

Bürger/innen

Lfd. Nr.	Betroffene Straße / Bereich	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
1	Südstadt	Zusammenhang zwischen Verkehrssicherheit und reduzierten Geschwindigkeiten; reduzierte Fahrgeschwindigkeit auch für Sallstraße und Lutherstraße, Tempo-40 auch tags	Im Zuge der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes können weitere Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung ganztags geprüft werden.	Wird zur Kenntnis genommen
2	Harenberger Straße	Kurvenquietschen	Konkret örtliche Empfehlungen zum Kurvenquietschen sind im LAP nicht aufgenommen worden. Anforderung an Baulastträger.	Wird zur Kenntnis genommen
3	Gesamtstädtisch	Gegen Geschwindigkeitsreduzierung für Wiedereinführung der „Grünen Welle“	Der Zusammenhang zwischen „Grüner Welle“ und nächtlicher Fahrgeschwindigkeits-Absenkung wird im LAP ausdrücklich herausgestellt.	Wird zur Kenntnis genommen
4	Laatzen	Pauschal gegen LAP	nicht relevant	Wird zur Kenntnis genommen
5	Bereich zwischen Bismarckbahnhof und Brehmstr	Einhaltung der Sanierungswerte wird gefordert, Reduzierung des Schienengüterverkehrslärms	Thema wird im Rahmen der Anforderungen an die Baulastträger bearbeitet. Wird Gegenstand der Gespräche mit der DB AG sein.	Wird berücksichtigt
6	Bereich gesamtstädtisch sowie Hauptverkehrsstraßen	Geschwindigkeitsreduzierung auf ganztags auszudehnen Überwachung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Verdrängung in Nebenstraßennetz	Im LAP ist nur ein Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Nacht zum Schutz der Nachtruhe vorgesehen. Begleitende Überwachungen sind mit entsprechender Begründung im Zuge des Geschwindigkeitskonzeptes geplant. Mögliche Verdrängung in Nebenstraßennetz wird mit geprüft. Nebenstraßen liegen größtenteils in Tempo-30-Zonen.	Wird zur Kenntnis genommen
7	Bereich An den Hilligenwöhren	Kölner Teller als besonders störendes Lärmelement	Kölner Teller als Einzelproblem nicht Bestandteil der LAP und nur bei erheblich niedrigeren Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen in der Stadt Hannover im Einsatz.	Wird zur Kenntnis genommen
8	Gesamtstädtisch	Die Geschwindigkeitsreduzierung von 40 km/h sollte ganztägig gelten. Hinweis auf positive Wirkungen bei Lärm- und Luftschadstoffen und Verkehrssicherheit.	Im LAP ist ein Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Nacht zum Schutz der Nachtruhe vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen
9	Gesamtstädtisch	Die Geschwindigkeitsreduzierung von 40 km/h auf weitere Teile des Hauptverkehrsstraßennetzes ausdehnen. Hinweis auf posi-	Im LAP ist ein Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Nacht zum Schutz der Nachtruhe vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Betroffene Straße / Bereich	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
		tive Wirkungen bei Lärm- und Luftschadstoffen und Verkehrssicherheit.		
10	Bereich Herrenhäuser Straße	Hinweis auf besondere Geräuscentwicklung durch die Straßenbahn nicht berücksichtigt. Spitzenwerte werden als besonders belastend aufgeführt. Reduzierung Fahrgeschwindigkeiten Stadtbahn	Thema wird im Rahmen der Anforderungen an die Baulastträger bearbeitet. Wird Gegenstand der Gespräche mit der Üstra / Infra sein.	Wird zur Kenntnis genommen
11	Linden Mitte	Hinweis auf nächtlichen Lärm durch DB-Verkehre, insbesondere Güterverkehr	Grundsätzlich sind in diesem Bereich die Auslösewerte nicht überschritten, trotzdem ist der Lärm durch die Schiene wahrnehmbar. Güterverkehr wird Gegenstand der Gespräche mit der DB AG sein.	Wird zur Kenntnis genommen
12	B 65 Anderten	Fehlende Angaben zu den Daten. Hinweis auf Geschwindigkeitssenkung auf dem B 65-Zubringer auf 70 km/h wg. der Wohnquartiere	Datengrundlage der Lärmkartierung ist das Verkehrsmodell 2007. Keine Auslösewerte in den genannten Bereichen erreicht.	Wird zur Kenntnis genommen
