

Anhang:

Anregungen Bürger/Bürgerinnen

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung
1	XXX, 20.03.2024	<p>in der Presse wurden bereits einige Straßen genannt, die eine Aufnahme in den Lärmplan gefunden haben. Mit einigen Erstaunen las ich, dass eine sehr stark frequentierte Straße es in diesen Plan nicht geschafft hat. Die WALDKATERALLEE. Besonders schutzwürdig, da die Einrichtung Lebenshilfe da ihren Standort hat. Die Bewohner der Straße müssen diese zur Querung nutzen, da es nur einen rechtseitigen Fußweg gibt. Auf dieser Straße werden Geschwindigkeiten gefahren, die weit über dem dort geltenden Limit liegen. Zu Stoßzeiten erfahren die Bewohner eine Lärmbelästigung, die kaum ertragbar ist. Von Staub, Gestank ganz zu schweigen. Hier sind Maßnahmen, die zur Einhaltung des Tempos führen unvermeidbar. Damit einher ergibt sich auch eine Lärmsenkung.</p> <p>Die Absicht der Firma Immo-Clean nach der Fällaktion auf der freien Fläche einen Parkplatz für ihre Fahrzeuge zu schaffen, ergibt eine weitere unangenehme Lärmquelle. Diese befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den dortigen Wohnungen. Wie dieser Betrieb es in ein anliegendes Wohngebiet mit einer Ansiedlung geschafft hat, ist ein Rätsel. Eine rücksichtslose Lärmquelle, auch an Wochenenden.</p>	<p>Die Waldkaterallee ist nicht Teil des EU-Pflichtkartierungsnetzes. Die Straße ist zudem Teil einer Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-links-Regelung und somit verkehrsberuhigt und lärmreduziert.</p> <p>Nicht Aufgabe des LAP, sondern der Bauleitplanung.</p>

Anhang:

Anregungen TÖB

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung
2	Landwirtschafts- kammer Niedersachsen, Bezirksstelle Niedersachsen, Wunstorfer Landstr. 9, 30453 Hannover, 19.04.2024	<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. Wirtschaftsministerium 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 der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Von den zuständigen Planungsträgern werden daher nach einer entsprechenden Gebietsausweisung 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. 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</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. 36): 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 Rinteln) definiert wird, nicht überschreitet. Gemäß des Mustererlasses Niedersachsen (Nieders. Ministerium für Umwelt, Energie,</p>

Anhang:

		<p>räumliche Beschränkung der Arbeiten (z.B. gesetzliche Nachtruhe, Nacharbeit 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.</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>Bauen und Klimaschutz u.a. (Hrsg.) wird zu „ruhigen Gebiete“ 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. Bei den o.g. Grenzwerten handelt es sich zudem um Jahresmittelwerte. Die Beteiligung der Anlieger ist sicherzustellen.</p>
3	Bauordnungsamt – Immissionsschutz, LK Schaumburg, Jahnstr. 20, 31655 Stadthagen, 26.04.2024	nach Beteiligung der Fachbehörden des Landkreises bestehen bei derzeitiger Sach- und Rechtslage keine Bedenken oder Anregungen zu der vorgelegten Planung der Lärmaktionsplanung der Stadt Rinteln.	Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.

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

Anhang:

