



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
01	<u>Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
03	<u>Deutsche Bahn AG – 04.02.2016</u> Die DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. a. Verfahren. Gegen die 2. Stufe Lärmaktionsplanung bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Im Bereich um und in der Stadt Neumünster befinden sich planfestgestellte Bahnstrecken der Deutschen Bahn AG mit ihren Anlagen. Geforderte Lärminderungsmaßnahmen können dem Verkehrsträger an Bahnstrecken des Bundes nicht auferlegt werden. Die Deutsche Bahn AG hat sich das Ziel gesetzt, den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Wir nehmen hier Ihre Erwartungen und die der Anwohner auf. Die Notwendigkeit der Lärmreduktion ist uns sehr bewusst und wird mit hoher Ernsthaftigkeit angegangen. Weitergehende Informationen zum Thema Lärminderung finden Sie auf unseren Internetauftritt: http://www.1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermreduktion.html Sowohl die strategische Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung wird vom Eisenbahnbundesamt (EBA) durchgeführt. Die aktuelle Lärmkartierung vom 27.10.2015 liegt Ihnen bereits vor. Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren.	<u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u> <u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u>
11	<u>Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Abt. VII 4, Verkehr und Straßenbau, über Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Rendsburg – 13.01.2016</u> Ihre Ausfertigungen (Aktenzeichen: 61-15-20-20 ja-sta 16) zu oben genannter Maßnahme haben wir erhalten. Eine Ausfertigung habe ich an den zuständigen Bearbeiter des Betriebssitzes Kiel weitergegeben. Eine entsprechende Stellungnahme wird Ihnen direkt vom Betriebssitz in Kiel zugehen. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologien des Landes SH ist an dieser Stelle nicht zuständig. Eine Weiterleitung erfolgt daher nicht.	<u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung
11	<p>Für evtl. Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p><u>Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – 16.02.2016</u></p> <p>In Abstimmung mit dem von Ihnen angeschriebenen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie und der Niederlassung Rendsburg nehme ich nachfolgend Stellung zum o. a. Entwurf des Lärmaktionsplanes. Sie erhalten vom Ministerium und von der Niederlassung keine gesonderte Antwort.</p> <p>Für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h gibt es noch keine mit einem D_{Stro}-Wert versehenen zugelassenen Beläge. Gleichwohl befinden sich – wie im Lärmaktionsplan angeführt – mehrere Beläge in der Erprobung wie z. B. der AC 5 D LOA (Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht). Die bau- und lärmtechnische Dauerhaftigkeit ist jedoch nicht abschließend bekannt.</p> <p>Innerhalb der Ortsdurchfahrten ist die Stadt Neumünster Baulastträger für die Landesstraßen. Sie kann über die Art der Decken selbst entscheiden. Hinsichtlich der Zuschüsse zu diesen Maßnahmen sollte vorab eine Abstimmung mit der Niederlassung Rendsburg erfolgen.</p> <p>Das erwähnte Schallschutzfensterprogramm stellt insbesondere im Hinblick auf die Nachtruhe eine sinnvolle Maßnahme dar. Eine Tragung der Kosten oder Bezuschussung durch das Land kann nicht in Aussicht gestellt werden. Lärmsanierungen an Landesstraßen in der Baulast des Landes Schleswig-Holstein werden bereits seit Jahren auf Grund der Haushaltslage nicht durchgeführt. Es kann daher auch zu keiner Kostentragung eines Programmes für Landesstraßen kommen, die in der Baulast von Städten liegen. Die Aufstellung, Durchführung und Kostentragung eines Schallschutzfensterprogrammes läge bei der Stadt Neumünster.</p> <p>Zuständig für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der L 323 ist die Stadt Neumünster</p> <p>Hierzu weist die Obere Verkehrsbehörde auf Folgendes hin: Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes bedürfen stets einer Einzelfallentscheidung unter Beachtung der Grenzen des § 45 Abs. 9 StVO, die nicht nur von der Überschreitung von Grenz- und / oder Richtwerten abhängig ist. Maßgeblich sind bei der Entscheidung der Verkehrsbehörde über eine verkehrsrechtliche Maßnahme zur Lärmreduzierung insbesondere auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV, die bei der Festlegung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen u. a. die Berücksichtigung der Funktion der Straße verlangt.</p> <p>Alle verkehrsrechtlichen Anordnungen bedürfen gemäß StVO bzw. VwV-StVO der vorherigen Anhörung des Straßenbaulastträgers und der Polizei (Stabsbereich 1.3 der</p>	<p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Ausführungen entsprechen dem Stand der Technik.</u></p> <p><u>Der Hinweis entspricht der Rechtslage.</u></p> <p><u>Der Hinweis wird bei der konkreten Maßnahmenplanung berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Ausführungen entsprechen der geltenden Rechtslage, machen eine sinnvolle Lärminderungsmaßnahme aber nicht unmöglich.</u></p> <p><u>Die Anregung wird bei der konkreten Maßnahmenplanung berücksichtigt.</u></p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
15	<p>Polizeidirektionen). In Zweifelsfällen ist die Zustimmung der oberen und / oder der obersten Verkehrsbehörde einzuholen.</p> <p>Ich gehe davon aus, dass das beauftragte Ingenieurbüro eine Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) für die Abwägung durchführen wird.</p> <p><u>Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Abt. 7 (Technischer Umweltschutz) – 18.01.2016</u></p> <p>Mit o. g. Schreiben bitten Sie das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) um Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Neumünster.</p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplanes entspricht den formellen Anforderungen des Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG.</p> <p>Als wesentliche Maßnahmen ist für mehrere Belastungsschwerpunkte der Einbau von lärmindernden Oberflächen der Straße vorgesehen. Für die Belastungsschwerpunkte erscheint dies aus immissionsschutzrechtlicher Sicht sachgerecht. Die FGSV ¹ (¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Planung und Ausführung der lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten AC D LOA und SMA LA (E LA D)) hat Empfehlungen für Planung und Ausführung der lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten herausgegeben, die ggf. berücksichtigt werden sollten. In Baden-Württemberg wurde entschieden, dass bei Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmsanierung bevorzugt lärm-mindernde Deckschichten eingesetzt werden.