

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

Anregungen Träger öffentlicher Belange

Nr.	Name / Adresse / Datum	Straße/Ort/ Thema	Stellungnahme	Stellungnahme PGT Umwelt und Verkehr GmbH
1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Fontainergraben 200 53123 Bonn  16.04.2019	Militär	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Hinweis: B 65 führt am Flugplatz Bückeburg sowie der Schäferkaserne vorbei und wird als Militärgrundstraße durch die Bundeswehr genutzt.	--
2	Bundespolizei- direktion Hannover Sachbereich 34 Liegenschafts- und Gebäude- management Möckernstraße 30 30163 Hannover  18.04.2019	Allgemein	Die Belange der Bundespolizeidirektion Hannover werden durch ihr Vorhaben in dem oben genannten Bereich nicht berührt. Ich habe daher keine Anregungen bzw. Bedenken.	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

3	Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser Bahnhofsplatz 3-4 31134 Hildesheim [REDACTED] 17.04.2019	Allgemein	Bezüglich der von mir zu vertretenden Belange sind zu dem oben genannten Verfahren weder Argumente noch bedenken vorzutragen.	--
4	Handwerkskammer Hannover Postfach 25 27 30025 Hannover [REDACTED] 14.05.2019	Allgemein	Die oben genannte Planung haben wir eingehend geprüft. Anregungen werden unsererseits nicht vorgebracht.	--
5	Industrie- und Handelskammer Hannover [REDACTED] Postfach 3029 30030 Hannover	Allgemein	Vorweg merken wir an, dass mit der EG-Umgebungslärmrichtlinie und der Umsetzung in nationales Recht die Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen erforderlich geworden ist. Allerdings wird die Festlegung von Maßnahmen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Hierfür sind keine Grenzwerte festgelegt, die einzuhalten sind oder ab denen Maßnahmen zwingend erforderlich werden.	Die Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Straßenverkehrsbehörden kann auch auf Basis des Lärmaktionsplans erfolgen. Der VGH Baden-Württemberg führt in einem Urteil vom 17.7.2018, 10 S 2449/17 darüber hinausgehend aus: ".... 2. Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

		<p>Wie auch in der Begründung (S. 15) ausgeführt, werden vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) als Auslösewerte empfohlen. Im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes sind um 5 dB(A) niedrigere Werte von 65/55 dB(A) verwendet worden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund halten wir es für zwingend erforderlich besonders sorgfältig die Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen abzuwägen.</p> <p>Im Entwurf des Lärmaktionsplanes werden eine Reihe von Maßnahmen wie z. B. eine Geschwindigkeitsreduzierung oder eine Fahrbahnverengung vorgeschlagen. Begründet wird dies mit einer "vergleichsweise hoch belasteten Situation in allen angewohnten Bereichen der B 65 mit Belastungen > 60 dB(A) nachts" (S. 16). Demgegenüber wird auf S. 5 die Anzahl der durch Lärm Belasteten differenziert nach Pegelklassen ausgewiesen. Demnach sind nachts 100 Personen durch Lärmwerte zwischen 55 und 60 dB(A) und keine Personen durch Lärmwerte oberhalb von 60 dB(A) betroffen. Vor dem Hintergrund der notwendigen Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen halten wir es für zwingend, dass als</p>	<p>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 Einvernehmenserfordernis 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>Gem. Umsetzung der EG-Umgebungsärmrichtlinie in nationales Recht können die Kommune die Grenzwerte selbst festlegen.</p> <p>Die Lärmkartierung zeigt deutlich, dass es im Zuge der OD der B 65 in Nienstädt Betroffene mit Belastungen > 60 dB(A) nachts gibt. Diese werden in der genannten Tabelle jedoch rundungsbedingt nicht dargestellt.</p>
--	--	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

		<p>Grundlage die Anzahl der durch Lärm Belasteten herangezogen wird. Folglich ist die "vergleichsweise hoch belastete Situation" aus den vorliegenden Unterlagen für uns nicht in dieser Form ersichtlich.</p> <p>Erhebliche Bedenken erheben wir deshalb insbesondere gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und die – zumindest in der zeichnerischen Darstellung der Maßnahmen (S. 23) aufgeführte einstreifige Verkehrsführung in mehreren Bereichen bzw. generell gegen Rückbau und Verengungen der Fahrbahn der B 65.</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.</p> <p>Die B 65 stellt eine für den Wirtschaftsverkehr zentrale Verkehrsachse der gesamten Region mit hoher Bündelungsfunktion dar. Sie ist das Rückgrat der Mobilität der regionalen Wirtschaft und von zentraler Bedeutung für Ver- und Entsorgung, Arbeitsplätze und fiskalischen Einnahmen der Städte. Eine Behinderung des Verkehrs führt zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeitssituation und entsprechenden wirtschaftlichen Nachteilen und Kostenbelastungen. Durch die Einrichtung von Engstellen oder des generellen Rückbaus auf eine Fahrstreifen ist mit Rückstaus und entsprechenden Fahrzeitverlängerungen, zusätzlichen Emissionen und einer Verlagerung der Lärmproblematik auf die vorgelegenen Bereiche zu rechnen.</p> <p>Aus unserer Sicht sind diese Maßnahmen nicht verhältnismäßig.</p>	<p>Die Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit ist auf einen vglw. kurzen Abschnitt mit hoher Lärmbelastung, Querungsbedarfen aus beiden nördlich und südlich der B 65 liegenden Gemeindeteile, zum Nahversorger, zur Schule, Aspekte der Verkehrssicherheit! etc. beschränkt.</p> <p>Die B 65 wird in Ihrer Funktion durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht beschränkt.</p> <p>Die derzeit vorhandenen Verkehrsmengen sind auch bei zweistreifiger Verkehrsführung zu bewältigen. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Einschränkungen der Verkehrsqualität nicht zu erwarten. Dies wäre in jedem Fall im Zuge der weiteren Maßnahmenplanung zu prüfen.</p> <p>Im Bundesverkehrswegeplan ist eine zweistreifige Umgehungsstraße vorgesehen. Dann wäre eine zweistreifige Verkehrsführung in der Ortsdurchfahrt erst recht ausreichend</p> <p>s.o.</p>
--	--	---	---

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

6	<p>Landkreis Schaumburg</p> <p>31853 Stadthagen</p> <p>██████████</p> <p>27.05.2019</p>	Allgemein	<p>Zu den mir mit Schreiben vom 14.05.2019 vorgelegten Planunterlagen werden folgende Anregungen vorgebracht:</p> <p>Belange des Straßenverkehrs:</p> <p>Gemäß § 45 Abs.1 Satz 1 und 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs u. a. beschränken. Da gleiche gilt nach Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzubringen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dort angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.</p> <p>Nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) ist nach Ziffer 1.3 vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind abzuwägen und nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen.</p> <p>Auf Hauptverkehrsstraßen, wie hier der B 65, hat das Interesse der Abwicklung des fließenden Verkehrs, insbesondere des Durchgangsverkehrs, besonderes Gewicht. Bundesstraßen sind integrale Bestandteile des Bundesfernstraßennetzes, deren Sicherheit und Leichtigkeit für den Verkehrsteilnehmer bewahrt werden muss. Das obige Straßennetz kann zudem besser entlastet werden, wenn möglichst geringe Verkehrsbeschränkungen vorhanden sind.</p> <p>In Punkt 5.3 und 6.2 wird u. a. die Straßenraumgestaltung und die Vergrößerung des Abstandes zur Fahrbahn angesprochen. Hiernach soll zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit u. a. die jeweils rechte Fahrspur zu Gunsten der Anlage von Mehrzweckstreifen bzw. Radfahrstreifen eingezogen- und der Fahrbahnquerschnitt eingeengt werden.</p>	<p>--</p> <p>Eine Abwägung der vorgeschlagenen Maßnahmen hat im Rahmen des LAP stattgefunden.</p> <p>Die Belange des Lärm- und Gesundheitsschutzes sind zu berücksichtigen.</p> <p>Maßnahme wird insbesondere aus Gründen des Lärmschutzes, durch Vergrößerung des Abstands des Emissionsortes zur Wohnbebauung vorgeschlagen.</p>
---	---	-----------	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

		<p>Die B 65 darf in ihrer Leistungsfähigkeit nicht eingeschränkt werden. Aufgrund der Höhe der täglichen Fahrzeugbelastungen sind vier Fahrspuren erforderlich. Zurzeit sind die Lichtsignalanlagen im Rahmen einer "Grünen Welle" geschaltet. Der Verkehrsfluss wird dadurch verstetigt und Anfahr- und Bremsgeräusche verringert. Die "Grüne Welle" würde Ihre Funktion verlieren, sofern nur noch zwei Fahrspuren vorhanden sind. Die Wartezeiten würden sich erhöhen und die Grünzeiten wären nicht kompatibel. Da nur noch geringere Fahrzeugmengen abfließen könnten, wären 99f. auch die Emissionen höher.</p> <p>Es ist eine gesicherte, fahrtrichtungsbezogene Führung für Radfahrer auf den Nebenanlagen vorhanden. Derzeit nutzen wenige Radfahrer diese Sonderwege augenscheinlich, so dass der Bedarf eines Ausbaues nicht gegeben ist.</p> <p>Weiterhin wird abschnittsweise eine Temporeduzierung auf 30 km/h bzw. 50 km/h, Insbesondere nachts im Zuge der B 65 gefordert. Eine Geschwindigkeitsreduzierung kann nur erfolgen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung einer Bundesstraße steht eine Geschwindigkeitsbeschränkung in der Regel der besonderen Verkehrsfunktion innerorts entgegen. Auch außer Orts ist stets die besondere Verkehrsfunktion zu bedenken. Ein besonderer Grund zur Geschwindigkeitsreduzierung ist derzeit nicht erkennbar.</p> <p>Nach den Lärmschutzrichtlinien Ziffer 2.1 müsste in Kern-, Dorf- und Mischgebieten tagsüber ein Beurteilungspegel von 72 dB(A) und nachts ein Beurteilungspegel von 62 dB(A) überschritten werden, um Maßnahmen herbeiführen zu können. Ein entsprechender Nachweis wäre durch die Samtgemeinde Nienstädt zu erbringen, dass diese Werte tatsächlich überschritten sind.</p>	<p>Bei den derzeit vorhandenen Verkehrsmengen sollte eine zweistreifige Verkehrsführung bei entsprechender Knotenpunktdimensionierung ausreichend sein. Die Grüne Welle ist anzupassen. Dies ist im weiteren Verfahren zu prüfen.</p> <p>Es handelt sich hier eher um einen Rück- als um einen Ausbau. Der ggf. mit einfachen Maßnahmen wie Markierungen etc. erfolgen und ggf. auch teilweise durchgeführt werden kann. Wegen schlechter Bedingungen des Radwegs derzeit nur eine eher geringe Nutzung</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: „... 2. Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe. 3. Die Straßenverkehrsbehörde ist an die Festlegung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in einem Lärmaktionsplan gebunden, wenn die</p>
--	--	--	---

