

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 01 27.01.2016 Deutsche Bahn (Telefonische Stellungnahme)	Es bestehen keine Bedenken zum LAP.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 01:	Die Stellungnahme der Deutschen Bahn macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 02 01.02.2016 Niedersächsische Landesforsten Forstamt Fuhrwerk	Es bestehen keine Bedenken zum LAP.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 02:	Die Stellungnahme der Niedersächsischen Landesforsten, Forstamt Fuhrwerk macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 03 27.01.2016 Handwerkskammer Hannover Wirtschaftspolitik und Unternehmensberatung	Maßnahmen Straßenverkehr / Maßnahmen auf kommunaler Ebene (Seite 34 Lärmaktionsplan) Dem Entwurf des Lärmaktionsplanes zufolge sollen das bislang von der Stadt Seelze verfolgte Konzept der „Stadt der kurzen Wege und die Förderung dezentraler Versorgung“ weiter fortgeschrieben und damit das Prinzip einer funktionierenden Nahversorgung gestärkt werden. Dieser Ansatz wird von uns ausdrücklich begrüßt!	keine Anmerkung
	Weniger Lkw-Verkehr (Seite 36 Lärmaktionsplan) Bei der Verlagerung von Schwerverkehren oder bei einem nächtlichen Fahrverbot muss gleichwohl der Ziel- / und Quellverkehr zur An- und Auslieferung von Gütern gewährleistet sein. Es muss also vorab geprüft werden, welche Betriebe betroffen sind und wie Lieferungen nachts sichergestellt werden können. Hierzu kommt, dass grundsätzlich von einer Zunahme des Lkw-Verkehrs in den kommenden Jahren auszugehen ist.	Der Einwand ist grundsätzlich richtig. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die im Lärmaktionsplan der Stadt Seelze auf den Seiten 34 bis 36 genannten Maßnahmen lediglich einen Überblick über die im Allgemeinen zur Lärminderung geeigneten Ansätze geben. Die für die identifizierten Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und den Landesstraßen L390 und L395 entwickelten konkreten Maßnahmeempfehlungen sind in der Tabelle 16 auf Seite 44 zusammengefasst. Empfehlungen hinsichtlich weniger Lkw-Verkehr bzw. einer Verlagerung dessen aus den Lärmbrennpunkten sind kein Gegenstand des Maßnahmenkataloges. Eine Verlagerung von Lkw-Verkehr von der Autobahn auf andere Netzabschnitte wäre kontraproduktiv. In den Lärmbrennpunkten der L390 und L395 bewegen sich die Schwerverkehrsanteile mit maximal bis zu 6 % in für innerstädtische Lagen typischen Dimensionen. Die Voraussetzungen für lärmindernde, beim Lkw-Verkehr ansetzende Maßnahmen sind hier demnach nicht gegeben.
	Reduzierung der Geschwindigkeiten (Seite 35 Lärmaktionsplan) Wir teilen die Einschätzung der Stadt Seelze nicht, dass die Anordnung von niedrigen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten von zum Beispiel 30 km/h alleine zu einer maßgeblichen Reduzierung der Lärmbelastung führen wird. Es entspricht der Erfahrung, dass tagsüber in Innenstadtbereichen auf den Hauptverkehrsstraßen eine durchschnittliche Geschwindigkeit von ca. 30 km/h erreicht wird. Während der Stoßzeiten liegt dieser Wert noch niedriger. In der Praxis wird die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h tagsüber häufig nicht erreicht. Für die Nachtzeit schließen wir nicht aus, dass die Anordnung von Kfz-Fahrgeschwindigkeiten von 30 km/h für die Hauptverkehrsstraßen dazu beitragen kann, die Lärmbelastung in dieser besonders sensiblen Zeit zu reduzieren. Wir bezweifeln aber sehr stark, dass diese Verringerung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen tatsächlich auch zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten während der Nacht führen wird – wenn nicht gleichzeitig großflächig und kontinuierlich Geschwindigkeitsmess- und -anzeigergeräte installiert werden und die Verstöße konsequent verfolgt werden. Wir halten daher die vorgeschlagene Anordnung von niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten für die Hauptverkehrsstraßen für - in der Praxis - wirkungslos.	Es ist zu berücksichtigen, dass die im Lärmaktionsplan der Stadt Seelze auf den Seiten 34 bis 36 genannten Maßnahmen lediglich einen Überblick über die im Allgemeinen zur Lärminderung geeigneten Ansätze geben. Die für die identifizierten Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und den Landesstraßen L390 und L395 entwickelten konkreten Maßnahmeempfehlungen sind in der Tabelle 16 auf Seite 44 zusammengefasst. Darunter befinden sich auch Prüfeempfehlungen für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen. Die für die Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und den Landesstraßen L390 und L395 getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer Abwägung. Diese orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben und setzt sich u. a. mit den vorliegenden Lärmpegeln und der Bebauungsstruktur auseinander. So wird beispielsweise im Ergebnis der Abwägung für den Lärmbrennpunkt entlang der L390 keine Empfehlung für Tempo 30 gegeben und die Empfehlung für den Brennpunkt an der L395 beschränkt sich nur auf den Nachtzeitraum. Im Zuge des Lärmbrennpunktes an der L395 ist eine geschlossene und dicht an die Fahrbahn angrenzende Wohnbebauung vorhanden. Somit wird der Anordnungsgrund „Lärmschutz“ zugunsten der anliegenden Anwohner auch jedem Autofahrer deutlich (er kann die Wohnbebauung direkt wahrnehmen).