13	Gesamtstädtisch	Zweifel an einer 3. Geschwindigkeitsregelung (30, 40 und 50 km/h) wegen fehlender Einhaltung. Hinweis auf hohen Kontrollaufwand der Geschwindigkeitsreduzierung.	Tempo 40 km/h ist generell wirksam, ergänzende Kontrollen im Lärmaktionsplan gefordert.	Wird zur Kenntnis genommen
14 (15) (16) (1 Person, hat die Mail 3x gesandt)	Podbielskistraße / Walderseestraße	Tempo 40 km/h für die Podbielskistraße wird begrüßt Ausweitung Geschwindigkeitskonzept auf die Walderseestraße gefordert Gefahr der Verkehrsverdrängung auf Walderseestraße	Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Prüfauftrags für ein Geschwindigkeitskonzept werden vor der Umsetzung einer intensiven Überprüfung der Situation unter Berücksichtigung aller Randbedingungen unterzogen. In diesem Zusammenhang ist dafür Sorge zu tragen, dass keine Verdrängung der Verkehre auf die Walderseestraße stattfindet und ggf. gegengesteuert wird. Gemäß der Vorgehensweise im Lärmaktionsplan, die hoch belasteten Bereiche mit hoher Betroffenenanzahl vorrangig zu bearbeiten, steht die Walderseestraße aufgrund der nur punktuellen Überschreitung der Auslösewerte von 60 dB(A) nachts bei relativ wenig Betroffenen nicht in den vorderen Prioritäten.	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
17	Walderseestraße	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, Geschwindigkeitskontrollen, Rechts-vor-links-Regelung, Einbahnstraßenregelung, Schwer-	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14 Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Walderseestra-	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf

Lfd. Nr.	Betroffene Straße / Bereich	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
		verkehrsverbots-Kontrolle und Querungsstellensicherung im Bereich der Walderseestraße. Frage nach Verlagerungen von der Podbielskistraße	ße werden Rechts-vor-Links oder Einbahnstraßenregelung kritisch gesehen. Die Erhöhung der Querungssicherheit ist im Rahmen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen gesondert zu berücksichtigen und nicht primäre Aufgabe des Lärmaktionsplanes.	Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
18	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, (Rück-)Verlagerung der Verkehre auf die Podbielskistraße	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14 und 17	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
19	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, durch Maßnahmen auf der Podbielskistraße würde diese Entwicklung intensiviert werden	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14 und 17	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
20	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, durch Maßnahmen auf der Podbi, zu hohe Geschwindigkeiten	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14 und 17 Die Auswertung der Geschwindigkeitsanzeige aus dem August 2010 hat eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rd. 46 km/h in der Walderseestraße ergeben. 85 % der Fahrzeuge (V85) fahren langsamer oder maximal 54 km/h. Zur Verkehrsüberwachung wird das mobile Blitzgerät der LHH auch in der Walderseestraße in Zukunft zum Einsatz kommen.	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
21	Walderseestraße	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, Geschwindigkeitskontrollen, Rechts-vor-links-Regelung, Einbahnstraßenregelung, Schwerverkehrsverbots-Kontrolle und Querungsstellensicherung im Bereich der Walderseestraße, aber auch in der Podbielskistraße. Frage nach der Verlagerung.	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
22	Walderseestraße	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, Fahrbahnverengungen, Homogenisierung des Verkehrsablaufs, Geschwindigkeitskontrollen, Rechts-vor-links-Regelung, Einbahnstraßenregelung, Schwerverkehrsverbots-Kontrolle und Querungsstellensicherung im	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt

Lfd. Nr.	Betroffene Straße / Bereich	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
		Bereich der Walderseestraße, Frage nach der Verlagerung.		
