

## **Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Rat der Hansestadt Lüneburg**

### **Fortschreibung Lärmaktionsplanung der Hansestadt Lüneburg - Verabschiedung 4. Runde**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	19.11.2024	Ausschuss für Umwelt, Klima, Grünflächen und Forsten
N	26.11.2024	Verwaltungsausschuss
Ö	28.11.2024	Rat der Hansestadt Lüneburg

#### **Sachverhalt:**

Dem Ausschuss für Umwelt, Klima, Grünflächen und Forsten hat die Verwaltung am 09.04.2024 (Mitteilungen der Verwaltung), 22.05.2024 (VO/11259/24) und 18.09.2024 (Mitteilungen der Verwaltung) zuletzt über den Sachstand zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (LAP) der Hansestadt Lüneburg berichtet. Das von der Hansestadt Lüneburg beauftragte Büro nts Ingenieurgesellschaft mbH erarbeitete einen Entwurf des Lärmaktionsplanes in der nunmehr 4. Runde.

Um den Vorgaben der Öffentlichkeitsbeteiligung gerecht zu werden und den Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit einzuräumen, sich zur Lärmaktionsplanung zu äußern und Hinweise abzugeben, wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes für einen Zeitraum von vier Wochen vom 19.09. - 17.10.2024 öffentlich ausgelegt.

Insgesamt gingen 75 Stellungnahmen mit Anregungen ein. Nach der Sichtung, Abwägung und Einarbeitung der eingereichten Anregungen wurde der Lärmaktionsplan überarbeitet. Näheres hierzu ergibt sich aus der Abwägungstabelle, welche Bestandteil des Lärmaktionsplanes wird und diesem als Anlage „Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung“ beigefügt ist. Der Entwurf des Lärmaktionsplans nebst seiner Anlagen sind dieser Vorlage beigefügt.

Herauszuheben sind die Kapitel 12 – Identifizierung von Bealastungsschwerpunkten – und Kapitel 13 - Analyse der Wirksamkeit der Maßnahmen. Auf Grundlage der in Kapitel 12 beschriebenen Methode wurden Bereiche des Stadtgebiets ermittelt, die eine hohe Betroffenheit (hohe Lärmpegel bei gleichzeitig hoher Bevölkerungsdichte) aufweisen. Die daraus ermittelten Maßnahmenbereiche sind in der Abbildung 10 des Lärmaktionsplans dargestellt.

Für die ermittelten Bereiche werden dann in Kapitel 13 zwei Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit untersucht. Konkret wird vorgeschlagen, in bestimmten Abschnitten die Einrichtung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sowie die perspektische Fahrbahndeckensanierung mit lärmminderndem Asphalt einer weitergehenden Prüfung zu unterziehen. Hinsichtlich der Tempo-Beschränkung bezieht sich das auf folgende Straßen:

- L216 zwischen Knotenpunkt Dörnbergstraße und Knotenpunkt Vor dem Bardowicker Tore
- Stadtring im Abschnitt Reichenbachstraße, Am Schifferwall, Schießgrabenstraße
- Stadtring im Abschnitt zwischen Knotenpunkt Bögelstraße nach Osten bis zum Knotenpunkt Willy-Brandt-Straße
- Bleckeder Landstraße zwischen der Kreuzung Schifferwall und der Kreuzung Horst-Nickel-Straße
- Dahlenburger Landstraße zwischen der Kreuzung Am Schützenplatz und dem Autohaus Stern

Die nts Ingenieurgesellschaft mbH wird den Entwurf des Lärmaktionsplans in der Sitzung vorstellen.

Nach erfolgtem Beschluss durch den Rat wird das Niedersächsische Umweltministerium (MU) umgehend informiert und es wird die für die EU-Berichterstattung erforderlichen Datensätze über die Lärmaktionsplanung der Hansestadt Lüneburg erhalten. Ebenso wird der Lärmaktionsplan öffentlich bekanntgegeben.

Bis zum 18.07.2024 waren die Kommunen durch das MU aufgefordert, die Erarbeitung bzw. Überarbeitung der Lärmaktionspläne durchzuführen. Wie bereits berichtet, konnte diese Frist nicht eingehalten werden. Dem MU wurde mehrfach über den jeweiligen Bearbeitungsstand und die zeitliche Verzögerung der Weitergabe des LAP berichtet. Der Lärmaktionsplan der Hansestadt Lüneburg soll am 28.11.2024 dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

**Folgenabschätzung:**

**A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs**

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)	+	
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)	+	
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		

9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)	+	
Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.			

## B) Klimaauswirkungen

### a) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

und/oder

- Negativ (-): CO<sub>2</sub>-Emissionen (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

### b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/\_\_\_\_\_ geprüft.

### c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
  - Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

## Finanzielle Auswirkungen:

### Kosten (in €)

#### a) für die Erarbeitung der Vorlage: 73,-- €

- aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

#### b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

#### c) an Folgekosten:

#### d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

#### e) mögliche Einnahmen:

## Anlagen:

- Anlage 1: Entwurf Lärmaktionsplan
- Anlage 2: Karten
- Anlage 3: Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung

**Beschlussvorschlag:**

Der Lärmaktionsplan wird in der vorliegenden Fassung beschlossen.

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

---

# Lärmaktionsplan 2024 der Hansestadt Lüneburg 4. Runde



## Hansestadt Lüneburg

Aufstellende Behörde:

Hansestadt Lüneburg  
Am Ochsenmarkt 1  
21335 Lüneburg

Bearbeitet durch

**nts**  
Ingenieurgesellschaft

nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Hansestraße 63  
48165 Münster

12.11.2024

Bericht Nr.: LAP03240005

Projekt: Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Hansestadt Lüneburg – Runde 4

Umfang: Textteil 90 Seiten

Datum: 12.11.2024

## Auftraggeber

Hansestadt Lüneburg  
Am Ochsenmarkt 1  
21335 Lüneburg

## Auftragnehmer

nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Hansestraße 63  
48165 Münster  
T. 025 01 / 27 60-0  
F. 025 01 / 27 60-33  
[info@nts-plan.de](mailto:info@nts-plan.de)  
[www.nts-plan.de](http://www.nts-plan.de)

# Inhalt

1.	Einleitung.....	7
1.1	Bekämpfung von Umgebungslärm.....	7
1.2	Ablauf der Lärmaktionsplanung .....	7
1.3	Aufgabenstellung .....	9
2.	Zuständige Behörde.....	10
3.	Untersuchungsraum und Hauptlärmquellen .....	11
3.1	Beschreibung der Umgebung .....	11
3.2	Beschreibung der Hauptlärmquellen.....	12
4.	Rechtsgrundlage .....	16
5.	Geltende Grenzwerte .....	20
6.	Verkehrsdatenerhebung.....	23
7.	Maßnahmen der Lärmaktionsplanung Runde 3 .....	28
8.	Ergebnisse der Lärmkartierung.....	34
8.1	Hauptverkehrsstraßen.....	34
8.2	Haupteisenbahnstrecken .....	38
9.	Bewertung der Lärmsituation .....	40
9.1	Hinweis zur Ermittlung der Belastetenzahlen .....	40
9.2	Belastetenzahlen an Hauptverkehrsstraßen.....	40
9.3	Belastetenzahlen an Haupteisenbahnstrecken .....	40
10.	Öffentlichkeitsbeteiligung .....	41
10.1	Einleitung.....	41
10.2	Art der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	41
11.	Allgemeine Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung und deren Minderungspotential.....	43
12.	Identifizierung von Belastungsschwerpunkten.....	46
13.	Analyse der Wirksamkeit der Maßnahmen .....	49
13.1	Maßnahmenbereich I .....	51
13.1.1	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h im Maßnahmenbereich I .....	53
13.1.2	Deckensanierung auf der L 216 im Maßnahmenbereich I <sub>b</sub> .....	55
13.2	Maßnahmenbereich II .....	57
13.2.1	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h im Maßnahmenbereich II .....	58
13.3	Maßnahmenbereich III .....	60
13.3.1	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Maßnahmenbereich III.....	61
13.4a.	Maßnahmenbereich IV <sub>a</sub> .....	63
13.4a.1.	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Maßnahmenbereich IV <sub>a</sub> .....	64
13.4b.	Maßnahmenbereich IV <sub>b</sub> .....	66

---

13.4b.1	Deckensanierung im Maßnahmenbereich IV <sub>b</sub> .....	67
13.5a	Maßnahmenbereich V <sub>a</sub> .....	69
13.5a.1.	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Maßnahmenbereich V <sub>a</sub> .....	70
13.5b.	Maßnahmenbereich V <sub>b</sub> .....	72
13.5b.1	Deckensanierung im Maßnahmenbereich V <sub>b</sub> .....	73
14.	Langfristige Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung .....	75
15.	Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit anderen raumbezogenen Planungen .....	77
16.	Ruhige Gebiete .....	79
17.	Finanzielle Informationen .....	85
18.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans .....	85
19.	Schätzwerte zur Reduzierung der Anzahl der Lärmbelasteten .....	85
20.	Angaben zum Lärmaktionsplan .....	86
21.	Grundlagenverzeichnis .....	87
22.	Abkürzungen und Begriffe.....	89

## Tabellen

Tabelle 1:	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV .....	18
Tabelle 2:	Orientierungs- und Grenzwerte (DIN 18005, 16. BImSchV) [12].....	20
Tabelle 3:	Gebietsnutzung und Immissionsrichtwerte der TA Lärm .....	21
Tabelle 4:	WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region [15] .....	22
Tabelle 5:	Evaluation Maßnahmen des LAP Runde 3 .....	28
Tabelle 6:	Lärminderungspotentiale von typischen Maßnahmen .....	44
Tabelle 7:	Belastetenzahlen ohne und mit Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich I .....	54
Tabelle 8:	Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich I <sub>b</sub> .....	56
Tabelle 9:	Belastetenzahlen ohne und mit Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich II .....	59
Tabelle 10:	Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich III .....	62
Tabelle 11:	Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich IV <sub>a</sub> .....	65
Tabelle 12:	Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Deckensanierung Im Maßnahmenbereich IV <sub>b</sub> .....	68
Tabelle 13:	Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich V <sub>a</sub> .....	71
Tabelle 14:	Belastetenzahlen ohne und mit Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich V <sub>b</sub> .....	74

## Abbildungen

Abbildung 1:	Übersichtslageplan Untersuchungsraum .....	11
Abbildung 2:	Hauptverkehrsstraßennetz Lüneburg .....	14
Abbildung 3:	Übersicht Zählstellen und Interpolationspunkte 2024 .....	25
Abbildung 4:	Ausschnitt der Verkehrsstärkenkarte DTV 2024, Lüneburg .....	26
Abbildung 5:	Lärmkarte der 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen – Lüneburg L <sub>DEN</sub> .....	35
Abbildung 6:	Lärmkarte der 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen – Lüneburg L <sub>NIGHT</sub> .....	36
Abbildung 7:	Lärmkarte der 4. Runde - Haupteisenbahnstrecken – Lüneburg L <sub>DEN</sub> .....	38
Abbildung 8:	Lärmkarte der 4. Runde - Haupteisenbahnstrecken – Lüneburg L <sub>NIGHT</sub> .....	39
Abbildung 9:	Hotspot-Karte auf der Grundlage des Lärmindikators "L <sub>DEN</sub> " für Lüneburg - 65 dB(A) .....	47
Abbildung 10:	Darstellung der im Zuge der Wirkungsanalyse berücksichtigten Maßnahmenbereiche I. - V. ....	48
Abbildung 11:	Maßnahmenbereich I .....	51
Abbildung 12:	Maßnahmenbereich I <sub>b</sub> .....	52
Abbildung 13:	Differenzlärmkarte zur Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich I .....	53
Abbildung 14:	Differenzlärmkarte zur Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich I <sub>b</sub> .....	55

Abbildung 15: Maßnahmenbereich II.....	57
Abbildung 16: Differenzlärnkarte zur Maßnahme Temporeduzierung im Maßnahmenbereich II ...	58
Abbildung 17: Maßnahmenbereich III.....	60
Abbildung 18: Differenzlärnkarte zur Maßnahme Temporeduzierung im Maßnahmenbereich III .....	61
Abbildung 19: Maßnahmenbereich IV <sub>a</sub> .....	63
Abbildung 20: Differenzlärnkarte zur Maßnahme Temporeduzierung im Maßnahmenbereich IV <sub>a</sub> .....	64
Abbildung 21: Maßnahmenbereich IV <sub>b</sub> .....	66
Abbildung 22: Differenzlärnkarte zur Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich IV <sub>b</sub> .....	67
Abbildung 23: Maßnahmenbereich V <sub>a</sub> .....	69
Abbildung 24: Differenzlärnkarte zur Maßnahme Temporeduzierung im Maßnahmenbereich V <sub>a</sub> .....	70
Abbildung 25: Maßnahmenbereich V <sub>b</sub> .....	72
Abbildung 26: Differenzlärnkarte zur Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich V <sub>b</sub> ....	73
Abbildung 27: Übersicht Ruhige Gebiete .....	80

## Anlagenverzeichnis

*(Anlage als gesonderte Datei)*

Anlage 1:	Verkehrsstärkenkarte DTV (2024)
Anlage 2:	Lärnkarte L <sub>DEN</sub>
Anlage 3:	Lärnkarte L <sub>NIGHT</sub>
Anlage 4:	Hotspot-Karte
Anlage 5:	Abwägungstabelle der Öffentlichkeitsbeteiligung

# 1. Einleitung

## 1.1 Bekämpfung von Umgebungslärm

Die Europäische Union (EU) hat im Jahr 2002 zur Verbesserung der Lärmsituation in Europa die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ (2002/49/EG) [1] erlassen.

Die EU verfolgt mit dieser Richtlinie das Ziel, ein hohes Gesundheits- und Umweltschutzniveau zu erreichen, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht. Hierfür ist es notwendig, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern (siehe fortführend Kapitel 4, S. 16).

Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht erfolgte mit einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [2]. Der sechste Teil des BImSchG „Lärminderungsplanung“ umfasst die Paragraphen 47a bis 47f und beinhaltet – neben Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen – Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne (LAP).

Der § 47e BImSchG regelt die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung. Sie liegt in den Nicht-Balungsräumen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/Tag), von nichtbundeseigenen Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und von Großflughäfen bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden.

## 1.2 Ablauf der Lärmaktionsplanung

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein städtisches Gesamtkonzept, das Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung und zum Schutz ruhiger Gebiete (§ 47d BImSchG) umfasst. Für diese Aufgaben sind die Städte und Gemeinden zuständig, mit Ausnahme der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Dort ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten bzw. fortzuschreiben. Für die Städte und Gemeinden steht mit den bis zum 30. Juni 2022 zu aktualisierenden Lärmkarten der Start in die vierte Runde der Lärmaktionsplanung an. Für die Hauptverkehrsstraßen in Niedersachsen hat das Land Niedersachsen Lärmkarten erstellt. Für Lüneburg stand erst im Juni 2023 eine fehlerbereinigte Kartierung zur Verfügung.

Wegen neuer Berechnungsverfahren wurden alle Lärmkarten der dritten Runde für die vierte Runde neu berechnet. Die Kartierungsergebnisse der dritten und vierten Runde sind in der Regel nicht vergleichbar. Folglich wird sich in der Regel die lokale Belastungssituation relevant ändern und die Überarbeitung eines Lärmaktionsplans begründen.

Nach einer Änderung der EU-Umgebungslärmrichtlinie liegen jetzt erstmals zwei Jahre zwischen dem Abschluss der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung. Lärmaktionspläne sind bis zum 18. Juli

2024 [3] zu erstellen oder zu überprüfen und zu überarbeiten. Diese Frist gilt für bestehende Lärmaktionspläne der dritten Runde unabhängig davon, ob sie fristgerecht zum 18. Juli 2018 oder zu einem späteren Zeitpunkt aufgestellt wurden.

Für die Überprüfung und erforderlichenfalls die Überarbeitung bzw. Fortschreibung der Lärmaktionspläne der vorherigen Runde werden durch die Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) im Kapitel 5.1 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung [3] Empfehlungen zum Vorgehen gemacht. Auf Basis dessen werden im vorliegenden Fall die folgenden Prozessschritte durchgeführt:

1. Veröffentlichung der Lärmkarten für die Hansestadt Lüneburg
2. Überprüfung und Überarbeitung des letzten LAP
3. Erarbeitung und rechnerische Wirkungsanalyse potenzieller Maßnahmen zur Lärminderung
4. Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit
5. Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Mitwirkung (Abwägung) und Fertigstellung der Beschlussvorlage
6. Inkrafttreten des LAP durch Beschluss des Rates der Hansestadt
7. Öffentliche Bekanntmachung
8. Berichterstattung über das Land an die EU

Der Prozess beginnt mit der Darstellung der Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in Lärmkarten. Die Mindestanforderungen an Lärmkarten werden in § 47c BImSchG geregelt. Die 34. BImSchV [4] konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Sie dient der Umsetzung der EU- Richtlinie 2002/49/EG [1] in deutsches Recht. Die 34. BImSchV regelt auch, dass geeignete Ausfertigungen der Lärmkarten, die der Unterrichtung der Öffentlichkeit dienen, von den zuständigen Behörden (nach § 47e Absatz 1 und 3 BImSchG) verbreitet werden.

Die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen wird im Land Niedersachsen durch das Landesministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz koordiniert. Die Schallimmissionskartierung wurde durch das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA) Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallversorgung (ZUS LLGS) ausgeführt. Zur Erfüllung der Anforderungen zur Lärmkartierung veröffentlicht das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz Lärmkarten zum Straßenverkehrslärm (ursprünglich geplant für das Jahr 2022, tatsächlich für Juni 2023) auf der Internetseite ([https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu\\_umgebungslarm/aktuelle\\_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html/](https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html/) ).

Für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit ist entsprechend § 47e Absatz 4 BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) innerhalb und außerhalb der Ballungsräume zuständig. Lärmkarten für Haupteisenbahnstrecken veröffentlicht das EBA auf der eigenen Internetseite (<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>).

Neben den Lärmkarten zum Straßen- und Schienenverkehr werden auf den Internetseiten des Landesamtes für Umwelt und des EBA auch statistische Auswertungen nach der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) [5] veröffentlicht. Diese Statistiken enthalten folgende Informationen:

- Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) liegen;
- Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten;
- Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten (nur Straßenverkehr), starker Belästigung und starker Schlafstörung (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) die innerhalb der dort genannten Isophonen-Bänder liegen.

## 1.3 Aufgabenstellung

Grundsätzlich werden im Bericht zur Lärmaktionsplanung die Ergebnisse der vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz veröffentlichten Lärmkarten und die statistischen Daten für Hauptverkehrsstraßen dargestellt und ausgewertet sowie hierauf basierend Handlungsempfehlungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes abgeleitet. Für die Lärmkartierung, durchgeführt vom GAA Hildesheim im Jahr 2023, wurde von der Hansestadt Lüneburg ein Verkehrsdatensatz des innerstädtischen Straßennetzes zur Verfügung gestellt. Dieser beinhaltet Belastungsdaten aus dem Jahr 2012, welche im Rahmen der Erarbeitung des städtischen Verkehrsentwicklungsplans erhoben wurden und für eine Verkehrsmodellprognose für das Jahr 2025 genutzt wurden. Um die Lärmkartierung, die Lärmaktions- und potenzielle Lärminderungsplanung auf eine solide Datenbasis aufzubauen, hat sich die Hansestadt dazu entschlossen, den Datensatz zu aktualisieren. Hierzu wurden durch die nts Ingenieurgesellschaft im März und April 2024 an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet Verkehrszählungen durchgeführt (siehe fortführend Kapitel 6, S. 23).

Im vorliegenden Fall werden daher Lärmkarten unter Zugrundelegung der aktualisierten Verkehrsdatengrundlage dargestellt und ausgewertet. Auf Basis der Lärmkarten und statistischen Daten wurden potenzielle Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation erarbeitet und deren Auswirkungen auf die geschätzte Anzahl an Betroffenen von Lärmbelastungen rechnerisch geprüft.

Dabei sind lediglich Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen, für die Gemeinde zuständig ist, berücksichtigt. Für die Maßnahmen an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Hierauf wird im vorliegenden Bericht nicht weiter eingegangen.

Die Erfüllung der Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmen ist ebenfalls nicht Bestandteil dieses Berichts. Die Prüfung der Umsetzbarkeit erfolgt nicht auf Ebene der Lärmaktionsplanung, sondern ist in nachgelagerten Verfahren im Einzelfall durchzuführen.

## 2. Zuständige Behörde

Für die Lärmkartierung der 4. Runde an Hauptverkehrsstraßen ist das Land Niedersachsen zuständig. Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das EBA. Seit dem 01.01.2015 ist gemäß § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen auch zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Die Lärmaktionsplanung obliegt, da keine anderen Regelungen getroffen wurden, als Pflichtaufgabe im Land Niedersachsen gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG den Gemeinden.

Für die Lärmaktionsplanung ist im vorliegenden Fall folgende Behörde zuständig:

Hansestadt Lüneburg  
Am Ochsenmarkt 1  
21335 Lüneburg  
Gemeindekennzahl: 03355022

T: 04131 – 309 0  
I: [www.hansestadt-lueneburg.de](http://www.hansestadt-lueneburg.de)  
M: [stadt@stadt.lueneburg.de](mailto:stadt@stadt.lueneburg.de)

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Stadt Lüneburg dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.

## 3. Untersuchungsraum und Hauptlärmquellen

### 3.1 Beschreibung der Umgebung

Die dem Landkreis Lüneburg angehörige Hansestadt Lüneburg liegt südlich der Metropole Hamburg im Bundesland Niedersachsen. Die Beschreibung des Stadtgebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen. Der Untersuchungsraum ist in Abbildung 1 dargestellt.

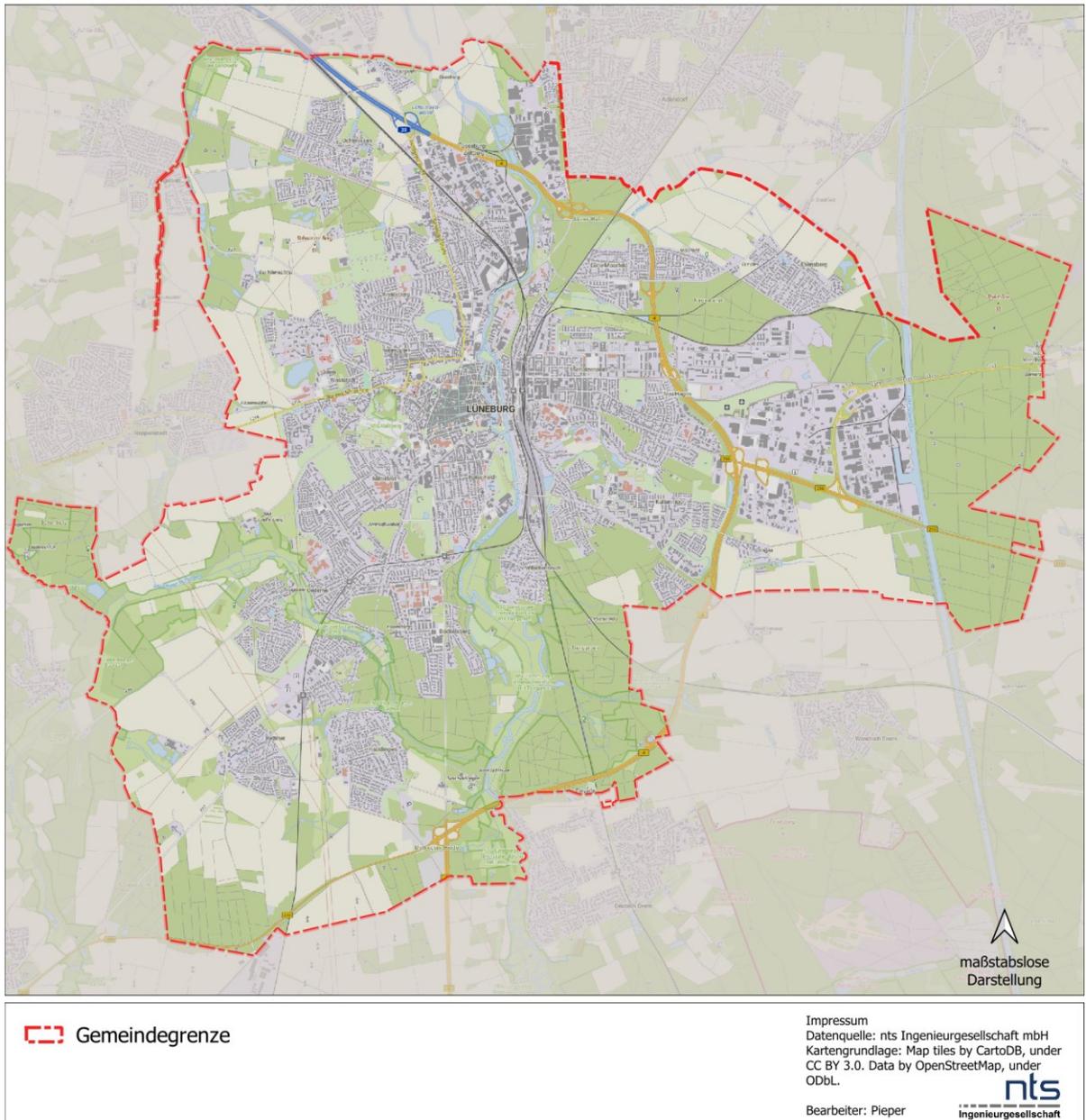


Abbildung 1: Übersichtslageplan Untersuchungsraum

Gemeindeschlüssel	Gemeindegebiet	Landkreis
03355022	Lüneburg	Lüneburg

Fläche im km <sup>2</sup>	Bevölkerung in Personen	Wohngebäude Anzahl	Bevölkerungs- dichte im Personen/km <sup>2</sup>	Wohnungen Anzahl
70,46	79.561	14.076	1.129,2	32.938

## 3.2 Beschreibung der Hauptlärmquellen

### Hauptverkehrsstraßen

Grundsätzlich bezieht sich die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr auf Autobahnen, Bundesstraßen- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr (siehe auch § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz). Auf Veranlassung der Hansestadt Lüneburg sind zusätzlich auch die innerstädtischen Straßen mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen kartiert worden und sind somit im Sinne dieser Untersuchung ebenfalls relevant. Welche einzelnen Straßen demnach mit in die Betrachtung einzubeziehen sind, wurde zunächst auf Basis der durch das GAA Hildesheim genutzten Verkehrsdaten abschätzig geprüft und durch das entwickelte Zählkonzept zur Überprüfung der Verkehrsbelastungen auf dem innerstädtischen Straßennetz konkretisiert.

Im Stadtgebiet Lüneburg sind das eine Vielzahl an Straßen, die im Folgenden entsprechend ihrer Klassifizierung aufgeführt werden. Die Gemeindestraßen werden im Wesentlichen tabellarisch aufgeführt und können zudem der Abbildung entnommen werden. Für die übergeordneten Landes- und Bundesstraßen wird eine detaillierte Beschreibung vorgenommen.

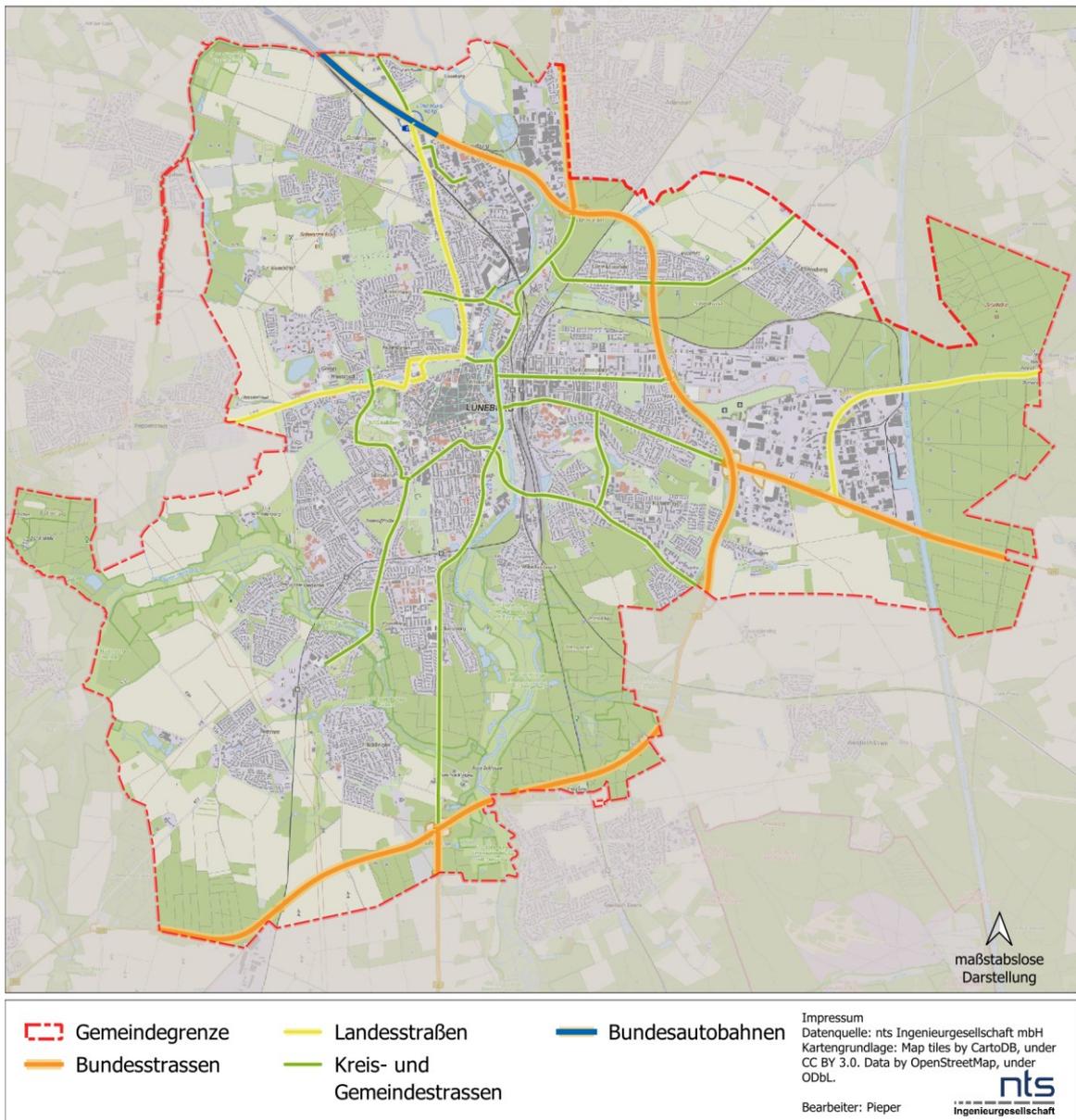
#### Bundes- und Landesstraßen:

- Die BAB A39 erreicht das Lüneburger Stadtgebiet von Nordwesten kommend und endet hier an der Anschlussstelle Lüneburg Nord im Bereich der Ortsteile Ochtmissen und Goseburg-Zeltberg.
- Die Bundesstraße B4 verläuft in Verlängerung der A39 von Nordwesten kommend in Schleifenform östlich um die Lüneburger Innenstadt herum und verlässt das Stadtgebiet an der südlichen Stadtgrenze.
- Die Bundesstraße B209 verläuft nördlich des Siedlungsbereichs entlang der Stadtgrenze und trifft nördlich des Ortsteils Lüne-Moorfeld auf die B4. Hier bindet sie an die Nachbargemeinde Adendorf an. Im südlichen Teil Lüneburgs spaltet sie sich dann im Bereich des Ortsteils Häcklingen wieder von der B4 ab und verlässt das Stadtgebiet im Südwesten in Richtung Amelinghausen.
- Die Bundesstraße B216 erreicht das Stadtgebiet von Osten kommend und trifft zwischen Neu Hagen und Kaltenmoor auf die B4. Über sie können die Nachbargemeinde Barendorf und im weiteren Verlauf die Samtgemeinde Dahlenburg erreicht werden.

- Die Landesstraße L216 erreicht von Westen kommend aus Richtung Reppenstedt das Stadtgebiet. Sie stellt den nordwestlichen Teil des Innenstadtrings der Hansestadt dar und läuft entlang der Stadtteile Kreideberg und Ochtmissen bis zur Anschlussstelle Lüneburg Nord.
- Die Landesstraße L221 verläuft ein kurzes Stück im östlichen Teil Lüneburgs über das Stadtgebiet. Aus Richtung Neetze und Sülbeck kommt endet sie mit dem Anschluss an die B216.

Kreis- und Gemeindestraßen:

- Altenbrückentorstraße
- Am Alten Eisenwerk
- Am Grasweg
- Am Schifferwall
- Am Weißen Turm
- Bei der Pferdehütte
- Bleckeder Landstraße
- Bockelmannstraße
- Bögelstraße
- Dahlenburger Landstraße
- Dörnbergstraße
- Erbstorfer Landstraße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Hamburger Straße
- Konrad-Adenauer-Straße
- Lindenstraße
- Lise-Meitner-Straße
- Lünertorstraße
- Moldenweg
- Reichenbachstraße
- Schießgrabenstraße
- Schnellenberger Weg
- Soltauer Straße
- Stresemannstraße
- Sültenweg
- Theodor-Heuss-Straße
- Willy-Brandt-Straße



**Abbildung 2:** Hauptverkehrsstraßennetz Lüneburg

### **Haupteisenbahnstrecken**

Zudem verlaufen verschiedene Bahnstrecken durch die Hansestadt. Das sind in nordsüdlicher Richtung die Bahnstrecken Hannover – Hamburg und Lüneburg – Lübeck sowie die Strecken nach Dannenberg, Bleckede und Soltau.

Eine mögliche Beaufschlagung mit Lärm durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes (mehr als 30.000 Züge/Jahr) wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn als zuständige Behörde ermittelt. Die Ergebnisse werden durch das EBA veröffentlicht. Ebenso wird die Lärmaktionsplanung bundesweit für alle betroffenen Gemeinden durch das EBA durchgeführt.

### **Großflughäfen**

Die Hansestadt Lüneburg befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Im vorliegenden Bericht wird daher nicht weiter auf Belange bezüglich Großflughäfen eingegangen.

### **Gewerbeanlagen**

Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Konflikte mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

## 4. Rechtsgrundlage

### Europäisches Recht

Die Europäische Union (EU) hat im Jahr 2002 zur Verbesserung der Lärmsituation in Europa die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ (2002/49/EG) [1] erlassen.

Die EU verfolgt mit dieser Richtlinie das Ziel, ein hohes Gesundheits- und Umweltschutzniveaus zu erreichen, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht. Hierfür ist es notwendig schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm nach gemeinsamen Bewertungsmethoden und Darstellung der Lärmbelastung in Lärmkarten;
- Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
- Aufstellung von Aktionsplänen durch die Mitgliedsstaaten, die auf der Basis der Lärmkarten erarbeitet werden. Ziel ist es, den Umgebungslärm soweit erforderlich – und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann – zu verhindern, zu mindern sowie die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.
- Weiterentwicklung und Ergänzung von Maßnahmen zur Minderung der wichtigsten Lärmquellen
- Information der Europäischen Kommission über die Belastung durch Umgebungslärm in den Mitgliedstaaten.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne der 3. Runde zu überprüfen. In der 4. Runde sind außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (ca. 8.200 Kfz/Tag) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr Lärmaktionspläne zu erstellen. Das Gleiche gilt für Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

### Umsetzung des EU-Rechts in nationales Recht

Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht erfolgte mit einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [2]. Der sechste Teil des BImSchG „Lärminderungsplanung“ umfasst die Paragraphen 47a bis 47f und beinhaltet – neben Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen – Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG [2] folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Richtlinie 2002/49/EG [1] erfüllen:

- Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden;
- Benennung der zuständigen Behörde;
- Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds;
- Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG;
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten;
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen;
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7;
- Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung;
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete;
- Darstellung der langfristigen Strategie;
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse;
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans.

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen. Auch die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

### **Hinweise zu den Verfahren zur Berechnung und Bewertung des Umgebungslärms**

Zwischenzeitlich wurde eine europäische Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (durch CNOSSOS-EU) hergestellt. CNOSSOS (Common Noise Assessment Methods) ist eine europaweit einheitliche Methode für die Beurteilung des Umgebungslärms für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Flug sowie der Industrie. Hierdurch wurden die vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Schienen (VBUSch) sowie Industrie und Gewerbe (VBUI) durch die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen wie Straßen, Schienenwege und Quellen von Industrie und Gewerbe (BUB) ersetzt. Anstelle der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) gilt nun die BUF.

Die Belastetenzahlen werden nun statt nach der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) mit dem Verfahren der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) [5] ermittelt, die im Sinne der Betroffenen zu deutlich höheren Belastetenzahlen führt.

Die neuen Berechnungsmethoden für die Lärmkarten verwenden im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien zum Teil stark veränderte Parameter. Ein direkter Vergleich der bisherigen und der neuen Werte als Zeitreihe ist somit nicht mehr möglich. Als Folge ist der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde.

### Hinweise zur Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen für Straßen

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die Benutzung bestimmter Straßen oder Streckenabschnitte zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt (s. § 45 Absatz 9 StVO). In der Rechtsprechung ist aber anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [6] als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können (s. Tabelle 1). Der § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt folglich dann eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte überschritten werden.

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

(Schutzkategorie) Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Tag/Nacht
(1) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57/47
(2) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59/49
(3) in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64/54
(4) in Gewerbegebieten	69/59

Nach Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [7] soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB bewirkt werden. Da Pegeldifferenzen grundsätzlich aufgerundet werden (Ziffer 2.3 und Fußnote Nr. 10 der Lärmschutz-Richtlinien-StV), müssen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen eine Minderung um mindestens 2,1 dB bewirken.

Abweichend hiervon ist bei Lärmpegeln, die Pegelwerte von 70/60 dB(A) tags/nachts in bewohnten Gebieten überschreiten, früher einzuschreiten.

In § 1 Absatz 2 Nr. 2, 2. Alt. der 16. BImSchV [6] ist geregelt, dass ab Erreichen der Tagwerte von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) nachts jede Erhöhung bzw. Minderung relevant wird und zwar unabhängig von der Vorbelastung bzw. Ortsüblichkeit. Nach der Rechtsprechung sind diese Maßstäbe auch auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen anzuwenden (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.2011 - 3 C 40.10). Eine bestimmte Pegelminderung im Sinne der Regelung der Ziffer 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann dann nicht verlangt werden.

Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme sind entsprechend den Lärmschutz-Richtlinien-StV die Beurteilungspegel der Verkehrsgerausche nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straße

(RLS-90) [8] und aus den nicht aufgerundeten Beurteilungspegeln die Differenz zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden.

Nach Ziffer 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen im Regelfall vom Straßenbaulastträger durchgeführt.

Die in dieser Lärmaktionsplanung ermittelten Lärmpegel nach BUB [9] können zur Durchsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht herangezogen werden. Etwaige Überschreitungen der oben genannten Lärmpegel begründen keinen Anspruch auf verkehrsrechtliche Maßnahmen.

Die Prüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen kann rein rechtlich nicht in dieser Lärmaktionsplanung erfolgen. Daher empfiehlt sich eine frühzeitige Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden.

Mit Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [6] lösen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 das bisherige Rechenverfahren der RLS-90 ab. Da die für Anordnungen von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen relevanten Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 noch nicht novelliert wurde, ist für straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen bis auf weiteres noch die RLS-90 anzuwenden. Das Berechnungsverfahren ist vorab mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

## 5. Geltende Grenzwerte

Entsprechend dem Ziel der Umgebungslärmrichtlinie sollen die zuständigen Behörden in Lärmaktionsplänen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung festlegen. Die Lärmaktionspläne werden dabei auf der Grundlage von strategischen Lärmkarten aufgestellt. Gemäß Artikel 5 der EU-Richtlinie 2002/49/EG [1] sind zur Ausarbeitung und Überprüfung strategischer Lärmkarten die Lärmindizes  $L_{den}$  (Tag-Abend-Nacht-Pegel) und  $L_{night}$  (Nachtpegel) zu verwenden. Anhand der strategischen Lärmkarten sind bei Überschreitungen bestimmter Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung zu betrachten. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine solchen Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Sie fordert von den Mitgliedsstaaten, für die vorgenannten Lärmindizes Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm im Umfeld von Flughäfen und Lärm in Industriegebieten zu benennen. Daher sind diese im deutschen Fachrecht verankert.

Im nationalen Bereich enthalten u. a. folgende Normen, Verordnungen bzw. Verwaltungsvorschriften Regelungen zum Schutz gegen Verkehrslärm. Eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte sind in Tabelle 2 zusammengefasst.

- DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ zur Abwägung in der Stadtplanung [10];
- 16. BImSchV zum Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm [6]
- Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) [11]

Tabelle 2: Orientierungs- und Grenzwerte (DIN 18005, 16. BImSchV) [12]

Art der zu schützenden Nutzung	Orientierungswerte für Verkehrslärm nach DIN 18005	Grenzwerte der 16. BImSchV
<b>Tag (6 – 22 Uhr) / Nacht (22 –6 Uhr) in dB(A)</b>		
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	45 / 34 (max. anzustrebender Wert)	57 / 47
Reine Wohngebiete	50 / 40	59 / 49
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	55 / 45	59 / 49
Wochenendhaus-/ Ferienhaus- und Campingplatzgebiete (wie WA)	55 / 45	-
Dorfgebiete und Mischgebiete, Urbane Gebiete	60 / 50	64 / 54

Art der zu schützenden Nutzung	Orientierungswerte für Verkehrslärm nach DIN 18005	Grenzwerte der 16. BImSchV
Besondere Wohngebiete	60 / 45	-
Kerngebiet	63 / 53	64 / 54
Gewerbegebiet	65 / 55	-

In der ständigen Rechtsprechung in Deutschland wird die Schwelle zur Gesundheitsgefahr mit Pegelwerten von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) gekennzeichnet (vgl. BVerwG 4 B 37.04; BVerwG 7 A 28.12).

Die Grundlage zur Ermittlung und zur Beurteilung von Geräuschimmissionen gewerblicher und industrieller Anlagen bildet die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm [13]). Sie dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche.

Im Regelfall ist der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche im Sinne des § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG [2] im Einwirkungsbereich gewerblicher oder industrieller Anlagen sichergestellt, wenn die in Nr. 6 der TA Lärm angegebenen Immissionsrichtwerte nicht überschritten werden (s. Tabelle 3). Die Immissionsrichtwerte sind abhängig von der Gebietsnutzung in der Nachbarschaft der gewerblichen und industriellen Anlagen.

**Tabelle 3: Gebietsnutzung und Immissionsrichtwerte der TA Lärm**

Gebietsnutzung	Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 der TA Lärm tags/nachts in dB(A)
Kurgebiet, Krankenhaus und Pflegeanstalt	45 / 35
Reines Wohngebiet	50 / 35
Allgemeines Wohngebiet	55 / 40
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	60 / 45
Urbanes Gebiet	63 / 45
Gewerbegebiet	65 / 50
Industriegebiet	70 / 70

Die in den Tabellen 2 und 3 angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 6:00 - 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 - 6:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die Pegel in

den strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  (Tag-Abend-Nacht-Pegel) und  $L_{NIGHT}$  (Nachtpegel) dargestellten Werten.

Die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Es ist auf Prioritäten einzugehen, die sich aus der Überschreitung von Grenzwerten oder anderen Kriterien ergeben. Umwelthandlungsziele zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Gesundheit sind beispielsweise in den Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region der Weltgesundheitsorganisation (WHO) [14] wie folgt genannt:

**Tabelle 4: WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region [15]**

Lärmquelle	Empfehlung $L_{DEN}$ *	Empfehlung $L_{NIGHT}$ *	Stärke der Empfehlung **
Straßenverkehr	< 53 dB(A)	< 45 dB(A)	stark
Schienenverkehr	< 54 dB(A)	< 44 dB(A)	stark
Windenergieanlagen	-	< 45 dB(A)	bedingt
Freizeitlärm	< 70 dB(A)	-	bedingt

\* Die empfohlenen Werte beziehen sich auf die am stärksten lärmbelastete Außenfassade [15].

\*\* Eine starke Empfehlung kann in den meisten Situationen als Politik angenommen werden, eine bedingte Empfehlung erfordert einen politischen Entscheidungsprozess mit substanzieller Diskussion und Einbeziehung verschiedener Akteure [15].

Das niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz benennt zudem folgende Schwellen als Auslösekriterien für das Ergreifen von Maßnahmen: 65/55 dB(A) für  $L_{DEN}/L_{NIGHT}$ .

## 6. Verkehrsdatenerhebung

Wie bereits dargelegt, verfolgt die Hansestadt Lüneburg das Ziel, die Wohnbevölkerung vor gefährlichen Lärmimmissionen zu schützen und verlärmte Bereiche zu entlasten. Hierzu soll die Lärmkartierung auf eine solide und aktuelle Datenbasis insbesondere im Bereich des innerstädtischen Straßennetzes gestellt werden. Grundlage für die Auswahl der Bereiche sind neben den erforderlichen Verkehrsstärken von min. 8.200 Kfz/Tag auch bereits bestehende Erkenntnisse der Stadtverwaltung über verlärmte Bereiche.

Um die Verkehrsmengen zu untersuchen, wurden im März und April 2024 an den folgenden Knotenpunkten eine Kurzzeitzählung jeweils in den Intervallen von 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr durchgeführt und viertelstundengenau ausgewertet.

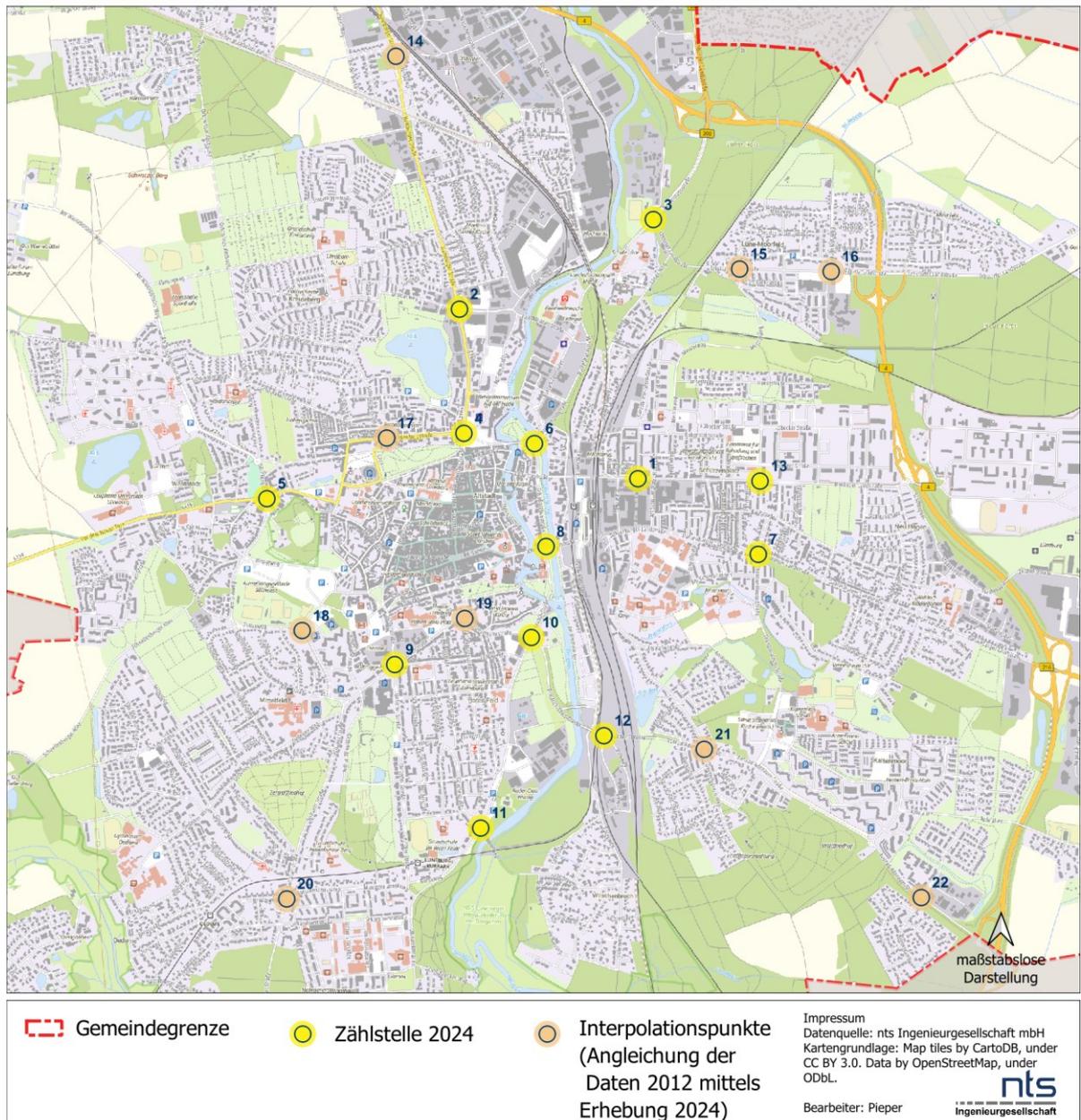
- KP1** Bleckeder Landstr. / Henningstr.
- KP2** Moldenweg / L216 Hamburger Str. / Am Alten Eisenwerk / L216 Vor dem Bardowicker Tore
- KP3** Bockelmannstr. / Erbstorfer Landstr.
- KP4** L216 Hindenburgstr. / Vor dem Bardowicker Tore / Reichenbachstr. / Bardowicker Str.
- KP5** L216 Vor dem Neuen Tore / Dörnbergstr. / Schnellenberger Weg
- KP6** Am Schifferwall / Bockelmannstr. / Reichenbachstr.
- KP7** Dahlenburger Landstr. / Theodor-Heuss-Str.
- KP8** Schießgrabenstr. / Altebrückertorstr.
- KP9** Soltauer Str. / Sülztorstr. / Lindenstr. / Uelzener Str.
- KP10** Stresemannstr. / Willy-Brand-Str. / Friedriche-Ebert-Brücke
- KP11** Willy-Brandt-Str. / Amselweg / Goethestr.
- KP12** Friedrich-Ebert-Brücke / Pirolweg
- KP13** Bleckeder Landstr. / Horst-Nickel-Str. / Peter-Schulze-Str.