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Verstetigung des Verkehrsflusses (Seite 35 Lärmaktionsplan)</p> <p>Ein stetiger Verkehrsfluss kann allerdings deutlich zu einer Verringerung der Lärmbelastung beitragen. Diese Maßnahme ist daher auch im Lärmaktionsplan gelistet. Vor diesem Hintergrund sollte der Rückbau von Straßen mit Augenmaß und erst nach Verifizierung der Möglichkeit durch Verkehrszählungen realisiert werden.</p> <p>Äußerst kritisch sehen wir die City-Maut. Notwendige Verkehre würden ungeachtet einer City-Maut dennoch abgewickelt. Eine City-Maut wäre in diesem Fall lediglich ein Preissteigerungsgrund für Produkte und Dienstleistungen, die als Zielort den innerstädtischen Bereich von Seelze erreichen sollen.</p>	<p>Erfahrungsgemäß ist dann der Befolgungsgrad höher als bei Straßenabschnitten, die nur spärlich und weniger dicht von Wohnbebauung gesäumt sind.</p> <p>Der Einwand ist grundsätzlich richtig.</p> <p>Ferner ist zu berücksichtigen, dass die im Lärmaktionsplan der Stadt Seelze auf den Seiten 34 bis 36 genannten Maßnahmen lediglich einen Überblick über die im Allgemeinen zur Lärminderung geeigneten Ansätze geben.</p> <p>Die für die identifizierten Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und den Landesstraßen L390 und L395 entwickelten konkreten Maßeempfehlungen sind in der Tabelle 16 auf Seite 44 zusammengefasst. Empfehlungen hinsichtlich Verkehrsfluss oder einer City-Maut sind kein Gegenstand des Maßnahmenkataloges.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 03:	<p>Die Stellungnahme der Handwerkskammer Hannover macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p> <p>Für die Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und der Landesstraßen L390 und L395 werden im Lärmaktionsplan keine, von der Handelskammer Hannover kritisch eingeschätzte Empfehlungen hinsichtlich Verlagerung des Lkw-Verkehrs, der Verstetigung des Verkehrsflusses durch einen Rückbau von Straßen oder bezüglich der Einführung einer City-Maut gegeben. Die im Lärmaktionsplan für die Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und die Landesstraße L395 getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer Abwägung. Diese orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben und setzt sich u.a. mit den vorliegenden Lärmpegeln und der Bebauungsstruktur auseinander.</p>	
Nr. 04 04.02.2016 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Fachbereich Bergaufsicht CLZ	<p>Der Lärmaktionsplan umfasst ein größeres Gebiet, daher kann ohne Detailpläne nur auf folgende Sachverhalte hingewiesen werden: Für die im Bereich befindlichen Gashochdruckleitungen sind Schutzstreifen zu beachten, die von jeglicher Bebauung und tiefwurzelndem Pflanzgut freizuhalten sind. Im Sicherheitskreis von Schächten und um Bohrungen sind keine Bebauungen möglich.</p> <p>Sollten im weiteren Verlauf der Umsetzung des Lärmaktionsplans konkrete Baumaßnahmen notwendig werden, ist das LBEG erneut zu beteiligen. Unter Beachtung der Hinweise bestehen seitens des LBEG keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan. Weitere Anregungen oder Bedenken aus Sicht unseres Hauses bestehen unter Bezugnahme auf unsere Belange nicht.</p>	keine Anmerkungen
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 04:	<p>Die Stellungnahme des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p> <p>Werden mit der Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Baumaßnahmen erforderlich, wird das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie erneut beteiligt.</p>	
Nr. 05 28.01.2016 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Zentraler Geschäftsbereich 2 Dezernat 22	<p>In der Tabelle 1 auf Seite 6 des Abschlussberichtes werden als Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts für Krankenhäuser, Schulen, Altenheime und Kurgebiete sowie für reine und allgemeine Wohngebiete angegeben. Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete werden 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts aufgeführt. Gewerbegebieten werden Grenzwerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen von 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts zugewiesen. Im Bundeshaushaltsgesetz 2010 wurden diese Grenzwerte jedoch erstmalig um 3 dB(A) abgesenkt, so dass seitdem andere Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes maßgebend sind.</p> <p>Der letzte Absatz auf der Seite 41 nimmt Bezug auf die Verhältnismäßigkeitsprüfung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände / -wälle etc.) gegenüber passivem Lärmschutz, wie sie auch im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) im § 41 Abs. 2 für den Neubau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen formuliert wird. Der hier angesprochene bauliche Lärmschutz passt nicht zu den Ausführungen unter der Überschrift "Empfehlung für Geschwindigkeitsreduzierungen in Seelze".