23	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, Tempo 40 km/h auf der Walderseestraße	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen
24	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, fordert allgemein Maßnahmen zur Verbesserung der Situation	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen
25	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, Forderung nach Maßnahmen wie Tempo-30-Zonen, Kontrollen, FG-Überweg, Ampel etc.	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen
26	Podbielskistraße / Walderseestraße	Verdrängungseffekte und sonstige ergänzende weitere Maßnahmen werden nicht berücksichtigt. Zu starke Belastungen der Walderseestraße, durch Maßnahmen auf der Podbi würde diese Entwicklung intensiviert werden.	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
27	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, durch Maßnahmen auf der Podbi würde diese Entwicklung intensiviert werden	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
28 (vgl. auch 25)	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, durch Maßnahmen auf der Podbi würde diese Entwicklung intensiviert werden Forderung nach zumindest Geschwindigkeitskontrollen.	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
29	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, Teilw. auch Straßenbahnlärm wahrnehmbar. Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung etc.	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen
30	Walderseestraße / Lister Kirchweg / Constantinstraße	Befürchtung der Verlagerung und Hinweis, auch in diesen Straßen Maßnahmen zu ergreifen.	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf

Lfd. Nr.	Betroffene Straße / Bereich	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
		Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung, Kontrollen etc.		Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
31	Zooviertel	Generelle Zweifel an der Ermittlung der Betroffenheit, Verdrängungseffekte berücksichtigen	Zooviertel ist nicht im Bereich der Auslösewerte, sondern deutlich darunter und wird deshalb nicht berücksichtigt. Maßnahmenvorschläge des LAP berücksichtigen mögliche Verdrängungseffekte, die hier jedoch nicht zu erwarten sind. Zooviertel bereits untersucht. Verkehrssituation hat sich seitdem verbessert.	Wird zur Kenntnis genommen
32	Gesamtstädtisch	Tiefer gelegte Stadtautobahn schaffen, außerdem Bauvorschriften für Doppelfenster, Lärmschutzwände	Maßnahme ist unrealistisch.	Wird zur Kenntnis genommen
33	Harenberger Straße	Kurvenquietschen	Konkret örtliche Empfehlungen zum Kurvenquietschen sind im LAP nicht aufgenommen worden. Anforderung an Baulastträger.	Wird zur Kenntnis genommen
34	Podbielskistraße	Kritik an zu hohen Auslösewerten, Unterstützung der Vorschläge als moderat und zumutbar. Forderung, nachts die lärmärmeren Bahnen einzusetzen.	Welche Werte herangezogen werden sollen, ist Sache der den LAP durchführenden Kommune. Bundesweit haben sich die genannten Werte durchgesetzt. Anforderung an Baulastträger, leisere Bahnen einzusetzen.	Wird zur Kenntnis genommen Anforderung an Üstra wird in LAP aufgenommen.
35	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, durch Maßnahmen auf der Podbi würde diese Entwicklung intensiviert werden	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr. 14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen
36	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, durch Maßnahmen auf der Podbi würde diese Entwicklung intensiviert werden, Geschwindigkeitskontrollen	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr. 14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen
37	Gesamtstädtisch	Autofahrer weniger nerven, „Grüne Welle“, Ampeln nachts abstellen		Wird zur Kenntnis genommen
38	Walderseestraße	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, Geschwindigkeitskontrollen, Rechts-vor-links-Regelung, evtl. Einbahnstraßenregelung mit Podbielskistraße, Schwerverkehrsverbotskontrolle und Querungsstellensicherung im Bereich der Walderseestraße Frage nach der Verlagerung	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr. 14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen; Mögliche Auswirkungen auf Walderseestraße werden bei der Prüfung berücksichtigt
39	gesamtstädtisch	Allgemeine Postkarte der FDP:	Fehlende Auseinandersetzung mit dem Ziel; die vorge-	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Betroffene Straße / Bereich	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
		„Tempo 40? Nein, danke!“ Grüne Welle; lärmindernde Beläge	schlagenen Maßnahmen sind ansonsten im Lärmaktionsplan enthalten.	
40	Podbielskistraße / Walderseestraße	Verkehrsberuhigung Walderseestraße, Kontrollen, rechts vor links-Regelung, etc.	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen
41	Podbielskistraße / Walderseestraße	Zu starke Belastungen der Walderseestraße, Bevorzugung Wald- und Gehägestraße am Wochenende wird bemängelt, Sanierung Straßenbelag, störungsfreie Gullys, Forderung nach Kontrollen	Siehe Hinweise zu Lfd. Nr.14, 17 und 20	Wird zur Kenntnis genommen
42	Gesamtstädtisch	Ausdrückliche Unterstützung von Tempo 40 km/h nachts, allerdings Ausdehnung der Maßnahmen		Wird zur Kenntnis genommen