Die gemessenen Verkehrsstärken der erhobenen Zeiträume wurden nach Stand der Technik entsprechend den Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [16] auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), die als wichtigster Eingabewert für die Ermittlung von Lärmemissionen maßgeblich ist, hochgerechnet. Es wurden zudem der Schwerlastverkehrs-Anteil (SV-Anteil) sowie die Aufteilung auf die nach BUB vorgegebenen Fahrzeugklassen ermittelt.

Zur Erweiterung des Datensatzes wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber anhand der im Verkehrsentwicklungsplan 2013 der Hansestadt Lüneburg [17] untersuchten Zählstellen weitere Querschnitte ausgesucht, für die Verkehrsbelastung mittels Interpolation berechnet wurde.

Die in der Umgebung des jeweiligen Querschnitts erhobene Verkehrsbelastung wurde hierzu anhand der 2013 erhobenen Nachfragebeziehungen kalibriert. Das betrifft die folgenden Berechnungspunkte:

- KP14** Hamburger Str. / Wilhelm-Hänel-Weg
- KP15** Erbstorfer Landstr. / Moorweg / Gorch-Fock-Str.
- KP16** Erbstorfer Landstr. / Brandheider Weg / Wulf-Werum-Str.
- KP17** Stöteroggerstr. / Hindenburgstr. / Bastionstr.
- KP18** Sültenweg / Am Weißen Turm / Am Bargenturm
- KP19** Rote Str. / Lindenstr. / Barckhausenstr. / Stresemannstr.
- KP20** Soltauer Str. / Munstermannskamp
- KP21** Deutsch-Evern-Weg / Konrad-Adenauer-Str.
- KP22** Konrad-Adenauer-Str. / Bülow's Kamp / Klosterkamp



**Abbildung 3: Übersicht Zählstellen und Interpolationspunkte 2024**

Auf eine zusätzliche Aktualisierung der Belastungsdaten der Bundesstraßen und der Bundesautobahn wurde aufgrund der geringen Steuerungsgewalt der Hansestadt im Bereich von Straßen in fremder Straßenbaulast mit Blick auf das Ergreifen von Maßnahmen wie verkehrsrechtliche Ausweisungen sowie aus praktischen Gründen verzichtet. Hierzu werden die durch das GAA verwendeten Daten zugrunde gelegt. Zudem wurde bei der Auswahl der Erhebungsstellen auf einen größtmöglichen Bezug zu den bereits bekannten lärmbelasteten Bereichen mit überwiegendem Anteil an Wohnnutzung geachtet.

Die ermittelten Belastungen im DTV sind zu Teilen der Abbildung 4 sowie in Gänze der Verkehrsstärkenkarte im Anhang dieser Arbeit zu entnehmen (Siehe Anhang 1).

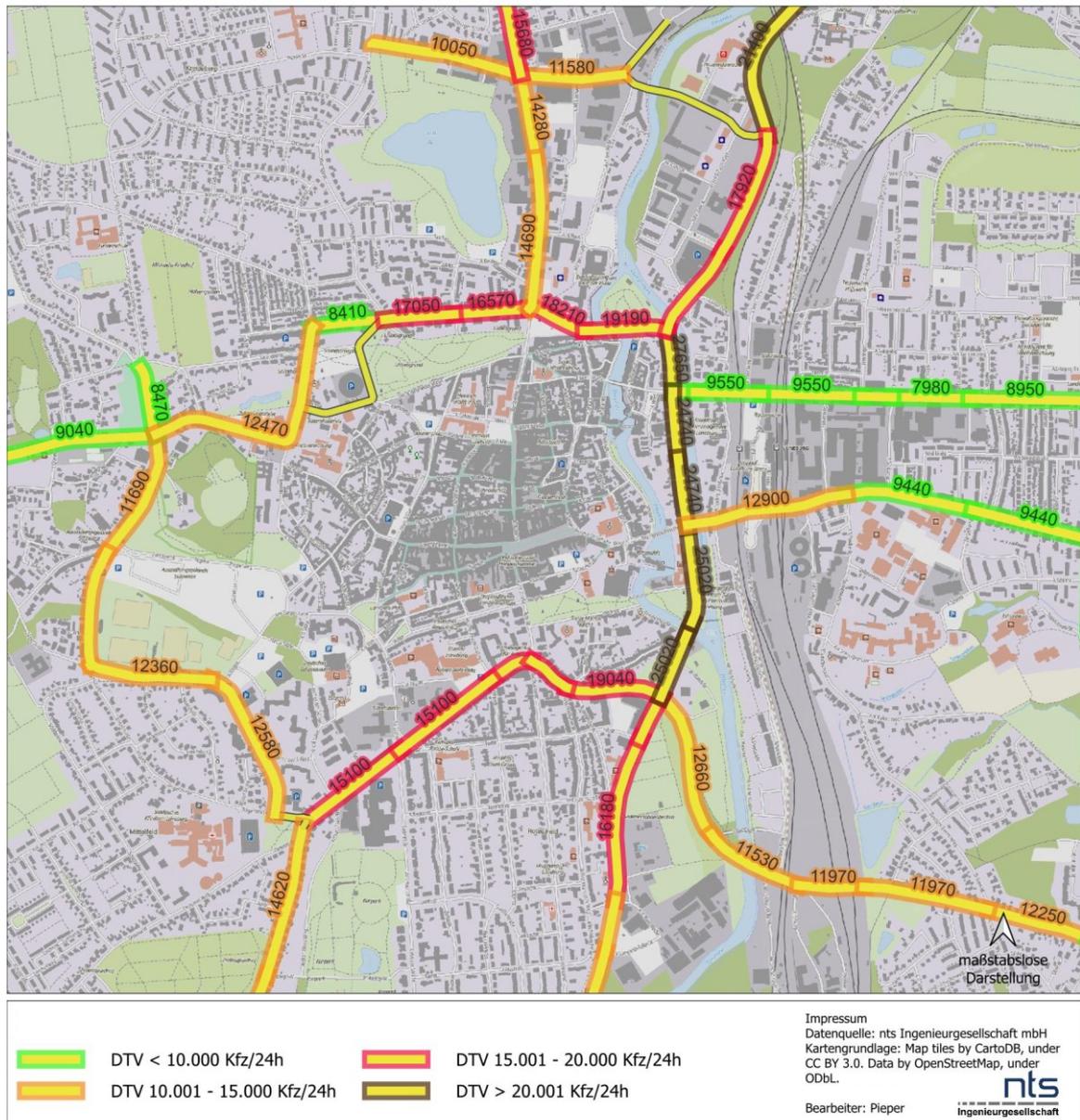


Abbildung 4: Ausschnitt der Verkehrsstärkenkarte DTV 2024, Lüneburg

Mit Blick auf die vorliegenden Belastungen zeigt sich, dass das Hauptverkehrsstraßennetz in der Hansestadt in einigen Bereichen hohe Verkehrsmengen abwickelt. Das gilt insbesondere im Kontext der Stadtgröße sowie der Lage der betroffenen Straßen. Besonders belastet ist der östliche Innenstadtring und hier die Straßen Am Schifferwall, Schießgrabenstraße und Willy-Brandt-Straße mit weit über 20.000 Kfz/24h. Die höchste Verkehrsbelastung wurde auf der Straße Am Schifferwall zwischen den Knotenpunkte Reichenbachstraße / Bockelmannstraße und Am Schifferwall / Lünertorstraße mit über 27.000 Kfz/24h ermittelt.

Der Vergleich mit den im Rahmen des VEP 2013 erhobenen Daten ist in Bezug auf die Höhe der Belastung nur bedingt zielführend, da dort die Belastungen in Kfz pro Werktag und somit exklusive der Sonn-, Feier- und Ferientage angegeben wurden.

Die dort prognostizierten Zunahmen im nahezu gesamten Stadtgebiet bis 2025 werden durch die aktuellen Zahlen ein Jahr vor Ende des Zielzeitraums der Modellprognose nicht belegt. Ganz im Gegenteil bestätigt sich der im VEP bereits aufgezeigte Trend einer allgemeinen Verkehrsreduzierung in Bezug auf den Zeitraum 2005 bis 2010 [17].

## 7. Maßnahmen der Lärmaktionsplanung Runde 3

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Hansestadt Lüneburg wurden Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbetroffenheiten betrachtet und deren Wirksamkeit bewertet. Diese Maßnahmen werden nachfolgend zusammengefasst:

Tabelle 5: Evaluation Maßnahmen des LAP Runde 3

Maßnahmenempfehlungen LAP Runde 3 <i>Stellungnahme zur Maßnahmenumsetzung</i>		Stand Relevanz für Runde 4
1	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Maßnahmen befinden sich in laufender Bearbeitung, maßgeblich durch den Landkreis als originärer Aufgabenträger. Das derzeit in Erstellung befindliche Mobilitätsgutachten des Landkreises legt einen Schwerpunkt auf den ÖPNV. Ebenso werden auf Grundlage der im städtischen Mobilitätsplan (NUMP) durchgeführten Befragungen und Analysen Maßnahmenempfehlungen für das Stadtgebiet abgeleitet. Mit dem Ziel einer zukunftsfähigen Ausrichtung des ÖPNV hat der LK die Gesellschaft MOIN gegründet, die zum 01.01.2026 anteilig Verkehre des ÖPNV übernehmen und Elektrofahrzeuge einsetzen sowie den ÖPNV betrieblich optimieren soll.</i></li> <li>- <i>Der LK Lüneburg nimmt mit Mail vom 01.10.2024 wie folgt Stellung: „Die LNVG ist zwar Genehmigungs und Aufsichtsbehörde für den straßengebundenen ÖPNV, die Aufgabenträgerschaft liegt alleine beim Landkreis Lüneburg.“</i></li> </ul>	Laufend Weiter relevant
2	Anpassung des ÖPNV an die sich ändernden Bedürfnisse	
	- <i>Siehe Maßnahme 1: analog übertragbar</i>	Laufend Weiter relevant
3	Ausbau des ÖPNV durch Sicherung kurzer Wege	
	- <i>Siehe Maßnahme 1: analog übertragbar</i>	Laufend Weiter relevant
4	Ausbau des Nahverkehrsnetzes	
	- <i>Siehe Maßnahme 1: analog übertragbar</i>	Laufend Weiter relevant
5	Linienetzoptimierung des ÖPNV; insbesondere ÖPNV / MIV und Bahnanschlüsse	

<b>Maßnahmenempfehlungen LAP Runde 3</b>		<b>Stand</b>
<b>Stellungnahme zur Maßnahmenumsetzung</b>		<b>Relevanz für Runde 4</b>
	- <i>Siehe Maßnahme 1: analog übertragbar</i>	Laufend Weiter relevant
6	integr. Verkehrsentwicklung: Angebot eines attraktiven Mobilitätsmixes	
	- <i>Radverkehrsförderung wird kommunikativ und infrastrukturell intensiv betrieben. Ein attraktiver Mobilitätsmix wird beständig unterstützt und ausgebaut (siehe auch Maßnahmen 8, 16, 17, 19). Die Ausweitung von Sharing-Angeboten im Stadtgebiet, Ergänzungsangeboten zum ÖPNV, z. B. durch Anrufsammelmobil und die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs werden aktiv unterstützt.</i>	laufend weiter relevant
7	Ausbau Anzahl Hybrid-Busse / Elektrobusse im Regelbetrieb	
	- <i>Fahrzeugbestand liegt in der Hand des derzeit tätigen Verkehrsunternehmens unter der Aufgabenträgerschaft des LK. Diese nimmt mit Mail vom 01.10.2024 wie folgt Stellung: „Die Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH (MOIN) wird als Verkehrsmanagementgesellschaft ab dem 01.01.2026 mit der Durchführung des ÖPNV im linkselbischen Teil des Landkreises vollständig betraut sein. Dabei wird sie einen untergeordneten Anteil der Verkehrsleistung selbst erbringen und den Rest durch Subunternehmen erbringen lassen. Ihren Anteil wird die MOIN vollständig mit batterieelektrischen Bussen erbringen, wobei zehn Fahrzeuge ab dem 01.01.2026 und weitere zehn Fahrzeuge ab dem 01.01.2027 eingesetzt werden sollen. Bei den Subunternehmen ist der Einsatz von Dieselbussen wahrscheinlich.“</i>	laufend weiter relevant
8	Bau von Mobilitätsstationen	
	- <i>Mobilitätsstationen sollen schrittweise ab 2024 eingerichtet werden, Beschlussfassung der Kommunalpolitik (VO/11148/24). Kooperation mit Landkreis und dem HVV ist endverhandelt.</i>	in Vorbereitung weiter relevant
9	Einbau lärmoptimierter Asphalt innerorts	
	- <i>Der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt wird stets als Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit, Denkmalschutz, Barrierefreiheit und Haltbarkeit abgewogen. Die lärmmindernde Wirkung des Asphalts bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h muss durch eine Zulassung bestätigt werden.</i>	laufend weiter relevant

<b>Maßnahmenempfehlungen LAP Runde 3</b>		<b>Stand</b>
<b>Stellungnahme zur Maßnahmenumsetzung</b>		<b>Relevanz für Runde 4</b>
10	30 km/h in Bereichen mit Großsteinpflaster	
	- <i>Die Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt die Oberflächen auch vor dem Hintergrund einer Geschwindigkeitsreduzierung und betrachtet alle verkehrsrechtlichen Möglichkeiten. Die Hansestadt unterstützt überdies das Ziel einer geöffneten Anordnungsmöglichkeit für das Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts, wo es für notwendig gehalten wird.</i>	laufend weiter relevant
11	Lärmsanierung Bundesstraßen	
	- <i>Planung und Umsetzung erfolgen ausschließlich durch die Landesbehörde</i>	nicht begonnen weiter relevant
12	Sanierung schadhafter Straßendecken	
	- <i>Die Deckschichtensanierung erfolgt in Abhängigkeit der jährlichen Haushaltsplanung und wird entsprechend der Prioritätenliste umgesetzt. Die Hansestadt sieht neben den originären Tiefbaumaßnahmen in einem 5-Jahresplan vor, sehr schadhafte Deckschichten instand zu setzen (VO/11171/24).</i>	laufend weiter relevant
13	Ausweitung Geschwindigkeitskontrollen	
	- <i>Die Verwaltung steht fortlaufend im Austausch mit der zuständigen Ordnungsbehörde (LK Lüneburg / Polizei) zur Durchführung von Kontrollen. Zusätzlich setzt die Hansestadt Geschwindigkeitsanzeigetafeln an den Einzugsstraßen sowie bedarfsgerecht im Stadtgebiet ein; eine Optimierung des Einsatzes erfolgt laufend.</i>	umgesetzt weiter relevant
14	Schaffung Pendlerportal	
	- <i>Startseite - Lüneburg (pendlerportal.de)</i> - <i>Die Überarbeitung des Pendlerportals des Landkreises ist als mittelfristige Maßnahme vorgesehen. Das Pendlerportal wird laut Auskunft des LK durch einen privaten Anbieter bereitgestellt.</i>	umgesetzt weiter relevant
15	Vermeidung von Parksuchverkehre	
	- <i>Eine Untersuchung zum ruhenden Verkehr im Stadtgebiet wurde erstellt und in 2024 vorgestellt (Parkraumbewirtschaftungskonzept). Maßnahmenableitungen werden schrittweise durch die Straßenverkehrsbehörde umgesetzt und sofern notwendig zur Beschlussfassung vorbereitet (VO/11281/24).</i>	umgesetzt weiter relevant

<b>Maßnahmenempfehlungen LAP Runde 3</b>		<b>Stand</b>
<b>Stellungnahme zur Maßnahmenumsetzung</b>		<b>Relevanz für Runde 4</b>
16	Attraktivitätssteigerung des Fahrradnetzes	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Der Bereich Mobilität verfolgt als einen Schwerpunkt den Ausbau der Radfahrinfrastruktur und die Radverkehrsförderung. Die Verbesserung des Fahrradnetzes sowie die Ausweisung von Radverkehrsprivilegierungen, z.B. durch Fahrradstraßen oder einen sog. Fahrradring im Innenstadtbereich, erfolgen laufend.</i></li> <li>- <i>Weitere Radvorrangrouten vom Umland in die Hansestadt ergeben sich aus dem RVK des LK Lüneburg. Es werden u.a. gemeinsame Planungen mit dem LK Lüneburg zur Radpremiumroute Scharnebeck – Adendorf – Lüneburg.</i></li> </ul>	laufend weiter relevant
17	Verbesserung der Radwegeanbindung an die Innenstadt	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Siehe Maßnahme 16: analog übertragbar</i></li> </ul>	laufend weiter relevant
18	Radschnellweg Lüneburg-Hamburg	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Der im Landkreis Lüneburg gelegene Teil des Radschnellwegs Lüneburg-Hamburg wird als Radschnellverbindungen von den Kommunen Hansestadt Lüneburg, Samtgemeinde Bardowick und dem Landkreis Lüneburg weiterverfolgt. Weitere Radvorrangrouten vom Umland in die Hansestadt ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg.</i></li> </ul>	laufend weiter relevant
19	Ergänzung des öff. Fahrradverleihsystems um Lastenräder mit und ohne Elektroantrieb	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>StadtRAD-System ist in seiner ausgeweiteten Form etabliert, erfährt eine hohe Akzeptanz und hat bereits Standorte im Landkreis. Erweiterungsoptionen (Stationen und Anzahl der Räder) werden bedarfsgerecht geprüft und unter Betrachtung der finanziellen Möglichkeiten.</i></li> </ul>	laufend weiter relevant
20	Ausbau Fahrradabstellanlagen Bahnhof	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Fördermittel zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen am Bahnhof konnten bisher nicht akquiriert werden. Eine Optimierung der bestehenden Abstellmöglichkeiten ist in Vorbereitung; eine Herstellung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten steht in Abhängigkeit von infrastrukturellen Baumaßnahmen im Bahnhofsumfeld.</i></li> </ul>	in Vorbereitung weiter relevant

<b>Maßnahmenempfehlungen LAP Runde 3</b> <b>Stellungnahme zur Maßnahmenumsetzung</b>		<b>Stand</b> <b>Relevanz für</b> <b>Runde 4</b>
21	Sicherung von Fußwegen	
	- <i>Die Verwaltung steht fortlaufend im Austausch mit der Polizei, der Verkehrswacht und Verbänden und beteiligt sich z.B. an Projekten und Aktionen zur Erhöhung der Schulwegesicherheit.</i>	laufend weiter relevant

Von den aufgeführten Maßnahmen haben folgende Maßnahmen bereits Berücksichtigung in den strategischen Lärmkarten und den statistischen Daten gefunden, da sie in Gänze oder in Teilen bereits bis zum Ende der Fristsetzung / Stichtag der Verkehrsdatenerhebung umgesetzt wurden:

1	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ( <i>laufend</i> )
2	Anpassung des ÖPNV an die sich ändernden Bedürfnisse ( <i>laufend</i> )
3	Ausbau des ÖPNV durch Sicherung kurzer Wege ( <i>laufend</i> )
4	Ausbau des Nahverkehrsnetzes ( <i>laufend</i> )
5	Liniennetzoptimierung des ÖPNV; insbesondere ÖPNV / MIV und Bahnanschlüsse ( <i>laufend</i> )
6	integr. Verkehrsentwicklung: Angebot eines attraktiven Mobilitätsmixes ( <i>laufend</i> )
9	Einbau lärmoptimierter Asphalt innerorts ( <i>laufend</i> )
12	Sanierung schadhafter Straßendecken ( <i>laufend</i> )
13	Ausweitung Geschwindigkeitskontrollen ( <i>laufend</i> )
14	Schaffung Pendlerportal ( <i>abgeschlossen</i> )
16	Attraktivitätssteigerung des Fahrradnetzes ( <i>laufend</i> )
17	Verbesserung der Radwegeanbindung an die Innenstadt ( <i>laufend</i> )
18	Radschnellweg Lüneburg-Hamburg ( <i>laufend</i> )
19	Ergänzung des öff. Fahrradverleihsystems um Lastenräder mit und ohne Elektroantrieb ( <i>laufend</i> )
21	Sicherung von Fußwegen ( <i>laufend</i> )

Darüber hinaus haben sich lärmrelevante Veränderungen (z. B. Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, Herstellung von lärmmindernde Straßendeckschichten, Errichtung von Lärmschutzwänden/-wällen) an den bei der Lärmkartierung berücksichtigten Straßen eingestellt, die ebenfalls in die Berechnungen zur Lärmkartierung eingeflossen sind:

A	Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Bleckeder Landstraße zwischen dem Lüner Damm und Hohe Luft auf Tempo 30 km/h
B	Lärmmindernde Straßendeckschichten in ausgewählten Bereichen (siehe Tabelle 5, Maßnahme 9)

## 8. Ergebnisse der Lärmkartierung

### 8.1 Hauptverkehrsstraßen

Bei der Erstellung der Lärmkarten wurde für die Bundesautobahn und die Bundesstraßen auf die vom GAA genutzten Daten zurückgegriffen.

Für das innerstädtische Straßennetz mit Straßenverkehren von mehr als 8.200 Kfz/Tag wurden die zusätzlich erhobenen und berechneten Verkehrsbelastungsdaten (DTV und SV-Anteil) genutzt (vgl. Kapitel 6, S. 23 und Anhang 2). Zudem wurden im Vorfeld in Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg die ebenfalls relevanten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie die vorhandenen Straßendeckschichten für den Untersuchungsraum zusammengestellt.

Entsprechend der Charakterisierung als Hauptverkehrsstraßennetz, das der Abwicklung der örtlichen und überörtlichen Verkehre dient, darf innerhalb des Siedlungsbereichs auf dem überwiegenden Teil der betrachteten Strecken 50 km/h gefahren werden. Das ist nicht der Fall im Bereich der Bleckeder Landstraße zwischen Lüner Damm und Hohe Luft, wo eine Tempo-30-Regelung gilt.

Dabei ist zu bedenken, dass die zuvor genannten Angaben sich nur auf die Hauptverkehrsstraßen der Hansestadt beziehen. In weiten Teilen der Hansestadt Lüneburg, insbesondere in Wohngebieten gilt die Tempo-30-Regelung bereits jetzt.

Gemäß den Angaben der Hansestadt sind die betrachtenden Straßenabschnitte zum Großteil mit nicht geriffeltem Gussasphalt als oberste Deckschicht angelegt. Abweichungen bestehen in den Bereichen, in denen aufgrund von Sanierungsbedarfen oder aus Lärmschutzgründen innerhalb der jüngeren Vergangenheit Maßnahmen durchgeführt wurden und verdichteter Asphalt mit lärmmindernden Eigenschaften (bspw. AC11 o.ä.) eingebaut wurde (vgl. Tabelle 5, Maßnahme 9).

Die auf Basis dieser Grundlage ermittelten Ergebnisse zur Lärmkartierung werden nachfolgend zusammengefasst.

### Strategische Lärmkarten

Die farbigen Isophonenflächen stellen Pegel dar, die außerhalb der Gebäude an der Fassade in 4 Metern Höhe über dem Gelände berechnet wurden (siehe auch Anhang 2 für großmaßstäbigere Auflö- sung).

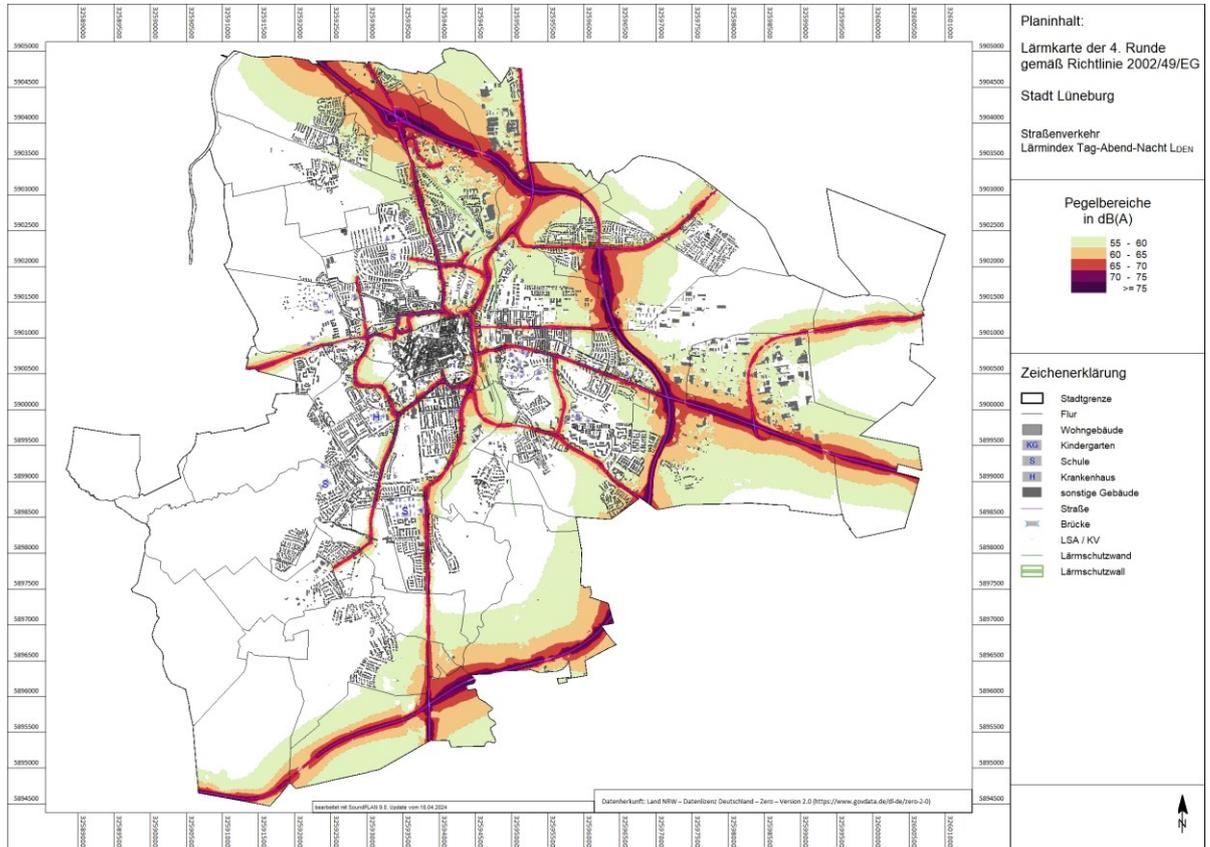
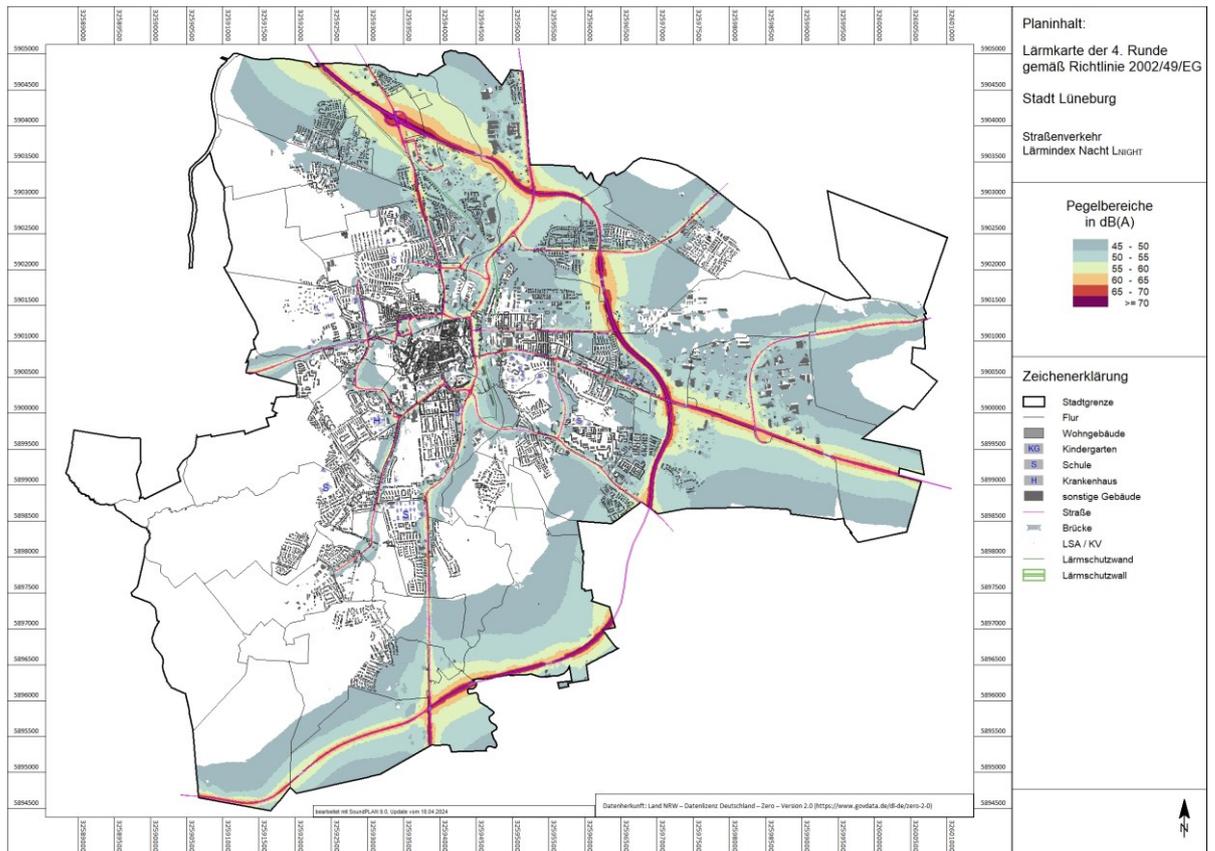


Abbildung 5: Lärmkarte der 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen – Lüneburg L<sub>den</sub>



**Abbildung 6:** Lärmkarte der 4. Runde - Hauptverkehrsstraßen – Lüneburg  $L_{NIGHT}$

## Statistische Daten für die Hansestadt Lüneburg

**Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) liegen.**

$L_{den}$ in dB(A)	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 – 69	ab 70 – 74	ab 75
Anzahl	7.492	4.048	3.352	1.598	44

$L_{night}$ in dB(A)	ab 45 - 49	ab 50 - 54	ab 55 – 59	ab 60 – 64	ab 65 - 69	ab 70
Anzahl	10.118	5.195	3.502	1.764	96	0

Der rot umrandete Bereich zeigt die Überschreitungen der Auslöswerte von 65 dB(A) ( $L_{den}$ ) bzw. von 55 dB(A) ( $L_{night}$ ) entsprechend Kapitel 5.

**Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten**

$L_{den}$ in dB(A)	> 55	> 65	> 75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	13,21	3,55	1,27
Wohnungen [Anzahl]	7.873	2.378	21
Schulen [Anzahl]	21	9	0
Kita [Anzahl]	0	0	0
Krankenhäuser [Anzahl]	0	0	0

**Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) die innerhalb der dort genannten Isophonen-Bänder liegen**

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörungen
Anzahl*	rd. 6	2947	697

\* Die Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Erkrankungen der Herzkranzgefäße), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in einem Gebiet sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/367 berechnet werden. Die tatsächliche Anzahl echter Krankheitsfälle in einem bestimmten Gebiet wird hierdurch nicht abgebildet.

## 8.2 Haupteisenbahnstrecken

Die Lärmkarten und Kartierungsberichte mit den statistischen Daten für die Haupteisenbahnstrecken werden vom Eisenbahn-Bundesamt EBA auf der eigenen Internetseite (<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>) veröffentlicht. Die Karten sind nachfolgend abgebildet.

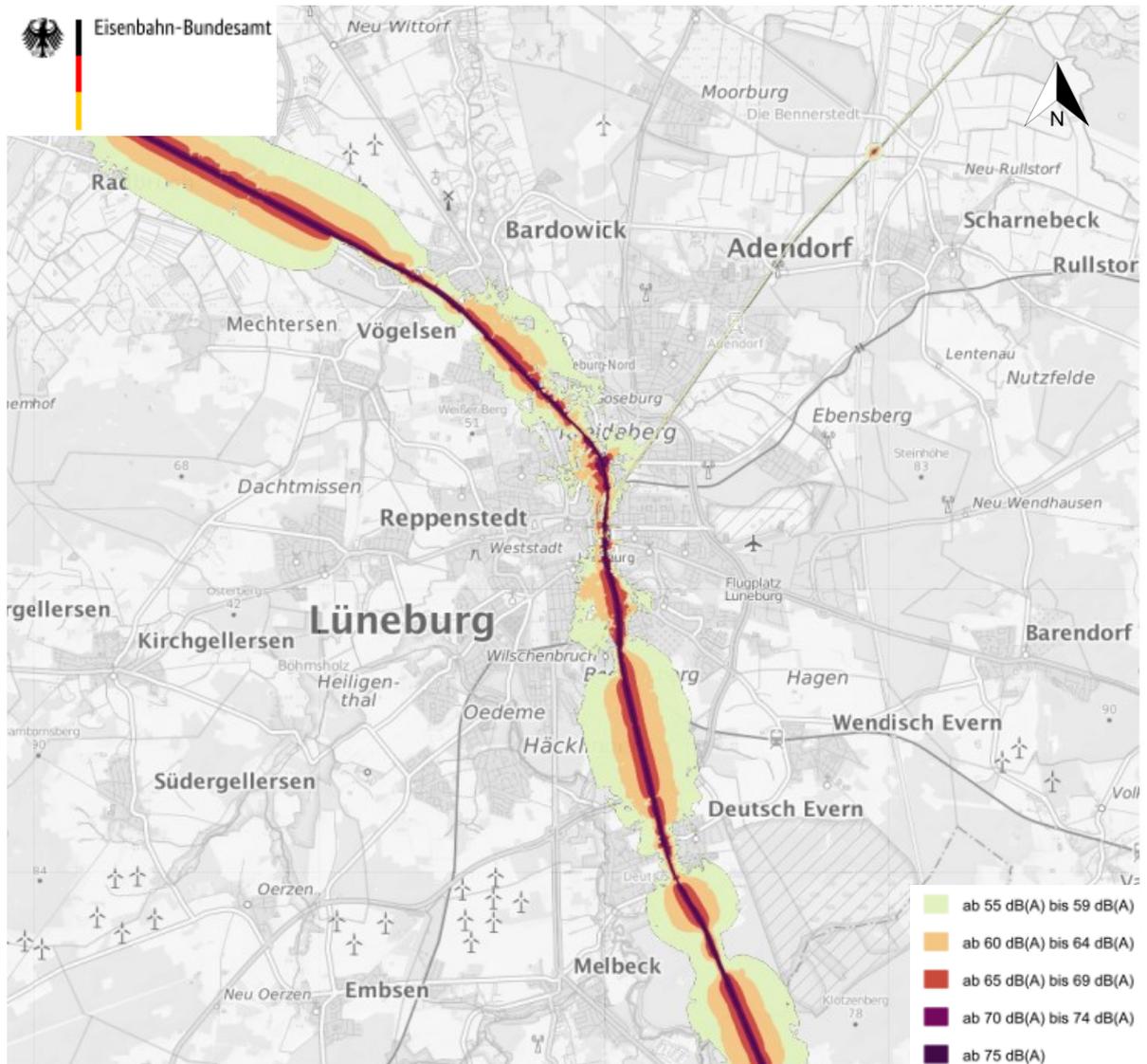


Abbildung 7: Lärmkarte der 4. Runde - Haupteisenbahnstrecken – Lüneburg  $L_{DEN}$

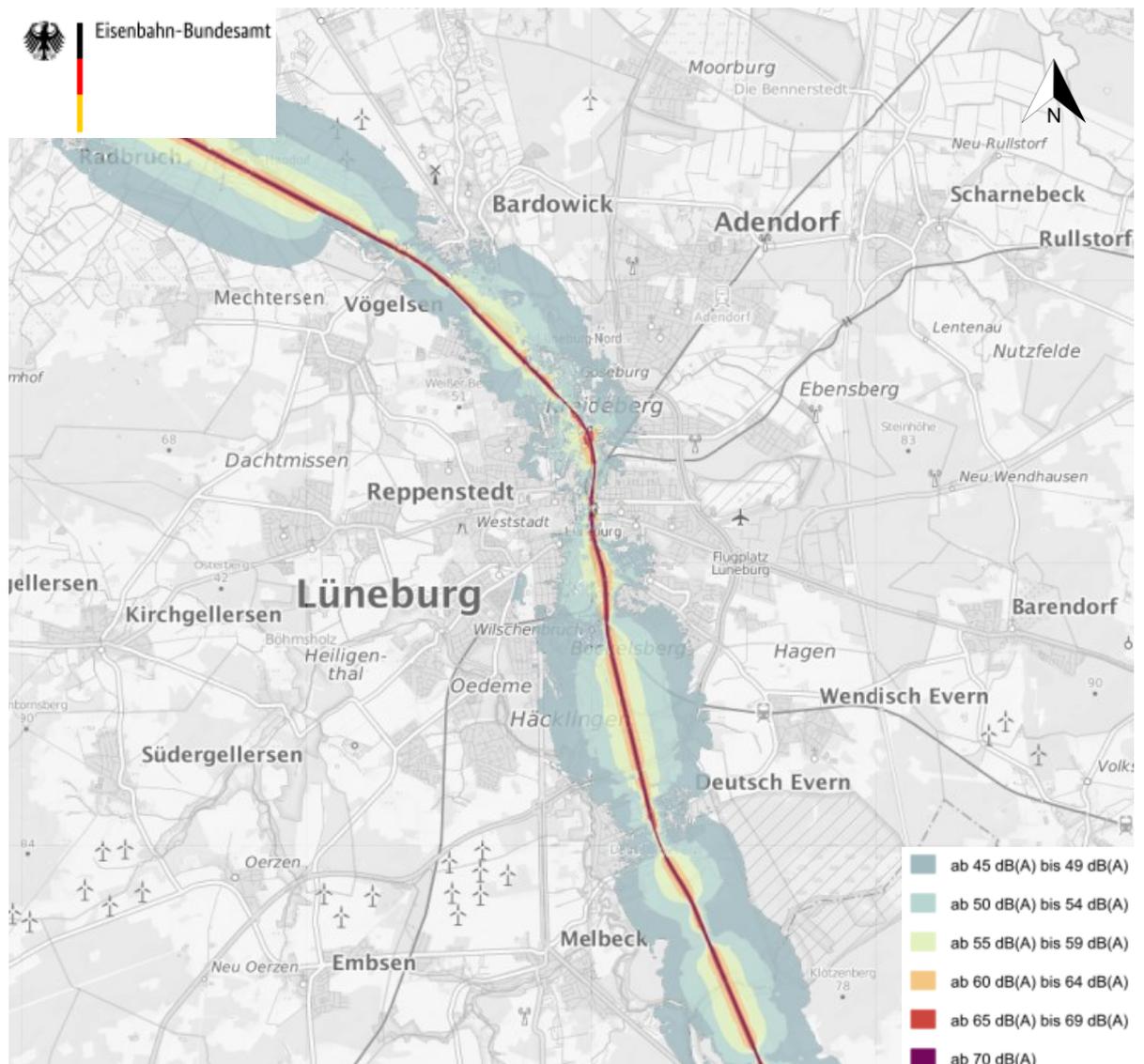


Abbildung 8: Lärmkarte der 4. Runde - Haupt Eisenbahnstrecken – Lüneburg L<sub>NIGHT</sub>

## 9. Bewertung der Lärmsituation

### 9.1 Hinweis zur Ermittlung der Belastetenzahlen

In der vierten Runde der Lärmaktionsplanung wird die Anzahl der von Lärm belasteten Personen mit Hilfe der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) ermittelt. Die Berechnungsmethode BEB unterscheidet sich von der bis zur dritten Runde der Lärmaktionsplanung verwendeten "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB). Insbesondere wird nach der nun anzuwendenden Berechnungsmethode BEB allen Bewohnern eines Gebäudes die Lärmbelastung an der am stärksten von Lärm beaufschlagten Fassade zugewiesen. Nach der vorläufigen Berechnungsmethode VBEB wurden die Bewohnenden eines Gebäudes auf alle Gebäudefassaden verteilt. Daher ergeben sich in der vierten Runde der Lärmaktionsplanung gegenüber der dritten Runde deutlich höhere Belastetenzahlen. Einhergehend hiermit ist eine direkte Vergleichbarkeit der Belastetenzahlen mit den früheren Ergebnissen nicht möglich.

Eine Addition der Belastetenzahlen für die jeweiligen Hauptlärmquellen zu einer Gesamtbelastetenzahl ist nicht zulässig, da eine Mehrfachbelastung einzelner Personen durch mehrere Lärmquellen nicht auszuschließen ist.

Bei den Belastetenzahlen handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.

### 9.2 Belastetenzahlen an Hauptverkehrsstraßen

Die Lärmkarten und Kartierungsberichte mit den statistischen Daten für die Hauptverkehrsstraßen wurden durch die nts Ingenieurgesellschaft erstellt. Die Ergebnisse sind in Kapitel 8 des vorliegenden Berichts zusammengefasst.

Die statistischen Daten für die Hansestadt Lüneburg (siehe Kapitel 8.1 Seite 37) zeigen, dass ganztags 4.994 Personen von Lärmpegeln oberhalb von 65 dB(A), dem vom niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz genannten Auslösewert (s. Kapitel 5), betroffen sind. Von Lärmpegeln oberhalb der gesetzlich festgeschriebenen Gesundheitsgefahr von tags 70 dB(A) sind ganztags 1.642 Personen betroffen.

Nachts sind in Lüneburg 5.362 Personen von Lärmpegeln oberhalb des Auslösewertes von 55 dB(A) betroffen. Von Lärmpegeln oberhalb der gesetzlich festgeschriebenen Gesundheitsgefahr von nachts 60 dB(A) sind 1.860 Personen betroffen.

### 9.3 Belastetenzahlen an Haupteisenbahnstrecken

Die Lärmkarten und Kartierungsberichte mit den statistischen Daten für die Haupteisenbahnstrecken werden vom Eisenbahn-Bundesamt EBA auf der eigenen Internetseite (<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>) veröffentlicht.

# 10. Öffentlichkeitsbeteiligung

## 10.1 Einleitung

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz sieht im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Anhörung und Mitwirkung der Öffentlichkeit (allgemeine Öffentlichkeit, andere Behörden, Träger öffentlicher Belange, politische Gremien) bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne vor. Hierzu enthält der § 47d des BImSchG unter Absatz 3 folgende Vorgaben:

*„Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“*

Durch die gesetzlich vorgeschriebene Information und Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Lärmaktionsplanung werden die Menschen, die z. T. vom Lärm direkt betroffen sind, über Ziele, Alternativen und Auswirkungen der Planung informiert, Lösungen erörtert sowie gemeinsame Ideen entwickelt.

Im Rahmen der Beteiligung wird die Öffentlichkeit zur Mitwirkung eingeladen. Dazu gehört die Unterrichtung der Bevölkerung im Plangebiet, z. B. durch die Presse, das Internet oder durch öffentliche Versammlungen oder auf sonstige geeignete Weise. Gegenstand der Unterrichtung sind:

- die Ergebnisse der Lärmkartierung (z. B. durch den zusammenfassenden Bericht und die Lärmkarte);
- die Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. -überprüfung;
- die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung;
- ggf. der zu überprüfende Lärmaktionsplan;
- ggf. verschiedene Vorschläge zur Lärminderung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung jeweiligen Maßnahmen.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans und die Dokumentation der Überprüfung sind ortsüblich bekannt zu machen und die Dokumente auszulegen. Innerhalb einer angemessenen Frist wird Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Fristen sollten den in anderen Verfahren üblichen Fristen angeglichen werden.

Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden von der zuständigen Behörde bei der Entscheidung über die Annahme des Lärmaktionsplanes berücksichtigt.

## 10.2 Art der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt eine öffentliche Auslegung und eine Beteiligung der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange lief zwischen dem 19.09.2024 bis zum 17.10.2024. Insgesamt wurden 75 Stellungnahmen fristgerecht eingereicht.

Über die vorstehenden Vorgaben hinaus gelten keine gesetzlichen Konkretisierungen zum Umgang mit den Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung. Die Hansestadt lehnt sich bei der Berücksichtigung der Interessen an die Grundzüge der Methodik von Abwägungen im Rahmen von Bauleitplanverfahren an. Die wesentlichen Inhalte werden in der Tabelle (im Anhang) unverändert aufgeführt und sofern abwägungsrelevant hinreichend abgewogen. Für ausschließlich hinweisgebende oder befürwortende Stellungnahmen besteht kein Abwägungserfordernis.

## 11. Allgemeine Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung und deren Minderungspotential

Ziel eines Lärmaktionsplans ist neben der Identifikation von Belastungsschwerpunkten im Gemeindegebiet die Festlegung und Priorisierung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung. Der Fokus liegt hier auf der Minderung des Straßenverkehrslärms.

Vorrang bei der Maßnahmenplanung haben sogenannte aktive Maßnahmen, die den Lärm bereits an der Lärmquelle mindern. Erst wenn aktive Maßnahmen ausgeschöpft sind, kommen Lärmschutzmaßnahmen am Ort der Einwirkung auf die Menschen, z. B. in Form einer lärmrobusten städtebaulichen Planung, in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen vorrangig an der Quelle zu vermeiden.

Die vorrangigen Handlungsziele in der Lärmaktionsplanung sind daher die Verkehrsvermeidung, die Verkehrsverlagerung sowie die Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs. Darüber hinaus kommen technische und bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen in Frage. Eine Zusammenstellung möglicher Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung und deren Minderungspotential enthält die Tabelle 6.

Zu unterscheiden sind dabei Maßnahmen, die kurz- bis mittelfristig realisierbar sind und für die keine größeren städtebaulichen Maßnahmen erforderlich sind (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, lärm mindernde Straßendeckschichten bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen) und solche, für die die städtebaulichen und verkehrsplanerischen Grundlagen geschaffen werden müssen und daher eher langfristig umsetzbar sind.

Hinsichtlich der im Tabelle 6 aufgeführten Maßnahmen ist darauf hinzuweisen, dass sich eine zahlen- bzw. wertmäßige Beschreibung der erreichbaren Minderung der Lärmbelastungen nicht für alle Maßnahmen mit der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen wie Straßen, Schienenwege und Quellen von Industrie und Gewerbe (BUB) [9] abbilden lässt.

Quantifizierbar sind Maßnahmen, die sich auf die relevanten Berechnungseingangsgrößen der Berechnungsmethoden der BUB (u. a. die Verkehrsmenge, die Fahrgeschwindigkeit, Fahrbahndeckschichten, Umgestaltung von Knotenpunkten) auswirken. Darüber hinaus ist die Lärminderung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände und -wälle rechnerisch darstellbar.

Hingegen sind andere Maßnahmen, die z. B. zur Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen oder die Ausbesserung schadhafter Fahrbahndeckschichten, nicht mittels Berechnungen nach dem vorgenannten Berechnungsverfahren zahlenmäßig darstellbar. Trotz fehlender Quantifizierbarkeit kann dennoch subjektiv wahrgenommen werden, dass diese Maßnahmen zu einer Verbesserung der Lärmsituation beitragen.

Tabelle 6: Lärminderungspotentiale von typischen Maßnahmen

Strategie	Maßnahme	Strategieziel	Minderungspotential [18] [19]	Zuständigkeit
<b>Vermeidung von Lärmemissionen</b>	Stadtentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung</li> <li>- Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 [10] bzw. der 16. BImSchV [6]</li> <li>- Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlungen</li> <li>- Verkehrsentwicklungsplanung:</li> <li>- Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr)</li> <li>- integriertes Parkraummanagement</li> <li>- Ausbau / Aufbau Mobilitätsmanagement mit alternativen Nutzungsmodellen wie Carsharing und Miet-Fahrrädern</li> </ul>	mittel- bis langfristig	1,3 – 1,7 dB bei Reduzierung des Lkw-Verkehrs von 10 % auf 5 % (30 km/h)  0,8 – 1,2 dB bei Reduzierung der Verkehrsmenge um 20 %  0,8 – 1,2 dB bei Reduzierung des Lkw-Verkehrs von 10 % auf 5 % (50 km/h)	Stadtverwaltung, Gesellschaft
<b>Verminderung von Lärmemissionen</b>	Maßnahmen an der Quelle: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrbahnsanierung</li> <li>- lärmindernde Fahrbahndeckschichten</li> <li>- geräuscharme Reifen</li> <li>- geräuscharme Fahrzeuge im ÖPNV</li> </ul>	mittel-bis langfristig	2,0 – 5,0 dB bei Einsatz von lärmindernden Straßendeckschichten  1,0 bis 4,0 dB bei geräuscharmen Reifen (50 km/h, Standardfahrbahn)  0,5 – 1,5 dB bei Fahrbahnsanierungen mit Standarddeckschichten	Straßenbaulastträger (Stadt, Kreis, Land, Bund), Straßenverkehrsbehörde, Gesellschaft
<b>Verminderung von Lärmemissionen</b>	Verkehrsbeeinflussung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsverlangsamung</li> <li>- Verkehrsverstetigung (Kreisverkehre, optimierte Schaltung von Lichtsignalanlagen, Straßenraumgestaltung)</li> <li>- Vorrangschaltung von Lichtsignalanlagen für den ÖPNV</li> <li>- Straßenraumgestaltung</li> </ul>	kurz- bis mittelfristig	3,0 – 5,0 dB bei Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h (Pflaster)  2,0 – 3,0 dB bei Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h (Asphalt)  2,0 – 3,0 dB bei Verbesserung des Verkehrsflusses (50 km/h)  1,0 – 2,0 dB bei Verbesserung des Verkehrsflusses (30 km/h)  0,5 – 1,0 dB bei Vergrößerung der Abstände zwischen Straße und Bebauung	Straßenbaulastträger (Stadt, Kreis, Land, Bund), Straßenverkehrsbehörde, Umweltbehörde

Strategie	Maßnahme	Strategieziel	Minderungspotential [18] [19]	Zuständigkeit
<b>räumliche Verlagerung von Lärmemissionen</b>	Verkehrsverlagerung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- räumliche Verlagerung auf neue Straßennetze</li> <li>- räumliche Verlagerung / Bündelung im Bestandsnetz</li> <li>- Lkw-Routenkonzept i. V. m. Verbot und /oder zeitliche Beschränkung des Schwerlastverkehrs</li> </ul>	mittel-bis langfristig	1,3 – 1,7 dB bei Reduzierung des Lkw-Verkehrs von 10 % auf 5 % (30 km/h)  0,8 – 1,2 dB bei Reduzierung der Verkehrsmenge um 20 %  0,8 – 1,2 dB bei Reduzierung des Lkw-Verkehrs von 10 % auf 5 % (50 km/h)	Straßenbaulastträger (Stadt, Kreis, Land, Bund), Straßenverkehrsbehörde
<b>Verminderung von Lärmimmissionen</b>	Lärmschutzmaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwände/-wälle)</li> <li>- passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Vorhangfassaden)</li> <li>- lärmrobuste Stadtplanung (Einplanung der Abschirmwirkung des eigenen Gebäudes zur Schaffung ruhiger Bereiche im Schallschatten)</li> </ul>	mittel- bis langfristig	5,0 bis 15,0 dB je nach Dimensionierung der Lärmschutzbauwerke  abhängig von der Schallschutzklasse der Fenster  5,0 bis 15,0 dB durch Eigenabschirmung je nach Fassadenausrichtung	Stadt / Gemeinde, Straßenbaulastträger (Stadt, Kreis, Land, Bund)

## 12. Identifizierung von Belastungsschwerpunkten

Die Lärmbelastung in einer Stadt ist im Regelfall nicht gleichmäßig über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Bereiche mit hohen Lärmbelastungen werden in den Lärmkarten dargestellt. Für die Entwicklung und Umsetzung zielgerichteter Lärminderungsmaßnahmen ist neben dem Pegelwert der Verkehrsbelastung aber auch die Kenntnis über die Anzahl der lärmbelasteten Menschen in den einzelnen Bereichen notwendig. Um verschiedene Bereiche in der Stadt hinsichtlich der Lärmbelastung der Menschen zu vergleichen und damit beispielsweise eine Dringlichkeitsliste von Minderungsmaßnahmen erstellen zu können, ist eine Priorisierung erforderlich.