</p> <p>Bevor straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Erwägung gezogen werden, sollte die Möglichkeit einer Lärmsanierung durch bauliche Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden. Lärmsanierung kann an bestehenden Bundesfernstraßen zur Verminderung der durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung entstandenen Lärmbelastung durchgeführt werden. Voraussetzung ist, dass die Lärmbelastung z.B. in reinen und allgemeinen Wohngebieten. Immissionsgrenzwerte von 67 dB(A) am Tage oder 57 dB(A) in der Nacht übersteigt (siehe auch obige Ausführungen).</p>	<p>Der in der Stellungnahme geäußerte Sachverhalt ist richtig. In der Tabelle 1 des Lärmaktionsplanes sind die Grenzwerte der Lärmsanierung und die Orientierungswerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen gemeinsam dargestellt. Dies ist falsch und wird im Lärmaktionsplan korrigiert.</p> <p>Der letzte Absatz auf der Seite 41 steht im Zusammenhang mit dem vorletzten Absatz auf der Seite 41. Nach den Lärmschutzrichtlinien-StV sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen) nur anwendbar, wenn keine alternativen oder gleichwertigen Maßnahmen umsetzbar sind. Eine Alternative zur Geschwindigkeitsreduzierung entlang der BAB A2 besteht im aktiven Schallschutz (Lärmschutzwand). Diese Alternative wiederum wurde von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Jahr 2013 mit Verweis auf die Kosten als „in keinem Verhältnis zum Schutzzweck“ stehende Maßnahme zugunsten eines passiven Schallschutzes abgelehnt.</p> <p>Der Lärmaktionsplan befasst sich mit Alternativen zur straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung. Für den Lärmbrennpunkt BAB A2 besteht die Alternative in einem aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwand). Diese wurde jedoch von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Jahr 2013 mit Verweis auf die Kosten als „in keinem Verhältnis zum Schutzzweck“ stehende Maßnahme zugunsten eines passiven Schallschutzes abgelehnt. Für den Lärmbrennpunkt L395 existiert keine Alternative zu einer Geschwindigkeitsreduzierung. Lärmschutzwände o.Ä. können in dieser innerstädtischen Lage aufgrund</p>

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
		räumlicher Zwangspunkte nicht verbaut werden. Die Fahrbahn ist bereits saniert und in einem guten baulichen Zustand, sodass auch hier kein Lärminderungspotenzial besteht.
	Zu den vorgesehenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, verweise ich auf den Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 22.10.2015 (43-30054/4510/0. Lärm).	Die für die Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und den Landesstraßen L390 und L395 getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer Abwägung. Diese orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben und setzt sich u.a. mit den vorliegenden Lärmpegeln, der Bebauungsstruktur und Verlagerungseffekten auseinander. Der Erlass und die Lärmschutz-Richtlinien-StV wurden bei der Ermittlung und Begründung der Maßnahmen soweit möglich berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.2.3, S. 38 ff.). Eine Berechnung nach RLS-90 ist durch die Baulastträger durchzuführen. Im Ergebnis der im Lärmaktionsplan vorgenommenen Abwägung wird beispielsweise für den Lärmbrennpunkt entlang der L390 keine Empfehlung für Tempo 30 gegeben und die Empfehlung für den Brennpunkt an der L395 beschränkt sich nur auf den Nachtzeitraum. Die im Lärmaktionsplan enthaltenen geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen sind Prüfeempfehlung. Die Prüfung auf Anordnung muss - nach Antragstellung durch die Stadt Seelze als Planungsträger des Lärmaktionsplanes - durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Die Entscheidung für oder gegen eine Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese ist vor Anordnung / Umsetzung der Maßnahme aufgefordert, eine Abwägung zwischen den verkehrlichen Belangen und den Belangen des Lärmschutzes durchzuführen. Hierbei sind auch die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr zu bewerten.
	Zum Lärmaktionsplan der Stadt Seelze erhalten Sie eine Stellungnahme des regionalen Geschäftsbereichs Hannover der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dorfstraße 17-19, 30519 Hannover. Der Stellungnahme des regionalen Geschäftsbereichs Hannover schließe ich mich an.	keine Anmerkung Die Stellungnahme ist eingegangen und unter Nr. 06 dargestellt.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 05:	Die Stellungnahme der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr macht eine redaktionelle Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die Tabelle 1 des Lärmaktionsplanes wird entsprechend des Hinweises der Landesbehörde korrigiert. Die letzten beiden Absätze auf Seite 41 werden zum besseren Verständnis der Zusammenhänge angepasst und ergänzt. Inhaltliche Anpassungen sind nicht erforderlich. Eine Auseinandersetzung mit Alternativen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen) ist bereits Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung. Bzgl. des Hinweises auf Stellungnahme Nr. 6 wird auf die Beschlussempfehlung zu Stellungnahme Nr. 6 verwiesen.	