4	Gemeinde Extertal, FB II.1 – Planen und Gemeindeentwicklung, Mittelstr. 36, 32699 Extertal, 28.02.2024	<p>von Seiten der Gemeinde Extertal ergeht keine Stellungnahme. Im Übergangsbereich zur Landesgrenze gibt es von unserer Seite keine Betroffenheiten.</p> <p>Zur Information lege ich Ihnen unseren Bericht zur Lärmaktionsplanung (Stand Januar 2024 - Beteiligungsverfahren) bei. Wir werden die abschließende Beschlussfassung voraussichtlich Ende April im Rat der Gemeinde Extertal herstellen.</p>	--
5	LEA Landeseisenbahnaufsicht, Leonhardtstr. 11, 30175 Hannover, 15.04.2024	<p>die im Internet bereitgestellten Unterlagen zum Lärmaktionsplan der Stadt Rinteln haben wir durchgesehen. Die Belange der nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden durch den Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht berührt. Aus eisenbahntechnischer Sicht bestehen keine Einwände.</p>	--
6	Deutsche Bahn AG – DB Immobilien Region Nord, Hammerbrookstr. 44, 20097 Hamburg, 22.03.2024	<p>die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station & Service AG) und DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.</p> <p>Wir danken für die Übersendung der Unterlagen zur Lärmaktionsplanung im Bereich des Stadtgebietes von Rinteln.</p> <p>Bei dem o.g. Verfahren sind nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer o.g. Konzernunternehmen zu beachten und einzuhalten:</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Wie in den Antragsunterlagen richtig zu entnehmen, ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dafür zuständig, einen bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen.</p> <p>Für die Lärmkartierung und Erstellung von Lärmaktionsplanungen in Ballungsräumen sind die Kommunen weiterhin zuständig. Sowohl das EBA als auch die DB trifft diesbezüglich eine gesetzliche Mitwirkungspflicht.</p> <p>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.</p> <p>Das in 2016 komplett aktualisierte Lärmschutzportal der DB bietet eine übersichtliche Darstellung aller Lärmthemen:</p> <p>https://nachhaltigkeit.deutschebahn.com/de/gruene-transformation/laermschutz</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Anhang:

		Weitere Informationen enthält auch der Lärmschutzbericht 2020. Auch das EBA hat zum Thema LAP eine Informationsplattform: www.laermaktionsplanung-schiene.de .	
7	ADFC Schaumburg, Eveser Str. 44, 31675 Bückeberg, 27.03.2024	<p>Radfahrende sind aufgrund der räumlichen Nähe zum Kfz-Verkehr den Auswirkungen des Verkehrslärms besonders ausgesetzt. Daher besteht neben dem Schutz der Wohn-Bevölkerung vor Lärm auch von Seiten der Radfahrenden als ungeschützte Verkehrsteilnehmer ein großes Interesse an geeigneten lärmindernden Maßnahmen.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan vorgestellten grundsätzlichen Strategien und Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung (Kap. 6) werden vom ADFC grundsätzlich befürwortet, da sie neben der Lärminderung auch der Förderung des Fuß- und Radverkehrs, der Verkehrssicherheit für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer und der klimafreundlicheren Mobilität dienen.</p> <p>Zu den Maßnahmenvorschlägen (Nr. 7.3) folgende Anmerkungen:</p> <p><i>B238: Steinbergen und Rinteln</i> Die Idee, in der OD Steinbergen Fahrrad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn der Rintelner Straße (B 238) mit einzubeziehen, lehne ich - insbesondere bei zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h - jedoch ab. Die derzeitige Verkehrsbelastung ist mit rd. 19.000 Kfz/Tag davon 1.600 SV (Verkehrsmengenkarte-nwsib-niedersachsen.de, Stand 2021) recht hoch und liegt außerhalb der Einsatzgrenzen für Schutzstreifen (vgl. Nr. 6.1.7.3 RAS! 06 bzw. Nr. 2.3 ERA 10). Ein Überholen bei Einhaltung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes von 1,5 m (StVO) zu Radfahrenden wäre aufgrund des regelmäßigen Gegenverkehrs zu Hauptverkehrszeiten schwer möglich und würde zu nicht akzeptierten Verkehrsbehinderungen bzw. - noch schlimmer - zu gefährlichen Überholmanövern führen. Zu berücksichtigen sind dabei reduzierte Sichtweiten durch den gebogenen Verlauf der Fahrbahn und der Geländeanstieg Richtung Buchholz. Wenn die Straßenbreite dies zuließe, käme allenfalls ein ausreichend breiter Radfahrstreifen in Frage, optimalerweise als geschützter Radfahrstreifen (Protected Bike Lane), alternativ auch die Verbreiterung des vorhandenen aber zu schmalen Zweirichtungsradweges auf der Westseite.</p> <p><i>B 83: Steinbergen, Westendorf, Deckbergen</i> An Bückeberger / Hamelner Straße (B 83) bestehen in der OD Steinbergen - z.T. mangelhaft beschilderte und meist zu schmale - benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen hinter Hochbord. Eine alleinige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist aufgrund der</p>	<p>Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.</p> <p>Vor dem Hintergrund der genannten Verkehrsmengen der SVZ 2021, die deutlich höher als die der Lärmkartierung liegen, wird eine Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf der Westseite oder vorzugsweise der Ausbau des ostseitigen Gehweges zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg als Prüfauftrag vorgeschlagen. Der Ausbau auf der Ostseite würde durch Vergrößerung des Abstandes zur Wohnbebauung zusätzlich zur Lärminderung beitragen. Dies wird im LAP geändert und berücksichtigt.</p> <p>Die Radverkehrsanlagen entsprechen in weiten Bereichen nicht den heutigen Anforderungen. Eine Benutzungspflicht besteht nur auf einzelnen Abschnitten.</p>