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Geschwindigkeitswarnanlagen mit Dialogdisplays können von der Samtgemeinde Nienstädt aufgestellt werden.</p> <p>Sofern straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geplant werden, sind diese im Vorfeld mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Straßenbaulastträger der B 65 und dem Straßenverkehrsamt des Landkreises Schaumburg im Detail abzustimmen.</p> <p>Belange der Kreisstraßen, Wasser- und Abfallwirtschaft: Zu o. g. Lärmaktionsplan bestehen aus wasser- und abfallwirtschaftlicher Sicht sowie hinsichtlich der Kreisstraßen keine Anregungen oder Bedenken.</p>	<p><i>straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig ist; ein Einvernehmensefordernis 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>Es wird vorgeschlagen eine weitere Abstimmung mit der NLStBV und der Straßenverkehrsbehörde zu suchen. Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Samtgemeinde, der NLStBV und der Straßenverkehrsbehörde die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne der Lärmsanierung zu prüfen.</p> <p>Hinweis wird begrüßt</p> <p>Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt frühzeitig eine Beteiligung und Abstimmung mit den genannten Behörden.</p> <p>--</p>
--	--	--	---	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

		<p>Belange der Regionalplanung: Es werden aus regionalplanerischer Sicht keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.</p> <p>Belange des Emissionsschutzes: Das Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gemäß § 47 d Abs. 1 Nr. 1 BImSchG ergibt sich bei Verkehrsaufkommen > 6 MIII. Kfz. jährlich bzw. entsprechend > 16.400 DTV.</p> <p>Mit Blick auf die geplanten Lärminderungsmaßnahmen wird empfohlen, In Bereichen mit überschrittenen Auslösewerten beim zuständigen Straßenbaulastträger darauf hinzuwirken,</p> <p>1) dass als vorrangige Maßnahme die "Grüne Welle" gemäß Maßnahmenblätter des Umweltbundesamtes gemäß beigefügtem Internet-Link durchgeführt wird, um eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit gleichzeitiger Sicherung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der B 65 zu erreichen: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/480/publikationen/3802-0.pdf. Durch die Grüne Welle erübrigen sich nahezu Geschwindigkeitsmesskontrollen.</p> <p>Allein die Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nahezu wirkungslos, da die Lärminderungswirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen nur durch kostenträchtige engmaschige Geschwindigkeitsüberwachungen nachhaltig wirksam gewährleistet werden kann.</p> <p>2) dass beim Ersatz von Fahrbahnbelägen auf der B 65 der Einbau von lärmindernden Asphalt Kombination mit teilweise Fahrbahnrückbau und Radwegeneubau bzw. Parkstreifen-Neubau Berücksichtigung findet.</p>	<p>--</p> <p>Anfrage an Baulastträger, ob entsprechende Hinweise berücksichtigt wurden.</p> <p>Der LAP führt dazu aus: Für die Umsetzungsphase sollte</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie - eine turnusmäßige Radarüberwachung <p>erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird.</p> <p>Hinweis wird begrüßt.</p>
--	--	--	---

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

7	Landvolk Niedersachsen Bauernverband Weserbergland e.V. [REDACTED] 24.05.2019	Allgemein	Wir begrüßen die vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung vollumfänglich. Hinsichtlich des in der Zusammenfassung (S. 31) in Aussicht gestellten Ziels, mittel- bis langfristig eine Ortsumgehung zu realisieren, regen wir an, die geplanten Maßnahmen zur Lärmreduzierung noch zu forcieren, um nach Möglichkeit eine Ortsumgehung mit dem entsprechenden Flächenverbrauch und einer Verlagerung der Lärmbelastung auf die Ortsrandbebauung entbehrlich zu machen.	Die Zustimmung zu den Maßnahmevorschlägen wird begrüßt. Die OU ist im BVWP enthalten und derzeit politisch gewünscht.
8	Gemeinde Helpsen [REDACTED] 31691 Helpsen 24.05.2019		Der Rat der Gemeinde Helpsen hat in seiner Sitzung am 23.05.2019 folgende Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt beschlossen: "Der Rat der Gemeinde Helpsen unterstützt die im Entwurf des Lärmaktionsplanes 3. Stufe vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärmreduzierung an der Bestandsstrecke der B 65. Die Straßenbauverwaltung wird aufgefordert, nach Umsetzung dieser Maßnahmen die Notwendigkeit der Ortsumgehung Nienstädt / Sülbeck zu überprüfen."	Die Zustimmung zu den Maßnahmevorschlägen des LAP wird begrüßt. Fragestellungen sind im Planverfahren zur OU zu klären.
9	Gemeinde Nienstädt [REDACTED] 23.05.2019	Allgemein	Die im Entwurf des Lärmaktionsplans 3. Stufe Samtgemeinde Nienstädt vorgenommene Analyse der Lärmbelastung und das vorgeschlagene Handlungskonzept zum Lärmaktionsplans bezogen auf die vorhandenen und geplanten Maßnahmen stellt die tatsächliche Situation sehr gut dar. Das vorgeschlagene Handlungskonzept ist die richtige Konsequenz und mit den vorgeschlagenen Verbesserungsvorschlägen könnte den vorhandenen Lärmbelastungen auf der B 65 besser begegnet werden. Allerdings hätte die durchgeführte Verkehrserhebung noch besser im Sommer und nicht im Winter stattfinden sollen, da im Sommer eine noch höhere Verkehrsmenge feststellbar gewesen wäre. Aus Sicht der Gemeinde Nienstädt wird eine zeitnahe Realisierung der Ortsumgehung Nienstädt erwartet.	Die Zustimmung zu den Maßnahmevorschlägen wird begrüßt. Die Erhebung wurde an einem „Normalwerktag“ durchgeführt. Die Hochrechnungen der Verkehrsmengen berücksichtigen sog. Halbmonatsfaktoren – d.h. saisonale Abweichungen werden berücksichtigt. Die OU ist im BVWP enthalten und derzeit politisch gewünscht.

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Abstimmung mit den Nachbarkommunen und dem Landkreis Schaumburg sind ausdrücklich zu begrüßen, da die derzeitige B 65 radfahrerfeindlich ist. Ein Schnellradweg vom Weserradweg von Minden über Bückeberg und Stadthagen zum Steinhuder Meer wäre für den Tourismus vorteilhaft. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer wird durch eine verbesserte Radverkehrsführung sofort erreicht, was zu einer stärkeren Radnutzung führen wird.</p>	Hinweis bzw. Zustimmung wird begrüßt.
10	<p>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hameln</p> <p>██████████</p> <p>23.05.2019</p>	Allgemein	<p>Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU) hat in der ersten Jahreshälfte 2018 gemeinsam mit der ZUS LLGS, dem Niedersächsischen Städte und Gemeindebund (NSGB) und dem Niedersächsischen Städtetag (NST) mehrere regionale Informationsveranstaltungen zur Lärmaktionsplanung durchgeführt. Darin wurden die von der Lärmkartierung betroffenen Städte und Gemeinden über Hinweise für die Erstellung eines Muster-Lärmaktionsplanes informiert.</p> <p>Zu Pkt. 3.4 Auslösewerte der Lärmkartierung Es besteht keine Veranlassung / Grundlage von den vom Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU) vorgegeben Auslösewerten von 70/60 dB(A) für den Lärmaktionsplan abzuweichen. Ein vorgeschlagener Reduzierungswert von 5 dB(A) für Ungenauigkeiten bei den Verkehrszahlen ist ohnehin weit überzogen, weil sich bereits bei einer Änderung von 3 dB(A) die Verkehrsmenge verdoppeln müsste. Eine Ungenauigkeit von dieser Größenordnung ist nicht zu erwarten. Der letzte Absatz sollte aus den Lärmaktionsplan entfernt werden und der Lärmaktionsplan sich auf die Vorgaben des MU beschränken.</p> <p>Zu Pkt. 6.1 Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen Vorhandene Maßnahmen: Folgende Maßnahmen der Straßenbauverwaltung sind bereits zur Lärminderung im Bereich der Ortslagen Nienstädt und Sülbeck durchgeführt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1988 - 1989 - Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmsanierung. - 2015 - 2016 - Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmsanierung 	<p>Im LAP wird auf die erheblichen Abweichungen bei den Verkehrsmengen hingewiesen. Die Festsetzung der Auslösewerte bleibt den Kommunen vorbehalten.</p> <p>Werden in den LAP nachrichtlich aufgenommen.</p>

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

		<p>mit aktuellen Lärmsanierungsgrenzwerten: Wohngebiete 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts Dorf-/Mischgebiete 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts</p> <p>- 1998 -1999 - Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge im Rahmen einer Umbaumaßnahme von östlich der Einmündung der L 442 bis östlich der Einmündung der K 19.</p> <p>Diese vorhandenen Maßnahmen sind in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.</p> <p>Geplante Maßnahmen: Die Ausführungen zur OU Nienstädt - Sülbeck werden bestätigt.</p> <p>Der letzte Satz im 1. Abschnitt sollte wie folgt ergänzt werden: Vorgesehen ist ein 2 streifiger Ausbau in der Betriebsform 2+1 mit wechselseitigen gesicherten Überholmöglichkeiten.</p> <p>zu 6.2 Maßnahmenvorschläge des LAP 2018 Lärmmindernde Fahrbahnbeläge Bezüglich des Einbaues eines lärmmindernden Fahrbahnbelages in Ortsdurchfahrten gibt es in den von der Straßenbauverwaltung zu verwendenden Rechtsgrundlagen, bzw. Berechnungsverfahren (RLS-90) derzeit keinen Fahrbahnbelag, für welchen innerorts (v ~ 50 km/h) ein negativer Korrekturwert anzusetzen wäre und sich aus lärmtechnischer Sicht für einen Einbau im Zuge von Ortsdurchfahrten anbieten würde. Bei der vorhandenen Befestigung der B 65 handelt es sich um einen Asphalt mit dem Korrekturwert 0 dB(A) (v ~50 km/h) und - 2 dB(A) (v > 60 km/h) gern. RLS 90.</p> <p>Zusammen mit den bereits durchgeführten Lärmsanierungs- und -vorsorgemaßnahmen besteht daher keine Grundlage für weitere Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltung</p> <p>Geschwindigkeitskonzept: Geschwindigkeitsbeschränkungen bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung. Vor Anordnung einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung sollen gem. der Lärmschutz-Richtlinien-StV bauliche oder andere Maßnahmen vorgesehen werden (z. B. aktive und/oder passive Maßnahmen).</p>	<p>Wird im LAP ergänzt.</p> <p>Der LAP schlägt vor, gem. dem Stand der Technik als lärmmindernden Fahrbahnbelag den LOA 5D oder vergleichbar zu verwenden. Da dieser derzeit nicht zertifiziert ist, wird der Einbau im Rahmen eines Modellversuchs vorgeschlagen.</p>
--	--	---	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