Nr. 06 28.01.2016 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Hannover	Die Straßenbauverwaltung ist im Rahmen ihrer finanziellen Mittel bemüht, den Lärmschutz an den Bundesfern- und Landesstraßen für die betroffenen Anwohner durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde sicherzustellen. Bauliche Maßnahmen (aktiver Lärmschutz) Eine rechtliche Verpflichtung zu Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen wegen der allgemein steigenden Verkehrsbelastung besteht für die Straßenbausträger nicht. Eine Ausnahme hierzu bildet einzig die sog. „Lärmvorsorge“ beim Neu-, Um- oder Ausbau einer Straße, bei dem unter zu prüfenden Kriterien eine „wesentliche Änderung der Verkehrslärmsituation nachgewiesen werden muss (§ 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz -BImSchG-). Für das Stadtgebiet Seelze lässt sich eine Lärmvorsorge an den Bundesfern- oder Landesstraßen ausschließen, da „erhebliche bauliche Eingriffe“ in den letzten Jahren nicht durchgeführt wurden. Die regelmäßig stattfindenden Fahrbahnsanierungen zählen hierbei nicht zu den erheblichen baulichen Eingriffen, weil sich an den Fahrbahnabmessungen und an den Eigenschaften der Fahrbahnoberfläche in der Regel nichts ändert. Ungeachtet dessen stellt der Bund auch weiterhin als „freiwillige“ Leistung im begrenzten Umfang Finanzmittel für die so genannte „Lärmsanierung“ von besonders verlärmter Wohnbebauung an Bundesfernstraßen zur Verfügung. Hierzu hat der Deutsche Bundestag im Jahr 2010 im Rahmen seines „Nationalen Lärmschutzpaket die Sanierungsgrenzwerte um 3 dB(A) gesenkt, um noch mehr betroffene Anwohner verlärmter Bundesfernstraßen in den Genuss von Lärmschutzmaßnahmen zu bringen. Die Maßgabe, ob eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann, richtet sich nach dem berechneten Beurteilungslärmpegel des betrachteten Wohngebäudes, der die Sanierungsgrenzwerte von 67 dB(A) tags oder 57 dB(A) nachts in Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags oder 59 dB(A) nachts in Mischgebieten überschreiten muss. Im Vorgriff hierauf hat der	keine Anmerkung keine Anmerkung

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>regionale Geschäftsbereich Hannover der Landeshörde für Straßenbau und Verkehr sämtliche infrage kommenden Bundesfernstraßenabschnitte auf den Prüfstand gestellt, um den möglichen Untersuchungsumfang festlegen zu können. Für den Bereich Dedensen an der A2 wurde infolgedessen ein entsprechender Planungsauftrag zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen erteilt, der 2013 abgeschlossen wurde und in den autobahnnahen Wohnbereichen passiven Lärmschutz an den betroffenen Wohngebäuden vorsieht. Da die Sanierungsgrenzwerte jedoch erheblich über denen der Lärmvorsorgegrenzwerte der 16.BImSchV liegen, ist der Sanierungsumfang an der Wohnbebauung im Einflussbereich der A2 begrenzt.</p>	
	<p>Bauliche Maßnahmen (lärmarmen Fahrbelag)</p> <p>Da die Haltbarkeit eines Fahrbelages mit einem offenporigen Asphalt (OPA) bis zur nächsten Erneuerung im Vergleich zu einem herkömmlichen Asphaltbelag, bedingt durch Abnutzung und Verschmutzung bei nur ca. 50% liegt und der OPA zudem extrem empfindlich gegen Unfälle mit Öl- und Chemikalienaustritt sowie gegen Unfälle mit mechanischen Beanspruchungen (z.B. Felgenfahrt nach „Plattfuß bei LKW) ist, werden auf ausdrückliche Anweisung des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, offenporige Asphalte im Rahmen von Lärmvorsorge- und Lärmsanierungsmaßnahmen nur dort eingesetzt, wo ein anderer aktiver Lärmschutz nicht möglich oder nicht ausreichend ist. Der Einsatz eines offenporigen Asphalts auf dem Autobahnabschnitt im Stadtgebiet Seelze ist auch im Rahmen zukünftiger Fahrbelag-erneuerungen daher derzeit nicht vorgesehen.</p> <p>Auch auf den Einsatz von lärmarmen Fahrbelägen in den innerörtlichen Straßenabschnitten der Bundes- und Landesstraße möchte ich kurz eingehen. Im Rahmen der Fahrbelagsanierungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen wird im Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung generell ein lärmarmen Fahrbelag mit einem lärmtechnischen Abminderungsfaktor d_{Stro} von -2,0 dB(A) (bei Geschwindigkeiten >60km/h) eingesetzt. Die Straßenbauverwaltung wird sich den technischen Weiterentwicklungen der lärmoptimierten und somit lärmmindernden Fahrbelagoberflächen (z.B. DSH-V, SMA LA und LOA5D) nicht verschließen. Es muss hierbei jedoch zwingend sichergestellt sein, dass sich diese Fahrbelagbeläge als Regelbauweise in der Praxis bewähren, in den maßgebenden technischen Regelwerken (ZTV u.a.) eingegangen sind und hinsichtlich der Kostenentwicklung bei der Herstellung und Unterhaltung (Beständigkeit, Widerstandsfähigkeit bei den mechanischen und Scherbeanspruchungen u.a.) sowie beim Betriebsdienst (z.B. Winterdienst) nicht zu erheblichen Nachteilen für den Baulastträger führen.