Anhang:

		<p>Verkehrsmengen, Fahrbahnbreiten und den Steigungsverhältnissen nicht erstrebenswert, eine zweigleisige Führung (Beibehaltung richtungstreue Nutzungsrecht) wäre aber möglich. Die angedachten Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn werden auch vom ADFC befürwortet derzeit aber (noch) von der Verkehrsbehörde geblockt</p> <p><i>L 438: Engem</i> Für die Berliner Straße (L 438) wird auch im Radverkehrskonzept der Stadt Rinteln die Aufhebung der Benutzungspflicht empfohlen. Das Markieren von Schutzstreifen ist m.E. nicht erforderlich, wünschenswert aber die Markierung von Fahrradpiktogramm - Ketten (siehe oben) und ggf. begleitende Beschilderung zur Umstellung der Radverkehrsführung.</p>	<p>Vorgeschlagen wird daher eine fahrbahnintegrierte Führung der Radverkehr bei gleichzeitiger Kennzeichnung durch Radpiktogramme. Diese werden mittlerweile auf vielen klassifizierten Straßen verwendet. Hier ist eine ggf. nochmalige Abstimmung mit dem Baulastträger bzw. der Verkehrsbehörde zu suchen. Radschutzstreifen sind hier aus Platzgründen nicht möglich.</p> <p>Aus Sicherheits- und Komfortgründen für den Radverkehr sowie zur Verstärkung des Verkehrsflusses der damit einhergehenden Lärminderung schlägt der LAP die Markierung von Radschutzstreifen durch Querschnittsgestaltung vor.</p>
8	Bundespolizeidirektion Hannover, Möckernstr. 30, 30163 Hannover, kein Datum	<p>die Belange der Bundespolizeidirektion Hannover werden durch Ihr Vorhaben in dem oben genannten Bereich nicht berührt. Ich habe daher keine Anregungen bzw. Bedenken. Für Ihre weitere Planung wünsche ich Ihnen viel Erfolg.</p>	<p>Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.</p>
9	IHK Hannover, 10.04.2024	<p>wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) der Stadt Rinteln Stellung zu nehmen. 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. 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.) Unabhängig davon halten wir es für notwendig bei der Abwägung von Maßnahmen die Schwellenpegel 65/55 dB(A) und 70/60 dB(A) differenziert zu betrachten</p>	<p>Schreiben des Nieders. Ministerium für Umwelt, Energie und Umweltschutz vom 8.06.2023 zur Umgebungslärmrichtlinie (Aktenzeichen: Ref34-40500/1/34/060-0386-001) In Abhängigkeit der jeweiligen Fragestellung ist dies erforderlich.</p>

Anhang:

	<p>und unterschiedlich zu bewerten.</p> <p>Im vorliegenden Entwurf des LAPs wird eine hohe Betroffenenzahl mit Fassadenpegeln an Wohngebäude von nachts über 55 dB(A) festgestellt. Nachtwerte über 60 dB(A) finden sich entlang der BAB 2, in weiten Teilen der B 83 und B 238 in der Ortsdurchfahrt Steinbergen und Deckbergen, in den Ortsdurchfahrten der L 435 in Engern und Rinteln sowie teilweise in Exten und Krankenhagen entlang der L 435.</p> <p>Als zentrale Maßnahme wird vorgeschlagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Teilbereichen der aufgeführten Orte auf 30 km/h zu senken sowie eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 in einem 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 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, dass die tatsächlichen Effekte ermitteln soll), halten wir die vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen für nicht verhältnismäßig.</p>	<p>Einschränkungen der Befahrbarkeit oder der Verkehrsqualität sind durch die im LAP vorgesehenen Maßnahmen nicht zu erwarten. Zudem ist die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich (gem. § 45 Absatz 1).</p> <p>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>
--	--	--

