

Lärmaktionsplan-Fortschreibung der Gemeinde Sassenburg

Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)
vom 06.05.2024 bis 07.06.2024

hier: Abwägung

I. Behörden

Geäußerte Belange

1. Aller-Ohre-Ise-Verband
vom

2. Amt für regionale Landesentwicklung
vom

3. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
(BIMA) vom

4. Dachverband der Beregnungsverbände
im Landkreis Gifhorn vom

5. Deutsche Bahn AG
vom

Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dafür zuständig, einen bundes-weiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen. Die Kommune kann Maßnahmen zum Schutz vor Lärm aus dem Schienenverkehr im Lärmaktionsplan formulieren, die Deutsche Bahn ist allerdings nicht verpflichtet, diese umzusetzen (s. Urteil vom 25.07.2016 – 10 S 1632/14, DVBl 2016, 1332 des VGH Mannheim).

Daher haben wir keine Hinweise, Anmerkungen oder Bemerkungen zur Lärmaktionsplanung vorzubringen und bitten darum, sich ggf. an das Eisenbahn-Bundesamt zu wenden.

6. Die Autobahn AG
vom

7. Gemeindebrandmeister
vom

8. Handwerkskammer Braunschweig-
Lüneburg-Stade vom

Aus handwerklicher Sicht bestehen derzeit unter Berücksichtigung der uns vorgelegten Unterlagen keine Bedenken.

9. Industrie- und Handelskammer
Lüneburg-Wolfsburg vom

Abwägungsvorschlag

Im Lärmaktionsplan werden keine Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms vorgeschlagen. Auf die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamts wird auf S. 2 des Lärmaktionsplans hingewiesen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

10. Landkreis Gifhorn

vom

Kreisarchäologie

Nach Unterlagen und Wissen der Kreis- und Stadtarchäologie Gifhorn sind in dem geplanten Bereich keine Bodendenkmale bekannt.

Gegen die o. g. Planung bestehen daher aus Sicht der Bodendenkmalpflege keine Bedenken.

Es ist nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen archäologische Denkmale auftreten, die dann unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde / der Kreis- und Stadtarchäologie (Herrn Dr. Eichfeld, Tel. 05371/3014; ingo.eichfeld@gifhorn.de) gemeldet werden müssen (§ 14 Abs. 1 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz - NDSchG). Möglicherweise auftretende Funde und Befunde sind zu sichern, die Fundstelle unverändert zu belassen und vor Schaden zu schützen (§ 14 Abs. 2 NDSchG).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und bei allen baulichen Maßnahmen berücksichtigt.

11. Landwirtschaftskammer Niedersachsen

vom

Zur Umsetzung der europäischen Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) und i.V.m. § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind Gemeinden zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Infolgedessen die Gemeinde Sassenburg einen Lärmaktionsplan 4. Runde aufstellt.

- Der landwirtschaftliche Verkehr darf durch die Maßnahmen, vor allem hinsichtlich der zunehmenden Tendenz zum Einsatz von Großmaschinen, nicht beeinträchtigt werden. Landmaschinen können eine Breite von bis zu 3,0 m oder mit Ausnahmegenehmigung 3,5 m und mehr haben. Die Seitenbereiche und Muldengossen müssen mindestens mit einer 8 t Achslast befahrbar sein.
- Bei der Errichtung von Kreisverkehrsplätzen und Mittelinseln ist auf eine Ausführung mit abgeflachten Borden zu achten.
- Landwirtschaftliche Anliegergrundstücke (Hof- und Gebäudeflächen) sind ordnungsgemäß in die Trassenreichbarkeit einzubinden. Insbesondere ist bei der Anlegung von Radwegen und dem Ausbau der Bürgersteige auch in diesen Bereichen der landwirtschaftliche Schwerlastverkehr entsprechend zu berücksichtigen.
- Bei der Gestaltung des Baum- und Strauchbestandes an Fahrbahnrändern bitten wir, auf die Erfordernisse der Landwirtschaft zu achten. Engpässe für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte sowie Einschränkungen der Sichtverhältnisse sind zu vermeiden.

