

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

Anregungen Bürger/Bürgerinnen

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung PGT Umwelt und Verkehr
1	XXXX, Hämelerwald, 01.03.2024	<p>Als Anwohner der von Gut Adolphshof bei Hämelerwald bin ich ständigem Verkehrslärm, insbesondere auch nachts, ausgesetzt.</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt – dazu gehöre auch ich.</p> <p>Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Hämelerwald eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich der Hildesheimer und Hämelerwalder Strasse zwischen Mehrum und Hämelerwald sowie der Ortsdurchfahrt von Hämelerwald.</p> <p>Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden:</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig innerorts auf 30 km/h und vor dem Gut Schierke und dem Gut Adolphshof auf 50 km/h begrenzt werden. Tempolimit ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden.</p>	<p>Die Stadt Lehrte stellt einen LAP auf, um die Lärmsituation gesamtstädtisch zu verbessern. Wie im LAP ausgeführt werden unter gesamtörtlicher Betrachtung die Handlungsschwerpunkte identifiziert und ggf. Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. Auch für den Ortsteil Hämelerwald werden in dem LAP verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen. Die Hämelerwalder Straße außerorts zwischen Mehrum und Hämelerwald zählt nicht zu den Handlungsschwerpunkten. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass auch hier der Verkehrslärm störend ist. Für den Bereich Höhe Gut Adolphshof wäre ggf. ein Vorziehen der zul. Höchstgeschwindigkeit vor die Zufahrt zum Gut Adolphshof zu prüfen und ggf. die Aufstellung einer Geschwindigkeitsüberwachung. Im Bereich der OD Hämelerwald werden verschiedene Maßnahmen zur Lärm-</p>

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. in Form von Durchfahrtsperren für Kfz-Verkehr. Lärmschutz muss an der Quelle ansetzen - um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, muss der motorisierte Individualverkehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar sein.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden.</p> <p>Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/</p> <p>Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.</p>	<p>minderung vorgeschlagen. Eine durchgehende Ausweisung von Tempo 30 wird vor dem Hintergrund der derzeitigen Rechtslage als nicht realistisch angesehen.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm oder auf Grundlage des Lärmaktionsplanes bedürfen auch laut des genannten Rechtsgutachtens einer sorgfältigen Abwägung und ausreichenden Ermessens- und Verhältnismäßigkeitsprüfung.</p> <p>Es wird vorgeschlagen bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die weitere Abstimmung mit dem Baulastträger zu suchen.</p> <p>Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Gemeinde und dem Baulastträger die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne der Lärmsanierung bzw. zur verkehrsbehördlichen Anordnung zur Begrenzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten zu prüfen.</p>
2	XXXX, 31.05.24	<p>vielen Dank zum Aufruf der Bürgerbeteiligung bzgl. des Lärmaktionsplans 4. Stufe, dem ich bezogen auf den OT Sievershausen gern nachkommen möchte.</p> <p>Die beschriebenen Maßnahmen lassen leider für die Kennedy-Straße/ Kurfürstenstraße außer Acht, dass Verkehrsbegegnungen tagtäglich aufgrund der "beparkten" Fahrbahn (zu schmale Parkbuchten) zwangsläufig zu erhöhtem Stop-and-go führen (Bremsen-Anfahren). Das die Parkbuchten selbst für Klein-PKW zu schmal ausgelegt sind, und Fahrzeuge häufig auf die Fahrbahn ragen, ist sicher</p>	<p>Die genannten Straßen werden im LAP als Belastungsschwerpunkt benannt.</p>

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>bekannt. Das diese Situation unweigerlich zu einer extrem hohen Beanspruchung des Straßenbelags durch PKW/ LKW sowie zu einer erhöhten Lärmbelastung führt, somit vorstellbar. Verstärkt wird diese Tatsache allerdings durch die massiven Beeinträchtigungen des BAB-Betriebs. Bei Begegnungen von LKWs entstehen hier regelmäßig vermeidbare Rückstaus, nicht nur im Bereich der Kreuzung. Das Ausweichen und Rangieren wird bei hohem Verkehrsaufkommen bereits für PKWs zu einer Herausforderung. Die mit dem Stoppen, Anfahren und Rangieren verbundenen Beeinträchtigungen/ Belastungen könnten meiner Meinung nach (bereits kurzfristig) verringert werden, indem lediglich auf einer Fahrbahnseite das Parken gestattet bleibt und die gegenüber liegenden Buchten gesperrt werden. Diese Möglichkeit wäre schnell umsetzbar und effektiv in seiner Wirkung.</p>	<p>Die Notwendigkeiten und Auswirkungen der BAB-Umleitungsstrecken sind nicht durch den LAP zu beeinflussen. Der LAP schlägt u.a. eine Umgestaltung des Straßenraums mit dem Ziel einer stadtverträglicheren Verkehrsabwicklung vor. Von einer einseitigen Sperrung der Parkbuchten wird abgeraten, da dies zu insgesamt höheren Geschwindigkeiten führen könnte. Parkraumbedarfe wären zu prüfen.</p>
3	XXXX, 02.06.24	<p>ich hätte folgende Vorschläge für den Ort Aligse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Früherer Beginn der 30 Zone aus Steinwedel kommend: Lärmreduzierung insbesondere über den Bahnübergang, Sicherheit Schule Kindergarten. 2.) Kreisverkehr Mitte Ort Entfall der Ampel : Lärmreduzierung durch signifikant weniger Stop Starts, Energieersparnis Entfall Ampel, Sicherstellen der 30 Zone vor dem Altenheim. 3.) Fahrbahnteiler Eingang von Steinwedel kommend : Siehe Punkt 1 4.) Lärmschutzwand Autobahn Nordseite: Man sieht die Reduktion des Lärms auf der Südseite der Autobahnen, das wäre für die Nordseite ebenfalls zu wünschen. 	<p>Derzeit gibt hier einen Abschnitt mit Tempo 30 aufgrund von Straßenschäden. Aus Sicht des LAP ist dies kein vorrangiger Belastungsschwerpunkt. Vorgeschlagen wird eine weitere Prüfung aus Gründen der Verkehrssicherheit.</p> <p>Der Einbau eines Kreisverkehrsplatzes wird hier nicht zuletzt aus Platzgründen als nicht realistisch eingeschätzt.</p> <p>Aus Sicht des LAP kein vorrangiger Belastungsschwerpunkt.</p> <p>Im LAP wird der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags bzw. einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h zumindest für den Nachtzeit vorgeschlagen. Ggf. ist im Rahmen der diesbzgl. Abstimmung auch der Einbau einer Lärmschutzwand zu thematisieren.</p>