Anhang:

		Wir empfehlen auf eine Einführung zu verzichten und stattdessen die Ergebnisse des Modellprojektes des Landes Niedersachsen zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen abzuwarten.	Vorgeschlagen wir unabhängig davon ein „Zeichen“ zu setzen und die Anordnung von Tempo 30 zu prüfen.
10	NLStBV GB Hameln, 31784 Hameln, 09.04.2024	<p>Im Rahmen der Beteiligung der Behörden nehme ich wie folgt Stellung: Alle von Ihnen genannten Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesstraßen, die vor dem 01.08.2020 umgesetzt worden sind, können zu Gunsten der betroffenen Bürger im Rahmen der Lärmaktionsplanung durch die Stadt Rinteln aktualisiert werden, da die Auslösewerte zum 01.08.2020 um 3 dB(A) gesenkt worden sind und damit dem Grunde nach ein weiterer Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.</p> <p>Als Auslösewerte* der Lärmsanierung sind auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen die Werte 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in Wohngebieten, 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten sowie 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Gewerbegebieten festgelegt.</p> <p>Zu den weiteren Grundlagen siehe mein unter Bezug genanntes Schreiben. Zu Punkt 7.3 Maßnahmenvorschläge Geschwindigkeitskonzept: Verkehrsbeschränkungen, wie u.a. Geschwindigkeitsbeschränkungen bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung durch die zuständige untere Verkehrsbehörde. Vor Anordnung einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung sollen gern. der Lärmschutz-Richtlinien-StV bauliche oder andere Maßnahmen vorgesehen werden (z. B. aktive und/oder passive Maßnahmen). Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind gern. § 45 StVO nur dort möglich, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Auf Hauptverkehrsstraßen hat hingegen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht, weil diese Straßen ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Entfernungen zügig abzuwickeln und das übrige Straßennetz zu entlasten, nur erfüllen können, wenn möglichst wenige Verkehrsbeschränkungen vorhanden sind. Zu den weiteren Grundlagen siehe mein unter Bezug genanntes Schreiben. Durch die unter Pkt. 7.1 genannten schalltechnischen Untersuchungen sind die v.g. Lärmschutzrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV in den betreffenden Abschnitten der Bundesstraßen bereits eingehalten. Weitergehende</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und aus Sicht des LAP begrüßt.</p> <p>Es wird vorgeschlagen bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die weitere Abstimmung mit der NLStBV zu suchen. Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Gemeinde und dem NLStBV die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne der Lärmsanierung zu prüfen.</p> <p>Die Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Straßenverkehrsbehörden kann auch auf Basis des Lärmaktionsplans erfolgen. Der VGH Baden-Württemberg führt in einem Urteil vom 17.7.2018, 10 S 2449/17 darüber hinausgehend aus: "..." <i>2. Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen</i></p>

Anhang:

	<p>verkehrsbehördliche Maßnahmen sind daher dort auf der genannten Grundlage nicht erforderlich / möglich.</p> <p>Lärmindernder Fahrbelag: Es werden bei allen Erneuerungsmaßnahmen im Vergleich zur vorhandenen Deckschicht durchgängig lärmindernde Straßenoberflächen eingebaut. Allein die Reduzierung von Fahrbelagunebenheiten ergibt hier einen lärmindernden Effekt. Für Splittmastixasphalt SMA 11 ist in der RLS 19 (Tab. 4a) für Geschwindigkeiten bis einschließlich 60 km/h weder eine positive noch eine negative Straßendeckschichtkorrektur angegeben. Rechnerisch ist somit eine Straßendeckschichtkorrektur von 0 dB(A) anzusetzen. Bezüglich des Einbaues eines lärmindernden Fahrbelages in Ortsdurchfahrten kann gem. RLS 19 bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h ein Korrekturwert von mindestens -0,9 dB(A) angesetzt werden, der je nach gewähltem Belag auch höher ausfallen kann. Mit diesen Werten wird auch in den Lärmsanierungsuntersuchungen gerechnet, auch im Vorgriff auf turnusmäßig vorzusehende Deckensanierungen. Der tatsächlich vorhandene Fahrbelag und seine schalltechn. Eigenschaft ist rechnerisch nicht zu berücksichtigen (vgl. Schreiben BMV v. 12.09.1994- StB 20/40.25.77.1006/91 NS 94 -).</p>	<p><i>Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe.</i></p> <p><i>3. Die Straßenverkehrsbehörde ist an die Festlegung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in einem Lärmaktionsplan gebunden, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig ist; ein 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>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>Gem. der Tabelle 4a der RLS 19 wird durch Verwendung von SMA 8 oder AC 11 innerorts bzw. bei Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h eine Minderung von bis zu 2,6 bzw. 2,7 dB(A) erreicht.</p>
--	--	---