		<p>Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind gem. § 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.</p> <p>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.</p> <p>Nach Nummer 1.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV ist vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen. In der Abwägung der Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen ist u. a. das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen einzustellen.</p> <p>Diese Abwägung zwischen den Interessen des Verkehrs auf der einen Seite und den Interessen der Wohnbevölkerung auf der anderen Seite findet in den Lärmschutz-Richtlinien-StV statt.</p> <p>Grundzüge der Lärmschutz-Richtlinie-StV:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zunächst ist grundsätzlich eine Überschreitung der Lärmschutzrichtwerte erforderlich (z. B. 72/62 dB(A) in MI-Gebieten) 2. Die beabsichtigte Maßnahme soll dann den Lärmpegel um mind. 2,1 dB(A) mindern. In der Praxis bewirkt eine Geschwindigkeitsbeschränkung häufig nur eine deutlich geringere Pegelminderung. 3. Die beabsichtigte Beschränkung darf nicht dazu führen, dass dann neue Unzulänglichkeiten an anderer Stelle auftreten. <p>Ein entsprechender Nachweis wäre durch die Samtgemeinde Nienstädt zu erbringen, ist aber unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten Lärmsanierungs und - vorsorgemaßnahmen und der Lärmschutz-Richtlinien-StV voraussichtlich nicht möglich.</p>	<p>Die Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Straßenverkehrsbehörden kann auch auf Basis des Lärmaktionsplans erfolgen.</p> <p>Der VGH Baden-Württemberg führt in einem Urteil vom 17.7.2018, 10 S 2449/17 darüber hinausgehend aus:</p> <p>„... 2. Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärmminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe. 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. 4. Die Weigerung der Umsetzung rechtmäßig festgelegter Lärmminderungsmaßnahmen durch die Fachbehörde verletzt die planende Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.“</p>
--	--	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

		<p>Lärmmindernde Straßenraumgestaltung / Förderung Radverkehr Anlagen für den Radverkehr sind im Bereich der B 65 vorhanden. Die Finanzierung einer Umgestaltung des Straßenraumes durch den Bund ist vor dem Hintergrund der anstehenden Planung der OU Nienstädt - Sülbeck nicht möglich und bedingt durch die vorhandene Verkehrsbelastung im Zuge der B 65 auch nicht sinnvoll. Das gilt auch vor dem Hintergrund der Lärmminderung, da nur ein fließender Verkehr zur Lärmminderung beiträgt. Beeinträchtigungen des Verkehrs sind kontraproduktiv.</p> <p>zu 6.3 Verantwortung der Baulastträger Der Bund ist Baulastträger der B 65 und wird durch die NLStBV vertreten. Für Abstimmungsgespräche steht die NLStBV gerne zur Verfügung. Wie den vorstehenden Ausführungen jedoch zu entnehmen ist, wird kein konkreter Handlungsbedarf gesehen.</p>	<p>Es wird vorgeschlagen bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die weitere Abstimmung mit der NLStBV zu suchen.</p> <p>Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Einschränkungen der Verkehrsqualität nicht zu erwarten. Dies wäre in jedem Fall im Zuge der weiteren Maßnahmenplanung zu prüfen.</p> <p>s.o.</p>
--	--	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

Anregungen Bürger / Bürgerinnen

Nr.	Name / Adresse / Datum	Straßen/Ort/ Thema	Stellungnahme	Stellungnahme PGT Umwelt und Verkehr GmbH
1	<div style="background-color: black; width: 100px; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div> 31691 Helpsen 16.05.2019		Da laut dem von Ihnen in Auftrage gegebenen Gutachten keine erhöhte Lärmbelastung für die Bürger besteht, die Werte identisch sind mit denen der Lärmkartierung vom Umweltministerium sollte man trotzdem etwas tun. Die angedachten Maßnahmen des LAP, kurz- und mittelfristig, nutzen. Zusätzlich blau-weiße Poller an den Fußgängerüberwegen installieren. Zur Verbesserung der Lebensqualität sollte ein Bürgerwald auf der Fläche nach Autohaus Becker angelegt werden, mit Patenschaften für Bäume. Aufgrund der Mobilitätswende sehe ich keine Notwendigkeit einer langfristigen Maßnahmen (Umgehungsstraße). Zu viele Samtgemeinde- und Nachbargemeindebürger werden dadurch betroffen.	Der LAP verweist auf die Belastungssituation in best. Bereichen. Nicht Aufgabe des LAP. Die OU ist im BVWP enthalten, zudem derzeit politisch gewünscht und würde nach Stand der vorliegenden Untersuchungen aufgrund der Verlagerungseffekte zu einer Entlastung der heutigen OD der B 65 führen.

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

2	<p>Landschafts- schutz Schaumburg e.V.</p> <p>██████████ 31691 Seggebruch</p> <p>██████████ ██████████ ██████████</p> <p>21.05.2019</p>	<p>Hiermit widersprechen wir dem Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Nienstädt vom 12.03.2019.</p> <p>Begründungen:</p> <p>1. Politische Interessen Nienstädt versucht seit 40 Jahren eine Umgehungsstraße für den imaginären Ortskern durchzusetzen. Die B 65 soll planerisch als Dorfstraße oder ein allgemeines Wohngebiet dargestellt werden, das Titelblatt der Studie suggeriert das mögliche Entstehen einer Spielstraße mit dem Slogan „Stadtverkehr für Alle“.</p> <p>Insbesondere bereiten die offiziellen Messungen des Straßenbauamtes Hameln mit ca. 17.500 Fahrzeugen im Jahr 2010 bzw. ca. 14.000 (2015) wenig Freude. Auf S.4 (Studie) vermutet man gar 21.000 bis 22.000 Kfz. Die Abweichungen werden auf innerörtlichen Verkehr zurückgeführt.</p> <p>2. Die Messung Es gab an drei Punkten 13-Stündige Einmalzählungen von PKW und Schwerverkehr. Radfahrer, Kräder und Fußgänger wurden nicht gezählt. Ermittelte ca. 17.000 Fahrzeuge werden ohne Nachweis in eine zeitlich undifferenzierte gleichmäßige Dauerlärmbelastung umgesetzt, weitere 3.000 Fahrzeuge sind für die Nacht ohne Messung unterstellt, das wären unglaubliche 5 Fahrzeuge je Minute über 11 Stunden. Nächtliche Lärmbelastungen dürfen um weitere 10dB(A) hochgerechnet werden. Eine Ermittlung von Ziel- und Quellverkehr fehlt. Die einzig vergleichbaren Punkte weisen hohe Fehlerquoten auf. Nicht nur die „verschwundenen“ LKW deuten auf Messfehler.</p>	<p>Das Titelbild steht für eine allgemeine Zielvorstellung einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung und einer Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander. Es hat keinen Bezug zu planerischen Aussagen des LAP.</p> <p>Die Gemeinde hat, wie im LAP ausgeführt, ergänzend zu den vorliegenden Verkehrsmengen des Landes an innerörtlichen Zählstellen zur Evaluierung die Verkehrsmengen durch die PGT überprüfen lassen!</p> <p>Die Erhebungen an einem Normalwerktag sind üblich. Krads sind unter PKW erfasst. Eine Erhebung der Radfahrer ist erfolgt und befindet sich derzeit in der Auswertung.</p> <p>Nicht Aufgabe des LAP. Die angesprochenen „hohen Fehlerquoten“ sind nicht nachvollziehbar. Die Verkehrsmengen sind geprüft und plausibel. Da zwischen den angesprochen Querschnitten weitere Straßenzufahrten liegen, ist es nachvollziehbar, dass im Verlauf der B 65 die Verkehrsmengen etwas variieren müssen</p>
---	---	---	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

	Bergstraße	Zwischenraum	Bahnhofstr.	Differenz	
KFZ	Ab 8123	800m	An 8470	+347 (4,2%)	
LKW	Ab 411	davon 500m freies Feld	An 400	-11 (2,8%)	
KFZ	An8133	Nach S.: 3 kleine Str.	Ab 8327	-194 (2,4)	
LKW	An 429	N.: 2 Str. mit Discounter	Ab 405	+24 (5,9%)	

U.a. nicht gemessene Abzweige: Schnatwinkel (ins Gewerbegebiet), Abzweige Obernkirchen (zum zentralen Ort), Wendthagen.

3. Auswertung / Folgerung
 Die Analyse der Studie wertet die Zahlen nicht, sie betrachtet den innerörtlichen Verkehr nicht ernsthaft. Widersprüche einzelner Zahlen werden nicht gesehen. Insgesamt wirken die Zahlen freischwebend. Es entstehen Aussagen über Fußgänger und Radfahrer (Radfahrtschnellweg) ohne deren Bedeutung gemessen zu haben

4. Kritik
 Der Grad der Auseinandersetzung der Studie mit den raumprägenden Fakten ist gering. Es gelingt den Autoren nicht einmal in einer bezahlten(!) Studie Ortsnamen richtig zu nennen (S.24). Zu einer stillgelegten Bahnstrecke werden seitenlange Ausführungen gemacht, die auf Aussagen des Eisenbahnbundesamtes beruhen.

Nicht für das LAP-Verfahren relevant, vgl. auch LAP S. 2:
 Weiterhin führt der LAP auf S. 16 aus:
 Die Lärmkartierung in Nienstädt zeigt eine vergleichsweise hochbelastete Situation in allen angewohnten Bereichen der B 65 mit Belastungen > 60 dB(A) nachts. Da die tatsächlichen Verkehrsmengen hier deutlich höher liegen (vgl. Kap. 3.1) ist auch von einer entsprechend höheren Lärmbelastung auszugehen.

Straßenname Obernkirchener Straße wird geändert.

Im LAP ist von keiner stillgelegten Bahnstrecke die Rede.
 Der Schienenverkehrslärm stellt sich gemäß der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes als unproblematisch dar. Eine geringere Belastung von > 45 – 50 dB(A) nachts ist nur im nördlichen Bereich des Ortsteils Meinefeld feststellbar.

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Eine Untersuchung des viel belastenden Hubschrauberlärms (europaweiter Natoausbildungsplatz mit intensivem Nachtflugbetrieb) findet sich nicht, er wird nicht einmal erkannt, geschweige denn eingeordnet.</p> <p>Des Weiteren findet sich auf S.28 ein entlehnter, spezifizierter Maßnahmenkatalog, der mit dem zugrundeliegenden Raum nichts zu tun hat (z.B. Austausch von Kopfsteinpflaster, des es in Nienstädt nicht gibt.)</p> <p>Die Einschätzung der B 65, um die es eigentlich in dem Gutachten geht, gelingt überhaupt nicht. Zunächst setzte die Gemeinde die vorgeschlagenen Auslösewerte der Lärmkartierung Tag/Nacht von 70/60 dB(A) auf 65/55 dB(A) (leises Flüstern) herab (Grenzwertenerweiterung). Die Gemeinde Nienstädt andererseits wirbt hier intensiv und relativ erfolgreich um Gewerbeansiedlung, jüngst wurden anliegend weitere 8 ha als Gewerbegebiet ausgewiesen. An der B 65 dienen etwa 50% der anliegenden Fläche der Landwirtschaft oder als Friedhof, ca. 30 Gewerbebetriebe mit teilweise großen Flächen kommen hinzu. Die etwa 50 Privathäuser führen nach S. 5 zu ca. 250 Belasteten. Teilweise ist der Hausabstand zur Straße bereits größer als im Maßnahmenplan vorgesehen. Eine Direktüberweisung der Baukosten der Umgehung brächte jedem Beteiligten 200.000 Euro.</p> <p>Eine planrechtliche Einstufung der B 65 als Mischgebiet, wie es der Realität entspricht (große Standwerbebanner, auch für Wahlen, Autohöfe, LKW Reparatur, Tankstelle, Sanitärbetrieb usw.) würde die Grenzwerte weiter um 5 dB(A) nach oben setzen. Die Auswahlliste von S. 14 kann sich allein um die Kategorie Mischgebiete (MI) drehen. Nienstädt ist Teil des Verdichtungsverbandes von Hannover bis Bielefeld, der überörtliche Verkehr muss hier durch. Sinnvoll dürfte die kürzeste und für die Anwohner die am geringsten belastende Verbindung sein. Jede ernsthafte Untersuchung landet bei kurzem Kartenstudium und obigen Fakten bei der jetzigen Trasse der B 65.</p> <p>Eine Umgehungsstraße belastet jedoch mehr Anwohner als sie entlastet. 3,3 von 8,31 Km² sind in Nienstädt bereits versiegeltes Siedlungsland (= 39,8%). Jede Wegweisung von Verkehr in dieser</p>	<p>Es werden zwar Belastungen durch den Fluglärm konstatiert, die jedoch hier kein Handlungsschwerpunkt sind. Der genannte Flugplatz ist zudem kein Großflughafen und somit nicht Teil der Lärmkartierung.</p> <p>Es handelt sich hier um keinen Maßnahmenkatalog.</p> <p>Nicht nachvollziehbar. Die Lärmkartierung zeigt deutlich die Belastungsbereiche mit Belastung von über 55 und auch über 60 dB(A) gem. Lnight auf!</p> <p>Im Zuge des Planverfahrens zur Ortsumfahrung der B 65 würden im Rahmen der sogenannten</p>
--	--	--	---	---

