Informationen hätten im Gutachten mitberücksichtigt werden sollen. Die Verkehrsleitplanung der liegt in der Verwaltung vor; Mandatsträger des Rats hatten Einblick.</p> <p>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</p>	<p>Die Zuständigkeit der Lärmkartierung für das Schienenverkehrsnetz und das Erarbeiten lärmindernder Maßnahmen im Zuge der Lärmaktionsplanung liegt beim EBA bzw. der DB https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html#doc1528342b_odyText6. Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass eine direkte Vergleichbarkeit von Belastungszahlen aufgrund von geänderten Vorgaben nicht möglich ist.</p> <p>Die Umsetzung der lärmarmen Bremsanlagen an Güterwagen soll bis etwa 2030 erfolgen, dennoch geht die Lärmkartierung des EBA hier bereits jetzt von einer 100-prozentigen Umsetzung aus. https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen_inhalt.html?nn=1524862)</p> <p>Das Verkehrskonzept Neustadt Mitte lag zum Zeitpunkt der Erstellung des LAP dem Gutachter noch nicht vor. Da das Verkehrskonzept noch nicht politisch vorgestellt und beraten war, sollte es im LAP nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan spricht sich deutlich dafür aus, die Bundesstraße B 442 nördlich Landwehr zukünftig wieder in die</p>
--	--	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		<p>Auslösewerten.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>9. (Seite 2) Der LAP 4 wäre nach Beschluss im Rat und im Ausschuss USFO bis 2029 festgeschrieben und verbindlich.</p>	<p>Lärmkartierung mit auf zu nehmen bzw. beim GAA für die Lärmkartierung der 5. Stufe zu melden. Dies ist jedoch im Rahmen der fünfjährigen Fortschreibung und vor den o.g. Hintergründen politisch zu entscheiden. Die Verkehrsmengen nördlich des Knotenpunktes Wunstorfer Str. / Landwehr liegen auch gemäß einer der städtischen Erhebung aus dem Jahr 2021 unter 8.000 Kfz / 24 h, und somit unter den Werten, die gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Kartierung erforderlich machen.</p> <p>Um die Fristen der Lärmkartierung einzuhalten, wurde vor dem Hintergrund der Pandemiesituation und der damit eingehenden Verschiebung der SVZ 2021 von Seiten der Länder festgelegt, die vorliegenden Daten aus der SVZ 2015 unter gewissen Hochrechnungsparametern fortzuschreiben und zu verwenden.</p> <p>Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich um Prüfaufträge, die in jedem Fall mit den jeweiligen Straßenbaulastträger abzustimmen sind. Bei wesentlichen Änderungen, beispielsweise bezüglich der Verkehrsmengen oder Straßennetz, ist eine Überprüfung des Lärmaktionsplans möglich und sinnvoll: <i>„Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.“ (BlmSchG § 47c (4)).</i></p>
--	--	---	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		<p>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.</p> <p>Eine aktuelle neuerliche SVZ wäre eine gute Investition für eine solide Grundlage der Verkehrslärmbelastung zu LAP 4.</p> <p>Fazit: Wegen fehlerhafter Grundlagen und willkürlichen Annahmen führt die Bewertung sicher zu falschen Ergebnissen und Folgerungen, die die Bürger der Stadt Neustadt belasten.</p>	<p>Die Straßenverkehrszählung findet im Fünfjahresrhythmus für die Bundesfernstraßen statt. Die nächste turnusgemäße Erhebung ist für 2025 vorgesehen.</p> <p>Das GAA Hildesheim wird keine neuen Berechnungen für die 4. Stufe der Lärmkartierung durchführen. Möglich ist es jedoch für die anstehende 5. Stufe der Lärmkartierung aktuell bei der Stadt Neustadt vorliegende Verkehrsmengen beim GAA zur Berücksichtigung zu melden.</p> <p>Das vorhandene Kartierungsnetz wird im Lärmaktionsplan der 4. Stufe kritisch gewürdigt. Auch die Annahmen, die bei der Lärmkartierung seitens des Landes bzw. des GAA bzw. die im Rahmen des Lärmaktionsplans getroffen wurden, sind nicht willkürlich, sondern wohl begründet.</p> <p>Die Stadt Neustadt a. Rbge. hat im Jahr 2022 einen Abgleich der Zahlen vom GAA und der städtischen Verkehrserhebung aus dem Jahr 2021 durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die Abweichungen sich in einem Umfang bewegen, dass sie nur geringfügige, nicht hörbare lärmrelevanten Auswirkungen haben. Das Ziel des LAP ist es, sich der im LAP beschriebenen Belastungsschwerpunkte anzunehmen und durch die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen eine Lärm-minderung zu erzielen.</p>
--	--	--	--

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

2	xxxx, 27.05.2024	<p>Aus dem Protokoll über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung, Feuerschutz und allg. Ordnungsangelegenheiten am Montag, 27.05.2024, Feuerwehrzentrum Neustadt, Nienburger Straße 50 a, 31535 Neustadt a. Rbge., Öffentlicher Teil Punkt 4.4:</p> <p><i>„[...] bittet um eine Erklärung, warum als „Ruhiges Gebiet“ die Leine-Aue ausgewiesen werden sollte, die seiner Meinung nach den Verkehrsstrom von Westen durch die Innenstadt zu diesem Naherholungsbereich verstärke.“</i></p>	<p>Die Leine-Aue ist in seiner Naherholungsfunktion und Lage, insb. für Bewohner der Innenstadt, sehr gut als ruhiges Gebiet geeignet.</p> <p>Durch die Ausweisung eines ruhigen Gebiets in der Leine-Aue ist nicht von einer Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens auszugehen.</p> <p>§ 47d (2) BImSchG führt aus: <i>„[...] Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.“</i></p>
---	---------------------	--	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

