

Lärmaktionsplan Salzgitter 2024



Impressum

Titel: Lärmaktionsplan Salzgitter 2024

Auftraggeber: Stadtverwaltung Salzgitter
Fachdienst Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung und Denkmalschutz
Joachim-Campe-Straße 6-8, 38226 Salzgitter

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Status: Beschlussfassung

Bearbeitungsstand: 18.12.2024

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen der Lärmaktionsplanung	1
1.1	Einleitung und rechtliche Grundlagen	1
1.2	Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung	1
1.3	Aufgaben und Ablauf der Lärmaktionsplanung	4
2.	Beschreibung der Lärmsituation in der Stadt Salzgitter	6
2.1	Kartiertes Netz und Eingangsdaten	6
2.2	Ergebnisse der Lärmkartierung	9
2.3	Betroffene Straßen	10
2.4	Eisenbahnlärm	11
2.5	Weitere Lärmquellen	13
3.	Evaluierung bisheriger und bestehender Fachplanungen	15
3.1	Lärmaktionsplanung im Kontext zu bestehenden Konzepten	15
3.2	Lärmaktionsplanung	17
3.3	Straßenbaumaßnahmen	17
3.4	Lärmaktionsplanung zum Eisenbahnverkehr	18
4.	Ruhige Gebiete	19
5.	Öffentlichkeitsbeteiligung	21
6.	Maßnahmen	22
6.1	Handlungsfelder	22
6.2	Einordnung von LAP-Maßnahmen	23
6.3	Maßnahmen des LAP 2024	25
7.	Zusammenfassung und weitere Vorgehensweise	35
8.	Inkrafttreten	37

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersichtskarte und kartiertes Straßennetz

Abbildung 2.1 Verkehrsmengen der kartierten Straßen

Abbildung 2.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten der kartierten Straßen

Abbildung 3.1 Lärmkartierung Straße – Lärmindex L_{DEN} (24h-Pegel)

Abbildung 3.2 Lärmkartierung Straße – Lärmindex L_{Night} (Nachtstunden, 22 - 6 Uhr)

Abbildung 4 Ruhige Gebiete

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bundes-Immissionsschutzverordnung)
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24 h, montags bis sonntags)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
FFH	Flora-Fauna-Habitat
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	Lärmindex gemäß 34. BlmSchV gemittelt (tags-abends-nachts)
L _{Night}	Lärmindex gemäß 34. BlmSchV gemittelt (nachts)
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
NSG	Naturschutzgebiet
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, 2019
RVK	Radverkehrskonzept
SV	Schwerverkehr
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
WHO	World Health Organisation (Weltgesundheitsorganisation)

1. Grundlagen der Lärmaktionsplanung

1.1 Einleitung und rechtliche Grundlagen

Verkehrslärm kann das Wohlbefinden und die Lebensqualität in hohem Maße beeinträchtigen. Die Auswirkungen von Schienen-, Luft-, aber insbesondere Straßenverkehr sind bis hin zur Gesundheitsgefährdung nachweisbar. Aus diesem Grund wurde bereits 2002 die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) erlassen – Ziel ist die Reduzierung bzw. Vermeidung von Umgebungslärm und der durch ihn hervorgerufenen Schäden, sowie der Schutz und Erhalt von Gebieten mit (relativ) geringen Lärmimmissionen (ruhige Gebiete).

Die mit der Richtlinie einhergehende Verpflichtung der EU-Mitgliedstaaten zur Lärminderungsplanung ist in Deutschland im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, §§ 47a-f) verankert, die Anforderungen an Lärmkarten in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV).

Seit 2007/2008 erfolgen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in einem fünfjährigen Turnus. Im Jahr 2022 wurden deutschlandweit erneut Verkehrswege aller Verkehrsträger mit hohen Belastungen kartiert und somit die Basis für die anstehende Lärmaktionsplanung in der nunmehr 4. Runde gelegt. Für die Kartierung von Straßen ist in Salzgitter das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim im Auftrag der Landesbehörde (das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz) zuständig, während Schienenwege in Bundesbesitz durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert werden.

Die Stadt Salzgitter steht im Jahr 2024 erneut vor der Aufstellung bzw. Fortschreibung ihres Lärmaktionsplanes (LAP). Darin sind bisherige Maßnahmen zu evaluieren und für weiterhin sowie neu belastete Bereiche nach Möglichkeit geeignete Lärminderungsmaßnahmen zu entwickeln. Nach dem erforderlichen kommunalpolitischen Beschluss des LAP-Berichtes ist eine Kurzfassung an das Land Niedersachsen zu übermitteln. Anschließend erfolgt die Weiterleitung an die EU-Kommission – Zielvorgabe hierfür ist das Jahresende 2024.

1.2 Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung

Eine vertiefende Betrachtung des Schienen- sowie des Fluglärms ist gemäß BImSchG nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung und die in der vorliegenden Untersuchung beschriebenen diesbezüglichen Analyseergebnisse besitzen ausschließlich informativen Charakter. Somit beziehen sich die folgenden Erläuterungen vorwiegend auf den Verkehrsträger Straße.

Um die Lärmbelastung einer Kommune zu ermitteln, wird die Höhe der Geräuschbelastung berechnet und in entsprechenden Lärmkarten dargestellt. Weiterhin wird die Anzahl der Einwohner

ermittelt, die in den jeweiligen Pegelbereichen als Lärmbelastete gelten. Im Sinne des angestrebten Verursacherprinzips werden keine Gesamtlärmbelastungen (bspw. Kombination von Straßen- und Schienenlärm) berechnet. Als Schwellenwerte zur Kartierungspflicht gelten für Hauptverkehrsstraßen Verkehrsmengen von 3 Mio. Kfz pro Jahr (entspricht etwa 8.200 Kfz/Tag im DTV), während Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr kartiert werden müssen¹. Großflughäfen müssen ab 50.000 Flugbewegungen pro Jahr kartiert werden.

Die Einteilung der berechneten Lärmbelastung erfolgt in Pegelklassen, welche jeweils 5 dB(A) (Dezibel mit Frequenzfilter A, als gemittelter Dauerschallpegel) umfassen. Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgt seit der Lärmkartierung 2022 gemäß der Berechnungsvorschrift BUB², welche die zuvor geltende VBUS³ ablöste. Berechnet werden gemäß 34. BImSchV folgende zwei Lärmindizes. Der Lärmpegel L_{DEN} bildet den Ganztagesmittelwert (DEN steht als Abkürzung für Day – Evening – Night) ab. L_{Night} beinhaltet den für den Nachtschlaf besonders sensiblen Zeitraum von 22 bis 6 Uhr. Der Frequenzfilter A dient der Anpassung an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs.

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung werden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten, sondern lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“⁴ abgestellt. Eine Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Bedeutung für den menschlichen Organismus kann jedoch anhand verschiedener Quellen vorgenommen werden. So legt der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU)⁵ der Bundesregierung Schwellenwerte bezogen auf die gesundheitlichen Auswirkungen fest, welche auch für die Bewertung der Situation im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung herangezogen werden. Die folgende Tabelle stellt die Zielpegel entsprechend dar.

Umwelthandlungsziel	L _{DEN}	L _{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen ^(SRU)	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen ^(SRU)	55 dB(A)	45 dB(A)

Tabelle 1: Umwelthandlungsziele gemäß SRU

Es gibt jedoch auch Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen mit strenger definierten Auslöseschwellen (d.h. geringere Lärmpegel), so unter anderem von der World Health Organisation (WHO) und dem Umweltbundesamt. Vor dem Hintergrund der kommunalen Handlungsspielräume ist die kurz- bzw. mittelfristige Unterschreitung dieser Zielpegel jedoch als kaum realisier-

¹ vgl. § 47b Nr. 3 BImSchG

² Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen, Bundesanzeiger 07.09.2021

³ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesanzeiger vom 17.06.2006

⁴ vgl. §47d (1) BImSchG

⁵ Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr, Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005

bar einzuschätzen. Die Erreichung der genannten Zielstellung gemäß WHO und Umweltbundesamt erfordert vielmehr ein Zusammenspiel mehrerer lärmindernder Faktoren, die über die kommunale Entscheidungsebene und den LAP-Turnus von fünf Jahren deutlich hinausgehen. So kann beispielsweise der Einsatz lärmindernder Kfz-Reifen nur vom Gesetzgeber festgeschrieben werden, um deren flächendeckenden Effekt zu fördern. Auch weitere Maßnahmen, wie der Einsatz besonders lärmindernder Fahrbahnbeläge über die derzeit bereits bestehenden Möglichkeiten hinaus, sind langfristiger Art und durch die Gemeinden im Regelfall nicht zu beeinflussen. Aus diesen Gründen werden für die kurz- bis mittelfristig angesiedelte Lärmaktionsplanung die Schwellenwerte gemäß der vorangegangenen Tabelle angesetzt, die den kurzfristigen Abbau hoher Pegelspitzen zum Ziel haben.

Die Berechnungsmethoden sehen vor, dass die Immissionspegel an Gebäudefassaden in einer Höhe von 4 Metern über dem Erdboden ermittelt werden. Somit können sich die anliegenden Schallpegel vor allem bei mehrgeschossigen Wohngebäuden in den jeweiligen Etagen durchaus unterscheiden, was in den Lärmkarten jedoch nicht ersichtlich ist. Weiterhin ist zu beachten, dass lediglich Außenpegel berechnet werden. Somit findet passiver Lärmschutz (z.B. Schallschutzfenster) in der Lärmkartierung keine Beachtung.

Der dargestellte durchschnittliche Dauerschallpegel bezieht jahres- als auch tageszeitliche Schwankungen von Verkehrsmengen, Wetterlagen, etc. bereits mit ein. Einzelereignisse oder Maximalwerte können nicht gesondert betrachtet werden. Somit können auch punktuelle Messungen nicht zur Verifizierung der Lärmkartierung herangezogen werden.

Die Berechnungen der Schallpegel erfolgen seit 2022 europaweit einheitlich in einem dreidimensionalen Modell, in welchem zahlreiche Einflussfaktoren berücksichtigt sind, wie bspw.:

Verkehrliche Faktoren:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) Fahrzeugklassen (Leicht- bis Schwerverkehr, Krafträder) Zulässige Höchstgeschwindigkeit
Bauliche/topografische Faktoren:	Art des Fahrbahnbelags Geländeverlauf und Fahrbahnlängsneigung Bebauung inkl. Schallschutzwällen und -wänden

Neben der Ermittlung der Dauerschallpegel wird im Rahmen der Lärmkartierung auch die Zahl der Personen ermittelt, die innerhalb der in den Lärmkarten ausgewiesenen Isophonen-Bänder liegen und damit von Umgebungslärm belastet werden. Seit 2022 erfolgt die Berechnung der

Belastetenzahlen gemäß der Berechnungsmethode BEB⁶, welche alle Bewohner eines Gebäudes auf die 50 % lautesten Fassadenpunkte aufteilt. Somit wird dem Einwohneranteil je Fassadenpunkt die dort anliegende Lärmbelastung zugewiesen. Abschließend werden die Belastetenzahlen jeder Pegelklasse dann für die gesamte Gemeinde aufsummiert.

1.3 Aufgaben und Ablauf der Lärmaktionsplanung

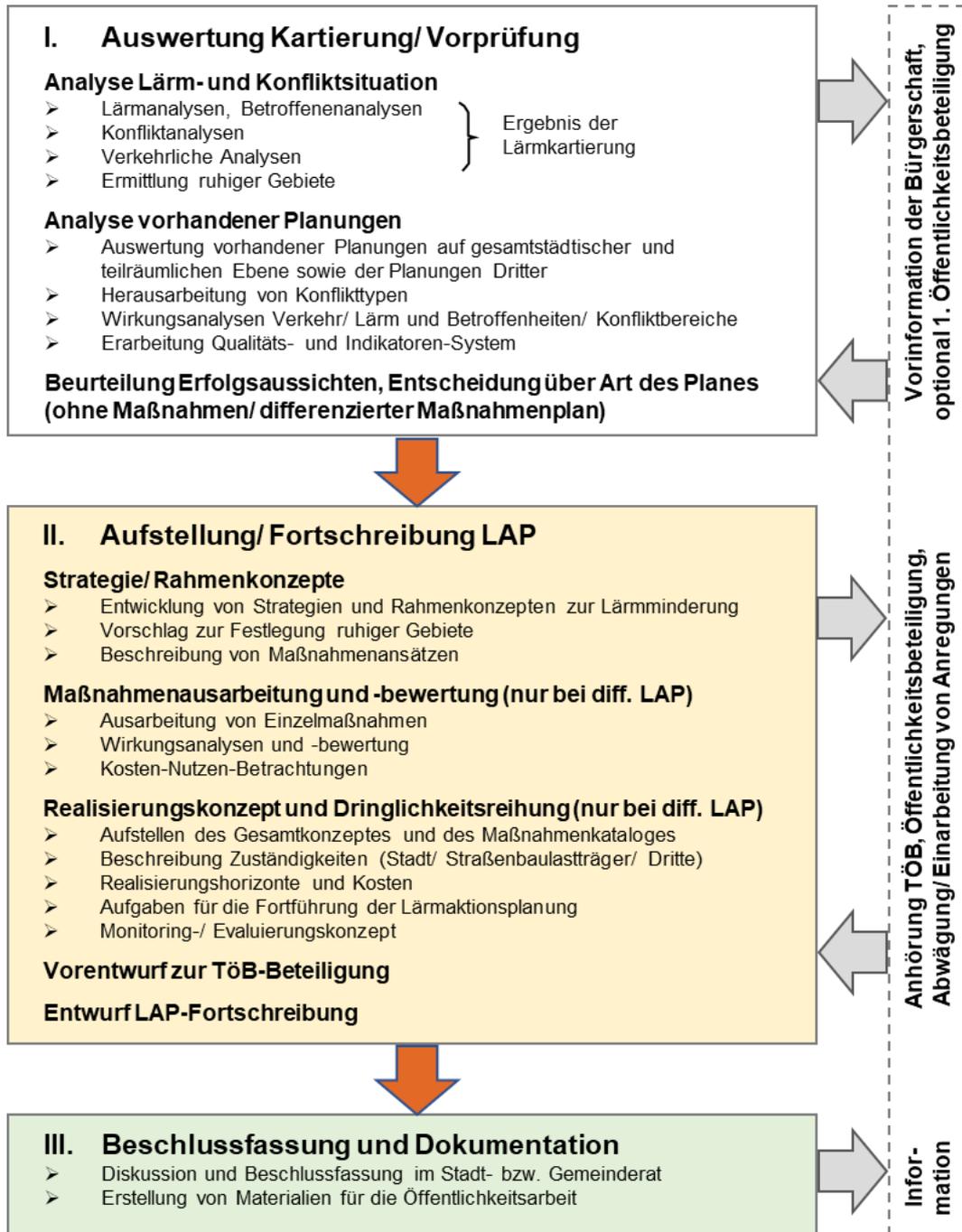
Die Kernaufgabe der Lärmaktionsplanung besteht in der Herleitung konkreter Maßnahmen zur Lärminderung und damit zur Vermeidung oder Verringerung gesundheitsschädlicher Auswirkungen bzw. erheblicher Belästigungen. Dies gilt zunächst für die kartierten Straßen mit Wohnnutzung oder anliegenden sensiblen Gebäuden (bspw. Schulen und Kitas), was Lärminderungsmaßnahmen an weiteren Abschnitten jedoch nicht ausschließt. Insbesondere die Minderung der Belastung der Anwohner geht ggf. mit der Erhöhung der Attraktivität innerstädtischer Wohnlagen sowie einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung einher. Weiterhin sind ruhige Gebiete festzulegen, die vor einer Zunahme der bestehenden Lärmbelastung zu schützen sind.

Die Öffentlichkeit (Bürger sowie Träger öffentlicher Belange) ist im Rahmen der Bearbeitung mit Rederecht zu beteiligen, wenngleich im kommunalen LAP für rein subjektive Problemlagen nur bedingt Lösungen erarbeitet werden können, da zunächst vor allem Handlungsschwerpunkte auf Grundlage der Kartierungsergebnisse zu erarbeiten sind. Weiterhin wird an dieser Stelle darauf verwiesen, dass mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans einerseits klare Verwaltungsaufgaben inkl. der rechtsfehlerfreien Prüfung und ggf. Umsetzung einhergehen, jedoch für Einzelpersonen kein direkter Rechtsanspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen besteht.

Im integrativen Ansatz der Lärmaktionsplanung werden gesamtstädtische Planungen und Ziele berücksichtigt, insbesondere verkehrliche und städtebauliche Konzepte. Die Erstellung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Fachdienst Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung und Denkmalschutz.

Die Lärmaktionsplanung gliedert sich in der Regel in drei Teile (vgl. folgende Grafik):

⁶ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, gem. Bundesanzeiger 05.10.2021

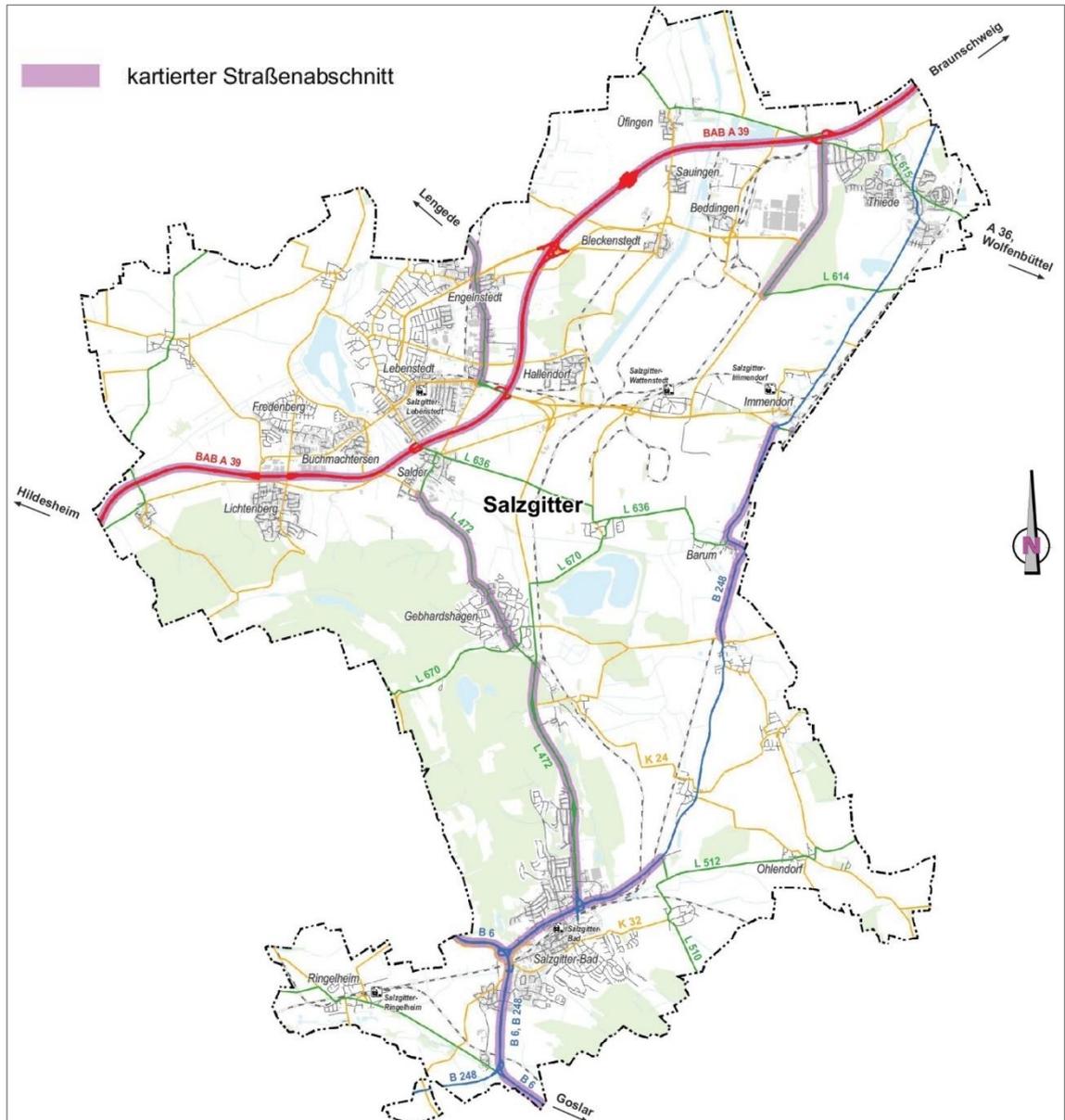


Grafik 1: Ablauf der Lärmaktionsplanung

2. Beschreibung der Lärmsituation in der Stadt Salzgitter

2.1 Kartiertes Netz und Eingangsdaten

Das kartierte Straßennetz ist in der folgenden Grafik und in **Abbildung 1** dargestellt.



Grafik 2: kartiertes Straßennetz in Salzgitter zur Lärmkartierung 2022

Die **Verkehrsmengen** stellen eine wichtige Eingangsgröße für die Lärmkartierung dar, da auf ihrer Grundlage das verpflichtend zu kartierende Netz mit Verkehrsmengen ab ca. 8.200 Kfz/24 h ermittelt wird. In Salzgitter wurde zur aktuellen Kartierungsrunde hauptsächlich auf die Verkehrsmengenkarte des Landes Niedersachsen zurückgegriffen, zusätzlich ergänzt um einzelne städtische Verkehrserhebungen. Die Verkehrsmengenkarte Niedersachsens wird auf Grundlage der

im Fünf-Jahres-Turnus stattfindenden Straßenverkehrszählungen erstellt und ist öffentlich einsehbar⁷. Sie enthält die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV in Kfz/ 24 h, montags bis sonntags) und die Schwerverkehrsmengen an Bundesautobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen. Eine Übersicht über die in die Kartierung eingegangenen Verkehrsmengen des Straßennetzes in Salzgitter ist in **Abbildung 2.1** enthalten.

In die aktuellen Berechnungen wurden ausschließlich Abschnitte von Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen oberhalb der Schwelle zur Kartierungspflicht einbezogen. Im Abgleich mit dem Masterplan Mobilität der Stadt Salzgitter aus dem Jahr 2015 ist davon auszugehen, dass zahlreiche weitere Straßen abseits des kartierten Netzes auch aktuell noch potentiell relevante Verkehrsmengen aufweisen⁸. Ferner können auch an Straßen mit Verkehrsmengen unterhalb von 8.200 Kfz/ 24h noch hohe Lärmbelastungen auftreten.