</p> <p>Angesicht der relativ langen Zeiträume, innerhalb derer Sanierungen von Straßen erfolgen, und der absehbaren Zulassung lärmoptimierter Oberflächen als Regelbauweise wäre eine grundsätzliche Entscheidung der Stadt Neumünster für diese Oberflächen im Rahmen des Aktionsplanes empfehlenswert. Vor Beauftragung einer Oberflächen- oder Grundsanierung bei Straßen in kommunaler Baulast wäre zu prüfen, ob der Einbau von lärmoptimierten Oberflächen technisch möglich, wirtschaftlich vertretbar und notwendig wäre, um gesunde Wohnverhältnisse zu ermöglichen. Für die Bundesstraßen obliegt die Prüfung des Einbaus lärm-mindernder Oberflächen zuständigerweise dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, an den das Anliegen herangetragen werden könnte.</p> <p>Eine Hot-Spotanalyse des LLUR zeigt einen besonderen Belastungsschwerpunkt an der Feldstraße mit Fassadenpegel von 65 dB(A) – 69 dB(A) in der Nacht und einer großen Zahl an belasteten Menschen. Der Bereich wird auch im Aktionsplan als der Bereich mit der höchsten Lärmbe-lastung angegeben. Hier wäre aus hiesiger Sicht eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen auf</p>	<p><u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Bei einer konkreten Maßnahmenplanung werden die Vorgaben der RLS 90 zugrunde gelegt.</p> <p><u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Ausführungen entsprechen dem Entwurf der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung.</u></p> <p><u>Die Anregung wird bei der konkreten Maßnahmenplanung berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Anregung wird berücksichtigt und im weiteren Aufstellungsverfahren auf ihre Realisierungsmöglichkeit geprüft.</u></p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>30 km/h vor allem in der Nacht prüfenswert, um zumindest bis zum Abschluss der vom LBV durchgeführten Lärmsanierung gesündere Wohn- und Lebensverhältnisse herzustellen.</p> <p>Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen sollte auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen erfolgen (§ 47 d Abs. 1 BImSchG). Mehrfachbelastungen durch Straßen- und Schienenlärm werden im Aktionsplan für die Bereiche Kieler Straße / Ilsahl und Holsatenring angeführt. Prüfenswert wäre aus hiesiger Sicht, inwieweit eine Abstimmung oder Koordinierung von Maßnahmen der Stadt Neumünster mit Maßnahmen der DB im Rahmen der Lärmsanierung den Lärmschutz optimieren könnte. Gem. § 47 d Abs. 2 a BImSchG sind öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen mitzuwirken.</p> <p>Für eine detaillierte Gesamtlärmanalyse können Rasterlärmkarten und Immissionspunkte des Eisenbahnbundesamtes und des LLUR zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Mit der Änderung des § 47 e Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) wurde das Eisenbahnbundesamt (EBA) ab 01.01.2015 zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Soweit es an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gibt, die nicht angemessen mit Maßnahmen in Bundeshoheit bekämpft werden können, bleibt eine Verpflichtung der Gemeinden oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden zu einer weitergehenden Lärmaktionsplanung unberührt. Aus hiesiger Sicht sollten die Planungen der DB im Rahmen der Lärmsanierung an den Eisenbahnstrecken bewertet werden, bevor eine weitergehende Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken durch die Stadt Neumünster geprüft wird.</p> <p>In Abschnitt 3.4 Ihres Lärmaktionsplanes werden Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen thematisiert und ein Schallschutzfensterprogramm für Landesstraßen angeführt. Lärmsanierungsprogramme des Bundes oder einzelner Länder wie Baden-Württemberg für Landesstraßen umfassen in der Regel aktive Maßnahmen an der Straße, wie lärmindernde Beläge, und passive Maßnahmen, wie Schallschutzfenster. Für ein kommunales Programm scheint die Konzentration auf Schallschutzfenster zweckdienlich. Eine Kombination mit anderen Förderinstrumenten z. B. zur energetischen Gebäudesanierung der KfW könnte die Attraktivität solcher Programme steigern.</p> <p>Ich bitte, die Zusammenfassung des Aktionsplanes von max. 10 Seiten dem LLUR über die Internetseite zur Berichterstattung an die Europäische Kommission gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG bereitzustellen, siehe Erlass des MELUR vom 25.06.2013.</p>	<p><u>Die Stadt Neumünster stimmt dem Vorschlag zu;</u> allerdings liegen Aussagen eines Lärmaktionsplans der DB AG (hier: Eisenbahn-Bundesamt) die Stadt Neumünster betreffend noch nicht vor. Nach vorliegenden Informationen soll im Laufe des Jahres 2016 eine Abstimmung erfolgen.</p> <p><u>Das Angebot wird begrüßt.</u> Soweit sich bei der konkreten Maßnahmenplanung ein Bedarf ergibt, wird die Stadt Neumünster auf das Angebot zurückkommen.</p> <p><u>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</u> Die Stadt Neumünster wartet auf die Unterlagen des Eisenbahn-Bundesamtes bevor weitere eigene Überlegungen / Planungen aufgestellt werden.</p> <p><u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Stadt Neumünster wird im weiteren Verfahren prüfen, welche finanziellen Spielräume zur Verfügung stehen.</p> <p><u>Die Anregung wird zu gegebener Zeit berücksichtigt.</u></p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