Anregungen TÖB

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung
1	xxxx, NLStBV GB Hannover, 10.06.2024	<p>durch das o. g. Lärmaktionsplan in der 4.Stufe werden die Belange der in der Zuständigkeit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover, liegenden Bundesstraßen 6 und 442 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>Für den Bereich der Ortsumfahrung Neustadt a. Rbge. (Bundesstraße 6) können Lärmschutzmaßnahmen, unter dem Gesichtspunkt „Lärmvorsorge“ in Aussicht gestellt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV durch den Ausbau der Bundesfernstraße überschritten werden.</p> <p>Die Maßnahmen werden im Rahmen des Planrechtsverfahren zum verkehrsgerechten Ausbau der Straße festgesetzt.</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 kann nicht als Rechtsgrundlage für die konkrete Anordnung von Verkehrsbeschränkungen herangezogen werden (vgl. auch Ziffer 2.5 Lärmschutzrichtlinie-StV). Ich verweise hierbei auch auf das Prüfungsschema der obersten Verkehrsbehörde im Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, dass ich Ihnen mit dem Dateianhang beifüge.</p> <p>Verkehrsregelnde Maßnahmen zum Lärmschutz kommen hierbei in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende und gem. RLS-90 (noch nicht RLS-19) berechnete Beurteilungslärmpegel.</p> <p>Eine aktualisierte Lärmschutz-Richtlinie-StV ist in Überarbeitung und wird hoffentlich zeitnah eingeführt.</p>	<p>Es wird vorgeschlagen bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die weitere Abstimmung mit der NLStBV zu suchen.</p> <p>Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Gemeinde, der Region Hannover und dem NLStBV die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung gem. Lärmschutzrichtlinie-StV zu prüfen.</p>

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<ul style="list-style-type: none"> • in Wohngebieten den Richtwertpegel von 70dB(A), tags bzw. 60dB(A), nachts und in Misch- und Kerngebieten den Richtwertpegel von 72dB(A), tags bzw. 62dB(A), nachts an der Mehrheit der Wohnbebauung überschreitet, • durch die Beschränkung um mindestens 3dB(A) abnimmt, • hinterher unter den jeweiligen Richtwertpegeln der Lärmschutz-Richtlinien-StVO liegt. <p>Hierbei werden vorschriftsgetreu nur die Lärmemissionen der betrachteten Straße berücksichtigt und andere Lärmemitteln (Bahnverkehr, Flugbetrieb, Gewerbebetrieb etc.) nicht berücksichtigt.</p> <p>Der lärmtechnische Nachweis ist Anlass bezogen und im Einzelfall vom Straßenbaulasträger zu erbringen. Im Rahmen der Ermessensausübung der unteren Verkehrsbehörden ist dann darüber zu entscheiden, ob Verkehrseinschränkungen zum Tragen kommen können, weil auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der anderen Rechtsgüter erheblich übersteigt.</p> <p>Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung ermittelten Schallimmissionen in den beigefügten Lärmkarten sind aus o.g. Gründen leider nicht geeignet, über die Zulässigkeit von verkehrsregelnden Maßnahmen zum Lärmschutz zu entscheiden.</p> <p>Hierzu werden detaillierte schalltechnische Untersuchungen, auf der Grundlage aktueller Verkehrsdaten gefertigt werden müssen, die aufgrund der derzeit hohen Anzahl an Überprüfungsanträgen aus der Region Hannover und des Landkreises Hildesheim zeitnah vom regionalen Geschäftsbereich Hannover der NLStBV nicht zu leisten sind.</p> <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>Dies wird seitens des LAP begrüßt.</p>
--	--	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<p><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 oder der Ortsdurchfahrt 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</p>	<p>Dies wird seitens des LAP begrüßt.</p>
--	---	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<p>NLStBV ergebnisoffen und positiv gegenüber.</p> <p><u>Einbau eines lärmoptimierten Asphaltbelages</u> Es lässt sich grundsätzlich festhalten, dass der Fahrbahnbelag, sofern er grundlegend erneuert werden muss, neu wie alt hergestellt wird, um eine möglichst lange Lebensdauer zu erlangen, damit die Verkehrseinschränkungen und -behinderungen im Umfeld des verkehrsbelasteten Verkehrsraums Hannover langfristig auf das nach den Umständen unvermeidbare Maß beschränkt werden können.</p> <p>Die eingebauten Fahrbahnbeläge sind hierbei bereits lärmarm und weisen gem. RLS-19 einen Korrekturwert von -1,8 bis -2,1 dB(A) auf.</p> <p>Die lärmtechnisch optimierte Fahrbahnbeläge SMA LA8 etc. kommen hier im Haus in der Regel noch nicht zum Einsatz, weil deren Langzeitverhalten hinsichtlich der Haltbarkeit und der Lärminderung über die Zeit noch nicht hinlänglich dokumentiert ist.</p> <p>Ferner sind die Fahrbahnbeläge noch keine Regelbauweise und führen erfahrungsgemäß zu Mehrkosten und zu einem eingeschränkten Wettbewerb, da nicht alle Baufirmen sich auf diese Einbauweise eingestellt haben.</p> <p><u>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"> • 64 dB(A) tags oder 54 dB(A) nachts in Wohngebieten, • 66 dB(A) tags oder 56 dB(A) nachts in Mischgebieten oder • 72 dB(A) tags oder 62 dB(A) nachts in Gewerbegebieten überschreiten muss. <p>Bei Überschreitung der Lärmsanierungsauslösewerte an</p>	<p>Dies wird seitens des LAP begrüßt. Hier ist ggf. noch einmal nachzufassen, welche Fahrbahnbeläge verwendet werden. Ggf. ist der Einbau von SMA LA 8 o.ä. im Rahmen von Modellversuchen zu prüfen.</p> <p>Es wird vorgeschlagen bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die weitere Abstimmung mit der NLStBV zu suchen. Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Gemeinde, der Region Hannover und dem NLStBV die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne der Lärmsanierung zu prüfen.</p>
--	---	--