Eine Übersicht über die zugrundeliegenden **zulässigen Höchstgeschwindigkeiten** im kartierten Straßennetz ist in **Abbildung 2.2** enthalten. Entlang der kartierten Bundes- und Landesstraßen sind innerorts abhängig vom Ausbauzustand 50 bis 70 km/ h zulässig. Außerorts betragen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zwischen 70 und 100 km/ h.

Im weiteren Hauptverkehrsnetz herrscht überwiegend Tempo-50 vor – mögliche Ausnahmen sind u.a. die abschnittsweise Reduktion auf Tempo-30 aus Gründen der Verkehrssicherheit. In den Wohngebieten abseits des Straßenhauptnetzes sind überwiegend Geschwindigkeitszonierungen (i.d.R. Tempo-30 oder verkehrsberuhigter Bereich) eingerichtet.

Zur verbesserten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten kommen innerorts zudem vereinzelt Dialogdisplays zum Einsatz.



Foto: B 248 Braunschweiger Straße in Salzgitter-Bad, bis 2024 Tempo-60 zulässig



Foto: Wohngebiet in Gebhardshagen, verkehrsberuhigter Bereich

⁷ https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/service/pdf_karten/pdf-karten-78690.html, Stand Juli 2024

⁸ Masterplan Mobilität Stadt Salzgitter, Hannover, August 2015

Als **Fahrbahnoberfläche** ist zu den kartierten Straßen durchgehend Splittmastixasphalt verzeichnet. Dieser weist im Vergleich zum Referenzbelag ohne lärmtechnische Abschläge bereits eine emissionsmindernde Wirkung von -1,8 bis -2,6 dB auf.

Der Zustand des Fahrbahnbelages geht nicht in die Kartierung ein. Reell können Fahrbahnschäden jedoch zusätzliche Lärmemissionen verursachen. An den besichtigten Straßen wurde deshalb ein zusätzliches Augenmerk auf den Straßenzustand gelegt.

Demnach befinden sich die Bundesstraßen in Salzgitter augenscheinlich in gutem Zustand. Im Zuge der überwiegend gut ausgebauten Landesstraßen bestehen bereits mehrere Abschnitte mit Sanierungsbedarf – bspw. aufgrund von Schlaglöchern oder abgesenkten Schachtdeckeln. Dies gilt ebenso für die Kreisstraßen in Salzgitter, wobei insbesondere mehrstreifig ausgebaute Abschnitte kaum optische Mängel aufweisen.

Im Nebennetz nimmt der Anteil an sanierungsbedürftigen Straßen weiter zu. Insbesondere in Bereichen mit niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten fallen die zusätzlichen Lärmemissionen jedoch im Regelfall auch weniger kritisch aus. Dies betrifft sowohl die gewählten Fahrbahnoberflächen (bspw. Pflasterbelag) als auch mögliche Fahrbahnschäden. Im Einzelfall können starke Schäden jedoch auch bei deutlich geringeren Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen von den ansässigen Bewohnern als sehr störend empfunden werden.



Foto: K 30 Bruchmachersenstraße in Lebenstedt, Fahrbahnzustand gut



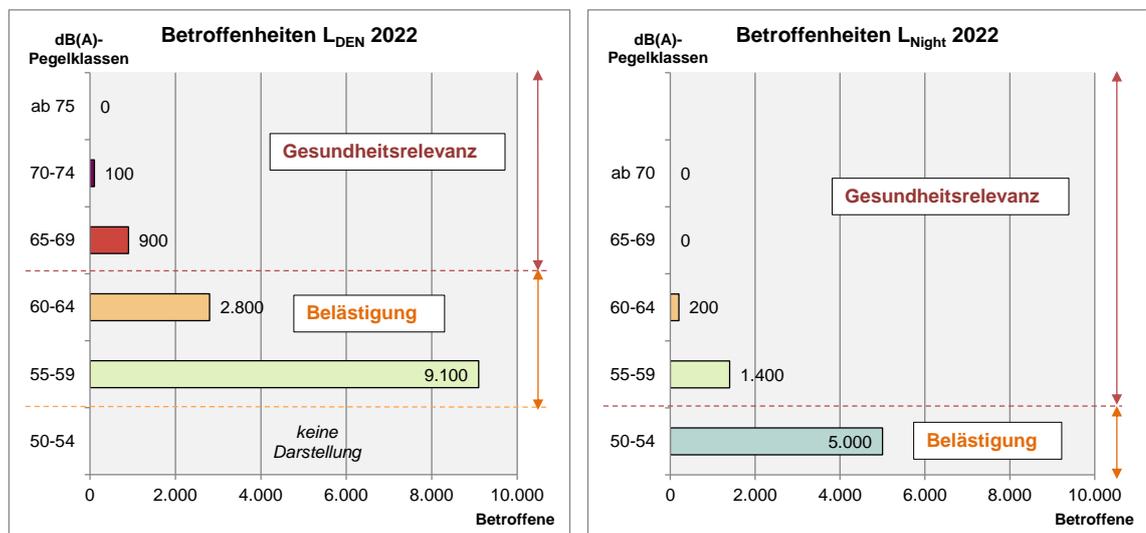
Foto: Fahrbahnschäden Stukenbergweg in Lichtenberg, aufgrund Tempo-30 und geringer Verkehrsmengen eher unkritisch

Die Straßenabschnitte, an denen Sanierungsmaßnahmen im Sinne der Lärminderung vorrangig erfolgen sollten, werden konkret im Maßnahmenteil benannt.

2.2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die flächige Ausbreitung des Lärms wird in den Lärmkarten in Form von **Pegelbändern**, auch Isophonenbänder genannt, dargestellt. **Abbildung 3.1** enthält die Lärmausbreitung im Tagesmittel (L_{DEN}), **Abbildung 3.2** die Lärmausbreitung im für den Nachtschlaf kritischen Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr (L_{Night}). Die Ausbreitung des Lärms kann auch auf der Website des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz eingesehen werden⁹.

Die **Betroffenzahlen** werden aus den anliegenden Lärmpegeln und den für die Wohngebäude hinterlegten Personen ermittelt (vgl. nachfolgende Grafik).



Grafik 3: Betroffenzahlen Straßenverkehr in Salzgitter gemäß Lärmkartierung

Die Betroffenheiten mit potentieller Gesundheitsrelevanz fallen nachts höher aus. Im Regelfall sind die ganztags hoch belasteten Straßenabschnitte bereits anteilig in den nachts hoch belasteten Abschnitten enthalten.

Laut Kartierung sind keine sensiblen Gebäude (Schulen, Kitas, Krankenhäuser) durch gesundheitsrelevante Pegel (s.o.) belastet. Dabei werden alle den Einrichtungen zugehörigen belasteten Gebäude einzeln bewertet und gezählt.

Zur Einordnung potentieller gesundheitlicher Risiken für die Bevölkerung sind seit der Lärmkartierung 2022 zusätzliche Kenngrößen zur Gesundheitsrelevanz zu ermitteln. Hierzu werden aus allen Pegelklassen mit speziell hinterlegten statistischen Verfahren potentielle Betroffenheiten

⁹ https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html, Stand Juni 2024

errechnet. Die sich ergebenden Werte sind deshalb nicht mit den vorgenannten Zahlen gleichzusetzen. Statistisch sind in ganz Salzgitter demnach

- 1.856 Personen durch starke Belästigungen (L_{DEN}),
- 368 Personen durch starke Schlafstörungen (L_{Night}) und
- 3 Personen durch ischämische Herzkrankheiten (L_{DEN}/L_{Night}) gefährdet.

2.3 Betroffene Straßen

An folgenden Straßen sind gemäß Kartierung Pegelbänder im potentiell gesundheitlich bedenklichen Bereich von $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) entlang der vorhandenen Wohnbebauung zu verzeichnen.

Nr.	Straße	Abschnitt
1	B 248 Braunschweiger Straße	Wohnbebauung Voßpaß, Salzgitter-Bad
2	B 248 Braunschweiger Straße	L 472 Nord-Süd-Straße bis Steigerwinkel, Salzgitter-Bad
3	B 6 (Gitter)	Am Ritterhof bis Zum Schäferstuhl
4	B 248 (Barum)	Harzstraße Nord bis Bahntrasse
5	L 472 Peiner Straße	Ludwig-Erhard-Straße bis Vallstedter Straße, Engelnstedt
6	L 472 Mindener Straße	Museumsstraße bis Felsweg, Salder
7	L 472 Weddemweg	Eisenerzstraße bis Vor der Burg, Gebhardshagen
8	L 472 Nord-Süd-Straße	Höhe Triftweg, Engerode
9	L 472 Nord-Süd-Straße	Heinrichshöhe bis Im Tale, Salzgitter-Bad
10	L 472 Nord-Süd-Straße	Engeroder Straße bis B 248 Braunschweiger Straße, Salzgitter-Bad

Tabelle 2: Straßenabschnitte mit potentiell gesundheitlich bedenklichen Lärmbelastungen gemäß Kartierung

Den Mindestanforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes folgend, wurden die Bundes- und Landesstraßen mit Verkehrsmengen oberhalb der Schwelle zur Kartierungspflicht in die Lärmkartierung einbezogen. Unter Beachtung des bestehenden Verkehrsnetzes in Salzgitter können reell ggf. weitere Lärmbelastungen an Straßen mit anliegender Wohnbebauung bestehen, wie beispielsweise an

- Bundes- und Landesstraßen auch mit Verkehrsmengen unterhalb von 8.200 Kfz/ 24 h,
- Kreisstraßen mit mehreren durchgehenden Fahrstreifen je Richtung sowie
- Kreisstraßen im Zuge von Ortsdurchfahrten.



Foto: L 472 Vor der Burg in Gebhardshagen, mit ca. 9.200 Kfz/ 24 h kartierungspflichtig



Foto: vierstreifige K 8 Kattowitzer Straße in Lebenstedt, keine aktuellen Verkehrsmengen vorliegend, nicht kartiert

Da sich die Bundesautobahn A 39 nicht in der Baulast der Stadt Salzgitter befindet und der Handlungsspielraum der Stadt dementsprechend begrenzt ist, erfolgt im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung hierzu keine vertiefende Betrachtung.

Aufgrund der begrenzten Datenlage zur Kartierung im Zeitraum der Erstellung des Lärmaktionsplanes können keine Aussagen über die Anzahl der Belasteten je Straßenabschnitt getroffen werden.

2.4 Eisenbahnlärm

Für die Aktionsplanung zum Eisenbahnlärm ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verantwortlich. Dennoch soll kurz auf die Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr eingegangen werden.

Entsprechend § 47d (1) BImSchG müssen Bundesschienenwege mit 30.000 Zugbewegungen pro Jahr und mehr kartiert werden. In Salzgitter wurden folgende Eisenbahnstrecken in die Kartierung 2022 einbezogen:

- kartierungspflichtig:
 - Drütte – Braunschweig (37.000 Zugbewegungen)
 - Ringelheim, Bahnhofsbereich (32.600 Zugbewegungen)
- erweiterte Kartierung:
 - Drütte – Lebenstedt (23.000 Zugbewegungen)
 - Drütte – Bad (14.000 Zugbewegungen)
 - Bad – Ringelheim (15.600 Zugbewegungen)
 - Ringelheim – Goslar (16.900 Zugbewegungen)
 - Ringelheim – Hahausen (14.000 Zugbewegungen)
 - Ringelheim – Holle (15.400 Zugbewegungen)

2.5 Weitere Lärmquellen

Entsprechend der Aufgabenstellung der Lärmaktionsplanung sind für Salzgitter keine weiteren Problembereiche außerhalb des Straßenverkehrs – wie beispielsweise von industriellen Anlagen oder Überlagerungen mehrerer Schallquellen – zu behandeln. Aus Gründen der Vollständigkeit soll auf diese jedoch kurz eingegangen werden.

Fluglärm ist gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie nur für Großflughäfen (per Definition mehr als 50.000 Starts bzw. Landungen pro Jahr) zu kartieren. Dies trifft in und um Salzgitter nur auf den Hannover Airport zu, der aufgrund seiner hohen verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung als einer von drei Flughäfen im Bundesgebiet einen 24-Stunden-Betrieb ermöglicht¹². Zuständig für die Umsetzung des Fluglärmgesetzes sind die Unteren Bauaufsichtsbehörden. Die Kartierung zum Flughafen in Hannover Langenhagen ist online einsehbar¹³. Aus der Kartierung gehen keine potentiell gesundheitsschädlichen oder stark belästigenden Lärmbelastungen im Raum Salzgitter hervor. Dies schließt einzelne Lärmbelästigungen nicht grundsätzlich aus, rechtfertigt jedoch keine zusätzlichen Maßnahmen.

Die drei Flugplätze in Salzgitter – Verkehrslandeplatz Drütte sowie Sonderlandeplätze Schäferstuhl und See – weisen deutlich weniger Flugbewegungen auf. Der Flugbetrieb der Landeplätze ist durch die „Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung“¹⁴ zum Schutz der Einwohner vor Fluglärm bereits deutlich eingeschränkt, so dass sowohl in den Nacht- als auch in den Mittagsstunden keine Starts und Landungen erfolgen (unter bestimmten Umständen sieht das Gesetz Ausnahmen vor). Auf der Website des Verkehrslandeplatzes Drütte wird zudem gesondert auf lärmempfindliche bewohnte Gebiete hingewiesen, deren Überflug zu vermeiden ist¹⁵. Insgesamt ist die Lärmsituation, die in Salzgitter aufgrund von Flugbewegungen entsteht, demnach als von eher geringer Relevanz einzuschätzen.

Gewerbliche Lärmquellen stellen meist sehr spezifische Fälle dar, die bei Notwendigkeit bzw. zur Kenntnis gelangten Problemen durch die Verwaltung gesondert zu betrachten sind. In den gegebenen Vorschriften – im Bereich Gewerbelärm maßgeblich der „TA Lärm“¹⁶ – wird der Lärmschutzanspruch von Einwohnern ausreichend geregelt.

¹² vgl. <https://www.hannover-airport.de/unternehmen-airport/laermschutz/>, Stand Oktober 2024

¹³ vgl. https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larm-schutz/eu_umgebungslarm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html, Stand Oktober 2024

¹⁴ Landeplatz-LärmschutzV vom 5. Januar 1999 (BGBl. I S. 35), zuletzt geändert am 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894)

¹⁵ vgl. <https://mfc-salzgitter.de/flugplatz>, Stand Juni 2024

¹⁶ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998, zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

Für **Sport- und Freizeitlärm**, also durch die Nutzung von entsprechenden Anlagen entstehende Lärmemissionen, existieren gesonderte rechtliche Regelungen. Dabei ist zu differenzieren, aus welcher Quelle der Lärm tatsächlich stammt. Für Sportstätten ist in der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) geregelt, welche Immissionsrichtwerte zu welchen Zeiten auf die umgebenden Gebäude einwirken dürfen. Kinderspielflächen, die die Wohnnutzung im betroffenen Gebiet ergänzen, fallen gemäß BImSchG nicht unter den Begriff Freizeitlärm und sind i.d.R. zu tolerieren. Eine Beurteilung des weiteren Freizeitlärms wird unter Beachtung der Freizeitlärmrichtlinie der LAI empfohlen.

3. Evaluierung bisheriger und bestehender Fachplanungen

3.1 Lärmaktionsplanung im Kontext zu bestehenden Konzepten

Zahlreiche Felder der Stadt- und Mobilitätsplanung beeinflussen direkt oder indirekt den Verkehrslärm in einer Stadt. In grundlegenden planerischen Dokumenten sollten die Lärmvermeidung bzw. -minderung deshalb stets hinreichend Beachtung finden. Die relevanten Planwerke der Stadt Salzgitter werden im Folgenden im Hinblick auf ihren Beitrag zur Lärmentwicklung betrachtet.

Der aktuell gültige **Masterplan Mobilität** der Stadt Salzgitter stammt aus dem Jahr 2015 und enthält zahlreiche Maßnahmen. Beispielhaft werden folgende Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Entwicklung des Verkehrslärms benannt:

- Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit im Gehwegenetz, Vermeidung langer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- vierstreifiger Ausbau der K 30 zwischen Watenstedt und Immendorf
- geschwindigkeitsdämpfende Einbauten an Ortseingängen von Lobmachersen und Thiede sowie Reduzierung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an weiteren Ortseingängen
- Lkw-Lenkungskonzept
- Taktverdichtungen im ÖPNV von den südlichen Stadtteilen zu den umgebenden Oberzentren Wolfsburg und Braunschweig
- Aufwertung der Bahnhaltepunkte Lebenstedt und Thiede
- Einführung neuer Buslinien sowie alternativer Bedienungsformen zur verbesserten räumlichen Erschließung

Das bestehende **Radverkehrskonzept** (RVK) von 2014 beschreibt grundlegende Strategien zur Förderung des Radverkehrs, bspw. zur Ausführung der Radwegweisung oder geeigneter Abstellanlagen. Zusätzlich werden einzelne ortskonkrete Maßnahmen außerorts benannt. Langfristig können die Maßnahmen des RVK zur Attraktivität des Radverkehrs und somit zur Minderung des Kfz-Verkehrslärms beitragen. Direkte Auswirkungen, bspw. durch die Einordnung von Radverkehrsanlagen in Innerortslagen, ergeben sich nicht aus dem RVK.

Der **Nahverkehrsplan** (NVP) 2020 des Regionalverbandes Braunschweig führt den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Salzgitter grundlegend weiter wie bisher. Maßgebliche Einflüsse auf den Kfz-Lärm sind nicht zu erwarten.

Das **Integrierte Stadtentwicklungskonzept** (ISEK) der Stadt Salzgitter von 2012 formuliert unter Beachtung der Leitlinien „Stadt mit Zukunft“ zahlreiche Ziele. Besonders wichtige Themenfelder des ISEK sind die Förderung des lokalen Einzelhandels, die Stärkung des Wirtschaftsstandortes sowie die Konsolidierung des Immobilienmarktes. Die Ausführung der Themenfelder wirkt

sich direkt oder indirekt auf die Lärmentwicklung der Stadt aus. So ermöglicht die nahräumliche Erschließung durch den Einzelhandel kurze Einkaufswege und somit den teilweisen Verzicht auf Fahrten mit dem Kfz. Die Wahl bzw. Nutzung zu erhaltender Gebäude besitzt Auswirkungen auf die Anzahl lärmbelasteter Personen. So kann der lärmschutztechnische Ausbau von Gebäuden an Hauptverkehrsachsen die dort vom Verkehrslärm Betroffenen entlasten. Durch den Erhalt dieser Gebäude können wiederum Verlärmungen von Wohnlagen im Rückraum vermieden werden. Mit der Stärkung als Wirtschaftsstandort sind u.a. auch Neuansiedlungen verschiedener Gewerbe verbunden. Hier ist darauf zu achten, dass von den ausgewiesenen Standorten sowie ggf. dadurch entstehende Verkehre keine signifikanten Verlärmungen bestehender Wohnlagen ausgehen.

Im **Klimaschutzkonzept** von Salzgitter aus 2014 werden zahlreiche Strategien und Maßnahmen für eine zukunftsfähige Entwicklung der Stadt formuliert. Neben der grundsätzlichen Empfehlung zur Aufstellung eines Masterplans Mobilität inkl. Benennung geeigneter Ansätze bestehen außerdem folgende konkrete Überschneidungsbereiche mit dem Lärmschutz:

- klimafreundlichere Gestaltung der Mitarbeiterverkehre
- verkehrsberuhigte Zonen in den Innenstädten von Lebenstedt, Bad und Thiede
- klimafreundliche Organisation des kommunalen Fuhrparks
- flächendeckende Radverkehrsinfrastrukturanlagen
- Einführung von Mobilitätsstationen

Bei der Aufstellung von **Bebauungsplänen** in lärmbelasteten Bereichen sind ausreichende lärm-mindernde Maßnahmen seitens der Vorhabenträger einzuplanen. Dies kann beispielsweise Lärmschutzwände oder -wälle im Plangebiet sowie passiven Schallschutz an Gebäuden beinhalten. Zum Zeitpunkt der LAP-Erstellung wird das Gebiet „Sal 25“ an der L 472 in Salzgitter-Salder beplant. Wichtigste Maßnahme zur Minderung des Verkehrslärms von der L 472 ist gemäß Bebauungsplan ein ca. 300 m langer Lärmschutzwall.

Von den bestehenden Planwerken der Stadt Salzgitter werden insbesondere der Masterplan Mobilität, das Radverkehrskonzept und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept nicht mehr in Gänze den aktuellen Anforderungen gerecht. Dies hat die Stadt bereits erkannt: So sind für den Masterplan Mobilität und das Radverkehrskonzept bereits Fortschreibungen in Arbeit und die Fortschreibung des ISEK wird vorbereitet.

3.2 Lärmaktionsplanung

Der aktuell gültige Lärmaktionsplan für die Stadt Salzgitter wurde im Jahr 2018 beschlossen. Darin wurden folgende bis dato umgesetzte Lärminderungsmaßnahmen benannt:

- aktiver Lärmschutz im Rahmen neuer Siedlungsentwicklungen an bedeutenden Verkehrswegen im Zuge der Bauleitplanung (seit 1974 in Lebenstedt Nord, Bad Nord, Engelstedt)
- ÖPNV-Förderung durch Modernisierung von Haltestellen und Herstellung des barrierefreien Zugangs (seit 2000/ 2004)
- Förderung des Radverkehrs mittels Radverkehrskonzept und Umsetzung einer Radverkehrswegweisung (seit 2014)
- Vergrößerung der städtischen E-Mobilitätsflotte (seit 2014)
- Rückbau von Fahrstreifen in der Albert-Schweitzer-Straße zugunsten von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden (2016/ 2017)
- Neubau der Service-Station Bahnhof SZ-Lebenstedt mit B+R (2018)
- Verbesserung des SPNV-Angebotes zwischen Braunschweig (BS) und SZ-Lebenstedt sowie SZ-Bad (seit 2018)

Neue Maßnahmen gingen aus dem LAP 2018 nicht hervor, da die Lärmproblematik insgesamt als geringfügig eingeschätzt wurde.

Als ruhige Gebiete werden im LAP 2018 die Fauna-Flora-Habitat- sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete im Bereich des Salzgitter Höhenzugs und des Heerter Sees ausgewiesen.