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		5.) Einbinden Walon in die Kreuzung Gewerbegebiet auf der Westseite : Weniger Stop Starts insbesondere der LKW's, Entschärfung der Gefährlichen Ausfahrten.	Was genau ist gemeint?
4	XXXX, 05.06.2024	<p>nochmal vielen Dank für die ausführliche und interessante Vorstellung des Lärmaktionsplans in der gestrigen Ortsratssitzung in Kolshorn. Wie besprochen, fasse ich meine Anmerkungen zum Lärmaktionsplan schriftlich zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Warum wird die Mittelinsel in der Ortseinfahrt Röddensen am Südeingang des Ortes priorisiert? Dem Ortsrat scheint eine Mittelinsel an der Nordeinfahrt sinnvoller zu sein: Im Süden verlangsamt die Doppelkurve und die Ampel den Verkehr. Im Norden fährt man von Burgdorf kommend mit hoher Geschwindigkeit ins Dorf auf eine lange, gerade und nach Süden abschüssige Strecke, die zu hohen Geschwindigkeiten verleitet. • Ist es möglich, im Rahmen des Lärmaktionsplans Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten von Aligse (B443, K123) und Röddensen (B443) vorzuschlagen? Entsprechende Vorschläge wurden vom Ortsrat und vom Stadtrat Lehrte im sog. Maßnahmenpakets für Aligse z.T. bereits beschlossen. • Auf Seite 42 des vorgelegten Handlungskonzepts zum Lärmaktionsplan heißt es: "Das in Abb. 7.1. dargestellte Radverkehrsnetz wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans beschlossen". Hier bitte ich um Klarstellung: Es handelt sich bislang lediglich um einen Vorschlag, der noch vom Rat der Stadt Lehrte zu beschließen ist. Es müsste also richtigerweise heißen: "Das in Abb. 7.1. dargestellte Radverkehrsnetz wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans vorgelegt." Siehe dazu auch Abschnitt 6.3. des Berichtes von PGT zum VEP Lehrte (Seite 52 ff.). • Auf Seite 43 des vorgelegten Handlungskonzepts wird beschrieben, dass sich der Lehrter Abschnitt des Radschellwegs in der Umsetzung befindet. Dies erscheint mir eine sehr optimistische Darstellung, da von einem Baubeginn frühestens ab 2027 auszugehen ist. Zutreffend wäre, dass sich 	<p>Vorgeschlagen wird ergänzend eine Mittelinsel aus Richtung Norden in den LAP als Prüfauftrag aufzunehmen.</p> <p>Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes zumindest für den Nachtzeitraum ist sinnvoll. Vor dem Hintergrund des erforderlichen "Prüfungsvorgehens" ist eine Umsetzung voraussichtlich als kaum erfolgreich einzuschätzen. Ggf. ist für den höher belasteten Teilabschnitt in der Ortsmitte auf Tempo 30 zu fokussieren.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt und der LAP entsprechend angepasst.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>der Radschnellweg immer noch in der Planung befindet.</p> <ul style="list-style-type: none"> Außerdem wird auf dieser Seite dargestellt, dass bereits Vorschläge zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Südstraße vorliegen. Dies wäre sehr erfreulich. Darüber wurde bereits in mehreren Verkehrsausschusssitzungen diskutiert - insbesondere über die Möglichkeit der Anbindung der Südstraße an die Ittener Straße. Insofern bitte ich um Übermittlung der entsprechenden Vorschläge. Bislang wurden lediglich erste nicht weiter konkretisierte Ideen (Einbahnstraße, Anliegerstraße, Fahrradstraße u.ä.) von der Verwaltung genannt. 	<p>Vgl. Untersuchung zum Schulzentrum Süd (Verkehrsuntersuchung Schulzentrum Süd, PGT 2022)</p>
--	--	---	---

Anregungen TÖB/Ortsräte

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung
5	Ortsrat Hämelerwald, XXXX,	<p>der Ortsrat Hämelerwald beschäftigt sich bereits seit geraumer Zeit mit einem Phänomen, welches sich am südlichen Ortsausgang regelmäßig ereignet. Hundehalter überqueren die L 413 an einer Stelle, die normalerweise dafür nicht vorgesehen war.</p> <p>Dazu ist genau gegenüber der Zufahrt zum Schießstand des Schützenvereins KKS Tell ein Durchgang zwischen der Brache und dem Lärmschutzwall entstanden. Durch diesen Durchgang kommen regelmäßig Hundehalter mit ihren Vierbeinern und überqueren die L 413, um dann in der angrenzenden Feldmark den Vierbeinern entsprechenden Auslauf zum Lösen zu ermöglichen.</p> <p>Dabei ist es gerade in der dunklen Jahreszeit und in der Dämmerung zu gefährlichen Situationen gekommen. Dunkel gekleidete Personen sind urplötzlich mit ihren Tieren am Fahrbahnrand aufgetaucht und haben dadurch bereits einigen Autofahrern nicht unerhebliche Schrecksekunden beschert. An der Stelle ist zudem eine Geschwindigkeit von 70 km/h erlaubt, die diese Reaktionen noch verstärken. Der Ortsrat Hämelerwald bittet angesichts dieser neu entstandenen Gefahrenstelle darum, das Ortseingangsschild (Zeichen 310) um mind. 200m in Richtung Süden zu verlegen, damit sich diese neue Querung innerhalb der Ortschaft und damit innerhalb eines Tempolimits von nur noch 50 km/h befindet.</p>	<p>Wie im LAP ausgeführt werden unter gesamtörtlicher Betrachtung die Handlungsschwerpunkte identifiziert und ggf. Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. Auch für den Ortsteil Hämelerwald werden in dem LAP verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Mittelinsel ist insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit und daher im Rahmen der Verkehrsentwicklung zu diskutieren. Der bisher vorgeschlagene Standort liegt etwas weiter südlich am Beginn der Wohnbebauung und hat aus Sicht des Lärmschutzes Vorteile. Vorgeschlagen wird die genaue Lage im Rahmen der Detailplanung zu prüfen.</p>