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<p>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 Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltung zu ermöglichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) • 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) <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>	
--	---	--

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		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.	
2	xxxx, Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung (LGLN), Regionaldirektion Hameln-Hannover, Dezernat 5 (Kampfmittelbeseitigungsdienst), 10.06.2024	<p>Sie haben den Kampfmittelbeseitigungsdienst Niedersachsen (KBD) beim Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Regionaldirektion Hameln - Hannover als Träger öffentlicher Belange beteiligt. Diese Stellungnahme ergeht kostenfrei.</p> <p>Im zweiten Weltkrieg war das heutige Gebiet des Landes Niedersachsen vollständig durch Kampfhandlungen betroffen. Daher sollte vor geplanten Bodeneingriffen grundsätzlich eine Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich Kampfmittel durchgeführt werden.</p> <p>Eine Maßnahme der Gefahrenforschung kann eine historische Erkundung sein, bei der alliierte Kriegsluftbilder für die Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet werden (Kriegsluftbildauswertung).</p> <p>Hinweis: Der KBD hat nicht die Aufgabe, Kriegsluftbilder zu Zwecken einer TÖB-Beteiligung auszuwerten. Die Auswertung ist vielmehr gem. § 6 Niedersächsisches Umweltinformationsgesetz (NUIG) in Verbindung mit § 2 Abs. 3 Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) auch für Behörden kostenpflichtig. Sofern eine kostenpflichtige Kriegsluftbildauswertung durchgeführt werden soll, bitte ich um entsprechende schriftliche Auftragserteilung unter Verwendung des Antragsformulars und der Rahmenbedingungen, die Sie über folgenden Link abrufen können: https://lgln-kbd.niedersachsen.de/startseite/allgemeine_informationen/kampfmittelbeseitigungsdienst-niedersachsen-207479.html</p>	-- Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

