

## Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie durch Lärmaktionsplanung der Stadt Osterholz-Scharmbeck

### Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Stadt Osterholz-Scharmbeck erarbeitet den Lärmaktionsplan gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Der Entwurf zur Lärmaktionsplanung 3. Stufe wurde am 04.06.2019 im öffentlichen Teil des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung beraten und am 06.06.2019 im Verwaltungsausschuss zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 Abs. 3 (BImSchG) und zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47 Abs. 4 (BImSchG) beschlossen.

Die Öffentlichkeit wurde in Form einer öffentlichen Auslegung vom 01.07.2019 bis 02.08.2019 (Bekanntmachung Osterholzer Kreisblatt 22.06.2019 / Aushang ab 19.06.2019) über die Planung informiert und gebeten Stellungnahmen abzugeben. Die Unterlagen sind zudem unter <https://www.osterholz-scharmbeck.de/LAP> einsehbar.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 24.07.2019 um Stellungnahme gebeten.

#### 1. Folgende, abwägungsrelevante Stellungnahmen sind eingegangen (Reihenfolge nach Datum):

Lfd. Nr.	Name/ Anschrift			Schreiben vom
1	Gewässer- und Landschaftspflegeverband Teufelsmoor	In der Wischen 7	27726 Worpswede	27.06.2019
2	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Nord	Hammerbrookstr. 44	20097 Hamburg	27.06.2019
3	Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum	Am Schäferstieg 2	21680 Stade	28.06.2019
4	Wasser- und Abwasserverband Osterholz	Schwaneweder Str. 273	28790 Schwanewede	28.06.2019
5	EWE NETZ GmbH	Humphry-Davy-Str. 41	27472 Cuxhaven	05.07.2019
6	Deutsche Telekom Technik GmbH	Utbremer Str. 91	28217 Bremen	09.07.2019
7	Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen GmbH	Am Wall 165-167	28195 Bremen	16.07.2019

8	ADAC Weser-Ems e.V.	Bennigsenstraße 2-6	28207 Bremen	30.07.2019
9	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Stade	Postfach 2044	21660 Stade	29.07.2019

2. Keine Bedenken angemeldet haben (Reihenfolge nach Datum):

Lfd. Nr.	Name/ Anschrift			Schreiben vom
1	ExxonMobil Production Deutschland GmbH	Riethorst 12	30659 Hannover	26.06.2019
2	Samtgemeinde Tarmstedt und Gemeinde Tarmstedt	Hepstedter Straße 9	27412 Tarmstedt	27.06.2019
3	Bundespolizeidirektion Hannover	Möckernstr. 30	30163 Hannover	01.07.2019
4	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Postfach 29 63	53019 Bonn	02.07.2019
5	Gemeinde Worswede	Bauernreihe 1	27726 Worswede	02.07.2019
6	TenneT TSO GmbH	Eisenbahnlängsweg 2 A	31275 Lehrte	03.07.2019
7	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	Dez. 33, Kaiserstraße 27	26122 Oldenburg	04.07.2019
8	Gemeinde Wilstedt	Am Brink 2	27412 Wilstedt	16.07.2019
9	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	Albrecht-Thaer-Straße 6a	27432 Bremervörde	18.07.2019
10	Gemeinde Hagen	Amtsplatz 3	27628 Hagen im Bremischen	19.07.2019
11	Unterhaltungsverband Nr. 79 Osterstade-Nord	Schulstraße 1	27616 Beverstedt	30.07.2019

Weitere Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben keine Stellungnahme abgegeben. Es wird davon ausgegangen, dass ihre Belange durch die Planung nicht betroffen sind. Stellungnahmen durch die Öffentlichkeit (Bürger) sind nicht eingegangen.