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>Sollte es zudem straßenverkehrsrechtlich noch möglich sein, in unmittelbarer Nachfolge an das Ortseingangsschild noch ein Zeichen 133-10 aufzustellen, würden wir auch um diese zusätzliche Absicherung bitten wollen.</p> <p>Da der angesprochene Bereich gleichzeitig der Beginn der Linksabbiegespur zum südlichen Ortsteil darstellt und die Ausläufer der Sperrfläche (Zeichen 298) in den Bereich liegen, könnte mit einer Verkürzung der Linksabbiegerspur, die dann innerhalb der Ortschaft liegt, der Wunsch nach einer Querungshilfe, wie er in der 4. Stufe des LAP in Höhe des Beerenweges (Seite 45) vorgeschlagen wird, an dieser wichtigeren Stelle umsetzbar sein. Hier macht sie den meisten Sinn.</p> <p>Eine zusätzliche Ausleuchtung mittels Straßenlaterne wäre auch wünschenswert, erscheint uns jedoch auch angesichts der überall angespannten Haushaltslage und der dafür notwendigen Erdarbeiten als nicht umsetzbar, wäre aber denkbar.</p> <p>Zum besseren Verständnis der örtlichen Lage haben wir einen Kartenausschnitt als Anlage beigefügt.</p> <p>Wir hoffen, unser Anliegen verständlich vorgebracht zu haben und würden eine Einarbeitung in den Entwurf des LAPs sehr begrüßen.</p>	<p>Auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie das Aufstellen der VZ 133-10 wäre im Rahmen der weiteren Planung zu diskutieren.</p>
6	<p>Ortsratssitzung Sievershausen Protokollauszug 23.05.24</p>	<p>Ortsbürgermeister XXXX übergibt das Wort an Herrn XXXX, der anhand einer PowerPoint-Präsentation die 4. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Lehrte vorstellt.</p> <p>Besonderes Augenmerk legt er dabei auf die Vorschläge, die für den Ort Sievershausen relevant sind. Danach werden Mittelinseln an den Ortseingängen von Arpker Straße und Oelserer Straße empfohlen, Lärmschutz durch Geschwindigkeitsbegrenzungen vor allem für eine Nachtruhezeit von 22.00 – 06:00 Uhr und ein lärmindernder Fahrbahnbelag. Eine weitere Empfehlung gibt das Planungsbüro PGT mit dem Hinweis einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h für den betreffenden Autobahnabschnitt der BAB 2.</p> <p>In der sich anschließenden Aussprache äußern die Ortsratsmitglieder Zweifel an der Notwendigkeit einer Mittelinsel an der Arpker Straße.</p> <p>Stattdessen sehen sie eine Mittelinsel im Ortseingangsbereich der Vöhruumer Straße als notwendig und sehr viel sinnvoller an.</p> <p>Der Bau der Mittelinsel in der Oelserer Straße wurde bereits beschlossen und die erforderlichen Flächen wurden angekauft. Im Hinblick auf die Möglichkeit, im nächsten Jahr Fördergelder für den Ausbau zu erhalten wurde die Maßnahme allerdings verschoben.</p>	<p>Die Mittelinsel im Ortseingangsbereich der Vöhruumer Straße wird in den LAP zur Prüfung aufgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>Im Zuge von Straßensanierungen wäre es für den Ortsrat wünschenswert, den lärmindernden Fahrbelag aufzubringen.</p> <p>Folgende Hinweise zum Lärmaktionsplan werden vom Ortsrat Sievershausen ergänzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Einbau einer Verkehrsinsel im Ortseingang Vöhrumer Straße - Eine generelle Tempobegrenzung auf 30 km/h im Ortsgebiet, mindestens eine temporäre Tempobegrenzung nachts von 22:00 – 6:00 Uhr morgens. <p>Der Ortsrat betrachtet die Vorlage einstimmig als behandelt.</p>	<p>Der vorliegende LAP schlägt dies für die Landesstraßen im Bereich der Ortschaft Sievershausen vor.</p> <p>s.o.</p> <p>Der LAP begrüßt den Vorschlag zur Einführung von Tempo 30 innerorts mindestens im Nachtzeitraum. Dieser Vorschlag wird in den LAP zur Prüfung aufgenommen.</p>
--	--	---	---

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

7	XXXX, Ortsrat Immensen, 07.06.2024	<p>der Ortsrat Immensen stimmt der Vorlage A/003/2024 mit folgenden Ergänzungen zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> b. Die Querungshilfe an der Lüneburger Str. in Richtung Burgdorf um ca. 80 Meter versetzen – also an die nächste Kreuzung Höhe Depenauer Weg/ Hinter den Langen Höfen c. Die Ergänzung/ Prüfung um die Lärmschutzwand an der Autobahn ab Hämelerwald bis Lehrte Ost 	<p>Die Verlegung der Querungshilfe wird in den LAP aufgenommen.</p> <p>Aufgrund der derzeitigen Belastungssituation ist eine Lärmschutzwand hier als nicht realistisch einzustufen. Als Prüfauftrag kann der Vorschlag an die zuständige Autobahn GmbH übermittelt werden.</p>
8	XXXX, Ortsrat Aligse-Röddensen-Kolshorn, 07.06.2024	<p>Der OR beschließt mit den im Protokoll aufgeführten Ergänzungen/Anmerkungen den Empfehlungen des Beschlussvorschlages.</p> <p>hier noch einmal die im Protokoll zusammengeführten Anmerkungen/Empfehlungen</p> <p>ORM XXXX hat folgende Anmerkungen/Empfehlungen zum Lärmaktionsplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Warum wird die Mittelinsel in der Ortseinfahrt Röddensen am Südeingang des Ortes priorisiert? Dem Ortsrat scheint eine Mittelinsel an der Nordeinfahrt sinnvoller zu sein: Im Süden verlangsamt die Doppelkurve und die Ampel den Verkehr. Im Norden fährt man von Burgdorf kommend mit hoher Geschwindigkeit ins Dorf auf eine lange, gerade und nach Süden abschüssige Strecke, die zu hohen Geschwindigkeiten verleitet. • Ist es möglich, im Rahmen des Lärmaktionsplans Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten von Aligse (B443, K123) und Röddensen (B443) vorzuschlagen? Entsprechende Vorschläge wurden vom Ortsrat und vom Stadtrat Lehrte im sog. Maßnahmenpakets für Aligse z.T. bereits beschlossen. <ul style="list-style-type: none"> • Auf Seite 42 des vorgelegten Handlungskonzepts zum Lärmaktionsplan 	<p>Vorgeschlagen wird ergänzend eine Mittelinsel aus Richtung Norden in den LAP als Prüfauftrag aufzunehmen.</p> <p>Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes zumindest für den Nachtzeitraum ist sinnvoll. Vor dem Hintergrund des erforderlichen "Prüfungsvorgehens" ist eine Umsetzung jedoch voraussichtlich hier als kaum erfolgreich einzuschätzen. Ggf. ist für den höher belasteten Bereich in der Ortsmitte auf Tempo 30 zu fokussieren.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt und der LAP</p>