3	<p>xxxx, IHK Hannover, 10.06.2024</p>	<p>wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) der Stadt Neustadt a. Rbge. Stellung zu nehmen.</p> <p>Vorab möchten wir darauf hinweisen, dass Grenzwerte, ab denen Maßnahmen zwingend erforderlich sind, nicht festgelegt wurden. In der Vergangenheit wurden vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, und Klimaschutz 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) als Auslösewerte für die Prüfung und Abwägung von Maßnahmen empfohlen. Diese Werte sind auch Schwellenwerte bei der Prüfung straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen nach der Lärmschutz-Richtlinien StV von 2007.</p> <p>Die in der Begründung (S. 9) aufgeführte Änderung der Empfehlung eines Auslösewertes durch das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU) auf 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) ist uns nicht bekannt. Hier wäre eine nachvollziehbare Quellenangabe hilfreich. (Hinweis: Die in der Begründung genannte Ministeriumsbezeichnung ist veraltet.)</p> <p>Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass sich aus den Auslösewerten zwar die Pflicht der Auseinandersetzung mit Maßnahmen und deren Abwägung ergibt, die Umsetzung von Maßnahmen aber der Abwägung unterliegt. Vor dem Hintergrund der dargestellten Diskussion von Auslösewerten halten wir es für notwendig bei der Abwägung von Maßnahmen die Schwellenpegel 65/55 dB(A) und 70/60 dB(A) differenziert zu betrachten und unterschiedlich zu bewerten.</p> <p>Zur geänderten Berechnungsmethode haben wir folgende Anmerkung. Auf Seite 6 der Begründung wird ausgeführt, dass beim neuen BEB-Verfahren „die Hälfte der Bewohner“ der über das Medianwertverfahren der Fassadenpunkte ermittelten „lauteren Seite“ zugeordnet wird. Diese Aussage ist nach unserem Kenntnisstand nicht korrekt. Stattdessen wird mit dem Median-Verfahren die leisere Hälfte aller Fassadenpunkte verworfen und die Gesamtzahl der Bewohner gleichmäßig auf die lautere Hälfte der Fassadenpunkte verteilt (vgl. LAI-Hinweise zur Lärmkartierung vom 27.1.2022). Daraus ergibt sich, dass mit dem neuen BEB-Berechnungsverfahren gegenüber dem bisherigen VBEB-Verfahren zumeist eine</p>	<p>In Niedersachsen empfiehlt das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU) für die Aufnahme von konkret festgelegt Lärminderungsmaßnahmen und -empfehlungen als Auslösewerte 65/55 dB(A) (L_{den} bzw. L_{night}).</p> <p>Schreiben des Nieders. Ministerium für Umwelt, Energie und Umweltschutz vom 8.06.2023 zur Umgebungslärmrichtlinie (Aktenzeichen: Ref34-40500/1/34/060-0386-001)</p> <p>Zur Aufstellung eines LAP mit Maßnahmenvorschlägen werden Auslösewerte von 65/55 dB(A) gem. L_{den} bzw. L_{night} herangezogen. Die Richtwerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) liegen in Wohngebieten bei 70 dB tags und bei 60 dB nachts.</p> <p>Dies ist so gemeint. Die Formulierung wird im Bericht angepasst (vgl. LAP, S. 6, dritter Absatz)</p>
---	---	---	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<p>wesentliche Erhöhung der Belastetenzahlen verbunden ist.</p> <p>Grundsätzlich sollte die geänderte Berechnungsmethode auch bei der Abwägung berücksichtigt werden und im Zweifel versucht werden auch die tatsächliche Betroffenenzahl (Bewohner auf der „lauten“ Seite) abzuschätzen und nicht nur die nach Berechnungsvorschrift aufzuführende Gesamtzahl der Bewohner der Häuser, betrachtet werden.</p> <p>In der Analyse der Lärmbelastung wird im Entwurf des LAPs festgestellt, dass insbesondere in weiten Bereichen der B 6, auf der B 442 (insbesondere im südlichen Bereich) und auf der Herzog-Erich-Allee (innerstädtische Hauptverkehrsstraße) sowie der Mecklenhorster Straße (L 193) hohe Lärmbelastungen durch Straßenverkehr auftreten. Hierzu merken wir an, dass die Herzog-Erich-Allee und die Mecklenhorster Straße in der Lärmkartierung nicht enthalten sind und sonstige Informationen zu einer Einschätzung einer Belastung fehlen. Darüber liegt hier die Bebauung oft deutlich abgesetzt und ist stark durch Nicht-Wohnnutzungen geprägt. Dementsprechend ist es auf Basis der vorhandenen Unterlagen nicht möglich die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen in diesem Bereich einzuschätzen. Weiterhin weisen wir darauf hin, dass im Hinblick auf die o. g. Auslösewerte die Situation in den in der Lärmkartierung aufgeführten Straßen unterschiedlich zu bewerten ist. So sind gerade im Bereich der B 6 die Lärmbelastungen in weiten Bereichen zwar hoch, überschreiten aber überwiegend nicht die bisher (3. Stufe der Lärmaktionsplanung) verwandten Auslösewerte.</p> <p>Als eine zentrale Maßnahme wird im Entwurf des LAPs vorgeschlagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu begrenzen. Für die B 6 wird eine Reduzierung auf tags 70 km/h und nachts 50 km/h vorgeschlagen. Die B 442 sowie die Herzog-Erich-Allee und die Mecklenhorster Straße sollen auf 30 km/h begrenzt werden. Aus den Formulierungen im Text der Entwurfsbegründung sowie der Kartendarstellung wird nicht eindeutig klar, ob die Vorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ausschließlich für den Nachtzeitraum oder ganztags gelten sollen. Hier bitten wir um eine klarere Formulierung und kartographische Darstellung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf verschiedenen innerstädtischen Straßenabschnitten mit hoher Lärmbelastung sollte zumindest während der Nachtstunden, zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus angestrebt werden, um dem Lärmschutz gerecht zu werden. Dies betrifft vor allem die Ortsdurchfahrten. Gleichwohl ist aufgrund der hohen Belastungssituation eine ganztägige Ausweisung von Tempo 30 in den genannten Bereichen sinnvoll.</p>
--	---	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<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. Auch die aufgeführte Landesstraße sowie die innerörtliche Hauptverkehrsstraße habe zentrale Bündelungsfunktion für den Verkehr und wichtige innerörtlichen wie auch überörtliche Anbindungsfunktionen. Entsprechend ist es verkehrsplanerisches Ziel, dass solche Straßen höher belastet sind, um andere Straßen vom Verkehr zu entlasten. Diese Hauptverkehrsstraßen stellen das Rückgrat der Mobilität der Wirtschaft dar.</p> <p>Eine Behinderung des Verkehrs führt zu einer geringeren Leistungsfähigkeit und zusätzlichem Zeitbedarf und damit zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeitssituation und zu entsprechenden wirtschaftlichen Nachteilen und Kostenbelastungen.</p> <p>Weiterhin besteht die Gefahr, dass Nebenstraßen und Wohngebietsstraßen durch Ausweichverkehre stärker belastet werden, womit die Ziele des Lärmaktionsplanes konterkariert werden würden.</p> <p>Vielmehr muss es das Ziel städtische Verkehrspolitik sein, gerade auf Hauptverkehrsstraßen den Verkehr zu konzentrieren und schnell und flüssig abzuwickeln. Nur ein klares Bekenntnis zu einem solchen leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz gibt der Wirtschaft Planungssicherheit und ist damit Basis für einen wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort.</p> <p>Vor dem genannten Hintergrund und der Diskussion der Auslösewerte halten wir eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeiten auf der B 6 für nicht verhältnismäßig.</p> <p>Darüber hinaus ist umstritten, dass eine signifikante Verbesserung der Lärmsituation auf Hauptverkehrsstraßen durch Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen - insbesondere bei Tempo 30 –Regelungen erreicht werden kann (hierzu führt das Land Niedersachsen gegenwärtig ein Modellprojekt durch, dass die tatsächlichen Effekte ermitteln soll). Entsprechend sind aus unserer Sicht auch die vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h nicht verhältnismäßig.</p> <p>Für die Herzog-Erich-Allee und die Mecklenhorster Straße fehlt uns zudem die Erkenntnisgrundlage für eine Maßnahmenentscheidung.</p>	<p>Einschränkungen der Befahrbarkeit oder der Verkehrsqualität sind durch die im LAP vorgesehenen Maßnahmen nicht zu erwarten. Durch die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist nur von geringen Zeitverlusten auszugehen, die im Vergleich zum Nutzen der spürbaren Lärminderung als hinnehmbar erachtet werden. Zudem ist die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich (gem. § 45 Absatz 1).</p> <p>Unerwünschte Verlagerungen sind durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu erwarten.</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmbelastung mit bis zu > 60 dB(A) gem. L_{Night} werden Maßnahmen im Zuge der B 6 als sinnvoll erachtet. Anerkanntermaßen führt die Reduzierung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h zu einer spürbaren Reduzierung der Lärmbelastung. Durch die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h wird im Regelfall eine Reduzierung von bis zu 3 dB(A) erreicht.</p> <p>Gemäß der Lärmkartierung 3. Stufe („Erweiterungsnetz“) liegt die Lärmbelastung</p>
--	--	---