aufgestellt: PGT Umwelt und Verkehr GmbH, 16.08.2019

	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Entscheidungen einschl. Begründung
1.	Gewässer- und Landschaftspflegeverband Teufelsmoor	
1.1	<p>Sollten im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplanes bauliche Maßnahmen durchgeführt werden, bitten wir zu beachten, dass das Planungsgebiet unsere Verbandsgewässer II. Ordnung tangiert (Scharmbecker Bach und Wienbeck). Hier gibt es lt. Satzung des Verbandes Beschränkungen bezüglich der Nutzung des Grundeigentums, unter anderem ist ein 5 Meter <b>Räumstreifen freizuhalten</b>. Wir bitten dies bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Einen Gewässerlageplan und einen Satzungsauszug haben wir als Anlage beigefügt.</p> <p><i>(Anm.: Gewässerlageplan nicht der Abwägungstabelle beigefügt).</i></p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt eine weitere Beteiligung.</p>
2.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Nord	
2.1	<p>Vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zur Lärmaktionsplanung in der Stadt Osterholz-Scharmbeck, die uns Gelegenheit gibt, die seitens der Deutschen Bahn AG / Deutsche Bahn Netz AG bestehenden Lärminderungsmöglichkeiten darzulegen.</p> <p><u>Lärminderungsmaßnahmen /Lärmierungsstrategie:</u> Lassen Sie uns zunächst unterstreichen, dass die DB AG erhebliche Anstrengungen unternimmt, den Lärm zu mindern. Die DB AG hat sich das Ziel gesetzt, den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Dieses Ziel kann nur mit einem Maßnahmenbündel erreicht werden: -Fortsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes und der Lärmvorsorge; · -Neubeschaffung der Güterwagen mit und Umrüstung der Güterwagen auf die Verbundstoffbremssohle; -Umsetzung des Pilot- und Innovationsprogramm des Bundes -Vor-Ort-Erprobung innovativer technischer Maßnahmen zur Lärminderung am Fahrzeug, -Erforschung und Entwicklung weitergehender Technologien zur Lärminderung am Fahrzeug und am Gleis und in Kombination</p> <p>Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf die Verbundstoffbremssohle (sog. K- und LL-Sohlen) ist die effektivste und effizienteste Maßnahme mit einer flächendeckenden</p>	<p>Die Bestrebungen der DB zur Lärminderung werden anerkannt.</p> <p>Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung und die Maßnahmenplanung des Schienenverkehrs liegt beim Eisenbahnbundesamt und sind somit nicht Gegenstand des LAP.</p> <p>Vorgeschlagen wird dennoch, dass die Stadt eine Darlegung der im Rahmen der Lärmsanierung bzw. des Lärmaktionsplans des Eisenbahnbundesamtes durchgeführten und ggf. zusätzlich beabsichtigten Maßnahmen und deren Wirksamkeit zur Vorstellung in der Öffentlichkeit der Stadt einfordert.</p>

	<p>Lärmminderungswirkung.</p> <p><b><u>Lärmsanierung:</u></b> Das wesentliche Instrument der OB AG ist das Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes. Die Umsetzung der Maßnahmen richtet sich nach den Bestimmungen, im Wesentlichen nach der dem Programm zugehörigen Förderrichtlinie, in der Grenzwerte und Kosten-Nutzen-Aspekte für die Lärmsanierungsmaßnahmen festgelegt sind. Die ortsbezogenen Planungen erfolgen auf Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung. Die daraus abzuleitenden Lärmschutzmaßnahmen werden durch die OB Netz AG in Erörterung mit der jeweiligen Gemeinde durchgeführt. Dabei lässt die Förderrichtlinie ausdrücklich eine Beteiligung der Gemeinden für über die nach der Förderrichtlinie hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen z.B. eine kommunal finanzierte Erhöhung und / oder Verlängerung einer Lärmschutzwand zu, sofern die Lärmschutzmaßnahme planrechtlich noch nicht abgeschlossen ist bzw. noch nicht durchgeführt wurde. Ansprechpartner ist die DB Netz AG, I.NG-W-N, Portfolio Lärmsanierung, Hermann-Pünder-Straße 3, 50679 Köln.</p> <p>Vergleichen Sie interaktive Karte der OB Netz AG mit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen: <a href="http://www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung.html">http://www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung.html</a></p> <p><b><u>Überarbeitung Gesamtkonzept Lärmsanierung:</u></b> Derzeit wird die sogenannte Gesamtkonzeption des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes überarbeitet. Notwendig ist die umfangreiche Überarbeitung auch deshalb, da die bisherigen Auslösewerte für die Sanierung von Strecken insgesamt um 8 Dezibel (Entfall Schienenbonus von 5 dB(A) in 2015, Absenkung Grenzwert um 3 dB(A) in 2016) auf nunmehr 57 Dezibel abgesenkt wurden. Dies bedeutet eine deutliche Verbesserung für die Anwohner von bestehenden Strecken und reicht mit seiner Wirkung weit über das Jahr 2020 hinaus. Konkret heißt das, es werden in Zukunft auf erheblich mehr Streckenabschnitten Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt und die bereits lärmsanierten Bereiche werden auf Grund des verbesserten Schutzniveaus erneut überprüft.</p> <p>Das in 2017 komplett aktualisierte Lärmschutzportal der OB bietet eine übersichtliche Darstellung aller Lärmthemen: <a href="http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/">http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/</a></p> <p><b><u>Zuständigkeit Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung:</u></b> Grundsätzlich sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig. Handelt</p>	
--	---	--