43	Gesamtstädtisch	Nicht berücksichtigte Lärmverursacher Freizeitlärm, Gewerbe- und Baulärm, Laubbläserlärm, Motorradlärm, Schienenverkehrslärm, Gesamtlärm	Grundlage des Lärmaktionsplans sind die Umgebungs-lärmrichtlinie und die dazu erlassenen Bundes- und Landesvorschriften. Darin sind die Randbedingungen klar definiert. Die Summation der einzelnen Lärmquellen ist nicht vorgesehen. Sie war Bestandteil der früheren Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG.	Wird zur Kenntnis genommen

Institutionen / Träger öffentlicher Belange

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
1	Polizeidirektion Hannover	Falsche Aussage für den Bereich der A 2	Die Aussage wird wie folgt geändert: „Eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts mindert den Lärm und trägt gleichzeitig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei“.	Wird berücksichtigt
2.1	Infra	Baulastträger Infra	Baulastträger ist die Infra, nicht die Üstra. Der Satz wird im Bericht geändert.	Wird berücksichtigt
2.2	Infra	Einbau von Rasengleisen	Die Infra bemängelt den Vorschlag des Einbaus von Rasengleisen im Vergleich zu Schwellengleisen und weist darauf hin, dass die Vorteile gering sind. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. An der Forderung Rasengleise zu verwenden wird festgehalten.	Wird zur Kenntnis genommen
2.3	Infra	Einbau von Rasengleisen in der Podbielskistraße etc.	Die Formulierung wird geändert. Bei zukünftig anstehenden Baumaßnahmen soll Rasengleis eingesetzt werden.	Wird berücksichtigt
2.4	Infra	Hinweis zur Wirkung und den Einsatzbereichen von Dämmmatten	Auch in Straßen mit separatem Bahnkörper treten Lärmemissionen auf, die auch durch Dämmmatten gedämpft werden können, auch wenn diese Werte unter 60 bis 70 dB(A) tags bzw. nachts liegen. Die Ritter-Brüning-Straße ist ein Bereich, in dem man mit Dämmmatten die Veränderung von Schallimmissionen untersuchen könnte. Dieses wäre für Hannover erstmalig zu überprüfen und zu dokumentieren. Für die Podbielskistraße kommt eine solche Maßnahme derzeit nicht in Frage, da der Bahnkörper im Staufall von Rettungsfahrzeugen befahren wird.	Wird zur Kenntnis genommen
2.5	Infra	„Quietschen“ in Kurvenbereichen	Bei der Beschaffung der Fahrzeuge auf immer größere Kurvenradien zu setzen ist mit dem Stadtbild an vielen Stellen nicht vereinbar. Daher ist zu überlegen, ob nicht auch fahrzeugeitig bei Neubestellungen der Stadtbahn Anforderungen an geringere Kurvenradien gestellt werden könnten. Auch eine Stadtbahn ist Bestandteil eines integrierten Stadtkörpers, der durch Maßnahmen auf Fahrzeugseite und durch die von der Infra vorgestellten Schmieranlagen verbessert werden kann.	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
			<p>Es gibt eine Reihe von Stellungnahmen Betroffener auch zum Kurvenquietschen, in denen die von der Infra dargestellten Maßnahmen anscheinend nicht die gewünschte Wirkung hatten. Diesbezüglich ist der Bedarf bei straßenbündigen Bahnkörpern im Bereich von Weichen deutlich zu erkennen.</p> <p>Vor allen Dingen ist aber darzustellen, wie sich bspw. im Bereich des Engelbosteler Dammes bzw. der Schulenburg-Landstraße und im Streckenverlauf der Linien 9 und 10 Maßnahmen und Schallsituationen tatsächlich darstellen würden. Zu diesem Zweck wurde angeregt, entsprechende Untersuchungen zu ergreifen und zu veröffentlichen.</p>	
2.6	Infra	Regelmäßiges Schienenschleifen	Obwohl nach Aussage der Infra regelmäßig ein Schleifenwagen verkehrt, wäre dennoch eine exakte Prüfung und Dokumentation der Konfliktbereiche wünschenswert, die bspw. auch öffentlich gemacht werden sollten. Das vorhandene Beschwerdemanagement der ÜSTRA sollte dargestellt werden.	Wird zur Kenntnis genommen
3.1	ADAC	Positive Bewertung des LAP	Der ADAC bewertet den Lärmaktionsplan positiv und unterstützt die Kombination verschiedener Maßnahmen, um deutliche Verringerungen der Lärmbelastungen zu erzielen.	Wird zur Kenntnis genommen
3.2	ADAC	Kritik an Lkw-Fahrverboten	Zur Kritik an den Lkw-Verboten ist darauf hinzuweisen, dass keine weiteren Lkw-Verbote geplant sind.	Wird zur Kenntnis genommen
3.3	ADAC	Nachweis der Lärminderung	<p>Die Aussagen zum messtechnisch notwendigen Nachweis zur Lärminderung von Geschwindigkeitssenkungen sind bereits in der Literatur enthalten und durch zahlreiche Versuche in Berlin, Rostock und anderen Orten durchgeführt werden.</p> <p>Der Effekt der Lärminderung durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten besteht in einer Minderung des Mittelungspegels und einer deutlichen Reduktion von Spitzenpegeln. Im Zusammenhang mit der dort vorgeschlagenen Überwachung ergeben sich dann erheblich ruhigere Verkehrszustände. Die in der Literatur dargestellten Rechenbeispiele lassen sich auf die vorgesehenen Straßen übertragen. Tatsache ist, dass eine Geschwindigkeits-</p>	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
			reduzierung in den hoch belasteten Straßenbereichen zu den dargestellten Lärmpegelminderungen führen würde. Insbesondere ist durch eine Verstetigung bei Tempo 40 km/h nachts von einer Homogenisierung der Fahrgeschwindigkeiten und einer entsprechenden Minderung der Lärmemissionen auszugehen.	