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		<p>Wir empfehlen auf eine Einführung der Tempobegrenzungen zu verzichten. Ggf. kann nach Vorlage der Ergebnisse des Modellprojektes des Landes Niedersachsen zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen hierüber erneut beraten werden.</p> <p>Als eine weitere Maßnahme wird im Entwurf des LAPs die Umgestaltung des Straßenraums zur Reduzierung der Lärmimmissionen genannt. Aus Begründungstext und Karte wird hier nicht eindeutig klar, welche Bereiche und welche konkreten Umgestaltungsmaßnahmen gemeint sind. Wir bitten dies zu konkretisieren, da auf dieser Basis keine Bewertung und Stellungnahme möglich ist. Wir weisen darauf hin, dass es sich bei den genannten Straßen um auch für den Wirtschaftsverkehr zentrale Verkehrsachsen mit hoher Bündelfunktion handelt. Eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit würde einen erheblichen negativen Eingriff in den Verkehrsablauf bedeuten, woraus sich negative Effekte für die Unternehmen und den Wirtschaftsstandort ergeben können.</p> <p>Wir empfehlen deshalb bei geplanten Umgestaltungsmaßnahmen die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr genau zu analysieren und sie nur umzusetzen, wenn ein möglichst reibungsloser Verkehrsablauf weiterhin gewährleistet bleibt.</p>	<p>für die Herzog-Erich-Allee und die Mecklenhorster Straße bei 55-60 dB(A) und an einzelnen Wohngebäuden bei 60-65 dB(A) Vorgeschlagen wird unabhängig davon ein „Zeichen“ zu setzen und die Anordnung von Tempo 30 zu prüfen.</p> <p>Der angesprochene Abschnitt bezieht sich auf Wirkungsweisen straßenräumlicher Maßnahmen und Hinweise zur Umsetzung. Mögliche Einsatzbereiche an Knotenpunkten bzw. im Streckenverlauf werden benannt. Die Maßnahmen sind im Rahmen einer konkreten Detailplanung zu überprüfen und auszuplanen.</p> <p>Einschränkungen der Befahrbarkeit oder der Verkehrsqualität sind durch die im LAP vorgesehenen Maßnahmen nicht zu erwarten.</p>
4	xxxx, ExxonMobil Production Deutschland GmbH, 10.06.2024	<p>wir schreiben Ihnen im Auftrage der BEB Erdgas und Erdöl GmbH, der Mobil Erdgas-Erdöl GmbH (MEEG) und der Norddeutschen Erdgas-Aufbereitungs-Gesellschaft mbH (NEAG) und danken für die Beteiligung in o.g. Angelegenheit. Wir möchten Ihnen mitteilen, dass Anlagen oder Leitungen der oben genannten Gesellschaften von dem angefragten Vorhaben nicht betroffen sind.</p>	--
5	Bundesnetz- agentur, 10.06.2024	<p>hiermit bestätigen wir Ihnen den Eingang Ihrer E-Mail. Sie wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet und bearbeitet. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte * für Anfragen von Bauanträgen zur Abfrage von Richtfunkstrecken der Betreiber an Frau xxxx (xxxx) * für Richtfunk und 5G-Campusnetze an Herrn xxxx (xxxx) * für Flugfunkzeugnisprüfungen an Herrn xxxx (xxxx)</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		* für Flug-, Navigations- und Ortungsfunk an Herrn xxxx (xxxx).	
6	xxxx, PLEdoc GmbH, Netzauskunft, 18.06.2024	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGE (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 <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	--
7	xxxx, Avacon Netz GmbH, Watenstedter Weg 75, 38229 Salzgitter, 14.06.2024	<p>gern beantworten wir Ihre Anfrage. Durch den im Betreff genannten Lärmaktionsplan der Stadt Neustadt a. Rbge. sind unsere 110 kV Hochspannungsfrei-Fernmeldeleitungen betroffen.</p> <p>Bei Einhaltung der im Anhang aufgeführten Hinweise haben wir gegen das im Betreff genannte Vorhaben keine weiteren Einwände oder Bedenken. Änderungen der uns vorliegenden Planung bedürfen unserer erneuten Prüfung. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>ANHANG Lfd.-Nr.: 24-000280 / LR-ID: 1169002-AVA (bitte stets mit angeben) Lärmaktionsplan der Stadt Neustadt a. Rbge. – 4. Stufe -Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und -Öffentliche Auslegung gemäß § 47 d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung wird eine erneute Beteiligung der TÖB erfolgen.