3.3 Straßenbaumaßnahmen

Straßenbaumaßnahmen stellen in vielerlei Hinsicht Möglichkeiten zur Lärminderung bei. Für Neubauvorhaben oder andere „**wesentliche Änderungen**“ (bspw. zusätzliche Kfz-Fahrstreifen) mit deutlicher Erhöhung des Verkehrslärms sind die Rechtsansprüche Belasteter klar geregelt. Die Vorgaben für Baulastträger zur Lärmvorsorge gelten für alle Verkehrsträger und werden in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) beschrieben – einer Durchführungsverordnung zur Thematik Lärmschutz entsprechend § 43 BImSchG. Informationen über kürzliche oder geplante Straßenbauvorhaben mit Lärmvorsorge-Ansprüchen gemäß 16. BImSchV liegen nicht vor.

Im Falle von **Bestandssanierungen** werden wahrnehmbare Verbesserungen bspw. durch die Vermeidung von Schlaglöchern oder abgesenkter Einbauten (Schachtdeckel, etc.) ermöglicht. Im Rahmen eines grundhaften Ausbaus können lärmintensive Beläge, wie Pflaster oder Betonplatten, durch lärmärmere oder lärmindernde Beläge ausgetauscht werden, was sich auch in der Lärmkartierung widerspiegelt.

Erst kürzlich erfolgte die Bestandssanierung der Bundesstraße B 248 zwischen Salzgitter-Bad und Beinum. Die Arbeiten der etwa 5,1 km langen Strecke wurden im Juni 2024 abgeschlossen.

Informationen zu aktuell geplanten lärmrelevanten Baumaßnahmen an Straßen, bspw. zum Ausbau oder Verkehrsverlagerungen, liegen für Salzgitter nicht vor.

3.4 Lärmaktionsplanung zum Eisenbahnverkehr

In 2020 wurden neue Lärminderungsziele für den Eisenbahnverkehr durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Deutsche Bahn AG (DB AG) bis zum Jahr 2030 festgelegt. Demnach sollen

- weitere Lärmsanierungen an bestehenden Schienenwegen durchgeführt werden (in 2023 wurden ca. 139 Mio. Euro zur Verfügung gestellt),
- der zusätzliche Lärmschutz an besonders belasteten Strecken weiterverfolgt werden,
- innovative Lärmschutztechniken an Fahrzeugen und Infrastruktur als Teil eines dauerhaften Experimentier- und Versuchsfelds ("LärmLab21")¹⁷ etabliert werden und dadurch
- eine Halbierung der deutschlandweit von nächtlichen Lärmpegeln $L_{Night} > 57$ dB(A) Belasteten erreicht werden (von ca. 1,7 Mio. auf ca. 850.000 Personen).

Der LAP-Entwurf des Eisenbahn-Bundesamtes zur Kartierungsrunde 2022 lag vom 20. November 2023 bis 02. Januar 2024 öffentlich aus. Der Abschlussbericht steht seit 17.07.2024 öffentlich zur Verfügung¹⁸. Für Salzgitter wird im LAP-Entwurf die Strecke Hildesheim-Goslar im Bereich Ringelheim als Lärmsanierungsabschnitt gelistet (siehe folgende Tabelle).

Streckenummer	Sanierungsabschnitt	Gesamtlänge	PKZ
1773	30043, Salzgitter	2.300 m	5,448

Tabelle 3: Lärmsanierungsstrecke gemäß LAP 2024 des EBA

Auf dem o.g. Abschnitt sollen in Zukunft Lärmschutzmaßnahmen geprüft und umgesetzt werden. Die dem Abschnitt zugeordnete Prioritätskennzahl (PKZ, im LAP 2024 des EBA von ca. 1 bis 220) ist ein multikriterielles Maß zur Priorisierung von Sanierungsabschnitten. Die Bewertung in Salzgitter ist als sehr gering zu verstehen – es gibt also immer noch zahlreiche Trassenabschnitte im Bundesgebiet mit höherer Prioritätskennzahl. Eine kurz- oder mittelfristige Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen ist in Salzgitter deshalb nicht zu erwarten.

¹⁷ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/virtuelle-pk-leise-schiene.html>, Abruf Juni 2023

¹⁸ https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_R4.pdf, Abruf August 2024

4. Ruhige Gebiete

Der EU-Richtlinie grundsätzlich folgend, ist nach § 47d Abs. 2 BImSchG ein Ziel der Lärmaktionsplanung, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.“ Die zu schützenden ruhigen Gebiete sind im LAP festzulegen, wobei das Gesetz keine näheren Vorgaben zur Vorgehensweise macht.

Die Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) unterscheidet in ihren Hinweisen zur Lärmaktionsplanung¹⁹, der EU-Richtlinie folgend, nach ruhigen Gebieten auf dem Land und in Ballungsräumen. Auf dem Land kommen großflächige Gebiete infrage, die keinen anthropogenen Geräuschen ausgesetzt sind (Ausnahme: Land- und Forstwirtschaft), bspw. auch naturschutzrechtlich geschützte Bereiche. Ruhige Gebiete in Ballungsräumen sind anhand selbst festzulegender Kriterien zu bestimmen. Laut LAI können sich prinzipiell „alle Flächen, die der Erholung dienen [...] für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen.“ Dies gilt auch für städtisch geprägte Räume mit ausreichender Aufenthaltsqualität.

Die Lärmkartierung beschränkt sich überwiegend auf das Hauptnetz von Straßen- und Schienenverkehr. Eine flächenhafte Bewertung der Lärmbelastungssituation zur Ableitung von Aussagen über die tatsächliche Lärm- bzw. Ruhesituation ist daher nicht möglich. Die Einordnung in ruhige Gebiete kann darum nur qualitativ erfolgen. Die für Großstädte etablierte Einordnung der ruhigen Gebiete wird in mehrere Kategorien gegliedert. Im Lärmaktionsplan der Stadt Salzgitter wird die folgende Kategorisierung als geeignet erachtet:

- **Landschaftsraum mit besonders ruhigen Gebieten:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen, Kantenlänge mindestens 3.700 m und L_{DEN} von < 45 dB(A) in der Kernfläche. Hierzu gehören häufig Naturschutzgebiete (NSG), Landschaftsschutzgebiete (LSG) sowie Flora-Fauna-Habitate (FFH).
- **Ruhiger Landschaftsraum:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen, Kantenlänge von mindestens 320 m und L_{DEN} von < 55 dB(A) in der Kernfläche.
- **Innerstädtischer Freiraum:** Ein zu seinem Umfeld relativ ruhiges Gebiet mit einer Kantenlänge ab ca. 200 m und einer Lärmpegel-Reduzierung ab ca. 6 dB(A) im Kern. Es befindet sich in der Nähe von Wohngebieten, dient der Erholung und ist fußläufig zu erreichen.
- **Ruhige Achse mit Erholungs-/ Verbindungsfunktion:** Verbindungsweg abseits der Hauptverkehrswege in einem attraktiven Freiraum mit einer Länge ab ca. 1.000 m für eine Gehzeit von etwa 15 min. Unterbrechungen durch andere Verkehrszüge sind möglich.

¹⁹ LAI – AG Lärmaktionsplanung; LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022

- **Stadtoase:** Aufgrund der geringen Größe sowie Entfernungen zu den Verkehrsachsen ist eine tatsächliche Lärminderung unterhalb bestimmter Grenzwerte (bspw. $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$) nicht zu erwarten. Dennoch ist die weitere Verlärmung von Stadtoasen zu vermeiden bzw. deren Erholungsfunktion nach Möglichkeit weiter zu stärken.

In dieser Unterteilung wurden folgende ruhige (bzw. relativ ruhige) Gebiete abgegrenzt. (vgl. dazu auch die Übersichtskarte in **Abbildung 4**):

Landschaftsraum mit besonders ruhigen Gebieten	
1	LSG Salzgitterscher Höhenzug mit Sukopsmühle und NSG Tagebau Haverlahwiese nördlich von Salzgitter-Bad
Ruhige Landschaftsräume	
2	NSG Heerter See mit Waldgebieten Heerter Strauchholz sowie Großer Hai
3	LSG Salzgitterscher Höhenzug mit Köppelmannsberg und Speckenberg
4	LSG Beddinger Holz und Langes Holz
5	LSG Thieder Lindenberg
6	LSG Grüte
Innerstädtische Freiräume	
7	Stadtpark, Lebenstedt
8	Salzgittersee
9	Schloßpark, Ringelheim
10	Hagenholz, Thiede
11	Greifpark, Salzgitter-Bad
12	Worthlah, Flachstöckheim
Ruhige Achse mit Erholungs-/ Verbindungsfunktion	
13	Mittleres Innerstetal mit Kanstein
14	Fuß- und Radverbindung von Zwergenkuhle bis Dr.-Wilhelm-Höck-Ring mit Spielplätzen und Skatepark, Thiede
Stadtoasen	
15	Wasserburg und Mühlgraben, Gebhardshagen
16	Festplatz mit Park und Spielplatz, Gebhardshagen
17	Park zwischen Hardeweg und Am Berg, Gebhardshagen
18	Schlosspark, Salder
19	Tonkuhle, Thiede
20	Gutspark, Flachstöckheim
21	Grünzug Thiedebach mit Bürgerwald und Schulwald, Thiede
22	Dorfpark mit Spielplatz, Watenstedt

Tabelle 4: Einteilung ruhiger Gebiete

Die ruhigen Gebiete sind künftig vor weiterer Verlärmung zu schützen. Des Weiteren sollten sie nach Möglichkeit in künftige lärmindernde Maßnahmen einbezogen werden, um der gegebenen Nutzung zu Erholungszwecken gerecht zu werden.



Foto: Stadtpark Lebenstedt



Foto: Spielplatz der Wasserburg Gebhardshagen

5. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Vorfeld der Erstellung des LAP-Entwurfs wurde im Ortsrat der Ortschaft Nordost eine Anfrage zur Lärmsituation entlang der Durchfahrtsstraßen B 248 und L 615 in Salzgitter-Thiede gestellt. Als mögliche Lärminderungsmaßnahme wurde Tempo-30 im Nachtzeitraum benannt. Hierzu besteht aufgrund der ausgebliebenen Kartierung auf dem Straßenabschnitt aktuell jedoch keine hinreichende Grundlage. Eine Prüfung auf Basis der nächsten und, unter Beachtung der Maßnahmen des vorliegenden Lärmaktionsplanes, umfangreicheren Kartierung wird angeregt.

Neben Salzgitter-Thiede wurde in der Vergangenheit durch mehrere Einzelpersonen auch in Lobmachersen bereits Lärm durch den Kfz-Verkehr auf der B 248 beklagt. Der Lärm in Lobmachersen wurde damals zunächst auf den desolaten Fahrbahnzustand zurückgeführt. Die Fahrbahndecke der Bundesstraße wurde in den letzten Jahren erneuert, sodass seitens der Stadt zunächst von keinem weiteren Handlungsbedarf ausgegangen wird.

Der Entwurf zum LAP Salzgitter 2024 wurde vom 22.08.2024 bis einschließlich 18.09.2024 öffentlich ausgelegt. In diesem Zeitraum erhielten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, die Ortsräte sowie Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise einzureichen. Die Stellungnahmen wurden in der **Anlage 1** zusammengefasst und fachlich abgewogen. Relevante Inhalte finden im Bericht entsprechend Beachtung.

6. Maßnahmen

6.1 Handlungsfelder

In der Lärmaktionsplanung werden verschiedene Strategien und Handlungsfelder überstrichen, die von der generellen Planung bis hin zu detaillierten Einzelmaßnahmen reichen. Insbesondere sind folgende Bereiche relevant:



Grafik 5: Handlungsfelder und Kernbestandteile der Lärmaktionsplanung (© IVAS)

Die Felder „Stadtplanerische Ansätze“ sowie „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“ sind im Lärmaktionsplan nicht zwingend weiter mit konkreten Erläuterungen und Inhalten auszufüllen, wenn entsprechende Dokumente mit qualifiziertem Inhalt bereits vorliegen. Mit den bestehenden Konzepten (Masterplan Mobilität, Radverkehrskonzept, Nahverkehrsplan, Integriertes

Stadtentwicklungskonzept, Klimaschutzkonzept) gilt dies grundlegend. Bestehende Aktualisierungsbedarfe werden mit den geplanten Fortschreibungen ebenfalls adressiert.

Aus den Kernbestandteilen der Lärmaktionsplanung leitet sich der Großteil der Maßnahmen des vorliegenden Handlungskonzeptes ab. Darüber hinaus gibt es weitere Strategien und Ansätze, die durch die Kommunen aufgrund von Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten kaum zu beeinflussen, für die künftige Entwicklung der Lärmsituation jedoch durchaus bedeutsam sind.

Zur weiterführenden Literatur über Maßnahmen der Lärmaktionsplanung kann auf folgende Publikationen hingewiesen werden:

- „Handbuch Lärmaktionspläne, Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung“, Umweltbundesamt, Ausgabe 2015²⁰
- „Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen“, Umweltbundesamt, ISSN 2363-832X, Juli 2023²¹
- „Positivbeispiele Lärmaktionsplanung“, Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Ausgabe 2018 (aktuell in Überarbeitung)²²
- Handbuch „Mach's leiser!“, Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V.²³, Ausgabe 2019

Maßnahmen bezüglich der durch den Eisenbahnverkehr entstehenden Belastungen liegen im Aufgabenbereich des Eisenbahn-Bundesamtes bzw. der DB Netz AG und werden dementsprechend im Lärmaktionsplan des Straßenverkehrs nur im Ansatz behandelt. Diesbezüglich sei nochmals auf den vorhandenen Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen.

6.2 Einordnung von LAP-Maßnahmen

Zu bestimmten Maßnahmen kann die **Wirkung** auf Belastetenzahlen quantifiziert werden. So reduziert sich die Lärmemission bei einer Verringerung von Tempo-50 auf Tempo-30 um bis zu 3 dB(A), was rechnerisch etwa der Halbierung der Verkehrsmenge gleichkommt. Zahlreiche Maßnahmen entfalten jedoch keine rechnerisch bestimmbaren Wirkungen; so verringern Fahrbahnsanierungen und die ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung i.d.R. reell vorhandene Pegelspitzen, finden aber in der Kartierung keine Beachtung. Die Wirkungen rechnerisch nicht erfassbarer Maßnahmen werden anhand von Erfahrungswerten qualitativ eingeordnet.

²⁰ abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/handbuch-laermaktionsplaene-handlungsempfehlungen>, Stand Juli 2023

²¹ abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermaktionsplanung-laermminderungseffekte-von>, Stand Dezember 2023

²² abrufbar unter: <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30115>, Stand Juli 2023

²³ abrufbar unter: <https://www.oekoloewe.de/das-handbuch-laermminderung-fuer-kommunen.html>, Stand Juli 2023

Folgende Wirkungsgrade werden unterschieden:

- hohe Wirkung: bspw. Tempo-30 statt 50, Lärmschutzwand, Austausch lärmintensiven Pflasters gegen Asphaltbelag
- mittlere Wirkung: bspw. Austausch herkömmlichen Straßenbelags gegen lärmindernden Asphalt, Vermeidung (erhöhter) Durchgangsverkehre
- geringe Wirkung: bspw. Geschwindigkeitsüberwachung (Dialogdisplay, „Blitzer“), Fahrbahnsanierung, Straßenbegleitgrün

Generell ist zu beachten, dass Maßnahmen häufig auch abseits der Lärminderung positive Beiträge zur Stadtentwicklung leisten oder ermöglichen: Die Absenkung sowie Überwachung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten verbessern i.d.R. auch die Verkehrssicherheit. Mehr bzw. stärkere Begrünung erhöht die lokale Hitzeresistenz und Aufenthaltsqualität. In solchen und weiteren Fällen sagt die Einordnung einer Maßnahme im Sinne der Lärminderungswirkung nichts über die eigentliche Relevanz im städtischen Verkehrssystem sowie zur erreichbaren Lebensqualität vor Ort aus.

Die **Kosten** geeigneter Maßnahmen der Lärmaktionsplanung können nur grob geschätzt werden. Aufgrund ggf. zusätzlicher oder auch entfallender Kostenpunkte (bspw. abhängig von Dienstleistungen, planerischen Unwägbarkeiten, Einbettung in ein ohnehin umzusetzendes Projekt, etc.) ist im Einzelfall auch eine Über- oder Unterschreitung eines zu Beginn geschätzten Kostenrahmens möglich. Nachfolgend werden Beispiele zur Einordnung von Maßnahmenkosten benannt:

- geringe Kosten: < 10.000 €
Messung/Kontrolle von Fahrgeschwindigkeiten, Beschilderungen, etc.
- mittlere Kosten: < 100.000 €
externe Beauftragung von weiteren Untersuchungen, Mehrkosten beim Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge, etc.
- hohe Kosten: > 100.000 €
Lärmschutzwände, Umgestaltung von Knotenpunkten, etc.

Die **zeitliche Einordnung** von Maßnahmen orientiert sich am 5-Jahres-Turnus der Lärmaktionsplanung und erfolgt in drei Kategorien (vgl. folgende Tabelle).

Zeithorizont	konkrete Einordnung
kurzfristig	1 bis 2 Jahre, bis Ende 2025
mittelfristig	2 bis 5 Jahre, bis 2028 (nächste Stufe LAP)
langfristig	über 5 Jahre

Tabelle 5: Zeitrahmen von Maßnahmen

6.3 Maßnahmen des LAP 2024

Maßnahme 1: Sanierung/Erneuerung der Fahrbahndecken	
<p>Zur Vermeidung zusätzlicher Emissionen wegen Infrastrukturschäden sollten Sanierungs- bzw. Umbaumaßnahmen an folgenden Straßenzügen im Hauptverkehrsnetz zum nächstmöglichen Zeitpunkt stattfinden:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ L 472 Museumsstraße (Salder), Fuhsebrücke bis Zufahrt Fa. Möhlenhoff → in mittelfristiger Finanzplanung enthalten, Planungsauftrag noch in 2024 vorgesehen ▪ Knotenpunkt L 636 Gießereistraße/ Barumer Straße/ Zingelstraße (Heerte) → in mittelfristiger Finanzplanung enthalten ▪ L 670 Am Dorfrand (Gebhardshagen), Vor der Burg bis Lobmachersenstraße → in mittelfristiger Finanzplanung enthalten ▪ L 636 Harzstraße/ Werkstraße (Barum), B 248 bis Trapweg → Sanierungsbedarf ist bekannt, derzeit jedoch keine finanziellen Mittel verfügbar ▪ K 39 Albert-Schweitzer-Straße (Lebenstedt), Konrad-Adenauer-Straße bis Gothastraße → Sanierungsbedarf ist bekannt, derzeit jedoch keine finanziellen Mittel verfügbar ▪ Maangarten (Hallendorf), K 12 Kanalstraße bis Hackenbeck → in mittelfristiger Finanzplanung enthalten ▪ L 474 Burgdorfer Straße (Osterlinde), südlich der Bushaltestelle Burgdorfer Straße Austausch Pflasterbelag → Sanierungsbedarf ist bekannt, derzeit jedoch keine finanziellen Mittel verfügbar ▪ K 6 Flothestraße (Lesse), Im Wiegehofe bis Ortsausgang → Sanierungsbedarf ist bekannt, derzeit jedoch keine finanziellen Mittel verfügbar ▪ Knotenpunkt Vor dem Dorfe/ Peiner Straße (Salder) → Sanierungsbedarf ist bekannt, derzeit jedoch keine finanziellen Mittel verfügbar 	
Zeitraum:	mittel- bis langfristig (abhängig von Einzelmaßnahmen)
Wirkung:	gering bis hoch
Kosten:	mittel bis hoch

Da der **bauliche Zustand** der Infrastruktur einen maßgeblichen Einfluss auf die reelle Lärmentwicklung hat, wird dem Erhalt und der Sanierung von Fahrbahndecken ein besonderer Wert beigemessen. Besondere Achtsamkeit sollte auf der Ebenheit der Fahrbahn liegen, was u.a. Risse und Frostschäden sowie die Höhe von Schachtabdeckungen einbezieht. Die Wirkung der Fahrbahndecken-Erneuerung wird aktuell nicht quantifiziert, ist aber subjektiv deutlich wahrnehmbar. In diesem Sinne kommt insbesondere auch der finanziellen Untersetzung des Straßenerhalts bzw. entsprechender Sanierungsmaßnahmen eine essenzielle Rolle zu, welche bei Haushaltenentscheidungen berücksichtigt werden sollte.

Im **Straßennebennetz** fallen die Lärmemissionen bei baulichen Mängeln im Regelfall wegen der dort niedrigeren Verkehrsmengen und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten geringer aus. Dennoch können im Einzelfall, insbesondere bei starken Schäden wie bspw. abgesenkte Schachtdeckel oder tiefe Schlaglöcher, subjektiv hohe und nicht zu vernachlässigende Lärmbelastungen entstehen. Daher sollte auch im Nebennetz stets ein Mindestmaß an Mitteln für den Bestandserhalt eingeplant werden.

Maßnahme 2: Einbau innerorts wirksamer lärmindernder Fahrbahnbeläge entlang der Hauptverkehrsachsen	
Im Falle anstehender Arbeiten an Straßen im klassifizierten Straßennetz, welche den Austausch der Fahrbahndecke beinhalten, sollte stets die Möglichkeit geprüft werden, einen innerorts, also auch bei zulässigen Geschwindigkeiten unter 70 km/h, wirksamen lärmärmeren Fahrbahnbelag einzubauen.	
Zeitraum:	Daueraufgabe
Wirkung:	mittel
Kosten:	mittel bis hoch, bei ohnehin anstehender Sanierung ggf. nur geringe bis mittlere Mehrkosten

Gegenüber offenporigen Fahrbahnbelägen, welche erst ab Geschwindigkeiten von 70 km/h dauerhaft lärmindernd wirken, gibt es zunehmend auch Regelbauweisen, welche innerorts eine lärmindernde Wirkung erzielen – v.a. im Bereich > 30 bis 60 km/h. Hierzu sei auf aktuelle Regelwerke verwiesen, wie bspw. die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)²⁴. Vor allem Hauptverkehrsachsen kommen somit für innerorts lärmindernde Fahrbahnbeläge infrage. In der Baulast der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr kommen im Regelfall bereits entsprechende Beläge zum Einsatz: Alle kartierten Bundes- und Landesstraßen besitzen einen innerorts lärmindernden Splittmastixasphalt.

In der Baulast der Stadt Salzgitter sind ebenfalls bereits zahlreiche Straßen (v.a. Kreisstraßen) mit innerorts lärmindernden Regelbauweisen ausgestattet. Im Sinne der Lärminderung ist bei anstehenden Sanierungsarbeiten an Straßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 30 km/h weiterhin stets der Einsatz innerorts lärmindernder Beläge zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen. Lautere Bauweisen sollten möglichst nur noch im Ausnahmefall Anwendung finden. Dies gilt insbesondere im Umfeld potentiell vom Lärm betroffener Wohngebäude.