Zur Identifizierung von Belastungsschwerpunkten wird im vorliegenden Fall ein lineares Verfahren angewendet. In diesem linearen Verfahren wird eine multiplikative Verknüpfung der Lärmpegel – oberhalb des Schwellenwertes - mit der Zahl der vom Lärm betroffenen zu einer Lärmkennziffer vorgenommen. Sie sind einfacher in der Anwendung und in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit als nichtlineare Verfahren (z. B. Noise Score).

Grundlage für die Berechnungen sind Gebäudelärmkarten (Berechnung der Lärmpegel an Immissionsorten vor den Fassaden und Etagen der Gebäude), wobei die Einwohner eines Gebäudes auf die Berechnungspunkte am Gebäude aufgeteilt werden. Für die Darstellung der Belastungsschwerpunkte wird das gesamte Gebiet in ein 10 x 10 m Raster eingeteilt. Für jede einzelne Rasterzelle erfolgt anschließend eine Auswertung, wie viele Einwohner im Umkreis von 100 m durch Lärm betroffen sind. Daraus lässt sich die Anzahl der durch Lärm betroffenen Bewohner berechnen.

Im Rahmen der Lärmkartierung werden die Lärmindikatoren von  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  berechnet und dargestellt. Welcher Lärmindikator für eine Identifizierung von Belastungsschwerpunkten geeigneter ist, lässt sich nicht allgemein beantworten. Im Rahmen des Lärmaktionsplans der Hansestadt Lüneburg wird der Wert  $L_{DEN}$  verwendet.

Neben lagebezogenen Daten zur Bevölkerung und der Lärmbelastung aus den Lärmkarten ist hierfür auch ein Schwellenwert notwendig. Im vorliegenden Fall wird für die Analyse der Prüfwert gemäß der Handlungsempfehlung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz des von 65 dB(A) für den  $L_{DEN}$  verwendet.

Die nach dem oben beschriebenen Verfahren ermittelten Lärmkennziffern sind zur Identifikation von Belastungsschwerpunkten (Hotspots) in der folgenden Hotspot-Karte erstellt. Hierin wird die ermittelte Betroffenheit in verschiedenen farblichen Abstufungen von geringer bis hoher Betroffenheit dargestellt (siehe nachfolgende Abbildung und Anhang 3).

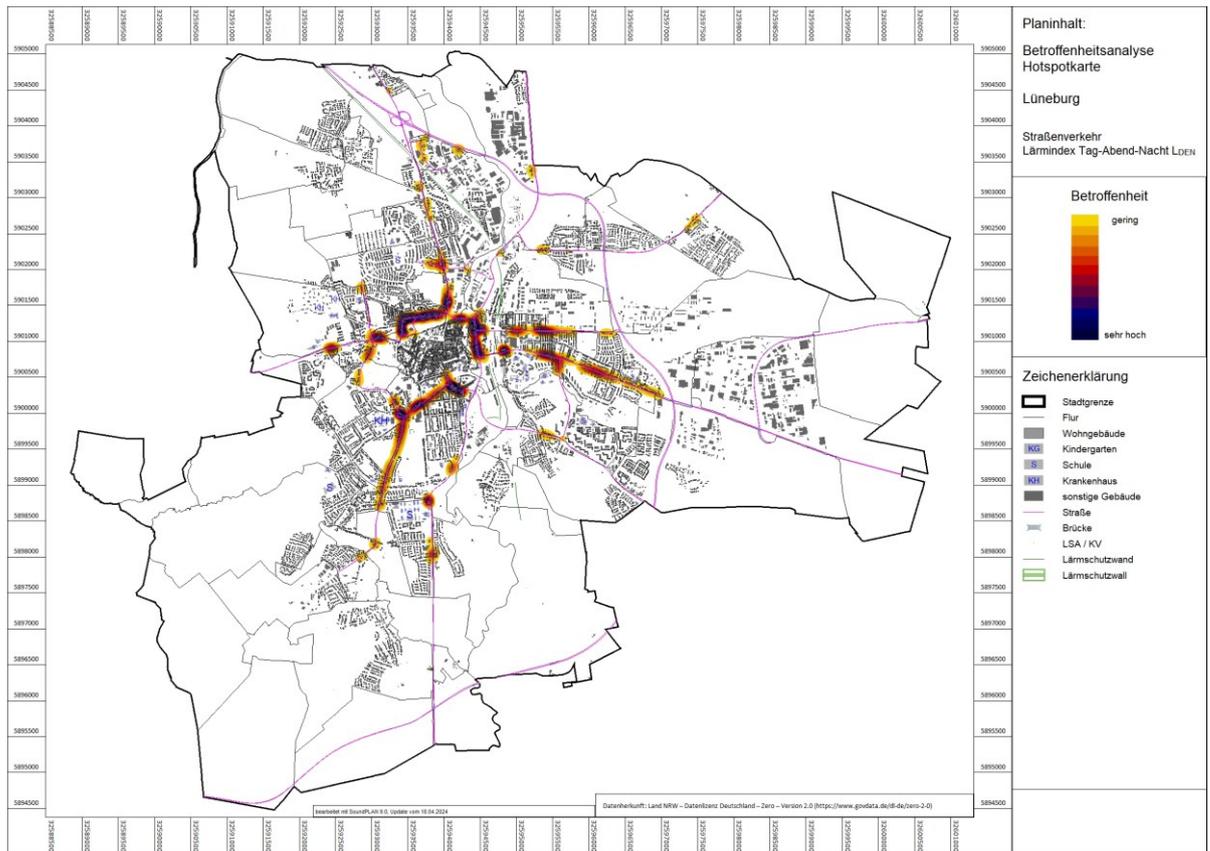


Abbildung 9: Hotspot-Karte auf der Grundlage des Lärmindicators "L<sub>den</sub>" für Lüneburg - 65 dB(A)

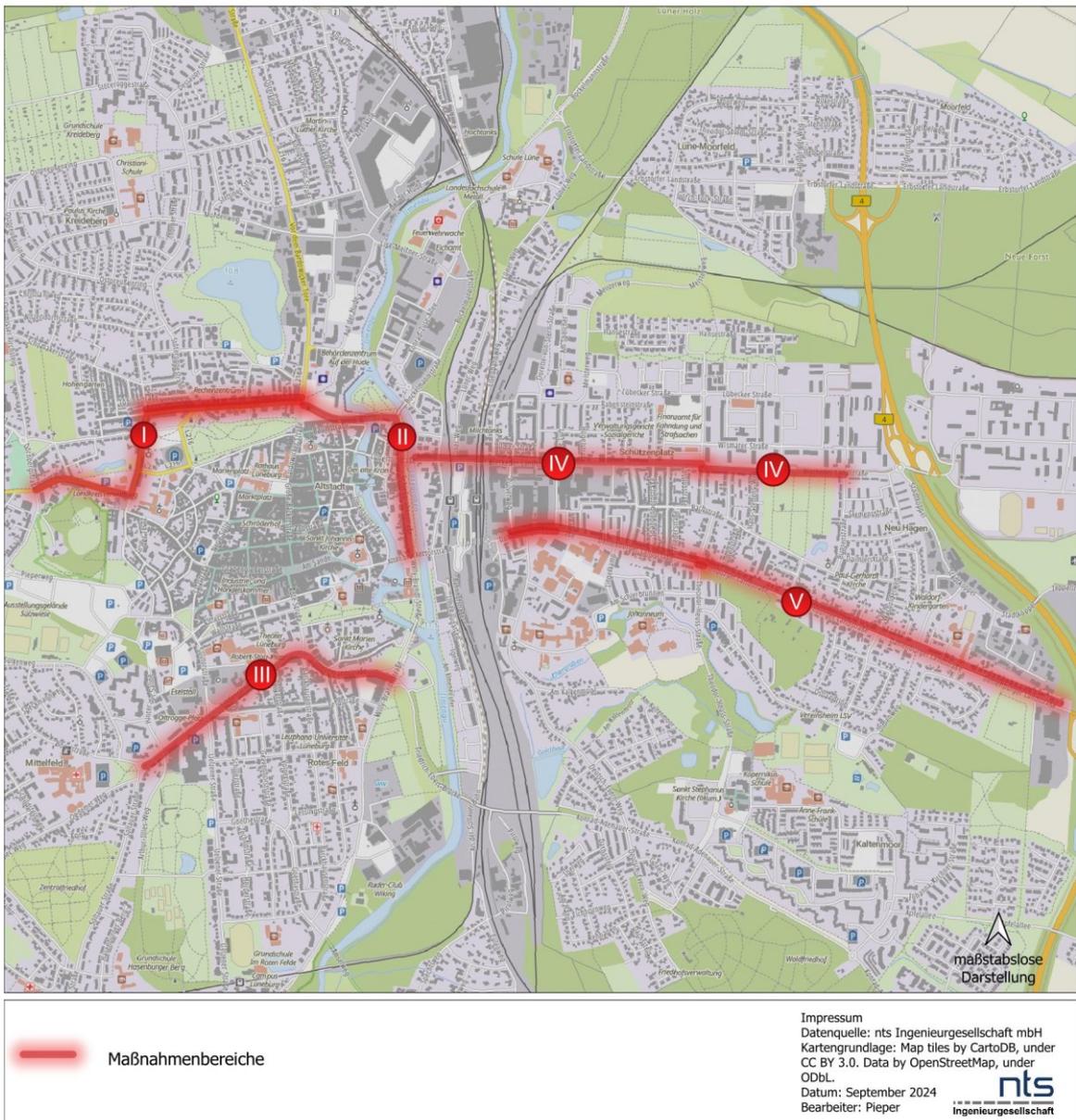


Abbildung 10: Darstellung der im Zuge der Wirkungsanalyse berücksichtigten Maßnahmenbereiche I. - V.

## 13. Analyse der Wirksamkeit der Maßnahmen

Die anvisierten Lärminderungsmaßnahmen werden im Folgenden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit analysiert. Hierzu werden die Lärmindikatoren von  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Straßen (BUB) [9] sowohl für die Bestandssituation als auch für die Situation mit der jeweils vorgeschlagenen Maßnahme berechnet und die Pegeldifferenzen in Differenzlärmskarten grafisch dargestellt.

Zusätzlich wird zur Analyse der Wirksamkeit der Maßnahmen die Anzahl der vom Lärm Belasteten nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) [5] für die Situationen mit und ohne die jeweilige Maßnahme ermittelt und die Reduzierung der Anzahl der Betroffenen angegeben.

### Hinweise:

#### Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen

Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen bedarf es der Anordnung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme. Nach Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [7] soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB bewirkt werden. Da Pegeldifferenzen grundsätzlich aufgerundet werden (Ziffer 2.3 und Fußnote Nr. 10 der Lärmschutz-Richtlinien-StV), müssen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen eine Minderung um mindestens 2,1 dB bewirken. Dies ist im weiteren Verfahren auf der Grundlage von Lärmberechnungen nach dem nationalen Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straße (RLS-90 bzw. RLS-19, vgl. Hinweise zur Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen für Straßen in ursprünglichen Berichtsentwurf) zu prüfen.

Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen, wie unter anderem einer hier vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, bedarf es der Prüfung und Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde.

Wie unter Kapitel 4. erläutert, können die in der Lärmaktionsplanung ermittelten Lärmpegel nach BUB [9] zur Durchsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht herangezogen werden und dienen lediglich als Orientierungshilfe, dass grundsätzlich Maßnahmen von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu prüfen sind und bei Überschreitungen im Lärmaktionsplan zunächst umfassendere Lärmberechnungen anzustellen sind. Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind andere zu beachtende und zudem höhere Richtwerte für die jeweilige Gebietsart (Mischgebiet, reines Wohngebiet, ...) anzusetzen. Aus im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach BUB festgestellten Immissionsüberschreitungen kann somit keine unmittelbare Grundlage oder Anspruch auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen abgeleitet werden.

Eine Prüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfolgt daher auch stets außerhalb des Lärmaktionsplanes nach ausschließlich straßenverkehrsrechtlichen Grundsätzen und anhand der für das Straßenverkehrsrecht verbindlichen Lärmschutz-Richtlinien-StV für Lärmschutzanordnungen auf der Grundlage von Lärmberechnungen nach dem nationalen Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straße (RLS-90 bzw. RLS-19) und intensiver Überprüfung und Abwägung der Auswirkungen.

Es ist im Sinne des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit stets das mildeste Mittel zu wählen und der Eingriff der Maßnahmen so gering wie möglich zu halten. Aus diesem Grund sind unter Umständen zeitliche Beschränkungen auf den Tag oder die Nacht geboten und die Voraussetzungen für eine Anordnung unabhängig voneinander zu prüfen. In die Betrachtung sind ebenfalls mögliche Beschränkungen auf einzelne Verkehrsarten oder Fahrrichtungen zu nehmen und zu prüfen.

#### Straßendeckschichtsanierung

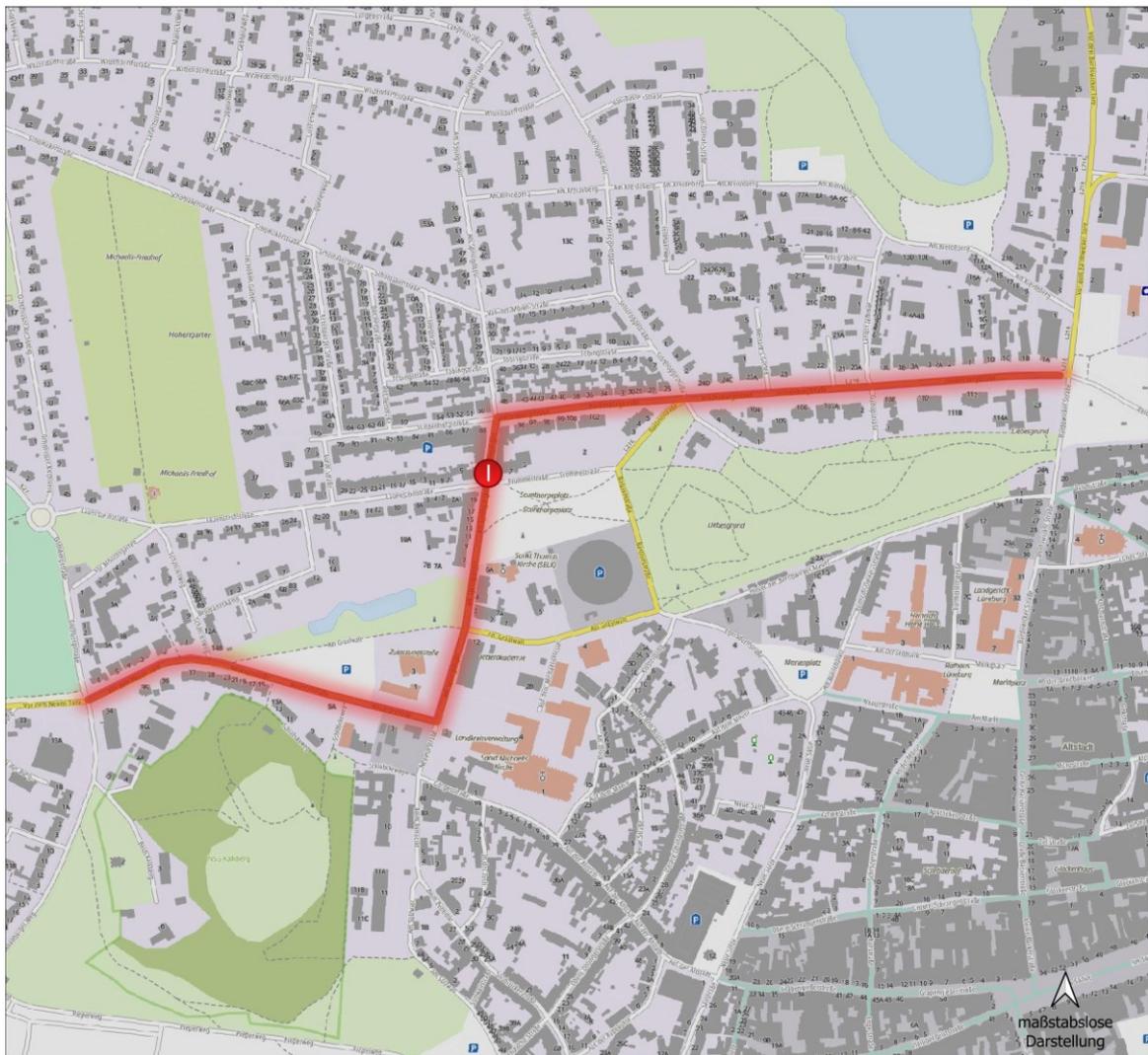
In den Lärmaktionsplan wurden nur geplante Straßensanierungen aufgenommen, die sich in den Maßnahmenbereichen befinden.

Bei den geplanten Straßendeckensanierungsarbeiten wird eine Überprüfung der finanziellen und technischen Machbarkeit eines lärmindernden Fahrbahnbelags durchgeführt.

## 13.1 Maßnahmenbereich I

Für den in Abbildung 11 dargestellten Abschnitt der Landesstraße L 216 werden im Folgenden die Auswirkungen zweier Lärmminderungsmaßnahmen geprüft.

Die erste Maßnahme sieht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h für Kraftfahrzeuge zwischen Knotenpunkt Dörnbergstraße im Westen und dem Knotenpunkt Vor dem Bardowicker Tore vor (Maßnahmenbereich I).



### Darstellung des Maßnahmenbereichs

 Maßnahmenbereich beginnend an der Kreuzung Dörnbergstraße, Vor dem Neuen Tore (Nr. 34), Neuetorstraße, Am Springintgut, Hindenburgstraße bis Kreuzung mit der Straße Vor dem Bardowicker Tore

Impressum  
Datenquelle: nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Kartengrundlage: Map tiles by CartoDB, under  
CC BY 3.0. Data by OpenStreetMap, under  
ODBL.  
Datum: Mai 2025  
Bearbeiter: Pieper

  
nts  
ingenieurgesellschaft

Abbildung 11: Maßnahmenbereich I

Die zweite Maßnahme betrifft lediglich einen Teilbereich (siehe Abbildung 12) und sieht eine Deckenschichtsanierung des Bereichs Hindenburgstraße, beginnend an der Kreuzung am Spingingut bis zur Kreuzung mit der Straße Vor dem Bardowicker Tore, vor. Diese ist seitens der Verantwortlichen schon seit längerem vorgesehen und bereits im Rahmen der städtischen Haushaltsplanung berücksichtigt.

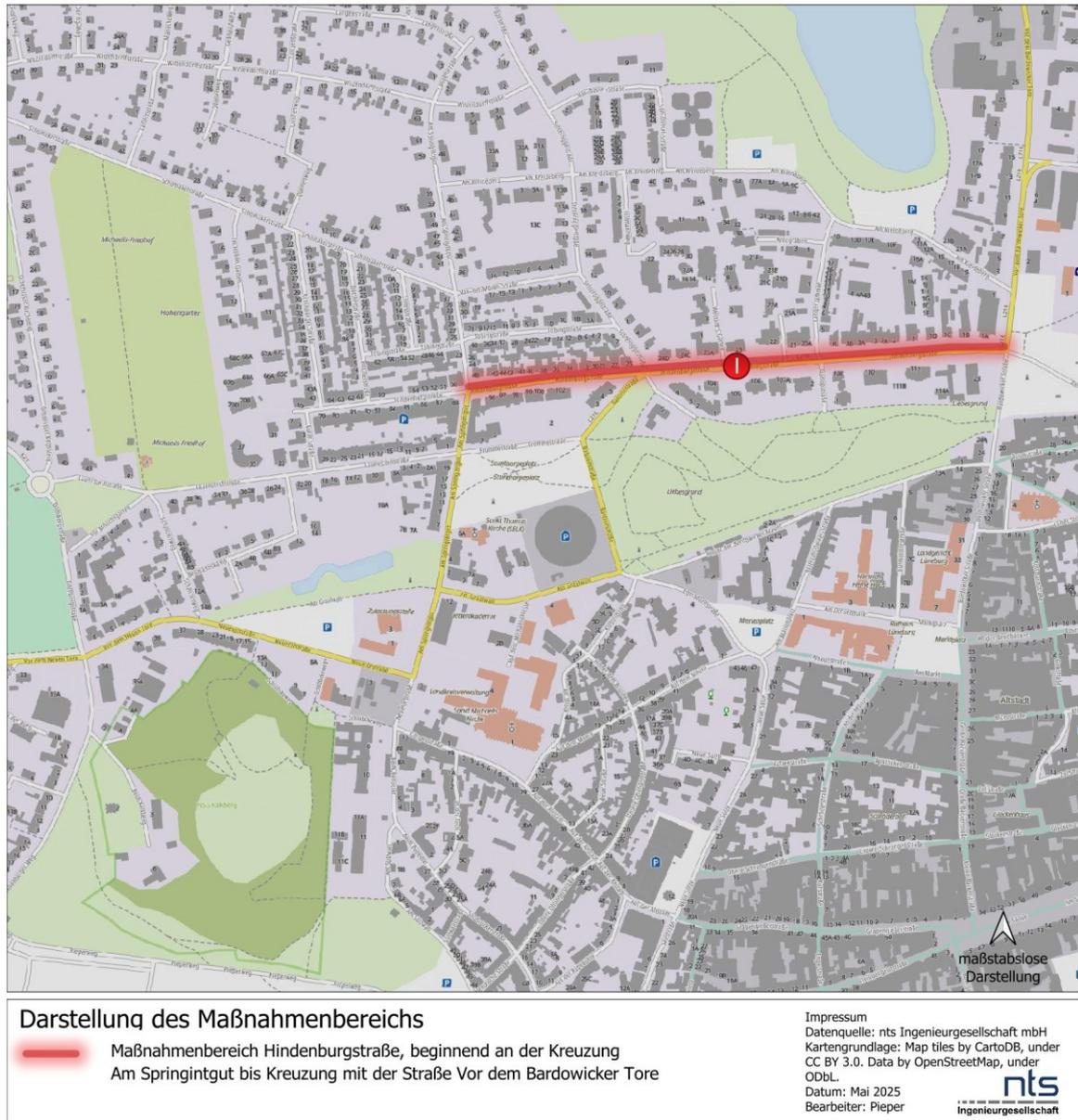


Abbildung 12: Maßnahmenbereich I<sub>b</sub>

### 13.1.1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h im Maßnahmenbereich I

Die hierdurch erreichte Reduzierung der Lärmbelastung wird anhand des Tag-Abend-Nacht-Pegels  $L_{DEN}$  in Abbildung 13 dargestellt.



**Abbildung 13:** Differenzlärmkarte zur Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich I

Die in der Lärmkartierung festgestellte Anzahl an Belasteten von den Emissionen der in der Maßnahme betrachteten Lärmquelle werden in Tabelle 7 den Werten gegenübergestellt, die durch die Maßnahme erreicht werden können. Betroffene in Bezug auf die Auslösewerte entsprechend Kapitel 5 sind rot umrandet.

Tabelle 7: Belastetenzahlen ohne und mit Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich I

Intervalle	EU Einwohnerstatistik			
	Einwohner ohne Maßnahme		Einwohner mit Maßnahme	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>
50 – 54	614	272	507	339
55 – 59	344	508	307	630
60 – 64	265	525	336	286
65 – 69	536	47	638	0
70 – 74	505	0	270	0
> 75	33	0	0	0
Summe Einwohnerzahl mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes	1074	1080	908	916
<b>durch Maßnahme erreichbare Minderung der Einwohnerzahl oberhalb des Auslösewertes</b>			<b>166</b>	<b>164</b>

An zahlreichen straßennahen Wohngebäuden entlang der L216 hat die Lärmkartierung Lärmpegel ergeben, die die Lärmvorsorgewerte nach der 16. BImSchV für Wohngebäude in Mischgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und von Wohngebieten mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) deutlich überschreiten. Somit ist die Belastung so hoch, dass sie für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist (siehe auch Kapitel 5).

Die Pegeldifferenzkarte zeigt, dass die lärmindernde Maßnahme eine Minderung um mindestens 3 dB(A) bewirkt.

Es sollte daher seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung für eine ganztägliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen geprüft werden.

### 13.1.2 Deckensanierung auf der L 216 im Maßnahmenbereich I<sub>b</sub>

Als Lärminderungsmaßnahme wird für den in Abbildung 12 dargestellten Abschnitt der Landesstraße L 216 zwischen Knotenpunkt Am Springintgut im Westen und dem Knotenpunkt Vor dem Bardowicker Tore eine Deckensanierung mit Einbau der Asphaltdeckschicht AC 11 betrachtet.

Die hierdurch erreichte Reduzierung der Lärmbelastung wird anhand des Tag-Abend-Nacht-Pegels  $L_{DEN}$  in Abbildung 14 dargestellt.



**Abbildung 14:** Differenzlärmappe zur Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich I<sub>b</sub>

Die in der Lärmkartierung festgestellte Anzahl an Belasteten von den Emissionen der in der Maßnahme betrachteten Lärmquelle werden in Tabelle 8 den Werten gegenübergestellt, die durch die Maßnahme erreicht werden können. Betroffene in Bezug auf die Auslösewerte entsprechend Kapitel 5 sind rot umrandet.

Tabelle 8: Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich I<sub>b</sub>

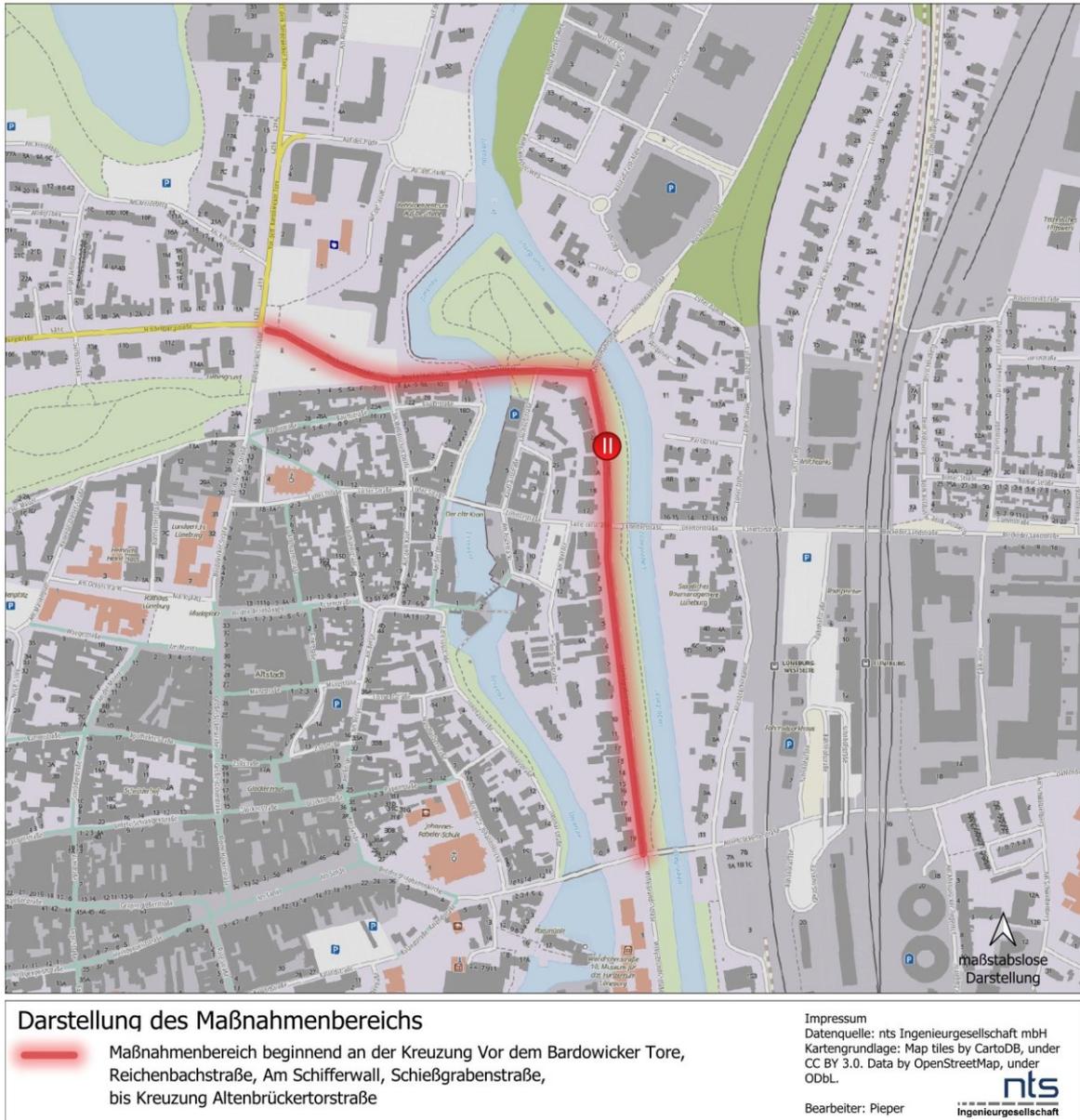
Intervalle	EU Einwohnerstatistik			
	Einwohner ohne Maßnahme		Einwohner mit Maßnahme	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>
50 – 54	614	272	477	311
55 – 59	344	508	358	575
60 – 64	265	525	307	380
65 – 69	536	47	597	42
70 – 74	505	0	360	0
> 75	33	0	27	0
Summe Einwohnerzahl mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes	1074	1080	984	997
<b>durch Maßnahme erreichbare Minderung der Einwohnerzahl oberhalb des Auslösewertes</b>			<b>90</b>	<b>83</b>

Städtischerseits ist die Straßendeckschichtsanierung für die nächsten 5 Jahre geplant. Es sollte geprüft werden, ob die Deckensanierung mit Einbau der Asphaltdeckschicht AC 11 oder einem Asphalt umgesetzt werden kann, der vergleichbare lärmindernde Eigenschaften besitzt.

## 13.2 Maßnahmenbereich II

Für den in Abbildung 15 dargestellten Abschnitt der Gemeindestraßen Reichenbachstraße, Am Schifferwall und Schießgrabenstraße werden im Folgenden die Auswirkungen einer Lärminderungsmaßnahme geprüft.

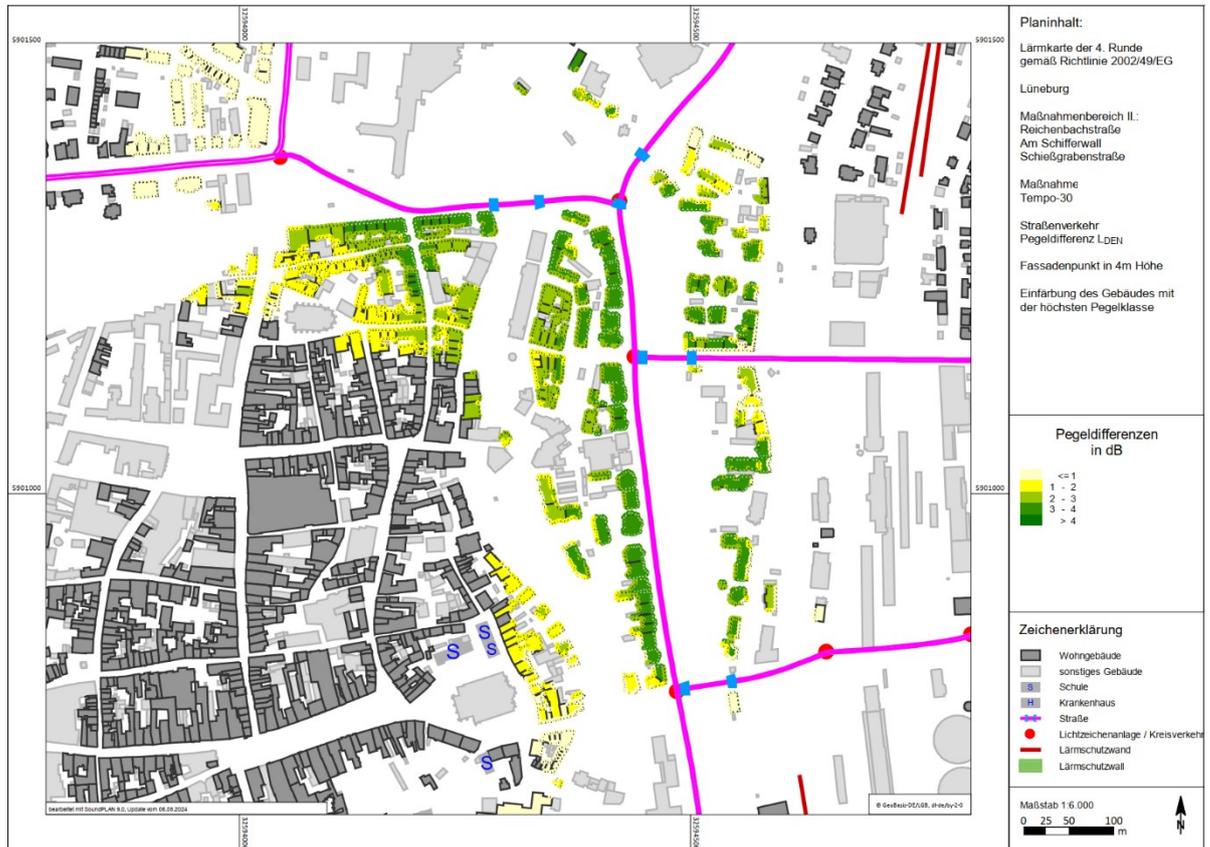
Die Maßnahme sieht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h vor.



**Abbildung 15: Maßnahmenbereich II**

### 13.2.1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h im Maßnahmenbereich II

Die hierdurch erreichte Reduzierung der Lärmbelastung wird anhand des Tag-Abend-Nacht-Pegels  $L_{DEN}$  in Abbildung 16 dargestellt.



**Abbildung 16:** Differenzlärkarte zur Maßnahme Temporeduzierung im Maßnahmenbereich II

Die in der Lärmkartierung festgestellte Anzahl an Belasteten von den Emissionen der in der Maßnahme betrachteten Lärmquelle werden in Tabelle 9 den Werten gegenübergestellt, die durch die Maßnahme erreicht werden können. Betroffene in Bezug auf die Auslösewerte entsprechend Kapitel 5 sind rot umrandet.

Tabelle 9: Belastetenzahlen ohne und mit Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich II

Intervalle	EU Einwohnerstatistik			
	Einwohner ohne Maßnahme		Einwohner mit Maßnahme	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>
50 – 54	292	254	306	302
55 – 59	325	339	298	378
60 – 64	264	417	302	268
65 – 69	340	32	405	0
70 – 74	417	0	234	0
> 75	10	0	0	0
Summe Einwohnerzahl mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes	767	788	639	646
<b>durch Maßnahme erreichbare Minderung der Einwohnerzahl oberhalb des Auslösewertes</b>			<b>128</b>	<b>142</b>

An zahlreichen straßennahen Wohngebäuden entlang des Straßenabschnittes Reichenbachstraße, Am Schifferwall und Schießgrabenstraße hat die Lärmkartierung Lärmpegel ergeben, die die Lärmvorsorgewerte nach der 16. BImSchV für Wohngebäude in Mischgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und von Wohngebieten mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) deutlich überschreiten. Somit ist die Belastung so hoch, dass sie für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist (siehe auch Kapitel 5).

Die Pegeldifferenzkarte zeigt, dass die lärmindernde Maßnahme eine Minderung um mindestens 3 dB(A) bewirkt.

Es sollte daher seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen geprüft werden.

## 13.3 Maßnahmenbereich III

Für den in Abbildung 17 dargestellten Abschnitt der Gemeindestraßen Soltauer Straße / Lindenstraße / Stresemannstraße zwischen Knotenpunkt Bögelstraße im Westen und dem Knotenpunkt Willy-Brandt-Straße werden im Folgenden die Auswirkungen zweier Maßnahmen geprüft.

Die erste Maßnahme sieht die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h vor. Die zweite Maßnahme betrachtet eine Deckensanierung mit dem Einbau der Straßendeckschicht AC 11.

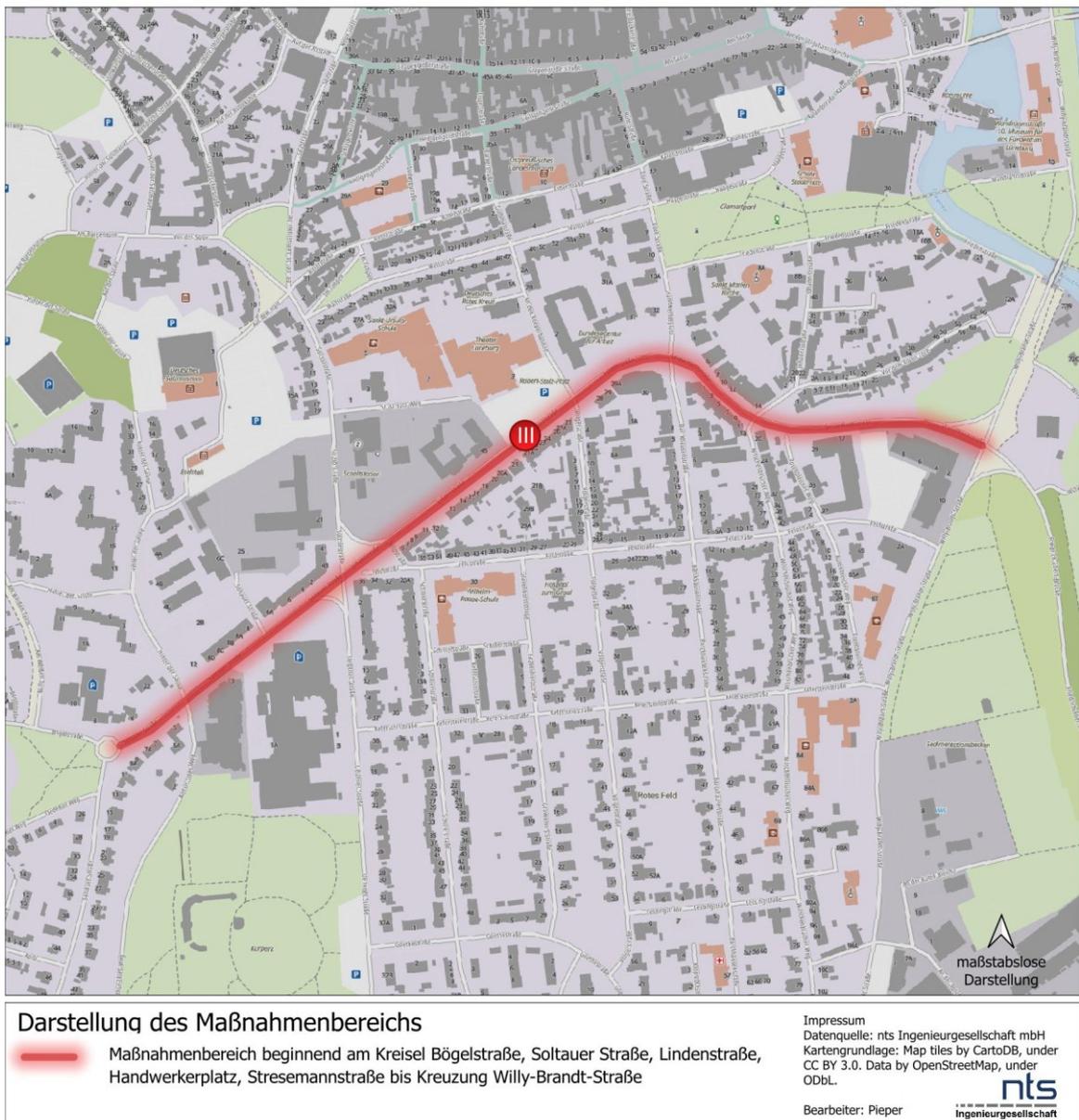


Abbildung 17: Maßnahmenbereich III

### 13.3.1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Maßnahmenbereich III

Die hierdurch erreichte Reduzierung der Lärmbelastung wird anhand des Tag-Abend-Nacht-Pegels  $L_{DEN}$  in Abbildung 18 dargestellt.



**Abbildung 18: Differenzlärmkarte zur Maßnahme Temporeduzierung im Maßnahmenbereich III**

Die in der Lärmkartierung festgestellte Anzahl an Belasteten von den Emissionen der in der Maßnahme betrachteten Lärmquelle werden in Tabelle 10 den Werten gegenübergestellt, die durch die Maßnahme erreicht werden können. Betroffene in Bezug auf die Auslösewerte entsprechend Kapitel 5 sind rot umrandet.

Tabelle 10: Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich III

	EU Einwohnerstatistik			
	Einwohner ohne Maßnahme		Einwohner mit Maßnahme	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>
50 – 54	298	288	282	350
55 – 59	275	489	261	609
60 – 64	305	394	356	114
65 – 69	507	0	607	0
70 – 74	357	0	101	0
> 75	0	0	0	0
Summe Einwohnerzahl mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes	864	883	708	723
<b>durch Maßnahme erreichbare Minderung der Einwohnerzahl oberhalb des Auslösewertes</b>			<b>156</b>	<b>160</b>

An zahlreichen straßennahen Wohngebäuden entlang der Gemeindestraßen Soltauer Straße / Lindenstraße / Stresemannstraße hat die Lärmkartierung Lärmpegel ergeben, die die Lärmvorsorgewerte nach der 16. BImSchV für Wohngebäude in Mischgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und von Wohngebieten mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) deutlich überschreiten. Somit ist die Belastung so hoch, dass sie für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist (siehe auch Kapitel 5).

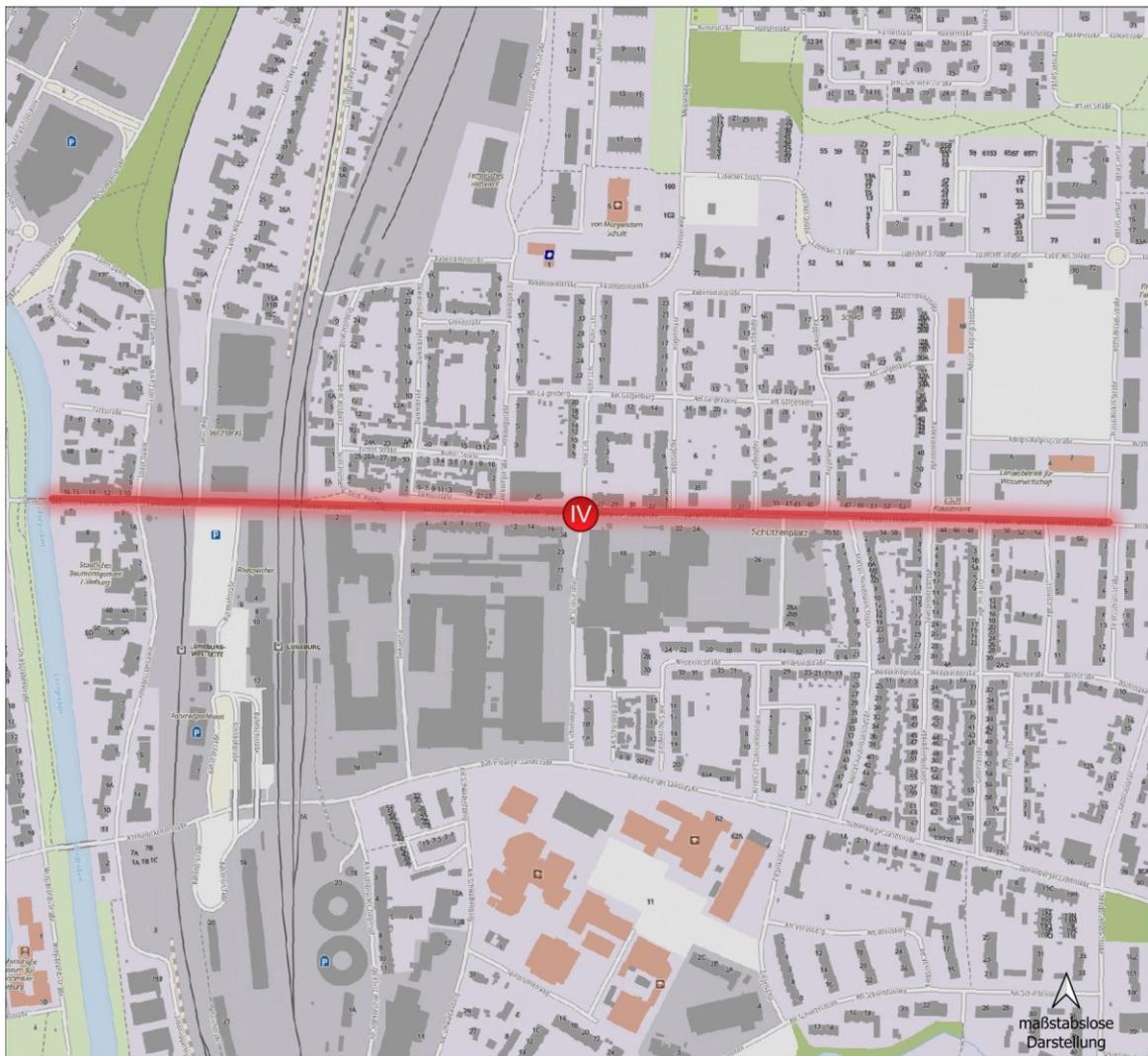
Die Pegeldifferenzkarte zeigt, dass die lärmindernde Maßnahme eine Minderung um mindestens 3 dB(A) bewirkt.

Es sollte daher seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen geprüft werden.

## 13.4a. Maßnahmenbereich IV<sub>a</sub>

Für den in Abbildung 19 dargestellten Abschnitt der Gemeindestraße Bleckeder Landstraße / Lünertorstraße zwischen der Kreuzung Schifferwall im Westen und der Kreuzung Horst-Nickel-Straße im Osten werden im Folgenden die Auswirkungen einer Lärminderungsmaßnahmen geprüft.

Die Maßnahme sieht die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h vor.



### Darstellung des Maßnahmenbereichs

 Maßnahmenbereich beginnend an der Kreuzung Schifferwall, Lünertorstraße, Bleckeder Landstraße bis Kreuzung Horst-Nickel-Straße

Impressum  
Datenquelle: nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Kartengrundlage: Map tiles by CartoDB, under  
CC BY 3.0. Data by OpenStreetMap, under  
ODBL.

Bearbeiter: Pieper

  
nts  
Ingenieurgesellschaft

Abbildung 19: Maßnahmenbereich IV<sub>a</sub>

### 13.4a.1. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Maßnahmenbereich IV<sub>a</sub>

Die hierdurch erreichte Reduzierung der Lärmbelastung wird anhand des Tag-Abend-Nacht-Pegels  $L_{DEN}$  in Abbildung 20 dargestellt.



**Abbildung 20:** Differenzlärmkarte zur Maßnahme Temporeduzierung im Maßnahmenbereich IV<sub>a</sub>

Die in der Lärmkartierung festgestellte Anzahl an Belasteten von den Emissionen der in der Maßnahme betrachteten Lärmquelle werden in Tabelle 11 den Werten gegenübergestellt, die durch die Maßnahme erreicht werden können. Betroffene in Bezug auf die Auslösewerte entsprechend Kapitel 5 sind rot umrandet.

Tabelle 11: Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich IV<sub>a</sub>

	EU Einwohnerstatistik			
	Einwohner ohne Maßnahme		Einwohner mit Maßnahme	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>
50 – 54	403	225	353	266
55 – 59	322	341	281	375
60 – 64	231	258	286	142
65 – 69	337	24	357	18
70 – 74	273	0	150	0
> 75	2	0	2	0
Summe Einwohnerzahl mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes	612	623	509	535
<b>durch Maßnahme erreichbare Minderung der Einwohnerzahl oberhalb des Auslösewertes</b>			<b>103</b>	<b>88</b>

An zahlreichen straßennahen Wohngebäuden entlang der Gemeindestraßen Bleckeder Landstraße / Lünertorstraße hat die Lärmkartierung Lärmpegel ergeben, die die Lärmvorsorgewerte nach der 16. BImSchV für Wohngebäude in Mischgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und von Wohngebieten mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) deutlich überschreiten. Somit ist die Belastung so hoch, dass sie für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist (siehe auch Kapitel 5).