3.4	ADAC	Fahrzeugtechnik	Die dargestellten Maßnahmen in Bezug auf Fahrzeugtechnik sind durch die Landeshauptstadt Hannover nicht beeinflussbar.	Wird zur Kenntnis genommen
4.1	BUND	Verspätete Umsetzung verbindlicher Rechtsvorgaben	Die verspätete Umsetzung ist nicht als ein Fehler des vorliegenden Lärmaktionsplanes zu sehen.	Wird zur Kenntnis genommen
4.2	BUND	Konsequenzen rechtlichen Verzugs	Rechtsmittel im konkreten Bebauungsplanverfahren können sicherlich von den Bürger/innen eingelegt werden. Die rechtliche Einordnung des Lärmaktionsplans unterscheidet sich aber davon eindeutig.	Wird zur Kenntnis genommen
4.3	BUND	Unzulässiges Ausklammern wesentlicher Lärmquellen, Summation	Grundlage des Lärmaktionsplans sind die Umgebungslärmrichtlinie und die dazu erlassenen Bundes- und Landesvorschriften. Darin sind die Randbedingungen klar definiert. Die Summation der einzelnen Lärmquellen ist nicht vorgesehen. Sie war Bestandteil der früheren Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG.	Wird zur Kenntnis genommen
4.4	BUND	Mangelhafte Analyse der Lärmbetroffenheit	Auf Bundesebene hat sich die Heranziehung der Auslöswerte in der dargestellten Form (70/60) als kleinster gemeinsamer Nenner herausgestellt. Weitergehende Werte sind von der Landeshauptstadt Hannover bisher nicht vorgesehen. Die punktgenaue Auswertung der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes wurde zum Bearbeitungszeitpunkt durchgeführt. Die Auswertung der Aktualisierung ist ergänzt worden. Die Lärmquelle Stadtbahnverkehr ist entsprechend der Lärmkarten sachgerecht dargestellt.	Wird zur Kenntnis genommen Schienenlärm wird berücksichtigt
4.5	BUND	SUP-Pflicht für Lärmaktionspläne	Im Rahmen des LAP werden keine Maßnahmen vorgeschlagen, die den im UVP-Gesetz § 14b, Abs. 1 Nr. 2 genannten Vorhaben entsprechen. Eine SUP-Pflicht für den	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
			vorliegenden LAP Hannover ist nicht gegeben .	
4.6	BUND	Fehleinschätzung des bestehenden Handlungsbedarfs	Genau die aufgeführte Darstellung des Sachverhaltes ist durch die Formulierung beabsichtigt. Es geht darum deutlich zu machen, dass es <u>keinen</u> konkreten Rechtsanspruch für die Lärmreduzierung wie bspw. im Bebauungsplanverfahren gibt. Insofern begründet sich die Darstellung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan nur auf der Basis einer Bewertung der Hauptbelastungsbereiche, basierend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung.	Wird zur Kenntnis genommen
4.7	BUND	Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan ist mangelhaft	Die Landeshauptstadt Hannover ist zuständige Behörde für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Die im LAP festgelegten Maßnahmen sind grundsätzlich in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt. Die aufgeführten Maßnahmen – insbesondere zur Reduzierung des Lärms und zur Steigerung des Fahrradverkehrsanteils – sind im Lärmaktionsplan enthalten. Der Hinweis auf fehlende Vorgaben zu konkreten sachlich und räumlich zugeordneten Maßnahmen ist nicht richtig. Es gibt für die ausgewählten Bereiche mit hohen Auslösewerten Hinweise, welche Maßnahmen durchgeführt werden sollen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, dass die Landeshauptstadt Hannover in verschiedenen Bereichen versuchsweise eine Kombination von Maßnahmen prüft.	Wird zur Kenntnis genommen
4.8	BUND	Bewertungsfehler	Die möglicherweise missverständliche Formulierung wird angepasst. Nur eine Kombination von vielen Einzelmaßnahmen kann zu großen Lärmmindeungen führen.	Wird berücksichtigt
4.9	BUND	Zum Fazit	Eine grundlegende Überarbeitung ist aus den o.g. Gründen und Hinweisen nicht erforderlich.	Wird nicht berücksichtigt
5.1	Handwerkskammer	Forderung, das „Nebeneinander der Pläne“ zu beseitigen	Der Forderung der Handwerkskammer, „das Nebeneinander der Pläne zu beseitigen“, wurde durch die Aufnahme der Ziele des Luftreinhaltplanes in den Lärmaktionsplan bereits Rechnung getragen.	Wird zur Kenntnis genommen
5.2	Handwerkskammer	Konflikt Wohngebiet / Gewerbe	Eine Unterstützung von Nahversorgern in der Form, dass sich die Landeshauptstadt Hannover über geltendes Bundesrecht hinwegsetzt, wird abgelehnt. Die Ansiedlung und	Wird nicht berücksichtigt

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
			Genehmigung von Gewerbebetrieben wird über den Bebauungsplan und die Vorschriften der TA Lärm geregelt.	