	<p>es sich jedoch um Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen des Bundes, wird dieser vom Eisenbahn- Bundesamt (EBA) kartiert. ·</p> <p>Lärmaktionsplanungen erfolgen durch die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständige Behörde und für die Schienenwege des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die Deutsche Bahn AG ist allerdings nicht verpflichtet, Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen der Kommunen umzusetzen. Dies hat der VGH Mannheim in seinem Urteil vom 25.07.2016- 10 S 1632/14, DVBl 2016, 1332 bestätigt. Die im Lärmaktionsplan an Bahnstrecken des Bundes vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen können dem Verkehrsträger demnach nicht als Baulast auferlegt werden.</p> <p>Mit Blick auf die Lärmaktionsplanung möchten wir Ihnen ein paar weiterführende Informationen zukommen lassen. Die OB AG unterstützt die Kommunen bzw. das Eisenbahnbundesamt, welches seit 01.01.2015 für die Lärmaktionsplanung für Hauptbahnstrecken außerhalb von Ballungsräumen zuständig ist, beispielsweise durch die Bereitstellung von Informationen zu möglichen Lärminderungsmaßnahmen und deren Umsetzungsmöglichkeiten.</p> <p>Auch das EBA hat zum Thema LAP eine Informationsplattform: <a href="http://www.laermaktionsplanung-schiene.de">www.laermaktionsplanung-schiene.de</a></p> <p>Es erscheint uns noch wichtig, darauf hinzuweisen, dass auch im Rahmen ihrer Planungshoheit zur Flächennutzungs- und Bauleitplanung die Kommunen gefordert sind, den Möglichkeiten des vorbeugenden Lärmschutzes Rechnung zu tragen. Für weitere Fragen stehen wir ihnen gerne zur Verfügung.</p>	
3.	<b>Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum</b>	
3.1	<p>Vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Planverfahren. Zu dem vorgelegten Planentwurf haben wir die folgenden Anmerkungen:</p> <p>Im Grundsatz begrüßen wir die Aufstellung des Lärmaktionsplanes und die Absicht, darüber einen besseren Schutz der Bevölkerung vor Lärmemissionen zu erreichen. Im Interesse der regionalen Wirtschaft liegt es hierbei, diesen Schutz zu gewährleisten, ohne dabei Einschränkungen für den Wirtschafts- und Warenverkehr zu erzeugen.</p>	<p>Die Unterstützung von Maßnahmen zur Lärminderung wird begrüßt. Wirtschaftliche Belange im Sinn einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die auch den Anforderungen an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gerecht wird, werden bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt.</p>
3.2	<p>Darum bitten wir, bei der Umsetzung der im Abschnitt „Lärmmindernde Straßenraumgestaltung“ vorgesehenen Mittelinseln sicherzustellen, dass die Straßen weiterhin von Lkw, aber auch von Sondertransporten genutzt werden können. Bundesstraßen sind</p>	<p>Die Befahrbarkeit der Straßen durch die vorgeschlagenen Mittelinseln ist weiterhin sichergestellt. Die Straßen werden in ihrer Funktion</p>