Die Pegeldifferenzkarte zeigt, dass die lärmindernde Maßnahme eine Minderung um mindestens 3 dB(A) bewirkt.

Es sollte daher seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen geprüft werden.

## 13.4b. Maßnahmenbereich IV<sub>b</sub>

Für den in Abbildung 21 dargestellten Abschnitt der Gemeindestraße Bleckeder Landstraße zwischen der Kreuzung Horst-Nickel-Straße im Westen und der Kreuzung Anna-Vogelei-Straße im Osten werden im Folgenden die Auswirkungen einer Lärminderungsmaßnahmen geprüft.

Die Maßnahme sieht eine Deckensanierung mit Einbau der Asphaltdeckschicht AC 11 vor.



Abbildung 21: Maßnahmenbereich IV<sub>b</sub>

### 13.4b.1 Deckensanierung im Maßnahmenbereich IV<sub>b</sub>

Die hierdurch erreichte Reduzierung der Lärmbelastung wird anhand des Tag-Abend-Nacht-Pegels  $L_{DEN}$  in Abbildung 22 dargestellt.



**Abbildung 22:** Differenzlärmkarte zur Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich IV<sub>b</sub>

Die in der Lärmkartierung festgestellte Anzahl an Belasteten von den Emissionen der in der Maßnahme betrachteten Lärmquelle werden in Tabelle 12 den Werten gegenübergestellt, die durch die Maßnahme erreicht werden können. Betroffene in Bezug auf die Auslösewerte entsprechend Kapitel 5 sind rot umrandet.

Tabelle 12: Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Decksanierung im Maßnahmenbereich IV<sub>6</sub>

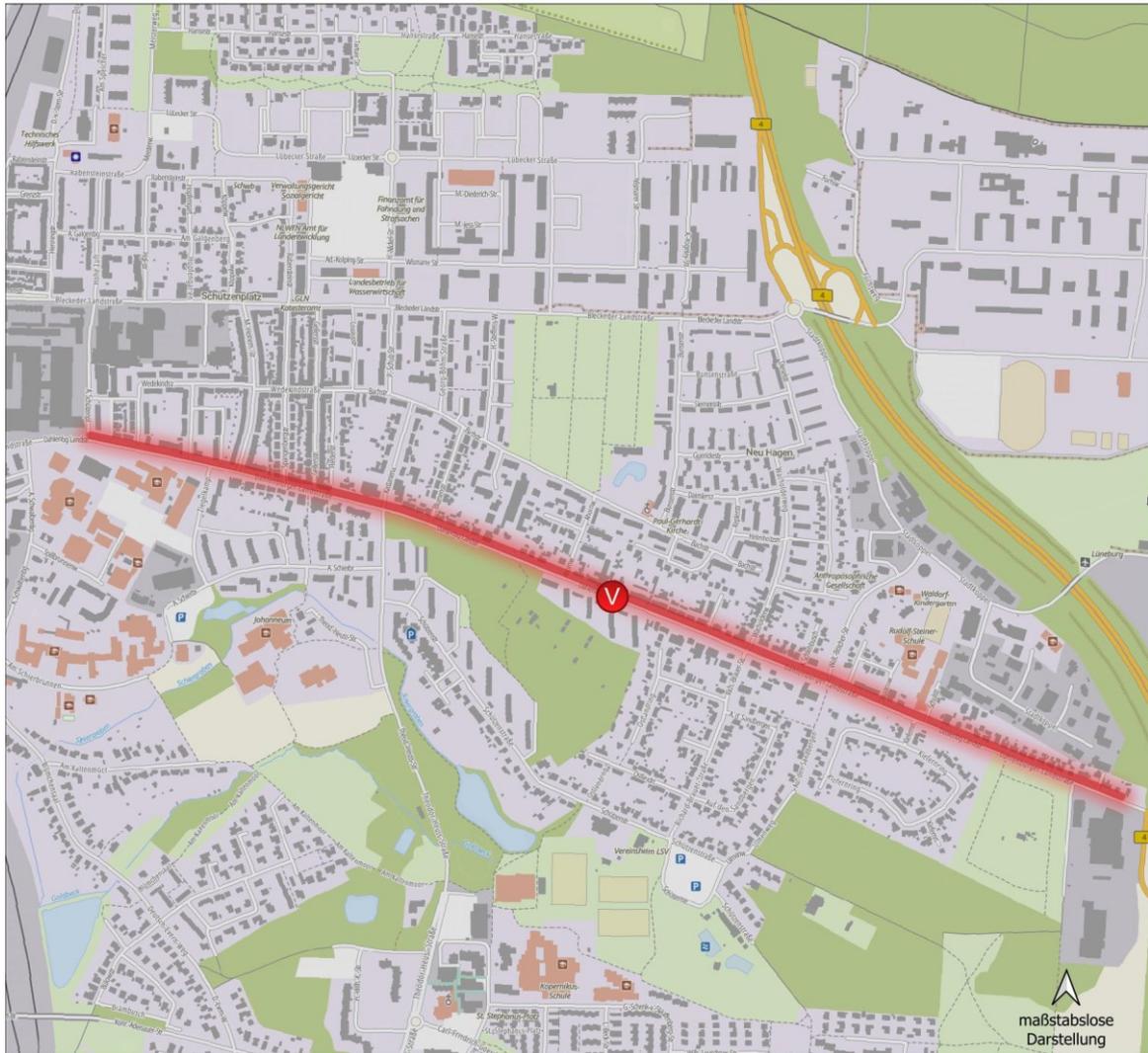
Intervalle	EU Einwohnerstatistik			
	Einwohner ohne Maßnahme		Einwohner mit Maßnahme	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>
50 – 54	165	90	137	111
55 – 59	183	104	165	80
60 – 64	60	53	80	52
65 – 69	94	0	64	0
70 – 74	51	0	51	0
> 75	0	0	0	0
Summe Einwohnerzahl mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes	145	157	115	132
<b>durch Maßnahme erreichbare Minderung der Einwohnerzahl oberhalb des Auslösewertes</b>			<b>30</b>	<b>25</b>

Städtischerseits wurde die Straßendeckschichtsanierung mit einem Asphalt umgesetzt, dessen lärm-mindernde Eigenschaften dem einer Asphaltdeckschicht AC11 entspricht. Die Straßendeckschichtsanierung wurde über den hier betrachteten Straßenabschnitt hinaus von Westen aus bis zur Dieselstraße vor dem Kreisverkehr realisiert.

## 13.5a Maßnahmenbereich V<sub>a</sub>

Für den in Abbildung 23 dargestellten Abschnitt der Gemeindestraße Dahlenburger Landstraße zwischen der Kreuzung Am Schützenplatz im Westen und dem Autohaus Stern-Partner im Osten werden in Folgenden die Auswirkungen einer Lärminderungsmaßnahme geprüft.

Bei dieser Lärminderungsmaßnahme wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h betrachtet.



### Darstellung des Maßnahmenbereichs

 Maßnahmenbereich beginnend an der Kreuzung Am Schützenplatz, Dahlenburger Landstraße, Kreuzung Theodor-Heuss-Straße bis Autohaus Stern-Partner

Impressum  
Datenquelle: nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Kartengrundlage: Map tiles by CartoDB, under  
CC BY 3.0. Data by OpenStreetMap, under  
ODBL.

Bearbeiter: Pieper

**nts**  
Ingenieurgesellschaft

Abbildung 23: Maßnahmenbereich V<sub>a</sub>

### 13.5a.1. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Maßnahmenbereich $V_a$

Die hierdurch erreichte Reduzierung der Lärmbelastung wird anhand des Tag-Abend-Nacht-Pegels  $L_{DEN}$  in Abbildung 24 dargestellt.



Abbildung 24: Differenzlärmappe zur Maßnahme Temporeduzierung im Maßnahmenbereich  $V_a$

Die in der Lärmappe festgestellte Anzahl an Belasteten von den Emissionen der in der Maßnahme betrachteten Lärmquelle werden in Tabelle 13 den Werten gegenübergestellt, die durch die Maßnahme erreicht werden können. Betroffene in Bezug auf die Auslösewerte entsprechend Kapitel 5 sind rot umrandet.

Tabelle 13: Belastetenzahlen mit und ohne Maßnahme Tempo 30 im Maßnahmenbereich V<sub>a</sub>

Intervalle	EU Einwohnerstatistik			
	Einwohner ohne Maßnahme		Einwohner mit Maßnahme	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>
50 – 54	373	317	379	366
55 – 59	319	435	311	395
60 – 64	311	163	346	0
65 – 69	435	0	371	0
70 – 74	136	0	0	0
> 75	0	0	0	0
Summe Einwohnerzahl mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes	571	598	371	395
<b>durch Maßnahme erreichbare Minderung der Einwohnerzahl oberhalb des Auslösewertes</b>			<b>200</b>	<b>203</b>

An zahlreichen straßennahen Wohngebäuden entlang der Gemeindestraßen Bleckeder Landstraße / Lünertorstraße hat die Lärmkartierung Lärmpegel ergeben, die die Lärmvorsorgewerte nach der 16. BImSchV für Wohngebäude in Mischgebieten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und von Wohngebieten mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) deutlich überschreiten. Somit ist die Belastung so hoch, dass sie für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant ist. (siehe auch Kapitel 5)

Die Pegeldifferenzkarte zeigt, dass die lärmindernde Maßnahme eine Minderung um mindestens 3 dB(A) bewirkt.

Es sollte daher seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Abwägung für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen geprüft werden.

## 13.5b. Maßnahmenbereich V<sub>b</sub>

Für den in Abbildung 25 dargestellten Abschnitt der Gemeindestraße Dahlenburger Landstraße zwischen der Kreuzung Pulverweg im Westen und der Einmündung Am Ziegelkamp im Osten werden im Folgenden die Auswirkungen einer Lärminderungsmaßnahme geprüft.

Als Lärminderungsmaßnahme wird eine Deckensanierung mit Einbau der Straßendeckschicht AC 11 betrachtet.

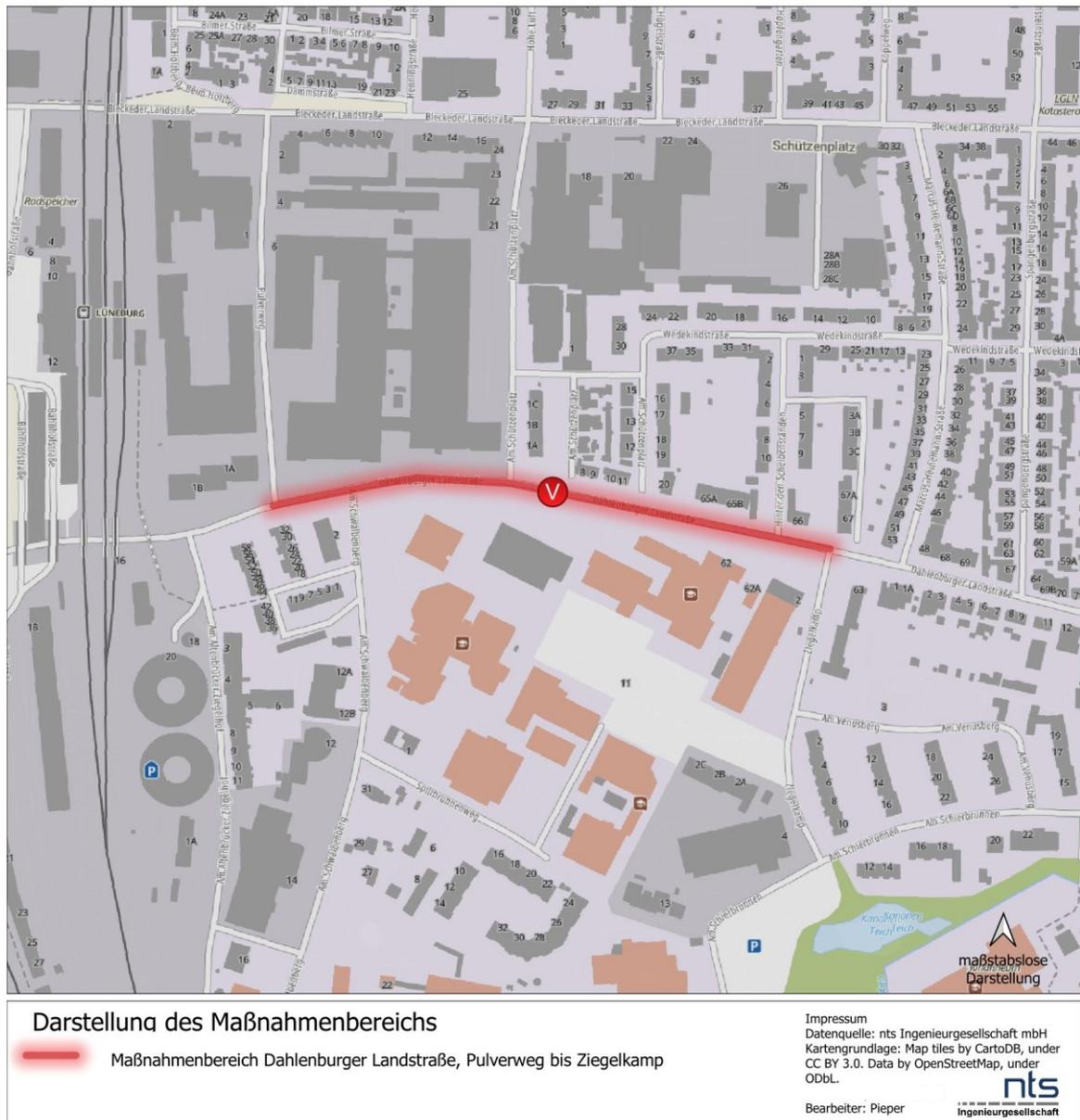


Abbildung 25: Maßnahmenbereich V<sub>b</sub>

### 13.5b.1 Deckensanierung im Maßnahmenbereich V<sub>b</sub>

Die hierdurch erreichte Reduzierung der Lärmbelastung wird anhand des Tag-Abend-Nacht-Pegels  $L_{DEN}$  in Abbildung 26 dargestellt.



**Abbildung 26:** Differenzlärmappe zur Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich V<sub>b</sub>

Die in der Lärmappe festgestellte Anzahl an Belasteten von den Emissionen der in der Maßnahme betrachteten Lärmquelle werden in Tabelle 14 den Werten gegenübergestellt, die durch die Maßnahme erreicht werden können. Betroffene in Bezug auf die Auslösewerte entsprechend Kapitel 5 sind rot umrandet.

Tabelle 14: Belastetenzahlen ohne und mit Maßnahme Deckensanierung im Maßnahmenbereich V<sub>b</sub>

Intervalle	EU Einwohnerstatistik			
	Einwohner ohne Maßnahme		Einwohner mit Maßnahme	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>NIGHT</sub>
50 – 54	100	90	87	91
55 – 59	89	190	90	180
60 – 64	90	19	100	19
65 – 69	194	0	178	0
70 – 74	12	0	12	0
> 75	0	0	0	0
Summe Einwohnerzahl mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes	206	209	190	199
<b>durch Maßnahme erreichbare Minderung der Einwohnerzahl oberhalb des Auslösewertes</b>			<b>16</b>	<b>10</b>

Städtischerseits ist die Straßendeckschichtsanierung für die nächsten 5 Jahre geplant. Es sollte geprüft werden, ob die Deckensanierung mit Einbau der Asphaltdeckschicht AC 11 oder einem Asphalt umgesetzt werden kann, der vergleichbare lärmindernde Eigenschaften besitzt.

## 14. Langfristige Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der vierten Runde wurden Lärmbelastungsschwerpunkte im Gemeindegebiet identifiziert und hierfür Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung entwickelt und bewertet. Ziel hierbei ist es, diese Maßnahmen entsprechend der angegebenen Priorisierung kurz- bis mittelfristig umzusetzen. Für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen ist zunächst eine Prüfung der fachrechtlichen Voraussetzungen vorzunehmen. Hierbei ist teilweise auch die Beteiligung Dritter (z. B. Straßenbaulastträger des Landes oder des Bundes) erforderlich.

Abseits der hier betrachteten Lärmbelastungsschwerpunkte soll die Gemeinde eine langfristige Strategie zur Reduzierung der Lärmbetroffenheit entwickeln. Teil der langfristigen Strategie können weiterführende Maßnahmen zur Verminderung von Lärmemissionen und -immissionen sein. Darüber hinaus sind insbesondere aber auch Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung weiterer Lärmbetroffenheiten und der Schutz ruhiger Gebiete (s. Kapitel 16) von Bedeutung. Um eine nachhaltige Verbesserung der Lärmsituation im Gemeindegebiet zu erzielen, reichen in der Regel einzelne Maßnahmen nicht aus. Notwendig sind hier Konzepte, die sich aus unterschiedlichen Maßnahmenbausteinen zusammensetzen und verschiedene Potentiale nutzen. In Frage kommen planerische, verkehrliche, technische, bauliche, gestalterische und organisatorische Maßnahmen. Hierzu gehören beispielsweise

- Verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung (z. B. durch Sicherstellen der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten über kurze Wege und Vermeiden von Zersiedelung bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung)
- Umsetzung der „Radverkehrsstrategie 2025“ und von Pendler Routen zwischen Umland und Stadt
- Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 [10] bzw. der 16. BImSchV [6] (z. B. durch Lärm-Vorsorge oder -Sanierungsmaßnahmen beim Neubau oder der Änderung von Straßen, Planung von Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwänden und -wällen im Rahmen der Bauleitplanung)
- Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlungen
- Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger und Radverkehr) durch z. B. Schaffung von Radfahrstreifen, Busspuren, Instandhalten und ggf. Befestigen vorhandener Gehwege, Schaffen sicherer Querungsmöglichkeiten an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf, Beseitigen von Umwegewiderständen, Instandhalten vorhandener Radverkehrsanlagen, fahrradfreundliches Gestalten von Fahrbahnoberflächen auch in Nebenstraßen, Beseitigen von Gefahrenpunkten
- Schaffen der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Anbindung von bisher nicht mit dem ÖPNV erschlossenen Stadtteilen
- Erstellen eines integrierten Parkraummanagements
- Ausbau / Aufbau Mobilitätsmanagement mit alternativen Nutzungsmodellen wie Carsharing und Miet-Fahrrädern und Lastenrad-Sharing
- Schaffung von Mobilitätspunkten und Ampelvorrangschaltungen für den ÖPNV insbesondere an den Einfallstraßen
- räumliche Verlagerung auf neue Straßennetze
- räumliche Verlagerung / Bündelung im Bestandsnetz

Für derartige Präventionsmaßnahmen müssen zunächst die städtebaulichen und verkehrsplanerischen Grundlagen geschaffen werden.

Die Hansestadt Lüneburg verfolgt das Ziel, langfristig ein hohes Niveau an Schutz vor Lärmbelastungen für ihre Einwohnerinnen und Einwohner zu gewährleisten. Hierzu sollen die im Rahmen des Kapitels 7 aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Lärmemissionen im Zuge der Stadtentwicklung und der Verkehrsbeeinflussung stetig vorangetrieben werden. Zudem soll innerhalb nachgelagerter Verfahren die Umsetzung der im Rahmen der 4. Runde der Lärmaktionsplanung betrachteten Maßnahmen geprüft und wo möglich umgesetzt werden.

Jegliche Umsetzung steht dabei jedoch immer im Zusammenhang mit der Abwägung anderer bedeutender Interessen und ist jeweils im Einzelfall zu bewerten.

## 15. Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit anderen raumbezogenen Planungen

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung. So soll die Lärmaktionsplanung Anregungen und Impulse zur Lärmvermeidung und Lärminderung für die vorbereitenden und für die verbindlichen Bauleitpläne einer Stadt, ggf. auch für die überörtlichen Planungen, geben. Die Lärmaktionsplanung ist künftig gezielt in die Stadtentwicklungsplanung einzubinden und als strategische Planung in die lärmrelevanten Planungsebenen zu integrieren. Gleiches gilt für die Regionalplanung, in deren Rahmen die Hansestadt Lüneburg gegenüber dem Landkreis Lüneburg als Raumordnungsbehörde für diese Ziele eintreten sollte.

Durch Synergieeffekte der Lärmaktionsplanung mit anderen Planungen kann darüber hinaus eine spürbare Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, auch für den öffentlichen Raum, erreicht werden. Lärmschutzmaßnahmen wirken teilweise in Synergie mit Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und der Luftreinhaltung. So werden bei der Umsetzung von Tempo 30 in Gemeindestraßen mit hoher Belastung und hoher Betroffenheit die Lärm- und Luftbelastung vermindert. Darüber hinaus verringern sich auch die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere. Auf der anderen Seite müssen sich gegenseitig ausschließende Maßnahmen, wie beispielsweise die Bündelung von Lkw-Verkehr, planerisch vorzeitig abgewogen werden. Diese Bündelung kann aufgrund hoher Lärmbelastungen zu Lagenachteilen und damit zu einer geringeren Wohnungsnachfrage führen. Dort ist dann die Verzahnung mit der Stadtplanung erforderlich.

Hiermit wird deutlich, dass die Lärmaktionsplanung mit anderen Planungszielen einer Gemeinde zusammenwirkt und daher auch in diese eingebunden werden muss. Dies erhöht ebenfalls die Akzeptanz zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen.

Wo die Gemeinde ihre Flächennutzungspläne, Bebauungspläne sowie andere Pläne (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Bereichsentwicklungsplan, Umweltplan) fortschreibt, neu ausrichtet und festsetzt, sind die Lärmaktionspläne in der kommunalen Planung zu berücksichtigen (§ 47 d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG). Gemäß § 47 d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47 Abs. 3 BImSchG sind bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne auch die Festlegungen von Raumordnungsplänen auf überörtlicher Ebene (insbesondere Regionalpläne) je nach ihrer Bindungswirkung zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Umgekehrt sind planungsrechtliche Festlegungen eines Lärmaktionsplans bei der Aufstellung überörtlicher Raumordnungspläne zu berücksichtigen. Wichtig ist insofern eine wechselseitige Abstimmung dieser Planungen im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses, in den auch die Träger der Landes- und Regionalplanung einzubeziehen sind.

Im Folgenden werden beispielhafte Maßnahmen und Synergieeffekte von anderen raumbezogenen Planungen zur Lärmaktionsplanung aufgezeigt (vgl. z. B. [20]):

### Regionalplan:

- Ausweisung von Siedlungsbeschränkungen im Bereich lärmrelevanter Standorte
- Festlegung von Siedlungszuwächsen mit Berücksichtigung der Lärmschutzaspekte
- Ausweisung von Siedlungsflächen im Einzugsbereich des ÖPNV (Stärkung des Umweltverbundes)

- Verkehrsvermeidung durch räumliche Zuordnung von Nutzungen (z. B. von Gewerbe- und Siedlungsflächen)

#### **Flächennutzungsplan:**

- Zuordnung verträglicher Nutzungen, Ausschluss störender/lärmverursachender Nutzungen, Definition von Abstandsflächen zu Lärmquellen
- Innenentwicklung, Nutzungsmischungen, Zuordnung von Siedlungsflächen zum öffentlichen (Personennah-) Verkehr etc.: Stadt der kurzen Wege
- Darstellung von Nutzungsbeschränkungen für Flächen oder von Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umweltauswirkungen

#### **Bebauungsplan:**

- Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung, bspw. Beeinflussung der Lärmabschirmung über die Geschosshöhe
- Nutzung von Flächen für Nebenanlagen sowie Stellplätzen/Garagen und öffentlichen/privaten Grünflächen zur Lärmabschirmung
- Lärmabschirmende Gebäudestellungen, geschlossene Bauweisen
- Ausschluss oder Beschränkung von Nutzungen, um bspw. lärmerezeugende Nutzungen in Wohnbereichen zu vermeiden
- Lärmvermindernde Ausweisung/Dimensionierung von Verkehrsflächen (geschwindigkeitsreduzierende Straßenquerschnitte etc.)
- Festsetzung von verkehrssparsamen oder autofreien Siedlungsstrukturen

#### **Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan:**

- Prüfung der Lärmwirkung als Entscheidungskriterium bei Netzergänzungen
- Verkehrslenkung (z. B. Lkw-Routen) und Konzentration des Verkehrs auf möglichst wenig sensible Bereiche
- Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Beeinflussung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes

#### **Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)**

- Darstellung der ruhigen Gebiete
- Abstimmung von Verortung der ruhigen Gebiete mit der Darstellung zukünftiger Siedlungserweiterungsflächen und freizuhaltender Landschaftsräume
- Darstellung der Maßnahmenbereiche
- Abstimmung der Verortung der Maßnahmenbereiche mit geplanten städtebaulichen Entwicklungen

# 16. Ruhige Gebiete

## Definition ruhiger Gebiete und Kriterien zu deren Festlegung

Entsprechend § 47d Abs. 2 BImSchG sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung Ruhige Gebiete zu benennen, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind. Definiert werden die ruhigen Gebiete dabei als ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, für welches ein von ihr festgelegter Schwellenwert für alle Lärmarten nicht überschritten wird bzw. welches im ländlichen Raum keinem mehr als unerheblichen Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt ist (letzteres gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete). Dabei kommen nicht sämtliche lärmarme Bereiche in Betracht, sondern nur solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können.

## Strategien und Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Mit welchen Maßnahmen dies zu erfolgen hat, wird nicht festgelegt. Möglichkeiten, wie Ruhige Gebiete in Zukunft geschützt werden können, kann eine Überprüfung von Maßnahmen der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung, eine Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren oder die Schaffung von Pufferzonen sein. Der Schutz der ruhigen Gebiete kann auch durch Aufnahme in Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm und damit einhergehend durch die Nutzung des entsprechenden Planungsinstrumentariums erreicht werden [21].

Die Festsetzung als ruhiges Gebiet löst als Rechtsfolge grundsätzlich die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, die Festsetzung und den damit verbundenen grundsätzlichen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Berücksichtigen heißt, dass andere mit der nachfolgenden Planung verfolgten Belange gegen den Schutz des ruhigen Gebietes abzuwägen sind. Die anderen Belange können den Schutzbereich überwiegen, müssen dafür aber ausreichend gewichtig sein.

## Ausgewählte Ruhige Gebiete in Lüneburg

Die Hansestadt Lüneburg hat im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Runde 3 bereits vorgesehen, die nachfolgend beschriebenen Flächen als Ruhige Gebiete auszuweisen (siehe Abbildung 27).

- Böhmsholz
- Kurpark
- Kreidebergsee
- Steinhöhe

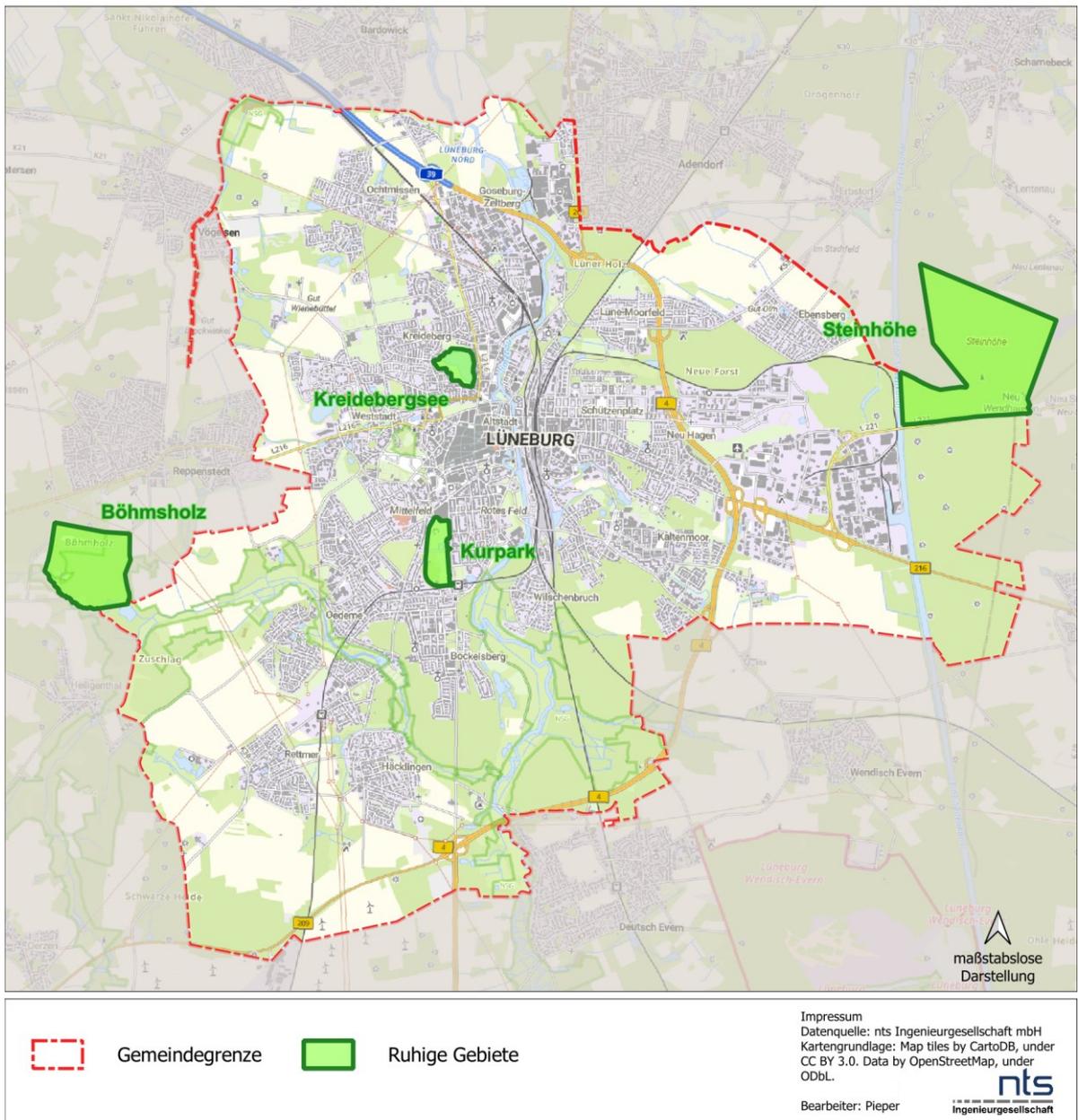


Abbildung 27: Übersicht Ruhige Gebiete

**Böhmsholz**

<b>Lagebeschreibung</b>
Böhmsholz liegt westlich des Lüneburger Siedlungsbereichs an der Lüneburger Landwehr und kann über die L216 erreicht werden.
<b>Größe des Gebiets</b>
85,0 ha
<b>Nutzungsbeschreibung</b>
Die Waldflächen bestehen zum Großteil aus Laub- und Nadelhölzern sowie einer kleinen Gruppe von Wohn- und Nutzgebäuden. Die Flächen sind Bestandteil eines Natur- bzw. eines Landschaftsschutzgebiets.
<b>Maßgebliches Kriterium für die Festlegung</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Naherholungsgebiet in Stadtrandlage</li><li>- Hoher Bekanntheitsgrad</li></ul>
<b>Erreichbarkeit</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mit dem Fahrrad rd. 20 min vom Stadtkern aus</li><li>▪ Bushaltestelle „Reppenstedt, Am Schwarzen Berg“ (Linie 5013, 5201) ca. 700 m</li><li>▪ Parkmöglichkeiten Am Sportpark</li></ul>

**Kurpark**

<b>Lagebeschreibung</b>
Der Kurpark liegt südlich des Lüneburger Innenstadtkerns und ist fußläufig von diesem erreichbar.
<b>Größe des Gebiets</b>
20,8 ha
<b>Nutzungsbeschreibung</b>
Der nach englischem Vorbild angelegte Park dient als innerstädtische Freizeit- und Erholungsfläche und beinhaltet u.a. ein Gradierwerk und ein Wassertretbecken sowie eine Tennisfläche.
<b>Maßgebliches Kriterium für die Festlegung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innerstädtisches Naherholungsgebiet</li> <li>- Hoher Bekanntheitsgrad</li> <li>- Nachbarschaft zum Solebad</li> </ul>
<b>Erreichbarkeit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sehr gute Erreichbarkeit für den Umweltverbund durch zentrale Lage</li> <li>▪ Pkw- und Fahrradabstellmöglichkeiten in direkter Nähe</li> </ul>

**Hinweis:**

Die Entscheidung, den Kurpark als ruhiges Gebiet auszuweisen, berücksichtigte bereits die nahegelegene Bahnstrecke Lüneburg – Soltau, die derzeit für den Güterverkehr genutzt wird. Zukünftig ist geplant, diese Strecke auch für den Personenverkehr wieder in Betrieb zu nehmen und am südlichen Ende, in der Nähe der Uelzener Straße, einen Haltepunkt einzurichten. Durch diese Reaktivierung des Schienenverkehrs kann der motorisierte Individualverkehr (MIV) im gesamten Stadtgebiet Lüneburgs verringert werden. Diese Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Lärmaktionsplans (LAP) und unterstützt die Planung, ohne die Ausweisung des Kurparks als ruhiges Gebiet zu beeinträchtigen.

## Kreidebergsee

<b>Lagebeschreibung</b>
Der Kreidebergsee liegt nördlich des Lüneburger Innenstadtkerns innerhalb eines Bereichs mit hoher städtebaulicher Dichte.
<b>Größe des Gebiets</b>
14,5 ha
<b>Nutzungsbeschreibung</b>
Der See entstand durch den Kalk- und Gipsabbau. Heute steht er unter Naturschutz und ist ein Naherholungsort in direkter Nähe zur Lüneburger Innenstadt mit Grünflächen, Aussichtspunkt und einem Spielplatz.
<b>Maßgebliches Kriterium für die Festlegung</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Innerstädtisches Naherholungsgebiet</li><li>- Hoher Bekanntheitsgrad</li><li>- Teilweise umgeben von Kleingärten</li></ul>
<b>Erreichbarkeit</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zu Fuß ca. 10 – 15 min vom Marktplatz</li><li>▪ Bushaltestelle „Am Kreideberg“ (Linie 5008) direkt angrenzend</li><li>▪ Parkplatz vorhanden</li></ul>

## Steinhöhe

<b>Lagebeschreibung</b>
Die Steinhöhe liegt am östlichen Stadtrand Lüneburgs, nördlich der L221.
<b>Größe des Gebiets</b>
213,5 ha
<b>Nutzungsbeschreibung</b>
Die Steinhöhe ist ein Kiefernforst auf trockenen Sandböden, der als Erholungsgebiet mit Sport- und Freizeitflächen genutzt wird. Auf westlicher Seite grenzt mit dem Elbseitenkanal eine Wasserfläche an. Mit etwa 86 m über NN stellt die Anhöhe den höchsten Punkt im Lüneburger Stadtgebiet dar.
<b>Maßgebliches Kriterium für die Festlegung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Waldgebiet am Stadtrand</li> <li>- Erholsames Mikroklima</li> </ul>
<b>Erreichbarkeit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bushaltestelle „Neu Wendhausen, Ort“ (Linie 5100) an L221 (südlich)</li> <li>▪ Mit dem Auto ca. 10 min aus der Lüneburger Innenstadt, Parkplatz Steinhöhe an der L221</li> </ul>

Beim Schutz ausgewiesener Ruhiger Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgerinnen und Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der Ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegung auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen. Die festgelegten Ruhigen Gebiete sollten daher Eingang in die Flächennutzungsplanung sowie die regionale Raumplanung finden.

## 17. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse). Hier ist zu unterscheiden zwischen volkswirtschaftlich quantifizierbaren, jährlich anfallenden Lärmschadenskosten (z. B. Gesundheitskosten, Immobilienverluste), die für die planende Gemeinde bzw. den Baulastträger zunächst nicht haushaltsrelevant sind, und den Kosten, die im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans und der Umsetzung der dort enthaltenen Maßnahmen entstehen.

Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

Die Hansestadt Lüneburg besitzt entsprechende Daten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht. Die entsprechenden Planungen und Konkretisierungen der entsprechenden finanziellen Informationen werden sich erst im weiteren Verlauf der Ausführung einzelner Maßnahmen ergeben.

## 18. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 4. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 4. und 5. Runde ermittelt wird.

## 19. Schätzwerte zur Reduzierung der Anzahl der Lärmbelasteten

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärm mindernden Maßnahmen sind in Kapitel 13 aufgeführt. Eine straßengenaue Abschätzung der Anzahl der Betroffenen ist lediglich überschlägig möglich und der Tabelle in oben genanntem Kapitel zu entnehmen.

## 20. Angaben zum Lärmaktionsplan

### **Inkrafttreten des Lärmaktionsplans**

Der Lärmaktionsplan der Runde 4 soll nach Durchführung der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung in die politischen Beratungen eingebracht werden. Vorgesehen ist derzeit die Sitzungskette im November 2024.

### **Abschluss des Lärmaktionsplans**

Die Lärmaktionsplanung ist ein andauernder Prozess, der mittlerweile in der 4. Runde erfolgt. Daher kann ein Datum für den Abschluss der Lärmaktionsplanung nicht genannt werden.

Lüneburg, den 28.11.2024

---

Claudia Kalisch

Oberbürgermeisterin

## 21. Grundlagenverzeichnis

- [1] *Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).*
- [2] *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), 2013.*
- [3] *Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 19.09.2022.*
- [4] *Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021.*
- [5] *BEB - Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BAnz AT 05.10.2021 B4), 2021.*
- [6] *Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert.*
- [7] *Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), 23. November 2007.*
- [8] *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - der Bundesminister für Verkehr (RLS-90), Ausgabe 1990, 1990.*
- [9] *BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) - BAnz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6, 7. September 2021.*
- [10] *DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - Grundlagen und Hinweise für die Planung, Juli 2023.*
- [11] *Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR-97), 1997.*
- [12] *Handbuch Lärmaktionspläne - Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung (Texte 81/2015), Umweltbundesamt, 2015.*
- [13] *Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5), 2017.*
- [14] *WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region - Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region; Position // Juli 2019; Umweltbundesamt, Juli 2019.*

- 
- [15] *Deutsches Ärzteblatt, Dauerhafte Lärmexposition: Messbare Einflüsse auf das kardiovaskuläre System, 2022.*
- [16] *FGSV, „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen,“ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015.*
- [17] *Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing- Schubert, „Hansestadt Lüneburg. Verkehrsentwicklungsplan 2013. Aktualisierung der Verkehrsprognose und Straßennetzgestaltung,“ 2013.*
- [18] *"In der Ruhe liegt die Kraft - Möglichkeiten und Grenzen der Lärmaktionsplanung", E. Heinrichs und C. Popp, Lärmbekämpfung Bd. 3, 2008.*
- [19] *Lärminderungspotential leiser Reifen auf gängigen Schweizer Strassenbelägen, Grolimund + Partner AG im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU), 2018.*
- [20] *Lärmaktionsplanung - Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 07.02.2024, Stand 17.04.2024.*
- [21] *Ruhige Gebiete - Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Umweltbundesamt (UBA), 2018.*
- [22] *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550), 2007.*
- [23] *Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Az. StB 13/7144.2/01/1206434), 27.07.2020.*

## 22. Abkürzungen und Begriffe

Zeichen	Einheit	Bedeutung
BAB	-	Bundes-Autobahn
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BER	-	Flughafen Berlin Brandenburg
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV		Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BUB		Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
BUF	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
BVerwG	-	Bundes-Verwaltungsgericht
CNOSSOS-EU	-	Europäische Berechnungsmethode für den Umgebungslärm (Common Noise Assessment Methods in Europe)
dB	dB	Dezibel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (alle Tage des Jahres)
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
GAA		Gewerbeaufsichtsamt (Hildesheim)
IED	-	Industrial Emissions Directive - Richtlinie 2010/75/EU des europäischen Parlaments und des Rates
IGW	-	Immissionsgrenzwert
IRW	-	Immissionsrichtwert
LAI	-	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LK	-	Landkreis
Lärmindex	dB(A)	eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht
$L_{Aeq}$	dB(A)	Äquivalenter Mittelungspegel mit der Frequenzbewertung A
$L_{day}$	dB(A)	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Tag (6 - 18 Uhr) wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt
$L_{evening}$	dB(A)	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Abend (18 - 22 Uhr) wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt
$L_{night}$	dB(A)	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für die Nacht (22 - 6 Uhr) wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt
$L_{den}$	dB(A)	Tag-Abend-Nacht-Pegel (day-evening-night)
MOIN	-	Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg
NUMP	-	Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan
ÖPNV	-	Öffentlicher Personen Nahverkehr
RLS-19	-	Berechnungsgrundlage Straßenverkehr (Anlage 1 der 16. BImSchV)

<b>Zeichen</b>	<b>Einheit</b>	<b>Bedeutung</b>
RLS-90	-	Berechnungsgrundlage Straßenverkehr (Anlage 1 der 16. BImSchV)
Ruhiges Gebiet	-	Ein „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ist ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der $L_{den}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt Ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ist ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist
RVK	-	Radverkehrskonzept
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
TA Lärm	-	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TÖB	-	Träger öffentlicher Belange
UBA	-	Umweltbundesamt
URL	-	Umgebungslärmrichtlinie
Umgebungslärm	-	unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Eisenbahnstrecken
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
VLärmSchR 97	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen in der Baulast des Bundes
WHO	-	Weltgesundheitsorganisation (World Health Organization)
ZUS LLGS	-	Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge

*Der Anhang ist dem Hauptdokument als gesonderte Datei beigefügt.*

# Anlage 1-4

## Lärmaktionsplan 2024

### der Hansestadt Lüneburg

#### 4. Runde



# Hansestadt Lüneburg

Aufstellende Behörde:  
Hansestadt Lüneburg  
Am Ochsenmarkt 1  
21335 Lüneburg

Bearbeitet durch  
**nts** nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Hansestraße 63  
Ingenieurgesellschaft 48165 Münster

Anlage 1: Verkehrsstärkenkarte DTV (2024)  
Anlage 2: Lärmkarte  $L_{DEN}$   
Anlage 3: Lärmkarte  $L_{NIGHT}$   
Anlage 4: Hotspot-Karte

# Legende

 Gemeindegrenze

Belastungskategorien Straßen (DTV)

 DTV < 10.000 Kfz/24h

 DTV 10.001 - 15.000 Kfz/24h

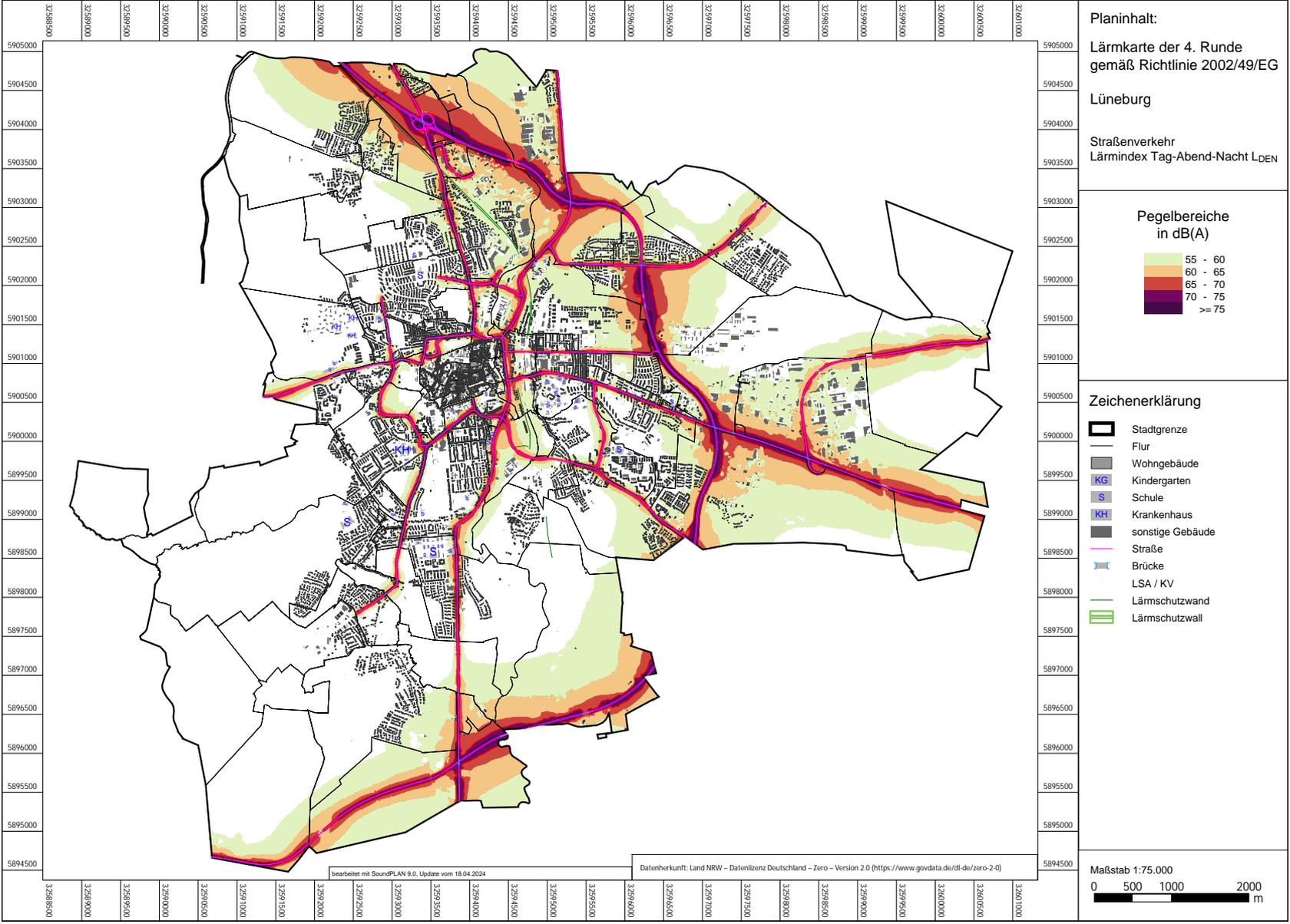
 DTV 15.001 - 20.000 Kfz/24h

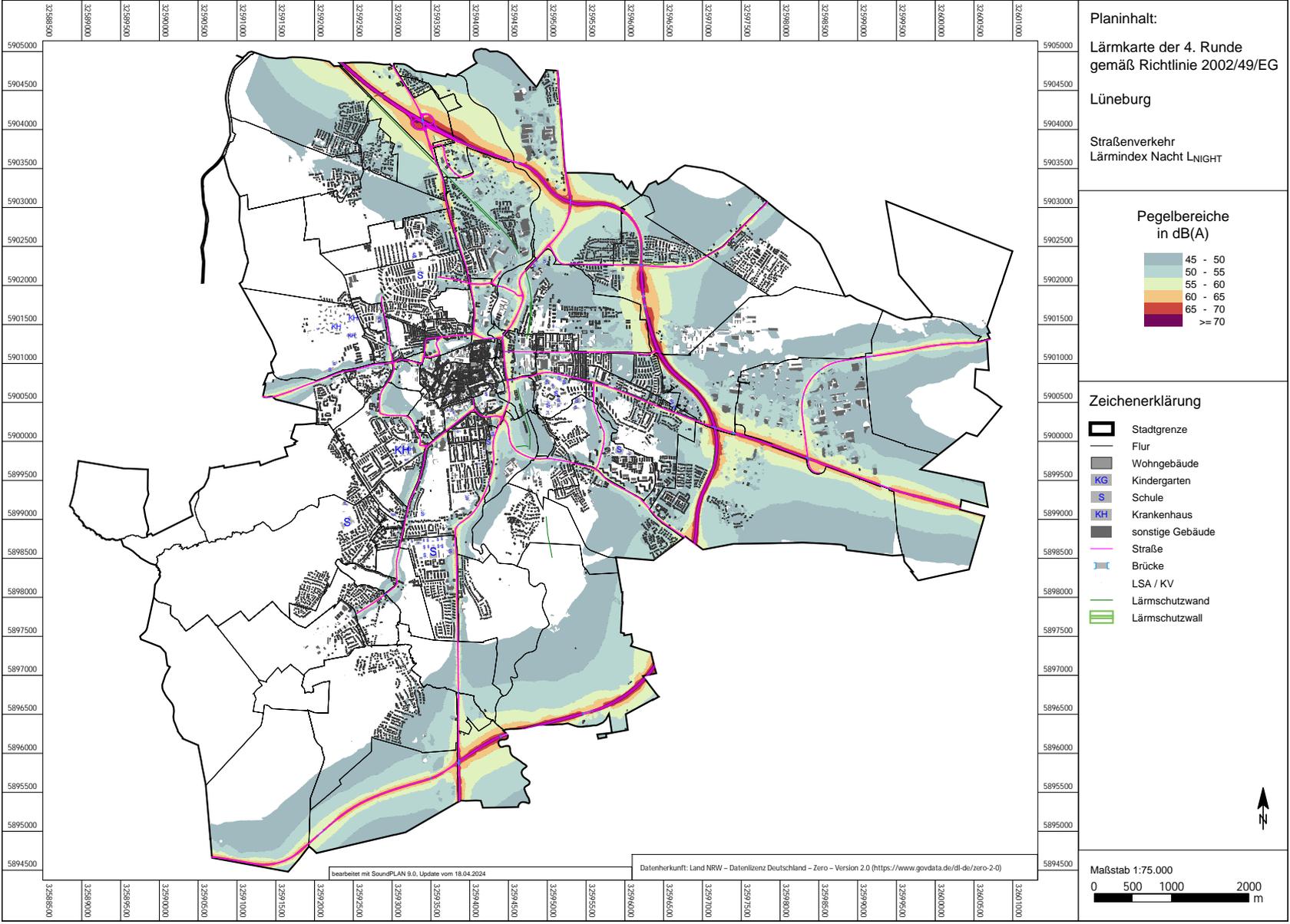
 DTV > 20.001 Kfz/24h

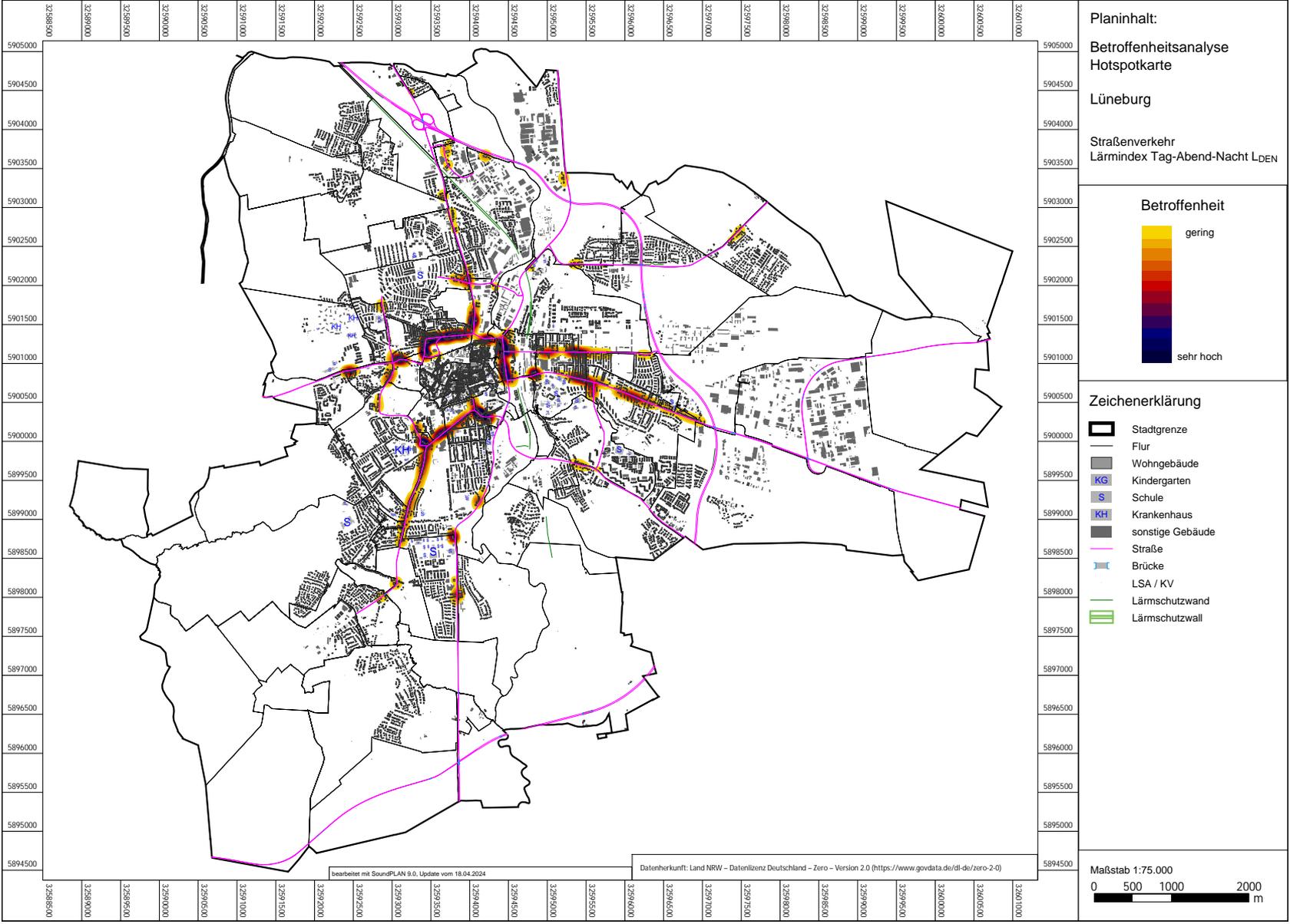
Auf der Linie:  
ermittelter DTV

Impressum  
Datenquelle: nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Kartengrundlage: Map tiles by CartoDB, under  
CC BY 3.0. Data by OpenStreetMap, under  
ODbL.  
Datum: Mai 2025  
Bearbeiter: Pieper