37	<p><u>Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH – 21.01.2016</u></p> <p>Mit Schreiben vom 04.01.2016 wurde die SWN Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH um Stellungnahme zu der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Neumünster gebeten. Durch die Maßnahmen sind Tochterunternehmen betroffen, deren Stellungnahmen sind nachfolgend aufgeführt.</p> <p>Die SWN Verkehr GmbH begrüßt die Förderung des ÖPNV als eine Möglichkeit zur Lärmreduzierung. Ein gut vernetzter und eng getakteter Stadtverkehr motiviert Menschen zum Umstieg vom Auto auf den Bus und reduziert damit den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Vor der Umsetzung der übrigen Maßnahmen sollte daher sorgfältig geprüft werden, ob sie nicht die Förderung des ÖPNV konterkarieren. Hierzu zählen insbesondere die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen oder der Einbau von Querungshilfen und Mittelinseln für den Fußverkehr. Alle Maßnahmen können auch zu einer Verlängerung der Fahrzeiten führen, was wiederum den Linienverkehr für die Fahrgäste unattraktiver werden lässt. Gleichzeitig können Fahrzeitverlängerung den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge zur Folge haben, um den Fahrplan einhalten zu können. Dies jedoch mindert die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs und kann langfristig die Einstellung von Leistung und damit weiteren Attraktivitätsverlust zur Folge haben.</p> <p>Im Lärmaktionsplan sollte zudem der Ausbau von Vorrangschaltungen für den ÖPNV ergänzt durch individuelle Busspuren berücksichtigt werden. Die Bevorzugung der Busse gegenüber dem Individualverkehr führt zu schnelleren Durchlaufzeiten an den Ampeln. Durch die höhere Fahrplantreue steigt die Attraktivität des Angebots. Neben dem tatsächlichen Fahrzeitgewinn entsteht ein deutlicher Nachteil für den Individualverkehr durch gekürzte Grünphasen oder unregelmäßigere Farbwechsel. Somit ist die Einführung der Vorrangschaltung eine politische Entscheidung: Die Stadt Neumünster betont mit der Bevorzugung des ÖPNV ihren Willen, diesem aus ökologischer und lärmtechnischer Sicht günstigerem Verkehrsträger einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.</p> <p>Die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan sollten im Regionalen Nahverkehrsplan der Stadt Neumünster Berücksichtigung finden.</p> <p>Die MBA Neumünster GmbH, die SWN Entsorgung GmbH und die Bio-Abfall-Verwertungsgesellschaft mbH sind von den geplanten Maßnahmen nur in einem geringen Maße betroffen. Der An- und Abtransport von Abfällen, sofern er in der Obliegenheit der o. g. Gesellschaften liegt, erfolgt ausschließlich über die BAB A 7, B 205 (Südumgehung) sowie die Altonaer Straße südlich der B 205.</p> <p>Der Transport der Ersatzbrennstoffe zum Kraftwerk erfolgt</p>	<p><u>Den Ausführungen wird zugestimmt.</u></p> <p><u>Die Anregung wird dahingehend berücksichtigt, dass bei der Umsetzungsplanung die einzelnen Maßnahmen noch einmal geprüft werden.</u> Die Stadt Neumünster ist nicht der Auffassung, dass eine singuläre Geschwindigkeitsbegrenzung, von der nur eine Buslinie betroffen ist und die zudem auf dem betreffenden Teilstück eine Haltestelle hat, zu einer Einschränkung der Wirtschaftlichkeit der Buslinie führt.</p> <p><u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Bei der Umsetzungsplanung werden die einzelnen Maßnahmen noch einmal gesondert auf ihre Realisierungsmöglichkeit geprüft.</p> <p><u>Die Stadt Neumünster prüft, ob die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung sich für die Aufnahme in den Regionalen Nahverkehrsplan eignen.</u></p> <p><u>Die nachstehenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u></p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>über die genannten Straßen sowie über die Rendsburger Straße (B 205), Max-Johannsen-Brücke, Ilsahl und Kieler Straße. Hier sind die von der Stadt an den jeweiligen neuralgischen Punkten vorgeschlagenen Maßnahmen unkritisch für eine funktionierende TEV-Versorgung. Die L 319 (Altonaer Straße) gehört mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen jährlich zu den Hauptverkehrsstraßen Neumünsters. Dementsprechend wird sie im Lärmaktionsplan genauer unter die Lupe genommen. Mit einer durchschnittlichen Lärmbelastung von >60 – 65 dB(A) tagsüber bzw. >55 – 60 dB(A) nachts ist sie allerdings deutlich ruhiger als die am stärksten befahrene Ausfallstraße Neumünsters, die B 430. Als Lärm mindernde Maßnahmen für die L 319 sind der Einbau eines Lärm mindernden Asphalts und die Aufnahme bestimmter Gebäude in das Schallschutzfensterprogramm angedacht. Beides bezieht sich aber auf den nördlichen, stadtnahen Bereich.</p> <p>Auch die Kieler Straße (L 319) gehört zu den Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen jährlich. Doch auch dort sind keine den Lkw-Verkehr einschränkende Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist in Bezug auf die Hauptverkehrsstraßen nur in einem Teilbereich des Hansarings geplant. Und zwar zwischen Werderstraße und Ehndorfer Straße. Dort soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden. Diese Straßen werden von den o. g. Firmen für Transporte nur genutzt, wenn die BAB A 7 gesperrt ist.</p>	
51	<p><u>Fachdienst Umwelt und Bauaufsicht, Abt. Natur und Umwelt – 20.01.2016</u></p> <p>Die untere Naturschutzbehörde hat bereits mit Schreiben vom 22.10.2015 während der Entwurfsaufstellung Anregungen zu den ruhigen Gebieten gegeben. Unsere Hinweise sind in der vorliegenden Fassung weitgehend berücksichtigt worden.</p>	<p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u></p>
55	<p><u>Fachdienst Bürgerservice, öffentliche Sicherheit und Ordnung, Straßenverkehrsangelegenheiten – 08.01.2016</u></p> <p>Ich verweise hierzu auf meinen Vermerk vom 04.11.2015.</p> <p>Am gestrigen Tag trafen sich Herr Schnittker (FDL Tiefbau), Herr Jans, Herr Köwer (beide Stadtplanung), Herr Pütz (FD Umwelt und Bauaufsicht) sowie die Unterzeichnerin, um über den Entwurf des Lärmaktionsplans zu sprechen.</p> <p>Im Rahmen des Termins wurde u.a. über die Errichtung von Tempo 30 auf einem Abschnitt des Rings (zwischen Roonstraße und Ehndorfer Straße) sowie auf der Segeberger Straße/Haart gesprochen.</p>	<p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u> Auf der Segeberger Straße ist im Entwurf des Lärmaktionsplans keine Geschwindigkeitsbegrenzung mehr vorgesehen.</p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung															