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<p>110-kV-Hochspannungsfreileitung: Die Sicherheitsabstände zu unserer sich innerhalb des Anfragegebietes befindlichen 110-kV-Hochspannungsfreileitung „Blumenau-Neustadt“, LH-10-1074 (Mast 024-027) werden durch die DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1) geregelt. Arbeiten und geplante Bebauungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung sind grundsätzlich im Detail mit uns abzustimmen. Innerhalb des Leitungsschutzbereiches sind die zulässigen Arbeits- und Bauhöhen begrenzt. Die Breite des Leitungsschutzbereiches beträgt bis zu 36,00 m, d. h. je 18,00 m von der Leitungssachse (Verbindungsline der Mastmitten) senkrecht nach beiden Seiten gemessen. Die Lage der 110-kV-Hochspannungsfreileitung entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planwerk der Sparte Hochspannung. Der spannungsabhängige Sicherheitsabstand der Leitung (Abstand bei Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile) beträgt in jedem Fall 5,00 m. Der Sicherheitsabstand zu den Leiterseilen muss jederzeit, auch bei Witterungseinflüssen wie Wind, eingehalten werden und darf keinesfalls unterschritten werden, da sonst Lebensgefahr besteht. An unserer Hochspannungsfreileitung können bei bestimmten Witterungsverhältnissen (Wind, Regen, Nebel oder Raureif) Geräusche/Koronaentladungen entstehen. Diese sind anlagenbedingt nicht vermeidbar und führen zu keinem Anspruch gegen die Avacon Netz GmbH. Während der Arbeiten im Kreuzungs- und Näherungsbereich der Hochspannungsfreileitung ist der Sicherheitsabstand nach DIN EN 50110-1 (VDE 0105 alt) zu beachten. Die daraus resultierende Höhenbeschränkung erfordert eine örtliche Einweisung und gegebenenfalls die Festlegung weiterer Sicherheitsmaßnahmen. Bitte setzen Sie sich dazu mindestens drei Wochen vor Arbeitsbeginn mit uns in Verbindung.</p> <p>Fernmelde: Die Anzahl sowie Lage der betroffenen Fernmeldeleitung(en) entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planwerk der Sparte Fernmelde. Bei Fernmeldeleitungen wird ein Schutzbereich von 3,00 m, d. h. 1,50 m zu jeder Seite der jeweiligen Leitungssachse benötigt. Über sowie unter einer betroffenen Fernmeldeleitung wird ein Schutzbereich von jeweils 1,00 m benötigt. Innerhalb des Leitungsschutzstreifens von Fernmeldeleitungen dürfen ohne vorherige Abstimmung mit uns über dem vorhandenen Geländeniveau nichts aufgeschüttet oder abgestellt werden. Es dürfen keine Abgrabungen oder</p>	
--	---	--

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		<p>Erdarbeiten vorgenommen und keine Pfähle und Pfosten eingebracht werden. Maßnahmen, die den Bestand oder den Betrieb von Fernmeldeleitungen beeinträchtigen oder gefährden könnten, sind innerhalb des Leitungsschutzstreifens nicht gestattet.</p> <p>Für den Fall, dass Fernmeldeleitungen durch Ihre Maßnahme gesichert oder umgelegt werden müssen berücksichtigen Sie bitte, dass die Kosten hierfür durch den Verursacher zu tragen sind.</p> <p>Erdarbeiten innerhalb von Leitungsschutzbereichen dürfen nur in vorsichtiger Handschachtung und nur nach Einweisung durch unseren Mitarbeiter ausgeführt werden. Hierfür setzen Sie sich bitte mindestens drei Wochen vor Beginn der geplanten Maßnahme mit uns unter dem Postfach xxxx in Verbindung.</p>	
8	xxxx, Bundeswehr, BAIUDBw Abt. Infra, Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen (IUD), 20.06.2024	<p>vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände, Anregungen oder Forderungen.</p>	--
9	xxxx Landwirtschafts- kammer Niedersachsen Bezirksstelle Hannover/Länd- liche Entwicklung 09.07.2024	<p>Lärmmindernde Straßenraumgestaltung</p> <p>Bei dem Neu- bzw. dem Ausbau von Kreisverkehrsplätzen, Mittelinseln oder zusätzlichen Fahrbahnverengungen bzw. querschnittsverändernden Maßnahmen muss der landwirtschaftliche Verkehr berücksichtigt werden. Wir weisen darauf hin, dass landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen eine Breite von bis zu 3,50 m aufweisen können. Für diese Breite sind nach einem Erlass des Nieders. Wirtschaftsministerium vereinfachte Ausnahmegenehmigungen möglich. Im Bereich von Fahrbahnverengungen wie Mittelinseln sind Durchfahrtsbreiten von 3,75 m für eine ordnungsgemäße Abwicklung des landwirtschaftlichen Fahrverkehrs erforderlich.</p> <p>„Ruhige Gebiete“</p> <p>Zunächst soll allein die Leineau in der Kernstadt als ruhiges Gebiet ausgewiesen werden. Hiervon sind nach unserem Kenntnisstand auch Flächen betroffen, die landwirtschaftlich genutzt werden. Die Bewirtschaftung dieser Flächen darf nicht</p>	<p>Bei den im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine Befahrung für gem. StVO zugelassene Fahrzeuge - somit auch landwirtschaftliche Fahrzeuge - gewährleistet.</p> <p>Der LAP führt hierzu aus (vgl. LAP, S. 35): Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Abgrenzung sogenannter „ruhiger Gebiete“</p>