Planinhalt:  
 Betroffenheitsanalyse  
 Hotspotkarte  
 Lüneburg  
 Straßenverkehr  
 Lärmindex Tag-Abend-Nacht L<sub>DEN</sub>



**Zeichenerklärung**

- Stadtgrenze
- Flur
- Wohngebäude
- Kindergarten
- Schule
- Krankenhaus
- sonstige Gebäude
- Straße
- Brücke
- LSA / KV
- Lärmschutzwand
- Lärmschutzwall

Maßstab 1:75.000  
 0 500 1000 2000 m

bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update vom 18.04.2024

Datenherkunft: Land NRW – Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 (<https://www.govdata.de/dl-de/zero-2.0>)

# Anlage 5

## Lärmaktionsplan 2024 der Hansestadt Lüneburg

### 4. Runde



# Hansestadt Lüneburg

Aufstellende Behörde:  
Hansestadt Lüneburg  
Am Ochsenmarkt 1  
21335 Lüneburg

Bearbeitet durch

**nts** nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Hansestraße 63  
Ingenieurgesellschaft 48165 Münster

Anlage 5: Abwägungstabelle der Öffentlichkeitsbeteiligung

---

# Protokoll der Öffentlichkeitbeteiligung

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
1	Fuss e.V.	wie ich erfahren habe, wurde der Entwurf für den Lärmaktionsplan online gestellt. Leider ist die 96-seitige PDF-Datei - vermutlich durch ein Versehen - ohne Texterkennung gespeichert: Sie ist weder durchsuchbar, noch sind Textteile kopierbar. Das legt einer schriftlichen Bürgerbeteiligung per Mail oder Brief, wie sie am heutigen Tag gestartet ist, erhebliche Hürden in den Weg. Können Sie bitte die Datei so zugänglich machen, dass man z.B. für Zitate Text kopieren kann und das Ganze durchsuchen kann?	<i>Dem Anliegen des Stellungnehmenden wurde entsprochen. Der Bericht wurde in barrierearmer Form inklusive Such- und Verzeichnisfunktionen bereitgestellt.</i>
2	privat	„Bitte schauen sie sich doch die Erbsdorfer Landstraße im Bereich des Kindergarten- und Schulverkehr an (Shell Tankstelle Richtung Loewe Center und Meisterweg. Um ehrlich zu sein ist die Sicherheitslage für die Kinder noch ein weitaus höheres Problem als die Lärmbelastung. Es ist schlichtweg zu eng zu den Stoßzeiten und zu unübersichtlichen in den Kurven. Gerade mit den vielen Lastenrädern zusätzlich zu den Fußgängern und den vielen Autos. Viele Eltern haben sich schon ausgesprochen Tempo 30 dort ein zu führen. Bisläng ohne Erfolg. Tempo 30 während den Stoßzeiten wäre ein echter Mehrwert. (Gerade gestern gab es einen Unfall an der Kreuzung Loewecenter wo ein Fahrradfahrer erwischt wurde). Es wäre mir hier ein großes Anliegen zu handeln, bevor einem Kind etwas passiert.“	<p><i>Grundsätzlich wird die Erbstorfer Landstraße als Einfallstraße aus östlicher Richtung im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt. Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind die verkehrslärmbezogenen Lärmemissionen sowie mögliche Maßnahmen, die die dort wohnende Bevölkerung vor Lärmbelastungen schützen sollen. Eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Tempo-30km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit ist jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die vom Stellungnehmenden vorgebrachten Belange können daher nicht im Rahmen dieses Verfahrens behandelt werden.</i></p> <p>→ <i>Die Hansestadt hat das Begehren aufgenommen und prüft, ob und wie die Sicherheitslage verbessert werden kann.</i></p>
3	Hansestadt Lüneburg, Fachbereich Gebäudewirtschaft	„Belange des Fachbereiches Gebäudewirtschaft sind nicht betroffen, daher: Fehlanzeige.“	→ <i>Kein Abwägungserfordernis</i>
4	Hansestadt Lüneburg, Fachbereich Bauaufsicht /	„Bei der geplanten Durchführung des oben genannten Vorhabens sind in verschiedenen Bereichen (insbesondere sind die Maßnahmenbereiche Ib, IVb und Vb) Erdeingriffe vorgesehen. Konkret geht es hierbei um den Austausch der Straßendeckschicht und den Einbau einer lärmindernden Asphaltierung. In der Nähe der angeführten Maßnahmenbereiche sind zwar	→ <i>Kein Abwägungserfordernis</i>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>verschiedentlich Bodendenkmäler bekannt, jedoch dürften die Erdeingriffe beim Austausch der Straßendeckschicht minimal sein, sodass eine Beeinträchtigung von etwaig im Boden befindlichen Bodendenkmälern als gering einzuschätzen ist.</p> <p>Gegen das Vorhaben bestehen aus bodendenkmalfachlicher Sicht daher keine Bedenken. Veränderungen oder nicht vorliegende Informationen zum o.g. Verfahren können eine abweichende Einschätzung bedeuten und bedürfen daher einer neuen Stellungnahme.</p> <p>Hinweise:</p> <p>1. Die Anzeigepflicht von Kulturdenkmalen (§ 14 NDSchG) ist von dieser Stellungnahme unberührt. Sachen oder Spuren, bei denen Anlass zu der Annahme gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale sind (Bodenfunde), sind unverzüglich der Gemeinde (hier der Stadtarchäologie der Hansestadt Lüneburg) oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege (gem. § 22 NDSchG) anzuzeigen. Sie sind bis zum Ablauf von vier Werktagen unverändert zu lassen und vor Gefahren für die Erhaltung zu schützen.“</p>	
5	privat	<p>„Soweit ich feststellen konnte ist die Artlenburger Landstraße ( B 209 ) nicht verzeichnet, obwohl hier erheblich Auto- und Schwerlastverkehr (Zubringerberkehr zu A 39 / Ostumgehung) stattfindet.</p> <p>Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan wäre mehr als wünschenswert. Darüberhinaus möchte ich noch auf den unzulänglichen Rad-und Fußweg hinweisen.“</p>	<p><i>Die vorhandene Lärmbelastung an den Bundesstraßen und Bundesautobahnen im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg ist der Verwaltung grundsätzlich bekannt. Die Hinweise werden an den Straßenbaulastträger weitergeleitet.</i></p> <p><i>Für die Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen wurden jedoch zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Lüneburg ausgewählt. Die Behandlung weiterer Maßnahmenbereiche, auch an Bundesstraßen wie der B 209, soll jedoch spätestens in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung neu geprüft werden.</i></p> <p><i>Die Anregungen hinsichtlich der Rad- und Fußwege werden gerne aufgenommen und intern weitergeleitet.</i></p>
6	privat	<p>„das vorgelegte Gutachten unterstreicht aus meiner Sicht die Notwendigkeit, die Mobilitätswende in Lüneburg verstärkt voranzutreiben.</p> <p>Als wesentliche Maßnahme in einem Lärmaktionsplan wird die Reduktion der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h vorgeschlagen. Das ist auch aus meiner Sicht neben der</p>	<p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Lärmreduktion ein wichtiges Instrument, um die Mobilitätswende und die Privilegierung des KfZ Verkehrs in der Stadt weiter zurückzudrängen und damit wichtige Ziele des Klimaschutzes voranzutreiben. Als betroffener Anwohner im Bereich der Stresemannstraße bin ich durch den Verkehrslärm beeinträchtigt und dränge auf eine baldige Besserung. Als Nutzer der Fußgänger-/Fahrradüberwege im Bereich der Stresemannstraße sehe ich in der Geschwindigkeitsreduktion neben der Lärminderung auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit.</p> <p>Schon jetzt ist aus meiner Sicht die verstärkte Kontrolle der bestehenden Geschwindigkeitsregelungen, Einhaltung der Ampelphasen und das Einschreiten gegen lärmenden Auto-/Motorradposern in der Stresemannstraße dringend erforderlich.“</p>	<p><i>darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p>
7	privat	<p>„[...] wenn ich das richtig gelesen habe, wird in dem oben genannten Entwurf vorgeschlagen, für die Dahlenburger Landstraße Tempo 30 vorzusehen. Das ist ein sehr guter Ansatz für eine dringsten erforderliche Lärmreduzierung, den ich vollinhaltlich unterstreiche.</p> <p>Gleichzeitig rege ich an, eine Tempo 30 Zone für den gesamten Bereich der Richard-Brauer-Straße und der Schützenstraße von der Dahlenburger Landstr. bis zur Mündung in die Theodor-Heuss-Str. einzurichten. Auch das würde die Lärmbelästigung für die Anlieger minimieren und gleichzeitig die Sicherheit für die Fußgänger und Radfahrer erhöhen, insbesondere für die Kinder, die zur Anne-Frank-Grundschule, zum Johanneum, zur Igel-Schule oder zur Rudolf-Steiner-Schule gehen bzw. mit dem Fahrrad fahren.</p> <p>Darüber hinaus sollte ein beidseitiges Parkverbot für den Bereich von der Richard-Brauer-Straße 1 bis zur Einmündung in die Dahlenburger Landstraße erlassen werden. Für die Einfahrt in die Richard-Brauer-Straße von der Dahlenburger Landstr. aus sind in der Nähe der Einfahrt parkende Autos eine erhebliche Behinderung, tlw. sogar eine Gefährdung, die durch das Parkverbot beseitigt würde.“</p>	<p><i>Die vom Stellungnehmenden angeregten Straßenabschnitte (Richard-Brauer-Straße, Schützenstraße bis zur Einmündung Theodor-Heuss-Straße) liegen unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h). Daher sind diese Straßen nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Eine Anordnung von Tempolimits und Parkverboten aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen kann ebenfalls nicht im Rahmen des vorliegenden Verfahrens behandelt werden.</i></p> <p><i>Die Hansestadt hat dieses Begehren aufgenommen und prüft, ob und wie die Sicherheitslage verbessert werden.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
8	privat	<p>„Der normale PKW-Verkehr ist nicht so störend wie einige Quads am Wochenende, Schwerlastverkehr Manzke u.ä., und das Leerlauf-Motorenbrummen von Stadt- und Theaterbussen über längere Wartezeiten an der Bushaldebucht Theater. Teilweise pausieren dort 3 Busse mit laufendem Motor. Zu Tempo 30: Wir vermissen seit langem Geschwindigkeitskontrollen in der Lindenstr.. An anderen Punkten stehen die mobilen Kontrollen dagegen sehr häufig.“</p>	<p><i>Den ermittelten Lärmwerten für die betroffenen Bereiche liegt eine Aufteilung in die Verkehrsarten entsprechend den Vorgaben nach BUB zugrunde. In dieser sind ebenso Krafträder wie auch Schwerlastverkehre und klassischer Pkw-Verkehr berücksichtigt. Die errechneten Lärmwerte bilden jedoch Mittelungspegel ab und geben daher keinen Aufschluss über die Art und den Umfang der Lärmbelastungsspitzen.</i></p> <p><i>Die vom Stellungnehmenden als störend empfundenen Quads bedürfen genau wie jedes andere Kraftfahrzeug einer Straßenzulassung, die nach den üblichen technischen und rechtlichen Voraussetzungen erteilt wird. Bei der Prüfung werden die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Geräuschemissionen untersucht. Es ist zunächst davon auszugehen, dass die Quads grundsätzlich mit einer Straßenzulassung fahren, sofern keine stichhaltigen Anhaltspunkte für das Fehlen einer Zulassung sprechen. In diesem Fall sind sie in den im vorliegenden Lärmaktionsplan ermittelten Lärmpegel mit abgebildet.</i></p> <p><i>Das längere Halten bei laufendem Motor der Busse ist aus Sicht der Hansestadt u.a. aus lärmemissionstechnischen sowie weiteren umweltbezogenen Gründen nicht tolerierbar. Das „unnötige Laufenlassen“ des Motors ist gem. § 30 StVO verboten. Durch den Gesetzgeber wurde keine Zeitgrenze definiert, wie lange der Motor im Stand laufen darf.</i></p> <p><i>Die Verwaltung prüft mögliche Handlungen zur stichprobenartigen Untersuchung des vorgebrachten Tatbestandes und bei Erfüllung dessen mögliche Maßnahmen.</i></p>
9	privat	<p>„Innerhalb der vergangenen 10 Jahre, die ich nun schon wohne an der Jägerstrasse, Kreuzung Jäger/Hillmerstrasse gibt es eine Zunahme des PKW-und LKW-Verkehrs, die oft schwer zu ertragen ist! Da hilft nur Fenster-und Türen zu, diese sind in dem 10 Jahre alten Bau zum Glück gut isoliert. Ganz zu schweigen vom Lärm und Gestank der Menge an Bussen, die mit laufendem Motor oft 10 Minuten wartend an den Haltestellen stehen. Heute morgen um 6 öffne ich Fenster und Balkon, was kam herein: Keine frische Morgenluft, nein, herber Dieselgestank aus einem alten Lieferwagen!</p>	<p><i>Die vom Stellungnehmenden angeregten Straßenabschnitte (Jägerstraße, Hillmerstraße) liegen unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h) und sind daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Zum vorgebrachten Belang des laufenden Motors der Busse: siehe Abwägung zu Nr. 8.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Lange Rede, kurzer Sinn: Bitte schliessen Sie die Jägerstrasse (man kann sagen "den 2.Ring rund Lüneburg") ein in Ihre Planung."</p>	
10	privat	<p>„[...] als Anwohner der B209 möchte ich dringend auf die Lärmbelastung hinweisen und folgende Maßnahmen vorschlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Geschwindigkeitsbegrenzungen</b>: Ich plädiere für eine Reduzierung auf 30 km/h in besonders belasteten Bereichen. Dies würde die Lärmbelastung spürbar verringern.</li> <li>2. <b>Lärmschutzmaßnahmen</b>: Falls Geschwindigkeitsreduzierungen nicht ausreichen, sollten Lärmschutzwände.</li> <li>3. <b>Nachtruhe</b>: Maßnahmen zum Schutz vor nächtlichem Lärm sind besonders wichtig, da die Belastung häufig die WHO-Empfehlungen übersteigt.</li> <li>4. <b>Förderung alternativer Verkehrsmittel</b>: Der Ausbau von Radwegen könnte den Autoverkehr und somit den Lärm langfristig reduzieren.“</li> </ol>	<p>zu 1. <b>Geschwindigkeitsbegrenzung</b>, 2. <b>Lärmschutzmaßnahmen</b> und 3. <b>Nachtruhe</b>: siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 5.</p> <p>zu 4. <b>Förderung alternativer Verkehrsmittel</b>: Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist seitens der Hansestadt Lüneburg ein erklärtes Ziel. Im Zuge der Lärmaktionsplanung findet dieses Ziel bereits seit Runde 3 Berücksichtigung und ist im vorliegenden LAP in Kapitel 7 in Tabelle 5 ausdrücklich mit aufgeführt (vgl. Maßnahmen 16 und 17). Die Umgestaltung von einzelnen Straßenabschnitten mit Blick auf den Neubau von Radverkehrsanlagen besitzt jedoch lediglich mittelbaren Einfluss aufgrund langfristiger und eher kleinräumiger Effekte für die Lärminderung. Der vorgeschlagene Ausbau von Radwegen im betroffenen Bereich wird daher im Rahmen des LAP nicht als zielführende Maßnahme erachtet.</p> <p>Die vorgebrachten Belange betreffen dem Wesen nach die Mobilitätsplanung, weshalb an dieser Stelle auf den „Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan“ (NUMP) hingewiesen wird, der sich derzeit in der politischen Beratung befindet. Informationen hierzu befinden sich auf der Internetseite der Hansestadt Lüneburg. Insbesondere ist auf den Maßnahmensteckbrief M1 des NUMP (Netzkonzeption Kfz) zu verweisen. Aufbauend auf den Ergebnissen des NUMP bedarf es einer Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans, der die in M1 genannten Schwerpunkte gesamtstädtisch analysiert und so auch weitere Planungsinstrumente, wie die gesamtstädtische Verkehrssteuerung, den Anforderungen entsprechend aktualisiert. Als ein Anspruch an gesamtstädtische Verbindungen sind hier die Trennung von anderen Verkehrsarten, kurze Wartezeiten an Knotenpunkten und die Prüfung der Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit unter Berücksichtigung aktueller Änderungen der StVO benannt. Die Maßnahmensteckbriefe Ö3 und Ö4 des NUMP gehen darauf ein, wie</p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
			<p><i>Nachtverkehre flexibler gestaltet werden können und benennt die Erprobung von On-Demand-Lösungen in enger Abstimmung mit dem Landkreis Lüneburg als ÖPNV-Aufgabenträger.</i></p> <p><i>Mit der Radverkehrsstrategie 2025 liegen bereits Konzepte vor, welche den Ausbau von Radwegen vorzeichnen.</i></p>
11	Eisenbahnbundesamt	<p>„In Vertretung für meine Kollegin übersende ich Ihnen die folgende Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Runde 4 der Stadt Lüneburg.</p> <p>In Ihrem Schreiben vom 19. September 2024 verlinken Sie die Auslegungsunterlagen. Leider ist der Link ungültig und führt zu folgendem Fehler: [...]. Der Lärmaktionsplan der Stadt Lüneburg vom 17. September 2024 habe ich hier gefunden: [...].</p> <p>Hierin verweisen Sie zutreffend auf die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für die Lärmaktivierung und Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken. Des Weiteren geben Sie richtig die Auffindbarkeit von Betroffenheitszahlen an Haupteisenbahnstrecken mit dem EBA Geo Portal an.</p> <p>Der Auswahl der Ruhigen Gebiete in der Stadt Lüneburg in Ihrem Lärmaktionsplan auf der Seite 77 steht aus Sicht des Schienenverkehrslärms an Haupteisenbahnstrecken im Bereich der Stadt Lüneburg nicht entgegen.</p> <p>Die folgenden Informationen biete ich Ihnen zusätzlich an:</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Runde 4 des Eisenbahn-Bundesamtes ist am 17. Juli 2024 veröffentlicht worden. Diesen finden Sie hier: [...]. Darüber hinaus können Sie verschiedene Einträge auch für die Stadt Lüneburg im Anhang 1 zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes entnehmen.: [...].</p> <p>Im Anhang 1 auf den Seiten 27 und 28 finden Sie die Lärmkartierungsergebnisse für die Stadt Lüneburg. Ab der Seite 71 sind die Ergebnisse der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung abgebildet. Auf der Seite 301 ist Lüneburg im Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereich genannt. Auch das Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche</p>	<p>→ <b>Kein Abwägungserfordernis</b></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>genannt. Auch das Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte weist auf der Seite 453 Einträge für Lüneburg auf. Die Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA finden sie ebenfalls im EBA Geo Portal: [...].</p> <p>Ferner finden Sie die Lärm- und Betroffenheitskarten des EBA entlang von Haupteisenbahnstrecken auch auf unserer Internetseite [...].“</p>	
12	LK Lüneburg	<p>Kapitel 7 befasst sich mit einer Evaluation der Maßnahmen des LAP Runde 3 (Tabelle 5, S. 28ff):</p> <p>1. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV: Die LNVG ist zwar Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für den straßengebundenen ÖPNV, die Aufgabenträgerschaft liegt alleine beim Landkreis Lüneburg. Ich bitte um redaktionelle Korrektur der Ausführungen.</p> <p>7. Die Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH (MOIN) wird als Verkehrsmanagementgesellschaft ab dem 01.01.2026 mit der Durchführung des ÖPNV im linkselbischen Teil des Landkreises vollständig betraut sein. Dabei wird sie einen untergeordneten Anteil der Verkehrsleistung selbst erbringen und den Rest durch Subunternehmen erbringen lassen. Ihren Anteil wird die MOIN vollständig mit batterieelektrischen Bussen erbringen, wobei zehn Fahrzeuge ab dem 01.01.2026 und weitere zehn Fahrzeuge ab dem 01.01.2027 eingesetzt werden sollen. Bei den Subunternehmen ist der Einsatz von Dieselbussen wahrscheinlich. Ich bitte um redaktionelle Korrektur der Ausführungen. Ergänzung: Die Einführung von Mobilitätsstationen ist politisch durch die Kommunalpolitik im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg beschlossen.</p> <p>14. Pendlerportal: Das Pendlerportal wird durch einen privaten Anbieter bereitgestellt.</p> <p>15. Fahrradnetz: Radvorrangrouten vom Umland in die Hansestadt ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept des Landkreis Lüneburg. Die Radpremiumroute Scharnebeck – Adendorf – Lüneburg wird gemeinsam</p>	<p>zu 1, 7, 14, 15 und 18: Der Anmerkung wird entsprochen.</p> <p>Die vom LK aufgeführten Beispiele zur Förderung des ÖPNV sind Bestandteile des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan (NUMP, siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung von Busspuren (NUMP Maßnahmensteckbriefe Ö5 mit dem Umsetzungshinweis der Einrichtung von Bus- oder Umweltpuren sowie S1 Straßenraumgestaltung)</li> <li>- Einrichtung von Ampelvorrangschaltungen (ebenfalls in Ö5 unter Busbeschleunigung aufgeführt)</li> <li>- Schaffen der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Anbindung von bisher nicht mit dem ÖPNV erschlossenen Stadtteilen (Ö7 Vernetzte Mobilität sowie Ö3 mit Umsetzungshinweisen für flexible Angebote zur Verbesserung der Erschließung mit Hilfe von On-Demand Angeboten.)</li> </ul> <p>Es bleibt in der Verantwortung der Hansestadt, auf Basis des NUMP- Handlungsrahmens Prioritäten zu setzen und auch in Abhängigkeit von anderen Faktoren (z.B. baulicher Zustand von Straßen und Wegen, Beschlüssen zur Stadt- und Siedlungsentwicklung, Baustellengeschehen etc.) eine abgewogene Planung von Maßnahmen vorzunehmen.</p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>mit dem Landkreis Lüneburg beplant um den MIV zu reduzieren.</p> <p>18. Radschnellweg: Der Radschnellweg Lüneburg-Hamburg wird als Radschnellverbindungen von den Kommunen Hansestadt Lüneburg, Samtgemeinde Bardowick und dem Landkreis Lüneburg weiterverfolgt. Weitere Radvorrangrouten vom Umland in die Hansestadt ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg.</p> <p>Kapitel 14 (S. 74ff) nennt langfristige Strategien zur Reduzierung der Lärmbelastung. Dabei wird auch die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger und Radverkehr) genannt. Als Beispiele folgen jedoch nur Maßnahmen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr. Ich rege an, hier Beispiele zur Förderung des ÖPNV zu ergänzen (Schaffung von Busspuren, Einrichtung von Ampelvorrangschaltungen, Schaffen der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Anbindung von bisher nicht mit dem ÖPNV erschlossenen Stadtteilen usw.).“</p>	
13	Hansestadt Lüneburg, ISEK	<p>„In der Stabsstelle 01-7 wird derzeit ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. Darin werden unter anderem auch Darstellungen für zukünftige Siedlungserweiterungen im Stadtgebiet vorgenommen, sowie langfristig frei zuhaltende Landschaftsräume. Die Festsetzung von „Ruhigen Gebieten“ im LAP ist nachvollziehbar. Hier sollte aber eine Abstimmung mit anderen Planungen erfolgen. Es erscheint daher sinnvoll, diese Ruhigen Gebiete auch in das ISEK zu übernehmen. [...] Im Kapitel 15 wird die Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit anderen raumbezogenen Planungen beschrieben. Allerdings taucht in diesem Kapitel das ISEK als informelle Planungsinstrument zwischen dem Regionalplan und dem Flächennutzungsplan nicht auf. Ich würde es begrüßen, wenn hierzu eine entsprechende Ergänzung vorgenommen werden kann. Gerne kann ich ab dem 21.10. hierzu auch einen Textabschnitt zuliefern.“</p>	<p><i>Der Übernahme der ruhigen Gebiete in das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK, siehe Internet der Hansestadt Lüneburg) wird zugestimmt. Das ISEK wird als informelles Planungsinstrument im Kapitel 15 redaktionell ergänzt.</i></p>
14	privat	<p>„Als Anwohner in der Stresemannstraße würde ich mich gern zu dem Thema äußern. Ich finde es zunächst top, dass Zahlen zur Lärmbelastung erhoben wurden und diese mein Empfinden</p>	<p><i>Wie im Lärmaktionsplan ausgewiesen, wird die Reduktion des Autoverkehrs mit verschiedenen Maßnahmen verfolgt (vgl. Kapitel 7).</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>bestätigen. Die (mehr als) 75dB (A), die für den Straßenabschnitt, in dem ich wohne, erhoben wurden sind jedoch in der Form vielleicht nicht ganz so griffig. Aus diesem Grund würde auch eine qualitative Erhebung der Auswirkungen auf Menschen Sinn ergeben. Ich persönlich empfinde diese Art des Lärmbelastung zum Beispiel wirklich als starke Einschränkung der Lebensqualität. Nicht nur der dauerhafte Lärmpegel der Autos sind ein Problem, das zu Schlafproblemen führt und deutlichen Stress verursacht, sondern auch besonders die LKW mit sehr tiefen Frequenzen, die den Boden in der Wohnung vibrieren lassen. Die Vorschläge zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h finde ich in diesem Kontext deshalb sehr begrüßenswert. Trotzdem sollte eine solche Maßnahme dann auch kontrolliert werden, da besonders nachts gerne auch mal mit mehr als 50 km/h über die Strese gerast wird. Meiner Ansicht nach sollte daher generell eine Reduktion des Autoverkehrs im Stadtgebiet das Ziel sein, da dadurch ja auch Klimaziele der Stadt noch besser erreicht werden können. Ich gehe davon aus, dass Sie solche Synergieeffekte berücksichtigen, wollte aber trotzdem nochmal darauf hinweisen.“</p>	<p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p>
15	privat	<p>„[...] ich sehe meine Wohnstraße "Munstermannskamp" im Lärmaktionsplan leider unterrepräsentiert und möchte ebenfalls auf eine dringend benötigte Reduzierung der Lärmbelastung für diese Straße hinweisen. Können Sie mir bitte Auskunft zu dem Punk 6 Verkehrsdatenerhebung aus dem Lärmaktionsplan auf Seite 23/24 geben und mir die Zahlen zu dem Berechnungspunkt KP20 Soltauer Str./Munstermannskamp nennen? Wieso ist im Lärmaktionsplan nicht die wichtige Verbindungsstraße Munstermannskamp mit aufgeführt, als Verbindungsstraße zur Soltauer Str., Uelzenerer Str. und Zufahrt zur Willy-Brandt-Str./Universitätsallee? Gab es keine Verkehrszählung im Munstermannskamp? Gerade im Hinblick auf herumgeisternde Vorschläge von Herrn Prof. Dr. Peter Pez die Soltauer Str. und Uelzenerer Str. eventuell bis zur</p>	<p><i>Der vom Stellungnehmenden angeregte Straßenabschnitt (Munstermannskamp) liegt unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h) und ist daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Für den Lärmaktionsplan wurden die für die Lärmberechnung relevanten Verkehrswerte im Bericht veröffentlicht. Das ist vorrangig der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke). Die Veröffentlichung von weiteren Knotenpunktzählungen ist nicht beabsichtigt.</i></p> <p><i>Unabhängig vom Lärmaktionsplan erfolgt eine verkehrstechnische Untersuchung zu möglichen Maßnahmen im angesprochenen Bereich, in deren Rahmen mehrere Knotenpunkte betrachtet werden. Ergebnisse hieraus liegen noch nicht vor.</i></p> <p><i>Mögliche Verkehrsverlagerungseffekte in Folge von Wohngebietentwicklungen in</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Einmündung zum Munstermannskamp in eine Einbahnstraßen zu verwandeln. Und dann vielleicht auch noch die Scharnhorststrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren. Zudem soll nun nach möglicher Verlegung des Umspannwerks von Rettmer nach Melbeck dort die Wohnbebauung stark intensiviert werden.</p> <p>Das alles würde zu einer massiven Verlagerung von Verkehr und somit auch zu weiterem Verkehrslärm zur ohnehin lärmgeplagten Straße Munstermannskamp führen. Diese Straße liegt direkt am Kurpark und müsste gemäß §47d Abs. 2 BImSchG eigentlich gegen die Zunahme von Lärm besonders geschützt werden.</p> <p>Dazu passt dann leider auch nicht eine angedachte Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg/Amelinghausen/Soltau mit einer möglichen Haltestelle Kurpark (der NABU wurde informiert).</p> <p>Dann können Sie auch nicht einfach den Lärm durch die angedachte Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg/Amelinghausen/Soltau auf das Eisenbahnbundesamt wegschieben (siehe Vorlage VO/11259/24 - Beschlüsse Sachstandbericht zum Lärmaktionsplan), sondern müssen den Lärm für diese Gebiet auch Ganzheitlich betrachten.</p> <p>Die Stadt Lüneburg ist da leider als möglicher Nutzer dieser Strecke und Beteiligter an der Hafen Lüneburg GmbH nicht neutral in Ihrer Begutachtung des Lärmproblems.“</p>	<p><i>den vom Stellungnehmenden angeführten Bereichen werden im Rahmen der jeweiligen Verfahren und nicht innerhalb der Lärmaktionsplanung untersucht. Die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung werden grundsätzlich in den Verfahren berücksichtigt.</i></p> <p><i>Der Kurpark ist bereits in dem Lärmaktionsplan der Hansestadt 2019 als „Ruhiges Gebiet“ aufgeführt. Entsprechende Hinweise und Bedenken wurden im laufenden Vorverfahren zur Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg/Soltau seitens der Hansestadt bereits geäußert und sie wird dies auch im weiteren Verfahrensverlauf tun.</i></p> <p><i>Die Bahnstrecke nach Soltau ist im Eigentum der Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH SinON Da das Verkehrsaufkommen dieser Strecke deutlich unter der Grenze zur Kartierungspflicht (82 Züge pro Tag) liegt, ist sie nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Eine Bewertung der Lärmemissionen durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg -Soltau kann allenfalls im Rahmen der betreffenden Verfahren erfolgen. Zuständig hierbei ist der Vorhabenträger, die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet.</i></p>
16	privat	<p>„Es freut uns sehr,dass es nun die Möglichkeit zur Bürgerbeteiligung für den Lärmaktionsplan Lüneburg gibt. Die Verminderung und Vermeidung von Lärm ist kein Wohlfühlfaktor sondern wichtige und relevante Gesundheitsvorsorge.</p> <p>Das Thema Lärm in unserem Wohngebiet beschäftigt uns schon sehr viele Jahre.</p> <p>Wir wohnen im Munstermannskamp, 21335 Lüneburg.Dieses früher sehr viel ruhigere Wohngebiet ist zunehmend lärmbelastet.Ursachen hierfür sind etliche Lärmquellen die es zu verringern gilt.Hierbei sehen wir die Stadt schon länger in der Pflicht.</p>	<p><i>Zur Erfassung des Munstermannskamp: siehe Abwägung zu 15.</i></p> <p><i>Andere Lärmquellen als der Straßenverkehrslärm sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Hand der Hansestadt.</i></p> <p><i>Zur Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg -Soltau: siehe vorangegangene Abwägung zu Nr. 15</i></p> <p><i>Die Hinweise in Sachen Laubbläser sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes und finden daher keine Berücksichtigung.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Zuallererst möchten wir den Strassenverkehrslärm benennen. Es wurde vor einigen Monaten eine Zählung durchgeführt. Dabei dürfte es aufgefallen sein wie viele Autos hier täglich (und nächtlich) mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind. Dazu laute Musikanlagen in den Fahrzeugen. Unser Verbesserungsvorschlag ist eine Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 (mit Kontrollgeräten). Zusätzlich eine deutliche Verbesserung für den Fahrradverkehr (z.B. eine Hälfte der Straße als Fahrradstraße durch eine Einbahnstraßenregelung).</p> <p>Als nächste regelmässige Lärmquelle können wir die städtischen und andere Gartenfirmen benennen, die mehrfach jährlich im gesamten Stadtgebiet mit Laubsaugern und ausschließlich mit motorisierten Gartengeräten arbeiten. Das könnte und müsste man kommunal regeln.</p> <p>Zuletzt noch ein Thema was die Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg-Soltau betrifft. Hierbei vermissen wir die Regelung zum Thema Lärmschutz, wenn die Reaktivierung erfolgt. Diese Strecke läuft direkt angrenzend in dem hinteren Bereich unseres Grundstückes entlang. Die Sinon Bahngesellschaft wird dann eine Genehmigung erhalten für Personennahverkehr sowie Güterverkehr. Letzteres findet erfahrungsgemäß nachts statt. Betroffen sind die Stadtteile Rettmer, Oedeme, Bockelsberg, Rotes Feld und Wilschenbruch. Damit wir weiterhin hier wohnen und schlafen können erwarten wir von Stadt und Politik ein Konzept des Lärmschutzes. Das Bundeseisenbahnamt ist in diesem Fall nicht zuständig für uns, da die kürzlich erstellte Lärmkartierung mit Bürgerbeteiligung ausschließlich die Hauptstrecken betraf.</p> <p>Wir hoffen, dass unsere Anmerkungen und Vorschläge Gehör finden.“</p>	
17	privat	<p>„als Anwohner entlang der Artlenburger Landstraße nehmen wir den starken Lärm des Straßenverkehrs als erhebliche Belastung wahr.</p> <p>Wir fordern:  viel bessere Schallschutzmassnahmen!  Sowie Konsequente  Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der</p>	<p><i>Die Situation an der B209 ist der Hansestadt bekannt. Siehe hierzu Abwägung zu Stellungnahme Nr. 5.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>B209, und insbesondere ein erhöhter Schutz von Nachtzeiten.  Dauerhafte Installation von Hinweisschildern, Kontrollgeräten bzw. Blitzanlagen.  Sichere Übergangsmöglichkeiten, z.B. Zebrastreifen, ohne Gefährdung durch Abbieger auf der Kreuzung  Besonders am Herzen liegt uns auch:  Förderung alternativer Verkehrsmittel:  - Bessere Taktung der Busverbindungen  - Ausbau und Beleuchtung des Radwegs entlang der Artlenburger Landstraße!!!!  Das Geholpere im Stockdunkeln ist gefährlich und unzumutbar.“</p>	
18	NLStBV	<p>„ zur Lärmaktionsplanung 2018 der Hansestadt Lüneburg und zum Maßnahmenkatalog der 3. Stufe, Maßnahme Nr. 11 „Lärmsanierung an Bundesstraßen (Programm des Bundes zum Schutz der Anwohner an Bundesstraßen; freiwillig und nach Prioritätenliste)“ nehmen wir wie folgt Stellung. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Lärmsanierung des Bundes sind bisher an Bundesstraßen auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg nicht umgesetzt worden. Für die Lärmsanierung sind die folgenden Auslösewerte maßgebend [...]  Auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg verlaufen die nachfolgend aufgeführten Bundesstraßen, auf denen eine Lärmsanierung dem Grunde nach in Frage kommen würde. Eine überschlägige Überprüfung der Voraussetzungen hat bereits stattgefunden und führte zu den aufgeführten Ergebnissen.  B 209 Artlenburger Landstraße Gewerbegebiet und allgemeines Wohngebiet, zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 bis 60 km/h, Abstände der Wohnbebauungen zur Fahrbahn relativ groß, Auslösewerte werden wahrscheinlich nicht erreicht bzw. überschritten.  B 4 / B 209 Ortsumgehung Lüneburg Lärmvorsorge und aktive Lärmschutzmaßnahmen über Planfeststellung vorgegeben und durchgeführt, stellenweise zukünftig A 39 mit ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen. B 216 im Bereich Lüneburg Hafen Gewerbegebiet und zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, Auslösewerte werden sehr</p>	→ Kein Abwägungserfordernis