5.3	Handwerkskammer	Verringerung von Fahrgeschwindigkeiten nicht in LAP aufnehmen	Der Prüfauftrag zur Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten im Lärmaktionsplan zielt insbesondere auf die nächtliche Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten, da die Nachtruhe als oberstes Schutzgut der Lärmaktionsplansplanung definiert wurde. Die vorgeschlagenen Maßnahmen greifen daher im Wesentlichen in den Nachtzustand ein. Eine Herausnahme dieses Bausteins wird abgelehnt.	Wird nicht berücksichtigt
5.4	Handwerkskammer	Verstetigung des Verkehrsflusses auf allen Hauptverkehrsstraßen	Die zur Verstetigung des Verkehrsflusses vorgeschlagenen Maßnahmen durch Einsatz von Software-Lösungen sind in der Praxis oft eher unwirksam. Tendenziell kann durch eine Koordinierung und Verstetigung in bestimmten Relationen ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss erreicht werden, allerdings kann dies auch durch eine deutliche Geschwindigkeitssenkung erfolgen, da dann die Unterschiede zwischen Beschleunigen und Abbremsen, die den wesentlichen Anteil der Lärmemissionen ausmachen, nicht mehr so groß sind.	Wird zur Kenntnis genommen
5.5	Handwerkskammer	Bevorrechtigung ÖPNV soll einer Prüfung unterzogen werden	Die ÖPNV-Bevorrechtigung hat in Hannover eine hohe Qualität und wird auch in Zukunft weiterverfolgt werden. Für einzelne komplexe Verkehrssituationen kann das Ergebnis einer Prüfung auch sein, dass die ÖPNV-Bevorrechtigung gegenüber anderen Aspekten nicht mehr die absolute Priorität hat.	Wird zur Kenntnis genommen
5.6	Handwerkskammer	Aussagen zu Wirkungen und Kosten fehlen	Aussagen zu Wirkungen und Kosten sind im Lärmaktionsplan enthalten.	Wird nicht berücksichtigt
6	Stadt Hemmingen	Keine Hinweise	--	--
7.1	ÜSTRA	Busbetrieb	Die ÜSTRA unterstützt den Prüfauftrag für eine verringerte Fahrgeschwindigkeit nachts (Tempo 40 km/h). Bezogen auf das zur Prüfung vorgeschlagene Straßennetz wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h nachts für den Busbetrieb als unproblematisch angesehen, tags würde ein „generelles“ Tempolimit jedoch zu „betrieblichen“ Problemen führen. Hier sollte im Einzelfall und ggf. testweise untersucht wer-	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
			den, wie sich die Fahrzeit tatsächlich verändert aufgrund der zu erwartenden Homogenisierung mit weniger Stopps und Anfahrvorgängen.	