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		<p>beeinträchtigt werden; auch nicht nachts und am Wochenende.</p> <p>Sollten weitere Bereiche als ruhige Gebiete ausgewiesen werden, weisen wir bereits jetzt daraufhin, dass bisher nicht ersichtlich ist, welche konkreten Maßnahmen bzw. Maßnahmenfolgen mit der Erarbeitung des LAP (bzw. dem entsprechenden Beschluss) für diese Flächen zu erwarten sind.</p> <p>Angesichts der rechtlichen Entwicklung vergleichbarer Rahmenplanungen (z.B. Raumordnungs- und Landschaftsrahmenpläne) ist davon auszugehen, dass die geplante Festlegung der ruhigen Gebiete sich konkret auf die Bewirtschaftung der Flächen auswirken kann. Zu denken ist hier z.B. an eine mögliche zeitliche und räumliche Beschränkung der Arbeiten (z.B. gesetzliche Nachtruhe, Nachtarbeit und Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, v.a. bei entsprechender Nähe zu Siedlungen etc.). Dagegen bestehen aus unserer Sicht erhebliche Bedenken;</p> <p>Die ordnungsgemäße Land- und Forstwirtschaft muss weiterhin ohne Einschränkungen möglich sein. Das betrifft auch Hofstellen, die zukünftig möglicherweise in einem „ruhigen Gebiet“ liegen werden</p>	<p>als Arbeitsschritt der Lärmaktionsplanung vor.</p> <p>„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 am Rbge.) definiert wird, nicht überschreitet.</p> <p>Gemäß des Mustererlasses Niedersachsen (Nieders. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz u.a. (Hrsg.) wird zu „ruhigen Gebiete“ wie folgt ausgeführt¹:</p> <p>„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.“</p> <p>Mit der Ausweisung "ruhiger Gebiete" sollen die im LAP genannten Gebiete gegen eine weitere Zunahme des Lärms geschützt werden. Vorhandene gewerbliche oder landwirtschaftliche Anlagen und Verkehre unterliegen einer Bestandssicherung. Bei den o.g. Grenzwerten handelt es sich</p>
--	--	--	--

¹ Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmaktionsplanung, Ausfüllhinweise zur Dokumentation und Berichterstattung (Musteraktionsplan), Hannover, Januar 2018

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

			zudem um Jahresmittelwerte. Die Beteiligung der Anlieger ist sicherzustellen.
10	xxxx Region Hannover, Team 86.01 Verwaltung 10.07.2024	<p>Im Folgenden nehmen folgende Stellen der Region Hannover zum obigen Verfahren Stellung:</p> <p>FB Umwelt -36-<u>Fachbereich Umwelt -36-</u></p> <p>Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen zu o. g. Verfahren hat die Untere Bodenschutzbehörde wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Untere Bodenschutzbehörde</p> <p>10039-Rückbau des Bahnübergangs (BÜ) Siemensstraße in Neustadt am Rübenberge. "Umlegung der Trinkwasserfernleitung Söse Nord 1 - Anzeige Bodenschutzmaßnahme"</p> <ul style="list-style-type: none"> • In das Bauvorhaben ist eine zertifizierte bodenkundliche Baubegleitung (BBB) nach DIN 19639 frühzeitig, d.h. vor der Leistungsausschreibung, einzubinden. Die BBB hat sicherzustellen, dass die rechtlich erforderlichen, dem Stand der Technik und den Nebenbestimmungen entsprechende Maßnahmen zum Bodenschutz in die Leistungsausschreibung aufgenommen werden. Die BBB hat die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen zum Bodenschutz und der Nebenbestimmungen während der Bauphase sicherzustellen und zu überwachen. Die BBB hat die Baustelle regelmäßig, zur Baustelleneinrichtung, zu intensiven Erdarbeiten und zum Rückbau der Baustelleneinrichtung arbeitstäglich, in Präsenz zu überwachen. Die BBB hat die untere Bodenschutzbehörde regelmäßig über den Bauablauf und den Sachstand zu informieren. (A) • Der unteren Bodenschutzbehörde ist frühzeitig vor Baubeginn ein Ansprechpartner für die Umsetzung der bodenschutzrechtlichen Nebenbestimmungen zu benennen (Ansprechpartner: xxxx, Tel.: xxxx, Email: xxxx (A)) • Der Bodenaushub und die Lagerung hat entsprechend der Darstellung zum Regelprofil des Rohrgrabens Plan Nr. 40-0601-01 zu erfolgen. Die 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