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>wahrscheinlich nicht erreicht bzw. überschritten.</p> <p>Sofern eine genaue Berechnung der Lärmpegel, mit abschließender Prüfung der Voraussetzungen für die Lärmsanierung im Zuge des Lärmaktionsplans erforderlich ist, bitten wir um entsprechende Rückmeldung und weisen dabei auf den hierfür entsprechend benötigten zeitlichen Vorlauf hin.“</p>	
19	SG Bardowick	„ seitens der Samtgemeinde Bardowick werden zum Entwurf der 4. Stufe des Lärmaktionsplanes der Hansestadt Lüneburg keine Anmerkungen vorgebracht“	→ Kein Abwägungserfordernis
20	privat	<p>„[...] als direkte AnwohnerInnen entlang der Artlenburger Landstraße nehmen wir den starken Lärm des Straßenverkehrs als erhebliche Belastung wahr. Zudem wirkt diese Straße wie eine Grenze, die man eigentlich nur mit dem Auto einigermaßen entspannt überwinden kann. Jeder Weg entlang dieser Straße zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist nicht nur stressig wegen des Lärms und unangenehm/ungesund wegen der Abgase, sondern auch gefährlich wegen der fehlenden Abgrenzung zur Straße, der vielen überhöhten Geschwindigkeiten von PKW und LKW, dem sehr schlechten Zustand des Rad- und Gehweges und der fehlenden Abgrenzung zwischen Fußgängern und Radfahrern. Das allein führt schon dazu, dass wir mittlerweile teilweise auch wirklich kurze Strecken zum Einkaufen, Brötchen holen, zum Spielplatz oder in den Wald mit dem Auto zurücklegen, da die Wege entlang der Straße, gerade mit Kindern, den eigentlich gewünschten Erholungscharakter direkt wieder zerstören und es schon mehrfach zu konkreten Gefahrensituationen durch Abbieger und Fahrzeuge, die bei Rot nicht anhalten, gekommen ist. Zur Verbesserung der Situation haben wir folgende Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konsequentes Tempolimit auf der B209, verstärkter Nachtschutz und lärmmindernde Asphaltierung.</li> <li>- Dauerhafte Installation von Hinweisschildern, Kontrollgeräten oder Blitzgeräten</li> </ul>	<p><i>Die Situation an der B209 ist der Hansestadt bekannt. Siehe hierzu Abwägung zu Stellungnahme Nr. 5.</i></p> <p><i>Darüber hinaus kann im Rahmen des vorliegenden Verfahrens jedoch lediglich auf die vom Stellungnehmenden vorgebrachten Belange mit Bezug zur Lärmbelastung eingegangen werden. Die Ausführungen abseits dessen zur Verkehrssituation hinsichtlich des ÖPNV-Angebots, der Beschaffenheit und Beleuchtung von Radwegen, Quadratur der Knotenpunkte u. ä. betreffen dem Wesen nach die Verkehrsentwicklungsplanung und sind in anderweitigen Verfahren (bspw. im Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan NUMP, siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg) anzubringen).</i></p> <p><i>Die politische Befassung zum NUMP findet zeitlich parallel zur Lärmaktionsplanung statt. Das mit dem NUMP beauftragte Planungsbüro Planersocietät wird einen Abschlussbericht erstellen, der empfohlene Maßnahmen kontextuell miteinander in Verbindung bringt, Zusammenhänge verdeutlicht und eine zeitliche Abfolge sowie erste Priorisierung für die Umsetzung vorschlägt.</i></p> <p><i>Hinsichtlich der verträglichen Verkehrsteilnahme von Kfz bei gleichzeitiger Förderung des Umweltverbundes wird eine Überarbeitung des bestehenden Kfz-Zielnetzes im NUMP Steckbrief M1 Netzkonzeption Kfz empfohlen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden ebenfalls</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>- Sichere und mehr Querungsmöglichkeiten, z.B. durch gut ausgeleuchtete Zebrastreifen (Bodenleuchten sorgen für deutlich weniger Lichtverschmutzung), ohne Gefährdung durch Abbieger</p> <p>- Anstelle der vielen Kreuzungen evtl. die Einführung von Kreisverkehren, wie teilweise in Adendorf und auch in Reppenstedt. Diese Maßnahme ist relativ kostengünstig umzusetzen, ersetzt wartungsintensive Ampelanlagen und bremst den Verkehrsfluss konstant, was zur Lärminderung und Sicherheit .</p> <p>- Ausbau und Beleuchtung der Radwege (auch hier kann der aktuelle Ausbau der Radwege in Reppenstedt als Beispiel dienen).</p> <p>- Die Busverbindungen müssen zunächst besser getaktet werden, d.h. mindestens halbstündlich fahren, auch am Wochenende und mindestens bis in den frühen Abend. Derzeit wartet man z.B. oft vergeblich auf die Linie 5900 und kommt schon samstags ab 18 Uhr nicht mehr vom Lüneburger Bahnhof zurück, von sonntags ganz zu schweigen. Das ASM ist keine verlässliche Alternative, da man in der halben Stunde vor der gewünschten Abfahrt meist niemanden erreicht und so ab 20 Uhr oft am Lüneburger Bahnhof strandet. Das Anrufsammeltaxi „hvv hop“ ist im Hamburger Umland (Segeberg, Harburg...) sehr erfolgreich und die Förderung des Projektes wurde gerade verlängert. Vielleicht wäre eine Zusammenarbeit denkbar? Alternativ eine Kooperation mit Moia? Auch wenn wir die Sorgen der TaxifahrerInnen verstehen, die hier aus nachvollziehbaren Gründen noch sehr gefragt sind, so sind uns solche kostengünstigen und umweltfreundlichen Angebote doch deutlich lieber als z.B. die vielen Elektroroller, die sich mangels Alternativen auch bei Dunkelheit und widrigen Witterungsverhältnissen die Artlenburger Landstraße hinauf wagen.</p> <p>- Zur Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs gehört auch die Optimierung der Wartebedingungen. An „unserer“ Bushaltestelle ‚Dorfstraße‘ beispielsweise ist man nicht nur dem</p>	<p><i>Verkehrsberuhigungsmaßnahmen benannt.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Lärm und den Abgasen der Artlenburger Landstraße ausgesetzt, es gibt nicht einmal eine Überdachung, unter der man sich während der teilweise erheblichen Wartezeiten vor Wind und Wetter schützen könnte. Es gehört schon eine enorme intrinsische Motivation dazu, unter diesen Bedingungen auf den ÖPNV umzusteigen - ein günstiges Deutschlandticket hilft eben nur, wenn es einen funktionierenden Nahverkehr gibt. Für alle, die nicht auf ein Auto zurückgreifen können, ist diese Situation schlicht eine Zumutung. Sie sehen, das Thema Straßenverkehr beschäftigt uns hier sehr. Wir würden uns über Verbesserungen sehr freuen und setzen uns auch gerne anderweitig dafür ein.“</p>	
21	privat	<p>„[...] als Anwohner der Dahlenburger Landstraße möchte ich im Rahmen der Bürgerbeteiligung auf die hohe Lärmbelastung und die durch Verkehr verursachten Vibrationen aufmerksam machen, die die Lebensqualität erheblich beeinträchtigen. Diese Belastungen betreffen sowohl den regulären als auch den Schwerlastverkehr, einschließlich Busse und LKW, der einen besonderen Anteil an der Problematik hat. Hinzu kommt, dass sich an dieser Straße zwei Schulen befinden, was eine besondere Rücksichtnahme erfordert.</p> <p>In Kooperation mit dem ADFC haben wir einen Verkehrszähler installiert, der zeigt, dass rund 10 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung überschreiten — &gt; <a href="https://telraam.net/discourse/location/9000007461">https://telraam.net/discourse/location/9000007461</a> . Diese Messungen umfassen nicht den nächtlichen Verkehr und explizit nicht den Schwerlastverkehr, obwohl dieser für spürbare Vibrationen und zusätzliche Lärmbelastungen sorgt. Besonders nachts kommt es durch Geschwindigkeitsüberschreitungen von Schwerlastfahrzeugen häufig zu erheblichen Störungen der Nachtruhe. Forderungen zur Lärminderung und Verbesserung der Verkehrssicherheit:</p> <p>1. Einführung von Tempo 30 und Nachtfahrverbot für LKW Um die Lärmbelastung und die von Schwerlastfahrzeugen verursachten Vibrationen zu reduzieren, ist die Einführung von Tempo 30 entlang der Dahlenburger Landstraße dringend</p>	<p><i>Im Zuge des LAP wurden mögliche Lärminderungspotenziale durch die Einführung eines Tempo-30-Limits auf der Dahlenburger Landstraße bereits geprüft. Zur Umsetzung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bedarf es einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung. Im Rahmen von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sind umfangreiche Prüfungen und eine ermessensfehlerfreie Entscheidung inklusive umfassender Abwägung erforderlich. Entsprechende Verfahren erfolgen nicht innerhalb des LAP</i></p> <p><i>Ein additionales Nachtfahrverbot wird in Kombination mit einer Tempo-30-Regelung zum jetzigen Zeitpunkt ausgeschlossen. Die lärminderungsbezogenen Effekte, die aus der Reduzierung der Geschwindigkeit hervorgehen, werden auch bei Nacht spürbar. Ein zusätzliches Nachtfahrverbot für Lkw ist somit nicht zwingend erforderlich.</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>notwendig. Ein Nachfahrverbot für LKW würde darüber hinaus die nächtliche Lärmbelastung senken und den Anwohnenden eine verbesserte Nachtruhe ermöglichen. 2. Regelmäßige und gezielte Geschwindigkeitskontrollen mit besonderem Fokus auf den Schwerlastverkehr Zur Sicherstellung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sind regelmäßige und gezielte Kontrollen erforderlich, die den Schwerlastverkehr sowie nächtliche Fahrten einschließen. Verdeckte Kontrollen wären hier sinnvoll, um die tatsächliche Verkehrssituation besser zu erfassen und die Einhaltung der Vorschriften durchzusetzen.</p> <p>3. Langfristige und konsequente Maßnahmen zur Reduktion von Lärm und Vibrationen Für eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität sind kontinuierliche Maßnahmen zur Überwachung und Reduzierung der Belastungen durch den Schwerlastverkehr unabdingbar. Temporäre Maßnahmen haben in der Vergangenheit keine langfristige Wirkung gezeigt, daher sind dauerhafte Lösungen notwendig.</p> <p>Ich hoffe, dass meine Stellungnahme berücksichtigt wird und die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und Reduktion der Lärmbelastung zügig umgesetzt werden.“</p>	
22	privat	<p>„ich habe soeben Ihren Artikel zum Thema Lärmschutz auf „Lüneburg aktuell“ gelesen.</p> <p>Ich wohne in Lüneburg am Tartuer Platz. Wenn ich morgens aus der Tür trete, um zur Arbeit zu radeln, habe ich das Gefühl, auf einem Großflughafen zu stehen- der Lärm der Ostumgehung (vielleicht auch der Bahn?) sind unerträglich!!</p> <p>Außerdem möchte ich einmal zu Bedenken geben, dass die schluchtenartige Häuserbebauung und die gepflasterte (nicht asphaltierte) Straße vor unserem Haus so ungünstig zur Lärmkulisse beitragen, dass man den Balkon im Sommer kaum nutzen kann! Vielleicht können solche Informationen dazu beitragen, bei künftigen Bebauungsplänen Berücksichtigung zu finden.“</p>	<p><i>Hinsichtlich der Ortsumgehung (B 209 / B 4) siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 5.</i></p> <p><i>Darüber hinaus fallen die Wohnstraßen im Siedlungsbereich nördlich der Bleckeder Landstraße nicht in das Segment der kartierungspflichtigen Straßen mit &gt; 8.200 Kfz/24h. Sie sind demnach kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Im Falle künftig anvisierter Gebietsentwicklungen können die vorgebrachten Belange im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt werden.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
23	Privat	<p>„als direkte Anwohner der B209/Artlenburger Landstraße beteiligen wir uns hiermit am aktuellen Lärmaktionsplan der Hansestadt Lüneburg.</p> <p>Aktuell nehmen wir den, durch den Straßenverkehr der B209 verursachten Lärm als äußerst belastend wahr und halten die aktuelle Verkehrssituation insbesondere für Kinder als stark gefährdend.</p> <p>Wir fordern daher folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine konsequente Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit mit einer Reduzierung dieser an besonders gefährdeten Teilstücken auf max. 30km/h</li> <li>- eine Einführung eines durchgehenden Überholverbotes</li> <li>- die Installation einer festen Geschwindigkeitskontrolle</li> <li>- das Aufstellen von Leitplatten um im Falle einer Abbiegesituation das Befahren des Grünstreifens zu verhindern (Leitplanken halten wir nicht für empfehlenswert, um dem Autofahrer nicht das Gefühl einer noch schneller befahrbaren Straße zu vermitteln)</li> <li>- eine Ausweitung der Übergangsmöglichkeiten durch Fußgängerüberwege und Zebrasteifen, sowie ggf. weiterer Lichtsignalanlage</li> <li>- die Installation von Verkehrsinseln oder Fahrbahnverengungen, sowie Aufpflasterungen zur weiteren Verkehrsberuhigung</li> </ul> <p>Gleichzeitig benötigt es zur Förderung alternativer Verkehrsmitteln, insbesondere des Radverkehrs, den konsequenten Ausbau des Radweges. Hierzu erachten wir folgende Punkte als dringend erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- umgehende Instandsetzung und Ausbau des Fahrradweges</li> <li>- aufgrund derzeit fehlender Übergangsmöglichkeiten diesen Radweg als beidseitig befahr auszuweiten, inklusive erkennbar markierter Radverkehrsführung</li> <li>- beidseitige Beleuchtung des gesamten Radweges entlang der B209</li> <li>- Installation eines durchgehenden Grünstreifens zur klaren Abgrenzung zur Fahrbahn und somit Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs</li> <li>- wie bereits o.g. das Aufstellen von Leitplatten um im Falle einer Abbiegesituation eines PKW das</li> </ul>	<p><i>Die Situation an der B209 ist der Hansestadt bekannt. Siehe hierzu Abwägung zu Stellungnahme Nr. 5.</i></p> <p><i>Die vom Stellungnehmenden eingebrachten Forderungen beziehen sich ihrem Inhalt nach zum Großteil auf Belange der Verkehrsinfrastruktur und straßenverkehrsrechtliche Regelungen. Überholmanöver, das Aufstellen von Leitplatten, die Integration von Querungshilfen und die Umgestaltung des Straßenquerschnitts haben allenfalls mittelbaren Einfluss auf die Lärmsituation (viel mehr haben bspw. zusätzliche Fußgängerüberwege aufgrund der Erhöhung von Anfah- und Beschleunigungsvorgänge negativen Einfluss auf die Lärmentwicklung). Es ist daher davon auszugehen, dass ursächlich für diese vorgebrachten Forderungen die vom Stellungnehmenden angesprochenen Belange der Verkehrssicherheit sind.</i></p> <p><i>Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden keine Belange der Verkehrssicherheit geprüft. Eine in Rede stehende Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden (wie bspw. Kindern oder anderen Gehenden) und mögliche Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind demnach nicht im Zuge des vorliegenden Verfahrens zur bearbeiten.</i></p> <p><i>Nichtsdestotrotz hat die Hansestadt die hier behandelten Begehren aufgenommen und prüft auf anderer Ebene, ob und wie die Sicherheitslage verbessert werden kann.</i></p> <p><i>Für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Rahmen von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sind umfangreiche Prüfungen und eine ermessensfehlerfreie Entscheidung inklusive umfassender Abwägung erforderlich. Ein derartiges Verfahren ist nicht Gegenstand des LAP</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Befahren des Grünstreifens zu verhindern und die Sicherheit des Radverkehrs weiterhin zu gewährleisten - Installation einer Stadtrad-Station in Höhe der Bushaltestelle B209/Dorfstraße, um die Nutzung des Stadtrades zu erhöhen“</p>	<p><i>Die Umgestaltung von einzelnen Straßenabschnitten mit Blick auf den Neubau von Radverkehrsanlagen besitzt lediglich mittelbaren, weil langfristige und eher kleinräumige Effekte für die Lärminderung. Die diesbezüglichen Ausführungen des Stellungnehmenden betreffen dem Wesen nach die Verkehrsanalyse und sind in anderweitigen Verfahren (bspw. Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan NUMP, siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg) anzubringen. Der vorgeschlagene Ausbau von Radwegen im betroffenen Bereich wird daher im Rahmen des LAP nicht als erfolgversprechende Maßnahme erachtet. Es wird auf den Maßnahmensteckbrief M1 des NUMP (Netzkonzeption Kfz) verwiesen. Aufbauend auf den Ergebnissen des NUMP bedarf es einer Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans, der die in M1 genannten Schwerpunkte gesamtstädtisch analysiert und so auch weitere Planungsinstrumente, wie die gesamtstädtische Verkehrssteuerung, den Anforderungen entsprechend aktualisiert. Als ein Anspruch an gesamtstädtische Verbindungen ist im NUMP die Trennung von anderen Verkehrsarten, kurze Wartezeiten an Knotenpunkten und die Prüfung der Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit unter Berücksichtigung aktueller Änderungen der StVO benannt.</i></p> <p><i>Im Maßnahmensteckbrief F1 ist die Sicherstellung regelmäßiger Querungsmöglichkeiten und die Umsetzung von stadtteilbezogenen Nahmobilitätskonzepten empfohlen</i></p> <p><i>Mit der Radverkehrsstrategie 2025 liegen bereits Konzepte vor, welche den Ausbau von Radwegen vorzeichnen.</i></p>
24	privat	<p>„Als Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Artlenburger Landstraße nehmen wir den starken Lärm des Straßenverkehrs als erhebliche Belastung wahr. Wir fordern: Konsequente Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der B209, und insbesondere ein erhöhter Schutz von Nachtzeiten. Dauerhafte Installation von Hinweisschildern, Kontrollgeräten bzw. Blitzanlagen.“</p>	<p><i>Siehe Abwägung zu Stellungnahmen Nr. 20 und 23.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Sichere Übergangsmöglichkeiten, z.B. Zebrastreifen, ohne Gefährdung durch Abbieger auf der Kreuzung, vor allem für Schulkinder.</p> <p>Förderung alternativer Verkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bessere Taktung der Busverbindungen</li> <li>- Ausbau und Beleuchtung des Radwegs entlang der Artlenburger Landstraße“</li> </ul>	
25	privat	<p>„als Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Artlenburger Landstraße nehmen wir den starken Lärm des Straßenverkehrs als erhebliche Belastung wahr.</p> <p>Wir fordern:</p> <p>Konsequente Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der B209, und insbesondere ein erhöhter Schutz von Nachtzeiten.</p> <p>Dauerhafte Installation von Hinweisschildern, Kontrollgeräten bzw. Blitzanlagen.</p> <p>Sichere Übergangsmöglichkeiten, z.B. Zebrastreifen, ohne Gefährdung durch Abbieger auf der Kreuzung, vor allem für Schulkinder.</p> <p>Förderung alternativer Verkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bessere Taktung der Busverbindungen</li> <li>- Ausbau und Beleuchtung des Radwegs entlang der Artlenburger Landstraße“</li> </ul>	<p><i>Siehe Abwägung zu Stellungnahmen Nr. 20 und 23.</i></p>
26	privat	<p>„wir begrüßen die Erstellung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Als Anwohner:innen entlang der Artlenburger Landstraße nehmen wir den starken Lärm des Straßenverkehrs als erhebliche Belastung wahr. Wir möchten die Perspektive einer Familie einbringen, mit berufstätigen Eltern und schulpflichtigen Jugendlichen.</p> <p>Zur starken Grundbelastung der B209 kommt phasenweise noch eine drastische Steigerung des Verkehrsaufkommens hinzu, sobald eine straßenbauliche Maßnahme im Umland, z.B. Brückensperrung oder Lüneburger Deckel, umgesetzt wird.</p> <p>Wir betonen die Notwendigkeit nachfolgender Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konsequente Geschwindigkeitsbegrenzungen (max. 50) auf der B209, und insbesondere ein erhöhter Schutz während Nachtzeiten.</li> <li>- Dauerhafte Installation von Hinweisschildern und Blitzanlagen.</li> <li>- Sichere Übergangsmöglichkeiten, z.B. Zebrastreifen, ohne Gefährdung durch Abbieger auf der Kreuzung, wie aktuell</li> </ul>	<p><i>Siehe Abwägung zu Stellungnahmen Nr. 20 und 23.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Höhe Dorfstraße. Diese Übergänge würden ebenfalls für eine Verlangsamung des Verkehrs sorgen.</p> <p>- Förderung alternativer Verkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Busverbindung mit einer stündlichen Taktung sollte ausgebaut werden. Der Schulbus ist meist überfüllt und unpünktlich. Als Transportmittel zum Bahnhof ist die Taktung nicht ausreichend. Abends besteht kein ÖPNV Angebot. Die Möglichkeiten des AST sind intransparent und für Jugendliche aktuell kaum nutzbar.</li> <li>• Der Radweg liegt bislang komplett im Dunkeln. Das ist sowohl für Schulkinder als auch Erwachsene nicht akzeptal – besonders in den Wintermonaten. Er muss beleuchtet werden. Außerdem liegt der Radweg unterhalb des Straßenniveaus, was zu starker Blendung der Radfahrer und Fußgänger durch Autolichter führt. Weiterhin ist er zu schmal für die gleichzeitige Nutzung von Fußgängern und Radfahrern.“</li> </ul>	
27	privat	<p>„mit Freude habe ich von dem Lärmaktionsplan gelesen. Ich würde es überaus befürworten, wenn sie den Aktionsplan ernst nehmen und umsetzen.</p> <p>Ich lebe am Stadtring, in der Stresemannstraße, und muss sagen, dass der Verkehrslärm mit den 75dB, die Sie gemessen haben, meine Lebensqualität stark eingeschränkt.</p> <p>Der Verkehr bringt unser Wohnhaus zum wackeln, es ist kein Gespräch bei offenen Fenster möglich und beim öffnen der Fenster kommt schlechte Luft und Abgase herein. Der Weg zum Supermarkt lässt sich fast nur noch mit Kopfhörern oder auf Umwegen beschreiten. Das belastendste dabei ist - wie Sie es auch benannt haben - der Stress den der permanente Lärmpegel auslöst. Der Stress ist deutlich wahrnehmbar und alltägliche Kleinigkeiten werden dadurch zur Belastung. Meine Schlafqualität leidet, der Lärm-Stress schlägt auf meine Konzentration und somit auch auf meine Alltagsbewältigung. Wie es den Kindern und älteren Menschen (z.B. in dem hiesigen Altersheim) damit geht, mag ich mir kaum vorstellen.</p> <p>Ich würde es überaus begrüßen, wenn eine 30 Zone eingeführt und zusätzlich noch ein Blitzer aufgestellt wird, da es</p>	<p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p> <p>→ <i>Darüber hinaus: Kein Abwägungserfordernis</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		auf dieser Straße nicht nur Nachts beliebt ist vollgas zu geben. Sollten sie noch weitere Fragen zum Leben im Lärm am Stadtring haben, dann können sich mich gerne kontaktieren.“	
28	privat	„ich bin sehr für eine 30 Km/H Geschwindigkeit auf der Dahlenburger Landstraße sowie auf den anderen Straßen, die vom Bündnis vorgeschlagen werden. Nach dem Auftragen von Bitumen und Rollsplitt ab Kreuzung Wacholderweg bis Ahorn hat der Lärm zugenommen, da die Fahrbahn nun leichte Wellen aufweist. Besonders Anhänger mit Ladung verursachen jetzt deutlich mehr Lärm wegen der Unebenheiten.“	→ <i>Kein Abwägungserfordernis</i>
29	privat	„ich begrüße eine Einführung von Tempo 30 in den vom Verkehrswende-Bündnis Lüneburg vorgeschlagenen, besonders betroffenen Straßen. Insbesondere in der Dahlenburger Landstrasse, die sich zum Ausleben der Poserszene mit lauten Auspuffknallgeräuschen entwickelt hat.“	→ <i>Kein Abwägungserfordernis</i>
30	privat	„wir möchten die Forderungen des Verkehrswende-Bündnis Lüneburg unterstützen. Der Individualverkehr nimmt spürbar zu und dies erfordert zwangsläufig eine Steuerung der Verkehrsströme hin zur Verkehrswende.“	→ <i>Kein Abwägungserfordernis</i>
31	privat	„ich unterstütze die Maßnahmen zur Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs in Lüneburg. In mehreren kleinen und mittelgroßen Städten Europas gibt es meiner Meinung eine gute (Zwischen-) Lösung mit Parkplätzen an der Peripherie und einem Shuttleverkehr in die Innenstadt. Eine solche Maßnahme wäre m. E. auch für Lüneburg angebracht. Besser wäre natürlich noch eine entsprechende ÖPNV-Versorgung...“	<p><i>Entsprechende Maßnahmenansätze wie Pendlerparkplätze, Shuttle-Service und Busanbindungen dieser Parkplätze werden im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung bearbeitet und finden bei Bedarf Berücksichtigung in den dort verorteten Konzepten und Planungen (bspw. Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan, NUMP, siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg).</i></p> <p><i>Die Optimierung der ASM Verkehre ist ein zentrales Thema des Maßnahmensteckbrief Ö2 des NUMP. Hierunter fällt auch die Aufhebung der Erschließungsdefizite in der Hansestadt mit konkreter Verortung der Lücken.</i></p> <p><i>Shuttle-Lösungen und das ASM sind ein wichtiges Angebot als Ergänzung zum regulären ÖPNV. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lüneburg wird ein bedarfsgerechter Ausbau und eine qualitative Verbesserung angestrebt.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
			<p><i>Der Maßnahmensteckbrief Ö7 des NUMP beschreibt die geplanten Maßnahmen der Hansestadt in Bezug auf Vernetzte Mobilität und Sharing-Angebote, die an den 16 zukünftigen Mobilitätsstationen zur Verfügung stehen werden.</i></p>
32	privat	<p>„Ich halte die angegebenen Schritte für richtig. Ich begrüße es auch, wenn in der Lauensteinstraße Tempo 30 eingeführt wird: sowohl zur Lärmverminderung und zum Unfallschutz: Die Straße ist keine Ausfallstraße sondern eher eine Wohnstraße, aber sehr viel befahren und eng: Anlieger, parkende Fahrzeuge, Parkplatzsuchverkehr aus Westen, Radfahrer- und AutofahrerInnen aus Lüneburgs Nordwesten Richtung Innenstadt, Unfallwagen ins LKH und Vögelsen, Baustellenverkehr in die Baugebiete nach Nordwesten.“</p>	<p><i>Der vom Stellungnehmenden angeregte Straßenabschnitt (Lauensteinstraße) liegt unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h) und ist daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p>
33	privat	<p>„-hiermit unterstütze ich die Einrichtung von Zone 30 in der Theodor-Heuss-Straße, der Dahlenburger und Bleckeder Landstraße und der Schießgrabenstraße sowie die Förderung des Rad- und Fußverkehrs. -hiermit unterstütze ich die Einrichtung der Kastanienallee und aller anliegender Straßen als Verkehrsverkehrsberuhigter Bereich (z.B. Spielstraße und/oder Fahrradstraße). Dies ein ein vielgenutzter Schulweg für radfahrende Kinder zu und vom Johanneum! -hiermit unterstütze ich die Einrichtung der Kastanienalle und aller anliegenden Straße als gesperrt für den Durchgangsverkehr, nur Anlieger frei--&gt; diese Straßen des Wohngebiets Neuhagen dürfen nicht als Autobahnzubringer mißbraucht werden!!! In der Planung für die A39 wird der Anschluß der Dahlenburger Landstraße an die Autobahn leider unnötigerweise nicht erhalten bleiben sondern um 2 Kilometer Richtung Barendorf verlegt werden. Ein Mißbrauch der Wohngebietsstraßen Neuhagens als Autobahnzubringer zur erhaltenen Autobahnauffahrt am Kreisel an der Bleckeder Landstraße zB von Kaltenmoor muss verhindert werden. Die offizielle Beschilderung zur Autobahn muss über die großen Aussfallstraßen erfolgen.</p>	<p><i>Die vom Stellungnehmenden angeregten Straßenabschnitte (Kastanienallee, Theodor-Heuss-Straße) liegen unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h) und sind daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Alle weiteren vorgebrachten Belange (Anschluss A39 / Dahlenburger Landstraße, Ein- und Ausfahrt des Hotels, Umbau Pulverweg / Dahlenburger Landstraße) sind rein verkehrsplanerischer Natur, haben keinen direkten Bezug zur Lärmaktionsplanung und werden vorliegenden Verfahren nicht berücksichtigt werden.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>-hiermit unterstütze ich die private Ein- und Ausfahrt des geplanten Hotels auf dem Luciagelände nur über die Straße am Schützenplatz. KEINE neue, unnötige, gefährliche Ausfahrt direkt auf die Dahlenburger Landstraße, die den Fuß- und Radweg kreuzt!</p> <p>-hiermit unterstütze ich den Umbau der Einmündung des Pulverwegs auf die Dahlenburger Landstraße zur Entschärfung dieses Gefahrenpunkts (viele teils tödliche Unfälle mit erfolgten hier bereits). Ideen wurden bereits der Stadt mitgeteilt.“</p>	
34	privat	<p>„Ich unterstütze das Lärmprotokoll. Ich würde mir wünschen, das auf der Dahlenburger und Bleckeder Landstraße Tempo 30 eingeführt wird. Dort sind viele Anwohner und viele zu Fuß und auf dem Fahrrad zu Schulen und Arbeitsplätzen unterwegs, die es zu berücksichtigen und zu schützen gilt vor Gefahr und Lärm durch KFZ-Verkehr. Ebenso wünsch ich, dass Bewohnerparkplätze mit Parkzonen ausgeweitet werden, um den Anwohnern Parkplätze in der Nähe zu sichern.“</p>	<p><i>Das Anliegen der Ausweisung von Bewohnerparkzonen ist rein verkehrsplanerischer Natur und somit nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und kann daher nicht berücksichtigt werden.</i></p>
35	privat	<p>„gerade las ich in der Landeszeitung von Ihrem Vorhaben. Ich begrüße Ihren Lärmaktionsplan und finde es schon lange viel zu laut. Einen besonderen Brennpunkt stellt auch die Straße vor dem neuen Tore da. Hier gibt es im oberen Teil einen kombinierten Fuß- und Radweg, der viel zu schmal ist. Und viel zu laut ist es auch.“</p>	<p><i>Die Umgestaltung von Nebenanlagen, Fuß- und Radwegen ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Anregung wird jedoch innerhalb der Verwaltung gerne aufgenommen</i></p>
36	privat	<p>„ich möchte mich hiermit äußern zur Lärmbelästigung in Lüneburg. Ich wohne in der Nähe von den Sülzwiesen. Irritiert bin ich über ein Schreiben von den Organisatoren des Kultursommers. Meine Hochachtung für die Organisatoren, bei den Auflagen die die Stadt ihnen macht, das sie noch nicht den Mut verloren haben diese tollen Konzerte zu organisieren. Mich würde interessieren, ob die Jahrmärkte die gleichen Auflagen (spprich Zeitfenster) bekommen wie der Kultursommer. Aber nein, sie dürfen ihre Fahrgeschäfte ja bis 23:00 Uhr laufen lassen. Und beim sogenannten Oktoberfest darf das Festzelt auch länger als 22: Uhr Lärm machen. Ich fühle mich nicht von beiden belästigt, nur wenn 2 verschiedene Auflagen gemacht werden, habe ich ein großes Problem damit.</p>	<p><i>Grundsätzlich sind andere Lärmquellen als der Straßenverkehrslärm nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Hand der Hansestadt. Die Hansestadt folgt mit diesem Vorgehen den Vorgaben der EU-Richtlinie. Daher sind weder die Auflagen für den Kultursommer noch die Betriebszeiten des Oktoberfests Gegenstand der Lärmaktionsplanung und werden daher hier nicht berücksichtigt.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		Ich versuche es mit Heinz Erhard zuzunehmen: 1 Schelm der böses dabei denkt.“	
37	privat	<p>„für eine neue Schwerpunktsetzung wünsche ich mir in Lüneburg, meinem Wohnort, mehr Unterstützung des Fahrradverkehrs durch verbesserte Radwege, vorrangige Radwege wie in der Wallstraße sowie entsprechende Kontrollen und Ahndung bei Zuwiderhandlungen. Bei meinen täglichen Fahrten zur Arbeit mit dem Rad stelle ich immer wieder fest, wie stiefmütterlich der Radverkehr behandelt wird: Parken auf Radwegen, Aufstellung von Baustellenschildern für Autos auf Radwegen statt in der Gosse, und Beeinträchtigung von Radlern in Baustellen, obwohl die Autos betroffen sind. Daran lässt sich bisher klar erkennen, welches Geistes Kind der/ die Verkehrsplaner sind. Weiterhin wünsche ich mir, dass der städtische Autoverkehr auf 30 km/h begrenzt wird und am Stadtrand Parkflächen mit Shuttleverbindung eingerichtet werden.“</p>	<p><i>Die Umgestaltung von Straßenquerschnitten, der Umgang mit parkenden Kfz und entsprechende Maßnahmenansätze wie Pendlerparkplätze, Shuttle-Service und Busanbindungen dieser Parkplätze werden im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung bearbeitet und finden bei Bedarf Berücksichtigung in den dort verorteten Konzepten und Planungen (bspw. Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan, NUMP siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg)</i></p> <p><i>Im Rahmen des NUMP wurden die Straßen des klassifizierten Straßennetzes hinsichtlich ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger geprüft und ein Zielnetz abgeleitet. Die Zielsetzung der Hansestadt, den Umweltverbund deutlich auszubauen, führt zu einem höheren Flächenbedarf des Umweltverbunds. Bei gleichbleibendem zur Verfügung stehenden Flächenangebot macht diese Abwägungen um die Priorisierung von Verkehrsarten und die in den Maßnahmensteckbriefen M1 (Netzkonzeption Kfz) und S1 (Lebenswerte Innenstadt) eine Neu-Aufteilung des Straßenraums erforderlich.</i></p> <p><i>Die Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30 km/h sind den Vorgaben der StVO / VwV-StVO zu entnehmen. Für eine stadtweite Anordnung gibt es nach derzeitigem Stand keine gesetzliche Grundlage.</i></p>
38	FUSS e.V.	<p>„hiermit nehme ich für FUSS e.V. Lüneburg Stellung zum Entwurf des Lärmaktionsplan 2024. Die Lärmaktionsplanung dient dem Gesundheitsschutz der Einwohnenden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sorgen gleichzeitig für bessere Luft und mehr Sicherheit auf den Straßen. Die Förderung des Umweltverbunds macht den Verkehr auch klimafreundlicher. Daher unterstützt Fuss e.V. Lüneburg voll und ganz die vorgeschlagene Maßnahmen. 1. Wir befürworten ausdrücklich, in den genannten Straßen Tempo 30 einzurichten.“</p>	<p>→ kein Abwägungserfordernis</p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Hintergrund: Viele weitere Städte, darunter Flensburg, Kassel, Bonn, Dortmund, haben für den Lärmschutz bereits an Hauptverbindungen im Stadtbereich Tempo 30 angeordnet. In Hamburg soll demnächst an weiteren Hauptverkehrsstraßen nachts Tempo 30 eingeführt werden. Gleichzeitig ist diese Maßnahme weitgehend kostenneutral. Wie Untersuchungen festgestellt haben, macht Tempo 30 den Verkehrsfluss auch flüssiger und homogener. Zeitverluste sind praktisch nicht relevant (vgl. UBA: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen - <a href="https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf">https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf</a>).</p> <p>2. Die äußerst wichtigen zusätzlichen Maßnahmen (S. 74) sollten zügig und konsequent umgesetzt werden. Sie dienen dem Gesundheitsschutz. Darüber hinaus machen sie Lüneburg als Wohnort und Reiseziel attraktiver, sicherer und klimafreundlicher.“</p>	
39	privat	<p>„Zu Ihrem Lärmaktionsplan möchte ich jetzt einmal meine Meinung sagen. Verwunderlich ist Ihr Vorhaben, die Einfallstrassen Hindenburg, Schießgraben, Dahlenburger, Linden und Bleckeder Landstraße mit Tempo 30 zu beruhigen, aber den Munstermannskamp, auch eine übermäßig stark befahrene Straße und Einfallstraße aus Richtung Soltau Rettmer, und Heiligenthal als Rennstrecke bei zu behalten. Der Verkehr, besonders Busse und LKws, die diesen Weg als Abkürzung der Ostumgehung machen es mittlerweile unmöglich in der Zeit von 5.30 bis 19.30 die Fenster geöffnet zu haben, oder auf dem Balkon zu sitzen. Natürlich können wir nicht verhindern, daß der Autoverkehr zugenommen und weiter zunehmen wird, aber vielleicht muß doch mal eine vorausschauende Lösung gefunden werden. Das was jetzt geplant ist, verschiebt, meiner Ansicht nach das Problem nur, und andere Straßen werden noch stärker belastet. Am MunstermannKamp leben und arbeiten viele Menschen, Studenten sind täglich mit dem Rad unterwegs, was auch schon ziemlich abenteuerlich ist. Kindergarten, Krippe und Schule befinden sich in unmittelbarer Nähe.</p>	Siehe Abwägung zu Nr. 15

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		Diese Situation sollten Sie sich vielleicht bei Ihrer Planung, für Verkehr und den Lärmaktionsplan nochmal genauestens ansehen.“	
40	privat	<p>„hiermit möchte ich die Folgenden und gegebenen Umsetzungen unterstützen. Da es auch gerade Nachts und auch am Tage auf der B4/B216 ( Ostumgehung ), sehr Laut ist, bin ich für ein Aufbringen von Flüsterasphalt zwischen der Auf/Abf. Erbstorfer Landstraße, bis zur Auffahrt der B209/B4 . Sowie eine Geschwindigkeits-Begrenzung auf 80-100 Km/h, sowie das möglich sein sollte. ( Lärmschutz ) Ebenfalls wäre es wünschenswert die Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke der „ Bleckeder Landstraße“, vom Kreisel bis hinunter zur Bahnhofsstraße auf 30 km/h einzurichten. Hier fahren doch sehr viel Fahrzeugführer mit überhöhter Geschwindigkeit in Richtung Stadt hinein und heraus. Auch sind Lärmschutz-Welle/Wände an der Ostumgebung zwischen „Hanseviertel-Ost“, entlang der Stadtkopp“</p>	<p><i>Zum vorgebrachten Begehren im Hinblick auf die B 4 / B 209: siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 5.</i></p> <p><i>Der darüber hinaus genannte Bereich Bleckeder Landstraße wird im Lärmaktionsplan behandelt.</i></p> <p><i>Die Hansestadt hat das Begehren zur Prüfung aufgenommen. Für die begehrte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 ergeben sich die rechtlichen Voraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und sind mit umfangreichen, rechtlichen Prüfungen und einer ermessensfehlerfreien Entscheidung inklusive Abwägungen der Auswirkungen verbunden. Diese Prüfung erfolgt jedoch außerhalb von Lärmaktionsplänen, da Lärmschutz nur eine mögliche Anordnungsgrundlage für Tempo 30 darstellt</i></p>
41	privat	<p>„wir sind seit 2001 Anwohner in der Strasse "Vor dem Roten Tore" mit Wohnraum hin zur Kreuzung Willy-Brandt-Strasse / Stresemannstr. / Friedrich-Ebert-Brücke. Wir leiden seit 20 Jahren unter der Zunahme an Verkehr und Lärmbelastigung, so dass uns schon oft die Frage nach einer Wohnmöglichkeit "auf der grünen Wiese" beschäftigt hat. Mit dem neuen Wohngebiet des Ilmenaugartens und damit der sprunghaften Zunahme des Verkehrs neben anderen Veränderungen wie der allgemeinen Zunahme der Einwohnerzahl von Lüneburg ist es oft unerträglich, sich im Sommer nach einem Arbeitstag draußen aufzuhalten. Hinzu kommt, dass diese Kreuzung wie auch beispielsweise die Soltauer Straße von Krankenwagen für Notfalleinsätze (hier arbeite ich in einem Beratungsbüro, in dem ich die Fenster nur geschlossen halten kann!) und anderen Rettungswagen in jegliche Richtungen genutzt wird, und wir durch den Einsatz ihrer lautstarken Signalhörner immer wieder in Alarmbereitschaft gesetzt</p>	<p><i>Bei der Auswahl der Maßnahmenbereiche wurden die ermittelten Daten zum Straßenverkehrslärm (Abbildung 5: Lärmkarte der 4. Runde – Hauptverkehrsstraße – Lüneburg) sowie die ermittelten Betroffenheiten (Abbildung 9: Hotspot-Karte auf der Grundlage des Lärmindicators <math>L_{DEN}</math> für Lüneburg – 65 dB(A)) zugrunde gelegt. Insgesamt zeigen diese Ergebnisse eine Vielzahl von lärmbelasteten Wohnbereichen innerhalb der Hansestadt.</i></p> <p><i>Für die Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen wurden jedoch zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Lüneburg ausgewählt.</i></p> <p><i>In den vom Stellungnehmenden angesprochenem Bereich sind die Betroffenheiten an der Stresemannstraße besonders signifikant. Das ist den vorgenannten Kartenwerken zu entnehmen. Dem folgend besteht hier aus Sicht der Verwaltung der größte Handlungsbedarf.</i></p> <p><i>Wenngleich auch die Willy-Brandt-Straße und die Friedrich-Ebert-Brücke eine große</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>werden. Die Notfalleinsätze und die Notfallsirenen haben logischerweise ebenfalls drastisch zugenommen. Deshalb freuen wir uns sehr, dass an Maßnahmen zur Lärmreduzierung gearbeitet wird.</p> <p>Wir sind allerdings überrascht, dass im Aktionsplan (13.3 Maßnahmenbereich III) die Willy-Brandt Straße ausgenommen wird, obwohl sie ebenfalls zu den verkehrsreichsten Straßen der Hansestadt zählt.</p> <p>Als direkte Anwohner bitten wir um die Aufnahme in einen umfassenderen Aktionsplan als bisher.</p> <p>Vorschlagen möchten wir die folgenden Möglichkeiten zur Lärmemmissionssenkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufnahme aller vier Strassen, die zur Kreuzung führen (Stresemannstr., Willi-Brandt-Strasse, Friedrich-Ebert-Brücke) in die Tempo 30 Zone</li> <li>-Reduzierung der Sirenen-Einschaltung der Rettungsfahrzeuge durch Funkampeln, die den Verkehr für die Rettungswagen frei schalten.</li> <li>-Schallmessung durch die Polizei in der Nacht wegen der Motorrad-Poser Szene, die hier gerne nachts voll aufdreht.</li> </ul> <p>Darüber hinaus beschäftigt uns seit Jahren noch eine Frage: Warum ist gegenüber dem Lidl eine Schallschutzwand aufgebaut worden, nicht aber bei der viel verkehrsreicheren Kreuzung Willy-Brandt-Strasse / Stresemannstr. / FriedrichEbert-Brücke? Inwiefern Ihre schwerpunktmäßigen Maßnahmen wie ÖPNV und Radwege und die Streichung von Parkplätzen zur Lärmreduzierung führen, bezweifeln wir. Wir sind gespannt, wie viele Menschen zukünftig den kosten- und ressourcenintensiven Radschnellweg im Winter nach Hamburg nutzen, um dorthin zur Arbeit zu gelangen.“</p>	<p><i>Emissionswirkung besitzen, werden durch eine mögliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Stresemannstraße bereits Lärminderungen in den Wohngebäuden der Straße Vor dem Roten Tore herbeigeführt.</i></p> <p><i>Die Wirkung einer solchen Maßnahme kann in einer nachfolgenden Runde der Lärmaktionsplanung (die EU schreibt die regelmäßige Überprüfung von Maßnahmen der vorherigen Runden vor) untersucht werden und ggf. zu dem Ergebnis kommen, dass der Maßnahmenbereich bspw. auf die hier genannten Straßen zu erweitern ist</i></p> <p><i>Der Maßnahmensteckbrief, S1, Straßenraumgestaltung des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans (NUMP, siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg) hat sich mit der Stresemannstr., Willy-Brandt-Strasse, Friedrich-Ebert-Brücke befasst und ebenfalls angeführt, dass geprüft werden muss, ob eine weitere LSA-Phase eingeführt werden kann, um eine nördliche Quermöglichkeit der Willy-Brandt-Straße für die Nahmobilität zu realisieren. Im Rahmen der Optimierung der Verkehrsströme in der östlichen Innenstadt wurden weitere Maßnahmen im Steckbrief S4 (50 Knotenpunkte und Querungen für Lüneburg) vorgestellt, die hier denkbar sind.</i></p> <p><i>Die Lärmschutzwand war Gegenstand des bereits abgeschlossenen Bauleitverfahren zum B-Plan Nr. 150.</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Licht-Signal-Steuerung besteht die Möglichkeit, bei Einsatzfahrten dem jeweiligen Fahrverkehr in Fahrtrichtung des Einsatzwagens bevorrechtigt Grünzeit zu geben. Das geschieht durch eine Anforderung der Einsatzfahrzeuge auf Basis von Induktionsschleifen im Vorfeld der LSA</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
			<p>oder durch zu betätigende Schalter in den Einsatzstandorten.</p> <p>Dies geschieht in der Praxis insbesondere an Knotenpunkten in direkter Nähe zu Kliniken, Feuerwehrräumen oder ähnlichem, an denen mit erhöhtem Aufkommen von Einsatzfahrten zu rechnen ist. Für sonstige licht-signal-gesteuerte Knotenpunkte innerhalb des Stadtgebiets sind solche Funktionen aufgrund der Kostenintensität der Nachrüstung und der nur gelegentlichen zum Tragen kommenden Betätigung der Anforderung nicht üblich.</p> <p>Die Hansestadt nimmt die vorgebrachten Begehren auf und prüft im Fall einer ggf. künftig beabsichtigten Umplanung der Licht-Signal-Anlage am betroffenen Knotenpunkt eine Integration einer Anforderungsmöglichkeit durch Einsatzfahrzeuge.</p>
42	privat	<p>„ich begrüße die Maßnahmen des Lärmaktionsplans, insbesondere die Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 kmh an Hauptverkehrsstraßen. Daraus ergeben sich auch neue Möglichkeiten für eine umweltverträgliche Verkehrsplanung. Ich würde auch begrüßen, wenn Polizei und Ordnungsamt regelmäßig die Einhaltung der Geschwindigkeiten prüfen würden (Beispiel: am Ochtmisser Kirchsteig in Höhe Ochtmisser wird nachts bzw. in den frühen Morgenstunden teilweise mit geschätztem Tempo 80 kmh gefahren). Zudem würde ich es begrüßen, wenn Lärmemissionen von Fahrzeugen stichprobenhaft geprüft werden (es gibt getunte Fahrzeuge und schwere Motorräder im Stadtgebiet, die locker 90 bis 100 dezibel überschreiten).“</p>	<p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</p> <p>Selbiges gilt für die Kontrolle von Fahrzeugzulassungen und ähnlichem.</p>
43	privat	<p>„Es wird zu schnell gefahren in Lüneburg. Mehrfach habe ich Raser (mit deutlich über 50 km/h) auf der Lindenstrasse und auf der Soltauer Strasse erlebt, z.B. in Höhe des Salü sowie in Oedeme, im Bereich des Bäckers Harms, dort ist ja vor der Einmündung zum Mustermannskamp ein Geschwindigkeitsanzeiger. Dieser zeigt öfter mal 58 km/h und ähnliches an... Daher möchte ich die Forderung des Verkehrswendebündnisses unterstützen, den Verkehr in der Stadt mit mehr Tempo 30 Zonen zu</p>	<p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</p> <p>Die Reduktion der Verkehrsbelastung in den zentralen Bereichen der Hansestadt ist ausgewiesenes Ziel der Verwaltung und wird mit verschiedenen Maßnahmen fachplanungsübergreifend verfolgt. Einige</p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>verlangsamen und so den Lärm zu reduzieren. Auch sollte insgesamt in der (Innen-)Stadt weniger Pkw Verkehr erlaubt sein, da dieser Lärm und Luftverschmutzung mit sich bringt. In den Parkhäusern ist genug Platz, von dort ist es nicht weit in die Fussgängerzone. Eventuell sollte die Stadt über Rischkas u.ä. kleine Fahrzeuge nachdenken, welche insbesondere für Senioren einen innerstädtischen Shuttle anbieten könnten. Ausserdem möchte ich hinzufügen, dass elektrische Laubbläser eine schreckliche Lärmbelästigung - u.a. im Bereich der Kurparks, wohl durch die GFA (?) - darstellen, zumal der Nutzen dieser Apparate ja auch sehr fragwürdig ist. Anstatt Vogelgesang muss man diesen Lärm hören, dies ist auch für die Tiere eine Zumutung“</p>	<p><i>dieser Maßnahmen sind im vorliegenden Lärmaktionsplan aufgeführt (siehe Kapitel 7).</i></p> <p><i>Grundsätzlich sind andere Lärmquellen als der Straßenverkehrslärm nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Hand der Hansestadt.</i></p>
44	privat	<p>„ Ich habe von dem Lärmaktionsplan gelesen und freue mich über die Möglichkeit der Bürgerbeteiligung. Ich würde es überaus befürworten, wenn Sie den Aktionsplan ernst nehmen und umsetzen. Ich lebe am Stadtring, in der Hindenburgstraße und bin tagtäglich unausweichlich mit dem Verkehrslärm konfrontiert, was meine Lebensqualität stark eingeschränkt. Ein paar Beispiele und Gedanken dazu: Lkw bringt das Wohnhaus zum wackeln, es ist kein Gespräch bei offenen Fenster möglich. Der Weg zum Supermarkt lässt fast nur mit Kopfhörern oder auf Umwegen beschreiten. Das belastendste dabei ist der Stress den der permanente Lärmpegel auslöst. Verursacht wird der Lärm durch die meines Erachtens nach viel zu hohe und gemeingefährliche Geschwindigkeit von 50kmh, extremes Verkehrsaufkommen, und permanentes anfahren und abbremsen. Entspannt vor die Tür zu treten, geschweige denn Menschen zu treffen und sich mit Nachbarn zu unterhalten ist durch den Verkehr alles andere angenehm bzw. zu den wesentlichen Zeiten zu denen man sich begegnet nicht möglich. Wie es den Kindern z.B. im nahegelegenen Kindergarten damit geht, mag ich mir nicht vorstellen.</p>	<p>➔ <i>Keine Abwägungserfordernis</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Die RTWs haben auch täglich Probleme durch die Straße zu kommen. 1 Spur, beidseitig bepackt durch Autos. Häufig habe ich dadurch das Gefühl dass das Auto und der Individualverkehr an erster Stelle stehen und erst danach der Mensch, die Anwohnenden und ihre Bedürfnisse kommen. 30kmh und eine Begrenzungen in der Anzahl der Fahrzeuge sind die geringste Forderungen für eine gesunde, moderne und lebenswerte Stadt.“</p>	
45	privat	<p>„die Barckhausenstraße im Roten Feld ist wie eine Rennstraße geworden! Vor allem ab Kantstraße Richtung Goethestraße und links ab Richtung Ampel. Viele FahrerInnen geben nochmal richtig Gas um hoffentlich eine grüne Ampel zu erwischen. Wirklich ganz schlimm!! Ich wohne an der Ecke an der Verbindung zwischen Goethestraße und Barckhausenstraße. Dort gibt es auch einen Spielplatz. Der Weg Richtung Barckhausenstraße ist abschüssig. Ich habe schon öfters beobachtet wie FahrradfahrerInnen und auch Kinder Fahrt aufnehmen um die Barckhausenstraße zu überqueren. Der tote Winkel an der Ecke wegen geparkten Fahrzeugen ist sehr gefährlich. Schnell fahrende AutofahrerInnen nehmen trotz 30er-Zone keine Rücksicht und rasen hier vorbei. Der Lärm nimmt immer zu und dadurch senkt sich unsere Lebens- und Wohnqualität! Meine Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Barckhausstraße ist eine Vorfahrtstraße. Besser wäre eine Durchgangsstraße mit Vorfahrt von rechts, so dass an jeder Straße aufmerksam und langsam gefahren wird.</li> <li>- Blumenkästen um die Straße schmaler zu gestalten oder "Buckeln" um die Geschwindigkeit zu bremsen.</li> <li>- Nur E-Büsse. Die klassischen Büsse sind extrem laut.</li> <li>- Zebrastreifen auf der Höhe Verbindungsweg zwischen Goethestraße - Barckhausenstraße Richtung Unterführung Wilschenbruch.</li> <li>- Noch mehr Polizeikontrollen und Installation von Blitzanlagen.</li> <li>- Oder noch am besten: autofreie Straße!! Es wohnen hier mehr und mehr Familien mit Migrationshintergrund, wo die Kinder sehr gerne auf dem Bürgersteig spielen. Oft fällt der Ball auf</li> </ul>	<p><i>Der vom Stellungnehmenden angeregte Straßenabschnitt (Barckhausenstraße) liegt unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h). Daher ist diese Straßen nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Die Elektrifizierung der Busflotte wird bereits vorangetrieben (siehe Kapitel 7, Maßnahme 7).</i></p> <p><i>Alle weiteren Belange betreffen vor allem Aspekte der Verkehrssicherheit bzw. der Mobilitätsplanung.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>der Straße und die Kinder laufen ihn achtlos hinterher. Ich bete oft, dass hier wirklich keinen Unfall passieren wird. Erst wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist, wird die Stadt reagieren. Ich habe diese Problematik bereits ein paar mit einer Mitarbeiterin des Ordnungsamtes besprochen. Aber es wird nicht reagiert, obwohl dieses Lärmund Sicherheitsthema meines Erachtens höchste Priorität hat.“</p>	
46	Igelschule, Lüneburg	<p>„Ihrem Aufruf folgend möchte ich kurz für die Igelschule Stellung zur Lärmbelastung nehmen. Der Altbau unserer Schule liegt direkt an der Dahlenburger Landstraße. Es gibt in diesem Gebäudeabschnitt noch zwei Räume, die als Klassenräume genutzt werden könnten. Leider ist in einem dieser Räume kein Unterricht mehr möglich, da die Lärmbelastung durch die angrenzende Straße so erheblich ist. Selbst bei geschlossenen Fenstern ist die Lärmbelastung hoch. Lüften war nur in den Pausen möglich. Dies ist kein Zustand und kann niemandem zugemutet werden. Daher ist dieser Raum jetzt Lehrmittelraum. Die Räume in der oberen Etage werden von der ÜMI (Übermittagsbetreuung) genutzt. Zwar findet dort kein Unterricht statt, aber die Lärmbelastung ist auch während der Hausaufgabenzeit ein Problem. Ein Tempolimit (Tempo 30) wäre nicht nur wegen des Lärms eine sehr gute Einrichtung, sondern auch aus Sicherheitsaspekten. An der Ampel vor dem Schulgebäude kommt es regelmäßig zu gefährlichen Situationen (nicht nur) mit Kindern. Viele Autos sind hier viel zu schnell unterwegs. Vielen Dank für Ihre Bemühungen!“</p>	<p><i>Für die Dahlenburger Landstraße wurde die Maßnahme zur Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</i></p>
47	privat	<p>„[...] Ich möchte stellvertretend für die Anwohner Sültenweg und Finkenberg darum bitten, dass bei der Lärmaktionsplanung die Lärmbelastungen durch Veranstaltungen berücksichtigt werden. Negativ viel in der letzten Zeit leider wieder der LSK (der sich durchaus eine Zeitlang zurückhielt) auf, der mit stundenlanger Musik und Kommentaren über Hochleistungslautsprecher die Umgebung mit gesundheitsschädlichem Lärm beschallte.“</p>	<p><i>Grundsätzlich sind andere Lärmquellen als der Straßenverkehrslärm nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Hand der Hansestadt. Die Hansestadt folgt mit diesem Vorgehen den Vorgaben der EU-Richtlinie.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
48	privat	<p>„Wir sind Anwohner am Munstermannskamp. Diese Straße ist durch den Verkehrslärm außerordentlich stark belastet. Eine sinnvolle Reduzierung könnte unsere Auffassung nach durch die Einführung von Tempo 30 und auch eine Einbahnstraßenregelung erreicht werden. Eine Straßenseite könnte im Fall der Einbahnstraßenregelung als Fahrradstraße genutzt werden (Fahrradwege sind zur Zeit nicht auf beiden Seiten verfügbar). Zudem soll die Bahnstrecke, Lüneburg, Soltau aktiviert werden. Gegen die Reaktivierung im Rahmen des Personen Nahverkehr ist nicht zu sagen. Allerdings wird über diese Strecke auch Güterverkehr geplant. Sollte dieser in den Abend- und Nachtstunden stattfinden, wäre bei unveränderter Situation an Schlaf nicht mehr zu denken. Die Bahnstrecke läuft unmittelbar an den Grundstücken entlang. Neben dem Lärm wäre die Erschütterung der dadurch entstehende Sekundärschall erheblich. Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Strecke keine Bundesstrecke ist und daher auch nicht das Eisenbahnbundesamt zuständig ist. Nach meiner Information sind die Landeseisenbahnmänter die Ansprechpartner und in das Verfahren einzubinden.“</p>	<p><i>Siehe Abwägung zu Nr. 15</i></p> <p><i>Wie im Lärmaktionsplan ausgewiesen, wird die Reduktion des Autoverkehrs mit verschiedenen Maßnahmen verfolgt (vgl. Kapitel 7).</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p> <p><i>Die Bahnstrecke nach Soltau ist im Eigentum der Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH SinON</i></p> <p><i>Da das Verkehrsaufkommen dieser Strecke deutlich unter der Grenze zur Kartierungspflicht (82 Züge pro Tag) liegt, ist sie nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Eine Bewertung der Lärmemissionen durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg -Soltau kann im Rahmen der betreffenden Verfahren erfolgen. Zuständig hierbei ist der Vorhabenträger, die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet.</i></p>
49	privat	<p>„angeregt durch den Bericht in der LZ vom Samstag, 12.10.2024 möchte ich die Gelegenheit nutzen auf diesem Wege auf die besondere Lage im Ortseingangsbereich der Straße "Am Wienebütteler Weg" hinzuweisen. Im Maßnahmensteckbrief des NUMP für die Hansestadt Lüneburg ist der Bereich im Abschnitt M (Motorisierter Verkehr) als Gesamtstädtische Verbindung dargestellt. Vom Ortseingang bis zur Psychiatrischen Klinik gilt Tempo 50 km/h. Der Bereich von der Psychiatrischen Klinik bis zum Kreisel Ochtmissers Kirchsteig ist durchgehend Tempo 30 eingerichtet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich des Ortseingangs</p>	<p><i>Die vorgebrachten Aspekte werden zur Kenntnis genommen.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Am Wienebütteler Weg festzulegen, wird im Dokument nicht explizit erwähnt. Allerdings wird in mehreren Maßnahmen die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h als eine Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Es wäre sinnvoll, diese Anregung im Rahmen der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu prüfen und gegebenenfalls nach der Erstellung des Kreisels am neuen Wohngebiet Wienebüttel - Ebelingweg umzusetzen.“</p>	
50	privat	<p>„Tempo 30 auf dem Stadtring ist notwendig, um Schaden von Einwohner:innen fern zu halten! Es sind nicht nur die genannten, ca. 5.000 Anwohnenden betroffen vom gesundheitsschädlichen Lärm auf dem Stadtring. Auf den Fuß- und Radwegen entlang des Stadtrings gehen/fahren weitere Tausende Einwohner:innen und sind dem Krach sowie Abgasen und Feinstaub ausgesetzt. Ein Beispiel: Wenn man eine Veranstaltung im Museum LG besuchen will und vor dem Eingang wartet, ist eine Unterhaltung nur schwer möglich aufgrund des Lärmpegels. Es muss abgewogen werden zwischen Gesundheitsschutz und Verkehrssicherheit gegenüber den "Vorteilen" von weiterhin Tempo 50, vermutlich sind dies nur einige Sekunden Zeitgewinn. Nicht zuletzt geht auch eine Reduzierung von Treibhausgasen mit einer Temporeduzierung einher, ebenso wie ggf. eine Vermeidung/Verlagerung von MIV - wie in der THG-Bilanz empfohlen und notwendig, um Lüneburgs Klimaziele erreichen zu können. In die "Schadensbilanz" sind daher auch die Folgeschäden des Klimawandels einzubeziehen. Mit der Einführung der Fußgängerzonen vor 30 Jahren wurde die Attraktivität der Innenstadt erheblich gesteigert. Ein ähnliches Potenzial hat auch die Einführung von Tempo 30 auf dem Stadtring.“</p>	<p><i>Die Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30 km/h sind den Vorgaben der StVO / VwV-StVO zu entnehmen. Die Rahmenbedingungen hierbei sind eng gesteckt. Daher müssen für jeden Bereich, in dem eine solche Anordnung in Rede steht, die rechtlichen Voraussetzungen im Einzelfall geprüft werden.</i></p> <p><i>In den Bereichen, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden soll, hat dies auch positive Entlastungseffekte auf sonstige Nutzende des öffentlichen Raums sowie der angrenzenden Grundstücke (wie bspw. Radfahrende oder Museumbesuchende). Eine Quantifizierung der Nutzenden ist hier jedoch nicht möglich und zudem nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Die einhergehende Reduzierung von Abgasemissionen durch geringere gefahrene Geschwindigkeiten wird seitens der Hansestadt ebenfalls mit Freude zu Kenntnis genommen.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
51	privat	<p>„Die Vorschläge zur Lärmreduzierung in der Stresemannstraße begrüße ich ausdrücklich. Ich möchte vor dem Hintergrund meiner persönlichen Eindrücke besonders die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, Erneuerung des Asphalts und eine zeitnahe Umstellung der Busse auf Elektroantrieb betonen. Beides wären kurz- bis mittelfristige Maßnahmen, die in meiner Wahrnehmung einen echten Unterschied machen können.</p> <p>Als Anwohner und Betroffener wünsche ich mir eine zeitnahe Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen. Ein stadtnahes Wohnen sollte nicht auf die Kosten der Gesundheit gehen.“</p>	<p><i>Die Maßnahmen Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h wurde im Rahmen des vorliegenden Verfahrens geprüft.</i></p> <p><i>Die Elektrifizierung der Busflotte wird bereits vorangetrieben (siehe Kapitel 7, Maßnahme 7).</i></p>
52	privat	<p>„Die Einführung eines Tempo-30-Limits würde ich sogar im gesamten Stadtgebiet gutheißen.</p> <p>So könnte man alle Autowege (die mit Schwellen oder anderen Schikanen ausgestattet werden müssten) gefahrenlos auch für Fahrräder öffnen und der aufwändige Bau von besseren Fahrradwegen würde wegfallen.</p> <p>Und, obwohl ich kein E-Auto besitze, fände ich es sehr angenehm, wenn den Innenstadtbereich (am Berge etc.) nur noch EAutos befahren dürften. Für Abgas- und Lärm-freie Straßencafés.</p> <p>Für den kompletten Verzicht auf ein Auto zum Einkaufen wünsche ich mir mehr Stadt-Lastenräder. Diese sind (zumindest im Hanseviertel) schnell vergriffen.</p> <p>Und ca. drei große P+R Zonen am Stadtrand, von denen aus man in permanent zirkulierenden elektrischen Sammeltaxis (ähnlich den Moia-Fahrzeugen) ins Zentrum kommt.</p> <p>Zudem wäre es ein absoluter Gewinn für die Stadt, Swapfiets davon zu überzeugen, in Lüneburg einen Standort aufzumachen!“</p>	<p><i>Die Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30 km/h sind den Vorgaben der StVO / VwV-StVO zu entnehmen. Für eine stadtweite Anordnung gibt es nach derzeitigem Stand keine gesetzliche Grundlage.</i></p> <p><i>Ein Ausschluss von Verbrenner-Motoren in der Innenstadt dürfte unter rechtlichen Gesichtspunkten derzeit unzulässig sein.</i></p> <p><i>Zu Mobilitätsangeboten wie (Lasten-)Radverleih, P+R-Zonen und Shuttle-Services: siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 37.</i></p>
53	privat	<p>„wir haben heute den Zettel gesehen und uns über die Möglichkeit gefreut unsere Lage und Meinung zum Lärm in der Stresemannstrasse zu schildern.</p> <p>Wir wohnen in der Stresemannstrasse 9. Es ist uns auch sehr aufgefallen, wie laut es hier ist. Teilweise wackeln in unserem Regal die Gläser, wenn ein LKW mit 50 hier lang fährt. Außerdem fällt es uns vermehrt am Wochenende abends auf, dass die Autos hier deutlich schneller als 50 fahren und teilweise gefühlt Autorennen veranstalten. Was</p>	<p><i>Für die Stresemannstraße wurde die Maßnahme zur Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>uns bislang nicht aufgefallen ist, dass hier geblitzt wird.</p> <p>Die Idee hier eine Tempo 30 Zone einzurichten halten wir für sinnvoll. Falls das Verkehrstechnisch aufgrund der Hauptstraße nicht möglich ist, würden wir Blitzer und strengere Kontrollen für wichtig halten.“</p>	<p><i>darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p>
54	Handwerkskammer	<p>„Ihr Schreiben zum genannten Vorhaben ist bei uns eingegangen. Die Planunterlagen wurden in unserem Hause geprüft. Aus handwerklicher Sicht bestehen derzeit unter Berücksichtigung der uns vorgelegten Unterlagen keine Bedenken.“</p>	<p>→ <i>Kein Abwägungserfordernis</i></p>
55	LK Lüneburg	<p>„zum Entwurf des Lärmaktionsplans nehme ich als Fachdienst Mobilität als folgt Stellung: Kapitel 7 befasst sich mit einer Evaluation der Maßnahmen des LAP Runde 3 (Tabelle 5, S. 28ff): 1. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV: Die LNVG ist zwar Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für den straßengebundenen ÖPNV, die Aufgabenträgerschaft liegt alleine beim Landkreis Lüneburg. Ich bitte um redaktionelle Korrektur der Ausführungen. 7. Die Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH (MOIN) wird als Verkehrsmanagementgesellschaft ab dem 01.01.2026 mit der Durchführung des ÖPNV im linkselbischen Teil des LK vollständig betraut sein. Dabei wird sie einen untergeordneten Anteil der Verkehrsleistung selbst erbringen und den Rest durch Subunternehmen erbringen lassen. Ihren Anteil wird die MOIN vollständig mit batterieelektrischen Bussen erbringen, wobei zehn Fahrzeuge ab dem 01.01.2026 und weitere zehn Fahrzeuge ab dem 01.01.2027 eingesetzt werden sollen. Bei den Subunternehmen ist der Einsatz von Dieselnissen wahrscheinlich. Ich bitte um redaktionelle Korrektur der Ausführungen. Ergänzung: Die Einführung von Mobilitätsstationen ist politisch durch die Kommunalpolitik im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg beschlossen. 14. Pendlerportal: Das Pendlerportal wird durch einen privaten Anbieter bereitgestellt. 15. Fahrradnetz: Radvorrangrouten vom Umland in die Hansestadt ergeben sich</p>	<p><i>Die Hinweise auf redaktionelle Änderungen zu den Maßnahmen des LAP Runde 3 und zum Kapitel 14 werden aufgenommen.</i></p> <p><i>Der Hansestadt ist die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und hier der Busverbindungen ebenfalls ein großes Anliegen. Eine nennenswerte Verringerung der Fahrzeiten der ÖPNV-Fahrzeuge muss jedoch angezweifelt werden. Dafür spricht einerseits, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit von Bussen in Großstädten selten nahe der 30 km/h liegt (Bsp.: In Hamburg bspw. lagen die mittleren Geschwindigkeiten 2023 unterhalb von 20 km/h). Ursächlich für die niedrige Geschwindigkeit sind neben dem Verkehrsfluss aber vor allem die Haltezeiten an Bushaltestellen und Knotenpunkten. Darüber hinaus können sich Auswirkungen der Temporeduzierung lediglich auf die Linien entfalten, die durch die vorgesehenen Maßnahmenbereiche fahren, bei denen es sich in Bezug auf den gesamten Linienweg bezogen um vergleichsweise kurze Abschnitte handelt. Unterstützend plant die Hansestadt in den kommenden Jahren eine verstärkte Förderung des ÖPNV, mit der einer möglichen geringfügigen Beeinflussung entgegengewirkt werden kann (vgl. Kapitel 7 und Kapitel 14). Die vorgebrachten Bedenken werden aufgenommen und in die künftigen Planungen einfließen.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg. Die Radpremiumroute Scharbeck – Adendorf – Lüneburg wird gemeinsam mit dem Landkreis Lüneburg beplant um den MIV zu reduzieren.</p> <p>18. Radschnellweg: Der Radschnellweg Lüneburg-Hamburg wird als Radschnellverbindungen von den Kommunen Hansestadt Lüneburg, Samtgemeinde Bardowick und dem Landkreis Lüneburg weiterverfolgt. Weitere Radvorrangrouten vom Umland in die Hansestadt ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg.</p> <p>Als Maßnahmen betrachtet der Entwurf des Lärmaktionsplanes u.a. die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sowie den Einbau lärmmindernden Asphalts an verschiedenen Maßnahmen-schwerpunkten vor (Kapitel 13, S. 48 ff.). Der Einbau lärmmindernden Asphalts hat – von den Baumaßnahmen selbst abgesehen – keine nachteiligen Auswirkungen auf den Busverkehr, weshalb hier keine Bedenken bestehen. Gegen die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bestehen von hier aus Bedenken, da eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch innerorts eine Erhöhung der Fahrzeiten zur Folge haben kann. Dadurch können auf betroffenen Buslinien Fahrzeugmehrbedarfe entstehen, wodurch sich die laufenden Kosten des Busbetriebs erhöhen.</p> <p>Kapitel 14 (S. 74ff) nennt langfristige Strategien zur Reduzierung der Lärmbelastung. Dabei wird auch die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) genannt. Als Beispiele folgen jedoch nur Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Ich rege an, hier Beispiele zur Förderung des ÖPNV zu ergänzen (Schaffung von Busspuren, Einrichtung von Ampelvorrangschaltungen, Schaffen der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Anbindung von bisher nicht mit dem ÖPNV erschlossenen Stadtteilen usw.), um auch die Folgen der Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf</p>	