	insbesondere dazu gewidmet, überregionale Güterverkehre schnell und störungsfrei zu ermöglichen, daher dürfen Bauten im Straßenbereich keine Einschränkung dieser Aufgabe oder gar neue Gefahrenstellen erzeugen. Für Sondertransporte muss eine Überfahrbarkeit sichergestellt sein. Dieser Einwand gilt auch für andere beabsichtigte Baumaßnahmen im Straßenraum.	durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht beeinträchtigt.
3.3	Auch der Einbau von lärminderndem Asphalt sollte, wie beschrieben, nur während geplanter Sanierungsmaßnahmen erfolgen, um die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme sicherzustellen und den laufenden Verkehr nicht über die Maße zu stören.	Der LAP schlägt aus Gründen der Wirtschaftlichkeit den Einbau lärmindernden Asphalts im Zuge von Sanierungsmaßnahmen vor und ist sich bewusst, dass es sich hierbei oftmals um mittel- bis langfristig zu realisierende Maßnahmen handelt.
3.4	Im „Geschwindigkeitskonzept“ sehen wir die beabsichtigte Reduzierung von 100 km/h auf 70 km/h auf der Ortsumfahrung kritisch. Hierdurch sollen Lärm- aber auch Abgasemissionen reduziert werden. Dadurch, dass diese Geschwindigkeitsreduzierung aber in zwei, voneinander nur durch einen kurzen Abschnitt (ca. 550 m) mit Tempo 100 getrennten Bereichen vorgesehen ist, bezweifeln wir, dass das Ziel hiermit wirksam erreicht werden kann. Vielmehr wird durch die Geschwindigkeitswechsel ein unsteter Verkehrsfluss befördert, der durch häufiges Beschleunigen und Abbremsen gegenteilige Wirkung haben kann. Wir empfehlen daher, die Temporeduzierung auf den gesamten betroffenen Streckenabschnitt auszuweiten.	Die Anregung zur Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsreduzierung wird begrüßt und wird an den Straßenbaulastträger zur weiteren Prüfung weitergegeben.
3.5	Die „Förderung des Radverkehrs“ begrüßen wir. Den Radverkehr im Bereich Scharmbeckstotel im Straßenbereich der B 74 zu führen und hierfür zudem Straßenmarkierungen zu entfernen, lehnen wir aber ab. Wie ausgeführt dient eine Bundesstraße dem überregionalen Güterverkehr und wir sehen eine Verknüpfung dieses Verkehrs mit dem Radverkehr aus Unfallgesichtspunkten sehr skeptisch. Dieses Projekt sollte frühestens nach der Fertigstellung der Ortsumgehung / Verlegung der B 74 erfolgen.	Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsführung einschl. der Markierung von Schutzstreifen in dem genannten Abschnitt sind im Detail im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes vertiefend zu untersuchen und mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen.
3.6	Anmerken möchten wir noch, dass im Punkt 6.3 der Landkreis Heidekreis als Baulastträger der Kreisstraßen ausgewiesen ist. Unseres Wissens dürfte dies vielmehr der Landkreis Osterholz sein.	Der Anregung wird gefolgt und in der Entwurfsfassung zum Satzungsbeschluss geändert.
3.7	Wir bitten darum, uns ein Exemplar der rechtskräftigen Planausfertigung digital zur Verfügung zu stellen oder über den Abschluss des Planverfahrens zu informieren. Zudem bitten wir um Mitteilung des Abwägungsergebnisses.	Der Anregung wird gefolgt. Die Unterlagen bzw. das Abwägungsergebnis werden der Industrie- und Handelskammer zur Verfügung gestellt.