	<p>Die Unterzeichnerin wurde beauftragt, zu der geplanten Umsetzung eine Einschätzung hinsichtlich der Realisierbarkeit abzugeben.</p> <p>Ermächtigungsgrundlage für eine verkehrsrechtliche Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, der vom Verkehr ausgeht, ist § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO.</p> <p>Danach können die Verkehrsbehörden (VB) zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.</p> <p>Es ist also zunächst zu prüfen, ob die Wohnbevölkerung im Sinne dieser Vorschrift von Lärm (...) betroffen ist.</p> <p>Eine Orientierungshilfe, ab wann eine nicht mehr hinzunehmende Lärmbeeinträchtigung vorliegt, bieten laut Rechtsprechung die Grenzwerte <u>nach § 2 der 16. BImSchV</u>.</p> <p>Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes bedürfen stets einer <u>Einzelfallentscheidung</u> unter Beachtung der Grenzen des § 45 Abs. 9 StVO, die <u>nicht nur von der Überschreitung von Grenz- und oder Richtwerten</u> abhängig ist.</p> <p>Maßgeblich sind bei der Entscheidung der Verkehrsbehörde über eine verkehrsrechtliche Maßnahme zur Lärmreduzierung insbesondere auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV, die bei der Festlegung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen u.a. die Berücksichtigung der Funktion der Straße verlangt.</p> <p>Um dies zu prüfen hat der Gesetzgeber für durch den Straßenverkehr verursachten Lärm die <u>Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)</u> vom 23.11.2007 herausgegeben.</p> <p>Diese berücksichtigt die örtlichen Verhältnisse, indem die dort genannten Beurteilungspegel auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmt sind.</p> <table border="1" data-bbox="268 1731 876 2074"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen, Altenheimen</td> <td>70 dB(A)</td> <td>60 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in reinen und allgemeinen Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete</td> <td>70 dB(A)</td> <td>60 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten (darunter auch: Wohnbebauung im Außenbereich)</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Gewerbegebieten</td> <td>75 dB(A)</td> <td>65 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table>		Tag	Nacht	Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen, Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)	in reinen und allgemeinen Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70 dB(A)	60 dB(A)	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten (darunter auch: Wohnbebauung im Außenbereich)	72 dB(A)	62 dB(A)	in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)	<p><u>Die nachstehenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, sie entsprechen den rechtlichen Vorgaben.</u></p> <p>Siehe auch Anlage 1 (Fußnoten 43 und 47) zum Entwurf des Lärmaktionsplanes.</p>
	Tag	Nacht															
Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen, Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)															
in reinen und allgemeinen Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70 dB(A)	60 dB(A)															
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten (darunter auch: Wohnbebauung im Außenbereich)	72 dB(A)	62 dB(A)															
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)															



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Diese Beurteilungspegel geben den Wert der gerade noch zumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm wieder. Es muss folglich geprüft werden, ob und in welchem Umfang der Beurteilungspegel am in Rede stehenden Ort erreicht oder überschritten wird. Dabei ist folgendes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berechnung hat nach RLS-90 zu erfolgen. Örtliche Schallmessungen können nicht berücksichtigt werden. • Maßnahme soll den Beurteilungspegel unter den Richtwert absenken, mindestens jedoch um 3 dB(A). (ab 2,1 dB(A) ist aufzurunden) • Maßnahmen sind auf die Tageszeit zu beschränken, für die Überschreitungen des Beurteilungspegels errechnet wurden. • Die notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger durchzuführen. Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens nach VBUS nicht geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte zu belegen. <p>Werden die Beurteilungspegel erreicht oder überschritten, sind auch verkehrsrechtliche Maßnahmen zu prüfen. Dabei ist folgendes zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dürfen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecken führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts). • Die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch Grenzwerte festgelegt. • Es ist immer auf den Einzelfall abzustellen. • Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein. <p>Dies sind einige der Punkte, die bei einer Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen zu berücksichtigen sind. Die Aussage des Ingenieurbüros auf S. 25 des Entwurfs, „Kurzfristig und kostengünstig könnte die Lärmbelastung [...] durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 reduziert werden.“, ist somit hinsichtlich der Kurzfristigkeit und der Kosten einer solchen Maßnahme nicht haltbar.</p> <p>Im Hinblick auf die Mitwirkung der Öffentlichkeit ist es sinnvoll, in den vorzustellenden Entwurf eines Lärmakti-</p>	<p><u>Die Auffassung wird nicht geteilt.</u> Bei Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ist der Lärm für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84). Ab Überschreitung der Beurteilungspegel der Lärmschutz-Richtlinien-StV verdichtet sich die Pflicht zum Einschreiten (Sommer, K., in Lärmbekämpfung, 2/2009).</p> <p>Darauf wird im Entwurf des Lärmaktionsplanes in Kap. 1.4 verwiesen.</p> <p>Nach Auffassung des Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein vom 16.02.2016 (s.o.) kann auch ein Ingenieurbüro die Berechnungen vornehmen.</p> <p><u>Die Auffassung wird nicht geteilt.</u> Bei Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ist der Lärm für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abwägungsrelevant (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84). Ab Überschreitung der Beurteilungspegel der Lärmschutz-Richtlinien-StV verdichtet sich die Pflicht zum Einschreiten (Sommer, K., in Lärmbekämpfung, 2/2009).</p> <p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u> Eine Geschwindigkeitsreduzierung dürfte eine kostengünstigere Maßnahme darstellen als z.B. die Durchführung baulicher Maßnahmen (Ortsumgehungen, Einbau von Schallschutzfenstern o.ä.).</p> <p><u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u></p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
57	<p>onsplans nur die Maßnahmen aufzunehmen, deren Realisierbarkeit auf Grund der rechtlichen Grundlagen auch möglich ist.</p> <p><u>Fachdienst Gesundheit</u></p>	Keine Stellungnahme eingegangen.