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>heißt es: "Das in Abb. 7.1. dargestellte Radverkehrsnetz wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans beschlossen". Hier bitte ich um Klarstellung: Es handelt sich bislang lediglich um einen Vorschlag, der noch vom Rat der Stadt Lehrte zu beschließen ist. Es müsste also richtigerweise heißen: "Das in Abb. 7.1. dargestellte Radverkehrsnetz wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans vorgelegt." Siehe dazu auch Abschnitt 6.3. des Berichtes von PGT zum VEP Lehrte (Seite 52 ff.).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf Seite 43 des vorgelegten Handlungskonzepts wird beschrieben, dass sich der Lehrter Abschnitt des Radschellwegs in der Umsetzung befindet. Dies erscheint mir eine sehr optimistische Darstellung, da von einem Baubeginn frühestens ab 2027 auszugehen ist. Zutreffend wäre, dass sich der Radschnellweg immer noch in der Planung befindet. • Außerdem wird auf dieser Seite dargestellt, dass bereits Vorschläge zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Südstraße vorliegen. Dies wäre sehr erfreulich. Darüber wurde bereits in mehreren Verkehrsausschusssitzungen diskutiert - insbesondere über die Möglichkeit der Anbindung der Südstraße an die Itener Straße. Insofern bitte ich um Übermittlung der entsprechenden Vorschläge. Bislang wurden lediglich erste nicht weiter konkretisierte Ideen (Einbahnstraße, Anliegerstraße, Fahrradstraße u.ä.) von der Verwaltung genannt. <p>Stv. Ortsbürgermeisterin XXXX hat folgende Anmerkungen/Empfehlungen zum Lärmaktionsplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahme einer Mittelinsel am südlichen Ortseingang von Aligse bei der Straße "Zur Kreuzeiche" sind sehr sinnvoll. Diese verlangsamt nicht nur den Verkehr und reduziert damit den Lärm, sondern ist eine wichtige Querungshilfe über die vielbefahrene B443, die den Ort spaltet. Darüber hinaus treffen dort viele Fahrradfahrende aus Richtung Hannover-Ahlten auf die B443 und müssen diese dort queren, um auf den benutzungspflichtigen Radweg östlich der B443 zu gelangen. <p>Ortsbürgermeister XXXX bedankt sich und bittet den OR um Abstimmung zum Beschluss. Der OR beschließt mit den im Protokoll aufgeführten Ergänzungen/Anmerkungen den Empfehlungen des Beschlussvorschlages.</p>	<p>entsprechend angepasst.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vgl. Untersuchung zum Schulzentrum Süd Quelle: Verkehrsuntersuchung Schulzentrum Süd, PGT 2022</p> <p>Die Zustimmung wird aus Sicht des LAP begrüßt.</p>
--	--	--	---

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		Das Abstimmungsergebnis lautet mit 5 Stimmen dafür und 1 Stimme dagegen.	
9	XXXX, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (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 und Landesstraßen berührt. Die Baulasträger 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>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. Eine aktualisierte Lärmschutz-Richtlinie-StV ist in Überarbeitung und wird hoffentlich zeitnah eingeführt.</p> <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>Es wird empfohlen bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die weitere Abstimmung mit der NLStBV zu suchen. Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Gemeinde und der NLStBV die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne der Lärmsanierung zu prüfen. 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 Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe. 3. Die Straßenverkehrsbehörde ist an die Festlegung einer</p>

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>Hierbei werden vorschriftsgetreu nur die Lärmemissionen der betrachteten Straße berücksichtigt und andere Lärmemittenten (Bahnverkehr, Flugbetrieb, Gewerbebetrieb etc.) nicht berücksichtigt.</p> <p>Der lärmtechnische Nachweis ist Anlass bezogen und im Einzelfall vom Straßenbaulastträger 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><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</p>	<p><i>Geschwindigkeitsbegrenzung in einem Lärmaktionsplan gebunden, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig ist; ein Einvernehmens Erfordernis besteht dabei nicht.</i></p> <p><i>4. Die Weigerung der Umsetzung rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen durch die Fachbehörde verletzt die planende Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.“</i></p> <p>Dies wird seitens des LAP begrüßt.</p> <p>Dies wird seitens des LAP begrüßt.</p>
--	--	---	---

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

	<p>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 Außerortsgebietes 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 RASSt-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 NLSStBV 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>	
--	---	--

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<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> 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> <p>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> <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>Dies wird seitens des LAP begrüßt. Hier ist ggf. noch einmal nachzufassen, welche Fahrbahnbeläge verwendet werden.</p> <p>Es wird empfohlen bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die weitere Abstimmung mit der NLStBV zu suchen. Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Gemeinde und der NLStBV die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne der Lärmsanierung zu prüfen.</p>
--	--	---	--

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<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> <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>	
10	XXXX, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), 07.06.2024	Der Lärmaktionsplan 4. Stufe ist die Fortschreibung des LAP 3. Stufe vom 3.7.2019 und soll die Verpflichtung zur Aufstellung eines LAP aufgrund Bundestagsbeschlusses zur Umsetzung der „Umgebungslärmrichtlinie“ (2002/49/EG) erfüllen. Weiterhin hat die Stadt Lehrte den Betrachtungsraum erweitert und auf Basis der aktuellen Verkehrsmengen, erhoben im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans neu berechnen lassen und Vorschläge zur	

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

	<p>Ausweisung „ruhiger Gebiete“ erarbeiten lassen.</p> <p>Der ADFC Lehrte/Sehnde teilt die genannten Bedenken hinsichtlich gesundheitlicher Folgen durch Lärmbelastung und begrüßt die Fortschreibung des LAP mit den genannten Anpassungen, gerade auch hinsichtlich der Neuberechnung Betroffener.</p> <p>Unsere Stellungnahme fokussiert vor allem auf den sich aus dem LAP ergebenden Verkehrsfragen, insbesondere für den Radverkehr.</p> <p>Es besteht allgemein Einigkeit im Ziel, die Lärmbelastung zu verringern. Als wesentliche Bausteine werden die Strategien Vermeiden – Verlagern – Verlangsamen – Verstetigen und Robustheit stärken genannt. Daran richten sich die 2019 und im aktuellen LAP genannten Maßnahmen aus.</p> <p>Welche der 2018/9 vorgeschlagenen Maßnahmen wurden zwischenzeitlich umgesetzt? Unter Punkt 7, Handlungskonzept zum LAP werden die Maßnahmenvorschläge des LAP 3. Stufe (2019) aufgeführt und fortgeschrieben.</p> <p>Aufgeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitskonzept, u.a. Ahltener Straße in der Kernstadt • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der BAB2 • Umbau Berliner Allee (B443) in der Kernstadt • Straßenraumgestaltung Ortsdurchfahrt Aligse (B443) • Straßenraumgestaltung Ortsdurchfahrt Röddensen (B443) • Anlage von Radverkehrs- bzw. -schutzstreifen in den Ortsdurchfahrten • lärm mindernde Fahrbahnbeläge im Zuge von Sanierungsmaßnahmen • Weiterentwicklung und Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes • BuR Situation in Aligse und Arpke soll verbessert werden <p>Es wurde ein Radverkehrsstreifen in Steinwedel angelegt, und die B+R Anlage in Arpke ist im Bau. (7.3) Andere Maßnahmen wurden bisher nicht umgesetzt, abgesehen von punktuellen Fortschritten im Planungsprozess wie sie beim Stand der Umsetzung unter 7.2. aufgelistet sind. Auch die für die Ortsteile unter 7.3. gelisteten Empfehlungen</p>	<p>Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.</p>
--	--	---