4.	<b>Wasser- und Abwasserverband Osterholz</b>	
4.1	Seitens des Wasser- und Abwasserverbandes Osterholz sind zum jetzigen Stand der Planung keine Einwendungen oder Vorschläge zu vermerken. Bei der Planung bzw. Umsetzung von konkreten baulichen Maßnahmen sollte der WAV Osterholz erneut beteiligt werden.	Der Anregung wird in der Planumsetzung gefolgt. Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt eine weitere Beteiligung.
5.	<b>EWE NETZ GmbH</b>	
5.1	(...)  Die Aufstellung oder Veränderung von Leitplanungen kollidiert in der Regel nicht mit unserem Interesse an einer Bestandswahrung für unsere Leitungen und Anlagen. Sollte sich hieraus im nachgelagerten Prozess die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben, die anerkannten Regeln der Technik sowie die Planungsgrundsätze der EWE NETZ GmbH gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt.  Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen. Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. Unsere Netze werden täglich weiterentwickelt und verändern sich dabei. Dies kann im betreffenden Planbereich über die Laufzeit Ihres Verfahrens/Vorhabens zu Veränderungen im zu berücksichtigenden Leitungs- und Anlagenbestand führen. Wir freuen uns Ihnen eine stets aktuelle Anlagenauskunft über unser modernes Verfahren der Planauskunft zur Verfügung stellen zu können - damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage veralteten Planwerkes kommt.  Bitte informieren Sie sich deshalb gern jederzeit über die genaue Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen über unsere Internetseite: <a href="https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen">https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen</a> .	Der Anregung wird in der Planumsetzung gefolgt. Im Zuge von konkreten Maßnahmenplanungen erfolgt eine weitere Beteiligung.

6.	<b>Deutsche Telekom Technik GmbH</b>	
6.1	<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt)- als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG- hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Vielen Dank für die Ankündigung o. g. Baumaßnahme. Derzeit sind mit dieser Richtlinie die Interessen der Telekom Deutschland GmbH nicht betroffen. Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen.</p>	<p>Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung bzw. des Genehmigungsverfahrens erfolgt eine weitere Beteiligung.</p>
7.	<b>Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen GmbH</b>	
7.1	<p>Wir haben grundsätzlich keine Bedenken zum Lärmaktionsplan der Stadt Osterholz-Scharmbeck.</p> <p>Wir möchten allgemein darauf hinweisen, dass Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung die Qualität des ÖPNV und damit dessen Attraktivität für die Nutzer negativ beeinflussen. Wir bitten daher, dass Straßen, die durch den ÖPNV genutzt werden, möglichst weitgehend von Geschwindigkeitsreduzierungen ausgenommen werden.</p>	<p>Ziel des LAP ist auch die Stärkung des Umweltverbundes und damit auch des ÖPNV.</p> <p>Die Umsetzung von Maßnahmen bedarf einer Einzelfallprüfung unter Beteiligung der Verkehrsbehörden, Baulastträger, Verkehrsunternehmen etc. unter Abwägung aller Vor- und Nachteile, wie Verkehrssicherheit, Reduzierung Lärm- und Schadstoffemissionen, Reisezeitverluste, Wirtschaftlichkeit etc..</p> <p>Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt frühzeitig eine Beteiligung und Abstimmung mit der ZVBN.</p>
8.	<b>ADAC Weser-Ems e.V.</b>	
8.1	<p>In dieser Stellungnahme gehen wir ausschließlich auf die Belange des Straßenverkehrs ein.</p> <p><b>Vorbemerkungen</b> Es ist nicht nur der Motor, der Krach macht. Straßenverkehrslärm ist das Ergebnis aus vielen Einzelgeräuschen von Kraftfahrzeugen. Die Lärmquellen teilen sich in die Komponenten Motor/Antriebsstrang, Reifen/Fahrbahn und Fahrtwind/aerodynamisch erzeugter Lärm, auf. Während das aerodynamische Geräusch nur bei hohen Geschwindig-</p>	<p>Die Zustimmung zu den Maßnahmen des LAP wird begrüßt.</p> <p>Im Untersuchungsnetz der Stadt Osterholz-Scharmbeck gibt es aus Sicht des LAP derzeit</p>