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		30 km/h zu begrenzen. Aus dem Bereich Radverkehr ist noch die Umsetzung von pendlerrouen vom Umland in die Stadt zu nennen, die mittel und langfristig zu einer Verkehrsverlagerung auf den Radverkehr beitragen kann. In Kapitel 15 (S. 75f) könnte ergänzend auch die Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit dem Nahverkehrsplan sowie mit den Radverkehrskonzepten von Hansestadt und Landkreis als weitere Planung betrachtet werden.“	
56	privat	<p>„Wie Ihnen bekannt ist hat der Verkehr in den letzten Jahren massiv zugenommen. Dadurch auch die Lärmbelastigung.</p> <p>In den Morgen- und Abendstunden wird dazu noch oft die erlaubte Geschwindigkeit überschritten. Neben PKW betrifft dies den Schwerlastverkehr. Hier ist die Spedition Hiller besonders zu erwähnen. Die KVG fährt auch regelmäßig zu schnell. Dadurch steigt die Lärmbelastigung weiter.</p> <p>Positiv sind mir die in der letzter Zeit häufigeren Geschwindigkeitskontrollen aufgefallen.</p> <p>Es ist nur eine Frage der Zeit, bis einem Fahrradfahrer auf dem auf die Straße verlegten Fahrradweg stadtauswärts etwas passiert.</p> <p>Der Sicherheitsabstand zu den Radfahrern wird leider selten eingehalten.</p> <p>Zusätzlich fahren z.B. die Busse stadteinwärts oft mit großem Abstand zum Parkstreifen. Dadurch muss der Verkehr stadtauswärts noch näher an den Fahrradstreifen.</p> <p>Meine Forderungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo 30 zum Lärmschutz, dadurch weniger Lärm und mehr Sicherheit für die Radfahrer.</li> <li>- Nachtfahrverbot für LKW</li> <li>- Beibehaltung und Ausweitung der Geschwindigkeitskontrollen.“</li> </ul>	<p><i>Eine Maßnahme zur Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</i></p> <p><i>Ein Nachtfahrverbot für Lkw wurde in der 4. Runde des Lärmaktionsplans nicht geprüft, da die geprüften Maßnahmen im vom Stellungnehmenden angesprochenen Bereich aus Sicht der Hansestadt erfolgversprechend sind. (vgl. Abwägung zu Stellungnahme Nr. 21)</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p>
57	FUSS e.V.	<p>Die AG Lüneburg zu Fuß unterstützt die im Entwurf für den Lärmaktionsplan 2024 zusammengestellten Maßnahmen zum Lärmschutz. Die Maßnahmen tragen gleichzeitig zur Attraktivität der Innenstadt für Wohnen und Tourismus bei und dienen der Verkehrssicherheit und dem Klimaschutz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der zusätzlichen Maßnahmen (S.74)</li> </ul>	<p><i>Die vom Stellungnehmenden vorgenommene Charakterisierung von vorrangigen Maßnahmen verdeutlicht die Interessen und verfolgten Ziele von FUSS e.V.. Eine dementsprechende Einteilung von vorrangigen und nachrangigen Maßnahmen unter lärmtechnischen Gesichtspunkten ist aus Sicht der Hansestadt im Rahmen des „Kapitel 14.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Wir weisen darauf hin, dass auch die Umsetzung der zusätzlichen Maßnahmen, wie sie auf Seite 74 zusammengestellt sind, von größter Bedeutung ist.</p> <p>Für uns als AG Lüneburg zu Fuß sind dabei die folgenden Maßnahmen vorrangig: Die "Fördererung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger und Radverkehr) durch z. B. Schaffung von Radfahrstreifen, Instandhalten und ggf. Befestigen vorhandener Gehwege, Schaffen sicherer Querungsmöglichkeiten an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf, Beseitigen von Umwegewiderständen [...], Beseitigen von Gefahrenpunkten".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bitte um Aufnahme folgender weiterer Maßnahmen</li> </ul> <p>Ergänzen möchten wir noch folgende Maßnahmen, die wir für ebenso wichtig halten, um Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs zu steigern und die Lärmbelastung durch den Verkehr mittelfristig zu reduzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung des öffentlichen Verkehrs als echte Alternative zum Individualverkehr</li> <li>- barrierefreie und ausreichend breite Gehwege schaffen, Hürden und Hindernisse auf Gehwegen entfernen</li> <li>- Fuß- und Radverkehr innerorts entflechten.</li> </ul>	<p><i>Langfristige Strategie“ jedoch nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Die Förderung des ÖPNV ist bereits im aufgeführten Punkt „Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger und Radverkehr) [...]“ des Kapitel 14 inkludiert.</i></p> <p><i>Die Entflechtung von Fuß- und Radverkehr innerorts sowie die Schaffung von barrierefreien und ausreichend breiten Gehwegen ist zwar grundsätzlich zu befürworten, aber hinsichtlich der Emissionslage nicht darstellbar.</i></p>
58	privat	<p>„Ich wohne seit über 20 Jahren im Brockwinkler Weg. Und ich habe die Bitte an Sie, meine Herz-Kreislauf Erkrankung zu retten.</p> <p>Jährlich merke ich eine Veränderung, eine Erhöhung der zugelassenen Autos, aber auch diese sogenannte geheime Strecke nach Reppenstedt, Vögelsen, sowie das Neubaugebiet Lüneburg West, Projekt Lena, der Kindergarten. Hinzu kommen die vielen Baufahrzeuge, nun sogar die Busse!!! Ich weiss, es ist alles nur vorübergehend! Aber danach wird es noch dramatischer! Es wird hier von den Bewohnern geparkt, dadurch wird die Strasse einspurig! Es wird gehupt, um einer Aufforderung zum fahren/stoppen zu bewirken.</p> <p>Vor 20 Jahren stand hier noch ein Verkehrsschild für LKW Verbot. Aber</p>	<p><i>Die vom Stellungnehmenden angeregten Straßenabschnitte (Brockwinkler Weg) liegen unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h) und sind daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		lässt sich doch schnell ändern, indem man das Schild fort nimmt. Es donnern die LKWs und die Busse durch. Der tiefliegende Gullydeckel wird noch als Hürde hingenommen. Also ich mag nicht mehr auf meiner Terasse sitzen, durch den dauernden hochmotorigeren Dauerlärm, abgesehen vom Baulärm von der anderen Seite (entstehendes Baugebiet) , welches noch mehr Fahrzeuge hervorruft!. Ich bitte Sie, das Tempolimit von 30 km/H deutlicher werden zu lassen! Bitte überprüfen Sie doch den Geräuschpegel!“	
59	privat	<p>„hiermit möchte ich Stellung nehmen zu dem Entwurf für die Lärmaktionsplanung in Lüneburg. Ich unterstütze die dort vorgeschlagenen Maßnahmen voll und ganz. Der Verkehrslärm rund um die Uhr auf den genannten Straßen ist eine erhebliche gesundheitliche Belastung für die Menschen, die dort wohnen - und auch für die Menschen in der Nachbarschaft. Das weiß ich, weil wir in der Nähe der Schießgrabenstraße wohnen. Von dort ist ganztägig Verkehrslärm zu hören, häufig auch Hupen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 aus Lärmschutzgründen würde eine erhebliche Beruhigung schaffen. Wie man aus Untersuchungen weiß, ist der Zeitverlust dadurch auch relativ gering. Zudem gibt es inzwischen in vielen Städten durchaus auch an Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 für den Lärmschutz.</li> <li>• Wichtig sind auch die ergänzenden Maßnahmen. Sie tragen bei, dass die Stadt sicherer und attraktiver für Wohnen und Tourismus wird. Hier lässt sich noch ergänzen: - Förderung des öffentlichen Verkehrs - Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr</li> <li>• Es ist mir ein außerdem ein wichtiges Anliegen, dass die Maßnahmen nicht nur geplant, sondern auch in die Tat umgesetzt werden.“</li> </ul>	<p><i>Eine Maßnahme zur Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Selbiges gilt in Bezug auf die ergänzenden Maßnahmen zum ÖV und zum Fußverkehr (siehe Kapitel 7). Entsprechende Effekte auf den Tourismus werden begrüßt, sind jedoch nicht primäres Ziel der Lärmaktionsplanung.</i></p>
60	privat	<p>„in Bezug auf den Lärmaktionsplan finde ich den Munstermannskamp mit seinen Lärmquellen unterrepräsentiert. Ich wohne mit meiner Frau im Mustermannskamp gegenüber der auf der Straße befindlichen Parkplätze. Dort kommt es häufig zu einer erhöhten Lärmbelästigung durch Kraftfahrzeuge, die noch schnell an den den parkenden Kfz vorbeifahren wollen, ehe sie durch</p>	<p><i>Siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 15</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		den Gegenverkehr bedingt warten müssen. Dann wir "Gas gegeben" und auch häufiger gehupt!! Ich könnte mir eine Verringerung des Lärms durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder durch die Schaffung einer Einbahnstraße vorstellen. Zudem ist hinter dem Haus eine Bahnlinie, die ab und zu von Güterzügen genutzt wurde/wird. Die weitere Nutzung dieser Schienen ist für uns unklar und wird im Aktionsplan leider nicht erwähnt.“	
61	privat	<p>„Dank für die Gelegenheit, zur 4. Runde der Lüneburger Lärmaktionsplanung Stellung zu nehmen. Bitte bestätigen Sie den Eingang meiner Stellungnahme. Die Gesundheitsgefährdung durch Lärm ist wissenschaftlich erwiesen und die rot umrandeten Teile in den Tabellen auf Seite 36 unterstreichen die Notwendigkeit von Maßnahmen. Ich begrüße das detaillierte Planungsdokument und halte mindestens die darin genannten Maßnahmen zur Lärmreduzierung für notwendig (und schlage, siehe unten, weitere Maßnahmen und weitere Maßnahmenbereiche vor). Viele der geplanten Maßnahmen sind Teil von im NUMP vorgeschlagenen Maßnahmen zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Hier sollte erwogen werden, gleich die gesamte NUMP-Maßnahme umzusetzen. Da der vorhandene Lärm die Gesundheit von Einwohnern gefährdet, ist es wichtig, dass die Maßnahmen nicht durch übertriebenen Konservatismus verhindert werden, wie dies beispielsweise kürzlich bei der Entwidmung des Marienplatzes als Parkplatz durch die SPD geschehen ist. Im Abschnitt 5 (Geltende Grenzwerte, Seiten 20 – 22) sollte erläutert werden, auf welche Art die Lärmindizes ermittelt wurden (siehe unten, Anmerkungen zu Abschnitt 6). Im Abschnitt 6 (Verkehrsdatenerhebung, Seiten 23 – 27) sind Zählstellen und Interpolationspunkte genannt, mit deren Hilfe die Verkehrsstärken berechnet wurden. Dabei liegen viele der Interpolationspunkte so weit außerhalb des Zählstellen-Bereiche, dass allein aus den Werten der Zählstellen unmöglich Werte für die Interpolationspunkte hätten berechnet werden können.</p>	<p><i>Zu Abschnitt 5: Die Berechnung der Lärmindizes erfolgt entsprechend der rechtlichen Vorgaben. Hinweise hierzu sind dem Kapitel 4 zu entnehmen.</i></p> <p><i>Zu Abschnitt 6: Das gewählte Vorgehen wurde zwischen dem beauftragten Fachbüro nts und der Hansestadt Lüneburg abgestimmt. Prämisse war dabei, einen möglichst genauen Überblick über die Verkehrsbelastungen des Hauptverkehrsstraßennetzes in Lüneburg zu erlangen. Mit der gewählten Methodik wurden die verfügbaren Mittel ausgeschöpft. Eine detailliere Betrachtung und noch umfangreichere Verkehrserhebung wurde vor dem Hintergrund finanzieller und praktischer Bedingungen als nicht angemessen beurteilt. Die Datengrundlage ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung aus fachlicher Sicht hinreichend.</i></p> <p><i>Die Interpolation erfolgt über eine prozentuale Angleichung der erhobenen Querschnittsbelastungen aus 2024. Als Referenz wurde das Verkehrsmodell der Hansestadt Lüneburg zum Verkehrsentwicklungsplan genutzt. Zur Ermittlung der Belastung an einem Interpolationsknotenpunkt sind die im Verkehrsmodell ermittelten prozentualen Differenzen zwischen dem betroffenen Knotenpunkt und einem benachbarten Knotenpunkt zu berechnen und auf die aktuellen Belastungen zu übertragen. Maßgeblich für die Wahl der Interpolationspunkte waren ein vorher abgestimmter räumlicher Zusammenhang zu einem Knotenpunkt der Verkehrsdatenerhebung 2024 ohne zwischengelegene Verbindungsstraße und eine relative Größe der Knotenpunkte entsprechend der Summe der zufließenden Verkehre.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Welche Daten sind außerdem in die Berechnung der Werte für die Interpolationspunkte eingeflossen? Wie werden aus den viertelstundengenauen Zählstellen-Werten zwischen 6 und 10 Uhr und zwischen 15 und 19 Uhr Lärmindizes für die Zeiträume 6 – 22 Uhr und 22 – 6 Uhr ermittelt? Fließen Überschneidungen unterschiedliche Lärmquellen (Straßenverkehrslärm mehrerer benachbarter Straßen und Bahnverkehrslärm) in die Lärmindizes ein? Fließt die Topologie (Landschaft, Gebäude) in die Berechnung der Lärmindizes ein?</p> <p>Fließen Straßenschäden in die Berechnung der Lärmindizes ein? (Die Erneuerung von Fahrbahndecken wird in einigen Maßnahmenbereichen als Maßnahme zur Lärmreduzierung geplant) Fließen Maximalwerte (Stoßzeiten) stärker in die Indices ein als bei einer reinen Mittelwertbildung? Oder ist zu Stoßzeiten wegen der Staubildung die Lärmentwicklung sogar geringer? Besonders lärmbelastet sind trotz nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen (Planfeststellung 2009) Anwohnende nahe der Ostumgehung. Diese ist zwar im Abschnitt 3.2 (Beschreibung der Hauptlärmquellen, Seite 12) genannt und in der Lärmkarte auf Seite 34 als eine der stärksten Quellen von Straßenverkehrslärm sichtbar, die Verkehrsdatenerhebung (Abschnitt 6, Sieten 23 – 27) fenthält aber keine Zahlen zur Ostumgehung und die Verkehrsstärkenkarte auf Seite 26 beschränkt sich auf den innerstädtischen Bereich.</p> <p>Bei den in Abschnitt 7 (Seiten 28 – 31) genannten Maßnahmen aus Runde 3 sind meistens unkonkret bzw. unklar, in welchem Umfang bzw. an welchen Orten sie umgesetzt werden sollen.</p> <p>Zu Abschnitt 8.2: Werden die Lärmwerte für Eisenbahnlärm auf dieselbe Art ermittelt wie die für Straßenverkehrslärm? Hintergrund der Frage: Straßenlärm ist „gleichmäßiger“, Eisenbahnlärm ist kurzzeitig sehr laut und danach minutenlang nicht vorhanden, bis der nächste Zug durchfährt. Für die Gesundheitsgefährdung ist die gefühlte Belästigung ein wichtiger Faktor, diese kann bei häufigem kurzen Lärm mit</p>	<p><i>Eine Abweichung der Daten am Interpolationspunkt im Vergleich zu den anteiligen Verkehrsverhältnissen mit Stand des Verkehrsmodells durch mögliche Zwischenab- und Zuflüsse kleinerer Natur (Einmündungen, Zufahrten, Wohnstraßen o.ä.) wurde im Einzelfall geprüft.</i></p> <p><i>Die Ermittlung des DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) als bemessungsrelevanter Kennwert für die Lärmberechnung erfolgte wie in Kapitel 6 beschrieben. Dabei wurden alle methodischen Vorgaben des Stands der Technik befolgt (siehe fortführend HBS 2015, Verweis im Kapitel 6 und Literaturverzeichnis). Basis für die ermittelten Nachtindizes ist die Extrapolation von Verkehrsdaten mittels fachlich fundierter Tagesganglinien.</i></p> <p><i>Die Lärmberechnung im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans erfolgt entsprechend der übergeordneten Vorgaben nur für den Straßenverkehrslärm. Hier wird auch die Überlagerung mehrerer Lärmquellen (benachbarte Straße) abgebildet. Kumulierte Lärmberechnung für verschiedene Lärmquellen (bspw. Schiene und Straße) sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Der Lärmberechnung liegen sowohl Daten zur Bausubstanz der Straßen zugrunde, da verschiedene Untergründe unterschiedliche Lärmeigenschaften aufweisen. Der Abnutzungsgrad und Straßenschäden können nicht in der erforderlichen Detailschärfe berücksichtigt werden. Die Berechnung erfolgt auf Modellbasis, in der Topologie und Typologie des Untersuchungsgebiet abgebildet werden.</i></p> <p><i>Die Lärmberechnung gibt Mittelungspegel aus.</i></p> <p><i>Zu den Ausführungen zur Ostumgehung: siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 5.</i></p> <p><i>Zu Abschnitt 7: Die in Kapitel 7 genannten Maßnahmen der Runde 3 werden in entsprechenden begleitenden Verfahren und auf anderer Bearbeitungsebene umgesetzt. Die Darstellung in der Tabelle dient der nachrichtlichen Übernahme. Detailliertere</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>ruhigeren Pausen stärker empfunden werden als bei Dauerlärm. Im Abschnitt 9.2 werden Pegel genannt, oberhalb derer „gesetzlich festgeschriebene“ Gesundheitsgefahr besteht. Hierzu möchte ich anmerken, dass Menschen unterschiedlich stark lärmempfindlich sind, dass eine Minderheit sicher bereits bei niedrigeren Pegeln gesundheitlich belastet ist und dass auch die zeitliche Verteilung des Lärms, wie bereits im vorigen Absatz angemerkt, bei der Gesundheitsgefahr eine Rolle spielt und nicht nur der Mittelungspegel.</p> <p>Abschnitt 10 (Öffentlichkeitsbeteiligung): Werden meine in diesem Schreiben und die von anderen Beteiligten gestellten Fragen beantwortet? Gibt es nach der Einarbeitung der Stellungnahmen eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung oder eine Rückmeldung, aus welchen Gründen Anregungen nicht oder nur teilweise eingearbeitet wurden? Soll eine Transparenz bezüglich der Gesamtheit aller eingegangenen Stellungnahmen geschaffen werden?</p> <p>Im Abschnitt 12 (Identifizierung von Belastungsschwerpunkten) enthält die Hotspot-Karte auf Seite 46 sind die durch Lärm von dem Straßenverkehr auf der Ostumgehung und dem Bahnverkehr auf der Hauptstrecke betroffenen Bereiche nicht gefärbt. Dieser Lärm geht zwar nicht von kommunalem Straßenverkehr aus, die betroffenen Einwohner gehören aber sehr wohl der Kommune an und auch bei einer Landesstraße wird ja bereits eine Maßnahme geplant (Landesstraße 216, Maßnahmenbereich I). Deshalb sind die in Abbildung auf Seite 47 gezeigten Maßnahmenbereiche zu ergänzen. An der Finanzierung der zusätzlichen Maßnahmen wären dann der Bund und die Bahn zu beteiligen.</p> <p>Auch im Abschnitt 13 (Analyse der Wirksamkeit der Maßnahmen, ab Seite 48) sind entsprechende Beschreibungen zu ergänzen.</p> <p>Abschnitt 13 (Analyse der Wirksamkeit der Maßnahmen): Im Maßnahmenbereich II könnten zumindest in der Schießgrabenstraße gleichzeitig die durch den NUMP vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, noch besser wäre</p>	<p><i>Informationen können bei der Hansestadt Lüneburg in Erfahrung gebracht werden.</i></p> <p><i>Zu Abschnitt 8.2: Die Methodik der Ermittlung des Schienenlärms liegt nicht im Einflussbereich der Hansestadt. Zuständiger Aufgabenträger ist das EBA, bei dem Informationen erfragt werden können.</i></p> <p><i>Zu Abschnitt 9.2: Die Hansestadt folgt in der Beurteilung der von Lärm ausgehenden Gesundheitsgefahr den Einstufungen der gesetzgebenden Organe.</i></p> <p><i>Zu Abschnitt 10: Die Beantwortung aller abwägungsrelevanten Stellungnahmen erfolgt im Rahmen des vorliegenden Berichts. Für sonstige Stellungnahmen, deren Inhalt lediglich befürwortenden oder hinweisgebenden Charakter aufweist, besteht kein Abwägungserfordernis.</i></p> <p><i>Zu Abschnitt 12: Die vorhandene Lärmbelastung an den Bundesstraßen und Bundesautobahnen im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg ist der Verwaltung grundsätzlich bekannt. Die Hinweise werden an den Straßenbaulastträger weitergeleitet. Die Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecke Hamburg/Hannover obliegt dem Eisenbahnbundesamt. Für die Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen an Straßen wurden jedoch zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Lüneburg ausgewählt. Die Behandlung weiterer Maßnahmenbereiche, auch an Bundesstraßen wie der B 209, B4 soll jedoch spätestens in der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung neu geprüft werden</i></p> <p><i>Die Hotspot-Karte auf S. 46 visualisiert die Bereiche, in denen besonders viele Betroffene von Lärm oberhalb des angegebenen Grenzwertes wohnen. In der Karte werden somit Informationen über die Nutzung von Gebieten als Wohnstandorte, Verkehrsbelastungsdaten, bereits vorhandene Lärmschutzmaßnahmen und weitere lärmrelevante Aspekte verschnitten. Dabei wird ausschließlich</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>die vom VCD vorgeschlagene Anzahl der KFZ-Fahrspuren (eine Fahrspur pro Richtung), auch sollte das Modell von „Umweltspuren“ mitgedacht werden, damit Linienbusse nicht zu Stoßzeiten mit im Auto-Stau warten müssen. Im Maßnahmenbereich IVb (östlicher Teil der Bleckeder Landstraße) wird als einzige Maßnahme eine Deckensanierung geplant. Diese Maßnahme ist bereits fast abgeschlossen, heute wurde die ca. 10 cm starke Tragschicht aufgebracht, noch fehlt lediglich die ca. 2 cm starke Deckschicht. Wie war es möglich, diese Maßnahme bereits vor der Beratung der Lärmaktionsplanung in den politischen Gremien umzusetzen?</p> <p>Laut der Tabelle auf Seite 67 reduziert sich dadurch die Anzahl der von nächtlichem Lärm zwischen 60 und 64 dB betroffenen Einwohnern leider lediglich von 53 auf 52 und am Tag erhöht sich sogar die Anzahl der von diesen Lärmwerten betroffenen Einwohnern von 60 auf 80. Von 70 bis 74 dB tagsüber sind sowohl vor als auch nach Umsetzung der Maßnahme 51 Einwohner betroffen. Deshalb möchte ich anregen, auch in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu veranlassen. Auch im Maßnahmenbereich Vb (Dahlenburger Landstraße, Pulverweg bis Ziegelkamp) wurde darauf verzichtet, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Da die Ampeln am Bahnhof und am Schwalbenberg den Verkehr ohnehin bremsen, erscheint eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf derartig kurzen Teilstücken nicht praktikabel. Ich möchte daher anregen, auch auf diesem Teil der Dahlenburger Landstraße und weiter bis zur Scharfkreuzung die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festzulegen.</p> <p>Bei der Prüfung der eingereichten Anregungen und der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes (Anmerkung im Abschnitt 10.2 auf Seite 41) sollte „Qualität vor Tempo“ gelten, gegebenenfalls die Planung nicht bereits im November 2024 (siehe Abschnitt 20, Seite 84) in die politischen Beratungen eingebracht werden.</p>	<p><i>(wie im gesamten Lärmaktionsplan) der Straßenverkehrslärm als Emissionsquelle betrachtet, nicht der Schienenverkehrslärm. Die Darstellung der Hotspot-Karte gibt den gewünschten Aussagegehalt korrekt wieder. Eine Anpassung der Abbildungen mit Maßnahmenbereichen ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Zu Abschnitt 13: Bzgl. der Schießgrabenstraße sind die in Rede stehenden Maßnahmen (LAP: Tempo 30, NUMP: Umgestaltung des Straßenquerschnitts, Integration von Radfahrstreifen) jedoch mit unterschiedlichem Planungsaufwand, abweichenden inhaltlichen Fragestellungen und demnach verschiedenem zeitlichen Vorlauf verbunden. Dabei kommt als Herausforderung erschwerend hinzu, dass die Schießgraben eine der meistbefahrenen Straßen in Lüneburg darstellt. Eine Reduzierung der Fahrspuren / Umwandlung zu Bus- oder Umweltspuren zieht somit weitreichende verkehrliche Konsequenzen nach sich, die im Rahmen eigenständiger Untersuchungen geklärt und durch ergänzende Maßnahmen begleitet werden müssen.</i></p> <p><i>Die Schießgrabenstraße wird im Maßnahmensteckbrief S4 des NUMP (50 Knotenpunkte und Querungen für Lüneburg) als zu verbessernde Kreuzungsmöglichkeit gelistet und die angemerkten „Umweltspuren“ finden sich in Ö5 (Busbeschleunigung) des NUMP wieder.</i></p> <p><i>Hinsichtlich der Anregung, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im östlichen Teil der Bleckeder Landstraße zu veranlassen, wird auf den Maßnahmensteckbrief M1 des NUMP (Netzkonzeption Kfz) verwiesen. Aufbauend auf den Ergebnissen des NUMP bedarf es einer Neuaufstellung der Verkehrsanalyse, der die in M1 genannten Schwerpunkte gesamtstädtisch betrachtet und so auch weitere Planungsinstrumente, wie die gesamtstädtische Verkehrssteuerung, den Anforderungen entsprechend aktualisiert. Als ein Anspruch an gesamtstädtische Verbindungen ist im NUMP die Trennung von anderen Verkehrsarten, kurze Wartezeiten an Knotenpunkten und die Prüfung der Herabsetzung der</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
			<p><i>Regelgeschwindigkeit unter Berücksichtigung aktueller Änderungen der StVO benannt.</i></p> <p><i>Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem NUMP und dem Lärmaktionsplan wird nach inhaltlichen Gesichtspunkten gegliedert und aufeinander abgestimmt werden.</i></p> <p><i>In der Bleckeder Landstraße wurde eine Deckschicht verbaut, die der hohen Verkehrsbelastung standhält.</i></p> <p><i>Die vom Stellungnehmende angesprochene Reduzierung der Belasteten der Deckensanierung im Maßnahmenbereich IVb ist in der Stellungnahme auf zwei Intervallbereiche begrenzt. Die Hansestadt betrachtet hier aber darüberhinausgehend die kumulierte Summe an Einwohnenden mit Belastungen oberhalb des Auslösewertes, für die aus der Umsetzung der Maßnahme eine Reduzierung der Lärmbelastung hervorgeht (vgl. Tabelle 12).</i></p> <p><i>Es wird beabsichtigt, zunächst die Höhe der Lärminderungen, die aus der Temporeduzierung hervorgehen, zu evaluieren. Weitere Minderungspotenziale sollen durch die ergänzenden Maßnahmen aus den Bereichen Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung erzielt werden. Ggf. weiterführende Maßnahmen auf der Bleckeder Landstraße wie vom Stellungnehmenden angesprochen können dann nach Vorliegen dieser Evaluation in der folgenden Runde der Lärmaktionsplanung erwogen werden. Dieses Vorgehen ist analog auf den Maßnahmenbereich Vb übertragbar.</i></p>
62	privat	<p>„die Verkehrssituation in der Stichstraße zum Kurpark im Munstermannskamp ist angespannt und damit auch die Verkehrs- und Lärmbelastung 1. Hotelbetrieb + Erweiterung Best Western Plus Residenzhotel Bauantrag Nr. 093/15) Nach dem Abschluss der Hotelerweiterung (Best Western Plus Residenzhotel Bauantrag Nr. 093/15)) hat sich die Verkehrs- und Lärmbelastung erwartungsgemäß weiter erhöht. Somit auch der damit verbundene Verkehrslärm und Lärm durch die Außengastronomie</p>	<p><i>Die vom Stellungnehmenden angeregten Straßenabschnitte (Munstermannskamp, Stichstraße zum Best Western) liegen unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h) und sind daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Den Schilderungen des Stellungnehmenden nach geht es in seinem vorgebrachten Begehren vor allem um A) die Missachtung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen im besagten Straßenabschnitt (Durchfahrtsverbot) sowie um B)</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Die Lärmbelastung und Belästigung durch Falschparker - Gäste und Lieferfirmen/Handwerker/Taxen/Reisebusse vom Hotel hat stark zugenommen. Leider auch nachts.</p> <p>Fast sämtliche Verkehrszeichen in der Stichstrasse (Nr. 250 Durchfahrt verboten; Nr. 255 Ein "Anlieger frei", Nr. 260 Verbot für Kraftfahrzeuge; 283 Absolutes Haltverbot; VZ 1020-30 Schild Fläche für die Feuerwehr ) werden ignoriert.</p> <p>Die Gäste parken natürlich direkt am Hotel im reinen Wohngebiet, parken auf der Feuerwehraufstellfläche, im Wendehammer, oder fahren ständig auf Parkplatzsuche rein uns raus und nehmen den Anwohner die Parkplätze weg.</p> <p>Leider hat das Hotel auch vor der Erweiterung nicht ausreichend Parkplätze direkt am Hotel und konnte die für den Anbau erforderlichen Parkplätze nur durch einen Trick nachweisen.</p> <p>Als Baulast wurden 16 weitere Stellplätze auf dem Grundstück der e.novum Lüneburg gGmbH eingetragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- e.novum GmbH, die von den Gesellschaftern Rainer-Adank-Stiftung und der Wirtschaftsförderung GmbH betrieben</li> <li>- Kunsthotel Residenz &amp; Restaurant ClamArt Hotel Drege GmbH &amp; Co. KG (Geschäftsführer: Rainer Adank)</li> </ul> <p>Leider sehe ich seitens des Ordnungsamtes keine Bemühungen an dieser Situation etwas ändern zu wollen, oder Kontrollen durchzuführen.</p> <p>Mir wurde vom Ordnungsamt nahegelegt, auf private Anzeigen zu verzichten.</p> <p>Dann kommt auch noch der Lärm durch die Außengastronomie nach 22.00 Uhr bis spät in die Nacht auch an Sonn- und Feiertagen hinzu.</p> <p>Die Außensitzplätze stehen, anders als auf dem Stint, leider rund um die Uhr zur Verfügung und werden besonders im Sommer auch stark genutzt.</p> <p>Ein Dialog mit dem Hotelbetreiber ist hierzu nicht möglich.</p> <p>Die Polizei kommt nur bei extremer Lärmbelästigung raus und die Stadt kann ohne Lärmprotokoll, Zeugen und möglichst geeichten Lärmmessungen nichts unternehmen.</p>	<p><i>Lärmemissionen, die aus Parkvorgängen resultieren.</i></p> <p><i>Die Belange zu A) sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes. Sie sind im Rahmen der von verkehrslenkenden und verkehrsrechtlichen Überlegungen vorzubringen. Die Belange von B) werden nicht als Straßenverkehrslärm gezählt, sondern stellen eine eigene zu beurteilenden Lärmart dar.</i></p> <p><i>Grundsätzlich sind andere Lärmquellen als der Straßenverkehrslärm nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Hand der Hansestadt. Die Hansestadt folgt mit diesem Vorgehen den Vorgaben der EU-Richtlinie.</i></p> <p><i>Darüber hinaus: siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 15.</i></p> <p><i>Zu 2:</i></p> <p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</i></p> <p><i>Über die weiteren Verfahrensschritte zur Reaktivierung des Personenverkehrs der Bahnstrecke Soltau wird die Verwaltung die Öffentlichkeit informieren.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>2. Haltestelle am Kurpark - Bahnreaktivierung der Strecke Soltau-Amelinghausen-Lüneburg</p> <p>Sollte es zu einer Bahnreaktivierung der Strecke Soltau-Amelinghausen-Lüneburg kommen und zudem eine Haltestelle am Kurpark umgesetzt werden, würde die Verkehrs- und Lärmbelastigung in der Stichstrasse Munstermannskamp unverhältnismäßig gesteigert werden.</p> <p>Dann ist mit zusätzlichem "Kiss-and Ride"-Verkehr, Taxen, Falschparkern und wild parkenden Fahrrädern/E-Rollern usw. zu rechnen.</p> <p>Ich weise an dieser Stelle schon jetzt darauf hin, dass ich als Anwohner bei einer angedachten Reaktivierung dieser Bahnstrecke und Planung einer Haltestelle am Kurpark rechtzeitig mit eingebunden werden möchte , um mein Widerspruchsrecht eventuell auch nutzen zu können.“</p>	
63	privat	<p>zum Lärmaktionsplan der Hansestadt habe ich eine Anregung/Wunsch zur Stresemannstraße.</p> <p>Die Immission durch den Straßenverkehr im Abschnitt von der Fußgängerampel (Ecke Vor dem Roten Tore) stadteinwärts bis zur Kreuzung Handwerkerplatz/Barckhausenstr. ist durch die beidseitige geschlossene Bebauung schwer zu ertragen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung für diesen Abschnitt auf 30 kmh könnte die Erträglichkeit für die Anlieger verbessern.“</p>	<p><i>Eine Maßnahme zur Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</i></p>
64	privat	<p>„hiermit bitten wir Sie, diesen Lärm von der Straße (Artlenburger Landstraße, d. Red.) zu reduzieren.</p> <p>In den Hauptverkehrszeiten leiden wir sehr oft unter ohrenbetäubendem Lärm. Der Verkehr ist dermaßen laut, durch Raserei, LKW und " sportlichen Motorradfahrern " . Leider ist eine Reduzierung des Lärm's bis heute nicht erfolgt. Die innerordlichen 50 Km/Std. werden selten eingehalten. Wir bitten Sie, in dieser Angelegenheit tätig zu werden !!!</p> <p>Wir und unsere Nachbarn würden sich freuen, wenn diese äuserste Ecke von Lüneburg auch einmal bedacht werden würde.“</p>	<p><i>Siehe Abwägung zur Stellungnahme Nr. 5.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
65	Privat	<p>„ich stimme dafür, das Tempo in den Straßen Bleckeder und Dahlenburger Landstraße im Zeitfenster 17:00-8:00 Uhr auf 30 km/h zu reduzieren und dies auch konsequent zu verfolgen. Grund dafür sind die Ankunftszeiten für die Kinder (Igelschule, Rudolf-Steiner-Schule, Gymnasium Johanneum, KitaHanseKids, etc...). Die Ankunftszeit ist für alle Einrichtungen fast identisch, während die „Abholzeiten“ variieren. Zu den Stoßzeiten 8:00-17:00 Uhr wäre es dennoch möglich 50 km/h zu fahren, um den Verkehr von und in die Stadt abfließen zu lassen.</p> <p>Desweiteren bitte ich dringend darum auf der Bleckeder Landstraße beim Übergang vom Schrebergarten zu KitaHanseKids (in Höhe der Carl-Gottlieb-Scharff-Straße) eine Ampel zu platzieren.</p> <p>Dies würde nicht nur die Sicherheit der Eltern mit ihren Kindern und Kindergartengruppen erhöhen, sondern auch die unnötigen Hupaktionen und den Stress bei der Ausfahrt aus der Carl-Gottlieb-Scharff-Straße zur Bleckeder Landstraße und andersrum stark reduzieren.</p> <p>In den vergangenen Jahren sind massive Wohnmöglichkeiten im Hanseviertel, Bleckeder Landstraße (Hanse Quarrees) sowie auch in der Dahlenburger Landstraße Unter- und oberhalb der Tankstelle Nordöl (z. B. Marwitz Quartier) entstanden. Auch die aktuelle Baustelle von LüWoBau neben der Igelschule soll hier nicht unerwähnt bleiben.</p> <p>Bei Aufrechterhaltung der 50 km/h-Grenze ist es den meisten Menschen teilweise unmöglich, von den Nebenstraßen auf die Hauptstraßen abzubiegen oder in den Parkbuchten der Hauptstraßen einzuparken. Das führt sehr oft zu unangenehmen Auseinandersetzungen und gefährlichen Situationen.</p> <p>Diese zwei Hauptstraßen, Dahlenburger und Bleckeder Landstraße, gehören unmittelbar zu dem Wohngebiet und müssen mit integriert werden.</p> <p>Zuletzt, als Bewohnerin und Eigentümerin des Hauses in der Kastanienallee 3, wünschte ich mir Maßnahmen bezüglich der Kreuzung Dahlenburger Landstraße/Theodor-Heuss-Straße-Kastanienallee zu treffen.</p>	<p><i>Das vom Stellungnehmenden vorgebrachte Begehren der Tempo-Reduzierung auf der Bleckeder Landstraße und der Dahlenburger Landstraße wird im vorliegenden Lärmaktionsplan geprüft.</i></p> <p><i>Die Integration von Lichtsignalanlagen oder Fußgängerschutzanlagen ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans (und hat zudem durch Anfahr- und Abbremsvorgänge eher negative Auswirkungen auf die Emissionslage).</i></p> <p><i>Die Hansestadt hat die weiteren hier behandelten Begehren im Rahmen der Anwohnerversammlung zum Endausbau des Hanseviertels am 26.08.2024 aufgenommen und prüft, ob und wie die Sicherheitslage verbessert werden kann.</i></p> <p><i>Eine zusätzliche LSA in der Carl-Gottlieb-Scharff-Str. wurde bereits im Rahmen der Anwohnerversammlung als nicht umsetzbar besprochen, eine Querungshilfe wird hingegen geprüft.</i></p> <p><i>Im Falle der Vollaustattung liegt die Lärmemissionsentwicklung an Kreisverkehren nicht wesentlich niedriger als an LSA-gesteuerten Knotenpunkten. Zudem sind Kreisverkehre bei höheren Kfz-Belastungen aus Sicht der Nahmobilität weniger verkehrssicher als LSA-gesteuerte Knotenpunkte. Bei den gegebenen Platzverhältnissen ist die Umsetzung eines leistungsfähigen Kreisverkehrs mutmaßlich nur unter weiterer Flächenversiegelung und zusätzlichem Grunderwerb möglich. Demnach stellt die Umgestaltung des Knotenpunkts Dahlenburger Landstraße / Theodor-Heuss-Straße / Kastanienallee zu einem Kreisverkehrsplatz aus Sicht der Hansestadt nach überschlägiger Prüfung keine wesentliche Verbesserung der Situation dar.</i></p> <p><i>Es wird auf den Maßnahmensteckbrief S5, Sichere Schulumfelde, des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplanes (NUMP, siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg) verwiesen. Für die Igelschule, wie auch für andere Schulen, wird empfohlen einen Schulwegplan zu erstellen, womit einmal mehr ein besonderer Fokus auf die Verkehrssicherheit gelegt wird.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Der Idealfall wäre eine Andeutung eines Kreisverkehrs (ein Buckel, über welchen nur LKWs geradeaus drüberfahren dürfen, alle anderen Fahrzeugen fahren im Kreis).</p> <p>Dies würde den Straßenverkehr auch beruhigen, zumal würden die Autos von der Dahlenburger und Theoder-HeussStraße in die Kastanienallee (Tempo 30 Km/h) nicht so schnell reinschießen!</p> <p>Das Thema Lärm und Auswirkung auf unsere Gesundheit ist sicherlich ein wichtiger Punkt, dennoch muss nicht diese Folge jeden erreichen. Wenn man mit den gleichen Maßnahmen auch die Sicherheit und die Lebensqualität der Mitbewohner erhöhen kann, erreicht man die Akzeptanz für die Umsetzung der Verkehrsregelung mehrheitlich.“</p>	
66	privat	<p>„Das hört sich gut an mit dem Lärmaktionsplan. Ich wohne in der Straße: Vor dem Roten Tore und die Rückseite meines Haus sowie der Hinterhof grenzt an die Stressemanstrasse. Zwischen meinem Hinterhof und der Stressemanstrasse ist noch der Parkplatz vom Hotel Zum Roten Tore und etwas grün. Wenn ich meinen Hinterhof betrete ist es als würde ich Platz nehmen auf der Stressemanstrasse. Es ist extrem laut, unerträglich jeden Tag von kurz nach 5 bis abends 22/23h. Etwas leiser ist es am Sonntag, aber nur wenn es keine Veranstaltungen oder verkaufsoffener Sonntage gibt. Es muss dringend eine Schallschutzwand her. Durch den zusätzlichen Busverkehr, der sich hoffentlich wieder erledigt, wenn der Platz Am Sande von den Bussen wieder befahren werden kann, ist es noch lauter geworden. Wenn ich im ersten Stock am Tage die Fenster öffnen will für frische Luft, riecht es in kurzer Zeit nach Abgasen in den Zimmern. Es muss unbedingt was gegen diesen unerträglichen, belästigen Lärm getan werden! Gegen diese Luftverschmutzung und diesen täglichen Abrieb der Autoreifen, das alles macht es immer schwerer hier zu leben. Klar ist es nicht so offensichtlich, weil ja hauptsächlich Läden, ein Ärztehaus und ein Altersheim daran grenzen, aber auf der anderen Seite der Stressemanstrasse sind die kleinen Häuser mit ihren Höfen, die auch die volle Lärmbelästigung, Abgase und</p>	<p><i>Gegen die Errichtung einer Schallschutzwand spricht in erster Instanz insbesondere die hohe Kostenintensität. Das betrifft sowohl die Errichtung als auch die Wartung.</i></p> <p><i>Da von Schallschutzwänden zudem eine erhebliche Barrierewirkung ausgeht, sind umwelttechnische und ökologische Bedingungen, soziale und psychologische Aspekte (Isolation und Abschottung), der Raumverlust zu prüfen. Daher sind Schallschutzwände grundsätzlich als „Ultima Ratio“ des Lärmschutzes zu betrachten.</i></p> <p><i>Aus den genannten Gründen hat die Hansestadt entschieden, zunächst alternative Lösungen zu prüfen, die weniger kosten- und aufwandsintensiv umsetzbar sind und geringere Auswirkungen auf ökologische, soziale und flächenbezogene Bedingungen mit sich bringen.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Feinstaub durch Abrieb der täglichen, massenhaften Autos abbekommt ohne irgendwie geschützt zu werden. Wenn schon mal der tägliche Lärm weniger werden würde, dass wäre hier schon etwas mehr Lebensqualität. Es gibt natürlich den Winter mit Schnee, solche logdowns wie mit Corona oder weniger Autos (stellt sich natürlich die Frage wo fahren dann die restlichen Autos), aber das wäre nur Zufall, es muss eine dauerhafte Lösung her. Würde mich freuen von Ihnen zu hören und vielleicht bekommen wir hier die langersehnte Lärmschutzwand.“</p>	
67	IHK	<p>wir bedanken uns im Namen der IHK Lüneburg-Wolfsburg als Träger öffentlicher Belange in Vertretung des Gesamtinteresses der regionalen Wirtschaft zum Entwurf der 4. Runde des Lärmaktionsplans für die Hansestadt Lüneburg Stellung nehmen zu können. Die IHK Lüneburg-Wolfsburg vertritt in Ihrer Mitgliedschaft eine Vielzahl von Unternehmen und Branchen, die auf ganz unterschiedliche Art und Weise auf die Erreichbarkeit Ihres Standortes angewiesen sind – sei es für Liefer-, Kunden- und oder Besucherverkehr. Dies schließt sowohl den gewerblichen Verkehr mit PKW, leichten Nutzfahrzeugen und LKW als auch den privaten Verkehr insbesondere mit Blick auf Innenstadtbesuche ein. Vor dem Hintergrund der im Rahmen des Entwurfes zur 4. Runde des Lärmaktionsplans vor allem betrachteten Verkehrslärms verweisen wir zudem auf unsere am 02.10.2024 an Ersten Stadtrat Markus Moßmann übermittelte Stellungnahme zum „Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan“ (NUMP). Eine Vielzahl von beschriebenen Aspekten werden auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevant und müssen gemeinsam mit der Mobilitätsplanung gedacht werden. Vor diesem Hintergrund sprechen wir uns generell für eine flüssige, barrierefreie und damit emissionsarme Führung des Verkehrs im Generellen und für eine Förderung aller Verkehrsträger im Speziellen aus. Bereits in unserer Stellungnahme zum NUMP haben wir die dort getätigten Vorschläge zur Einschränkung des motorisierten Verkehrs auf den zentralen Erschließungsachsen von und in die</p>	<p><i>Aus Sicht der Hansestadt besteht grundlegender Handlungsbedarf mit Blick auf die gesundheitsbeeinflussende Lärmemissionslage an den betroffenen Stellen. Die vom Stellungnehmenden vorgebrachten Bedenken zur Einschränkung der Konzentrations- und Leitungsfunktion bei einer Temporeduzierung stellen dabei einen wichtigen zu berücksichtigen Punkt dar und sind nicht unwesentlich.</i></p> <p><i>Als echte Alternative zur Temporeduzierung kommt lediglich die Deckschichtensanierung mit einem ähnlich hohen Effekt an Lärminderung in Betracht. Die Sanierung von Straßendeckschichten mit lärmemissionsarmen Fahrbahnbelägen ist aus Sicht der Hansestadt durchaus erstrebenswert. Jedoch gehen mit der Sanierung vielzählige Vorprüfungsbedarfe und ein vergleichsweise hoher Kostenaufwand einher. Es ist daher immer eine Einzelfallprüfung erforderlich.</i></p> <p><i>Zur Umsetzung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bedarf es einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung. Im Rahmen von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sind umfangreiche Prüfungen und eine ermessensfehlerfreie Entscheidung inklusive umfassender Abwägung erforderlich. Es gehen zusätzliche positive Effekte auf die Verkehrssicherheit einher.</i></p> <p><i>Der Stellungnehmende vermittelt in seiner Stellungnahme zudem ein nicht zutreffendes Abbild der Emissionswirkung von elektrisch angetriebenen Kfz. Hier</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Innenstadt kritisiert. Dies betrifft sowohl den Stadtring als auch die zentralen Achsen im Osten wie im Süden der Innenstadt. So haben wir in unserer Stellungnahme zum NUMP die vorgeschlagene Herabstufung der SüdTrassen Oedemer Weg und Uelzener Straße kritisiert. Der Entwurf zur Lärmaktionsplanung addiert diese Planung nun um eine weitere Verkehrseinschränkung auf den parallel laufenden Straßen Soltauer Straße und Willy-Brandt-Straße. Damit würden nicht nur zwei – s. NUMP – sondern alle vier zentralen Trassen aus dem Süden in die Stadt verkehrseingeschränkt. Dies widerspricht sowohl einer Konzentration des Autoverkehrs auf Haupttrouten, die dann ebenfalls eingeschränkt werden – z.B. auch Stadtring – als auch einem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz, für den wir uns mit Blick auf die Innenstadtbesucher und -kunden einsetzen. Gleiches gilt für die geplante Temporeduzierung auf der Bleckeder und der Dahlenburger Landstraße. Temporeduzierungen auf Hauptstraßen verleiten zudem zur vermehrten Nutzung von Nebenstraßen, weil diese dann ihrer Konzentrations- und Leitungsfunktion nur noch reduziert nachkommen. Die IHK Lüneburg-Wolfsburg weist mit Blick auf die insgesamt in der Entwurfsfassung präsentierten Maßnahmen daraufhin, dass die Hansestadt durch ein Mehr an Investitionen die Anzahl an restriktiven Maßnahmen aktiv und in eigener Verantwortung reduzieren kann. Würde die Verwendung lärmmindernder Asphaltdecken systematischer, schneller und flächendeckender angegangen und Decksanierungen frühzeitiger vorgenommen, würde sich das Geräuschniveau auch bei bestehenden Geschwindigkeitslimits spürbar reduzieren. Darüber hinaus möchten wir einen in der Lärmaktionsplanung derzeit in keiner Weise betrachteten Aspekt in die Diskussion einbringen: Durch die in der Umsetzung befindliche Antriebswende hin zu – gerade im PKW-Bereich vorwiegend – batterieelektrischen und damit nahezu emissionslosen Antrieben, wird sich das durch Verkehr induzierte Geräuschniveau in den nächsten Jahren ohnehin massiv reduzieren. Eine Berücksichtigung dieses Sachverhaltes ist aus unserer Sicht geboten und reduziert zudem den skizzierten</p>	<p><i>wird davon gesprochen, dass sich mit Blick auf die Antriebswende das „durch Verkehr induzierte Geräuschniveau in den nächsten Jahren ohnehin massiv reduzieren“ wird. Diese Entwicklung ist perspektivisch – zumindest kurzfristig - jedoch nicht absehbar, während angesichts der errechneten Lärmbelastung der betroffenen Wohnbevölkerung tatsächlich kurzfristiger Handlungsbedarf besteht . Zwar geht von den elektrisch betriebenen Motoren kein vergleichbares Motorengeräusch aus, die Autos sind aufgrund des Gewichts der Batterien jedoch regelmäßig schwerer. Je schwerer der Wagen ist, desto höher auch die Lärmentwicklung durch die Reibung zwischen Reifen und Fahrbahn. Weiterer Faktor für die Lärmentwicklung ist die gefahrene Geschwindigkeit. Neuzugelassene Autos mit Verbrennermotor im Jahr 2022 besitzen Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zufolge eine durchschnittliche Lärmentwicklung von ca. 67,7 d(B). Die Marke Tesla, die ausschließlich E-Autos produziert, liegt Messungen des KBA zufolge mit 68,8 d(B) höher als ein durchschnittlicher BMW (67,7 d(B)) oder ein durchschnittlicher VW (68,1 d(B)) (vgl. fortführend tagesschau.de „E-Autos sind gar nicht so leise“ 12.07.2023).</i></p> <p><i>Relevant in diesem Zusammenhang sind außerdem die zum jetzigen Zeitpunkt hohen finanziellen Voraussetzungen für den Besitz eines E-Autos (siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 52). Zudem ist die Antriebswende im Bereich des Schwerlastverkehrs zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.</i></p> <p><i>Aus den genannten Gründen sowie vor dem Hintergrund, dass die Lärmbelastung eine Bestandsproblematik darstellt, geht die Hansestadt nicht von der vom Stellungnehmenden skizzierten Reduzierung des Handlungsdrucks in Folge der Antriebswende aus.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		Handlungsdruck perspektivisch erheblich. Auf eine relevante Zahl der beschriebenen Verkehrseinschränkungsmaßnahmen könnte dann wahrscheinlich verzichtet werden.	
68	privat	<p>„als Anwohner der Bernhard-Riemann-Str., hinter der die Universitätsallee/Uelzener Straße verläuft, haben wir uns gewundert, dass dieser Streckenabschnitt bei der Planung nicht als Maßnahmenbereich aufgeführt ist, obwohl diese Straße im südlichen Bereich Lüneburgs den mit Abstand höchsten DTV-Wert aufweist und die Schallemissionsgrenzwerte - insb. Im Hinblick auf das Altenheim - deutlich überschritten werden. Darüber hinaus wäre es auch im Hinblick auf das Universitätsgelände und damit zusammenhängende, teilweise gefährliche Straßenquerungen sinnvoll den Verkehr besser zu regulieren. Aus unserer Sicht würde es sich hierfür eignen den Verkehr, der in die Innenstadt will noch besser über die Ortsumfahrung zu leiten. Darüber hinaus böte sich unserer Meinung nach auch die Einführung einer 30er-Zone zwischen Universität und Altenheim an. Für einen besseren und sichereren Verkehrsfluss könnten darüber hinaus als langfristige Maßnahme Kreisel im Bereich WillyBrandt-Str./Munstermannskamp sowie Universitätsallee/Heinrich-Böll-Str. sinnvoll sein.“</p>	<p><i>Der vom Stellungnehmenden angeregten Straßenabschnitt (Bernhard-Riemann-Straße) liegt unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h) und sind daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung..</i></p> <p><i>Die Universitätsallee/Uelzener Straße wurde als Haupteinfallstraße aus südlicher Richtung im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt. Die Betroffenheiten der Hotspot-Karte entsprechend sind jedoch weniger hoch als in anderen Bereichen des Stadtgebiets. Daher wurden andere belastete Bereiche zunächst höher gewichtet. Die vom Stellungnehmenden vorgebrachten Belange werden jedoch aufgenommen und spätestens in der folgenden Runde der Lärmaktionsplanung neu auf den Prüfstand gestellt.</i></p> <p><i>Ein Umbau von Knotenpunkten ist aufwändig und kostenintensiv. Der Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in dem Bereich werden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung geprüft. Hierzu wurden Verkehrserhebungen durchgeführt, Ergebnisse liegen gegenwärtig noch nicht vor. Die Integration von Kreisverkehren ist nach jetzigem Stand nicht Bestandteil der Untersuchung, da auch mit weniger aufwändigen Maßnahmen eine Verbesserung der Situation herbeigeführt werden kann.</i></p>
69	privat	<p>„für den Lärmaktionsplan habe ich die folgenden Anregungen: 1. Ausbau (Erhöhung) und insbesondere Fortsetzung der Lärmschutzwand an der Willy- Brandt-Straße bis zur Einmündung Mustermannskamp, um den Straßenlärm für die unmittelbar angrenzende Wohnbebauungen zu reduzieren. Diese Maßnahme hätte voraussichtlich zudem den Vorteil, dass dann auch gleichzeitig die Lärmemissionen der Firma H. P. Fuller (oft auch zur Nachtzeit) reduziert würden. 2. im Falle der Einrichtung einer Tempo 30 Zone auf der Willy Brandt Straße</p>	<p><i>Ein Ausbau der Lärmschutzwand wird nicht in Betracht gezogen. Die Lärminderung wird mit anderen Maßnahmen (siehe Maßnahmen in Kapitel 17) verfolgt.</i></p> <p><i>Die Willy-Brandt-Straße wurde als Haupteinfallstraße aus südlicher Richtung im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt. Die Betroffenheiten der Hotspot-Karte entsprechend sind jedoch weniger hoch als in anderen Bereichen des Stadtgebiets. Die vom Stellungnehmenden vorgebrachten Belange werden jedoch aufgenommen und spätestens in der</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>sollte die Geschwindigkeitsreduzierung frühestens ab Höhe der Einmündung Mustermannskamp aufgehoben werden, da eine Aufhebung der Zone in Höhe der unmittelbar angrenzenden Wohngebiete die Lärmemissionen durch das Beschleunigen der Fahrzeuge noch verstärken würde.</p> <p>3. lärmreduzierender Straßenbelag und -soweit möglich- Benutzungsverbote der Willy Brandt Straße für lärmintensive Fahrzeuge.</p> <p>4. zusätzliche Ausweisung des Naherholungsgebietes des Lüneburger Stadtwaldes (Teufelsbrücke, Bockelsbergteiche) als „ruhiges Gebiet“.</p>	<p><i>folgenden Runde der Lärmaktionsplanung geprüft.</i></p> <p><i>Die Sanierung von Straßendeckschichten mit lärmemissionsarmen Fahrbahnbelägen ist aus Sicht der Hansestadt durchaus erstrebenswert. Jedoch gehen mit der Sanierung vielzählige Vorprüfungsbedarfe und ein vergleichsweise hoher Kostenaufwand einher. Es ist daher immer eine Einzelfallprüfung erforderlich.</i></p> <p><i>Ein Benutzungsverbot für lärmintensive Fahrzeuge – sprich Schwerlastverkehre – ist im betroffenen Bereich mit der Funktion als Hauptverkehrsstraße zur Abwicklung von überörtlichen Verkehren nicht vereinbar.</i></p> <p><i>Die Ausweisung eines ruhigen Gebiets dient einerseits der Darbietung von Flächen für die Erholung von Lärm sowie andererseits dem Schutz von Flächen vor Lärmemissionszunahmen. Im Fall des Stadtwaldes besteht keine zwingende Erforderlich zum Schutz dieser Fläche vor einer Lärmzunahme in Folge künftiger Entwicklung. Zudem sieht die Hansestadt den Bedarf an Erholungsflächen in diesem Kontext durch die im vorliegenden Lärmaktionsplan ausgewiesenen Flächen als hinreichend an. Die Fläche des Stadtwaldes kann nichtsdestotrotz auch unabhängig von einer Berücksichtigung im LAP als Erholungsgebiet - auch vor Umgebungslärm - genutzt werden.</i></p>
70	privat	<p>„ich beziehe mich als Anwohnerin der Dahlenburger Landstrasse auf den Lärmaktionsplan der Hansestadt Lüneburg. Ich wohne seit 15 Jahren hier und erlebe täglich eine massive materielle, körperliche und zunehmend auch psychische Belastung durch Lärm, überaus schlechte Luftqualität, und nicht zuletzt die Erschütterungen unseres Hauses, besonders verursacht durch die Busse des ÖPNV, Landmaschinen, Schwerlastverkehr, Autotransporter und den Pendelverkehr der Lkws zwischen Hafen und Stadtgebiet. Eine Verlagerung der Schlafräume auf die rückwärtige Seite des Hauses verschaffte keine spürbare Entlastung. Auch an Sonn- und Feiertagen ist ein Lärmschutz nicht gegeben. Wir erleben teils haarsträubendes Verhalten, gerade auf der Strecke zwischen den Ampeln</p>	<p><i>Die Erhebung von Verkehrsdaten wird nur in direktem Zusammenhang und als Basis für anstehende Planungen durchgeführt. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht mit Verweis auf die noch in diesem Jahr durchgeführte Zählung kein Bedarf. Die im Mai erhobenen Daten wurden methodisch richtlinienkonform und entsprechend der rechtlichen Vorgaben unterteilt nach Verkehrsarten erhoben. Eine Geschwindigkeitsmessung steht in keinem direkten Zusammenhang zur Zielrichtung des Lärmaktionsplans.</i></p> <p><i>Die Einrichtung von Verkehrsumleitungen aufgrund von Maßnahmenbedingten Sperrungen erfolgt im Einzelfall und unter Berücksichtigung aller potenziell möglichen Alternativrouten, der resultierenden Verkehrsverlagerungen und der Kapazitäten auf den</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Penny-Kreuzung und Wacholderweg. Die gerade Streckenführung begünstigt sichtlich das Beschleunigen vor allem stadtauswärts. Zudem forciert der Zaun am Vogelpark einen Tunneleffekt. Die zunehmende Trockenheit macht sich ebenfalls bemerkbar, indem sich verkehrsbedingte Vibrationen noch verstärken. Für das Lüften der Wohnung und das Wäscheaufhängen im Freien müssen wir die Nachtstunden nutzen. Mindestens einmal wöchentlich schiebe ich Geschirr und Gläser im Schrank wieder nach hinten, die ab 5:30 Uhr zu vibrieren und zu klappern beginnen und wir beobachten mit Sorge Schäden an den Hauswänden, vom Feinstaubaufkommen ganz zu schweigen. Dazu kommen die Umleitungen, die Staus mit sich führen und die Belastungen gefühlt verdoppeln. Die persönliche Belastung ist so hoch, dass ich verkehrsrechtliche Maßnahmen für dringend erforderlich halte.</p> <p>Meine Hinweise und Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ich würde ich eine zusätzliche Datenerhebung (Verkehrsaufkommen – unterschieden in Fahrzeugtypen, Geschwindigkeiten) in den späten Abend-/Nachtstunden und an den Sonntagen begrüßen.</li> <li>• Umleitungen könnten evtl. gesplittet werden.</li> <li>• Die Einrichtung von dauerhaften Tempo 30 würde eine enorme kurzfristige Entlastung und wesentlich mehr Lebensqualität für den gesamten Stadtteil Neu Hagen bedeuten. (Die Sanierung der Straße würde zwar die unlängst aufgebrauchten Buckel beseitigen, jedoch ist diese Maßnahme eher langfristig zu sehen.)</li> <li>• Kontinuierliche Überwachung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen, inkl. ÖPNV</li> <li>• Routenkonzept für Schwerlastverkehr inkl. Zusammenarbeit und gemeinsame Entwicklung mit den Firmen, die zum Hafen pendeln müssen</li> <li>• Weitere Querung für Fußgänger auf der Dahlenburger Landstr. einrichten</li> <li>• Ampelschaltung Ahornweg für Fußgänger optimieren (lange Wartezeiten) – schwedisches Modell!</li> </ul>	<p><i>Ausweichrouten. Es wird versucht, ggf. entstehende Überlastungen in den verkehrlichen Spitzenstunden zu vermeiden.</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p> <p><i>Die Stellungnehmende bezieht ihre Begehren auf die Dahlenburger Landstraße, eine Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion. Die Dahlenburger Landstraße besitzt mit ihrer Funktion als Haupteinfallsstraße aus östlicher Richtung elementare Bedeutung im Hauptverkehrsstraßennetz der Hansestadt. Ein potenzielles Routenkonzept des Schwerlastverkehrs führt im Allgemeinen nicht zu einer Reduzierung der Schwerlastverkehrsanteile auf den Hauptverkehrsstraßen, da diese zur Bündelung und Konzentration von überörtlichen Verkehren vorgesehen sind. Im Rahmen des LAP wurden mögliche Lärminderungspotenziale durch die Einführung eines Tempo-30-Limits auf der Dahlenburger Landstraße bereits geprüft.</i></p> <p><i>Fußverkehrsquerungsbedarfe und die Verkehrsqualität des Fußverkehrs an Knotenpunkten sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Zudem führt die Einrichtung von Querungshilfen aus lärmtechnischer Sicht keine zwingende Verbesserung herbei.</i></p> <p><i>Die Ausweisung eines ruhigen Gebiets dient einerseits der Darbietung von Flächen für die Erholung von Lärm sowie andererseits dem Schutz von Flächen vor Lärmemissionszunahmen. Die Hansestadt sieht den Bedarf an Erholungsflächen durch die im vorliegenden Lärmaktionsplan ausgewiesenen Flächen als hinreichend an. Flächen, die dem tatsächlichen Nutzen nach der Erholung dienen, können nichtsdestotrotz auch unabhängig von einer Berücksichtigung im LAP als</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine 3. bzw. 4. Spur bei Lucia; mehr Platz bedeutet auch mehr Verkehr!</li> <li>• Förderung des Anlegens privater, grüner „Inseln“ in der 2. Reihe Dahlenburger; ruhige Gebiete auch in einzelnen Stadtteilen entdecken, ausrufen, anlegen oder fördern</li> <li>• Beachtung der (u.a. psychologischen) Auswirkungen von spezieller Bepflanzung und Begrenzungen entlang der Straßenführung</li> <li>• Gelbes Ampellicht für Radfahrer einsetzen (wie beim Autoverkehr)</li> <li>• Deutliche Auszeichnung/Kenntlichmachung der Tempo 30-Zonen im Bereich zwischen Dahlenburger und Bleckeder Landstr., wie z.B. Ahornweg, Bachstr.;</li> </ul> <p>Maßnahmen gegen „wildes“ Parken in diesem Areal in allen Kreuzungsbereichen – teilweise kommen die Busse nicht um die Kurven</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines Pendelbusverkehrs für Berufsschüler der BBS zwischen Schule und Stadtrand anstelle eines zusätzlichen Parkhauses; Schüler fahren einzeln mit dem Auto</li> </ul> <p>Ich freue mich, dass eine Beteiligung der Anwohnenden erfolgt und hoffe auf spürbare, kurzfristige Verbesserungen.“</p>	<p><i>Erholungsgebiet - auch vor Umgebungslärm - genutzt werden.</i></p> <p><i>Die Dahlenburger Landstraße in Höhe des Schützenplatzes wird im Bereich der ehemaligen Textilfabrik LUCIA überplant und hinsichtlich der Straßenbreite angepasst.</i></p> <p><i>Der Einführung einer Gelb-Phase für den Radverkehr wird keine lärmtechnische Bedeutung beigemessen. Selbiges gilt für kleinere Bereiche von Straßenbegleitgrün.</i></p> <p><i>Die Auswahl der ruhigen Gebiete richtet sich nach dem Potenzial, sich von Umgebungslärm zu erholen, oder der tatsächlich bestehenden Freizeit- und Erholungsnutzung nach.</i></p> <p><i>Entsprechende Maßnahmenansätze wie Pendlerparkplätze, Shuttle-Services und der Umgang mit Parkraum werden im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung bearbeitet und finden bei Bedarf Berücksichtigung in den dort verorteten Konzepten und Planungen (bspw. im Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan“ (NUMP, siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg).</i></p>
71	VCD	<p>Der Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Elbe-Heide, begrüßt die Erarbeitung von Maßnahmen zur Lärminderung im Sinne von Gesundheitsschutz und lebenswerterer Städte und Gemeinden. Es besteht auch in Lüneburg dringender Handlungsbedarf, da sehr viele Menschen von vermeidbarem Verkehrslärm betroffen sind und durch diesen Lärm krank gemacht werden. Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist zudem sehr ungleich verteilt. Gerade Personengruppen mit wenig Einkommen leben oft an lauten Hauptstraßen und haben zudem oft nicht die Möglichkeit, Schallschutzmaßnahmen einzurichten. Es ist daher auch im Sinne sozialer Gerechtigkeit dringend notwendig, den innerörtlichen Lärm zu reduzieren. Eine nachhaltige und zügige Reduzierung des Verkehrslärms lässt sich nur durch eine Verminderung des Autoverkehrs und eine Absenkung seiner Geschwindigkeit erreichen. Die Verwendung von lärmminderndem Asphalt als Einzelmaßnahme verursacht erhebliche</p>	<p><i>Die Ermittlung der Lärmindizes via Berechnung entspricht dem gängigen Stand der Technik im Bereich der Verkehrslärmmessung. Sie ist grundsätzlich auch als Datengrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen anerkannt. Zusätzliche Messungen des Lärms sind dem folgend derzeit nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p> <p><i>Die Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30 km/h sind den Vorgaben der StVO / VwV-StVO zu entnehmen. Für eine stadtweite Anordnung gibt es nach derzeitigem Stand keine gesetzliche Grundlage.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>und wiederkehrende Kosten. Im Sinne einer nachhaltigen und lebenswerten Stadtgestaltung können innerorts nur bedingt Lärmschutzwände errichtet werden. Weitere schallreduzierende Maßnahmen, die zudem ökologisch vorteilhaft sind, wie die vermehrte Begrünung von Straßenverläufen (auch durch Umnutzung bisheriger Parkflächen), die Fassadenbegrünung, die Einrichtung von Pflanzengirlanden usw. sollten hingegen auch aus Gründen der Klimaanpassung durchgeführt werden. Geschwindigkeitsreduktionen stellen somit die günstigste, am schnellsten einzurichtende und wirkungsvollste Variante der Verkehrslärmreduktion dar. In der Lärmaktionsplanung wird die Anordnung von Tempo 30 durchgehend an allen von Lärm betroffenen Hauptstraßen vorgeschlagen. Wir unterstützen diesen Vorschlag ausdrücklich. Die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf innerorts verlaufenden Hauptstraßen ist auch aus weiteren stadtplanerischen und -gestalterischen Gründen sinnvoll. Überörtlicher Verkehr sollte nach Möglichkeit nicht innerorts verlaufen. Eine massive Reduktion der innerörtlichen KfzVerkehrszahlen durch Rückbau von Fahrspuren und Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit kann daher nur begrüßt werden. Der damit gewonnene Platz kann zudem zur Verkehrsverlagerung (Modal Shift) verwendet werden: es fehlt innerorts sowieso an Platz für Infrastrukturen des Umweltverbunds, wie von Protected Bikelanes, Busspuren, Umweltspuren, breiten Fußwegen und Straßenbahntrassen. Von Straßenlärm sind nicht nur Anwohner*innen in ihren Wohnungen und Gärten betroffen, sondern auch alle Verkehrsteilnehmenden und dabei insbesondere der Fuß- und Radverkehr, der den Schallemissionen ungeschützt ausgesetzt ist. Maßnahmen der Lärmreduktion sollten folglich zusätzlich zu Straßen mit vielen direkt anliegenden Wohngebäuden auch solche Straßen priorisieren, die wichtige Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs darstellen bzw. als solche vorgesehen sind (siehe Radverkehrsstrategie 2025 sowie Maßnahmen des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans). Wir haben eine eigene</p>	<p><i>Hinsichtlich der Anregung, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird auf den NUMP und den Maßnahmensteckbrief M1 des NUMP (Netzkonzeption Kfz) verwiesen. Aufbauend auf den Ergebnissen des NUMP bedarf es einer Neuaufstellung der Verkehrsanalyse, welche die in M1 genannten Schwerpunkte gesamtstädtisch betrachtet und so auch weitere Planungsinstrumente, wie die gesamtstädtische Verkehrssteuerung, den Anforderungen entsprechend aktualisiert. Als ein Anspruch an gesamtstädtische Verbindungen ist im NUMP die Trennung von anderen Verkehrsarten, kurze Wartezeiten an Knotenpunkten und die Prüfung der Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit unter Berücksichtigung aktueller Änderungen der StVO benannt.</i></p> <p><i>S4 des NUMP (50 Knotenpunkte und Querungen für Lüneburg) benennt zu verbessernde Kreuzungsmöglichkeit und die angemerkten „Umweltspuren“ finden sich in Ö5 (Busbeschleunigung) des NUMP wieder, wobei hier eine enge Zusammenarbeit zwischen Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg sowie den Beförderungsunternehmen erforderlich ist.</i></p> <p><i>Für die Steuerung von Licht-Signal-Anlagen gibt es verbindliche Richtlinienwerke, die auch Priorisierungen zwischen Verkehrsarten behandeln. Die Hansestadt führt ihre Planungen an LSA-Knotenpunkten entsprechend dieser Vorgaben durch.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Messung in der Stresemannstraße im Bereich des Fußverkehrs durchgeführt, in der die Lärmbelastung deutlich oberhalb des Grenzwertes für Gesundheitsschädlichkeit (Tag und Nacht) liegt. Konkret fordern wir, dass die Hansestadt Lüneburg an der Stresemannstraße und anderen besonders kritischen Straßenabschnitten, etwa an der Schießgrabenstraße und der Hindenburgstraße, Schall-Messungen durchführt. Liegen die gemessenen Werte oberhalb der Grenzwerte, muss dort sofort Tempo 30 angeordnet werden. Generell sollte die innerörtliche regelhafte Maximalgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt und entsprechende rechtliche Änderungen dafür vorgenommen werden. Übergangsweise sollte zumindest in allen Straßen, die von gesundheitsschädlichem Lärm betroffen sind, die Maximalgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden. Lange Tempo 30-Abschnitte führen zudem zu deutlich erhöhter Sicherheit und einem insgesamt besseren Verkehrsfluss. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit muss regulär kontrolliert werden. Dafür ist eine größere Zahl zusätzlicher Blitzer an Hauptverkehrsstraßen sowie auch in Verbindungsstraßen in Wohnvierteln einzurichten, um entsprechende Regelverstöße zu ahnden. Auch bauliche Maßnahmen sollten durchgeführt werden, um schnelles Fahren zu vermeiden. Dazu gehört eine Herabsetzung der Zahl der Kfz-Spuren auf maximal 2 (teilweise sollten Einbahnstraßenlösungen überprüft werden), die Einrichtung von Schwellen (durchlässig für den Radverkehr. Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten auch in der öffentlichen Kommunikation der Stadt nicht als "Kavaliersdelikt" dargestellt werden, sondern die negativen Auswirkungen betont werden: Verkehrstote und -verletzte und eben auch Schadstoff- und Lärmemissionen, die krank machen. Ampelschaltungen sollten den Umweltverbund priorisieren. In jedem Fall sollten Ampeln so geschaltet sein, dass überhöhte Geschwindigkeit keinen Vorteil bzgl. Wartezeiten an Ampeln bringt. Für den Autoverkehr schlagen wir eine "Grüne Welle" bei Tempo 30 vor,</p>	