87	<p><u>Polizeidirektion Neumünster, Sachgebiet 1.3 - 10.02.2016</u></p> <p>Dem Entwurf zur Umsetzung der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung stimmen wir überwiegend zu. Insbesondere begrüßen wir Lärmsanierungsarbeiten an Gebäuden und Erneuerungen der Straßen durch Einbau lärmindernden Asphalts.</p> <p>In Ihrem Entwurf führen Sie aus, dass praktisch im gesamten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz hohe Lärmbelastungen auftreten. Lediglich auf der L 323, im Abschnitt des Hansarings von der Werderstraße bis zur Ehdorfer Straße, ist eine Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 geplant.</p> <p>Ist das der einzige Bereich des Straßennetzes, der mit einer Geschwindigkeitsreduzierung betroffen wäre? Aus hiesiger Sicht bestehen Bedenken, dass der Verkehrsfluss auf dem Ring durch derartige Maßnahmen noch mehr eingeschränkt wird. Vermutlich müssten Grünphasen verlängert werden, wodurch der Querverkehr aus der Ehdorfer Straße / Wasbeker Straße / Werderstraße längere Rotzeiten hätte.</p>	<p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Bedenken werden nicht geteilt.</u> Die Stadt Neumünster ist nicht der Auffassung, dass durch eine Anpassung der LSA-Umlaufzeiten der Verkehrsfluss auf dem Ring weiter eingeschränkt wird.</p>
88	<p><u>Stadtteilbeirat Brachenfeld / Ruthenberg</u></p>	Keine Stellungnahme eingegangen.
	<p><u>Stadtteilbeirat Böcklersiedlung / Bugenhagen</u></p>	Keine Stellungnahme eingegangen.
	<p><u>Stadtteilbeirat Einfeld</u></p>	Keine Stellungnahme eingegangen.
	<p><u>Stadtteilbeirat Faldera</u></p>	Keine Stellungnahme eingegangen.
	<p><u>Stadtteilbeirat Gadeland – 18.02.2016</u></p>	Keine Anregungen vorgetragen.
	<p><u>Stadtteilbeirat Gartenstadt – 23.03.2016</u></p> <p>Der Stadtteilbeirat begrüßt die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Neumünster und ist erfreut, dass für die Bürgerinnen und Bürger im Stadtteil Gartenstadt, als einem der höchst belasteten Stadtteile, Maßnahmen zur Lärmreduzierung einerseits und der Ausweisung weiterer „ruhiger Schutzgebiete“ vorgenommen wird.</p>	<p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u></p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Ergänzend zu den geplanten Maßnahmen schlagen wir vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass die flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (siehe Punkt 3.1) auf die Carlstraße zwischen B 430 / Sauerbruchstraße und Röntgenstraße / Prehnfelder Weg ausgeweitet wird. <p><u>Begründung:</u> Seit Einführung der Wohngebiets-30-Zone in der Gartenstadt hat sich die Bebauungsdichte an der Carlstraße u. a. mit ca. 100 Wohneinheiten in den sogenannten „Wagner-Blocks“ deutlich verändert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass für die B 430 im Abschnitt Hansaring und Sauerbruchstraße (siehe 3.2.1 Nr. 2) eine forcierte Bearbeitung und Planung passiver Lärmschutzmaßnahme vorgenommen wird. <p><u>Begründung:</u> In diesem Abschnitt ist eine 100 % Kostenerstattung durch den Bund möglich, die zum gesundheitlichen Wohl der Bürgerinnen und Bürger genutzt werden sollte. Gleichzeitig tragen die Maßnahmen zur Wertsteigerung der Wohnbebauung bei.</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass der Bereich um die Kreuzung Rendsburger Straße (K 1) Stoverweg Stoverseegeen und der Straßenbereich Rendsburger Straße 305 bis 311 in das Lärmschutzkataster aufgenommen wird. <p><u>Begründung:</u> In diesem Bereich werden die Immissionsgrenzwerte durch die Einwirkung der L 328 bereits erreicht, bzw. grenzwertig überschritten. Hinzu kommt die Belastung der Straßen Stover Weg, Stoverseegeen und Rendsburger Straße durch das derzeitige Verkehrsaufkommen. Die Grenzwerte werden hier erheblich überschritten.</p> <p>Die Belastung wurde bereits mit dem schalltechnischen Bericht Nr. HL 1892.1/01 über die zu erwartende Verkehrslärsituation im Bebauungsplangebiet Nr. 150 A beschrieben. Dieser Bericht wurde von der Zech Ingenieurgesellschaft am 03.12.2003 mit einer Tagesimmission von 70 – 75 dB(A) und nachts 55 – 60 dB(A) für den o. g. Bereich (Rendsburger Straße Ecke Stoverseegeen) beschrieben.</p> <p>Als erste Maßnahme zur Verminderung des Schwerlastverkehrs sollten Hinweisschilder (Wegweiser zur BAB) Nr. 430 an der Haberstraße und Carl-Bosch-Straße aufgestellt werden, um den Verkehr durch den Gewerbepark Eichhof und somit zur L 328 und zur A 7 abzuleiten. In umgekehrter Fahrtrichtung sollte ein Hinweis auf das Gewerbegebiet Stover an der L 328 aufgestellt werden, soweit es dort nicht vorhanden ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass die Ausgleichsflächen für den B-Plan 177 ff (Gewerbepark Eichhof) am Prehnfelder Weg und an der 	<p><u>Die Stellungnahme wird an die zuständigen Fachbehörden zur Prüfung weitergeleitet.</u></p> <p><u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Auf die Prioritätensetzung des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr in Rendsburg hat die Stadt Neumünster keinen Einfluss.</p> <p><u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Bei der Lärmaktionsplanung werden nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. des § 47 d BImSchG die klassifizierten Straßen (Autobahnen, Bundes-/Landesstraßen) in die Betrachtung einbezogen. Dahingegen werden Gemeinde-/Kreisstraßen nicht berücksichtigt.