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>hochverdichteten Gemeinde muss sehr gut begründet werden. Die B 65 ist eine sehr gut überschaubare leistungsfähige Straße ohne große Unfälle mit Personenschaden. Die 4.600 Dorfbewohner müssen viele Dienstleistungen in anderen Orten beanspruchen, weil die eigene geringe Zentralität sie nicht hergeben.</p> <p>Die beiden sogenannten Hotspots sind herbeiphantasiert. Zum einen handelt es sich um einen kleinen Discounter ohne Vollsortiment mit einer teilzeitgeöffneten Bank, die nicht direkt an der B65 liegen, jedoch über einen eigenen großen Vorplatz verfügen. Der 2. Punkt (800m entfernt) betrifft eine Grundschule (auch 80 m von der B 65 entfernt) mit Schülertransport und eigener Bushaltestelle ohne Straßenquerung direkt davor und Elternparkplatz auf der anderen Seite, der auch von dem anliegenden Arzt und der Apotheke für Kunden genutzt wird. Fußgänger haben in beiden Fällen eine Ampel oder sogar eine weitere Bushaltestelle.</p> <p>Wenn jetzt hier – wie vorgeschlagen – Autos parken, wird es gefährlich unübersichtlich, besonders für Kinder. Es wurde jedoch nicht einmal der Bedarf eruiert.</p> <p>Tempo 30 auf der B 65 konterkariert nicht nur die Werbekampagne der Gemeinde zur Gewerbeansiedlung, ein Ausweichverkehr durch die jetzt ruhigen Sülbecker bzw. Liekweger Str. ist mehr als wahrscheinlich. (vgl. Abzweig Bergstr.: keine Gewerbetreibende für Wohnlage).</p> <p>Von 4.600 Nienstädtern haben 146 einen Arbeitsplatz am Ort, 739 Einpendler, 1.566 Auspendler sowie alle Besucher weiterführender Schulen sind zu befördern.</p> <p>Die Messungen zeigen immerhin eines: 1.600 Autos nutzen die Bahnhofstr., 1.100 die Bergstr., 3.000 die Kirchhorster Str. Der örtliche Verkehr selbst in die kleinen Nebenstraßen (je 200 zwischen Berg- und Bahnhofstr. „verschwinden“, blieb jedoch ungewertet) ist möglich.</p> <p>Die B 65 hat keine Trennwirkung, sondern sie verbindet.</p>	<p>Lärmvorsorge schalltechnische Untersuchungen durchgeführt zur Einhaltung von Lärmgrenzwerten gem. der 16. BImSchV, die deutlich unter denen der Lärmaktionsplanung liegen.</p> <p>Nicht nachvollziehbar. Die Lärmkartierung zeigt deutlich die Belastungsbereiche mit Belastung von über 55 und auch über 60 dB(A) gem. Lnight auf!</p> <p>Im LAP wird die Einziehung der jeweils rechten Fahrstreife und ggf. Einrichtung vom Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen zur Prüfung vorgeschlagen.</p> <p>Verlagerungseffekte sind hierdurch nicht zu erwarten. Tempo 30 wird auf kurzen Abschnitten und schwerpunktmäßig nachts vorgeschlagen.</p> <p>s.o.</p> <p>Für insbesondere Fuß- und Radverkehre zwischen den nördlich und südlich liegenden Gemeindeteilen</p>
--	--	--	---	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Die im Lärmaktionsplan geforderte Abgrenzung ruhiger Gebiete kann nur in anderen Gemeindeteilen der Samtgemeinde gewährleistet werden. D.h., andere sollen die Kohlen aus dem Feuer holen.</p> <p>Grundlegende Veränderungen der Rahmenbedingungen Völlig unberücksichtigt werden in der aktuellen Planung die sich veränderten Rahmenbedingungen. Während in den späten 60er und beginnenden 70er Jahren der Klimawandel und das Artensterben noch nicht thematisiert wurden, stellen sie heute eine ernstzunehmende Bedrohung für den Menschen dar. Die Ausweitung von Verkehrsflächen, Wohn- und Gewerbegebieten tragen maßgeblich dazu bei, die Lebensgrundlagen der Menschen und die Ökosysteme unwiederbringlich zu zerstören. Jegliches Wachstum in diesen Bereichen führt zu Verlust von landwirtschaftlichen und naturnahen Flächen und verschärft die Situation in zunehmendem Maße. Aus diesem Grund sollte ab sofort jegliche weitere Inanspruchnahme neuer Flächen für Verkehrsflächen, Wohn- und Gewerbegebiete unterbleiben.</p> <p>Als weiter gravierender Punkt sind ganz aktuell die Planungen des Bundesministeriums bekannt geworden, im selben Planungsraum eine ICE Schnellfahrstrecke zu bauen. Bei Betrachtung der gesamten Planung muss attestiert werden, dass von den Freiflächen der Gemeinde Nienstädt, Südhorsten und Kirchhorsten nicht mehr viel übrigbleiben wird. Die Planung ist eine Katastrophe für alle anliegenden Kommunen und die dort lebenden Menschen.</p> <p>5. Fazit Es handelt sich offensichtlich um eine interessengeneigte Auftragsstudie. Weite Teile der Analyse entstehen als Entlehnung anderer Werke. Die Gleichsetzung von auch zeitlich undifferenzierter Verkehrsmenge als Dauerlärm ist unhaltbar. Die Raumfassung durch Politik und den Erstellern der Studie ist suboptimal bzw. nicht vorhanden. Innerörtlichen Verkehr von Nienstädtern als Begründung für eine Umgehung herzunehmen, kann eigentlich nur erheitern. Die Studie ist nicht hilfreich. Sie dient selbst eingestanden als Vehikel zur Durchsetzung der Umgehung.</p>	<p>hat die B 65 sicherlich eher trennende Wirkung!</p> <p>Die Ausweisung von „ruhigen Gebieten“ unterliegt Anforderungen, nicht alle Gemeindeteile sind hierzu geeignet.</p> <p>Gerade aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ist auch der Lärmschutz wichtiger geworden und die Lärmaktionsplanung trägt hierzu ihren Teil bei.</p> <p>Der LAP untersucht die derzeitige Lärmsituation.</p> <p>Dem Vorwurf muss entschieden widersprochen werden. Aufgabe des vorliegenden LAP ist es, Vorschläge für lärmindernde Maßnahmen im Zuge der belasteten Bereiche der B 65 zu Prüfung darzulegen, um einen Schutz für die durch Lärm betroffenen Anwohner zu erzielen. Die im BVWP vorgesehene Planung</p>
--	--	--	---	---

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			Über die konkreten Pläne des Bundesverkehrsministeriums zur ICE Trasse werden die Bürger in Dunkeln gelassen.	der OU der B 65 wird von kommunaler Seite derzeit befürwortet. Nicht Aufgabe des LAP.
3	<p>██████████ 1</p> <p>██████████ 1</p> <p>31691 Helpsen</p> <p>27.05.2019</p>		<p>1. Politische Interessen Nienstädt versucht seit 40 Jahren eine Umgehungsstraße für den imaginären Ortskern durchzusetzen. Die B65 soll planerisch als Dorfstraße oder ein allgemeines Wohngebiet dargestellt werden, das Titelblatt der Studie suggeriert das mögliche Entstehen einer Spielstraße mit dem Slogan „Stadtverkehr für Alle“. Insbesondere bereiten die offiziellen Messungen des Straßenbauamtes Hameln mit ca. 17.500 Fahrzeugen im Jahr 2010 bzw. ca. 14.000 (2015) wenig Freude. Auf S.4 (Studie) vermutet man gar 21.000 bis 22.000 Kfz. Die Abweichungen werden auf innerörtlichen Verkehr zurückgeführt.</p> <p>2. Die Messung Es gab an drei Punkten 13-Stündige Einmalzählungen von PKW und Schwerverkehr. Radfahrer, Kräder und Fußgänger wurden nicht gezählt. Ermittelte ca. 17.000 Fahrzeuge werden ohne Nachweis in eine zeitlich undifferenzierte gleichmäßige Dauerlärmbelastung umgesetzt, weitere 3.000 Fahrzeuge sind für die Nacht ohne Messung unterstellt, das wären unglaubliche 5 Fahrzeuge je Minute über 11 Stunden. Nächtliche Lärmbelastungen dürfen um weitere 10dB(A) hochgerechnet werden. Eine Ermittlung von Ziel- und Quellverkehr fehlt. Die einzig vergleichbaren Punkte weisen hohe Fehlerquoten auf. Nicht nur die „verschwunden“ LKW deuten auf Messfehler.</p>	s. Anmerkungen unter Pkt. 2 (Stellungnahme ist identisch mit Stellungnahme Landschaftsschutz Schaumburg e.V.)

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

	Bergstraße	Zwischenraum	Bahnhofstr.	Differenz
KFZ	Ab 8123	800m	An 8470	+347 (4,2%)
LKW	Ab 411	davon 500m freies Feld	An 400	-11 (2,8%)
KFZ	An8133	Nach S.: 3 kleine Str.	Ab 8327	-194 (2,4)
LKW	An 429	N.: 2 Str. mit Discounter	Ab 405	+24 (5,9%)

U.a. nicht gemessene Abzweige: Schnatwinkel (ins Gewerbegebiet), Abzweige Obernkirchen (zum zentralen Ort), Wendthagen.