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>wurden bisher nicht umgesetzt.</p> <p>Unter 7.4 sind die aktuellen Maßnahmenvorschläge nochmals aufgeführt.</p> <p>Wir möchten einige Punkte aus diesem Katalog aufgreifen. Die Strategien Vermeiden, Verlagern, Verlangsamen, Verstetigen sind aus unserer Sicht sinnvoll und notwendig und sollten zügig angewandt und umgesetzt werden. Zusätzlich ist auch eine Vereinfachung durch die Maßnahmen anzustreben.</p> <p>Zu den Handlungsfeldern</p> <p>Verlagern Gibt es ein Konzept zur Vermeidung von Umleitungs- und Schleichverkehr bei Problemen auf der BAB2 zur Vermeidung von innerstädtischem Durchgangsverkehr? Ggf. wäre ein solches zu erstellen.</p> <p>Verkehrsvermeidung Wir wünschen uns ein Konzept zur Vermeidung und Bündelung des innerstädtischen Lieferverkehrs auf der letzten Meile einschließlich Lieferungen des Einzelhandels nach Hause.</p> <p>Verbesserung des ÖPNV Konkrete Vorschläge werden im LAP nicht genannt. Der ÖPNV muss die Erreichbarkeit der Kernstadt, der Ortsteile und der Oberzentren regelmäßig, auch am Wochenende, gewährleisten. Das Sprinti-Angebot ist gut, jedoch ein Rückschritt für spontanes Fahren durch die vorangehende Bestellfrist von 2 Stunden. Es ließe sich noch mehr zum ÖPNV sagen, dies überschritte aber die Fragen des Lärmschutzes, um die es hier vorrangig geht. Die Fahrradmitnahme ist mangelhaft, und muss verbessert werden (S-Bahn) besonders für größere Fahrräder, diese dürfen im Zug nicht mitgenommen werden. Vereinfachung des Tarifsystems: Fahrkartenautomaten und ihre Bedienung sind zu unübersichtlich und es dauert viel zu lange, sich da zurechtzufinden, besonders für Umsteiger und Gelegenheitsfahrer.</p> <p>Verlagern von Verkehr vom Auto aufs Fahrrad</p>	<p>Die Umleitungsstrecken der BAB sind durch den LAP nicht zu beeinflussen.</p> <p>Konkrete Konzepte sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu erstellen.</p> <p>Der LAP macht sehr wohl Aussagen zur Stärkung des ÖPNV, bspw. durch den Ausbau von B+R- und P+R-Anlagen sowie Anbindung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes.</p> <p>Konkrete Konzepte sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu erstellen.</p>
--	--	---	---

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

	<p>Es geht hier um die Zielgruppe der Autofahrenden. Was ist notwendig, um diese zu einem Umstieg aufs Fahrrad zu bewegen? Wir fahren mit dem PKW häufig zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Verwandten, Freunden, usw. Dies bedeutet, dass ein Radwegeplan einen 365-Tage-Standard haben muss. Es kann nicht sein, dass man nur bei schönem Wetter fahren kann, weil man bei schlechtem Wetter in tiefe Pfützen gerät oder durch nassen Kies bis Schlamm fahren muss. (Deshalb warten wir so dringend auf die Fertigstellung der Veloroute nach Hannover, aber auch auf die Sanierung anderer Strecken)</p> <p>Wir benötigen mehr Platz für breitere Fahrräder, seien es Lastenräder, die zum Einkaufen benutzt werden, oder Dreiräder, Fahrräder mit Kinderanhängern usw. Dies muss bei der Planung von Radwegen, Radstreifen etc. berücksichtigt werden. Es muss nicht jeder Radweg beleuchtet sein, aber im Dunkeln kann Gegenverkehr auf schmalen Radwegen gefährlich sein und wird daher häufig gemieden. Die zur Verfügung stehenden Strecken spielen bei der Wahl des Verkehrsmittels eine große Rolle.</p> <p>Wir benötigen ausreichende und sichere Abstellplätze. Fahrräder mit E-Antrieb erleichtern den Umstieg aufs Fahrrad und das Fahren längerer Strecken erheblich (z.B. indem man nicht völlig verschwitzt bei der Arbeit ankommt). Diese sind aber erheblich teurer. Deshalb sind gerade an Bahnhöfen sichere Abstellmöglichkeiten notwendig. Dabei müssen auch Stellplätze für größere Räder (s.o.) geschaffen werden. Beispiel: In Ahlten werden Fahrräder vergleichsweise wenig direkt am Bahngleis und in den Gitterboxen abgestellt, stattdessen vor der Brücke zum Bahnhof, weil am Bahngleis selbst keinerlei soziale Kontrolle gegeben ist und es immer wieder zu Diebstählen kommt.</p> <p><u>Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs</u> Positives Beispiel: Tempo 30 im Ortsteil Ahlten, der Verkehr ist hier vergleichsweise gleichmäßig, es kommt häufiger zu Blickkontakt zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern, zumindest die subjektive Verkehrssicherheit hat sich verbessert. Diese Maßnahme war sicher auch recht kostengünstig. Durch die Verstetigung kommt es letztlich auch kaum zu Zeitverlusten, auch wenn das eigene Empfinden etwas anderes sagt. Die Angleichung von Geschwindigkeiten reduziert Konflikte, gefährliche Situationen, erleichtert das Überqueren von Straßen, reduziert vor allem Lärm durch Bremsen und Anfahren.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan der Stadt macht Aussagen zur Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Lehrte. Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte, PGT 2021</p> <p>Der LAP macht zahlreiche Vorschläge zur Dämpfung und Verstetigung von Kfz-Verkehren. Die Ausweisung von Tempo 30-Zonen eignet sich für Wohnstraßen bzw. das nachgeordnete Straßennetz und ist auf</p>
--	--	--