²⁴ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, FGSV-Verlag, Köln, Ausgabe 2019 (RLS-19)

Bei anstehenden Sanierungsarbeiten in lärmsensiblen Bereichen an Bundes- und Landesstraßen durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erfolgt bereits üblicherweise der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Abminderungswert von ca. - 2,0 dB(A). Für Kreis- und Gemeindestraßen erfolgt durch den Fachdienst Tiefbau und Verkehr der Stadt Salzgitter im Rahmen von Sanierungsarbeiten stets eine Prüfung zum Einbau einer lärmgeminderten Asphaltdeckschicht.

Maßnahme 3: Prüfung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten

Auf Basis der Kartierung sind zunächst folgende Abschnitte auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu überprüfen:

- B 248 Braunschweiger Straße (Salzgitter-Bad), L 472 Nord-Süd-Straße bis westl. Ortsausgang: Tempo-50 statt Tempo-60 – innerhalb des Bearbeitungszeitraums aus verkehrsrechtlichen Gründen bereits umgesetzt
- L 472 Nord-Süd-Straße (Salzgitter-Bad), Höhe Elbestraße bis B 248 Braunschweiger Straße: Tempo-50 statt Tempo-60, ggf. in Fahrtrichtung nach Süden ausreichend
- L 472 Nord-Süd-Straße (Salzgitter-Bad), Ortsausgang Salzgitter-Bad bis Ende Wohnbebauung: Tempo-70 (ggf. nachts) statt Tempo-100
- L 636 Werkstraße/ Harzstraße (Barum), innerorts-Bereich, Tempo-30 im Zeitraum der Baumaßnahme Industriestraße Mitte

Abseits der Kartierung sollten folgende Straßenabschnitte vor dem Hintergrund der kürzlichen StVO-Novelle geprüft werden:

- K 39 Ludwig-Erhard-Straße (Lebenstedt), Falkenhorst bis Wildkamp: Tempo-50 statt Tempo-60 in Fahrtrichtung Westen
- L 670 Am Dorfrand (Gebhardshagen), Vor der Burg bis Lobmachersenstraße – in Verbindung mit der potentiellen künftigen Abstufung; Anordnung von Tempo-30 (linienhaft) unter Beibehaltung bestehender Vorfahrtregelungen oder Integration in die bestehende Tempo-30-Zone und Vorrang aufgrund der dort verlaufenden Buslinien mittels Z 301 StVO „Vorfahrt“ gewährleisten

Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Wirkung:	gering bis hoch (abhängig von der Reduzierung)
Kosten:	gering

Gemäß Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beträgt die innerörtliche Regelgeschwindigkeit für alle Kraftfahrzeuge 50 km/ h. Abweichungen hiervon – sowohl höhere als auch niedrigere Geschwindigkeiten – sind gemäß Straßenverkehrs-Ordnung zu begründen. Mit der in 2024 erfolgten Novellierung der StVO wurden verschiedene Randbedingungen zur Begrenzung der innerörtlichen

Höchstgeschwindigkeiten geändert. Spätestens im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes sind deshalb Straßenabschnitte im Hauptverkehrsnetz auf die dort zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu überprüfen. Dies gilt insbesondere für Innerortsstraßen mit aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 50 km/h.

Die Prüfung sollte neben der generellen Grundlage zur Anordnung gemäß StVO zunächst die potentielle Reduktion tatsächlicher Lärmbelastungen beachten, welche aufgrund der begrenzten Datenlage aus der Kartierung nicht abgeschätzt werden kann.

Gegen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können bereits realisierte oder in Planung befindliche aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen sprechen, durch die eine ausreichende Entlastung erreicht wird. Auch die Belange des ÖPNV sind zu berücksichtigen; insbesondere Sprungkosten aufgrund zusätzlich benötigter Fahrzeuge im Umlauf wegen reduzierten Fahrgeschwindigkeiten sind zu vermeiden.

Maßnahme 4: Durchsetzung der zulässigen Geschwindigkeiten

Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen, welche die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten kontrollieren (Dialogdisplays/ Geschwindigkeitsüberwachung) oder unterstützen (bauliche/verkehrsorganisatorische Ansätze). Folgende Abschnitte werden auf Basis der Stellungnahmen zum LAP-Entwurf gesondert gelistet:

- B 248 (Barum), nördlich Rofenweg/Harzstraße, Empfehlung: geschwindigkeitsreduzierender Fahrbahnteiler im Ortseingangsbereich
- Maangarten (Hallendorf), Empfehlung: Reaktivierung Dialogdisplay
- L 636 Werkstraße/ Harzstraße (Barum), innerorts-Bereich, Empfehlung: Dialogdisplay, im Ortsausgangsbereich Richtung Heerte geschwindigkeitsreduzierender Fahrbahnteiler
- K 32 Hinter dem Salze (Salzgitter-Bad), Empfehlung: Dialogdisplays, Geschwindigkeitsüberwachung
- K 6 Flothestraße (Lesse), Ortsausgang nach Fredenberg, Empfehlung: geschwindigkeitsreduzierender Fahrbahnteiler
- B 248 (Thiede), Empfehlungen: Dialogdisplays, Geschwindigkeitsüberwachung, geschwindigkeitsreduzierende Fahrbahnteiler an den Ortsausgängen
- Am Salgenteich (Salzgitter-Bad), Empfehlung: Dialogdisplays

Zeitraum: Einzelmaßnahmen kurz bis mittelfristig, generell Daueraufgabe

Wirkung: gering

Kosten: niedrig (Dialogdisplay), mittel bis hoch (stationäre Geschwindigkeitsüberwachung, bauliche Ausführung)

Da sich die Lärmbelastung in der Lärmkartierung u.a. aus der zulässigen Geschwindigkeit der jeweiligen Fahrbahn ergibt, können die tatsächlichen Pegel bei regelmäßiger Überschreitung deutlich höher ausfallen als dargestellt. Generell erfolgen stadtweit regelmäßig Messungen an verschiedenen Straßenabschnitten. Im Falle ortskonkreter Beschwerden wird möglichst zeitnah durch die Behörden reagiert – sowohl bei überhöhten Geschwindigkeiten als auch im Falle unnötig lärmenden Verhaltens wie bspw. hochtouriges Fahren oder laute Soundanlagen.

Geschwindigkeitsübertretungen können generell durch die stationäre Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten, den Einsatz von Dialogdisplays sowie geschwindigkeitsabhängige Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) auch in lärmbelasteten Bereichen, wie bspw. Ortsdurchfahrten, reduziert werden. Nach einschlägigen Erfahrungen entfalten zeitlich begrenzte Maßnahmen zu meist nur für die Dauer ihres Einsatzes lärmindernde Wirkungen. Deshalb sind nach Möglichkeit feste Installationen bzw. bauliche Ausführungen zu bevorzugen. Dialogdisplays, welche die Fahrgeschwindigkeit und eine entsprechende Wertung anzeigen (bspw. „Daumen hoch/ runter“), entfalten außerdem ähnliche Wirkungen wie die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung.

Insbesondere im Straßennebennetz sind bauliche und verkehrsorganisatorische Möglichkeiten zu nutzen, um die Beachtung der Geschwindigkeitsvorgaben zu forcieren. So können breite Fahrbahnen in Kombination mit geradliniger Führung zum schnelleren Fahren verleiten. Der Einbau dämpfender Elemente (z.B. Verschwenkungen, Mittelinseln, Schaffung von Torsituationen zur Abgrenzung des Nebennetzes, Neuordnung des ruhenden Verkehrs, etc.) kann hier Abhilfe schaffen.

Maßnahme 5: Prüfung zur Aufnahme der Bundesautobahn A 39 in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes	
Prüfung zur Aufnahme der A 39 und ggf. Maßnahmenentwicklung im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes.	
Zeitraum:	kurzfristig (Prüfung)
Wirkung:	k.A. (abhängig von Prüfergebnis und ggf. Lärmsanierungsmaßnahmen)
Kosten:	keine bis mittel (für Stadt Salzburg)

Die Lärmsanierung stellt eine freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen des Bundes dar. Hierbei werden bei Überschreitung bestimmter Auslösewerte (in Wohngebieten bspw. $L_{\text{Night}} > 54 \text{ dB(A)}$) Maßnahmen zur Lärmreduzierung geprüft. Vorrangig sind aktive

Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, jedoch unter Beachtung des erreichbaren Kosten-Nutzen-Verhältnisses²⁵.

In Zusammenarbeit mit der zuständigen Autobahn GmbH des Bundes ist zunächst zu prüfen, ob die A 39 in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen werden kann und welche Leistungen seitens der Stadt Salzgitter hierzu erforderlich sind. Bei positivem Prüfergebnis sind entsprechende Maßnahmen zur Lärminderung zu untersuchen. Dabei werden die Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen vom Baulastträger (Bund) getragen. Für passiven Schallschutz (bspw. Schallschutzfenster) im Zuge der Lärmsanierung werden lärmbeeinträchtigten Eigentümern in der Regel 75 % der erforderlichen Aufwendungen erstattet.

Maßnahme 6: Qualifizierung der Lärmkartierung

Qualifizierung der Grundlagen des Straßenhauptverkehrsnetzes im Vorfeld der nächsten Lärmkartierung (2027):

- Definition eines fest zu kartierenden Netzes, insbesondere aus den klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und ggf. Kreisstraßen) im Umfeld von Wohngebäuden, auch bei Verkehrsmengen unterhalb der Kartierungspflicht
- Erfassung benötigter Eingangsdaten aller zu kartierenden Straßen
- Bereitstellung der erforderlichen Grundlagen zur Ermittlung, Bewertung und Priorisierung einzelner Lärmschwerpunkte im Rahmen der Lärmkartierung

Zeitraum: kurzfristig, periodisch wiederkehrende Daueraufgabe

Wirkung: k.A. (strategisch)

Kosten: gering (Umsetzung im Rahmen der Verwaltungstätigkeit)

Die Vorbereitung und Durchführung der Lärmkartierung entscheiden maßgeblich über die Aussagekraft hinsichtlich der Lärmbelastungen in Salzgitter. Auch an Straßen unterhalb der Schwelle zur Kartierungspflicht von ca. 8.200 Kfz/ 24h können hohe Belastungen auftreten – bspw. bei eng bebauten Straßenräumen oder zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/ h.

Für die nächste Lärmkartierung soll deshalb ein fest zu kartierendes Netz bestimmt werden, welches folgende **Innerortsstraßen** beinhaltet:

- Bundesstraßen
- Landesstraßen
- Straßen mit mehr als einem durchgehenden Fahrstreifen je Richtung

²⁵ vgl. <https://www.bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html>, Stand Oktober 2024

- Straßen mit Wohnbebauung und Verkehrsmengen > 4.000 Kfz/ 24h sowie
 - zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 50 km/ h
 - einem hohem Schwerverkehrsanteil
 - dicht anliegender Wohnbebauung
 - hohen Längsneigungen
- ggf. auftretende Lücken im Bereich bestehender Wohnbebauung zwischen zwei nach den o.g. Kriterien zu kartierenden Abschnitten

Das festgelegte Straßennetz zur Kartierung sollte künftig möglichst konsistent gehalten werden, um zwischen den Kartierungsrunden Vergleiche je Straßenabschnitt sowie für die Gesamtstadt zu ermöglichen. Für die zu kartierenden Straßen sind die relevanten Daten im Vorfeld der Kartierung entsprechend zu eruieren und bereitzustellen. Hierbei können auch die Erhebungen aus der Fortschreibung des Masterplans Mobilität Verwendung finden.

Vor dem Hintergrund der prinzipiell anzustrebenden Priorisierung und Bewertung von Lärmschwerpunkten ist darauf zu achten, dass aus der Lärmkartierung diesbezüglich interpretierbare Ergebnisse hervorgehen. Dies beinhaltet u.a. wichtige Zwischenergebnisse: So sollten insbesondere die Zuordnung von Belastetenzahlen und Lärmpegeln auf die Fassadenpunkte betroffener Wohngebäude Bestandteil der Lärmkartierung sein.

Maßnahme 7: Evaluierung bisheriger Lärmschutzmaßnahmen

Berichterstattung über Fortschritte und eventuelle Probleme bei der Umsetzung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung. Die Evaluierung ist mindestens frühzeitig vor der Fortschreibung des Planes einzuordnen. Dies beinhaltet bis zur nächsten LAP-Runde (ab 2028) folgende Punkte:

- Umsetzungsstand und Evaluierung bisheriger LAP-Maßnahmen
- Erfassung von Wohngebäuden entlang stark belasteter Straßenzüge, welche bereits mit ausreichendem passivem Lärmschutz ausgerüstet sind (ob durch LAP-Maßnahmen, anderweitige Angebote oder aufgrund des ohnehin ausreichenden Schutzes bei neueren Gebäuden) zur wirksamen Priorisierung innerhalb der Lärmschwerpunkte

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig, periodisch wiederkehrende Daueraufgabe

Wirkung: k.A. (strategisch)

Kosten: gering (Umsetzung im Rahmen der Verwaltungstätigkeit)

Die konsequente Berichterstattung trägt frühzeitig zum Erkennen von Umsetzungshemmnissen bei und ist demnach eine maßgebliche Voraussetzung für die erfolgreiche Durchführung geplan-

ter Maßnahmen. Die Maßnahme kann zudem zur effizienteren/effektiveren Bearbeitung kommunaler verkehrlich relevanter Planungen sowie generell dem verwaltungsinternen Gebrauch beitragen.

Maßnahme 8: Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten in der übergeordneten Verkehrsplanung	
Einzelne Maßnahmen und Ansätze des Lärmaktionsplanes sind ggf. zunächst im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu prüfen. Ferner sind die Belange des Lärmschutzes und der Lärminderung in der Fortschreibung des Masterplans Mobilität Salzgitter zu beachten.	
Zeitraum:	kurzfristig
Wirkung:	k.A. (strategisch)
Kosten:	gering (Umsetzung im Rahmen der Verwaltungstätigkeit)

Die übergeordnete Verkehrsentwicklungsplanung spielt v.a. im Mittel- bis Langfristhorizont eine entscheidende Rolle für die Lärmaktionsplanung. Die Stadt Salzgitter besitzt derzeit entsprechende Planungsdokumente, welche jedoch aus dem Jahr 2015 stammen und nicht mehr in Gänze den aktuellen Anforderungen gerecht werden. Mit der Fortschreibung des Masterplans Mobilität soll die bestehende Lücke künftig geschlossen werden.

Der Mobilitätsplan definiert die Zielstellung und Schwerpunktsetzung zur künftigen verkehrlichen Entwicklung der Stadt Salzgitter. Dabei sind zahlreiche Ansprüche zu beachten, u.a. Mobilitätsbedürfnis, Stadtplanungsaspekte, wirtschaftliche Anforderungen, Lärminderung und Luftreinhaltung. Im Fokus sollten aus Sicht der Lärmaktionsplanung Maßnahmen zur modalen Verlagerung hin zum Umweltverbund stehen sowie die Entlastung stark lärmbelasteter Bereiche durch Verkehrsvermeidung bzw. -verlagerung. Dies gilt besonders für Straßenräume und Quartiere mit hoher Wohnnutzung, deren Gestaltung im aktuellen Zustand noch häufig auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet ist.

Die Anordnung von Tempo-30 ist dabei auch für Abschnitte des Grundstraßennetzes in Abstimmung mit verkehrsrechtlichen Belangen nicht grundsätzlich auszuschließen, u.a. da nach aktuellem Stand von Wissenschaft und Rechtsprechung (s. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Verbindung mit Lärmschutz-Richtlinie StV 2007) selbst an Hauptverkehrsstraßen nichts generell gegen derlei Maßnahmen spricht, jedoch stets sorgfältig zu prüfen und nachvollziehbar abzuwägen ist²⁶.

²⁶ „Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung, Handbuch Vorsorge / Sanierung / Ausführung“ (2016, Kirschbaum Verlag GmbH), ISBN 978-3-7812-1951-9

Nachfolgend werden konkrete Themenschwerpunkte gelistet, die eine hohe Relevanz für die stadtweite und ortskonkrete Lärminderung besitzen und deshalb im Mobilitätsplan Beachtung finden sollten – die Reihenfolge enthält keine Priorisierung:

- die verstärkte Förderung des Umweltverbundes zielt auf eine geringere Nutzung des motorisierten Individualverkehrs ab und trägt indirekt zur Lärminderung bei, darin enthalten sind
 - die Entwicklung einer nutzergerechten und sicheren Infrastruktur für die nichtmotorisierten Verkehrsarten von Fuß- und Radverkehr sowie
 - die Bereitstellung bedarfsgerechter Infrastruktur und bezahlbarer Verkehrsangebote im ÖPNV sowie Gewährleistung einer hohen Erschließungs- und Angebotsdichte,
- die konsequente Beruhigung des Straßennebennetzes vor allem in Wohngebieten durch Bündelung im Straßenhauptnetz, damit Reduzierung der Lärmpegel und Erhöhung der Lebensqualität in der Fläche (bspw. durch Ausweitung von Geschwindigkeitszonierungen), damit verbunden ist die Entwicklung einer klaren Netzstruktur,
- die angemessene Entwicklung der Straßeninfrastruktur unter Berücksichtigung der Zusammenhänge von Netzkapazitäten und Verkehrsnachfrage sowie Vermeidung überdimensionierter Fahrbahnen (v.a. mehr oder breitere Fahrstreifen als erforderlich),
- Prüfung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Straßenhaupt- und -nebennetz vor dem Hintergrund einer konsistenten und konsequenten Netzgliederung,
- die Nutzung des Parkraumangebotes als Steuerungsinstrument für die Kfz-Nutzung,
- Ausbau bzw. Förderung eines geeigneten Carsharing-Angebotes als Alternative zum privaten Kfz bei hauptsächlicher Nutzung des Umweltverbundes,
- das Einwirken auf die Stadtplanung durch verkehrliche Standortbewertung.

Maßnahme 9: Beachtung von Lärminderungsaspekten in der Stadtplanung

Bei der weiteren Stadtentwicklung (ISEK, Bauleitplanung) sind in den stadtplanerischen Vorgaben und Strategien die Belange des Lärmschutzes bzw. der Lärminderung für Anwohner weiter zu beachten.

Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig, stets im Rahmen geplanter Fortschreibungen
Wirkung:	k.A. (strategisch)
Kosten:	gering (Umsetzung im Rahmen der Verwaltungstätigkeit)

In der Stadtentwicklung sollten folgende Aspekte in Hinblick auf die Vermeidung neuer Verlärmungen, aber auch zur Reduzierung bestehender Belastungen weiterhin berücksichtigt werden:

- Kompakte Stadtstrukturen mit Mischnutzung (Wohnen/ nicht störendes Gewerbe) ermöglichen kurze Wege und damit einen hohen Anteil nichtmotorisierter und damit lärmarmen Verkehrsarten.

- Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Errichtung von Gebäuden mit wenig lärmempfindlicher Nutzung direkt an den Hauptverkehrswegen zur Lärmabschirmung für dahinter liegende Gebäude
- Ermöglichung der Schließung von Baulücken an stark lärmemittierenden Hauptverkehrsachsen unter Verzicht auf die Ansiedlung schutzbedürftiger Nutzungen oder (sollte eine Einordnung dennoch erfolgen) unter der Beachtung festgelegter hoher Anforderungen an den Lärmschutz
- Lärmintensive Nutzungen (Industrie und Gewerbe) sind weitgehend zu separieren, um direkte Belastungen am Wohnort zu vermeiden.
- Nutzungen mit erheblichem (Schwer-) Verkehrsaufkommen sind so anzusiedeln, dass die entstehenden Verkehrsströme auf kurzen Wegen durch nicht-sensible städtische Bereiche ins überörtliche Straßennetz geführt werden.
- Der Schutz ruhiger Gebiete ist im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Aus der Aufzählung wird deutlich, dass die stadtplanerischen Ansatzpunkte eher langfristiger Natur sind. Die unmittelbare Reaktion auf bestehende Lärmprobleme ist hingegen über die Stadtplanung nur eingeschränkt möglich.

Maßnahme 10: Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete

Schutz der im Kapitel 4 gelisteten und in der *Abbildung 4* dargestellten ruhigen Gebiete vor zusätzlicher Verlärmung und im Rahmen künftiger Planungen nach Möglichkeit weitere Minderung vorhandener Lärmimmissionen.

Zeitraum:	Daueraufgabe
Wirkung:	k.A. (strategisch)
Kosten:	gering (Umsetzung im Rahmen der Verwaltungstätigkeit)

Die in Kapitel 4 aufgeführten und in *Abbildung 4* dargestellten ruhigen Gebiete sind zur Gewährleistung ihrer Erholungsfunktion vor einer Zunahme der Schallimmissionen zu schützen und, sofern die Möglichkeit besteht, weiter zu beruhigen. So sind niedrigere Immissionswerte infolge künftiger Lärmschutzmaßnahmen (unabhängig vom Grund der Maßnahmen) als neue Maximalwerte zu betrachten und nicht erneut zu überschreiten. Dies ist auch in Fortschreibungen der Bauleit- und Flächennutzungsplanung zu beachten.

7. Zusammenfassung und weitere Vorgehensweise

Die aktuelle Lärmkartierung von Salzgitter weist zahlreiche Betroffenheiten in der Gesamtstadt aus. So werden laut den Berechnungen ganztägig ca. 12.000 Personen durch den Straßenverkehrslärm belästigt und ca. 1.000 Personen potentiell gesundheitlich beeinträchtigt. Nachts werden potentiell ca. 1.400 Personen gesundheitlich beeinträchtigt.

In die Lärmberechnungen gingen alle grundsätzlich kartierungspflichtigen Straßen ein. Dies betrifft innerstädtisch Bundes- und Landesstraßen mit Verkehrsmengen > 8.200 Kfz/ 24h. Abseits dieser Straßenabschnitte sind erhöhte Lärmbelastungen jedoch nicht auszuschließen.

In Auswertung der bestehenden Kartierung und Ortsbesichtigung werden zunächst für einzelne Straßenabschnitte Maßnahmen formuliert. In Maßnahme 1 wird der bauliche Zustand wichtiger Hauptverkehrsachsen und Ortsdurchfahrten adressiert, da Fahrbahnschäden reell zu erhöhten Lärmemissionen führen können. Der Einsatz innerorts lärmindernder Fahrbahnbeläge wird durch die Baulasträger (Land Niedersachsen, Stadt Salzgitter) in der Stadt grundsätzlich bereits wahrgenommen. Maßnahme 2 soll das Potential im Falle anstehender Sanierungsarbeiten aufgrund von geringen oder ggf. vollständig vermeidbaren Mehrkosten hervorheben und den Einsatz im Hauptverkehrsnetz weiter verstetigen.