</p> <p>Die relativ neuartigen Asphaltdeckschichten sind jedoch derzeit noch keine Standardbauweisen. Der LOA 5D und der SMA LA entsprechen noch nicht den maßgebenden ZTV Asphalt-StB 07 und der TL Asphalt-StB 07 und sind somit bei der Auftragsvergabe und bei der späteren Gewährleistungsfragen als problematisch einzuschätzen. Zur zwingend notwendigen Dauerhaftigkeit kann für alle drei Fahrbelagbeläge noch keine Aussage gemacht werden.</p> <p>Da sämtliche straßenbaulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan der Stadt Seelze über die derzeitigen verkehrlichen und immissionsschutzrechtlichen Erfordernisse hinausgehen, bitte ich um Verständnis, dass weder vom Bund, noch dem Land, als betroffene Baulastträger, Kosten für den Bau bzw. Mehrkosten für die Unterhaltung etwaiger Lärmschutzmaßnahmen getragen werden können.</p>	<p>Der Einwand ist grundsätzlich richtig.</p> <p>Der Lärmaktionsplan Seelze gibt für die Lärmbrennpunkte im Zuge der BAB A2 und der Landesstraßen L390 und L395 die Empfehlung, die Anwendung lärmoptimierter bzw. besonders lärmindernder Fahrbelagbeläge zu prüfen. Diese Prüfeempfehlung schließt bereits zertifizierte Asphaltbeläge (z.B. OPA, SMA 8 oder SMA 11) als auch noch nicht (aber ggf. zukünftig) zertifizierte Asphaltbeläge (z.B. SMA 8LA oder LOA 5D) mit ein. Diese Empfehlung steht nicht im Widerspruch zu den getätigten Aussagen des Geschäftsbereiches Hannover der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.</p>
	<p>Verkehrsregelnde Maßnahmen</p> <p>Ich bitte jedoch um Verständnis, dass bei der Abstimmung über die zu wählenden verkehrsregelnden Maßnahmen zwingend nach den Maßgaben des §47d BImSchG in Verbindung mit den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vorgegangen werden muss. Mit einer Darstellung der bestehenden Lärmsituation sowie die zu erzielenden Lärmpegelminderungen durch diese verkehrsregelnden Maßnahmen sind sämtliche verkehrsregelnden Maßnahmen detailliert zu begründen. Insbesondere kommen hierbei verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) nur in Betracht, sofern der Beurteilungslärmpegel der maßgebenden Straße die Richtwerte von 70dB(A), tags bzw. 60dB(A), nachts an der betroffenen Wohnbebauung überschreitet und durch die zu treffenden Maßnahmen der Lärmpegel unter diese Richtwerte, jedoch um mindestens 3 dB(A), abgesenkt wird.</p> <p>Ich gebe ferner zu bedenken, dass das Festsetzen von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als lärmmindernde Maßnahme in der Fachwelt nicht unumstritten ist, weil sich das Geschwindigkeitsniveau wegen der mangelnden Einsicht bei den Kraftfahrern auf gut ausgebauten Hauptverkehrsstraßen durch das Aufstellen von Verkehrszeichen erfahrungsgemäß nicht nachhaltig herabsetzen lässt, die Moral der Verkehrsteilnehmer aber durch derartige Maßnahmen insgesamt sinkt.</p> <p>Für den Bereich der Bundesautobahn A2 im Stadtgebiet Seelze, als Fernstraße mit kontinentaler Bedeutung, wird ein festes Tempolimit von hier aus kritisch bewertet. Diese hoch verkehrsbelasteten Straßenabschnitte werden in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge und -Zusammensetzung mit der elektronischen Beschilderung automatisch gesteuert. Diese Regelungen werden von den Kraftfahrern für diese besondere Verkehrssituation auch weitgehend akzeptiert. Eine weitergehende Regulierung kann sich hierbei im Verkehrsverhalten insgesamt negativ auswirken, insbesondere auch, weil die Polizei für die ständige Kontrolle weder personell noch materiell in der Lage ist.</p> <p>Beim Ausschluss bestimmter Verkehrsarten (z.B. LKW-Durchfahrverbot) ist ferner der Nachweis zu führen, dass dieser Verlagerungsverkehr auf anderen Straßen nicht zu einer untragbaren Verkehrslärm- und Verkehrssicherheitssituation in</p>	<p>Gemäß der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Geschwindigkeitsbeschränkungen insbesondere (aber nicht <u>nur!</u>) in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in allgemeinen Wohngebieten den Richtwert von 70dB(A) tags bzw. 60dB(A) nachts an der betroffenen Wohnbebauung überschreitet. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind somit prinzipiell auch unterhalb der Richtwerte anwendbar. Vielmehr impliziert das Erreichen der Schwelle von 70 / 60 dB(A) die Pflicht zum Einschreiten.