</p> <p><u>Die Begründung wird zur Kenntnis genommen.</u> Mit den Immissionsgrenzwerten sind die Vorgaben der 16. BImSchV gemeint. Der schalltechnische Bericht bezieht sich auf die schalltechnischen Orientierungswerte (DIN 18001) und Immissionsgrenzwerte die bei einer städtebaulichen (Neu-)Planung eingehalten werden sollten, z.B. bei der Festsetzung von Baugebieten. Die Rechenvorschriften für die Lärmkartierung/-aktionsplanung beziehen sich auf Vorgaben der EU / des § 47 BImSchG und stellen ab auf die vorhandene Belastung. Die Ermittlung der (noch) zumutbaren Belastungspegeln erfolgt nach den Vorgaben der RLS 90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen).</p> <p><u>Die Stellungnahme wird an die zuständigen Fachbehörden zur Prüfung weitergeleitet.</u></p> <p><u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Die Ausgleichsflächen an der Rendsburger Straße liegen komplett</p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Rendsburger Straße nach Möglichkeit als „ruhige Schutzgebiete“ ausgewiesen werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Der Stadtteil Gartenstadt ist der mit am stärksten durch Lärm betroffene Stadtteil, durch Straßen- und Schienenlärm.</p> <p>Umso notwendiger ist es für die Lebensqualität und Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, möglichst ortsnahe entsprechende „Ruhezonen“ zu haben.</p> <p>Hier sollte wohlwollend geprüft und ermöglicht werden, genauso wie die Ausgleichsflächen um Hartwigswalde (Gewerbegebiet Süd), die Ausgleichsflächen der Entwicklungsfläche Nord (Gewerbepark Eichhof) als „Ruhezonen“ auszuweisen.</p> <p><u>Stadtteilbeirat Tungendorf – 27.03.2016</u></p> <p>Dem Stadtteilbeirat Tungendorf ist der Stand der Lärmaktionsplanungen der Stadt Neumünster in seiner Sitzung am 2. März 2016 von Frau Spieler sowie dem Gutachter, Herrn Kurz (Fa. Lärmkontor), vorgetragen worden.</p> <p>Der Stadtteilbeirat erkennt die Problematik von Lärm als Umweltproblem und begrüßt sinnvolle Maßnahmen zur Reduzierung von schädlichem Umgebungslärm. Der Stadtteilbeirat ist grundsätzlich bereit, im Rahmen seiner Möglichkeiten Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmimmissionsituationen zu unterstützen. Dabei spricht er sich dafür aus, der aktiven Vermeidung von Lärmemissionen grundsätzlich den Vorzug vor passiven Maßnahmen der Immission (Lärmschutz) einzuräumen.</p> <p>Konkrete Vorschläge:</p> <p>1.) Alle betroffenen Straßen sollten spätestens bei einer Sanierung mit lärminderndem Asphalt ausgestattet werden.</p> <p>2.) Die betroffenen Straßen sollten auf Unebenheiten im Straßenbelag durch nicht bündig liegende Gullydeckel, Asphaltreparaturen etc. untersucht werden. Schadhafte Stellen sind auszubessern.</p> <p>3.) Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (i. d. R. 50 km/h) ist durch häufige Geschwindigkeitsmessungen zu gewährleisten.</p> <p>Straßen, die zusätzlich zum Straßenlärm durch Eisenbahn-</p>	<p>im verlärmten Bereich zwischen der Bahnlinie Neumünster – Rendsburg und der L 328; zudem fehlt ihr eine Zugänglichkeit, so dass sie auch für Erholungszwecke nicht richtig geeignet ist. Die Ausgleichsflächen am Prehnfelder Weg liegt zwar nicht im verlärmten Bereich, aber auch hier fehlt die Zugänglichkeit im Gegensatz z.B. zu dem innerstädtischen Erholungsflächen im Talraum der Schwale zwischen der Ehndorfer Straße und der Bahnlinie Neumünster – Hamburg oder dem ruhigen Bereich um Hartwigswalde.</p> <p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Anregung wird dergestalt berücksichtigt</u>, dass die Stadt Neumünster für die betreffenden Straßen in ihrer Baulast die notwendigen Haushaltsmittel bereitstellt, die für eine Straßensanierung mit lärminderndem Asphalt notwendig werden. Für die Straßen in der Baulast des Bundes (Autobahnen, Bundesstraßen), vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, wird eine Abstimmung herbeigeführt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird an die zuständige Fachbehörde zur Prüfung weitergeleitet.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird an die zuständige Fachbehörde zur Prüfung weitergeleitet.</u></p> <p><u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Stadt</p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>geräusche belastet sind (z. B. Kieler Straße, Stover), sollten vorrangig bei der Umsetzung der obigen Vorschläge berücksichtigt werden.</p> <p><u>Stadtteilbeirat Stadtmitte – 20.02.2016</u></p> <p>Zu o.a. 2. Stufe der Lärmaktionsplanung werden von uns keine Anregungen vorgetragen.</p> <p>Der Stadtteilbeirat hält aber die gewählte Form der Unterrichtung der Öffentlichkeit für unglücklich, zwei Termine am gleichen Ort, zudem mit dem öffentlichen Personennahverkehr nicht erreichbar.</p> <p>Die Bürgerinnen und Bürger haben sich daran gewöhnt, dass Anregungen in den Sitzungen der Stadtteilbeiräte vorgetragen werden können. Zur Sitzung des Stadtteilbeirats Stadtmitte erschienen neun Bürgerinnen und Bürger speziell wegen der Lärmaktionsplanung. Leider war die Verwaltung verhindert.</p> <p><u>Stadtteilbeirat Wittorf</u></p>	<p>Neumünster wartet auf die Unterlagen des Eisenbahn-Bundesamtes bevor weitere Überlegungen/ Planungen aufgestellt werden.</p> <p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u> Die Verwaltung ist nicht der Auffassung, dass die Gesamtschule Neumünster-Brachenfeld mit dem ÖPNV nicht zu erreichen ist.</p> <p><u>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</u> Den Stadtteilbeiräten ist auf Wunsch eine längere Frist für die Abgabe der Stellungnahme (hier: bis zum 31.03.2016) eingeräumt worden.</p> <p>Keine Stellungnahme eingegangen.</p>