Die Prüfung zur Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Maßnahme 3 kann nur im kartierten Netz aus Gründen des Lärmschutzes erfolgen, da anderweitig keine Handlungsgrundlage besteht. Auf zwei weiteren Abschnitten ist die generelle Anordenbarkeit der aktuellen Regelung im Bestand bzw. vor dem Hintergrund einer möglichen Abstufung zu prüfen. Zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und somit Vermeidung unnötiger Lärmemissionen werden in Maßnahme 4 geeignete Optionen herausgestellt.

Die Maßnahme 5 leitet sich primär aus Stellungnahmen der Bürgerschaft sowie der zuständigen Autobahn GmbH des Bundes ab. Sie beinhaltet die Prüfung zur Aufnahme der Bundesautobahn A 39 in das (freiwillige) Lärmsanierungsprogramm des Bundes und – im positiven Falle – anschließende Erarbeitung geeigneter aktiver und/ oder passiver Schallschutzmaßnahmen.

Die Maßnahmen 6 (Qualifizierung der Lärmkartierung) und 7 (Evaluierung bisheriger Lärmschutzmaßnahmen) sind als besonders wichtige Kernaufgaben in Vorbereitung der nächsten Lärmkartierung (vrsl. 2027) sowie LAP-Fortschreibung (vrsl. 2028) zu verstehen. Erst die umfassende Kenntnis über innerstädtische Lärmprobleme sowie bisherige Maßnahmen ermöglichen eine fundierte Schwerpunktsetzung und wirksamen Lärmschutz. Des Weiteren können zahlreiche Lärm-minderungsmaßnahmen nur anhand von Kartierungsergebnissen hinreichend begründet werden.

Vor diesem Hintergrund ist die Beachtung von Lärmschutzbelangen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (Maßnahme 8) und der Stadtentwicklungsplanung (Maßnahme 9) hervorzuheben. Die übergeordneten Planwerke ermöglichen sowohl gesamtstädtisch als auch in Teilbereichen eine grundsätzliche Ausrichtung im Sinne der Lärminderung.

Die Festlegung ruhiger Gebiete (Maßnahme 10) stellt den letzten Schwerpunkt der vorliegenden LAP-Fortschreibung dar. Zusätzlich zu bestehenden Schutzgebieten werden zahlreiche weitere Gebiete benannt, welche grundsätzlich der regelmäßigen Erholung der Bevölkerung dienen und deshalb vor weiterer Verlärmung zu schützen sind.

Parallel zur Offenlage des Entwurfs zum Lärmaktionsplan mit Maßnahmenkatalog erfolgte die Vorlage bei den betroffenen Trägern öffentlicher Belange. Alle eingegangenen Hinweise und Anregungen wurden in *Anlage 1* fachlich abgewogen und gingen, sofern relevant, in den Bericht ein. Der Lärmaktionsplan 2024 wurde durch den Rat der Stadt Salzgitter beschlossen. Mit erfolgreichem Beschluss sind die Maßnahmen planerisch zu vertiefen und umzusetzen.

8. Inkrafttreten

Dieser Lärmaktionsplan wurde vom Rat der Stadt Salzgitter in seiner Sitzung am 17.12.2024 beschlossen.

Salzgitter, den 18.12.2024

gez. Waldmann

Abbildungen

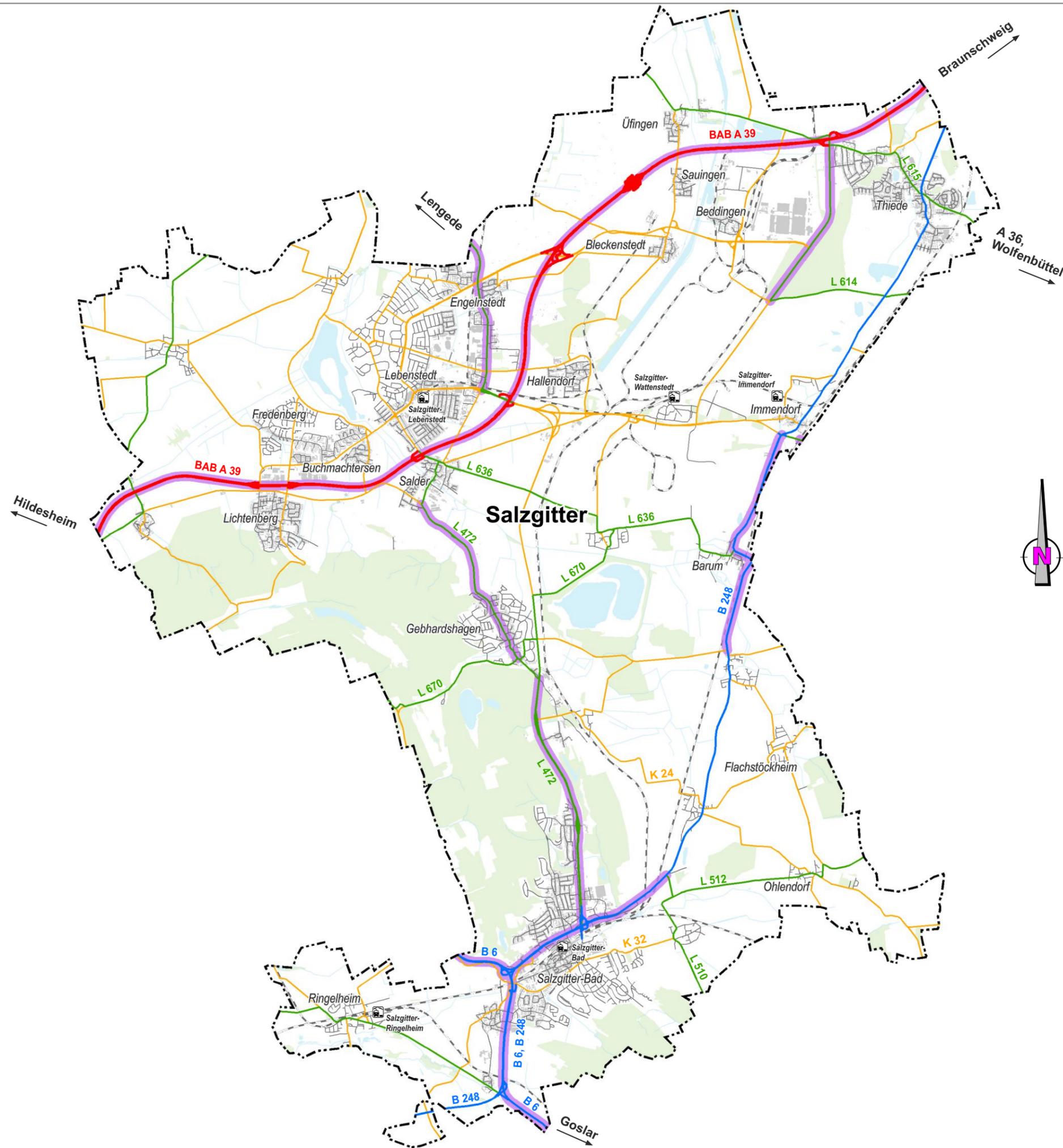
Übersichtskarte mit klassifiziertem und lärmkartiertem Straßennetz

kartierter Straßenabschnitt

- BAB A 39** Bundesautobahn
- B 248** Bundesstraße
- L 472** Landesstraßen
- K 12** Kreisstraße
- Bahnanlage
- Gemeindestraße
- Gemeindegrenze

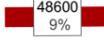
Karteninhalte
 Lärmkartierung:
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
 Kartengrundlage: ATKIS-Basis-DLM

Abbildung 1

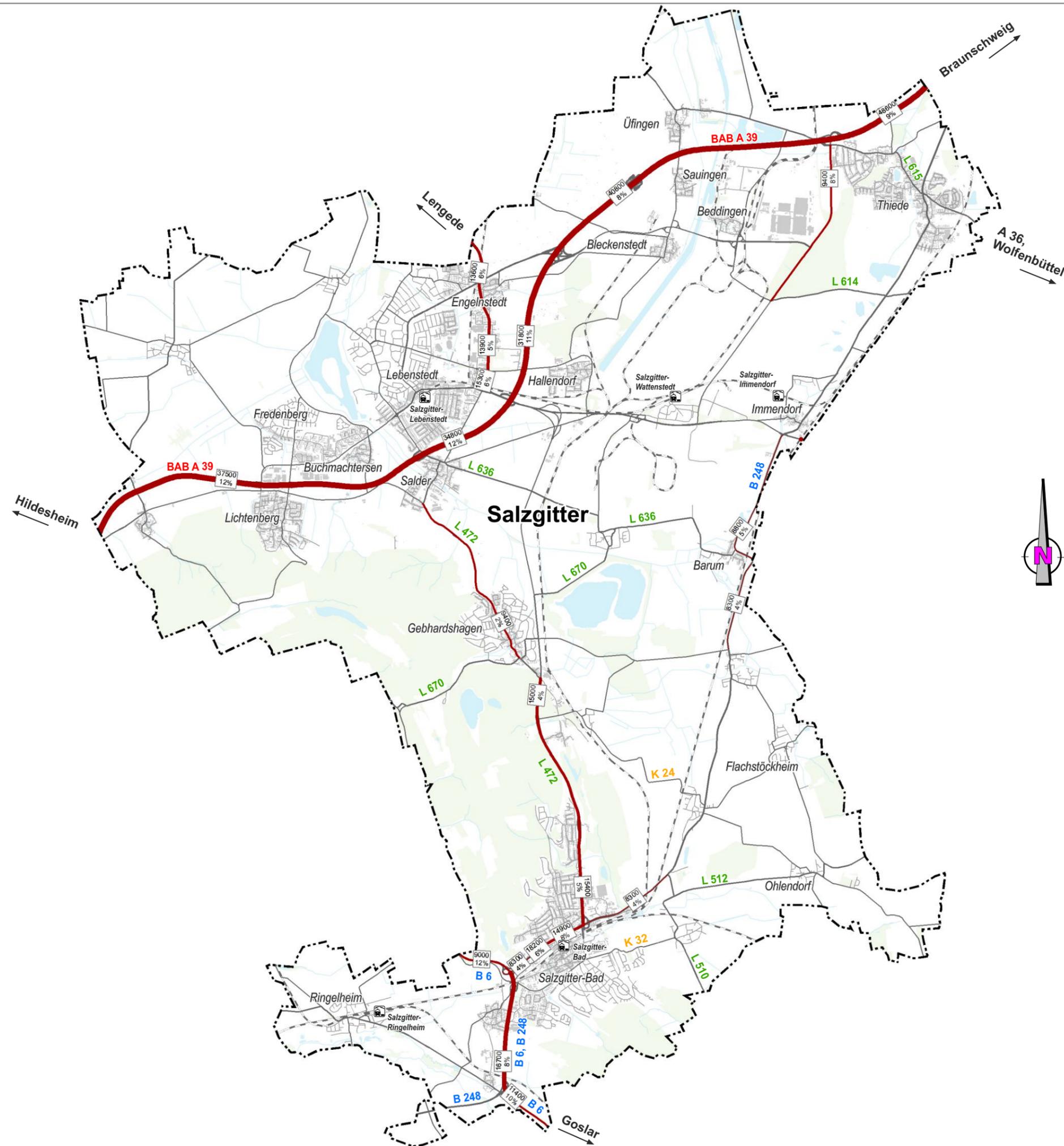


**Verkehrsmengen
der kartierten Straßen**

Verkehrsmengen DTV


 Verkehrsstärke* in Kfz/ 24 h
 (DTV_{Mo-So})
 Schwerverkehrsanteil

*DTV-Werte auf volle 100 gerundet



-  **BAB A 39** Bundesautobahn
-  **B 248** Bundesstraße
-  **L 472** Landesstraßen
-  **K 12** Kreisstraße
-  Bahnanlage
-  Gemeindestraße
-  Gemeindegrenze

Karteninhalte
 Lärmkartierung:
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
 Kartengrundlage: ATKIS-Basis-DLM

Abbildung 2.1

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten der kartierten Straßen

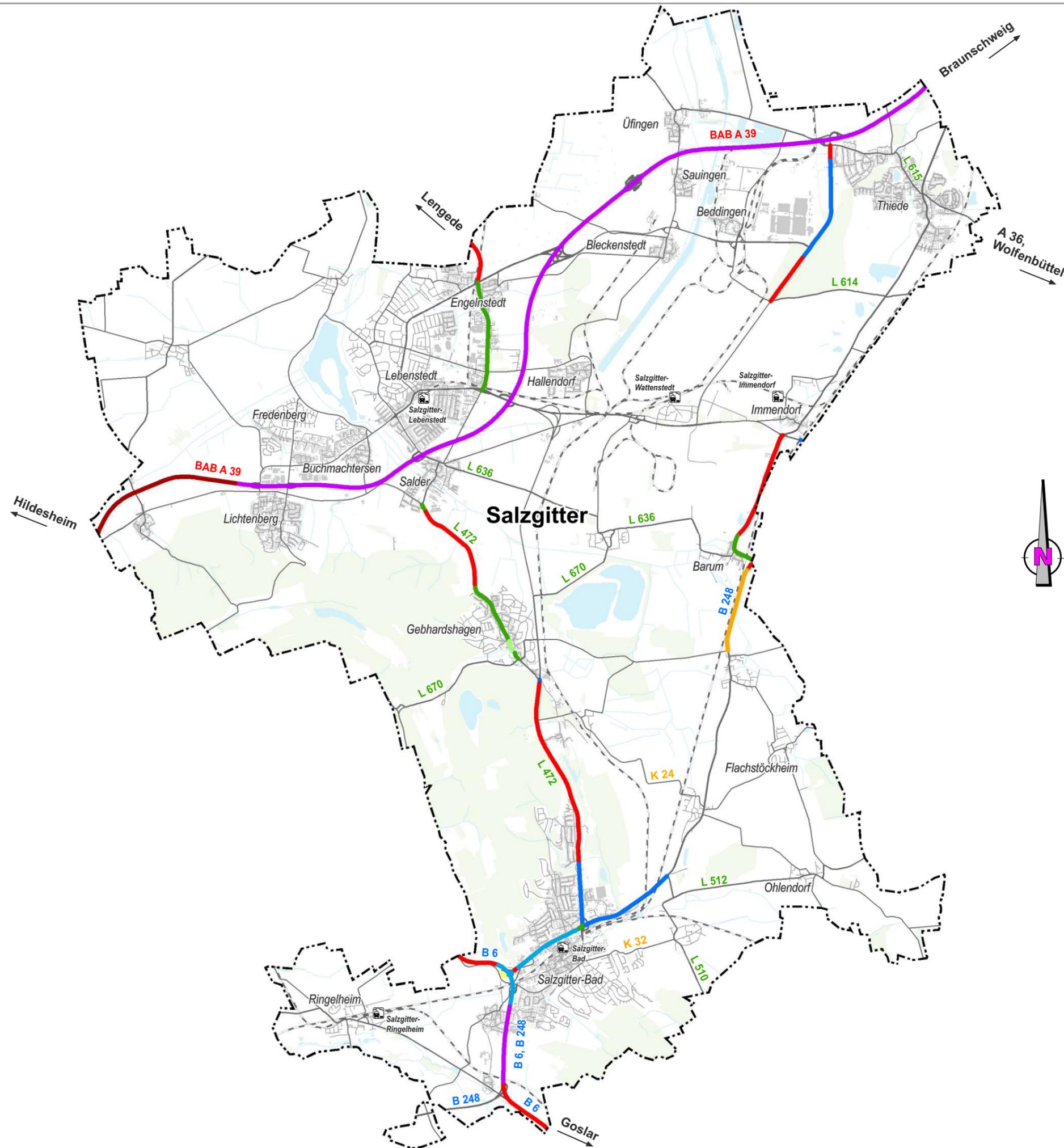
Zulässige Geschwindigkeit Pkw

- █ 30 km/h
- █ 40 km/h
- █ 50 km/h
- █ 60 km/h
- █ 70 km/h
- █ 80 km/h
- █ 100 km/h
- █ 120 km/h
- █ 130 km/h

- █ **BAB A 39** Bundesautobahn
- █ **B 248** Bundesstraße
- █ **L 472** Landesstraßen
- █ **K 12** Kreisstraße
- Bahnanlage
- Gemeindestraße
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
 Lärmkartierung:
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
 Kartengrundlage: ATKIS-Basis-DLM

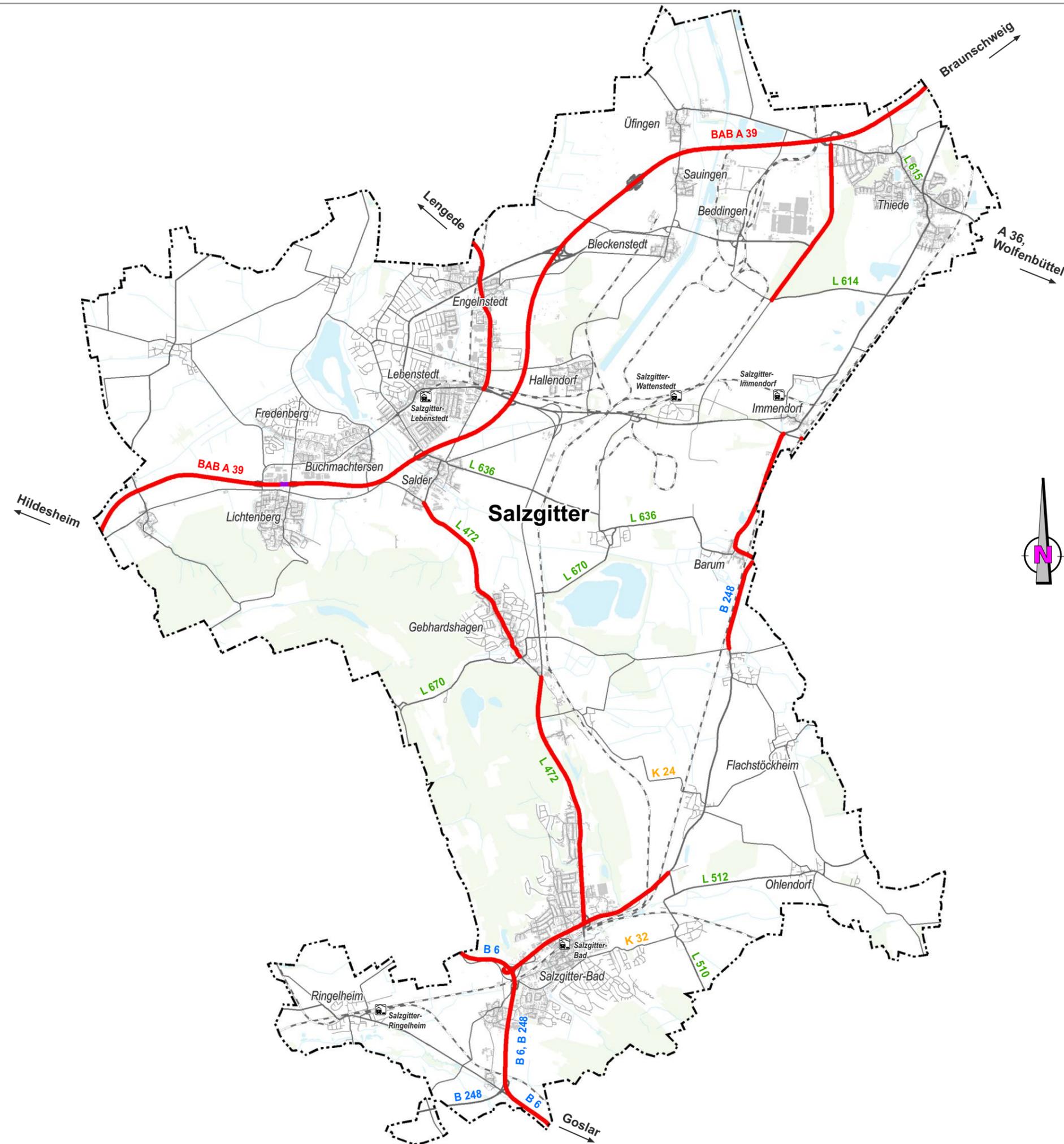
Abbildung 2.2



Fahrbahnbeläge der kartierten Straßen

Fahrbahnbeläge

- Splittmastixasphalt SMA 5
- Pflaster mit ebener Oberfläche



- BAB A 39 Bundesautobahn
- B 248 Bundesstraße
- L 472 Landesstraßen
- K 12 Kreisstraße
- Bahnanlage
- Gemeindestraße
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
 Lärmkartierung:
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
 Kartengrundlage: ATKIS-Basis-DLM

Abbildung 2.3

Lärmkartierung Straße
Lärmindex L_{DEN} (24h-Pegel)