3. Auswertung / Folgerung
Die Analyse der Studie wertet die Zahlen nicht, sie betrachtet den innerörtlichen Verkehr nicht ernsthaft. Widersprüche einzelner Zahlen werden nicht gesehen. Insgesamt wirken die Zahlen freischwebend. Es entstehen Aussagen über Fußgänger und Radfahrer (Radfahrschnellweg) ohne deren Bedeutung gemessen zu haben

4. Kritik
Der Grad der Auseinandersetzung der Studie mit den raumprägenden Fakten ist gering. Es gelingt den Autoren nicht einmal in einer bezahlten(!) Studie Ortsnamen richtig zu nennen (S.24). Zu einer stillgelegten Bahnstrecke werden seitenlange Ausführungen gemacht, die auf Aussagen des Eisenbahnbundesamtes beruhen. Eine Untersuchung des viel belastenderen Hubschrauberlärms (europaweiter Natoausbildungsplatz mit intensivem Nachtflugbetrieb) findet sich nicht, er wird nicht einmal erkannt, geschweige denn eingeordnet. Des Weiteren findet sich auf S.28 ein entlehnter, spezifizierter Maßnahmenkatalog, der mit dem zugrundliegenden Raum nichts zu tun hat (z.B. Austausch von Kopfsteinpflaster, des es in Nienstädt nicht gibt.) Die Einschätzung der B65, um die es eigentlich in dem Gutachten geht, gelingt überhaupt nicht. Zunächst setzte die Gemeinde die vorgeschlagenen Auslösewerte der Lärmkartierung Tag/Nacht von 70/60 dB(A) auf 65/55 dB(A) (leises Flüstern) herab (Grenzwertenerweiterung). Die Gemeinde Nienstedt andererseits wirbt hier intensiv und relativ erfolgreich um Gewerbeansiedlung, jüngst wurden anliegend weitere 8 ha als Gewerbegebiet ausgewiesen. An der B65 dienen etwa 50% der anliegenden Fläche der Landwirtschaft oder als Friedhof, ca. 30 Gewerbebetriebe mit

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>teilweise großen Flächen kommen hinzu. Die etwa 50 Privathäuser führen nach S.5 zu ca. 250 Belasteten. Teilweise ist der Hausabstand zur Straße bereits größer als im Maßnahmenplan vorgesehen. Eine Direktüberweisung der Baukosten der Umgehung brächte jedem Beteiligten 200.000 Euro. Eine planrechtliche Einstufung der B65 als Mischgebiet, wie es der Realität entspricht (große Standwerbebanner, auch für Wahlen, Autohöfe, LKW Reparatur, Tankstelle, Sanitärbetrieb usw.) würde die Grenzwerte weiter um 5 dB(A) nach oben setzen. Die Auswahlliste von S.14 kann sich allein um die Kategorie Mischgebiete (MI) drehen. Nienstädt ist Teil des Verdichtungsverbandes von Hannover bis Bielefeld, der überörtliche Verkehr muss hier durch. Sinnvoll dürfte die kürzeste und für die Anwohner die am geringsten belastende Verbindung sein. Jede ernsthafte Untersuchung landet bei kurzem Kartenstudium und obigen Fakten bei der jetzigen Trasse der B65. Eine Umgehungsstraße belastet jedoch mehr Anwohner als sie entlastet. 3,3 von 8,31 Km² sind in Nienstädt bereits versiegeltes Siedlungsland (=39,8%). Jede Wegweisung von Verkehr in dieser hochverdichteten Gemeinde muss sehr gut begründet werden. Die B65 ist eine sehr gut überschaubare leistungsfähige Straße ohne große Unfälle mit Personenschaden. Die 4.600 Dorfbewohner müssen viele Dienstleistungen in anderen Orten beanspruchen, weil die eigene geringe Zentralität sie nicht hergeben. Die beiden sogenannten Hotspots sind herbeiphantasiert. Zum einen handelt es sich um einen kleinen Discounter ohne Vollsortiment mit einer teilzeitgeöffneten Bank, die nicht direkt an der B65 liegen, jedoch über einen eigenen großen Vorplatz verfügen. Der 2. Punkt (800m entfernt) betrifft eine Grundschule (auch 80m von der B65 entfernt) mit Schülertransport und eigener Bushaltestelle ohne Straßenquerung direkt davor und Elternparkplatz auf der anderen Seite, der auch von dem anliegenden Arzt und der Apotheke für Kunden genutzt wird. Fußgänger haben in beiden Fällen eine Ampel oder sogar eine weitere Bushaltestelle. Wenn jetzt hier – wie vorgeschlagen – Autos parken, wird es gefährlich unübersichtlich, besonders für Kinder. Es wurde jedoch nicht einmal der bedarf eruiert. Tempo 30 auf der B65 konterkariert nicht nur die Werbekampagne</p>	
--	--	--	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>der Gemeinde zur Gewerbeansiedlung, ein Ausweichverkehr durch die jetzt ruhigen Sülbecker bzw. Liekweger Str. ist mehr als wahrscheinlich. (vgl. Abzweig Bergstr.: keine Gewerbemotiv für Wohnlage).</p> <p>Von 4.600 Nienstädtern haben 146 einen Arbeitsplatz am Ort, 739 Einpendler, 1.566 Auspendler sowie alle Besucher weiterführenden Schulen sind zu befördern. Die Messungen zeigen immerhin eines: 1.600 Autos nutzen die Bahnhofstr., 1.100 die Bergstr., 3.000 die Kirchhorster Str. Der örtliche verkehr selbst in die kleinen Nebenstraßen (je 200 zwischen Berg- und Bahnhofstr. „verschwinden“, blieb jedoch ungewertet) ist möglich. Die B65 hat keine Trennwirkung, sondern sie verbindet. Die im Lärmaktionsplan geforderte Abgrenzung ruhiger Gebiete kann nur in anderen Gemeindeteilen der Samtgemeinde gewährleistet werden. D.h., andere sollen die Kohlen aus dem Feuer holen.</p> <p>5. Grundlegende Veränderungen der Rahmenbedingungen Völlig unberücksichtigt werden in der aktuellen Planung die sich veränderten Rahmenbedingungen. Während in den späten 60er und beginnenden 70er Jahren der Klimawandel und das Artensterben noch nicht thematisiert wurden, stellen sie heute eine ernstzunehmende Bedrohung für den Menschen dar. Die Ausweitung von Verkehrsflächen, Wohn- und Gewerbegebieten tragen maßgeblich dazu bei, die Lebensgrundlagen der Menschen und die Ökosysteme unwiederbringlich zu zerstören. Jegliches Wachstum in diesen Bereichen führt zu Verlust von landwirtschaftlichen und naturnahen Flächen und verschärft die Situation in zunehmendem Maße. Aus diesem Grund sollte ab sofort jegliche weitere Inanspruchnahme neuer Flächen für Verkehrsflächen, Wohn- und Gewerbegebiete unterbleiben. Als weiter gravierender Punkt sind ganz aktuell die Planungen des Bundesministeriums bekannt geworden, im selben Planungsraum eine ICE Schnellfahrstrecke zu bauen. Bei Betrachtung der gesamten Planung muss attestiert werden, dass von den Freiflächen der Gemeinde Nienstädt, Südhorsten und Kirchhorsten nicht mehr viel übrigbleiben wird. Die Planung ist eine Katastrophe für alle anliegenden Kommunen und die dort lebenden Menschen.</p> <p>6. Fazit Es handelt sich offensichtlich um eine interessengeneigte</p>	
--	--	--	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Auftragsstudie. Weite Teile der Analyse entstehen als Entlehnung anderer Werke. Die Gleichsetzung von auch zeitlich undifferenzierter Verkehrsmenge als Dauerlärm ist unhaltbar. Die Raumfassung durch Politik und den Erstellern der Studie ist suboptimal bzw. nicht vorhanden. Innerörtlichen Verkehr von Nienstädtern als Begründung für eine Umgehung herzunehmen, kann eigentlich nur erheitern. Die Studie ist nicht hilfreich. Sie dient selbst eingestanden als Vehikel zur Durchsetzung der Umgehung.</p> <p>Über die konkreten Pläne des Bundesverkehrsministeriums zur ICE Trasse werden die Bürger in Dunkeln gelassen.</p>	
4	<p>Bürgerinitiative pro alte B65</p> <p></p> <p>27.05.2019</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Betrachtungsweise Der Lärmaktionsplan (LAP) wird hinsichtlich der dargestellten Zahlen, den daraus gewonnen Erkenntnissen für die Samtgemeinde, sowie der daraus entstehenden Konsequenzen analysiert. 2. Methodik Um die im LAP angegebenen Zahlen bewerten und vergleichen zu können, war es zunächst notwendig, die Art und Weise der Mess- und Hochrechnungsverfahren zu betrachten. Dazu haben wir sowohl mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, als auch mit PGT – Umwelt und Verkehr Kontakt aufgenommen und einen Fragenkatalog abgearbeitet. Ziel ist es, die Daten in den politischen Kontext integrieren zu können. 3. Kontext Die errechneten Lärmbelastungen im Lärmaktionsplan wurden von der Samtgemeinde Nienstädt angezweifelt, weil die genutzten Verkehrsmengen, die sich auf Zählungen der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr stützen, als zu niedrig empfunden wurden. Die Firma PGT – Umwelt und Verkehr ist von der Samtgemeinde beauftragt worden, die These, dass mehr Verkehr durch Nienstädt fließt und sich somit eine erhöhte Lärmbelastigung darstellt, zu untersuchen.¹ 	-- -- --

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>4. Analyse 41. Analyse der Zahlen der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Die zur Lärmkartierung genutzten durchschnittlichen täglichen verkehrsmengen wurden 2015 durch eine manuelle Zählung – also unter Einsatz von Zählpersonal – erhoben.² Die Zählstelle mit der SVZ-Nr. 37210422³ befindet sich auf der B 65 im Bereich Nienstädt, ca. 800m nordöstlich der K 23, außerhalb der Ortsdurchfahrt.</p> <p>Es folgt eine tabellarische Darstellung des Messvolumens.⁴</p> <table border="1" data-bbox="750 529 1547 721"> <thead> <tr> <th>Monat</th> <th>Anzahl der Messtage</th> <th>Anzahl Stunden am Tage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Juli</td> <td>3</td> <td>k.A.</td> </tr> <tr> <td>August</td> <td>2</td> <td>k.A.</td> </tr> <tr> <td>September</td> <td>3</td> <td>k.A.</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>8</td> <td>28</td> </tr> </tbody> </table> <p>Der Umfang dieser Stichprobe entspricht der 2015 gültigen Richtlinie für Straßenverkehrsählungen der Bundesanstalt für Verkehrswesen (BAST)⁵. Zeitgleich mit der Zählung erfolgte eine getrennte Erfassung der Fahrzeugarten. Dadurch lassen sich präzise Angaben zu den Anteilen des Leicht- und Schwerverkehrs machen. Die Zahlen wurden anschließend online erfasst und an die BAST übermittelt. Die eigentliche Hochrechnung erfolgt anhand statistisch standardisierter Formeln. Diese sind abgeleitet aus den Daten von bundesweit aufgestellten Dauerzählstellen, basierend also auf einer enormen Datenmenge. Tageszeitliche und temporäre bauliche Einflüsse werden berücksichtigt. Sowohl die Stichprobe selbst, als auch die daraus errechneten Verkehrsmengen bewerten wir als repräsentativ. Die Kritik der Samtgemeinde, die Verkehrsmengen spiegelten nicht die tatsächlichen Mengen in Nienstädt wieder, ist nicht grundsätzlich von der Hand zu weisen. Verkehrsmengen auf Bundesfernstraßen werden meist außerorts ermittelt, um Verkehrsströme bundesweit erfassen zu können. So werden die Ergebnisse nicht durch innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr, sowie</p>	Monat	Anzahl der Messtage	Anzahl Stunden am Tage	Juli	3	k.A.	August	2	k.A.	September	3	k.A.	Gesamt	8	28	--
Monat	Anzahl der Messtage	Anzahl Stunden am Tage																	
Juli	3	k.A.																	
August	2	k.A.																	
September	3	k.A.																	
Gesamt	8	28																	