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

	<p>Berücksichtigt werden muss auch die Veränderung, die sich durch die zunehmende Zahl an Elektroautos ergibt, da diese eine erhebliche Beschleunigung haben, sind sie anders und viel schwieriger zu berechnen. Gerade hier ist eine Angleichung des Tempos von großem Nutzen.</p> <p>Wir halten daher das Einrichten von Tempo 30-Zonen für sinnvoll, zumal dies vergleichsweise schnell und kostengünstig umzusetzen ist, und wir halten das Ausschöpfen aller rechtlich möglichen Mittel zu diesem Zweck für sinnvoll (in Bezug auf die schon im LAP angesprochene kontroverse Diskussionslage).</p> <p>Straßenraumgestaltung Radfahrstreifen: Ein Radfahrstreifen wurde von der Region in der Durchgangsstraße in Steinwedel angelegt. Viele PKW-Fahrer halten den vorgeschriebenen Abstand beim Überholen ein, andere kennen entweder den notwendigen Abstand nicht oder halten den Radfahrstreifen für eine eigene Spur, wo die Abstandsregel nicht greift. Auch wird weiter regelhaft auf dem Radstreifen mit dem Auto gefahren. Damit ist diese Maßnahme als querschnittsverringende Maßnahme ungeeignet.</p> <p>Insofern sind aus unserer Sicht Radstreifen nicht uneingeschränkt zu empfehlen. Weitere Maßnahmen wie Kreisverkehre etc. sind sicher sinnvoll, erfordern aber sicher längere Planung und Finanzierung.</p> <p>Vereinfachung Das Verkehrsgeschehen wird immer komplexer, vor allem, wenn kleinteilig jede Problemstellung vor Ort zusätzlich geregelt werden soll, Stichwort „Schilderwald“.</p> <p>Wir beobachten jetzt schon, dass das Beachten von Verkehrszeichen, das Beobachten der Verkehrssituation, dazu noch die Regeln der Straßenverkehrsordnung öfter Probleme schafft und manchen überfordert. Deshalb: Der Verkehr muss einfacher werden! Für uns bleibt es nicht verständlich, dass man auf der Ahltener Straße mehrfach eine Tempo-30-Strecke einrichten will, einmal ganz abgesehen von dem Aufwand an Schildern, der dafür benötigt wird und die dann teils hinter parkenden Autos/LKW stehen, Man muss sich nur klarmachen, wie oft man selbst die Tempo 30 Zone beim Gloriapark übersieht, weil man mehr auf den Verkehr geachtet hat. Auch die Ampel an der Berliner Allee/Marktstraße ist ein Beispiel für diese Überforderung. Andere Verkehrsteilnehmer, besonders Kinder, können schlecht nachvollziehen, ob PKW jetzt mit 30 oder 50 km/h vorbeifahren dürfen.</p> <p>Auch in Steinwedel gibt es streckenweise Tempo 30 mit sehr unterschiedlichem</p>	<p>klassifizierten Straßen nicht zulässig.</p> <p>In Steinwedel wurde ein sogenannter Radschutzstreifen angelegt, der im Begegnungsfall größerer Fahrzeuge überfahren werden kann.</p> <p>Das Problem der häufig fehlenden Akzeptanz seitens der Kfz-Nutzer ist bekannt. Hier ist zwingend eine entsprechende Informationsarbeit zu leisten.</p> <p>Die Ausweisung von Radschutzstreifen ist zudem an verschiedene Kriterien, wie Breiten, Verkehrsmengen etc. gebunden.</p> <p>Die Reduzierung des „Schilderwaldes“ ist prinzipiell zu begrüßen, bedarf jedoch einer Einzelfallprüfung.</p>
--	--	--

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>Erfolg, wenn man Anwohnern Glauben schenken möchte. Im Sinne aller Bewohner, auch der Älteren und Behinderten, muss gerade der innerstädtische Verkehr möglichst inklusiv sein und auch verständlich für Menschen mit geistigen Einschränkungen, Kinder, usw.</p> <p>Zusammenfassung: Der LAP weist in die richtige Richtung. Im Bereich Radverkehr ist hohes Verbesserungspotential, vieles gehört jedoch in den Verkehrswegeplan. Im Bereich Lärmaktionsplan ist vor allem wichtig, motorisierten Verkehr zu reduzieren, also zum Umstieg aufs Fahrrad zu bewegen. Der Radverkehr muss komfortabler werden. Nicht asphaltierte Lückenstrecken müssen vorrangig asphaltiert werden, um eine 365-Tage Befahrbarkeit zu erreichen. Verschiedene auch breitere Fahrradtypen sind regelhaft in der Planung zu berücksichtigen. Vorrangig halten wir die Ausweisung von Tempo30-Zonen möglichst großflächig für eine einfach umzusetzende, kostengünstige und vergleichsweise effektive Maßnahme zur Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs, insbesondere Ahtener Straße. Das Aufsplittern in kleine Einheiten senkt die Akzeptanz und Wirkung.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn von den schon 2018/9 genannten Maßnahmen nach jetzt 5 Jahren etwas fertiggestellt würde. Wir bitten, die einzelnen Maßnahmen, die im LAP 4. Stufe genannt sind, mit einer Aufschlüsselung in einzelne Schritte und einer Zeit- und Kostenschätzung zu versehen und eine Priorisierung vorzuschlagen. Es ist ohne diese Angaben nicht ersichtlich, was, wie und wann von diesen Maßnahmen überhaupt umsetzbar ist.</p>	<p>Der Ansatz der Inklusion auch im Verkehr wird begrüßt. Ziel sollte eine „fehlerverzeihende Verkehrsinfrastruktur“ sein.</p> <p>Die Zustimmung wird begrüßt.</p>
11	XXXX, Industrie- und Handelskammer (IHK) Hannover, 05.06.2024	<p>wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) der Stadt Lehrte 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>	

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

	<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, nicht aber die Pflicht besteht Maßnahmen umzusetzen. 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 noch folgende Anmerkung. Auf Seite 5 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 wesentliche Erhöhung der Belastetenzahlen verbunden ist.</p> <p>Als eine zentrale Maßnahme wird im Entwurf des LAPs vorgeschlagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in mehreren Bereichen auf 30 km/h zu senken sowie eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h in zwei Teilabschnitt der BAB 2 vorzunehmen.</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</p>	<p>Schreiben des Nieders. Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz vom 8.06.2023 zur Umgebungslärmrichtlinie (Aktenzeichen: Ref34-40500/1/34/060-0386-001).</p> <p>Zur Aufstellung eines LAP mit Maßnahmevorschlägen (Prüfaufträge) werden Auslösewerte von 65/55 dB(A) gem. Lden bzw. Lnicht 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).</p> <p>Insbesondere nachts aber auch tags wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und ein Zeitverlust von ggf. wenigen Minuten im Vergleich zum Nutzen der spürbaren Lärminderung als hinnehmbar erachtet.</p> <p>Einschränkungen der Befahrbarkeit oder der Verkehrsqualität sind durch die im LAP vorgesehenen Maßnahmen nicht zu erwarten.</p>
--	---	--

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

	<p>Beschränkung des Gemeingebrauchs ist nur aufgrund baulicher Mängel oder Sicherheitsproblemen vorgesehen. Auch die aufgeführten Landesstraßen haben zentrale Bündelungsfunktion für den Verkehr und wichtige innerörtliche 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. 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. Vielmehr muss es das Ziel städtische Verkehrspolitik sein, gerade auf Hauptverkehrsstraßen den Verkehr zu konzentrieren und schnell und flüssig abzuwickeln.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass eine signifikante Verbesserung der Lärmsituation auf Hauptverkehrsstraßen durch Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen - insbesondere bei Tempo 30 – Regelungen sehr umstritten ist (hierzu führt das Land Niedersachsen gegenwärtig ein Modellprojekt durch, das die tatsächlichen Effekte ermitteln soll), halten wir die vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen für nicht verhältnismäßig.</p> <p>Wir empfehlen auf eine Einführung zu verzichten und stattdessen die Ergebnisse des Modellprojektes des Landes Niedersachsen zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen abzuwarten.</p> <p>Als eine weitere Maßnahme wird im Entwurf des LAPs die Umgestaltung des Straßenraums zur „Verkehrsdämpfung“ vorgeschlagen und als Beispiel der Knotenpunkt B 443 / K 139 genannt. Zeichnerisch wird dies u. a. auch für die Knoten der B 443 mit der L 385 sowie mit der K 134 vorgeschlagen. Laut Begründung wäre damit auch eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung und eine Verstetigung der Verkehrsabläufe verbunden. Aufgrund der Verkehrsstärken der</p>	<p>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>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>Vorgeschlagen wird unabhängig davon ein „Zeichen“ zu setzen und die Anordnung von Tempo 30 zu prüfen.</p> <p>Bei Planung und Bau von Kreisverkehren sind die Anforderungen an Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit etc. zu berücksichtigen. Unter Beachtung genannter Kriterien können Kreisverkehre zur Verstetigung und</p>
--	--	---