93	<p><u>Fachdienst Gebäudewirtschaft, Tiefbau und Grünflächen, Abt. Tiefbau, AG Straßenbau -</u></p>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen.</p>
94	<p><u>Fachdienst Gebäudewirtschaft, Tiefbau und Grünflächen, Abt. Grünflächen</u></p>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen.</p>
95	<p><u>Fachdienst Technisches Betriebszentrum – 06.01.2016</u></p>	<p>Keine Anregungen vorgetragen..</p>
98	<p><u>Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung, Klimaschutz – 19.02.2016</u></p> <p>Die Kapitel 3.4 „Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufgeführten Maßnahmen sind auch aus Sicht des Klimaschutzes sinnvoll, da insbesondere auf dem Mobilitätssektor große Potentiale in Bezug auf eine Reduktion von klimaschädlichen Emissionen bestehen.</p>	<p><u>Die Anregung wird zustimmend zur Kenntnis genommen, da es die Stadt Neumünster selbst in der Hand hat die angeführten Maßnahmen umzusetzen.</u></p>
100	<p><u>Baugenossenschaft Holstein eG</u></p>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen.</p>
101	<p><u>Kock-Siedlung Wohnungsunternehmen</u></p>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen.</p>
102	<p><u>Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in S.-H., Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e. V.</u></p>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen.</p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
103	<u>Vonovia</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
104	<p><u>Wohnungsbau Neumünster GmbH – 17.02.2016</u></p> <p>Die Wobau-Neumünster, als größter Wohnungsgeber der Stadt und kommunales Wohnungsunternehmen, trägt zur o. a. 2. Stufe der Lärmaktionsplanung folgende Anregungen und Punkte vor:</p> <p>1. Weitere, belastete Straßen mit Gebäuden aus dem Besitz Wobau, die in den Anhängen (Karten) weiß und damit als unter 55 dB(A) L_{DEN}, also als nicht besonders belastet dargestellt sind:</p> <p>a) Feldstraße unter Punkt 3.2.1 unter 3. zwar explizit genannt, jedoch im Anhang auf der Karte II/III L_{DEN} als unter 55 dB(A) dargestellt.</p> <p>> Maßnahmvorschlag, analog Punkt 3.2, erster Punkt: Einrichtung einer Zone 30</p> <p>2. Unter Punkt 3.2.1, bei 1. wird aufgeführt, dass – „nach Untersuchungen des LBV Rendsburg 137 Gebäude einen Anspruch auf eine Lärmsanierung“ haben. Sofern es hierzu und auch zu den Gebäuden an den in den nachfolgenden Punkten: 2., 3., 4., 5. genannten Straße, eine konkrete Gebäude-Liste gibt, bitten wir als betroffene Immobilienbesitzer, um Übersendung dieser Liste oder Hergabe eines Kontaktes zur direkten Anforderung oder Einsichtnahme.</p> <p>Betroffen sind aus unserem Immobilienbesitz insbesondere Gebäude an den Straßen:</p> <p>a. Ilsahl, unter Punkt 3.2.1 unter 3. explizit genannt und im Anhang auf der Karte I/III L_{DEN} mit bis 70 dB(A) dargestellt.</p> <p>b. Christianstraße, unter Punkt 3.2.1 unter 3. explizit genannt und im Anhang auf der Karte I/III L_{DEN} mit bis 60 – 70 dB(A) dargestellt.</p> <p>c. Plöner Straße, unter Punkt 3.2.1 unter 4. explizit genannt und im Anhang auf der Karte I/III L_{DEN} mit bis über 75 dB(A) dargestellt.</p> <p>d. Haart, nicht explizit genannt, aber im Anhang auf der Karte I/III L_{DEN} mit bis über 75 dB(A) dargestellt.</p>	<p><u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Feldstraße wird in den Lärmkarten mit Werten von L_{DEN} > 75 dB(A) und L_{NIGHT} > 65 – 70 dB(A) ausgewiesen.</p> <p><u>Die Anregung wird aufgenommen und im weiteren Verfahren auf ihre Umsetzungsmöglichkeit geprüft.</u></p> <p><u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Der Wobau wird eine Kontaktadresse übermittelt.</p>
105	<p><u>Anwohner, Hartwigswalder Straße XX, 24539 Neumünster – 07.02.2016</u></p> <p>Bei der Durchsicht der Lärmaktionsplan Unterlagen ist mir aufgefallen, dass die Boostedter Straße in dem Plan fehlt, oder ich diesen nicht gefunden habe.</p>	<p><u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Bei der Lärmaktionsplanung werden nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. des § 47 d BImSchG die klassifizierten Straßen (Autobahnen, Bundes- und Landes-</p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
107	<p><u>Anwohner Tungendorfer Straße XX – 28.03.2016</u></p> <p>Im schalltechnischen Bericht Nr. HL 1892.1/01 über die zu erwartende Verkehrslärmsituation im Bebauungsplangebiet Nr. 150 A erstellt von Zech Ingenieurgesellschaft vom 03.12.2003 wird von einer Tagesimmission von 70 – 75 dB(A) und nach 55 – 50 dB(A) für den o. g. Bereich ausgegangen.</p> <p>Es werden somit die schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 in dB(A) bei Verkehrslärmeinwirkungen erheblich überschritten.</p> <p>Als erste Maßnahme zur Verminderung des Schwerlastverkehrs bitte ich Aufstellung von Hinweisschildern (Wegweiser) Nr. 430, um den Verkehr durch das Gewerbegebiet Nord und somit zur L328 abzuleiten. In umgekehrter Fahrtrichtung kann ein Hinweis auf das Gewerbegebiet Stover an der L328 sicherlich sehr hilfreich sein.