7.2	ÜSTRA	Stadtbahnbetrieb	Im Bereich des Stadtbahnbetriebs sind bezogen auf Geschwindigkeitsreduzierungen weitere Untersuchungen erforderlich. Die ÜSTRA wird bei der Prüfung berücksichtigt. Dargestellt werden sollte von der ÜSTRA, in welchen Bereichen mit welchen Wirkungen zu rechnen wäre (sowohl akustisch als auch in Bezug auf den Fahrplan)	Wird berücksichtigt
7.3	ÜSTRA	Vermeidung von Lärmemissionen	Grundsätzlich begrüßt der Lärmaktionsplan eine ÖPNV-Beschleunigung als eine wesentliche Maßnahme. Der Satz wird wie folgt geändert: „Fortführung und Komplettierung einer qualifizierten Beschleunigung“. Vorschlag des Lärmaktionsplanes ist es, im Einzelfall zu prüfen, inwieweit die Chance einer „Gesamt“-Verbesserung durch Modifikation von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen besteht.	Wird berücksichtigt
7.4	ÜSTRA	Verminderung von Lärmemissionen, Verstärkung des Verkehrsflusses	Klarstellung, dass ÖPNV-Bevorrechtigung nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird.	Wird berücksichtigt
7.5	ÜSTRA	Straßenraumgestaltung	Die genannten Maßnahmen werden berücksichtigt, allerdings sollte eine stadtraumangepasste Straßenplanung intensiv mit der ÜSTRA abgestimmt werden.	Wird zur Kenntnis genommen
7.6	ÜSTRA	Lärmschutzanforderungen an Baulastträger	In Bezug auf 3.3.4 „Bauvorhaben der Gleise“ wird angemerkt, dass die Bauformen „mit tiefliegendem Sedum“ und „mit tiefliegendem Rasen“ schalltechnisch gleichbedeutend sind. Daher wäre zu prüfen, ob nicht das Abdecken der Pflanzen des tiefliegenden Sedums in der Ritter-Brüning-Straße durch Dämmplatten möglicherweise zu einer verbesserten akustischen Wirkung führt. Hier sollten Probestrecken eingerichtet und Testläufe durchgeführt werden. Zum Thema „Kurvenquietschen“ ist anzumerken, dass stadtverträgliche Stadtbahnen enge Kurvenradien fahren müssen, so wie sie in engen Straßenräumen vorkommen. Dazu sind bei der Neubestellung von Fahrzeugen entsprechende Vorgaben zu machen. Die Ausführung des Lärmaktionsplanes zu „besonders überwachten Gleisen“ wird durch entsprechende Messergebnisse von der ÜSTRA bestätigt.	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
7.7	ÜSTRA	Fahrzeugbeschaffungen Bus / Stadtbahn	Formulierung wird geändert: Im Rahmen der Fahrzeugbeschaffungen sollten die Aufwändungen und Kriterien hinsichtlich Lärm- und Schadstoffemissionen etc. umfangreich und vergleichend transparent dargestellt werden.	Wird berücksichtigt
8.1	Industrie- und Handelskammer (IHK)	Stadtbahn / Betroffenenzahlen	Abweichende Angaben zu Betroffenenzahlen resultieren aus unterschiedlichen Berechnungsmethoden zur Lärm-ermittlung (vgl. Kap 2.2.1 und Abb. 2.2). Die Auswertung bezieht sich auf Stadtbahnverkehr, bei dem nach Schall 03 ein sogenannter „Schienenbonus“ berücksichtigt wird. Darüber hinaus werden im LAP sehr wohl Maßnahmen zum Themenkomplex Lärminderung Stadtbahnverkehr vorgeschlagen (vgl. Kap. 3.3.4 Stadtbahnen).	Wird zur Kenntnis genommen
8.2	Industrie- und Handelskammer (IHK)	Bauleitplanung / Betroffenenermittlung	Die vorliegende Betroffenenermittlung mit Festlegung von Bereichen unterschiedlicher Betroffenenzahlen und Wohn-dichte ist ein allgemein anerkanntes Verfahren und verbindlich so vorgesehen. Der LAP weist darüber hinaus ausdrücklich auf die Bedeutung lärmindernder Bauweisen, Wohnungsgrundrisse, ruhige Gebiete hin.	Wird zur Kenntnis genommen
8.3	Industrie- und Handelskammer (IHK)	Geschwindigkeitskonzept wird abgelehnt	Das Geschwindigkeitskonzept ist als Prüfauftrag zu verstehen.	Wird zur Kenntnis genommen
8.4	Industrie- und Handelskammer (IHK)	Übernahme des Geschwindigkeitskonzeptes aus dem LRP in den LAP	Von vielen Seiten wird gerade eine umfassende, fachübergreifende und integrative Planung angemahnt. Vor diesem Hintergrund ist auch eine Übernahme des Geschwindigkeitskonzeptes aus dem LRP in den LAP fachlich begründet.	Wird zur Kenntnis genommen
8.5	Industrie- und Handelskammer (IHK)	Tempo-Limits und Abstandserhöhungen werden abgelehnt	Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahmen zu einer Verflüssigung und Homogenisierung des Kfz-Verkehrs und durch Vergrößerung des Abstandes zur Lärminderung beitragen.	Wird zur Kenntnis genommen
9	Stadt Ronnenberg	Keine Hinweise	--	--