</p> <p>Die für die Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und den Landesstraßen L390 und L395 getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer Abwägung. Diese orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben und setzt sich u.a. mit den vorliegenden Lärmpegeln, der Bebauungsstruktur und Verlagerungseffekten auseinander. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV wurde bei der Ermittlung und Begründung der Maßnahmen soweit möglich berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.2.3, S. 38 ff.). Eine Berechnung nach RLS-90 ist durch die Baulastträger durchzuführen.</p> <p>Im Ergebnis der Abwägung wird beispielsweise für den Lärmbrennpunkt entlang der L390 keine Empfehlung für Tempo 30 gegeben und die Empfehlung für den Brennpunkt an der L395 beschränkt sich nur auf den Nachtzeitraum.</p>

Seelze
Lärmaktionsplan
der zweiten Stufe

Anlage 1 zum
Abschlussbericht
8. März 2017

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	den dann betroffenen Ortsdurchfahrten führt.	Die im Lärmaktionsplan enthaltenen geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen sind Prüfeempfehlung. Die Prüfung auf Anordnung muss - nach Antragstellung durch die Stadt Seelze als Planungsträger des Lärmaktionsplanes - durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Die Entscheidung für oder gegen eine Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese ist vor Anordnung / Umsetzung der Maßnahme aufgefordert, eine Abwägung zwischen den verkehrlichen Belangen und den Belangen des Lärmschutzes durchzuführen. Hierbei sind auch die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr zu bewerten.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 06:	Die Stellungnahme der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die im Lärmaktionsplan enthaltenen Prüfeempfehlungen straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen) sind Ergebnis eines Abwägungsverfahrens. Dieses orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben. Die Prüfung auf Anordnung muss - nach Antragstellung durch die Stadt Seelze als Planungsträger des Lärmaktionsplanes - durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Die Stadt hat infolge dessen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Bescheidung. Dies ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer Anordnung.	
Nr. 07 29.01.2016 Polizeikommissariat Seelze	Die grundsätzlichen Überlegungen zur Lärmreduzierung durch entsprechende Maßnahmen werden von hier aus mitgetragen.	keine Anmerkung
In Absprache mit Polizeiinspektion Garbsen	Hinsichtlich der Maßnahmen, die den Schienenverkehr betreffen, wird von hier aus keine Stellung genommen.	keine Anmerkung
	Die Maßnahmen zur Lärmreduzierung, die mit baulichen Veränderungen (Änderung der Fahrbahndecke auf der L 395, Fahrbahnsanierung auf der L 390) einhergehen, werden ohne Berücksichtigung des Kostenrahmens befürwortet.	keine Anmerkung
	Bzgl. des Vorschlags "Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 395 während der Nachtzeit (22-06 Uhr)" wird zu Bedenken gegeben, dass derartige Maßnahmen bei den Verkehrsteilnehmern auf wenig Akzeptanz stoßen und daher die Regeltreue nur begrenzt sein dürfte. Geschwindigkeitsreduzierungen wirken sich auch nicht zwingend immer positiv auf die Sicherheit im Straßenverkehr aus. Fraglich ist aus hiesiger Sicht auch, ob bei einem zur Nachtzeit festgestellten Lärmpegel von 55 bis 63 dB(A) durch eine Reduzierung um 2 bis 3 dB(A) eine Erforderlichkeit für diese Maßnahme begründet wird. Abschließend bleibt anzumerken, dass Regeln nur dann effektiv sind, wenn deren Einhaltung auch kontrolliert wird. Die Polizei kann dieses grundsätzlich nur sporadisch durchführen.	Die für die Lärmbrennpunkte entlang der BAB A2 und den Landesstraßen L390 und L395 getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer Abwägung. Diese orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben und setzt sich u.a. mit den vorliegenden Lärmpegeln und der Bebauungsstruktur auseinander. So wird beispielsweise im Ergebnis der Abwägung für den Lärmbrennpunkt entlang der L390 keine Empfehlung für Tempo 30 gegeben und die Empfehlung für den Brennpunkt an der L395 beschränkt sich nur auf den Nachtzeitraum. Im Zuge des Lärmbrennpunktes an der L395 ist eine geschlossene und dicht an die Fahrbahn angrenzende Wohnbebauung vorhanden. Somit wird der Anordnungsgrund „Lärmschutz“ zugunsten der anliegenden Anwohner auch jedem Autofahrer deutlich (er kann die Wohnbebauung direkt wahrnehmen). Erfahrungsgemäß ist dann der Befolgungsgrad höher als bei Straßenabschnitten, die nur spärlich und weniger dicht von Wohnbebauung gesäumt sind.