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>genannten Straßen halten wir dies für nicht stichhaltig zumal anders als bei Lichtsignalanlagen eine gezielte Steuerung der tageszeitliche Verkehrsspitzen nicht möglich ist. Aufgrund der zuvor schon ausgeführten wirtschaftlichen Bedeutung des Hauptverkehrsstraßennetzes lehnen wir zusätzliche Behinderungen des Verkehrsflusses ab. Darüber hinaus halten wir es für wahrscheinlich, dass sich bei höheren Verkehrsstärken durch das „Lücke - Suchen“ die Zahl der Anfahr- und Abbremsvorgänge wesentlich erhöht und damit eher eine Verschlechterung der Emissionssituation sowohl bezüglich von Lärm als auch von Luftschadstoffen erfolgen wird.</p> <p>Wir empfehlen deshalb auch hier von einer Umsetzung abzusehen, sofern nicht der Nachweis erbracht wird, dass eine Umgestaltung die Verkehrsabläufe im Straßenverkehr verbessert.</p>	<p>Dämpfung der Verkehrsabläufe führen.</p>
12	<p>XXXX, Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) Burgdorf – Lehrte – Uetze e.V., 07.06.2024</p>	<p>vielen Dank für Ihr Schreiben vom 24.05.2024 zum Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Stufe der Stadt Lehrte. Dazu nehmen wir fristgerecht wie folgt Stellung:</p> <p>Kapitel 7, Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan, Förderung Radverkehr Der NABU begrüßt den Ansatz, das vorhandene Radwegeverkehrsnetz weiterzuentwickeln. Auch ist es sinnvoll, Vorrangrouten mit besonderem Qualitätsstandard zu entwickeln. Es sollte aber auch der Mehrwert von Nebenrouten in den Überlegungen für den Qualitätsstandard mit einbezogen werden. Diese Routen können im Rahmen der Naherholung und bei der Verknüpfung von Ortsteilen untereinander oder von Ortsteilen und der Kernstadt eine attraktive Rolle spielen. Als Maßnahmenvorschlag für die Ergänzungsrouten/Freizeitrouten könnte der im Rahmen des ISA-Projektes der Stadt Lehrte in der Konzeption befindliche „Lehrter 3-Dörfer-Weg“ genannt werden.</p> <p>Kapitel 8, Ruhige Gebiete und relativ ruhige Gebiete Diesem Kapitel misst der NABU eine besonders hohe Bedeutung bei. Die Erholungsflächen (ruhige Gebiete und auch relativ ruhige Gebiete), die fußläufig oder mit dem Fahrrad für viele Bürgerinnen und Bürger zu erreichen sind, sind nicht nur für den Menschen wertvoll, sondern auch für die Tiere von hoher Bedeutung, denn nicht nur für Menschen, auch für Tiere ist Lärm auf Dauer schädlich. Dabei dürfen nicht nur die für den Menschen wahrnehmbaren Frequenzen</p>	<p>Die Zustimmung wird seitens des LAP begrüßt.</p> <p>Die Zustimmung wird seitens des LAP begrüßt.</p>

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>berücksichtigt werden, da viele Tiere auch Ultra- und Infraschall hören. Als Bewertungsgrundlage wurden folgende Schwellenwerte definiert: Ab einer Lautstärke von 47 dB(A) muss bei einer dauerhaften Belastung mit einer Verminderung der Lebensraumeignung für lärmempfindliche Tierarten ausgegangen werden. 60 bis 70 dB(A) sind etwa mit einem 55 %igen Lebensraumverlust gleichzusetzen. Siehe dazu https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/arbeitshilfe-voegel-und-strassenverkehr.pdf?__blob=publicationFile</p> <p>Der im Lärmaktionsplan beschriebene Vorschlag (vgl. Abb. 8.1), die zukünftigen Flächenanforderungen der Stadtentwicklung, die Bedarfe einerseits nach ruhigen, für die Naherholung wichtigen Gebiete zu sichern und andererseits ebenso naturschutzfachlich und landschaftsplanerisch notwendige Flächen auszuweisen und zu sichern und damit gleichzeitig eine Vernetzung von Landschaftsteilen zu ermöglichen, wird vom NABU außerordentlich begrüßt. Hierbei sehen wir die Chance, einen funktionierenden Biotopverbund unter Einbeziehung schon bestehender Strukturen zu entwickeln. (Siehe dazu auch „Niedersächsischer Weg“ - Bilanzierung und Umsetzung des landesweiten Biotopverbunds.) https://www.umwelt.niedersachsen.de/niedersaechsischer-weg/3_biotopverbund/biotopverbund-208955.html</p> <p>Auch wenn große Teile dieser Gebiete durch Straßen- (insbesondere Autobahn-) und Schienenverkehrslärm mit mehr als 55 dB(A) belastet und in der Abbildung 8.1 gesondert gekennzeichnet sind, ist der Vorschlag, auch Bereiche mit einer Belastung oberhalb dieses Wertes als „ruhige Gebiete“ zu berücksichtigen unterstützenswert.</p> <p>Ruhige Gebiete und relativ ruhige Gebiete sollten nach unserer Auffassung unbedingt vor einer Lärmzunahme geschützt werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang empfehlen wir deshalb die Aufnahme der Forderung nach einer Lärmschutzwand beiderseits entlang der Autobahn A2 zwischen den Autobahnabfahrten „Hämelerwald“ und „Lehrte-Ost“ (bzw. Anbindung bis an die bereits vorhandene Lärmschutzwand „Raststätte Lehrter See“) in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Dies würde bei einer Realisierung nicht nur den eben genannten ruhigen, bzw. relativ ruhigen Gebieten zugutekommen, sondern auch der Ortschaft Immensen, (siehe Abb. 4.3 Schallemissionen Straßenlärm (Flächenpegel)).</p>	<p>Aufgrund der derzeitigen Belastungssituation ist eine Lärmschutzwand hier als nicht realistisch einzustufen.</p> <p>Als Prüfauftrag kann der Vorschlag an die zuständige Autobahn GmbH übermittelt werden.</p>
13	XXXX, Region Hannover, Team 86.01 –	mit dem Schreiben vom 02.05.2024 bitten Sie die Region Hannover um Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (4. Stufe) der Stadt Lehrte. Im Folgenden nehmen folgende Stellen der Region Hannover zum obigen	

P3774_240716 Lehrte LAP 4. Stufe_Abwägung Stellungnahmen Offenlegung_anonymisiert.docx