	<p>Rückverfüllung der Baugrube mit Bodenmaterial hat lagegerecht zu erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Befahrung des Bodens ist entsprechend der Darstellung zum Regelprofil des Rohrgrabens Plan Nr. 40-0601-01 nur auf Lastverteilungsplatten zulässig. • Bei der Rückverfüllung von Baugruben, Leitungsgräben etc. im Bereich durchwurzelbarer Böden ist es unzulässig dynamische Verdichtungsgeräte (wie z.B. Vibrationsstampfer, Rüttelplatte etc.) einzusetzen. Es ist bei der Rückverfüllung sicherzustellen, dass sich langfristig ein weitestgehend natürliches stabiles Bodengefüge entwickeln kann. Es ist auszuschließen, dass bei der Rückverfüllung Bodenschadverdichtungen nach DIN 19639 Anhang F hergestellt werden. Die zur Rückverfüllung eingesetzten Maschinen und Geräte sind der unteren Bodenschutzbehörde anzugeben. (A) <p>Es ist zu prüfen, ob die Baustelleneinrichtungsflächen (Baustelleneinrichtungsplan Zeichnungsnummer 2739.701) auf befestigten Flächen eingerichtet werden können. Bei der Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen oder Fahrwegen von Baumaschinen auf unbefestigten Bodenbereichen sind Bodenschutzsysteme (z.B. Baggermatten) auszulegen, um Bodenschadverdichtungen zu verhindern. (A)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Befahrung von unbefestigten Flächen außerhalb der geplanten BE-Flächen oder festgelegter (ausgebaute, gesicherter) Fahrtrassen ist unzulässig. (A) • Die Erweiterung von Baustelleneinrichtungsflächen oder von Fahrtrassen auf unbefestigte Flächen ist hinsichtlich erforderlicher Bodenschutzsysteme frühzeitig mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen. (A) • Ingetretene Bodenschadverdichtungen sind zeitnah fachgerecht zu beseitigen. Schädliche Bodenveränderungen durch freigesetzte wassergefährdende Stoffe sind der unteren Bodenschutzbehörde unverzüglich zu melden, die Schadstoffaustritte sind unverzüglich zu stoppen, die Schadstoffe sind umgehend aus den betroffenen Umweltmedien (z.B. Boden, Gewässer etc.) zu beseitigen. (A) • Mindestens zwei Wochen vor dem Ende der Baumaßnahme ist das Bauende bei der Unteren Bodenschutzbehörde (xxxx) schriftlich anzuzeigen. Der unteren Bodenschutzbehörde ist Gelegenheit zu einem Ortsbesichtigungstermin zu geben. (A) • Sollten bei den Erdarbeiten Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen, Altlasten oder sonstige Auffälligkeiten im Boden (Geruch, Farbe, Fremdbestandteile in größeren Mengen) angetroffen werden, ist die Region 	
--	--	--

**Anhang: Öffentlichkeitsbeteiligung - Stellungnahmen Bürger/Bürgerinnen und TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe
der Stadt Neustadt am Rbge. (Entwurf)**

		<p>Hannover, Fachbereich Umwelt, Team 36.26 Bodenschutz West umgehend zu informieren (Auflage). Sollten Auffälligkeiten bekannt werden, besteht die Möglichkeit, dass je nach Gegebenheiten des Einzelfalls, die Baugenehmigung nachträglich mit Auflagen versehen wird (Auflagenvorbehalt). Ansprechpartner: xxxx, Tel.: xxxx, Email: xxxx. (A)</p> <p>Aus Sicht der folgenden Stellen der Region Hannover bestehen keine Anregungen und Bedenken (Fehlanzeige):</p> <p>- FB Verkehr - Team Infrastruktur ÖPNV -86.05</p>	Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.
11	<p>xxxx DB AG – DB Immobilien Barecht CR.R042, Hamburg 10.07.2024</p>	<p>Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dafür zuständig, einen bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen. Die Kommune kann Maßnahmen zum Schutz vor Lärm aus dem Schienenverkehr im Lärmaktionsplan formulieren, die Deutsche Bahn ist allerdings nicht verpflichtet, diese umzusetzen (s. Urteil vom 25.07.2016 – 10 S 1632/14, DVBl 2016, 1332 des VGH Mannheim).</p> <p>Daher haben wir keine Hinweise, Anmerkungen oder Bemerkungen zur Lärmaktionsplanung vorzubringen und bitten darum, sich ggf. an das Eisenbahn-Bundesamt zu wenden.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12	<p>xxxx Deutsche Telekom Technik GmbH, Hannover 11901/2024 08.07.2024</p>	<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 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 4. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Neustadt a. Rbge. werden die Interessen der Telekom zurzeit nicht berührt.</p> <p>Gegen die geplanten Maßnahmen bestehen somit von unserer Seite keine Bedenken.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.