	Eine gesonderte Stellungnahme der Polizeiinspektion Garbsen erfolgt nicht.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 07:	Die Stellungnahme des Polizeikommissariats Seelze macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 08 01.02.2016 Region Hannover	Zu dem Lärmaktionsplan Seelze der zweiten Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie der Stadt Seelze bestehen aus Sicht der Region Hannover als Träger öffentlicher Belange keine Anregungen und Bedenken. Die Planung ist zudem mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 08:	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme der Region Hannover macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 09 29.01.2016 Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (üstra) Bereich Angebot & Fahrgastinformation	Gegen die Festsetzungen und Maßnahmen des Lärmaktionsplans haben wir keine generellen Einwände. Wir möchten Ihnen an dieser Stelle aber einige Hinweise mitteilen. Im Geltungsbereich des Plans betreibt die üstra die Buslinie 581, die Ihren Fahrweg von Ahlem kommend auf der Klöcknerstraße und der Stöckener Straße (L395) nach Stöcken hat. Für diesen Bereich sind nach dem Lärmaktionsplan mehrere Maßnahmen im Verlauf der Klöcknerstraße geplant (Änderungen an einer Querungssicherung, Anpassung der Verkehrsflächen und Nebenanlagen). Da der Betrieb der Buslinie 581 durch diese Maßnahmen unmittelbar betroffen ist, bitten wir darum die üstra an den Planungen zu beteiligen und die Anforderungen für einen sicheren und ordnungsgemäßen ÖPNV-Betrieb zu berücksichtigen.	Die Belange des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind bei Tempo 30 zu beachten, da Fahrzeitverlängerungen entstehen können. Der Ausschluss eines Prüfabschnittes kann in Erwägung gezogen werden, wenn durch die Fahrzeitverlängerungen zum Beispiel Anschlüsse nicht mehr gehalten werden können oder ein Mehrbedarf an Personal und Fahrzeugen erforderlich wird. Am Tempo 30 Prüfabschnitt im Zuge des Lärmbrennpunktes L395 verkehren die Buslinien 574, 581 und 700. Detaillierte Analysen zu den Auswirkungen der empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf den öffentlichen Ver-

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Wir empfehlen auch die Region Hannover als Aufgabenträger des ÖPNVs einzubinden.</p> <p>An den Lichtsignalanlagen im Verlauf der Linie 581 ist eine Bevorrechtigung für den ÖPNV einzurichten bzw. zu erhalten. Auch in diesem Punkt bitten wir um eine Beteiligung der üstra zur Abstimmung der Lichtsignalanlagenprogramme an den betroffenen Knoten.</p> <p>Wir weisen allgemein darauf hin, dass der Betrieb unserer Buslinie durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht mehr als unvermeidlich behindert werden darf. Sind Beeinträchtigungen zu erwarten, bitten wir darum die üstra frühzeitig zu informieren.</p>	<p>kehr sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht möglich. Sie müssen im Nachgang an den Lärmaktionsplan in Abstimmung mit der Hannoverschen Verkehrsbetriebe AG (üstra) erfolgen (weiterer Prüfbedarf). Die Abstimmung kann beispielsweise in Form einer Stellungnahme durch die üstra erfolgen. Die Stellungnahme kann dann Gegenstand der Antragstellung auf Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierungen bei der Straßenverkehrsbehörde sein.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 09:	<p>Die Stellungnahme der Hannoverschen Verkehrsbetriebe AG macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p> <p>Die Hannoversche Verkehrsbetriebe AG wird durch die Stadt Seelze in Vorbereitung auf eine Antragstellung auf Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierungen bei der Straßenverkehrsbehörde zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Hierbei werden die ggf. eintretenden Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduzierung auf den Busverkehr abgefragt. Die Stellungnahme kann dann von der Straßenverkehrsbehörde als ein entscheidungsrelevantes Kriterium bzgl. der beantragten Geschwindigkeitsreduzierung herangezogen werden.</p>	
<p>Nr. 10 21.01.2016 Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig</p>	<p>Das Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig ist betroffen, da der Mittellandkanal (MLK) und Stichkanal Linden (SKL) im Plangebiet liegen. Vom Schiffsverkehr geht jedoch keine wesentliche Lärmbelastigung aus, daher findet der Schiffsverkehr in der Bestandsanalyse und weiteren Maßnahmenplanung keine Berücksichtigung.</p>	<p>keine Anmerkung</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 10:	<p>Die Stellungnahme des Wasser- und Schifffahrtsamtes Braunschweig macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Stellungnahmen der Bürger		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 11 19.12.2016 [REDACTED] (Bürger)	Im Gutachten ist u.a. der Stadtteil Gümmer aufgrund des Schienenverkehrs, aber auch durch die Autobahn als von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln betroffen aufgeführt, so dass für die Lärmaktionsplanung konkreter Handlungsbedarf besteht. Andere Lärmquellen wie der Durchgangsverkehr, der Flugverkehr und neu geplante Trassenausbauten sowie Industrieansiedlungen sind dabei noch nicht einmal berücksichtigt.	In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher festgelegt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern. Der Durchgangsverkehr ist Gegenstand des Kfz-Verkehrs und somit in der Lärmkartierung für den Straßenverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt. Der Flugverkehr und Industrieansiedlungen finden bei der Bewertung des Umgebungslärms in Seelze keine Berücksichtigung. Für das Gemeindegebiet wurden von der zuständigen Landesbehörde keine relevanten Flughäfen und Industrieanlagen definiert. Mit der Lärmaktionsplanung sollen aktuell bestehende Lärmprobleme behoben oder abgemindert werden. Neu geplante Trassenausbauten spielen bei der Bewertung der aktuellen Lärmsituation somit keine Rolle.