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Binnenverkehr beeinflusst. Die Zahl von rd. 13.200 Fahrzeugen bildet also ein Gemisch aus Durchgangsverkehr der Ortschaft Nienstädt, sowie Quell- und Zielverkehrs ab. Binnenverkehr kann nicht erfasst werden, da die Zählstelle nicht an der Ortsdurchfahrt liegt.</p> <p>4.2 Analyse der Zahlen von PGT – Umwelt und Verkehr Die für die Hochrechnung basierende Stichprobe wurde an zwei Tagen im Dezember (04. und 06.12.2018) erhoben. Als Messinstrument kam eine Videokamera zum Einsatz, die Aufnahmen wurden anschließend im Büro von PGT manuell ausgezählt. Gefilmt wurde innerorts an drei, im LAP genannten, Messpunkten.</p> <p>Es folgt eine tabellarische Darstellung des Messvolumens.⁶</p> <table border="1" data-bbox="748 655 1556 767"> <thead> <tr> <th>Monat</th> <th>Anzahl der Messtage</th> <th>Anzahl Stunden am Tage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dezember</td> <td>2</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>2</td> <td>26</td> </tr> </tbody> </table> <p>PGT erklärte Formeln der BAST zur Hochrechnung zu nutzen. Das Hochrechnungsverfahren wurde uns nicht vorgelegt, aber es wurde uns versichert, dass die wenigen Messtage formal berücksichtigt worden und die Ergebnisse „plausibel“ seien.⁷ Ob die jahreszeitlich bedingte kürzere Tageszeit das tägliche Messfenster negativ beeinflusste, konnte bisher nicht geklärt werden. Statistisch betrachtet, sind Menge und Verteilung der zu Grunde gelegten Daten, für die ein Durchschnittswert errechnet wird, die Stellschraube zur Präzisierung der Ergebnisse. Die errechneten 19.000 Fahrzeuge täglich stellen eine mathematisch plausible Zahl dar. Ob dieser Wert repräsentativ die Realität abbildet, bleibt, aufgrund der geringen Streuung der Messtage, fraglich.</p> <p>5. Erkenntnisse Ein innerörtliches höheres Aufkommen ist nachvollziehbar, weil Binnenverkehr und Ziel- und Quellverkehr außerhalb der Ortschaft nicht erfasst werden. Ein direkter Vergleich der beiden Verkehrsmengen ist aufgrund der unterschiedlichen Messverfahren</p>	Monat	Anzahl der Messtage	Anzahl Stunden am Tage	Dezember	2	13	Gesamt	2	26	<p>Maßgeblich für die Berechnung der Lärmkartierung sind die DTV-Werte. Die Hochrechnungen der Verkehrsmengen berücksichtigen sog. Halbmonatsfaktoren – d.h. saisonale Abweichungen werden berücksichtigt. Die Erfassung an einem Werktag ist üblich. Die wesentliche Aussage ist jedoch - und das wird auch zumindest eingeräumt, dass die Verkehrsmengen auf Teilabschnitten der B 65 höher liegen, als in der Lärmkartierung dokumentiert.</p>
Monat	Anzahl der Messtage	Anzahl Stunden am Tage											
Dezember	2	13											
Gesamt	2	26											

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>nur schwer möglich. Stellt man diesen dennoch an, so ergibt sich eine Differenz von ca. 5.500 Fahrzeugen. Beim Vergleich, der durch Lärm belasteten Bürger, fällt auf, dass es keine Änderung der Zahlen gibt.⁸</p> <p>Diese Berechnungen werden für Niedersachsen durch das Gewerbeaufsichtsamt in Hildesheim vorgenommen. Laut PGT – Umwelt und Verkehr, finden die neu erhobenen Zahlen, die eine innerörtliche Verkehrsbelastung darstellen sollen, im aktuellen LAP keine Beachtung.⁹</p> <p>Eine Neuberechnung wird erst im nächsten Turnus in einigen Jahren durchgeführt. PGT – Umwelt und Verkehr wird die Verkehrsmengenzahl an das Gewerbeaufsichtsamt nach Hildesheim übermittelt. Ob sie dort berücksichtigt oder gar übernommen werden, ist ungewiss. Vermutlich wird es zu einer erneuten, dann aktuellen Zählung kommen.</p> <p>6. Fazit</p> <p>Sowohl die Verkehrsmengen außerhalb, als auch innerhalb der Ortschaft Nienstädt haben ihre Berechtigung. Die Differenz aus beiden ist anhand der vorliegenden Datenlage nur durch Ziel- und Quellverkehr bzw. Binnenverkehr in Nienstädt zu erklären.</p> <p>Ob dadurch eine größere Zahl von Bürgerinnen und Bürgern, von einer grenzwertüberschreitenden Lärmbelastung betroffen ist, wurde nicht errechnet, dezente Veränderungen sind anzunehmen. Ob sich dies in einer quantitativen Mehrbelastung von Bürgern, oder baulich bedingt nur zu einer Erhöhung der DB-Werte im Hauptbelastungsbereich widerspiegelt, kann an dieser Stelle nicht abschließend geklärt werden.</p>	<p>Aufgrund der aktualisierten Verkehrsmengen erfolgt aktuell keine neue Lärmkartierung, der LAP berücksichtigt jedoch die höheren Verkehrsmengen bei der Bewertung der Lärmbelastung (Dies wurde auch telefonisch erläutert.)</p> <p>Der LAP führt hierzu aus: Die Lärmkartierung in Nienstädt zeigt eine vergleichsweise hochbelastete Situation in allen angewohnten Bereichen der B 65 mit Belastungen > 60 dB(A) nachts. Da die tatsächlichen Verkehrsmengen hier deutlich höher liegen (vgl. Kap. 3.1) ist auch von einer entsprechend höheren Lärmbelastung auszugehen.</p> <p>s.o.</p>
--	--	--	---	---

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Im LAP benennt PGT, die bereits im Bundesverkehrswegeplan angenommene Entlastung von 60 % des Verkehrs. Dies wurde aus dem Bundesverkehrswegeplan übernommen. In Gesprächen mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover und Hameln ist klargestellt worden, dass derzeit keine Aussage zu möglichen Entlastungseffekten einer Umgehung getroffen werden kann, da dafür noch keine zertifizierte Messung, die dafür erforderlich ist, erfolgte.¹⁰</p> <p>Eine Änderung der Lärmemissionen durch eine künftig steigende Zahl von Elektrofahrzeugen wird in aktuell gültigen Berechnungen nicht berücksichtigt. "Die Lärmbelastung wird im Wesentlichen durch die Verkehrsstärke und die Lärmemissionen der Fahrzeuge bestimmt."¹¹</p> <p>Bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h dominieren bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor die Geräusche durch Motor, Ansaug- und Abgasanlagen sowie das Getriebe. Alle genannten Komponenten entfallen bei einem Elektrofahrzeug. Die von PGT - Umwelt und Verkehr vorgeschlagene Verkehrsberuhigung auf 30 km/h würde sofort einen Lärminderungseffekt zeigen. Dieser würde sich, selbst bei steigender Zahl von Fahrzeugen im Zuge der Elektromobilität verstärken, die Emissionen somit verringern. Künstliche Intelligenz analysiert das Reiseprofil eines Fahrzeugs und den Nutzen von möglichen Alternativrouten (z.B. bei Stau) permanent. Durch die Vernetzung von Navigationsgeräten werden Daten zu Verkehrsflüssen ausgetauscht und den Autofahrern</p>	<p>Der LAP führt hierzu auf S. 21 aus: <i>„Die Notwendigkeit des Vorhabens wird vom Land wie folgt begründet:¹</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Trennung der überörtlichen und innerörtlichen Verkehrsströme. Das Verkehrsgeschehen wird hier im klassifizierten Straßennetz zu 60% vom Durchgangsverkehr geprägt.</i> - <i>Verbesserung des Verkehrsablaufes auf der B 65 (Leichtigkeit des Verkehrs) und überregionalen Straßenverbindungen im Fernstraßensystem.</i> - <i>Vorhalten von sicheren Überholabschnitten.“</i> <p>Für die aktuellen Berechnungen der Lärmkartierung und den LAP nicht relevant.</p>
--	--	--	---	---

¹ <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B65-G30-NI/B65-G30-NI.html>