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>um die Akzeptanz für die Geschwindigkeitsreduktion zu erhöhen. Der damit erreichte bessere Verkehrsfluss sorgt zudem für weniger Brems- und darauf folgende Beschleunigungsvorgänge, die neben dem Motorenlärm auch für eine erhöhte Feinstaubbelastung durch den Reifenabrieb sorgen. Ein weiteres Thema, welches jedoch nicht Thema des Lärmaktionsplanes ist, sind abendliche und nächtliche Ruhestörungen durch Raser/Poser, die schnell und laut die Hauptstraßen entlangfahren. Durch Tempo 30, verbunden mit mobilen und stationären Blitzern, würde diese Aktivität deutlich unattraktiver für diese Personen.r) und Verengungen der Fahrbahn.</p> <p>Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten auch in der öffentlichen Kommunikation der Stadt nicht als "Kavaliersdelikt" dargestellt werden, sondern die negativen Auswirkungen betont werden: Verkehrstote und -verletzte und eben auch Schadstoff- und Lärmemissionen, die krank machen. Ampelschaltungen sollten den Umweltverbund priorisieren. In jedem Fall sollten Ampeln so geschaltet sein, dass überhöhte Geschwindigkeit keinen Vorteil bzgl. Wartezeiten an Ampeln bringt. Für den Autoverkehr schlagen wir eine "Grüne Welle" bei Tempo 30 vor, um die Akzeptanz für die Geschwindigkeitsreduktion zu erhöhen. Der damit erreichte bessere Verkehrsfluss sorgt zudem für weniger Brems- und darauf folgende Beschleunigungsvorgänge, die neben dem Motorenlärm auch für eine erhöhte Feinstaubbelastung durch den Reifenabrieb sorgen. Ein weiteres Thema, welches jedoch nicht Thema des Lärmaktionsplanes ist, sind abendliche und nächtliche Ruhestörungen durch Raser/Poser, die schnell und laut die Hauptstraßen entlangfahren. Durch Tempo 30, verbunden mit mobilen und stationären Blitzern, würde diese Aktivität deutlich unattraktiver für diese Personen.</p>	
72	privat	<p>„die Maßnahmen des Lärmaktionsplans für die Hauptverkehrsstraßen sind begrüßenswert. Allerdings existiert auch Lärm abseits der Hauptverkehrsstraßen wie in der Barckhausenstraße, die das Wohngebiet Rotes Feld an die Hauptverkehrsstraße K37 sowie über die</p>	<p><i>Der vom Stellungnehmenden angeregten Straßenabschnitt (Barckhausenstraße) liegt unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht (8.200 Kfz/24h) und ist daher nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Rote Straße an die Innenstadt anbindet. In der Barckhausenstraße ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Allerdings wird die Geschwindigkeit häufig überschritten, siehe <a href="https://telraam.net/en/location/9000007134/2024-07-18/2024-10-17">https://telraam.net/en/location/9000007134/2024-07-18/2024-10-17</a> Dabei überschreiten mehr als 20 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeit von 30 km/h und erzeugen so sehr viel störenden Lärm. Daher möchte ich Sie dazu auffordern, die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen besser durchzusetzen, um den Lärm zu verringern.“</p>	<p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p>
73	privat	<p>„ich wohne seit über 14 Jahren in der Stresemannstraße. Der Lärmpegel ist teilweise unerträglich! Ich hatte ca 10 Jahre lang noch alte Verglasungen, die jeden Krankenwagen gefühlt durchs Wohnzimmer haben fahren lassen, (Krankenwagen sind wichtig, KEINE FRAGE! und das Krankenhaus liegt auch genau auf der " Hauptstraße" dorthin) nur ist der Lärm vom Verkehr zu einer Konstante geworden. An manchen Tagen mag ich nicht mal mehr das kurze stück an der Straße entlang gehen richtung Aldi, da es massiv auf die Ohren geht, dann wird ausgewichen auf/über den Wilschenbrucher weg, über die Zufahrt vom Aldiparkplatz. Doch selbst dort hört man den Verkehr sehr. Ich weiß nicht genau wieviel das Max. Tempo ist, aber mit einer 30er Zone +++++ ggf ein Blitzer in beide richtungen, würde in KÜRZESTER ZEIT in aller Munde sein, und NIEMAND würde auch nur ansatzweise mehr Rasen, denn an manch einem Tag an dem es nicht so befahren ist, Heizen die meisten "schneller" als erlaubt, was den Lärm dann ebenfalls wieder anhebt und letztendlich eine Konstante Lärmkulisse herrscht. Hinzu kommt das die Riesen große Baustelle gefühlt TAG u. NACHT am arbeiten ist, seid 1 1/2 Jahren !!! Stundenlanges Krangepiepse , Presslufthammer, Bagger , Flex- Arbeiten an Metall &amp; Beton. Konstant (ja auch mal ne mittagspause wird wohl eingebaut) aber mal ganz ehrlich, WIESO fängt das alles schon um 06:00 Uhr an ? man könnte ja denken das wenn man immer so früh anfängt, man extrem vorran kommt und so ein "Block" eig in nem halben Jahr hochgezogen werden KÖNNTE... die sind seid über 1 1/2 Jahren dabei + der Konstante Lärm</p>	<p><i>Der vom Stellungnehmende genannte Bereich wird im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans behandelt. Es wird die geforderte Temporeduzierung geprüft. Beginn und Ende der Geschwindigkeitsreduzierung sind in nachgelagerten Verfahren festzulegen und werden entsprechend der Erforderlichkeiten sowie im Rahmen der rechtlichen Vorgaben bestimmt.</i></p> <p><i>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der Polizei und wird bei Bedarf stichprobenartig durchgeführt. Ebenso ist der Landkreis Lüneburg dazu befugt, sanktionierende Geschwindigkeitsmessungen durch temporäre Semistationen bzw. Blitzer durchzuführen. Die Hansestadt Lüneburg darf ausschließlich den ruhenden Verkehr kontrollieren.</i></p> <p><i>Die vorgebrachten Probleme in den verkehrlichen Spitzenstunden sind der Hansestadt bekannt. Sie prüft die Leistungsfähigkeit der LSA-gesteuerten Knotenpunkte bei Bedarf auf Optimierungspotenziale. Ein Kreisverkehrsplatz kann Bestandteil dieser Prüfung sein. Im Falle der Vollauslastung liegt die Lärmemissionsentwicklung an Kreisverkehren jedoch nicht wesentlich niedriger als an LSA-gesteuerten Knotenpunkten. Zudem sind Kreisverkehre bei höheren Kfz-Belastungen aus Sicht der Nahmobilität weniger verkehrssicher als LSA-gesteuerte Knotenpunkte.</i></p> <p><i>Grundsätzlich sind andere Lärmquellen als der Straßenverkehrslärm nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung in</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>des Verkehrs! Nur am rande, ich wohne zum hinterhof hin, richtung Barckhausenstraße, und höre die Straße sehr laut dort. Ich will nicht wissen wie es ist , AN der Straße selbst zu wohnen :( . Ohne doppelte verglasung, seid mehr als 4 Jahren nun, kann ich mir Schlafen nicht mehr vorstellen, und mit "gekipptem Fenster" schon gar nicht .</p> <p>Möglichkeiten : 30er Zone die gesamte Stresemannstraße ,vom Kreisel beim Salü bis zur Kreuzung "Kaltenmoorbrücke" (außer Krankenwagen, ist ja klar) + Blitzer 2-3 Stück , verteilt auf die gesamte länge , rechts u. links, beidseitig blitzend und feddich. da heizt keiner mehr lang.</p> <p>ENDLICH MAL ein paar umleitungs-abkürzungen wieder öffnen, die still gelegt wurden. Beispiel: Ende Barckhausenstraße wo es auf die Willy-Brand-Straße über geht. Dort wurde in meiner Kindheit schon die 2te Spur dicht gemacht und man musste IMMER außen rum fahren um nach hause zu kommen. Dort befand sich nämlich eine zufahrt VON der Willy-Brand-str. . Genau so auf der Willy-Brand-str. , kurz vor der "Wir Leben Apotheker" auf der linken seite wo es zum Parkplatz der Universität geht, war früher einmal ein durchgang rechts am Parkplatz vorbei, wo man im Wilschenbrucherweg rauskam. Man musste nicht über die Stresemannstraße, an Aldi vorbei in die Barckhausenstr.einbiegen um in den Wilschenbrucherweg oder anknüpfende Barckhausenstraße zu kommen.</p> <p>Auch bei der Polizei, glaube das ist die Reichenbachstraße, konnte man früher rechts hinter der Ilmenaubrücke, an der alten Feuerwehr entlang, am Stint vorbei fahren, und man stand gegenüber der Bleckederlandstraße. Das hat den Verkehr SEHR entlastet ! Dann eines Tages wurde dort ein Verbotsschild aufgestellt, keine Durchfahrt mehr möglich...</p> <p>Nur ein paar Beispiele für Entlastungsschaffende Verkehrswege, die geschlossen wurden mit entweder Blumentöpfen aus Stein, nem Schild oder wie bei der Uni, mit Baucontainern. Die Ampelphasen kenne ich in u. auswendig in meiner Gegend, sprich alles hier drum herrum. Ich besitze kein Auto u. habe auch keinen Führerschein, bin aber sehr versiert und aufmerksam.</p>	<p><i>Hand der Hansestadt. Die Hansestadt folgt mit diesem Vorgehen den Vorgaben der EU-Richtlinie.</i></p> <p><i>Der Nachhaltige Urbane Mobilitätsplan (NUMP, siehe Internetseite der Hansestadt Lüneburg) umfasst Vorschläge zur Optimierung von Verkehrsströmen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren sowie zur verbesserten Gestaltung von Knotenpunkten und Querungen in der Hansestadt.</i></p> <p><i>Es wird auf Maßnahmensteckbrief M1 verwiesen: Der Verkehrsentwicklungsplan für Lüneburg ist neu hinsichtlich der Verkehrsanalyse neu aufzustellen, da die bisherigen Fortschreibungen den heutigen vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Verkehrsraum, wie im NUMP erarbeitet, nicht mehr gerecht werden.</i></p> <p><i>Es wird auf den Maßnahmensteckbrief Ö5 „Fortführung des Ausbaus der ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA als wichtiges Schlüsselement für die ÖPNV-Attraktivität“ verwiesen.</i></p> <p><i>Die Verkehrsunternehmen sollen bei Umbaumaßnahmen an Knoten sowie bei neuen LSA oder Austausch alter Anlagen unter Berücksichtigung der fahrzeugseitigen Schnittstellen beteiligt werden.</i></p> <p><i>Auch der genannte stockende Verkehr und Verzögerungen im Betriebsablauf sind der Hansestadt Lüneburg bekannt und werden speziell in diesem Abschnitt (Willy-Brandt-Straße) im NUMP einer näheren Betrachtung unterzogen.</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Daher weiß ich das viele Ampel-Systeme generell überholt werden sollten und neu geschaltet werden sollten. Anhand der Daten, die das Auto-Zählgerät sammelt (das hängt nämlich an der Fußgängerampel zwischen meinem Wohnort u. dem Hotel "zum Roten Tore" ) könnte doch mal ein neues Schaltsystem errechnet werden, das besser auf den "Feierabend-Verkehr" und den allgemeinen "Tages-Verkehr" abgestimmt ist. Dann würde der Verkehr auch mit 30 km/h Konstanter fließen und gar nicht erst soviel CO2 durch Massen an Autos anhäufen, die ja ALLE langsamer fahren, und mit den alten Ampel "gewohnheiten" zusammen noch mehr Stau verursachen. Es ist nicht selten das die gesammte Straße bis hoch zur Aldi Kreuzung komplett voll mit still stehenden Autos ist. DAS ist ebenfalls sehr laut und fast zu vergleichen mit Konstant fließendem Verkehr bei höherer geschwindigkeit. Was nicht ganz so leicht umzusetzen wäre , aber ENORM Hilfreich sein würde, wäre die abschaffung des kompletten Ampelsystems bei Aldi. Statt dessen ein Riesen großer Kreis, wie beim Krankenhaus einer gebaut wurde. Straßenzufahrten bleiben bzw. werden angepasst , Fußgänger brücke, hochgenug für LKW's , ein Zeprastreifen oder Fußgänger Ampeln die z.B alle 7-8 Min auf grün geschaltet werden. Alles andere ist Kreisverkehr ohne Ampeln. Denn selbst wenn man im schlimmstfall 3-5 Min als Fußgänger oder Radfahrer dort wartet, so ist ein angenehmer und leiserer Geräuschpegel deutlich besser zu verkraften wenn man dort steht. Wenn man es genau betrachtet. hat man schon ein "halben" Kreisverkehr bei der Aldi Kreuzung. Da die Kreuzung aus richtung "Schröders Garten" &amp; "Willy-Brand-str." schon mit einer abzweigung ohne Ampel versehen ist, nämlich die , die auf die Kaltenmoorbrücke und auf die Stresemannstr. führen. Ich kann man mich z.B an Tage erinnern, an denen die Ampeln ausgefallen sind, auf der gesammten Kreuzung ´, auf Grund von Technischen Problemen. Unglaublich aber war, der Verkehr FLIEßt ! ohne Hektick , Stress, ohne große Lautstärke da alles am fließen ist.</p>	

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>Aber wie schon gesagt, ein Kreisel, ist nicht so einfach zu bewerkstelligen als ein Zone 30 Schild und ein paar Blitzer ;) die übrigen auch ganz plötzlich und ganz unverhofft mal auf der Dahlenburger Landstraße stehn, um in der 50er Zone , leute mit 60 zu erwischen ;). Also wenn die dort einfach mal so stehn können... dann spricht nichts dagegen, die mal wo anders hin zu stellen ;) ... und zwar dort, wo wirklich SEHR viel lauter Verkehr ist. Ich hoffe, Sie können mit meiner Perspektive Arbeiten, Ideen schöpfen u. Entwickeln , etwas Erreichen u. Bewirken, vllt auch etwas Schmunzeln, da Sie sich schon selbst dort in der Autoschlange wieder gefunden haben.“</p>	
74	privat	<p>mit dem in der Zeitung vorgeschlagenen Konzept sind wir als Einwohner der Adresse Lübecker Straße nicht zufrieden. Die Punkte sind folgende: 1. Eine Minderung des Lärms wird nicht erfolgen, wenn eine der Hauptverkehrsadern von der Geschwindigkeitsbegrenzung reduziert werden. Es ist eher davon auszugehen, dass mehr Stau entsteht, da die Menschen, welche diese Strecke nutzen eher außerhalb Lüneburgs arbeiten. 2. Die Hauptlärmquelle zum Hanseviertel ist die Umgehungsstraße. Diese fällt besonders Nachts auf. Hier müsste eine Lärmschutzwand entstehen oder durch Begrünung der Lärm vermindert werden. Den Aspekt für Wege in die Stadt das Rad zu nutzen oder zu fuß zu gehen finde ich zu 100% richtig.</p>	<p>Zu 1: <i>Die Lärminderung bei geringeren Geschwindigkeiten ist nachweislich gegeben (vgl. Kapitel 11, Tabelle 6). Es reduzieren sich sowohl die Motoren- als auch die Reibungsgeräusche zwischen Reifen und Fahrbahn. Zudem geht der Stand der Forschung davon aus, dass eine geringfügige Reduzierung von Geschwindigkeiten (bspw. um 20 km/h) zu einem besseren Verkehrsfluss führen, da Fahrende weniger stark bremsen und beschleunigen müssen. Somit können Staus, die durch häufiges Abbremsen entstehen, sogar reduziert werden.</i></p> <p>Zu 2: <i>Siehe Abwägung zu Stellungnahme Nr. 5.</i></p>
75	privat	<p>Die Ausweisung des Kurparkes als ruhiges Gebiet steht im Konflikt mit der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Lüneburg – Soltau und somit direkt mit den Maßnahmenempfehlung LAP Runde 3, Maßnahme 1-8 die im wesentlichen eine Stärkung des ÖPNV fordert. Grundsätzlich besteht kein Gegensatz den Kurpark auszuweisen, es sollte aber im Ausweisungstext klar gestellt werden, das wird die Reaktivierung der heute nur im Güterverkehr aktiven Eisenbahnstrecke für den SPNV im herausragenden Interesse auch des LAP ist. Insgesamt sinkt der Lärm des Autoverkehr durch den SPNV im Stadtgebiet, moderne Züge besonders im Personenverkehr</p>	<p><i>Das Gebiet Kurpark stellt als bewaldete Grünfläche in zentraler Lage einen innerstädtischen Rückzugsort dar. Die Ausweisung als ruhiges Gebiet erfolgt auf Basis dieses Charakters.</i> <i>Das Gebiet ist bereits durch die umgebenden Straßen und die südlich gelegene Schienentrasse (Güterverkehr) lärm-vorbelastet. Es bleibt daher ein Anliegen, für mögliche Lärmsteigerungen durch künftige Entwicklungen eine Abwägung erforderlich werden zu lassen. In einer solchen, bspw. im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personenverkehr, ist der Ausgang entsprechend den Hinweisen in Kapitel 16 ergebnisoffen. So kann dann die Förderung des ÖPNV ein gewichtiger Grund sein und gegenüber der</i></p>

Nr.	von	Stellungnahme Inhalt	Abwägung
		<p>verursachen nur noch sehr geringe Fahrgeräusche. So gehen wir von keiner schädlichen Wirkung der SPNV-Reaktivierung für den Kurpark aus, die Strecke liegt am Rand des ruhigen Gebietes in einem Einschnitt und es werden zumindest ab den 2030er Jahren Batterieelektrische Züge zum Einsatz kommen. Bei der Auswahl des Oberbaus wurde bereits in der Vergangenheit dem Stand der Technik angepasster Oberbau mit speziellen Gummisohlen an anderer Stelle der Strecke eingebaut. Der im Einvernehmen mit der Stadt festgelegte Haltepunkt Uelzener Straße / Uni unmittelbar am Rand des Kurparkes wurde zum Schutz der Anlieger auf der anderen Seite der Uelzener Straße vor Lärm der Haltestelle dort hingelegt, da sie dort besonders nahe an der Eisenbahnstrecke wohnen. Sollte der Haltepunkt durch die Ausweisung des Kurparkes wieder auf die andere Seite der Uelzener Straße müssen, wäre dem Anliegerschutz ein Bärendienst erweisen worden.</p> <p>Trotz dieser grundsätzlichen Verträglichkeit der SPNV-Reaktivierung mit dem Nutzwert des Kurparkes regen wir dringend an, die SPNV-Reaktivierung in der z.B. Nutzungsbeschreibung ausdrücklich zu erwähnen.</p> <p>Ohne diese textliche Berücksichtigung würde die Ausweisung zum ruhigen Gebiet ein Einfallstor für Einsprüche/Klagen von Anliegern bedeuten und die Reaktivierung ggf. deutlich erschweren.</p>	<p><i>Schutzwürdigkeit des Ruhigen Gebietes überwiegen. Es sollten aus Sicht der Gutachter jedoch beschränkende Maßnahmen entwickelt werden, die die Lärmsteigerung auf ein geringes Maß begrenzen. Zu berücksichtigen ist zudem, dass aus lärmtechnischer Sicht für die Reaktivierung der Schienenstrecke vor allem die angrenzende Wohnbebauung des Munstermannskamp als beschränkendes Element zu sehen ist und eher weniger das dann ausgewiesene ruhige Gebiet.</i></p> <p><i>Dem Vorschlag des Stellungnehmenden, im Hinweistext zum Gebiet Informationen über die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke aufzunehmen, wird gefolgt.</i></p>