</p> <p>Weitere Lärmschutzmaßnahmen sollten dann in absehbarer Zeit mit den Anliegern der Rendsburger Straße erörtert werden.</p> <p>Auf der oben genannten Sitzung wurde der Stadtteilbeirat aufgefordert, bis zum Monatsende März 16 eine Stellungnahme abzugeben. Auch wenn ich nicht für den Stadtteilbeirat sprechen kann, so möchte ich als Betroffener zumindest einige Punkte zum LAP aus meiner Sicht vortragen.</p> <p>1) Auf dem sogenannten Ring gab es bereits einmal (zumindest im Bereich Feldstraße / Ilsahl / Max-Johannsen-Brücke) eine Geschwindigkeitsempfehlung von 40 km/h. Schilder wiesen darauf hin, dass die Grünphasen auf diese Geschwindigkeit ausgerichtet seien. Auch gegenwärtig wäre das eine Maßnahme im Sinne der LAP. Nach einer Studie der Uni Duisburg-Essen (zu einer Tempo-30-Zone) ist es aber allein mit einer entsprechenden Beschilderung nicht getan, sondern die Bürger müssen den Vorteil erkennen und akzeptieren; so heißt es in der Studie:</p> <p><i>Die Vorteile von Tempo 30 müssen von den Bürgern erkannt und akzeptiert werden. Deshalb ist eine behutsame Einführung und Durchsetzung der Maßnahme mit psychologischer Begleitung erforderlich. Ein sehr gutes Beispiel ist in der Dokumentation der Stadt Tübingen zu finden. Die Öffentlichkeitsarbeit bei der Einführung von Tempo 30 wurde psychologisch begleitet, damit eine möglichst hohe Akzeptanz erreicht werden konnte. In einer ersten Phase wurde die Bevölkerung über Radio und Zeitungen über die</i></p>	<p>sich auf Vorgaben der EU. Die Ermittlung von zumutbaren Belastungspegeln erfolgt nach den Vorgaben der RLS 90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen).</p> <p><u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Bei der Lärmaktionsplanung geht es um vorhandene Belastungen. Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 beziehen sich auf städtebauliche (Neu-)Planungen. Ein Vergleich der Werte ist nicht möglich</p> <p><u>Die Stellungnahme wird an die zuständigen Fachbehörden zur Prüfung weitergeleitet.</u></p> <p><u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die zuständige Fachbehörde zur Prüfung weitergeleitet.</u> Die „Grüne Welle“ wird regelmäßig überprüft und je nach Verkehrsbelastung angepasst.</p>



- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p><i>Vorteile von Tempo 30 informiert. In einer zweiten Phase wurde auf der politischen Ebene eine breite Bürgerbeteiligung bei der Planung und Einrichtung der Zonen angestrebt und auch erreicht. Danach wurde Tempo 30 eingeführt. Damit die Autofahrer sich daran gewöhnen konnten, wurde mit vielfältigen Erinnerungshilfen gearbeitet.</i></p> <p>Eine gekürzte Fassung der Studie ist im Internet unter dem Suchbegriff Die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit von Prof. Maria Limbourg zu finden.</p> <p>Zur Geschwindigkeitsreduzierung ist auch der ZEIT-online Artikel vom 12. November 2012 „Und plötzlich ist Radfahren attraktiv“ über Erfahrungen aus Großbritannien sehr lesenswert.</p> <p>2) Alle betroffenen Straßen sollten spätestens bei einer Sanierung einen Straßenbelag aus lärmmindernden Asphalt erhalten. Nur wann wird eine Straße saniert? wünschenswert wäre hier eine zeitliche Vorgabe bis wann die Empfehlung aus dem LAP umzusetzen ist. Bis zur Sanierung sollte die zulässige Geschwindigkeit auf Tempo 40 oder 30 reduziert werden. Ich schreibe das, auch wenn ich mich gut daran erinnern kann, dass Sie auf den unverbindlichen Charakter des Ganzen hingewiesen haben.</p> <p>3) Auch geringe Straßenunebenheiten durch abgesackte Gullydeckel, Asphaltüberdeckungen, Schlaglöcher und so weiter führen zu Vibrationen, die in den Häusern spürbar sind. Daher sollte bei Ausbesserungen wesentlich mehr Wert auf eine höhere Qualität bei einer Sanierungsmaßnahme gelegt werden.</p> <p>4) Um das Fahren auf den betroffenen Straßen etwas zu entschleunigen würden sich Zebrastreifen für Fußgängerüberquerungen anbieten. Das Heranfahren an Zebrastreifen verleitet dazu, mit etwas mehr Rücksicht, also reduzierter Geschwindigkeit heranzufahren, ohne dass es gleich zu einem Halt (wie an einer Ampel) kommt.</p> <p>5) In den letzten Jahren sind in vielen Städten aus Umwelt- und Lärmschutzgründen geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingeführt worden. Ich denke beispielsweise an Stuttgart-Ost, Trier oder Tübingen. Liegen allgemein Erfahrungsberichte über solche Maßnahmen vor? Darauf hätte der Gutachter hinweisen wenn nicht sogar näher eingehen können, um eine weitere Entscheidungshilfe zu geben.</p> <p>6)</p>	<p><u>Die Anregung wird im weiteren Aufstellungsverfahren geprüft.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird an die zuständigen Fachbehörde zur Prüfung weitergeleitet.</u> Im Falle von Bundesstraßen, wo der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als Baulastträger auftritt, hat er die letzte Entscheidung hinsichtlich der Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Bei Landesstraßen wo die Stadt Neumünster als Baulastträger auftritt, ist zumindest eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb erforderlich.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird an die zuständigen Fachbehörde zur Prüfung weitergeleitet.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird an die zuständigen Fachbehörde zur Prüfung weitergeleitet.</u></p> <p>Siehe Fußnote 26 im Entwurf des Lärmaktionsplanes (S. 26/37).</p>