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Empfehlungen der sinnvollsten Route gegeben. Tempo 30 innerorts in Nienstädt könnte mittelfristig dazu führen, dass weniger Ausweichverkehr von z.B. der BAB 2 durch Nienstädt führt. Strömungs- und Abrollgeräusche überwiegen die technisch bedingten Geräusche eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor ab ca. 30 km/h. Diese kämen also im Falle einer Umgehungsstraße auch bei Elektrofahrzeugen signifikant zum Tragen. Eine Berücksichtigung dieser genannten Effekte muss in die Beurteilung der Ist- und der Soll-Situation für den Zeitraum der Fertigstellung der Ortsumfahrung zwingend erfolgen. Andernfalls wird Infrastruktur für eine nicht mehr zeitgemäße Technik geschaffen. Das würde nicht nur das Landschaftsbild der Samtgemeinde nachhaltig zerstören, sondern den Steuerzahler unnötig viel Geld (25 - 40 Millionen Euro) kosten.</p> <p>Es ist eine kostenpflichtige Verkehrszählung in Auftrag gegeben worden, die keine Konsequenz für die in Frage gestellte Lärmbelastung erzeugt. Für eine Aussage um welche Form von Verkehr es sich handelt oder ob eine im Raum stehende Umgehungsstraße eine Entlastung schaffen würde, können die ermittelten Zahlen ebenfalls nicht herangezogen werden. Das Verfahren ist sehr sensitiv, die zu geringe Streuung der Messtage mindert die Aussagekraft jedoch erheblich.</p> <p>Die Akzeptanz des LAP 2. Stufe oder die Investition in ein Gutachten, dass über den LAP hinaus Zahlen zur Klassifizierung des innerörtlichen Verkehrs in Nienstädt liefert, wäre sinnvoll gewesen.</p> <p>In der Woche vom 13.05.2015 wurde der Verkehr an den Ampelkreuzungen in Nienstädt durch die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, mit Hilfe von Zählplatten erfasst, um die Ampelschaltungen optimieren zu können.¹²</p> <p>Daraus ergeben sich zwei Fragen. mit der bitte um Stellungnahme Ihrerseits:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Warum wurde diese Auswertung nicht genutzt? 2. Hätte durch die Verwendung dieser Messdaten auf die Verkehrszählung der Firma PGT - Umwelt und Verkehr verzichtet werden können? 	<p>Für den LAP nicht relevant. Fragestellung ist im Planverfahren zur OU zu klären.</p> <p>Die von der Gemeinde Nienstädt in Auftrag gegebene Verkehrserhebung zeigen eindeutig, dass innerorts die Verkehrsmengen deutlich höher liegen als in der Lärmkartierung dargestellt.</p> <p>Nicht Aufgabe des LAP.</p> <p>Durch die Erhebungen der PGT sollten nicht nur Aussagen zum Kfz-Verkehr sondern auch zum Radverkehr getroffen werden können. Zur Beurteilung der Verkehrssituation ist die Kenntnis der aktuellen Situation</p>
--	--	--	---	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Wir sprechen uns klar dafür aus, die von PGT - Umwelt und Verkehr empfohlenen kurzfristigen Maßnahmen zur Lärminderung umgehend umzusetzen, um die Lebensqualität der Anwohner an der B 65 schnellstmöglich zu verbessern.</p> <p>Insbesondere die Verwendung von lärmminderndem Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung und eine effektive (ggf. beschilderte) "grüne Welle" der Ampelschaltung sind hier zu nennen. Anschließend sollte eine Neubeurteilung der Situation in Nienstädt erfolgen.</p> <p>Der Bau einer Ortsumgehung stellt aus unserer Sicht keine Lösung für die Bürger der Samtgemeinde dar.</p> <p>7. Nachtrag Sowohl die Landesbehörde, als auch PGT - Umwelt und Verkehr zeigten sich kooperativ und nahmen aktiv am Informationsaustausch teil. Für die Informationen und Kontakte, um weitere Verbesserungen der alten B 65 herausarbeiten zu können, möchten wir uns herzlich bedanken. Wir nehmen die Situation an der alten B65 sehr ernst und befürworten einen lösungsorientierten Dialog im Interesse der Bürger der Samtgemeinde Nienstädts.</p> <p>Wir bedauern die uns gegenüber, öffentlich vorgetragene Kritik im Rahmen einer kürzlich stattgefundenen Veranstaltung des Samtgemeindebürgermeisters¹³ und mehreren Aussagen von SPD - Mitgliedern in der Presse. Insbesondere die Art und Weise der Betrachtung junger, hinzugezogener Familien, die sich um die Zukunft der Gemeinde bemühen ist enttäuschend. Die</p>	<p>zumindest sinnvoll. Darüber hinaus zeigen gerade Zählplattenerhebungen häufig Ungenauigkeiten.</p> <p>--</p> <p>Die OU ist im BVWP enthalten, zudem derzeit politisch gewünscht und würden nach Stand der vorliegenden Untersuchungen aufgrund der Verlagerungseffekte zu einer Entlastung der heutigen OD der B 65 führen. Weitere Fragestellungen sind im Planverfahren zur OU zu klären.</p> <p>--</p>
--	--	--	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Verweigerung zum lösungsorientierten Dialog und die Bezeichnung unserer Argumente als „unehrlich“¹⁴ betrachten wir als politisch unprofessionell.</p> <p>Eine Priorisierung der Anliegen der Bewohner an der B 65 gegenüber anderen Samtgemeindemitgliedern, stellt eine Form der Klientelpolitik dar.</p> <p>Wir distanzieren uns ausdrücklich von politischem Handeln dieser Art. Es entspricht unserer Philosophie, dass wir jedem Bürger das gleiche Recht auf Lebensqualität in unserer Gemeinde zusprechen und nur seriöse Quellen nutzen.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn diesbezüglich ein Umdenken Ihrerseits einkehren würde und wir den einen oder anderen Politiker zum Dialog bewegen könnten, um Lösungen zu finden, die allen Bürgern helfen. Daher befürworten wir die o.g. vorgeschlagenen Maßnahmen des LAP.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit und gern zur Verfügung.</p> <p>¹ PGT Umweltr und Verkehr, Lärmaktionsplan 3. Stufe, Samtgemeinde Nienstädt, Entwurf, S.4 ² Schriftliche Erläuterungen (E-Mail) der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover auf telefonische Nachfrage ³ Bundesanstalt für Straßenverkehr, MUVEDA – Hellebrandt und Saeid Mahmoudi GbR, Aachen, Straßenverkehrszählung 2015, Tabellenband, S.442 ⁴ Eine den Messtagen zugeordnete definierte Einteilung der Messtuden, liegt uns nicht vor. Monate und Anzahl der Messtage wurden uns von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover mitgeteilt. ⁵ http://www.bast.de/BAST_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/richtlinien-svz-2015.pdf?_blob=publicationFile&v=2 ⁶ PGT Umwelt und Verkehr Lärmaktionsplan 3. Stufe, Samtgemeinde Nienstädt, Entwurf, S.32 - 33 ⁷ Telefonat mit Fa. PGT am 16.05.2019, Gesprächspartner: Herr Laurenstein ⁸ PGT Umweltr und Verkehr, Lärmaktionsplan 3. Stufe, Samtgemeinde Nienstädt, Entwurf, S.5 ⁹ Telefonat mit Fa. PGT am 16.05.2019, Gesprächspartner: Herr Laurenstein ¹⁰ Telefonat mit Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover, Gesprächspartner Herr Herr Bräckelmann; Aussage von Herrn Brockmann (Hameln) am 04.07.2018 in Nienstädt. ¹¹ http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#textpart- ¹² http://www.sn-online.de/Schaumburg/Landkreis/Aus-dem-Landkreis/Quadrat-auf-B-65-zaehlen-Fahrzeuge ¹³ Hexenhaus Sülbeck „Auf ein Wort“, 22.05.2019 ¹⁴ Siehe: pressemitteilung „Interview des Gemeindevorstandes Gerhard Widdel in Lokalzeitung“, Stellungnahme, auf bipa65.de</p>	
--	--	--	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

5	27.05.2019 Anlieger Meinefeld		<p>Selbstverständlich sehen wir es ebenfalls als erforderlich an, dass unsere direkt betroffenen Mitbürger an der B65 entlastet werden müssen!</p> <p>Wir sind aber ausdrücklich dagegen, dass dies in Form des Ausbaues der Umgehungsstraße bzw. jedweder neuen Straße erreicht werden soll.</p> <p>Wir leben in Zeiten des Umwelt- und Natur Schutzes!</p> <p>Der Weg sollte in die Richtung zu weniger Verkehr und alternativen Transportmöglichkeiten wie z. Bsp. Elektroautos und wasserstoffbetriebene Autobusse gehen und nicht das Gegenteil!</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Versiegelung und Zerstörung unseres schönen Schaumburger Landes und den Lebensraum von Rehen, Füchsen und Vögeln, wie Spechten und Reihern. - die Förderung des CO₂ Ausstoßes durch erhöhte Geschwindigkeit (wahrscheinlich auch noch ohne Tempolimit wie auf der augenblicklichen Umgehungsstraße) - Verschwendung von Steuergeldern von geplanten 20 Mio. Euro, die wahrscheinlich weit übertroffen werden. Mit diesem Geld könnte man den betroffenen Abschnitt der B 65 mit Schleichasphalt erneuern und den betroffenen Anwohnern weitere lärmschützende Maßnahmen anbieten. <p>Es ist skandalös Millionen dafür auszugeben um auf wenigen hundert Metern eine 2. vierspurige Straße zu bauen und unsere ländliche Gegend zu zerstören.</p> <p>Wir leben nicht in einer Millionenmetropole sondern im Schaumburger LAND!</p> <p>Des Weiteren ist es lediglich eine Umverlegung der Lärmbelästigung und keine Lösung. Andere Mitbürger würden durch die neue Trasse belastet werden, wobei viele Meinefelder eine Doppelbelastung durch den Zug und Straßenverkehr erleiden würde.</p>	<p>--</p> <p>Fragestellungen sind im Planverfahren zur OU zu klären.</p> <p>Wird von Seiten des LAP begrüßt.</p> <p>Im Zuge des Planverfahrens zur Ortsumfahrung der B 65 würden im Rahmen der sogenannten Lärmvorsorge schalltechnische Untersuchungen durchgeführt zur Einhaltung von Lärmgrenzwerten gem. der 16. BImSchV, die deutlich unter</p>
---	---	--	---	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Die Aussage von Herrn Widdel am 22.5. im Hexenhaus in Sülbeck bei der Veranstaltung "Auf ein Wort", bezugnehmend auf die Dazugezogenen und jungen Leute war außerdem mehr als beschämend. Jeder hätte die Möglichkeit gehabt sich zu informieren und den Raumordnungsplan einzusehen und jetzt sei es halt zu spät.</p> <p>Sprich die jungen Leute und Familien die ein ruhiges, ländliches leben wollten haben Pech gehabt. Vielen Dank für dieses Willkommen heißen!</p> <p>Wir unterstützen hiermit die Stellungnahme der Bürgerinitiative "Pro alte B 65" und werden Sie zukünftig weiterhin unterstützen.</p>	denen der Lärmaktionsplanung liegen.
6	<p>██████████</p> <p>██████████</p> <p>31689 Nienstädt</p> <p>27.05.2019</p>		<p>Hiermit nehme ich zum Lärmaktionsplan 3. Stufe (2019)/ Entwurf Stand 12.03.19 der Samtgemeinde Nienstädt wie folgt Stellung: Als direkt vom Verkehr auf der B 65 Betroffene durch Lärm, Staub und Schadstoffemissionen begrüße ich, dass die Samtgemeinde Nienstädt uns Anwohner nunmehr davor schützen möchte. Der von der PGT vorgelegte Entwurf hierzu macht Vorschläge, die schnellstmöglich umgesetzt werden sollten. Seit 10 Jahren wohne ich an der B 65. In diesem Zeitraum hat der Verkehr auf der B65 stetig zugenommen, insbesondere der Schwerlast- und Landmaschinenverkehr, aber auch die PKW. Die Verkehrsbelastung findet mittlerweile rund um die Uhr statt (ausgenommen von etwa 00.30 h – 2.30 h und von etwa 3.30 h – 4.30h). Die „tägliche“ durchschnittliche Verkehrsmenge liegt z.Zt. wie von der PGT dargestellt bei etwa 21.000 – 22.000 KFZ/24h. Meine stichprobenartig vorgenommenen Zählungen bestätigen diese zahlen. Hinzu kommen noch etwa 2.000 LKW pro „Tag“. Bei „Problemen“ auf der A2 erhöhen sich o.g. Zahlen drastisch, insbesondere der LKW-Verkehr.</p> <p>Durch eigene Lärmmessungen auf unserem Grundstück Im Stiege Nr. 2 in etwa 20-25m Entfernung zur B 65 wurden dB-Werte von über 80 gemessen. Rettungsfahrzeuge im Einsatz, Motorräder und Landmaschinen verursachen noch höhere Dezibel-Werte. Dieses auch an Sonn- und Feiertagen. Die im PGT-Gutachten angegebenen Schallimmissionen dürften also höher liegen.</p>	<p>Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.</p> <p>Die Lärmkartierung basiert auf anerkannten Berechnungsverfahren. Punktuelle (zeitlich wie örtlich) Messungen sind hiermit nicht vergleichbar. Auf die vermutete höhere Lärmbelastung aufgrund höherer Verkehrsmengen wird im LAP</p>