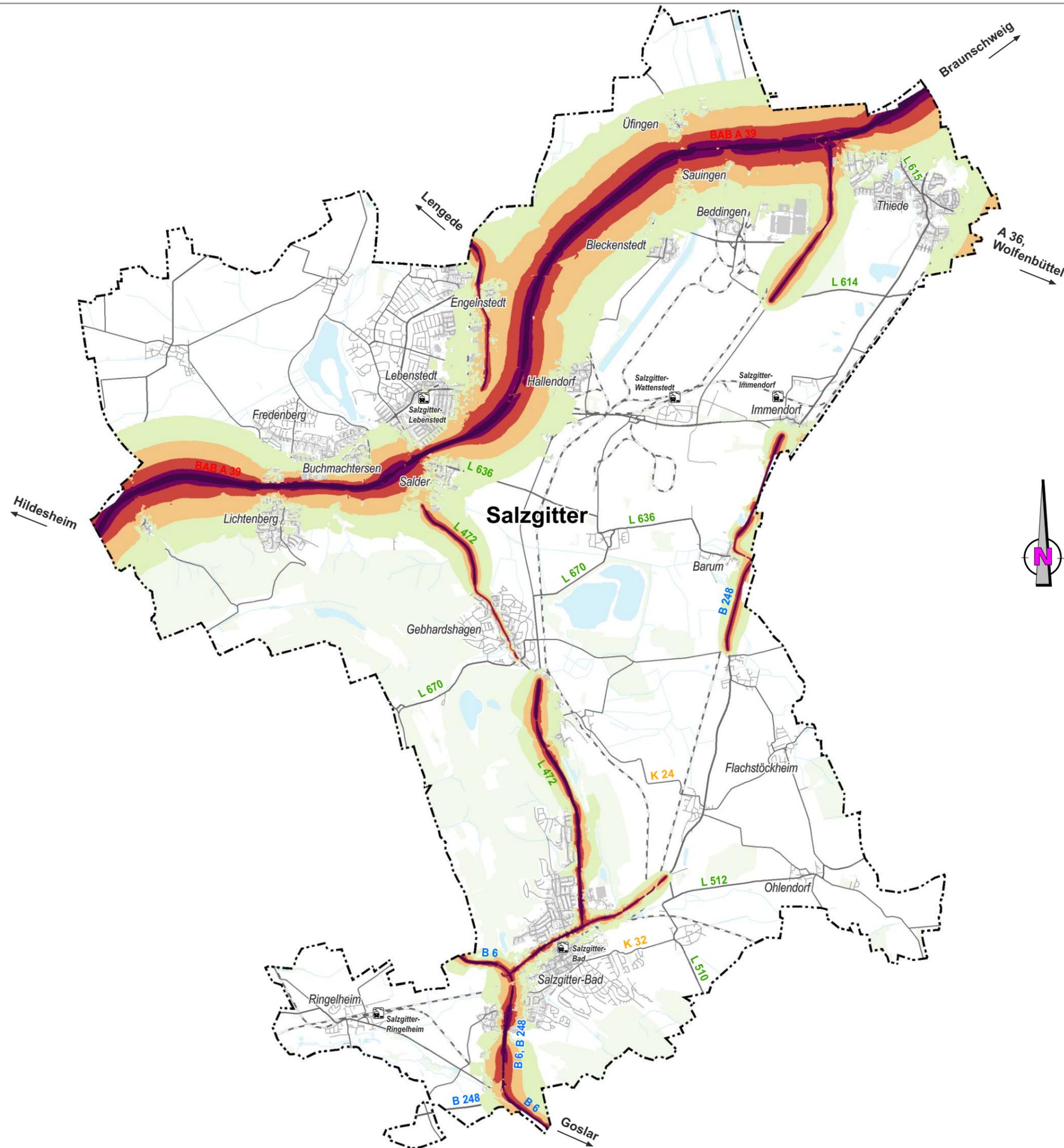
L_{DEN} - 5dB(A)-Klassen

- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

- BAB A 39** Bundesautobahn
- B 248** Bundesstraße
- L 472** Landesstraßen
- K 12** Kreisstraße
- Bahnanlage
- Gemeindestraße
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
 Lärmkartierung:
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
 Kartengrundlage: ATKIS-Basis-DLM

Abbildung 3.1



Lärmkartierung Straße
Lärmindex L_{NIGHT}
(Nachtstunden 22 - 6 Uhr)

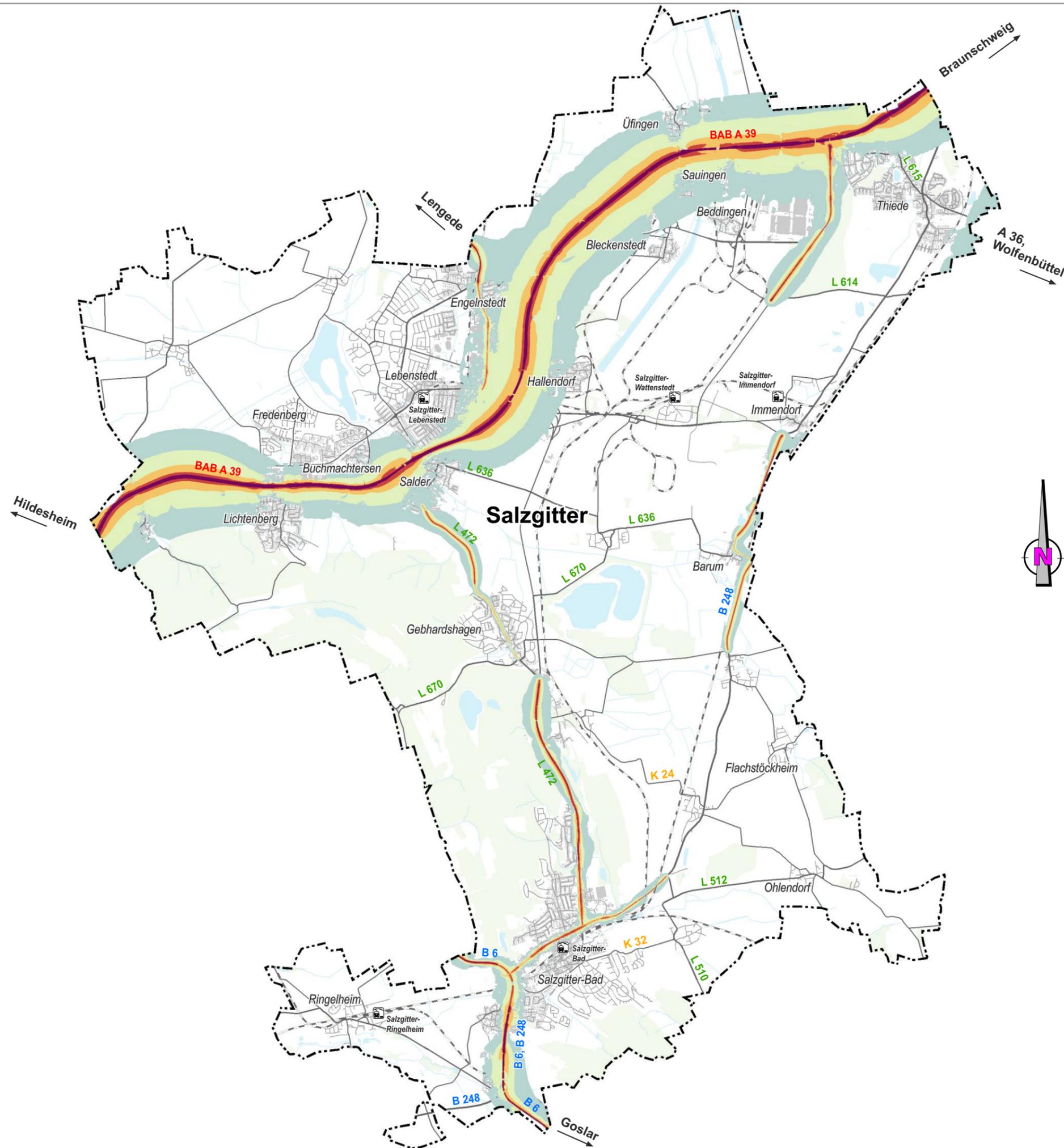
L_{NIGHT} - 5dB(A)-Klassen

- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

- BAB A 39** Bundesautobahn
- B 248** Bundesstraße
- L 472** Landesstraßen
- K 12** Kreisstraße
- Bahnanlage
- Gemeindestraße
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
 Lärmkartierung:
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
 Kartengrundlage: ATKIS-Basis-DLM

Abbildung 3.2



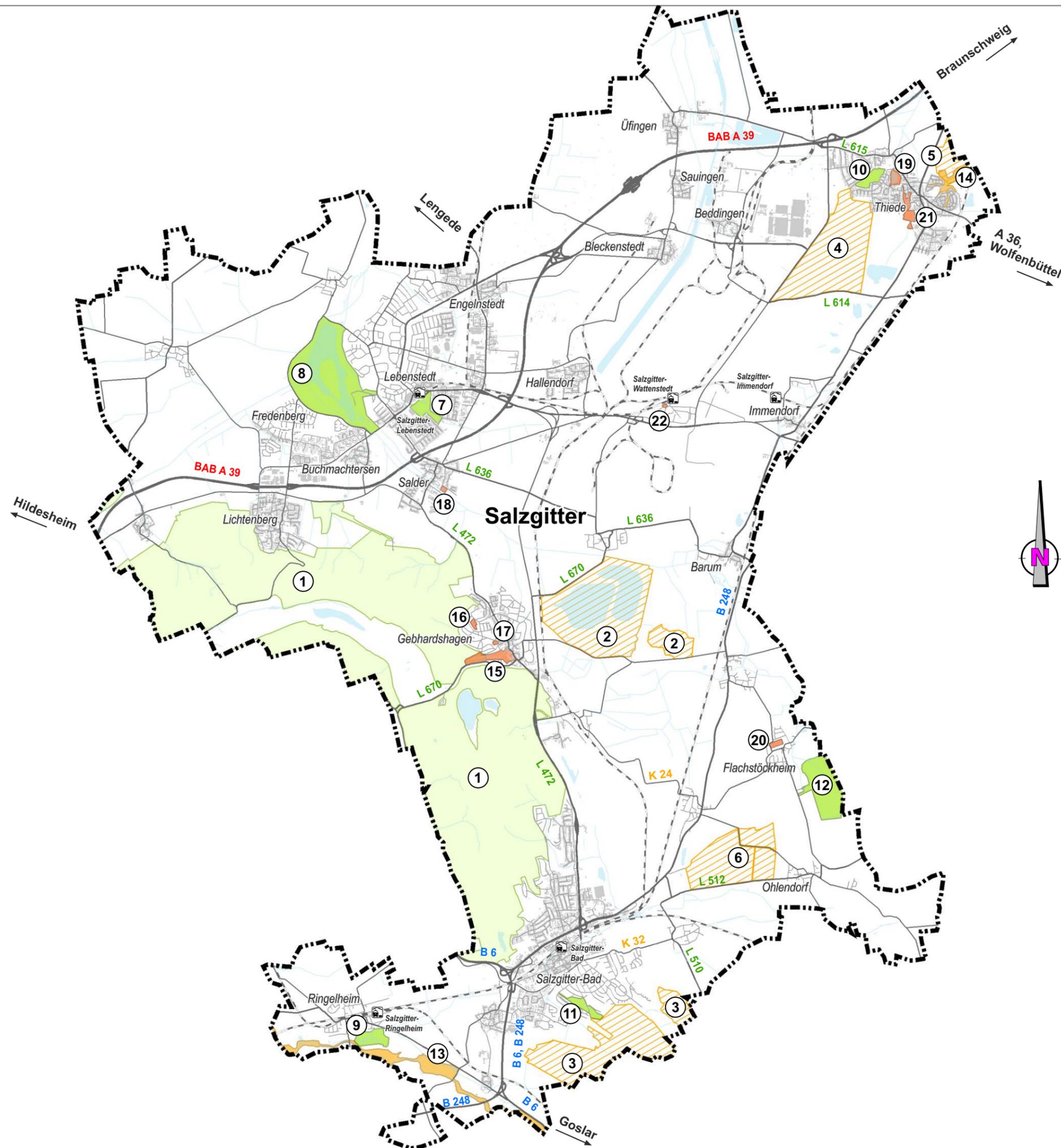
Ruhige Gebiete

- Landschaftsraum mit besonders ruhigen Gebieten
- Ruhige Landschaftsräume
- Innerstädtische Freiräume
- Ruhige Achse mit Erholungs-/Verbindungsfunktion
- Stadtoasen
- 1 Bezeichnung des Gebietes siehe Bericht

- BAB A 39** Bundesautobahn
- B 248** Bundesstraße
- L 472** Landesstraßen
- K 12** Kreisstraße
- Bahnanlage
- Gemeindestraße
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
 Lärmkartierung:
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
 Kartengrundlage: ATKIS-Basis-DLM