	keiten relevant ist, spielen die beiden anderen Lärmquellen im Stadtverkehr und auf Landstraßen die dominierende Rolle - und sind daher Ansatzpunkte der Lärminderung. Die im Entwurf unter Pkt. 5.3 benannten Handlungsfelder und Maßnahmenpakete, wie z.B. die Verstetigung des Verkehrs und die Verbesserung der Fahrbahnbeläge, sind aus unserer Sicht gute Maßnahmen um Straßenverkehrslärm zu mindern. Die konkrete Benennung von weiteren baulichen Maßnahmen, wie z.B. der Bau von Lärmschutzwänden, fehlt leider komplett.	keine Einsatzbereiche für die der Einbau von Lärmschutzwänden sinnvoll bzw. zwingend ist. Änderungen an der Planung ergeben sich aus der Stellungnahme nicht.
8.2	<b>Bauliche Lärmschutzmaßnahmen</b> Durch innovative Konzepte, die sich harmonisch einfügen, kann bestehende Wohnbebauung vor Lärm geschützt werden. Mit neuen Ansätzen und Konzepten können insbesondere in innerstädtischen Bereichen Verbesserungen erreicht werden. Grüne Schallschutzwände werden oft nicht als solche wahrgenommen. Meist sind diese an Autobahnen oder Bundesfernstraßen errichtet und passen sich durch ihren Pflanzenbewuchs harmonisch in die Landschaft ein. Doch das ist nicht der einzige Vorteil. Durch die weiche Oberfläche wirkt die Wand absorbierend gegen Lärm. Zudem filtern die Pflanzen Feinstaub und Abgase aus der Luft.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
8.3	<b>Fahrbahnbeläge/ Abrollgeräusche</b> Das Geräusch, das beim Abrollen des Reifens auf der Fahrbahn entsteht, trägt wesentlich zu dem von Verkehr erzeugten Lärm bei. Wir begrüßen daher ausdrücklich alle Maßnahmen, die den Einbau von lärm mindernden Fahrbahnbelägen auf den Verkehrswegen vorsehen, wie z.B. auf Teilen der B 74 und der L 135 eingeplant. Der ADAC fordert in diesem Zusammenhang regelmäßig strengere Grenzwerte für die Geräuschentwicklung von Reifen. Schon heute erfüllen selbst die lautesten Reifen sämtliche Grenzwerte der EU. Hier muss angesetzt werden, um die Industrie zur Entwicklung leiserer Reifen zu animieren.	Die Zustimmung zu lärm mindernden Fahrbahnbelägen wird begrüßt.
8.4	<b>Geschwindigkeit</b> Im innerstädtischen Verkehr wird der von den Fahrzeugen erzeugte Lärm sehr stark von der Drehzahl und damit vom gewählten Gang bestimmt und nur unwesentlich von der gefahrenen Geschwindigkeit. Innerorts bringt eine Temporeduzierung daher oftmals keine bedeutende Verringerung des Verkehrslärms. Die Lärmemissionen auf Autobahnen und Bundesstraßen werden von der Verkehrsmenge und vor allem vom Anteil der Lkw an der Verkehrsmenge bestimmt, und für diese gilt ohnehin schon Tempo 80. Die Absenkung der Geschwindigkeit als Alleinmaßnahme bringt lediglich geringe Geräuscheinparungen mit sich. Die Verringerung des Geräuschpegels ist so kaum wahrnehmbar. Gene-	Der Ansicht wird nicht gefolgt. In der Fachwelt ist die lärm mindernde Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen nahezu unumstritten und in der Straßenverkehrsordnung als mögliche Maßnahme bereits mit aufgenommen (Ermächtigungsgrundlage: § 45 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 StVO (und § 45 Abs. 1b) S. 1 Nr. 5 StVO). Aus diesem Grund wird an einer Ge-