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Als „Belastete“ durch Lärm, Staub und Schadstoff ermittle ich an der B65 in einem 50m-Korridor rechts und links der Bundesstraße zwischen Obernkirchener Straße und Ampel Schnatwinkel/Industriegebiet Nienstädt ca. 107 Häuser mit geschätzt ca. 218 – 327 belasteten Personen. Die von der PGT angegebenen Zahlen sind diesbezüglich zu niedrig angesetzt.</p> <p>Die Lärmbelastung durch die Flugbewegungen des Bundeswehr-Standortes Achum fanden überhaupt keine Berücksichtigung, sind aber ebenfalls enorm, da sich die Einflugschneise in etwa 50 – 100 m Höhe über Sülbeck befindet. Auch dieser Aspekt sollte in einem Lärmaktionsplan Berücksichtigung finden.</p> <p>Zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 Km/h Diese Maßnahme finde ich sehr gut und ist sofort umsetzbar. Hierzu muss ein „Streckenradar“ zur Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt werden, da tatsächlich derzeit anstatt 50 Km/h durchgängig 70 Km/h und auch noch bedenklich schneller gefahren wird. Nur kurz vor den Blitzern wird abgebremst. Auch die überwiegende Anzahl der LKW hält sich derzeit nicht an die Ortsgeschwindigkeit von 50Km/h - Veränderung des Straßenquerschnittes Ein einseitiger Rückbau der B65 wäre sehr gut, um für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu werden. - Straßenraumgestaltung Bei einstreifigem Rückbau sollte der frei werdende Streifen wieder begrünt werden mit insektenfreundlichen Bäumen und Sträuchern, die nicht nur den Lärm reduzieren können, sondern auch Staub und Schadstoff filtern. Im Bereich der alten B65 (Höhe Sülbecker Krug / Steinbreite) können schon heute solche Begrünungsmaßnahmen vorgenommen werden. Ich fordere die Samtgemeinde Nienstädt hiermit auf, die 42 Insektenfreundlichen Blühsträucher entlang der alten B 65 zu ersetzen, die 	<p>hingewiesen.</p> <p>s.o.</p> <p>Es werden zwar Belastungen durch den Fluglärm konstatiert, die jedoch hier keinen Handlungsschwerpunkt darstellen.</p> <p>--</p> <p>Ziel ist nicht die B 65 für den DV unattraktiver zu machen, sondern durch Verzicht auf die (noch im Detail zu prüfenden) 4-Streifigkeit eine Erhöhung des Abstands von Emissionsort zu den Wohngebäuden zu erzielen.</p> <p>Angelegenheit der Mitgliedsgemeinde. Nicht Aufgabe des LAP.</p>
--	--	--	---	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

		<p>vor einigen Jahren von Mitarbeitern des Bauhofes Sülbeck zerstört worden sind. Außerdem fordere ich Sie auf, direkt gegenüber des Sülbecker Kruges eine Lärmschutzhecke an unsere Grundstücksgrenze anzulegen, wo Sie in diesem Frühjahr den Strauch- und Blumenbewuchs entfernt haben. Des Weiteren fordere ich Sie auf, auf den Flächen entlang des angrenzenden „Fußwegs“ hoch zur alten B 65 die Blasensträucher wieder wachsen zu lassen. Diese „kleineren“ Maßnahmen tragen ebenfalls zur Minderung von Lärm, Staub und Schadstoffemissionen bei.</p> <p>Zur Straßenraumgestaltung sind Parkplätze unbedingt zu vermeiden, da dies zu noch mehr Lärm und Emissionen führt. Ein Rückbau sollte auch eine Flächenentsiegelung beinhalten.</p> <p>- Verstetigung des Verkehrsflusses Die „neue“ Ampelschaltung an der Kirchhorster Straße/B65 hat zu mehr Lärm durch starkes Bremsen und wiederanfahren geführt. Hier ist der Verkehrsfluss derzeit nicht gut.</p> <p>- Verkehrsverlagerung Der heutige Durchgangsverkehr (60%) und hierbei insbesondere der Schwerlastverkehr muss auf die Autobahn gezwungen werden. Bitte setzen Sie sich (politisch) dafür ein. Eine Umgehungsstraße Nienstädt dürfte mit Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen vielleicht gar nicht nötig sein. Eine Ortsumfahrung Nienstädt lehne ich wegen des Landschaftsverbrauches ab (s. Negativbeispiel Ausbau 2+1 der B65 bei Heuerßen /Kobbensen / Vorhagen).</p> <p>Ich distanzieren mich hiermit ausdrücklich von der „Bürgerinitiative BIPA B65“ aus Nienstädt. (!) Die Millionenbeträge an Euro, die eine Ortsumfahrung kosten würde, könnten (auch) dazu eingesetzt werden, um umzugswillige Anwohner zu entschädigen und Belastete, die bleiben möchten, bei Lärmschutzmaßnahmen an ihren Grundstücken und Häusern zu unterstützen (wie vor Jahrzehnten, als die alte B 65 zur heutigen B 65 verlagert wurde).</p> <p>Ein weiterer Aspekt ist noch nicht berücksichtigt worden: durch die immer schwerer werdenden Landmaschinen und LKW entstehen an Häusern und Grundstücken durch die Erschütterungen Schäden, da im Bereich Nienstädt das Gelände reliefiert ist und außerdem von Bergbau geprägt.</p>	<p>Anfrage an Verkehrsbehörde mit der Bitte um Prüfung.</p> <p>Die im Rahmen des BVWP angesprochenen Verlagerungspotentiale von 60 % beziehen sich auf die Verlagerung auf die mögliche Ortsumfahrung.</p> <p>Die Lärmberechnung wird auf Basis eines Geländemodells durchgeführt.</p>
--	--	--	--

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Sollte eine Ortsumfahrung Nienstädt umgesetzt werden, erwarte ich von der Samtgemeinde Nienstädt, dass frühzeitig mit der Bereitstellung von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des natur- und Umweltschutzes unter Begleitung eines Naturschutz-/Landschaftsplanungsbüros begonnen wird.</p>	<p>Ist im Zuge des Planungsverfahrens zur Ortsumfahrung durch den Planungsträger zu prüfen.</p>
7	 22.05.2019		<p>Grundsätzlich begrüßen wir jede Maßnahme zur Entlastung der Lärmbelastigung an der B 65 oder anderen Straßen in der Samtgemeinde Nienstädt.</p> <p>Auch wenn die Bergkettenstraße/Liekweger Straße vom Verkehrsaufkommen nicht vergleichbar mit der B 65 ist, stellt sie aber in unseren Augen ebenfalls eine Durchfahrtsstraße in der Samtgemeinde dar. Wir vermissen in dem Lärmschutzplan eine Berücksichtigung auf die anliegenden Straßen und Wohngebiete mit Durchfahrtsstraßen. Wir können die Situation, die durch die Maßnahmen an der B 65 entstehen, natürlich nur aus unserer Sicht und für unseren Wohnbereich sehen.</p> <p>In der Abbildung 6.1 wird eine einstreifige Verkehrsführung für den Abschnitt der Ortsaus- und Einfahrt Sülbeck vorgeschlagen. Aus der Abbildung 3.1 ergibt sich gemäß ihren Angaben eine durchschnittliche Fahrzeugmenge für die Ampelkreuzung in Richtung Obernkirchen von ca. 2.300 Fahrzeugen. Wir vermissen hier eine Beurteilung, wie sich der Verkehrsfluss verhalten und auch verlagern wird, wenn es aufgrund der einspurigen Verkehrsführung zu Verkehrsstaus kommt.</p> <p>Hier stellen wir die Behauptung auf, dass ein gewisser Anteil dieser Fahrzeuge diesen Bereich versuchen wird zu umfahren und dafür sowohl die Liekweger Straße, als auch den Blumenbruch nutzen wird. Dieses Verhalten von Verkehrsteilnehmer lässt sich jetzt schon im Berufsverkehr beobachten. Sollte sich ein solches Verhalten aufgrund Ihrer Maßnahmen verstärken, möchten wir an dieser Stelle noch einmal betonen, dass speziell der Abschnitt von Ziegeleiweg über Röserheide/Liekweger Straße bis Höhe Blumenbruch (Bushaltestelle) nicht über einen Fußweg verfugt und Fußgänger und Radfahrer schutzlos dem Verkehr ausgesetzt sind. Zudem befinden sich in diesem Abschnitt auch noch 2 Kurven die bereits durch ein Verkehrszeichen zu einem gefährlichen Bereich deklariert wurden. Des Weiteren ist an dieser Stelle für zwei Verkehrsteilnehmer durch die Verkehrskommission und die Samtgemeinde eine Schutzmaßnahme getroffen worden, da der Kreuzungsbereich Liekweger Straße / Zuwegung</p>	<p>Die genannte Straße ist nicht Teil des Untersuchungsnetzes des Landes.</p> <p>Aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahmen für die OD sind keine Verlagerungen auf andere Straße zu erwarten. Im Zuge der Diskussion und Prüfung der einstreifigen Verkehrsführung in der OD sind im weiteren Verfahren Abstimmungen und Untersuchungen zur Verkehrsabwicklung und Verkehrsqualität erforderlich.</p>

Anhang: BürgerInnen und TÖB: Anregungen zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Samtgemeinde Nienstädt (Entwurf)

			<p>Hausnummer 144 als gefährlich eingestuft wurde.</p> <p>Darüber hinaus möchten wir anmerken, dass in Tab. 3.3 für Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete Grenzweite gem. Lärmschutzrichtlinie von 69 dB(A) bzw. 59 dB(A) angegeben sind. Hier möchten wir behaupten, dass es in vielen Abschnitten der Liekweger Straße, aufgrund der baulich gewachsenen Situation, diese Weite regelmäßig überschritten werden, ohne dass bisher Messungen und Überlegungen zu Maßnahmen durchgeführt wurden. Bei Betrachtung der Abbildung 3.1 lässt sich mit dem bloßen Auge erkennen, dass sich direkt an der gesamten Liekweger Straße mehr Wohnhäuser befinden, wie im gesamten B65 -Ortsdurchfahrt-Nienstädt-Abschnitt. Auch wenn die Verkehrssituation in Form der Menge nicht vergleichbar ist, so liegen diese Häuser deutlich näher an der Lärmquelle und die Asphaltssituation auf der Liekweger Straße ist deutlich schlechter.</p> <p>Wir würden es begrüßen, wenn Sie unsere Anregungen und Meinung bei weiteren Lärmaktionsplänen und auch bei Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer in Zukunft berücksichtigen.</p>	<p>Die genannte Straße ist nicht Teil des Untersuchungsnetzes des Landes. Ggf. ist im Zuge der nächsten Lärmkartierung im Jahr 2022 eine Berücksichtigung im Rahmen der Berechnung eines Erweiterungsnetzes zu prüfen.</p> <p>Die Anregungen werden bspw. in der hier vorliegenden Abwägung berücksichtigt.</p>
--	--	--	---	---