Abbildung 4



**Fachdienst Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung und Denkmalschutz
Fachgebiet Stadtplanung**

Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Salzgitter 2024

Behandlung der vorgebrachten Stellungnahmen

Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 22.08. bis 18.09.2024

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
01 – Auf dem Hügel, Salzgitter-Bad (Nord-Süd-Straße), 24.08.2024		
01-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, aus der neuen Hallo Wochenende entnehme ich, dass das Lärmkataster für Salzgitter zu erneuern ist. Ich habe in der PDF-Datei unter 2.3 Betroffene Straßen auch unseren Bereich unter Nr. 9 gefunden. Es wäre sehr gut, wenn der Lärmpegel für unseren Wohnbereich gesenkt werden könnte. Die vier-spurige Nord-Südstraße ist schon sehr laut, besonders für uns die wir „Auf dem Hügel“ wohnen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 100km auf 70km würde sicherlich viel helfen. Mit freundlichen Grüßen und Dank für Ihre Arbeit (...)</p>	<p>Die L 472 Nord-Süd-Straße vom Ortsausgang Salzgitter-Bad bis Ende der Wohnbebauung wird in Maßnahme 3 ergänzt (Prüfung Tempo 70, ggf. nachts).</p>
02 – Salzgitter-Hallendorf, 25.08.2024		
02-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Interesse habe ich den Lärmaktionsplan Salzgitter 2024 durchgelesen. Leider sehe ich die Situation des Ortsteils Salzgitter-Hallendorf in keiner Weise repräsentiert. Natürlich habe ich die Ziele (Straßenlärm), Verantwortlichkeiten (keine A39), relevante Verkehrsteilnehmer-Mengen usw. verstanden. Dennoch möchte ich einmal deutlich die Lärmsituation gleichzeitiger Immissionen in meinem Wohngebiet im Maangarten in Hallendorf hinweisen. - Der Lärm der Salzgitter AG ist zeitweise unerträglich. Eine Unterhaltung im Freien ist zeitweise nicht möglich. Eine andauernde Geräuschbelästigung macht die Menschen hier krank. Vornehmlich bei Ostwind.</p>	<p>Die Zulässigkeit von Lärm durch Gewerbe und Industrie ist in der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) geregelt und nicht primär Bestandteil des Lärmaktionsplanes zum Straßenverkehr. Der Hinweis wird weitergeleitet.</p>
02-02	<p>- Der Lärm der A39 ist insbesondere bei Westwind deutlich störend.</p>	<p>Die Prüfung zur Aufnahme der A 39 in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wird als Maßnahme 5 aufgenommen.</p>
02-03	<p>- Der Zustand des Fahrbahnbelags des Maangartens ist katastrophal. Als Hauptdurchfahrt des Ortes und vielen wohnhaften Zustellern und den zwei Bushaltestellen im Ort sind die Lärmbelastungen dauerhaft und nicht erträglich.</p>	<p>Die Fahrbahnsanierung der Straße Maangarten wird in Maßnahme 1 ergänzt. In der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Salzgitter sind bereits Mittel zur Erneuerung des Abschnitts enthalten.</p>
02-04	<p>- Die zul. Geschwindigkeit von 30 km/h wird wegen der Straßenbreite von der Mehrheit der Verkehrsteilnehmer ignoriert. Die Dialogtafel Maangarten 20 kommt seit Jahren nicht mehr zum Einsatz.</p>	<p>Der Abschnitt Maangarten wird gesondert in Maßnahme 4 gelistet. Der Hinweis wird zusätzlich an die Verkehrsüberwachung weitergeleitet.</p>
02-05	<p>Ich bitte Sie höflich um eine Information, wie sie die von mir geschilderte Situation bewerten und ob sie, gerne auch abseits des Lärmaktionsplans 2024, Abhilfe für unsere Situation in Aussicht stellen können. Sollten sie zu der Annahme kommen, es handele sich nur um meine einzelne Wahrnehmung handeln, bin ich gerne bereit, die Situation durch einholen von Unterschriften im Ort zu untermauern. Mit freundlichen Grüßen (...)</p>	<p>Siehe fachtechnische Abwägung zu lfd. Nummern 02-01 bis 02-04.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
03 – L 636 Werkstraße Barum, 02.09.2024		
03-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zum Entwurf des o.g. Lärmplanes möchte ich mich mit folgenden Wünschen beteiligen: Pkt.2.3: Neuaufnahme der L 636-Werkstraße in Barum Hier entsteht zu den Schichtwechselzeiten der Barum umgebenden Firmen um 5.30 + 14.10 Uhr ein potentiell gesundheitlich bedenklicher Bereich für die vorhand. Wohnbebauung. Deshalb sollte dieser Bereich in die Kartierung aufgenommen werden. Die vorh. begrenzte Datenlage kann zu den o.g. Uhrzeiten ohne Probleme ergänzt werden. Auch bei statistischen Minderungen können wie bei Pkt.1.7 beschrieben erhöhte Lärmbelastungen abseits der beschriebenen Straßenabschnitte nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>Die Aufnahme von Landesstraßen innerorts in der nächsten Lärmkartierung ist gemäß Maßnahme 6 bereits vorgesehen. Der Forderung wird bereits nachgekommen.</p>
03-02	<p>Pkt.3.1: Das LKW-Lenkungskonzept der Stadt Salzgitter sollte die Hauptstrecken durch Beschilderung vorschreiben und nicht Nebenstrecken über die Dörfer ermöglichen.</p>	<p>Die vertiefende Betrachtung einzelner Fachkonzepte ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Grundlegend stellen Landesstraßen und somit auch die L 636 Werkstraße geeignete Achsen für überörtliche Verkehre inkl. Schwerverkehre dar. Eine Prüfung der Werkstraße bzgl. ihrer Verbindungsfunktion scheint jedoch angezeigt. Der Hinweis wird zur Prüfung im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung weitergeleitet.</p>
03-03	<p>Pkt.6.3: Maßnahme 3 Tempo 30 auf der Werkstraße in Barum Durch die zukünftig jahrelange Brücken-Baumaßnahme Hütte -Flachstahl- bei Watenstedt entsteht durch ein misslungenes LKW-Lenkungskonzept ein unerträglicher LKW-Verkehr auf der Werkstraße. Hier sollte bereits jetzt eine Tempobeschränkung auf 30 kmh erfolgen.</p>	<p>Die Werkstraße in Barum wird zur Prüfung aufgrund erhöhter Verkehrsmengen für den Zeitraum der genannten Baumaßnahme gesondert in Maßnahme 3 gelistet.</p>
03-04	<p>Maßnahme 4 Für die Durchsetzung der zulässigen 30 kmh sollte eine stationäre Geschwindigkeits-Überwachung geplant werden, da eine mobile Überwachung in der Vergangenheit nur an diesem Tag beachtet wird. mit freundl. Gruß (...)</p>	<p>Die Werkstraße in Barum wird gesondert in Maßnahme 4 gelistet.</p>
04 – An der Heerstraße/ Zollnweg, Lichtenberg, 04.09.2024		
04-01	<p>Sehr geehrter Herr (...), in der zuvor bezeichneten Angelegenheit und unter Bezugnahme auf das mit Ihnen am gestrigen Tag geführte Telefonat, möchte ich noch einmal auf die ständige Lärmbelästigung „An der Heerstraße“ in Salzgitter Lichtenberg hinweisen. Nicht nur, dass die Anwohner durch den Lärm von landwirtschaftlichen Maschinen-, LKW-, Pkw-Verkehr (der bei Umleitungen auf der A39 nochmals extrem verstärkt wird) sowie der Waschanlage für LKWs und landwirtschaftliche Maschinen ständig beschallt werden, wird der Lärm nun noch durch die Fahrzeuge der Firmen Schöttle und Löffler zusätzlich massiv verstärkt. Keiner der Anwohner wurde zum Genehmigungsverfahren (Waschanlage und Bauschuttanlageplatz) dieser zusätzlichen Lärmbelästigung befragt.</p>	<p>Die Zulässigkeit von Lärm durch Gewerbe und Industrie ist in der Sechsten Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) geregelt und nicht primär Bestandteil des Lärmaktionsplanes zum Straßenverkehr. Die Forderung wird weitergeleitet.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
	Gerade in der Sommerzeit möchte jeder seinen Garten nutzen, was allerdings hier vor Ort aus den vorgenannten Gründen kaum möglich ist! Wir bitten daher um Überprüfung der Situation und sehen Ihrer Stellungnahme entgegen. Im Interesse der Anwohner der Heerstraße und des Zollweg verbleibe ich mit freundlichen Grüßen (...)	
05 – Kreuzacker, 05.09.2024		
05-01	Sehr geehrte Damen und Herren, Lärmquelle 1: Kreuzacker 10 + 12, Salzgitter Bad Montags bis freitags beginnt der Tag Punkt 07:00 Uhr mit dem Geräusch der Nagelschusspistole. Frequenz: bis zu 40 Mal in der Minute. Hinzu kommt das intensive Geräusch einer Kreissäge – über den gesamten Tag verteilt. Sowohl aus der offenen Halle als auch vom Hof des Grundstücks ist dies zu hören. Be- und Entladegeräusche von LKWs und Motorgabelstapler kommen hinzu. Lärmquelle 2: Fabrikgelände an der Dr. Dörnemannstraße, Salzgitter Bad Häufig ab 16:00 Uhr bis 22:00 Uhr und immer wieder ganztägig am Samstag und auch am Sonntag sind unterschiedliche Maschinengeräusche zu hören. Erkennen konnten wir Motorsägen und laute Baufahrzeuggeräusche mit lautem Befüllen von Großcontainern. (...)	Die Zulässigkeit von Lärm durch Gewerbe und Industrie ist in der Sechsten Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) geregelt und nicht primär Bestandteil des Lärmaktionsplanes zum Straßenverkehr. Der Hinweis wird weitergeleitet.
06 – L 474 Burgdorfer Straße, Osterlinde, 09.09.2024		
06-01	Guten Tag, aus dem Stadtteil Osterlinde erhalten wir im Ortsrat NordWest regelmäßig Klagen der Anwohner der Burgdorfer Straße (L474) am Ortseingang von Osterlinde über erhöhten Straßenlärm. Dort ist ein Straßenabschnitt vor der Kreuzung mit der K40 mit Kopfsteinpflaster bestückt. Dieser Strassenabschnitt wird neben den landwirtschaftlichen Fahrzeugen auch viel von den Kieslastern benutzt, die vom Kieswerk am Dorfrand von Lesse kommen. Eine Reduzierung des Verkehrs auf Tempo 30 konnte aus mir unbekanntem Gründen nicht aufrecht erhalten werden. Ich würde es begrüßen, wenn dieses Thema im Lärmaktionsplan Berücksichtigung finden könnte. Mit freundlichen Grüßen Angelika Müller Ortsbürgermeisterin der Ortschaft NordWest	Der betreffende Straßenabschnitt der L 474 Burgdorfer Straße in Osterlinde wird in Maßnahme 1 aufgenommen.
07 – L 498 im Bereich der Ortsdurchfahrt Hohenrode, 12.09.2024		
07-01	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich möchte Sie bitten die L 498 im Bereich der Ortsdurchfahrt Hohenrode, mit in den Lärmkataster aufzunehmen. Seit Jahren, durch zunehmenden Kraftverkehr sind wir hier erhörter Lärmbelästigung ausgesetzt. Ich bin leider erst ab dem 23.09. zu erreichen. Für Rückfragen stehe ich sehr gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen (...)	Die Aufnahme von Landesstraßen innerorts in der nächsten Lärmkartierung ist gemäß Maßnahme 6 bereits vorgesehen. Der Forderung wird bereits nachgekommen.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
08 - Hinter dem Salze, Salzgitter-Bad, 12.09.2024		
08-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, den Entwurf des Lärmaktionsplanes für die Stadt SZ 2024 habe ich mir angesehen und möchte Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung eine Ergänzung mitteilen. Ich selbst wohne hier in Bad-Salzgitter an der Straße Hinter dem Salze (...) und muss leider konstatieren, dass der Straßenbereich Hinter dem Salze/Einmündung Tillystraße absolut viel zu laut ist. Es fahren viel zu viele Kraftfahrzeuge, zudem viel zu schnell und das Ganze ist viel zu laut. Es ist auch Wahnsinn, wie viele Lkw's tagsüber auf dem Straßenbereich unterwegs sind. Besucher sagen unaufgefordert u.a. „... die ist aber laut die Straße ...“. Abhilfe leisten würde z. Bsp. eine Geschwindigkeitsreduzierung (40 Km/h / 30 Km/h), Geschwindigkeitskontrollen an diesem Punkt und besonders effektiv wäre eine Verkehrsinsel zum Überqueren der Straße (vergleichbar wie bei Hinter dem Salze 58). Diese könnte dann auch ein Über die Straße kommen vom Querweg der Wohnburg (zwischen Hinter dem Salze 44 und 42) zur Tillystraße (am Judenfriedhof) wesentlich erleichtern. Mit freundlichen Grüßen (...)</p>	<p>Die Straße Hinter dem Salze wird in Maßnahme 4 gesondert gelistet. Der Hinweis zur Prüfung einer Verkehrsinsel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird weitergeleitet.</p>
09 - Ortsausgang Lesse Richtung Fredenberg, 16.09.2024		
09-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Interesse habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 gelesen, denn meine Familie und ich sind ebenfalls von Verkehrslärm betroffen. Wenngleich mir bewusst ist, dass unsere Wohnlage wahrscheinlich nicht die Voraussetzung erfüllt, im Lärmaktionsplan erfasst zu werden und es sich um die von Ihnen benannte rein subjektive Problemlage handelt, für die nur bedingt Lösungen erarbeitet werden können, möchte ich dennoch die Gelegenheit nutzen, um Sie auf die Problematik hinzuweisen, die unsere Wohn- und damit Lebensqualität deutlich beeinträchtigt. Am Ortsausgang Lesse Richtung Fredenberg kommt es aus drei verschiedenen Gründen zu einem erhöhten Verkehrslärm. Dabei ist die Hauptursache eine erhöhte Geschwindigkeit. Eine Vielzahl der Fahrzeuge, die täglich die Ortsdurchfahrt passieren, sind mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs. PKWs und Motorräder, aber auch LKWs beschleunigen entweder deutlich vor dem Ortsschild und damit auch vor der Straßenverengung, um den Ort zu verlassen oder die Geschwindigkeit wird erst im Verlauf der Flothestraße reduziert. Durch die vor etlichen Jahren installierten Verkehrsinseln, die eigentlich schon zur Beruhigung des Verkehrs beitragen sollen, kommt es in Kombination mit der überhöhten Geschwindigkeit regelmäßig zu Beinaheunfällen. Es wird gehupt, es quietschen Reifen und nicht selten kommt es zu kurzen verbalen Auseinandersetzungen.</p>	<p>Die Flothestraße wird in Maßnahme 4 gesondert gelistet. Zusätzlich wurde der Hinweis bereits an die zuständige Untere Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.</p>
09-02	<p>Die dritte Lärmquelle, die ich hier unbedingt noch anfügen möchte, hat ihre Ursache meines Erachtens in Schäden des Straßenbelages. Passieren LKW oder größere landwirtschaftliche Gespanne die Ortsdurchfahrt, ebenfalls in Kombination mit einer hohen Geschwindigkeit, wird der Lärm auch spürbar. Wird eine bestimmte Stelle überfahren, kommt es zu Vibrationen, die im Haus wahrnehmbar sind.</p>	<p>Die Flothestraße in Lesse wird in Maßnahme 1 aufgenommen. Zusätzlich wurde der Hinweis bereits an den zuständigen Fachdienst Tiefbau und Verkehr weitergeleitet.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
09-03	Als einfache Bürgerin und betroffene Anwohnerin - ohne Vorstellung von Vorschriften zur Verkehrsüberwachung - frage ich mich häufiger, ob eine Geschwindigkeitsüberprüfung zu einem angepassten Fahrverhalten beitragen könnte. Über eine Rückmeldung Ihrerseits zu meinen Hinweisen würde ich mich freuen. Mit freundlichen Grüßen (...)	Siehe fachtechnische Abwägung zu lfd. Nr. 09-01.
10 – Vor dem Dorfe/ Gerichtsweg, Salzgitter-Salder, 16.09.2024		
10-01	Sehr geehrte Damen und Herren, mit diesem Schreiben möchte ich auf den Straßenzug -Vor dem Dorfe und Gerichtsweg- in Salzgitter Salder aufmerksam machen. Durch den engen Gerichtsweg fahren extrem viele schwere LKW, ca. 95 Prozent des gesamten Salzgitteraner Mülls werden durch diesen Flaschenhals zur Mülldeponie transportiert, dann wieder zurück der Verbrennung zugeführt und die verbrannten Reste wieder auf die Deponie verbracht. Immer über den Gerichtsweg und die Straße vor dem Dorfe. An den Einmündungen von Peiner Straße und Watenstedter Weg erhöht sich das Verkehrsaufkommen in diesem Straßenzug nochmals.	Der Hinweis wird zur Prüfung der Routenführung und ggf. einer Umleitung der städtischen Müllfahrzeuge an den städtischen Regiebetrieb weitergeleitet.
10-02	Dazu kommt, das an diesem Knotenpunkt der Straßenbelag in desolatem, eigentlich abgängigem Zustand ist und nur mit stark reduziertem Tempo befahren werden dürfte. Die durchfahrenden Containerlaster und landwirtschaftlichen Fahrzeuge sorgen besonders an dieser Stelle für zusätzlichen Lärm durch scheppernde Container und lose Auflieger. Das gilt auch für gefühlt hunderte von Privatfahrzeugen mit Kleinhängern auf dem Weg zur Müllkippe, die hier wegen des desolaten Straßenzustands regelmäßig einen Teil ihrer Ladung verlieren.	Der Knotenpunkt Vor dem Dorfe/ Peiner Straße wird in Maßnahme 1 aufgenommen. Zusätzlich wurde der Hinweis bereits an den zuständigen Fachdienst Tiefbau und Verkehr weitergeleitet.
10-03	Damit aber leider nicht genug, zusätzlich gibt es noch täglich ca. 50 Durchfahrten von Feuerwehr und Rettungswagen mit Sirenengeheul. Diese Gesamtbelastung kann man aber nicht aus der Anzahl der Fahrzeuge errechnen. Deshalb bitte ich diesen Straßenzug mit hoher Priorität im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Freundlicher Gruß (...)	Warnsignale von Einsatzfahrzeugen sind im Sinne des akuten Schutzes von Leib und Leben i.d.R. zu tolerieren.
11 – B 248 Thiede, 16.09.2024		
11-01	Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen des Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens möchte ich erfragen, weshalb der Abschnitt der Bundesstraße 248 in der Ortschaft Thiede nicht mit in Ihre Betrachtung einbezogen worden ist? Laut Verkehrsmengenkarte des Landes Niedersachsen befinden sich auf dem Abschnitt 4700 Kfz/24 h. Die Anzahl an sich ist schon nicht unerheblich. Die Fahrzeuge auf dem Abschnitt halten sich aber oftmals nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Gerade in den Abendstunden oder nachts fahren Fahrzeuge mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit die Straße entlang. Das erzeugt nicht nur Schwierigkeiten beim Rausfahren aus den Grundstückszufahrten, es produziert auch erheblichen Lärm.	Die Lärmkartierung beinhaltet alle verpflichtend zu kartierenden Straßen in Salzgitter mit Verkehrsmengen ab ca. 8.200 Kfz/ 24h. Aufgrund der geringeren Verkehrsmengen wurde der betreffende Abschnitt der B 248 in Thiede nicht kartiert. Die Aufnahme von Bundesstraßen innerorts in der nächsten Lärmkartierung ist gemäß Maßnahme 6 bereits vorgesehen. Die Eingabe wurde zusätzlich zur Behandlung im LAP an die zuständige Untere Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet. Der Abschnitt der B 248 in Thiede wird in Maßnahme 4 gesondert gelistet.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
11-02	Wir haben unser an der Frankfurter Straße anliegendes Haus vor vier Jahren komplett saniert und inzwischen haben sich wieder Risse im Mauerwerk gebildet, die auch auf Erschütterungen zurückzuführen sind.	Nachweise zu möglichen Gebäudeschäden aufgrund von Schwerverkehren sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht leistbar. Der Hinweis wird weitergeleitet.
11-03	<p>Sie schreiben, dass aufgrund der ausgebliebenen Kartierung eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h in den Nachtstunden nicht möglich sei. Hat der Straßenbauasträger bzw. die Verkehrsbehörde nicht einen weitergehenden Ermessensspielraum? Was müsste veranlasst werden, damit eine aktuelle Kartierung des Lärms in dem Bereich vorgenommen wird? Mit freundlichen Grüßen (...)</p>	Die Lärmkartierung gemäß EU-Richtlinie liefert essenzielle Hinweise zu potentiell verlärmten Straßenabschnitten gemäß der (deutschen) Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS). Die pauschale Festlegung von Prüfaufträgen für alle möglicherweise verlärmten innerstädtischen Straßen ist aufgrund der personellen Ressourcen durch die Verwaltung nicht leistbar. Daher ist die Priorisierung verlärmter Straßenabschnitte anhand der (in diesem Fall kommenden) Lärmkartierung erforderlich.
12 – Salzgitter-Lebenstedt, Flughafen Hannover Langenhagen, 17.09.2024		
12-01	<p>Hallo Herr (...), zum Entwurf des Lärmaktionsplanes folgende Anmerkungen: Auf Seite 13 des Entwurfes wird zum Thema „Fluglärm“ die Feststellung getroffen, dass die Lärmsituation, die in Salzgitter aufgrund von Flugbewegungen entsteht, insgesamt als von eher geringer Relevanz einzuschätzen ist. Als Grundlage für diese Feststellung wurden nach dem Entwurfstext offenbar ausschließlich die drei im Stadtgebiet von Salzgitter betriebenen Flugplätze (Verkehrslandeplatz SZ-Drütte, Schäferstuhl und Salzgittersee) betrachtet. Außer Acht gelassen wurde dabei, dass seit geraumer Zeit (in früheren Jahren war dies kein Thema) offenbar eine Einflugschneise des Flughafens Hannover Langenhagen über das nördliche Stadtgebiet von Salzgitter führt, und zwar insbesondere über den Stadtteil Lebenstedt. Die Flugzeuge queren unser Stadtgebiet jeden Tag und vor allen Dingen jede Nacht (für den Flughafen Hannover Langenhagen gilt kein Nachtflugverbot) . Dabei fliegen die Maschinen bei entsprechender Wetterlage gut sichtbar in relativ geringer Höhe und mit relativ geringer Geschwindigkeit über die Wohngebiete. Verbunden damit sind vor allem zur Nachtzeit an den Wochenenden erhebliche Lärmbelastigungen, die die Schlafqualität der Einwohnerinnen und Einwohner nachhaltig beeinträchtigen. Wenn in den Lärmaktionsplan Aussagen zum Thema „Fluglärm“ aufgenommen werden, dann sollten diese auch umfassend und korrekt sein. Ich bitte daher, bei den zuständigen Behörden den Sachverhalt hinsichtlich dieser Überflüge aufzuklären. Im Lärmaktionsplan sollte dann auf diese bestehende Problematik zumindest hingewiesen werden. Mit besten Grüßen (...)</p>	<p>Aufgrund seiner hohen verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung ermöglicht der Hannover Airport als einer von drei Flughäfen im Bundesgebiet einen 24-Stunden-Betrieb, zuständig für die Umsetzung des Fluglärmschutzes sind die Unteren Bauaufsichtsbehörden (vgl. https://www.hannover-airport.de/unternehmen-airport/laermschutz/).</p> <p>Die Kartierung zum Flughafen in Hannover Langenhagen ist online einsehbar unter https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungs-larm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html.</p> <p>Aus der Kartierung gehen keine potentiell gesundheitsschädlichen oder stark belästigenden Lärmbelastungen im Raum Salzgitter hervor. Dies schließt einzelne Lärmbelastigungen nicht grundsätzlich aus, rechtfertigt jedoch keine zusätzlichen Maßnahmen.</p> <p>Die Information wird im Textteil ergänzt.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
13 – Eulenwinkel, Salzgitter-Salder, Bundesautobahn A 39, 17.09.2024		
13-01	<p>Sehr geehrter Herr (...), ich möchte zu der Lärmaktionsplanung 2024 Stellung nehmen. Wir wohnen in Salzgitter - Salder (...). Durch die Feldrandlage sind wir dem Lärm der Autobahn A39 direkt ausgesetzt, sowohl tagsüber als auch nachts. Wie bereits im Lärmaktionsplan 2019 beschrieben, ist die A39 als Hauptverkehrsstraße angegeben. Bereits 2019 wurde unter Punkt 3.5 festgestellt, dass „Die Umsetzung aktiver Lärmschutzmassnahmen entlang der A39 [...] voraussichtlich eine Verbesserung der Lärmsituation für ca. 3500 Anwohner“ bringen. Jedoch wurden unter Punkt 3.2 keine weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation vereinbart bzw. geplant. Wenn ich mir im aktuellen Lärmaktionsplan die gesetzlichen Vorgaben anschau (Tabelle 1 ; Seite 2) und dazu dann die Kartierung (Abbildung 3.1 sowie 3.2) vergleiche, verstehe ich nicht, warum keine konkreten Maßnahmen zur Lärminderung angegangen / geplant werden - wie zB Lärmschutzwände entlang der A39. In der Kartierung sieht es so aus, als befänden wir uns in einem Bereich nicht nur der Lärmbelästigung sondern in einem Bereich mit gesundheitlichen Auswirkungen.</p> <p>Sicherlich spreche ich auch für die Nachbarn unserer und umliegender Straßen mit einem ähnlichen Geräuschpegel. (...) An einem weiteren Austausch zu der IST-Situation bin ich sehr interessiert und wäre gern auf eine Rückmeldung zu dem Lärmaktionsplan 2024. Freundliche Grüße (...)</p>	Die Prüfung zur Aufnahme der A 39 in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wird als Maßnahme 5 aufgenommen.
14 – Am Salgenteich/ Hinter dem Salze, 17.09.2024		
14-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, wir bewohnen (...). Die Lärmentwicklung stieg in den vergangenen Jahren dermaßen, dass ein erholsames, ruhiges Wohnen kaum mehr möglich ist. Das gilt übrigens auch für die Abendstunden, nächtliche, sowie frühen Morgenstunden, genauso wie an Sonn- und Feiertagen. Ursächlich für die Schallemissionen an der Straße Salgenteich / Hinter dem Salze sind hauptsächlich folgende Gründe: 1. Zu schnelles Fahren bergaufwärts und -abwärts.</p>	Die Straßen Am Salgenteich und Hinter dem Salze werden in Maßnahme 4 gesondert gelistet.
14-02	2. Übertriebenes Reinigungsgehabe der Grünanlagen und Fußwege durch den RBS. (Laubblasgeräte, maschinenbetriebene Drahtbürsten, kleine und große Rasenmäher).	Die Überprüfung von Straßenreinigungsmaßnahmen ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Der Hinweis wird zur Prüfung weitergeleitet.
14-03	3. LKW's befahren Tag und Nacht die Straße zum Parken (Nähe Fa. Hannig).	Das Parken von Lkw entlang der Straße Lange Wanne ist grundlegend auf Montag bis Freitag beschränkt. Der Hinweis wird weitergeleitet.
14-04	4. Auf der Straße Hinter dem Salze haben die Gebrauchtwagenhändler bzw. deren Kunden auch ihren Anteil am Schnellfahren. (Lärmpegel).	vgl. fachtechnische Abwägung zu lfd. Nr. 14-01

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
14-05	5. Unkontrollierter Betrieb des neuen Bolzplatzes (Spielzeiten, Einhaltung des Verbotes vom Spielbetrieb an Sonn- und Feiertagen).	Die Zulässigkeit von Lärm an Sportstätten ist in der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) geregelt und daher nicht näher in der Lärmaktionsplanung zum Straßenverkehr zu behandeln. Der Hinweis wird weitergeleitet.
14-06	6. Durch Brückenarbeiten an der B6 wird der Verkehr auch wieder durch das Wohngebiet geleitet, anstatt über die B 248. Die LKW's sorgen dann für größere Straßenschäden, die durch Reparaturkosten durch die Anlieger getragen werden sollen?	Straßenbaumaßnahmen der Fahrbahn sind im Regelfall nicht durch Anwohner oder Grundstückseigentümer mitzutragen.
14-07	Abhilfe 1. Verringern der Reinigungsaktivitäten, da zu häufig. Etwas mehr dafür in anderen Straßen. (Dafür angebrachte Reinigung der seit langem verstopften Straßengullis, die wir bereits ab Juni d. J. beanstanden haben). Leider ist bis heute diesbezüglich nichts geschehen, obwohl wir alle wissen, daß die Wetterveränderungen Starkregen aufweisen und daß sich auf der Fahrbahn Hinter dem Salze Aquaplaning Gefahr besteht.	Siehe fachtechnische Abwägung zu lfd. Nr. 14-02. Der Hinweis bzgl. Aquaplaninggefahr wird zur Prüfung im Sinne der Verkehrssicherheit weitergeleitet.
14-08	2. Öfter und effektivere Tempo- und Lärmkontrolle durch hiesige Polizei als bisher.	Siehe fachtechnische Abwägung zu lfd. Nr. 14-01.
14-09	Einführung von Tempo 30 wie am Windmühlenberg!	Zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit besteht auf Basis der Kartierung keine hinreichende Grundlage. Die Forderung wird jedoch zur Prüfung im Rahmen der übergeordneten Verkehrsentwicklungsplanung weitergeleitet.
14-10	3. Kontrolle durch Polizei, wenn der SC Gitter das nicht hinbekommt.	Siehe fachtechnische Abwägung zu lfd. Nr. 14-05
14-11	4. Beschleunigen der Bauaktivitäten an der Brücke der B6 und Verkehrs-umleitung verbessern! Mit freundlichen Grüßen (...)	Seit Juni 2024 besteht eine Behelfsumfahrung parallel zum ursprünglichen Verlauf der B 6, um die Verkehre der Bundesstraße aufzunehmen. Weitere Verkehrsumleitungen sind nicht vorgesehen. Das Bauende der B 6 ist aktuell im Jahr 2027 geplant (vgl. https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/b-6-abriss-und-neubau-der-brucke-bei-salzgitter-bad-231587.html) Änderungen im Bauablauf oder eine weitere Beschleunigung der Baumaßnahmen liegen nicht im Handlungsspielraum der Lärmaktionsplanung oder der Stadt Salzgitter. Der Forderung wird nicht nachgekommen.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
15 – Salgenteich/ Hinter dem Salze, 16.09.2024		
15-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, wir bewohnen (...).</p> <p>Die Lärmentwicklung stieg in den vergangenen Jahren dermaßen, dass ein erholsames, ruhiges Wohnen kaum mehr möglich ist. Das gilt übrigens auch für die Abendstunden, nächtliche, sowie frühen Morgenstunden, genauso wie an Sonn- und Feiertagen.</p> <p>Ursächlich für die Schallemissionen an der Straße Salgenteich sind hauptsächlich folgende Gründe: Zu schnelles Fahren bergaufwärts und -abwärts. Fahren mit unerlaubt lauten (nachträglich verbauten) Abgasanlagen an den Fahrzeugen. Übertriebenes Reinigungsgehabe der Grünanlagen und Fußwege durch den RBS. (Laubblasgeräte, maschinenbetriebene Drahtbürsten, kleine und große Rasenmäher). LKW's befahren Tag und Nacht die Straße zum Parken (Nähe Fa. Hannig).</p> <p>Abhilfe: Einführung Tempo 30 wie z.B. Lange Wanne, Pommernring! Effektive Tempo- und Lärmkontrolle durch hiesige Polizei (bisher nicht geschehen!). Verringern der Reinigungsaktivitäten, da zu häufig. Verbot für LKW's im Wohngebiet Salgenteich.</p> <p>Ursächlich für die Schallemissionen an der Straße Hinter dem Salze sind hauptsächlich folgende Gründe: Übertriebenes Reinigungsgehabe der Grünanlagen und Fußwege durch den RBS (Laubblasgeräte, maschinenbetriebene Drahtbürsten, kleine und große Rasenmäher). Getrennte Fahrspuren durch neuen Mittelstreifen verleiten zum Schnellfahren und austragen von Straßenrennen. Großen Anteil daran haben die Gebrauchtwagenhändler, bzw. deren Kunden. Auch hier wieder zu laute Abgasanlagen und zu schnelles Fahren. Unkontrollierter Betrieb des neuen Bolzplatzes (Spielzeiten, Einhaltung des Verbotes vom Spielbetrieb an Sonn- und Feiertagen). Durch Brückenarbeiten (wenn werden diese endlich stattfinden ?) an der B6 wird der Verkehr auch wieder durch das Wohngebiet geleitet, statt über die B248! LKW's ohne Ende sorgen dann für Reparatur der Fahrbahn. Werden die Anlieger wieder zur Kasse gebeten?</p> <p>Abhilfe: Verringern der Reinigungsaktivitäten, da zu häufig. Etwas mehr dafür in anderen Straßen. Öfter und effektivere Tempo- und Lärmkontrolle durch hiesige Polizei als bisher. Einführung von Tempo 30 wie am Windmühlenberg! Kontrolle durch Polizei, wenn der SC Gitter das nicht hinbekommt. Beschleunigen der Bauaktivitäten an der Brücke der B6 und Verkehrsumleitung verbessern! Mit freundlichen Grüßen (...)</p>	<p>Siehe fachtechnische Abwägung zu lfd. Nr. 14-01 bis 14-11.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Fachtechnische Abwägung/ Umgang im LAP-Bericht
16 – Salgenteich/ Hinter dem Salze, 17.09.2024		
16-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, wir bewohnen (...).</p> <p>Die Lärmentwicklung stieg in den vergangenen Jahren dermaßen, dass ein erholsames, ruhiges Wohnen kaum mehr möglich ist. Das gilt übrigens auch für die Abendstunden, nächtliche, sowie frühen Morgenstunden, genauso wie an Sonn- und Feiertagen. Es ist kaum eine für die Gesundheit so wichtige Erholung mehr möglich.</p> <p>Ursächlich für die Schallemissionen an der Straße Salgenteich sind hauptsächlich folgende Gründe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zu schnelles Fahren bergaufwärts und -abwärts – es schallt dermaßen laut in unsere Richtung, dass teilweise nachts aufgewacht wird, weil gerade die Fahrer mit den unerlaubt hohen DB-Zahlen der Abgasanlagen Gas geben. 2. Fahren mit unerlaubt lauten (nachträglich verbauten) Abgasanlagen an den Fahrzeugen. 3. LKW's befahren Tag und Nacht die Straße zum Parken (Nähe Fa. Hannig), sehr häufig in erhöhtem Tempo. Genauso diverse Trecker, die lautstark in erhöhtem Tempo an unseren Häusern vorbei rauschen. <p>Abhilfe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einführung Tempo 30 wie z.B. Lange Wanne, Pommernring! 2. Effektive Tempo- und Lärmkontrolle durch hiesige Polizei (bisher nicht geschehen!). 3. Verbot für LKW's im Wohngebiet Salgenteich. <p>Ursächlich für die Schallemissionen an der Straße Hinter dem Salze sind hauptsächlich folgende Gründe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Getrennte Fahrspuren durch neuen Mittelstreifen verleiten zum Schnellfahren und austragen von Straßenrennen. Großen Anteil daran haben die Gebrauchtwagenhändler, bzw. deren Kunden. Auch hier wieder zu laute Abgasanlagen und zu schnelles Fahren. Gebrauchtwagenhändler gegenüber lassen den Kompressor bis spät in den Abend laufen, sonntags und an Feiertagen. Bereits freundliches Ansprechen hat in der Vergangenheit nichts gebracht. 3. Unkontrollierter Betrieb des neuen Bolzplatzes (Spielzeiten, Einhaltung des Verbotes vom Spielbetrieb an Sonn- und Feiertagen). 4. Durch Brückenarbeiten (wenn werden diese endlich stattfinden ?) an der B6 wird der Verkehr auch wieder durch das Wohngebiet geleitet, statt über die B248! LKW's ohne Ende sorgen dann für Reparatur der Fahrbahn. Werden die Anlieger wieder zur Kasse gebeten? <p>Abhilfe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Öfter und effektivere Tempo- und Lärmkontrolle durch hiesige Polizei als bisher. Einführung von Tempo 30 wie am Windmühlenberg! 3. Kontrolle durch Polizei, wenn der SC Gitter keine Verantwortung übernimmt. 4. Verkehrsumleitung verbessern, um das Wohngebiet zu schützen! <p>Mit freundlichen Grüßen (...)</p>	<p>Siehe fachtechnische Abwägung zu lfd. Nr. 14-01 bis 14-11.</p>