	Der Handlungsplan als Ergebnis des Lärmaktionsplans ist aus unserer Sicht enttäuschend. Wenn der Bund schon Finanzmittel bereitstellt, sollte dies auch genutzt werden, um die Lärmbelastung signifikant zu verbessern.	keine Anmerkung
	Bezüglich des Autobahnlärms wird Handlungsbedarf für Maßnahmen u.a. für den Abschnitt des BAB A 2 zwischen B 441 und Höhe Mittellandkanal beschrieben (Seite 18 Lärmaktionsplan). Die dazu gehörende vorgeschlagene Handlungsmöglichkeit ist offensichtlich lediglich der Neubau von Lärmschutzwänden nördlich der BAB A 2 auf Höhe der Forststraße (Seite 45 Lärmaktionsplan). Dies ist wenig konkret und lässt viel Spielraum hinsichtlich der Frage, wie weit dieser Neubau konkret geplant ist und warum nicht auch nördlich der Anschlussstelle Lärmschutzwände geplant sind, von denen der Ortsteil Gümmer profitieren könnte?	Für diesen Lärmbrennpunkt werden weitere Maßnahmen wie der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags als sinnvoll erachtet (Seite 37 Lärmaktionsplan) sowie eine Prüfung auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden für Pkw auf 100 km/h und für Lkw auf 60 km/h empfohlen (Seite 42 Lärmaktionsplan). Auch die bestehenden Lärmschutzwände sollten auf Schäden und ihre Wirksamkeit geprüft und bei Bedarf saniert werden (Seite 43 Lärmaktionsplan). Ein Neubau von weiteren Lärmschutzeinrichtungen nördlich der BAB A 2 im Bereich der Forstamtsstraße wird im Rahmen des Lärmaktionsplans bzw. aus akustischer Sicht zur weiteren Prüfung empfohlen. Eine konkrete Planung besteht nicht. Nördlich der Anschlussstelle Wunstorf-Luthe sind bereits auf der südlichen Seite Lärmschutzwände vorhanden. Nach der Lärmkartierung bestehen keine Lärmbetroffenheiten für eine Verlängerung der Lärmschutzwände in Richtung Norden.
	Die A2-Autobahnbrücken über den Mittellandkanal, die Eisenbahntrasse und über die Leine sollten in die Lärmschutzaktivitäten mit eingebunden werden, da hier die Dehnungsfugen zur Lärmentwicklung beitragen.	Die Dehnungsfugen werden zur Unterbrechung von Bauteilen (hier Straße und Brücke) eingesetzt um Spannungsrisse vorzubeugen. Ob von den Dehnungsfugen konkrete Lärmbelastungen ausgehen, ist genauer zu überprüfen.
	Die längst überfällige Reparatur der bestehenden, defekten Lärmschutzwand wurde als weitere Aktivität aufgenommen. Eigentlich sollte dies eine Selbstverständlichkeit sein, die schon längst erfolgt sein müsste.	Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist für den Betrieb und die Unterhaltung der Bundesautobahnen in Niedersachsen zuständig. Die Aufgaben werden lokal durch die Autobahnmeistereien wahrgenommen. Hierzu zählt auch die Unterhaltung und Instandhaltung von Ingenieurbauwerken wie bspw. Lärmschutzwände. Das Anliegen wird an die entsprechende Stelle weitergeleitet.
	Die Planung sieht vor, die B 441 stärker auszulasten und als Entlastungsstrecke zur BAB A 2 vorzubereiten. Ein entsprechender Lärmschutz ist nicht geplant, wäre aber sicherlich nötig.	Die Planung sieht der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Seelze vor (Seite 21ff. Lärmaktionsplan). Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wird der im VEP empfohlene Ausbau der Knotenpunkte im Zuge der B 441 zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses führen und die Stadtteile Lohnde und Gümmer entlasten. Konkrete Maßnahmenempfehlungen wurden nur für die bestehenden und aufgrund der aktuell vorliegenden Lärmkartierung identifizierten Lärmbrennpunkte vorgenommen. Die B 441 östlich der Bundesautobahn BAB A 2 ist nicht kartierungspflichtig und somit kein Gegenstand der Lärmkartierung. Demnach kann für diese keine Definition von Lärmbrennpunkten, eine Lärmbewertung und eine Maßnahmenplanung vorgenommen werden. Ggf. ist die B 441 in die dritte Stufe der Lärmaktionsplanung aufzunehmen.

Stellungnahmen der Bürger		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	Für den Schienenverkehr wird im Bereich Gümmer ebenfalls Handlungsbedarf ausgewiesen, aber keine konkrete Maßnahmenempfehlungen erarbeitet, da diese in Abstimmung mit der Deutschen Bahn erfolgen müssen. Nach dem Verkehrslärmschutzpaket II des Bundes gibt es aber bereits konkrete Projekte die Belastung durch den Schienenlärm bis zum Jahre 2020 um 50 % zu reduzieren (Seite 29 Lärmaktionsplan). Auch wenn die Stadt Seelze hier nicht verantwortlich für die Umsetzung ist, sollte die Stadt im Interesse ihrer Bürger, auf Umsetzung und Einhaltung des Paketes II drängen, um diese Lärmquelle zu reduzieren und das Leben in dieser Stadt etwas lebenswerter zu gestalten.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 11:	Die Stellungnahme N 11 der Bürger [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	