	<p>relle Tempolimits haben meist die Folge, dass der Verkehr auf Nebenstraßen ausweicht, was dort wiederum die Belästigung der Bevölkerung durch den Straßenverkehrslärm erhöht.</p>	<p>schwindigkeitsreduzierung als einer der Maßnahmen zu einer Lärminderung festgehalten. Verlagerungseffekte durch die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen sind nicht zu erwarten.</p>
8.5	<p><b>Verkehrsplanung/Verkehrsmanagement</b> Das Straßennetz muss leistungsfähig und attraktiv sein, bzw. gemacht werden, um Schleichverkehre und „Abkürzungen“ zu vermeiden. Dies gilt insbesondere auch für die Ortsumfahrung der B74. Stetiger, gleichmäßig fließender Verkehr verursacht weniger Lärm als häufiges Abbremsen und Beschleunigen. Ein intelligentes Verkehrsmanagement spart nicht nur Kraftstoff und verringert die Abgasemissionen, es macht den Straßenverkehr auch insgesamt leise. Daher sollten auch die Ampelschaltungen an wichtigen Knotenpunkten überprüft und erforderlichenfalls angepasst werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen führen zu keiner Beeinträchtigung der Befahrbarkeit und Leistungsfähigkeit der genannten Straßen.</p>
8.6	<p><b>Radverkehr/Schutzstreifen</b> Die Förderung des Radverkehrs kann zu einer Verkehrsberuhigung in Teilbereichen des Netzes führen und kann damit auch zur Lärminderung beitragen. Die Aufbringung eines Schutzstreifens für den Radverkehr auf der Stader Landstraße (B74) in Scharmbeckstotel sehen wir aufgrund der dort vorherrschenden Verkehrsmengen (DTV &gt;18.000) kritisch. Hier sollte geprüft werden, ob der Radverkehr sicher auf einer Nebenanlage oder im untergeordneten Netz geführt werden kann.</p>	<p>Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsführung einschl. der Markierung von Schutzstreifen in dem genannten Abschnitt sind im Detail vertiefend zu untersuchen und bei einer Planumsetzung abzustimmen.</p>
9.	<p><b>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr</b></p>	
9.1	<p>Die NLStBV, Rgb Stade, ist als Baulastträger der B7 4 und L 135 von der Neuaufstellung betroffen. Die mit der vorläufigen Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen (VBUS) ermittelten Lärmpegel entsprechen nicht der für die Straßenbauverwaltung vorgeschriebenen Berechnungsmethode nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Darum sind die Ergebnisse nicht vergleichbar.</p> <p>Zu Pkt. 6.2 geplante Maßnahmen zur Lärminderung: Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen sind in der Lärmaktionsplanung nur statthaft, wenn die Voraussetzungen der StVO, der dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften (VwV) und der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorliegen (siehe beigefügtes Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 22.10.2015).</p>	<p>Die Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Straßenverkehrsbehörden kann auch auf Basis des Lärmaktionsplans erfolgen. Der VGH Baden-Württemberg führt in einem</p>

		<p>Urteil vom 17.7.2018, 10 S 2449/17 darüber hinausgehend aus:</p> <p>“““</p> <p>2. Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe.</p> <p>3. Die Straßenverkehrsbehörde ist an die Festlegung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in einem Lärmaktionsplan gebunden, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig ist; ein Einvernehmensefordernis besteht dabei nicht.</p> <p>4. Die Weigerung der Umsetzung rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen durch die Fachbehörde verletzt die planende Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.“</p> <p>Mittlerweile liegt hierzu auch ein überarbeitetes Schreiben des MU vor, welches das VGH-Urteil berücksichtigt.</p>
9.2	<p>Im Hinblick auf eine erforderliche Erneuerung können zurzeit vorrangig als lärmindernde Asphaltbelege SMA und AB ohne Absplittung mit einem Dstro = -2,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten <math>v &gt; 60</math> km/h eingebaut werden. Gegenüber Straßenoberflächen aus Pflaster oder Beton sind Asphaltdecken lärmarm. Nach den RLS-90 gibt es für Innerortsstraßen aktuell keine negativen, d.h. pegelmindernden Korrekturwerte für die Straßenoberfläche Dstro. Für eine Straßenoberfläche aus Asphalt und einer zulässigen Geschwindigkeit bis einschließlich 50 km/h ist ein Korrekturwert Dstro von 0 in der schalltechnischen Untersuchung zu verwenden. Lediglich für Geschwindigkeiten <math>&gt; 60</math> km/h sind für Deckschichtarten negative Korrekturwerte angegeben. Für die Erprobung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten im Zuge von Innerortsstraßen sind Versuchsstrecken eingerichtet worden. Endgültige Aussagen zur Dauerhaftigkeit der Deck-</p>	<p>Die Verwendung von lärmminderndem Asphalt in Zuge von Fahrbahnsanierungsmaßnahmen wird im Sinne des LAP begrüßt.</p> <p>Ggf. sind hier - wie angesprochen - im Rahmen einer Versuchsstrecke weitere Erfahrungen zu sammeln.</p>