10	Stadt Langenhagen	Lärmreduzierung wird begrüßt	Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung auf 100 bzw. 120 km/h im Zuge der BAB 2 werden ausdrücklich begrüßt. Dies wird insbesondere bei den Abstimmungen mit der NLStBV Gegenstand weiterer Besprechungen.	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
11.1	NLStBV, zGB Hannover	Für den Bereich der Bundesautobahn A 2 im Stadtgebiet von Hannover wird ein festes Tempolimit für die Fernstraße mit kontinentaler Bedeutung kritisch bewertet. Diese hochverkehrsbelasteten Straßenabschnitte werden in Abhängigkeit der Verkehrsmengen und der Verkehrszusammensetzung mit der elektronischen Beschilderung automatisch geregelt.	Die automatische Verkehrsregelung kann derzeit nicht zum Zweck des Lärmschutzes aktiviert werden. Dabei ist ein Zusammenhang zwischen Tempo 100 km/h und einer Reduzierung des Lärms bewiesen. Die Motor- und Fahrgeräusche von Kfz, die mit hoher Fahrgeschwindigkeit fahren, sorgen für eine deutliche Pegelerhöhung auch bei Flüsterasphalt.	Wird zur Kenntnis genommen
11.2	NLStBV, zGB Hannover	Eine weitergehende Nachbesserung aufgrund einer rechtlichen Verpflichtung unter dem Gesichtspunkt Lärmvorsorge ist aber derzeit auszuschließen. Hierzu zählt auch der Einbau von offenporigen Fahrbahnbelägen auf den Schnellwegen, die zu Mehrkosten beim Einbau und bei der laufenden Unterhaltung führen.	Inwieweit der Einbau offenporiger Asphalte zu Mehrkosten bei den Schnellwegen führt, sollte dargestellt werden. Hier ist dann politisch zu entscheiden, ob der Mehrbetrag auszugeben ist.	Wird zur Kenntnis genommen
11.3	NLStBV, zGB Hannover	Für weite Teile des Westschnellwegs und für den Südschnellweg im Bereich Döhren wurden infolgedessen entsprechende Planungsaufträge zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen erteilt, die in den folgenden Jahren schrittweise abgearbeitet werden. Über die Art und Weise der zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen ist zu diesem Zeitpunkt jedoch noch keine Aussage zu treffen.	Ausdrücklich begrüßt werden die von der NLStBV beauftragten Untersuchungen zu Lärmsanierungsmaßnahmen in den betroffenen Bereichen des Westschnellwegs und des Südschnellwegs. Hier wäre eine frühzeitige Beteiligung der Landeshauptstadt Hannover und eine Erörterung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplanes anzuregen. Zudem sollten die untersuchten Bereiche explizit benannt werden.	Wird berücksichtigt
12.1	Region Hannover	Kritisch wird gesehen, dass als „Auslösewerte“ für die Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen das Wertepaar 70 / 60 dB(A) (Tag / Nacht) zugrundegelegt wurde. Aus umweltmedizinischer Sicht müsste ein nächtliches Niveau von > 55 dB(A) Ausgangspunkt für die Definition von untersuchungswürdigen Belastungsstufen sein.	Welche Werte hier herangezogen werden sollen, ist Sache der den Lärmaktionsplan durchführenden Kommune. Auf Bundesebene hat sich die Heranziehung der Auslösewerte in der dargestellten Form als kleinster gemeinsamer Nenner herausgestellt. Weitergehende Aktivitäten in dieser Form sind von der Landeshauptstadt Hannover bisher nicht vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen
12.2	Region Hannover	Eine Rücknahme der Busbeschleunigung zugunsten der Verkehrsverstetigung wird von der Region nicht mitgetragen.	Grundsätzlich begrüßt der Lärmaktionsplan eine ÖPNV-Beschleunigung als eine wesentliche Maßnahme. Der Satz wird wie folgt geändert: „Fortführung und Komplettierung	Wird zur Kenntnis genommen

Lfd. Nr.	Institution	Wichtige Inhalte	Hinweise	Vorschlag / Stellungnahme
			einer qualifizierten Beschleunigung“. Vorschlag des Lärmaktionsplanes ist es, im Einzelfall zu prüfen, inwieweit die Chance einer „Gesamt“-Verbesserung durch Modifikation von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen besteht.	
12.3	Region Hannover	Lärm- und Schadstoffbilanz	Bei der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplanes kann mit der Landeshauptstadt Hannover und den Verkehrsunternehmen darüber diskutiert werden, ob die Themen in das Kapitel der Qualitätsbewertung aufgenommen werden sollen. Derzeit haben die Themen den Status einer Selbstverpflichtung der Verkehrsunternehmen.	Wird berücksichtigt