Ergebnis der Beteiligung der Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden vom 22.08. bis 18.09.2024 (externe Beteiligung)

T01 – Landkreis Wolfenbüttel, 29.08.2024		
T01-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Salzgitter habe ich keine Anregungen vorzubringen. Freundliche Grüße im Auftrag (...)</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T02 – Niedersächsische Landesforsten, Forstamt Liebenburg, 30.08.2024		
T02-01	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, von den Niedersächsischen Landesforsten zu vertretende Belange des Waldes und der Forstwirtschaft werden von der o.g. Planung nicht unmittelbar berührt. Die Festlegung von Waldflächen zu „Ruhigen Gebieten“ (Geräusche aus Land- und Forstwirtschaft ausdrücklich ausgenommen) und der geplante Schutz dieser Gebiete vor zusätzlicher Verlärmung (Maßnahme 9) [Anm.: nun Maßnahme 10] werden begrüßt. Darüber hinaus werden keine Bedenken, Anregungen oder Hinweise vorgebracht.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrage (...)</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T03 – Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Goslar, 05.09.2024		
T03-01	<p>Ihr Aktenzeichen: 61.1.1.3 Mein Aktenzeichen: 2111/SZ-13-40500</p> <p>zu Ihrem unten stehenden Schreiben vom 21.08.2024 erhalten Sie folgende Stellungnahme ausschließlich per e-mail:</p> <p>Der Geschäftsbereich Goslar der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist nur für den südlichen Teil des Gebietes der Stadt Salzgitter zuständig (Bereich der Bundesstraße 248 bis Lobmachersen, Bereich der Landesstraße 472 bis zum Ortseingang Gebhardshagen). Der nördliche Teil des Stadtgebietes gehört in den Zuständigkeitsbereich des Geschäftsbereiches Wolfenbüttel der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, den ich bitte ebenfalls zu beteiligen.</p>	Die Beteiligung des Geschäftsbereichs Wolfenbüttel ist erfolgt.
T03-02	<p>Seitens der NLSStBV – Geschäftsbereich Goslar bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Salzgitter.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T03-03	<p>Zu der unter Punkt 6.3 des Lärmaktionsplanes beschriebenen Maßnahme „Überprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung“ von 60 km/h auf 50 km/h weise ich darauf hin, dass auf Grund der geringen Differenz zwischen</p>	Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h bewirkt rechnerisch nur eine geringe Reduktion der Schallemissionen.

	<p>schen den Geschwindigkeiten lediglich eine Reduzierung des Lärmpegels erreicht werden kann, die unterhalb der Wahrnehmungsgrenze liegen wird. Die nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ mindestens durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu erreichende Pegelabsenkung um 3 dB(A) wird durch die Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit um 10 km/h nicht zu erreichen sein.</p>	<p>Die Auswirkungen von Lärm oder dessen Minderung/Steigerung sind jedoch nicht allein auf die subjektive Wahrnehmbarkeit zu beschränken. So werden selbst bei erfolgter „Gewöhnung“ an vorhandenen Lärm häufig durch pathopsychologische Prozesse weiterhin Stresshormone ausgeschüttet. Des Weiteren können mit einer Geschwindigkeitsreduzierung ggf. Emissionsspitzen durch erhöhte Geschwindigkeiten verringert werden, die in der Kartierung nicht beachtet werden. Dies gilt insbesondere in Verbindung mit flankierenden Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (bspw. Dialogdisplay oder Geschwindigkeitsüberwachung, möglichst ortsfest). Zuletzt gilt zu bedenken, dass auch eine geringfügige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in jedem Fall als wirksamer einzustufen ist, als keine Maßnahme – insbesondere an Straßen mit sonst geringem Handlungsspielraum.</p>
T03-04	<p>- Verfügung der NLStBV zur Variantenuntersuchung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen vom 10.04.2018 Für die Umsetzung entsprechender Lärmsanierungsmaßnahmen ist die Straßenbauverwaltung zuständig.</p>	<p>Der Hinweis sowie der Inhalt der übermittelten Verfügung werden beachtet.</p>
T03-05	<p>Folgende Hinweise bitte ich zu beachten:</p> <p>Die Gemeinden sind als Aufsteller für die Festlegung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig.</p> <p>Die für die von Lärm betroffenen Bereiche im Zuge einer Bundesfernstraße erforderliche schalltechnische Untersuchung ist von der Gemeinde zu liefern. Sie muss den Grundsätzen einer Lärmsanierung der Straßenbauverwaltung entsprechen. Die Gemeinde soll die Straßenbauverwaltung rechtzeitig beteiligen.</p> <p>Wesentliche Vorgaben für eine schalltechnische Untersuchung zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) - Berücksichtigung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) - Aufstellung der Unterlagen nach den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2023) - Kostenberechnungen nach dem Handbuch Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2014) - Verfügung der NLStBV zum Anspruch auf Lärmsanierung vom 19.01.2017 	<p>Die Hinweise sowie der Inhalt der übermittelten Verfügung werden beachtet.</p>

	Zum Schutz der betroffenen Objekte können passive (z.B. Lärmschutzfenster) oder aktive (z.B. Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle) Maßnahmen als Lärmschutz in Frage kommen. Die Feststellung, welche Maßnahmen am geeignetsten sind, ist Bestandteil einer schalltechnischen Untersuchung, in der hierzu Wirtschaftlichkeit, Effektivität, bauliche Realisierbarkeit usw. betrachtet werden.	
T03-06	Im Rahmen der Untersuchung soll die Gemeinde im Entscheidungsprozess hinsichtlich der Art der Lärmschutzmaßnahmen die Straßenbauverwaltung beteiligen sowie über die Kosten informieren. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrage (...)	Der Forderung wird im Rahmen der üblichen Verwaltungsprozesse nachgekommen.
T04 – Landkreis Goslar, 12.09.2024		
T04-01	Sehr geehrte Damen und Herren, zur Aufstellung bzw. Fortschreibung des Lärmaktionsplans bestehen keine Anregungen oder Bedenken. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag (...)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T05 – Autobahn GmbH des Bundes, Außenstelle Bad Gandersheim, 16.09.2024		
T05-01	Sehr geehrte Damen und Herren, herzlichen Dank für die Beteiligung im o.g. Verfahren. Aus den Unterlagen kann ich entnehmen, dass keine Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der BAB 39 erforderlich bzw. geplant sind. Gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Salzgitter bestehen seitens der Niederlassung Nordwest, Außenstelle Bad Gandersheim der Autobahn GmbH des Bundes keine grundsätzlichen betrieblichen und straßenbaulasträgerbezogenen Bedenken. Mit freundlichen Grüßen im Auftrag (...)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T06 – Autobahn GmbH des Bundes, Außenstelle Hannover, 17.09.2024		
T06-01	Sehr geehrte Damen und Herren, mit Schreiben vom 21.08.2024 geben Sie uns Gelegenheit, Hinweise und Anregungen zu Ihrem Lärmaktionsplan 2024 der Stadt Salzgitter aus Sicht der Autobahn GmbH des Bundes, Außenstelle Hannover, zu geben. Wir bitten um Beachtung der folgenden Hinweise: 1. Die 40-m-Anbauverbotszone sowie 100-m-Anbaubeschränkungszone an der Bundesautobahn (BAB) sind in die Planzeichnungen von FNP und B-Plan aufzunehmen und entsprechend in der Legende zu vermerken. 2. Längs der Autobahn dürfen jegliche Hochbauten, auch Nebenanlagen als solche, auch auf der nicht überbaubaren Grundstücksfläche innerhalb der 40-m-Anbauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 FStrG nicht errichtet werden, § 9 Abs. 1 FStrG. Umfasst sind hiervon auch die Solartische und jegliche damit im Zusammenhang stehenden Anlagen über der Erdgleiche (z.B. Masten etc.). Dies gilt auch für Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen sowie zur Beachtung im Rahmen der Bauleitplanung weitergeleitet.

	<p>3. Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen konkrete Bauvorhaben (auch baurechtlich verfahrensfreie Vorhaben) der Zustimmung/Genehmigung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden.</p> <p>4. Immissionseinwirkungen auf die angrenzende BAB, die die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs gefährden können, sind auszuschließen. Dies ist durch ein geeignetes Gutachten nachzuweisen.</p> <p>5. Werbeanlagen, auch temporärer Natur im Zuge der Bauarbeiten, bedürfen der Genehmigung oder Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes bedürfen. Werbeanlagen, die den Verkehrsteilnehmer ablenken können und somit geeignet sind die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gefährden, dürfen nicht errichtet werden. Hierbei genügt bereits eine abstrakte Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Auf § 33 StVO wird verwiesen.</p> <p>6. Bezüglich der möglichen Errichtung von Zäunen wird auf § 11 Abs. 2 FStrG verwiesen. Demgemäß dürfen Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nicht angelegt werden, wenn sie die Verkehrssicherheit (konkret) beeinträchtigen. Soweit sie bereits vorhanden sind, haben die Eigentümer ihre Beseitigung zu dulden. Die Einordnung der Zaunanlage unter § 11 FStrG oder ggf. doch unter § 9 FStrG bedarf der konkreten Prüfung im Einzelfall.</p>	
T06-02	<p>7. Nach § 47e Absatz 1 BImSchG sind Lärmaktionspläne von den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden aufzustellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist nach § 47d Absatz 1 BImSchG in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. § 47d Absatz 6 BImSchG enthält jedoch keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen. Sofern andere Träger öffentlicher Verwaltung Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen umsetzen sollen, müssen diese Maßnahmen nach Fachrecht zulässig und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen worden sein.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T06-03	<p>Im vorliegenden Lärmaktionsplan wird erwähnt, dass sich die Bundesautobahn A39 nicht in der Baulast der Stadt Salzgitter befindet und der Handlungsspielraum der Stadt dementsprechend begrenzt ist. Deshalb wird im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung hierzu keine vertiefende Betrachtung vorgenommen.</p> <p>Als Aufsteller eines Lärmaktionsplanes steht es der Stadt Salzgitter frei, eigene schalltechnische Berechnungen durchzuführen und daraus Lärmschutzmaßnahmen abzuleiten. Diese können jedoch nur dann von der Autobahn GmbH des Bundes umgesetzt werden, wenn sie dem geltenden Fachrecht entsprechen. Im Falle von Lärmsanierungsmaßnahmen setzt das eine Berechnung nach RLS-19, eine Überschreitung der Auslöswerte durch die vorhandene Verkehrsbelastung sowie eine Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit voraus. Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz empfiehlt Kommunen für die Ermittlung von Maßnahmen im Rahmen eines Lärmaktionsplanes die Beauftragung eines Ingenieurbüros. Sollten solche Berechnungen angedacht sein, stünde die Autobahn GmbH des Bundes bei Bedarf gern beratend zur Verfügung.</p>	Aufgrund von Stellungnahmen aus der Bürgerschaft wird die Prüfung zur Aufnahme der A 39 in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes als Maßnahme 5 aufgenommen. Hierzu erfolgt zeitnah die Kontaktaufnahme durch die Stadt mit der Autobahn GmbH des Bundes.
T06-04	<p>Der Lärmaktionsplan enthält wie erwähnt keine Maßnahmen mit konkretem Bezug zur Autobahn GmbH des Bundes. Insoweit bestehen aus Sicht der Autobahn GmbH des Bundes keine Einwände gegen den vorliegenden Entwurf.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung der vorgenannten Hinweise sowie um Beteiligung im weiteren Verfahren und um Übermittlung des Abwägungsergebnisses.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Beteiligung erfolgt im Rahmen der üblichen Verwaltungsprozesse.

	Mit freundlichen Grüßen (...)	
T07 – Landkreis Hildesheim, 17.09.2024		
T07-01	Zu dem Vorhaben werden keine Anregungen gegeben. (...)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T08 – Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, 17.09.2024		
T08-01	Sehr geehrte Damen und Herren, zum „Lärmaktionsplan Salzgitter 2024“ wird wie folgt Stellung genommen: Als Maßnahme 2 „Einbau innerorts wirksamer lärmmindernder Fahrbahnbeläge entlang der Hauptverkehrsachsen“ wird im Lärmaktionsplan der Einbau von lärmminderndem Asphalt vorgeschlagen. Fahrbahnsanierungen werden durch die Straßenbauverwaltung in Abhängigkeit des Fahrbahnzustandes durchgeführt. Dabei werden in lärmsensiblen Bereichen in der Regel Asphaltdeckschichten mit einem Abminderungswert von ca. – 2,0 dB(A) verwendet.	Der Hinweis wird in der Beschreibung zu Maßnahme 2 ergänzt.
T08-02	Im Rahmen der Maßnahme 3 „Prüfung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten“ wird zur Lärmreduzierung für die Anlieger an der B 248 eine Versetzung der Geschwindigkeitsfreigabe um ca. 100 m nach Norden vorgeschlagen. Da sich in dem dann erweiterten Bereich mit Tempo 50 keine Bebauung befindet wird entsprechend auch keine Lärmreduzierung durch diese Maßnahme für Anlieger erzielt.	Aufgrund von Meldungen durch Anwohner und Beobachtungen der Verwaltung ist aktuell von erhöhten Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich auszugehen. Die Lärmkartierung bildet dies nicht ab. Der Abschnitt wird statt wie bisher in Maßnahme 3 nun der Maßnahme 4 zugeordnet inkl. empfohlener Ausführung zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (geschwindigkeitsreduzierender Fahrbahnteiler). Der Hinweis wird berücksichtigt.
T08-03	Allgemein sind Maßnahmen zur Lärminderung durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 9 StVO nur dort zulässig, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Nach den "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)" vom 23. November 2007 ist maßgeblich, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Dabei sind grundsätzlich die nach Gebieten und Tageszeiten gegliederten Richtwerte unter Nummer 2.1 der Richtlinie zugrunde zu legen. Auch soll nach Nummer 2.3 eine Pegelminderung um 3,0 dB(A) durch die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme bewirkt werden. Eine erforderliche Verkehrsbehördliche Anordnung wäre durch die Verkehrsbehörde der Stadt Salzgitter, nach entsprechender Abwägung, vorzunehmen. Eine frühzeitige Beteiligung der NLStBV, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, wäre hierfür zwingend erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Beteiligung erfolgt im Rahmen der üblichen Verwaltungsprozesse.

	Mit freundlichen Grüßen Im Auftrage (...)	
T09 – Fernstraßen-Bundesamt, 18.09.2024		
T09-01	<p>(...) sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für die Beteiligung am im Betreff benannten Verfahren. Durch den Lärmaktionsplan werden keine Maßnahmen im Nahbereich der Bundesautobahn (BAB) 39 vorgesehen. Damit ergeben sich seitens des Fernstraßen-Bundesamtes keine anbaurechtlichen Bedenken.</p> <p>Ich bitte Sie um Beachtung folgender allgemeiner Punkte:</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass längs der Bundesautobahnen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden dürfen, § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Dies gilt auch für Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs. Die Anbauverbotszone soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn aber auch die ungehinderte Verwirklichung von Ausbauabsichten der Autobahn zum Wohl der Allgemeinheit sicherstellen.</p> <p>Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.</p> <p>Ich bitte außerdem um Beachtung der in der Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes vom 17.09.2024 gegebenen Hinweise und Auflagen.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung. Bitte geben Sie stets unser Geschäftszeichen mit an.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag (...) Fernstraßen-Bundesamt</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen sowie zur Beachtung im Rahmen der Bauleitplanung weitergeleitet.</p>

Ergebnis der Beteiligung der Organisationseinheiten der Stadt Salzgitter (interne Beteiligung)

V01 – SRB Salzgitter (Städtischer Regiebetrieb Salzgitter), 22.08.2024		
V01-01	Hallo Herr (...), beim Durchlesen fiel mir lediglich ein falscher Begriff auf Seite 8 im ersten Absatz auf. Der Begriff „Gussasphalt“ ist durch „Asphaltbeton“ zu ersetzen. Gussasphalt wird in Eimern an den Einbauort getragen und von Hand eingegossen und geglättet. Verwendung findet er nur als Brückenbelag. Für größere Maßnahmen wäre G. [Anm.: Gussasphalt] viel zu teuer.	Gussasphalt wird im Textzusammenhang als Referenzbelag genannt, da dieser in der Lärmkartierung ebenfalls ohne lärmtechnische Abschläge eingeht. Der Text wird jedoch korrigiert.
V02 – EB 62 (Städtischer Eigenbetrieb Salzgitter, Grundstücksentwicklung), 28.08.2024		
V02-01	Gegen die Aufstellung des o.a. Lärmaktionsplanes bestehen seitens EB 62 keine Bedenken. Im Auftrag (...)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
V03 – FG 61.2 (Fachgebiet Umwelt), 30.08.2024		
V03-01	Guten Tag, seitens des FG Umwelt gibt es keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise zum Entwurf des Lärmaktionsplanes. Beste Grüße (...)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
V04 – FD 66 (Fachdienst Tiefbau und Verkehr), 02.09.2024		
V04-01	Mit Email vom 21.08.2024 wird FD 66 um Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans Salzgitter 2024 gebeten. Darin enthalten ist ein Maßnahmenkatalog zur Reduzierung von Lärmemissionen, von denen einige in den Wirkungskreis des FD 66 fallen. Nach Sichtung und Bewertung der einzelnen Maßnahmen gibt der Fachdienst Tiefbau und Verkehr folgende Stellungnahme ab: Unter Maßnahme 1, Seite 24, wird eine Sanierung/Erneuerung der Fahrbahndecke für einzelne Straßenzüge aufgelistet. Durch die Sanierung/Erneuerung sollen zusätzliche Lärmemissionen vermieden werden. Genannt sind im Einzelnen ▪ L 472 Museumsstraße, Salder (Fuhsebrücke bis Zufahrt Fa. Möhlenhoff) Hierzu: Der Ausbau der Museumsstraße ist in der mittelfristigen Finanzplanung als Investition enthalten. Für das Projekt soll noch in 2024 ein Planungsauftrag vergeben werden. ▪ L 636 Gießereistraße/ Barumer Straße/ Zingelstraße, Heerte Hierzu: Der Ausbau der Ortsdurchfahrt ist in der mittelfristigen Finanzplanung als Investition enthalten. ▪ L 670 Am Dorfrand, Gebhardshagen (Vor der Burg bis Lobmachersenstraße) Hierzu: Der Ausbau der Ortsdurchfahrt ist in der mittelfristigen Finanzplanung als Investition enthalten. ▪ L 636 Harzstraße/ Werkstraße, Barum (B 248 bis Trapweg) Hierzu: Der Sanierungsbedarf dieses Straßenabschnitts ist bekannt. Eine Investition ist bisher nicht in der mittleren Finanzplanung enthalten.	Die Hinweise zu Realisierungs- bzw. Finanzierungsabsichten werden im Textteil ergänzt.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ K 39 Albert-Schweitzer-Straße, Lebenstedt (Konrad-Adenauer-Straße bis Gothastraße) Hierzu: Der Sanierungsbedarf dieses Straßenabschnitts ist bekannt. Eine Investition ist bisher nicht in der mittleren Finanzplanung enthalten.	
V04-02	Maßnahme 2, Seite 25, empfiehlt innerorts die Verwendung eines lärmärmeren Fahrbahnbelags und verweist auf die aktuellen Regelwerke wie z.B. die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Hierzu bleibt festzustellen, dass es seitens des FD 66 bereits der gängigen Praxis entspricht, den Einbau eines lärmärmeren Fahrbahnbelags (z.B. Splittmastixasphalt) individuell zu überprüfen und vorzunehmen. (...)	Der Hinweis wird in der Beschreibung zu Maßnahme 2 ergänzt.

(...) – Angaben aus Datenschutzgründen entfernt