	schichten und zur Dauerhaftigkeit der Schalldruckpegelminderung liegen leider noch nicht vor, so dass eine diesbezügliche Festsetzung im Lärmaktionsplan nicht erfolgen kann.	
9.3	In der Ortsdurchfahrt (OD) Buschhausen ändert sich im Zuge der Arbeiten an der L 149 die Oberfläche von tlw. Beton in Asphalt, in Sandhausen ist als Deckschicht eine Asphaltbeton 0/11-Oberfläche geplant. Dies führt in beiden Bereichen zu Lärminderungen.	Der geplante Einbau von lärmminderndem Asphalt im Zuge der Sanierung wird begrüßt und ist als Maßnahme im LAP berücksichtigt.
9.4	Mittelinseln in Bundes- und Landesstraßen nur zur Geschwindigkeitsreduzierung werden von Bund und Land nicht gebaut. Es steht der Stadt frei, sie auf eigene Kosten errichten zu lassen.	Die im LAP vorgeschlagenen Mittelinseln dienen neben der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und der Verstetigung des Verkehrsflusses der Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer und damit insb. auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Mögliche Umbaumaßnahmen sind mit dem Straßenbau-lastträger abzustimmen.
9.5	Die Mittelinsel in der B 74 im OT Sandhausen-Myhle ist zurzeit im Bau.	Der Bau der Mittelinsel wird begrüßt und entsprechend im LAP gekennzeichnet.
9.6	Die Einsatzbereiche für Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen für Radverkehr richten sich nach der Geschwindigkeit, der Verkehrsstärke bzw. - Zusammensetzung und der verfügbaren Fahrbahnbreite. In der Ortsdurchfahrt Scharmbeckstotel sind bereits beidseitig Nebenanlagen für den Radverkehr vorhanden.	Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind hinsichtlich der Zügigkeit und des Komforts der Befahrung und der Verkehrssicherheit nicht ausreichend. Im Rahmen der Fortschreibung des städtischen Verkehrsentwicklungskonzeptes (VEP) wird das Thema „Radverkehr“ gesondert betrachtet und bildet einen Schwerpunkt der Bearbeitung.
9.7	Zu Pkt. 8 Schutz ruhiger Gebiete Der Abstand zwischen der Landes- bzw. Bundesstraße und dem für die Ausweisung als ruhiges Gebiet ausgewählten Bereich muss ausreichend groß bemessen werden, damit sichergestellt ist, dass sich keine verkehrlichen Einschränkungen für die Hauptverkehrsstraßen aus dieser Ausweisung ergeben.	Ruhige Gebiete mit einer Belastung von mehr als 55 dB(A) Lden sind in der Grafik ausdrücklich gekennzeichnet. Änderungen an der Planung ergeben sich daraus nicht.

---

9.8	Für die B 74 im OT Scharmbeckstotel wurden bereits Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt und Anwohner entschädigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
9.9	Für die Umsetzung der im Entwurf zum Lärmaktionsplan thematisierten Maßnahmen, die in der direkten Zuständigkeit des NLStBV-GB Stade- liegen, bzw. im direkten Zusammenhang damit stehen, ist grundsätzlich meine Zustimmung erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine weitere Abstimmung mit dem NLStBV bzgl. der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt im Kontext der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanung (VEP).

Abwägung der Stellungnahmen, Stand 22.08.2019