Anhang:

		<p>Bei offenporigen Fahrbahnbelägen ist damit zu rechnen, dass die Poren u.a. durch landwirtschaftlichen Verkehr verschmutzen und die lärmindernde Wirkung in kurzer Zeit erheblich verringert wird. Durch die relativ niedrige Geschwindigkeit der Kfz wird hier nicht die Reinigungswirkung durch den Sog beim Überfahren wie z.B. auf Autobahnen erzielt. Offenporige Fahrbahnbeläge sind zudem teurer herzustellen und auch die Unterhaltungskosten sind aufgrund des geringeren Nutzungszeitraumes höher, so dass die Wirtschaftlichkeit im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen i.d.R. nicht nachgewiesen werden kann. Grundsätzlich müsste sich Erfordernis zunächst aus dem Ergebnis einer schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Lärmvorsorge oder der Lärmsanierung gern. RLS 19 ergeben.</p> <p>Lärmindernde Straßenraumgestaltung, Förderung Radverkehr: Die Förderung des Radverkehrs wird grundsätzlich begrüßt! Die ab Ortsausgang Steinbergen Richtung Westendorf vorgeschlagene Rad-/Gehwegverbindung ist von mir bereits im Zusammenhang mit der Planung des Kreisverkehrsplatzes in Westendorf im Zuge der B 83 vorgesehen. Beim Einbau von Mittelinseln zur lärmindernden Straßenraumgestaltung sowie zur Sicherung der Querung des Radverkehrs sind zur Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs ausreichende Fahrbahnbreiten vorzusehen, die landwirtschaftlichen Träger öffentlicher Belange sind entsprechend mit einzubeziehen. Hinweisen möchte ich auch darauf, dass eine dadurch verursachte Verschiebung von Fahrstreifen im Rahmen der Lärmvorsorge untersucht werden muss.</p> <p>Ich kann die unter Punkt 7.1 und 7.2 genannten vorhandenen bzw. geplanten Maßnahmen bestätigen.</p> <p>Alle Maßnahmenvorschläge, welche die durch mich betreuten Straßen betreffen, bitte ich zunächst mit mir als auch Polizei und Verkehrsbehörde sowie ggf. weiteren zu beteiligenden Institutionen abzustimmen. Für weitere Abstimmungen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Der Einsatzbereich von offenporigen Asphalten ist derzeit eher auf Autobahnen bzw. auf Strecken mit wenig landwirtschaftlichem Verkehr. Mittlerweile gibt es auch offenporige Beläge mit einer Antihaft-Wirkung, die zu einer geringen Verschmutzung neigen.</p> <p>Dies wird seitens des LAP begrüßt.</p> <p>Bei den im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine Befahrung für gem. StVO zugelassene Fahrzeuge - somit auch landwirtschaftliche Fahrzeuge - gewährleistet</p> <p>--</p> <p>Dieser Vorschlag zum Vorgehen wird auch seitens des LAP geteilt.</p>
11	<p>Abwasserbetrieb Rinteln, Bahnhofsweg 6, 31737 Rinteln, 19.03.2024</p>	<p>die Belange des Abwasserbetriebes der Stadt Rinteln bleiben derzeit durch den Lärmaktionsplan unberührt. Maßnahmen, die für die Lärmaktionsplanung von Bedeutung sein könnten, sind nicht geplant.</p>	<p>--</p>