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

	<p>Verwaltung, 07.06.2024</p>	<p>Verfahren Stellung:</p> <p>- FB Umwelt -36- Fachbereich Umwelt -36- Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen zu o. g. Verfahren hat die Unteren Naturschutzbehörde im Fachbereich Umwelt wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Untere Naturschutzbehörde Von Seiten der Naturschutzbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken oder Anregungen zu der vorgelegten Planung. Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch im Interesse des Naturschutzes, gleichwohl Sie im Einzelfall zu lokalen naturschutzfachlichen Konflikten führen können (z.B. der Bau von Fahrbahnteilern und infolge dessen eine Veränderung des Straßenquerschnitts). Diese Konflikte können aber (erst) in den jeweiligen späteren Genehmigungsverfahren behandelt werden, sofern von Seiten der Planungsträger eine Realisierung der jeweiligen Maßnahme vorangetrieben wird.</p> <p>Aus Sicht der folgenden Stellen der Region Hannover bestehen keine Anregungen und Bedenken (Fehlanzeige): - FB Verkehr - Team Infrastruktur ÖPNV -86.05- - Bauleitplanung -61.03-</p> <p>Um Zusendung der Ausführungsplanungen und einer Ausfertigung des Planfeststellungs-beschlusses wird zu gegebener Zeit gebeten.</p>	<p>Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.</p> <p>Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt. Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.</p>
14	<p>XXXX, Landwirtschafts- kammer Niedersachsen, Bezirksstelle Hannover, Ländliche Entwicklung, 07.06.2024</p>	<p>Elemente lärmindernder Straßenraumgestaltung Bei dem Neu- bzw. dem Ausbau von Mittelinseln, Querungshilfen, Kreisverkehrsplätzen oder auch Verengungen des Straßenraumes 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. Wirtschaftsministeriums vereinfachte Ausnahmegenehmigungen möglich. Im Bereich von Fahrbahnverengungen sind Durchfahrtsbreiten von 3,75 m für eine ordnungsgemäße Abwicklung des landwirtschaftlichen Fahrverkehrs erforderlich.</p> <p>„Ruhige Gebiete“ Beim Schutz ausgewiesener ruhiger Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Von den zuständigen Planungsträgern werden daher nach einer entsprechenden</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. 60):</p>

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

	<p>Gebietsausweisung wie geplant vermutlich künftig z.B. die Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete zu überprüfen und der Aspekt des Lärmschutzes zu berücksichtigen sein. Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz des ruhigen Gebietes als planungsrechtliche Festlegung, z.B. durch entsprechende textliche Festlegungen, dann auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.</p> <p>Die Ausweisung der ruhigen Gebiete betrifft auch landwirtschaftliche Flächen und private Waldflächen. In diesem Verfahren ist bisher nicht ersichtlich, welche konkreten Maßnahmen bzw. Maßnahmenfolgen mit der Erarbeitung eines LAP (bzw. dem entsprechenden Beschluss) für diese Flächen zu erwarten sind. 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; die ordnungsgemäße Land- und Forstwirtschaft muss weiterhin ohne Einschränkungen möglich sein. Das betrifft auch die Hofstellen, die sich in den vorgeschlagenen Bereichen befinden.</p> <p>U. E. bedürfen die vorgeschlagenen ruhigen Waldgebiete bzw. landwirtschaftlichen Flächen in LSG- und NSG-Gebieten keines weiteren bzw. besonderen formalen Schutzes, da die Wald- und Naturschutzgesetzgebung hier bereits eine ausreichende Rechtsgrundlage bietet. Ein Verzicht auf die Festlegung als ruhiges Gebiet wäre daher ein Beitrag zur Entbürokratisierung.</p> <p>Bei der weiteren Planung bitten wir um frühzeitige Einbindung der betroffenen Grundeigentümer bzw. Bewirtschafter.</p> <p>Ob die zusätzliche Ausweisung „Ruhige Gebiete Lden > 55 dB(A)“ an den vorgeschlagenen Standorten und in den dargestellten Dimensionen sinnvoll und</p>	<p>Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Abgrenzung sogenannter „ruhiger Gebiete“ als Arbeitsschritt der Lärmaktionsplanung vor. „Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“ (Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005, § 47d, Abs. 2, Satz 2. BImSchG). Bezüglich deren Definition wird lediglich darauf hingewiesen, dass ein ruhiges Gebiet einen festgesetzten Grenzwert, der von der Behörde (in diesem Fall der Stadt Lehrte) definiert wird, nicht überschreitet.</p> <p>Gemäß des Mustererlasses Niedersachsen (Nieders. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz u.a. (Hrsg.) wird zu „ruhigen Gebieten“ wie folgt ausgeführt¹: „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.</p>
--	--	---

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

Anhang: Abwägung der Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

		<p>zielführend ist, bleibt aus unserer Sicht fraglich.</p> <p>Die Kennzeichnung „Vernetzung ruhige Gebiete“ mit grünen Pfeilen in der Abbildung 8.1 ist nicht nachvollziehbar und erschließt sich für uns aus der Abbildung nicht.</p>	<p>Bei den o.g. Grenzwerten handelt es sich zudem um Jahresmittelwerte. Die Beteiligung der Anlieger ist sicherzustellen.</p> <p>Vorgeschlagen wird die potentiellen „ruhigen Gebiete“ durch „ruhige“ Fuß- und Radwegeachsen zu verbinden.</p>
15	<p>Eisenbahn-Bundesamt, Hann. 58141-581 pt/017-2024#176 28.06.2024</p>	<p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> <p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von dem Lärmaktionsplan 4. Stufe EU- Pflichtnetz und Erweiterung Betrachtungszeitraum Stadt Lehrte in der Planung ausreichend berücksichtigt. Insofern bestehen keine Bedenken. Die den Schienenverkehr betreffenden Lärmemissionen wurden, soweit dieses erkennbar ist, ausreichend berücksichtigt. Der Schienenverkehrslärm ist im Wesentlichen durch die im Stadtgebiet Lehrte führenden Haupteisenbahnstrecken bedingt. Dieses sind die Bahnstrecken Wunstorf – Lehrte, Strecke 1750, Güterumgehungsbahn, Lehrte – Celle, Strecke 1720 im Mischbetrieb, Hannover – Lehrte – Braunschweig, Strecke 1730 im Mischbetrieb, Lehrte – Nordstemmen, Strecke 1770 im Mischbetrieb und Lehrte – Berlin, Strecke 6107 (vorwiegend Personenverkehr ICE und Nahverkehr, aber auch Güterverkehr vor allem in den Nachtstunden).</p> <p>Die vom Bund und der DB AG beabsichtigten Maßnahmen zur Senkung der Emissionen aus dem Schienengüterverkehr sollen durch den Einsatz von leiseren Güterwagen erreicht werden. Dazu ist der vollständige Einbau von Kunststoffbremsen bei den Güterwagen erforderlich. Inzwischen lässt sich feststellen, dass die Umrüstung der Güterwagen auf Kunststoffbremsen bedeutende Fortschritte gemacht hat. Zielmarke der vollständigen Umrüstung der Güterwagen ist wie im Lärmaktionsplan dargestellt das Jahr 2030.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>