- Baumaßnahmen sollten grundsätzlich geprüft und vertiefend mit der örtlichen Landwirtschaft abgestimmt werden. Der ruhende Verkehr ist angemessen in die Planungen einzubeziehen. Hilfreich kann die Durchführung von Fahrversuchen sein, da sich so mögliche Problembereiche aufzeigen lassen.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass durch mögliche zukünftige Baumaßnahmen landwirtschaftliche Belange grundsätzlich berührt werden, gegenwärtig aber keine Beeinträchtigungen zu erkennen sind.

Gemäß den Planunterlagen sieht die Gemeinde Sassenburg von einer ausdrücklichen Festsetzung sog. ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan derzeit ab. Da der überwiegende Teil der Gemeindefläche land- und forstwirtschaftlich genutzt werden und sich durch Ausweisungen ruhiger Gebiete in Lärmaktionsplänen ggf. Beschränkungen für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen ergeben könnten, begrüßen wir ausdrücklich, dass von einer Ausweisung ruhiger Gebiete abgesehen worden ist.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

12. LGLN, Katasteramt Gifhorn

von

13. NLSTBV, Geschäftsbereich Wolfenbüttel
vom

Die nunmehr vorliegende Fortschreibung, 4. Runde, beinhaltet im Hinblick auf die betroffenen Bundes- und Landesstraßen u.a. die Berücksichtigung aktualisierter Verkehrs- und Lärmwerte sowie die daraus resultierenden und methodisch neu ermittelten Betroffenheiten. Diese Aktualisierung beruht auf einer Hochrechnung der Verkehrszahlen der Jahre 2018/19, welche jedoch zu den aktuell hier vorliegenden Verkehrszahlen der SVZ 2021 differieren.

Die hinsichtlich der zur Lärminderung vorgeschlagenen Maßnahmen einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist 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 hierfür erforderliche Verkehrsbehördliche Anordnung wäre durch die zuständige Verkehrsbehörde, nach entsprechender Abwägung, vorzunehmen. Diese muss mit aktuellen Verkehrsmengen erfolgen. Hierfür wäre zunächst eine örtliche Verkehrserhebung durch durchzuführen. Die Berechnung des Verkehrslärms hat dann gemäß Nr. 2.2 Lärmschutzrichtlinien-StV zu erfolgen. Eine frühzeitige Beteiligung der NLStBV, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, ist hierfür zwingend erforderlich.

Als weitere Maßnahme wird der Einbau von lärmminderndem Asphalt vorgeschlagen. Fahrbahnsanierungen werden durch die Straßenbauverwaltung in Abhängigkeit des Fahrbahnzustandes durchgeführt. Dabei werden in der Regel Asphaltdeckschichten mit einem Abminderungswert von ca. – 2,0 dB(A) verwendet. Die Randbedingungen für den Einbau von sog. Flüsterasphalt werden innerhalb von Ortsdurchfahrten nicht erreicht. Seine Verwendung erfolgt daher in der Regel nur auf hochbelasteten Bundesfernstraßen und außerhalb von Ortsdurchfahrten.

Tempo 30

In der Stellungnahme der Landesbehörde wird darauf hingewiesen, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirken sollen. Hier ist zu ergänzen, dass die Pegelminderungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV immer aufgerundet werden, beispielsweise wird auch eine Pegelreduzierung von 2,1 dB(A) zu 3 dB(A) aufgerundet. Lärmschutzmaßnahmen erfüllen daher schon ab einer Minderung von 2,1 dB(A) die Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Auf Grundlage der Stellungnahme wurde in Kapitel 6.2.2 des Lärmaktionsplans der Hinweis ergänzt, dass bei der Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen eine frühzeitige Beteiligung der Landesbehörde zwingend erforderlich ist. Die veraltete Abbildung im Lärmaktionsplan zum Prüfschema für Tempo 30 aus Lärmschutzgründen (Stand 2015) wurde durch eine aktuelle Abbildung zum Prüfschema (Stand 2019) ersetzt.

Einsatz von „Flüsterasphalt“

In der Stellungnahme der Landesbehörde wird darauf hingewiesen, dass die Randbedingungen für den Einbau von „Flüsterasphalt“ innerhalb von Ortsdurchfahrten nicht erreicht werden. Bei dem Straßenabschnitt im Bereich Neuhaus, für den eine Sanierung mit Flüsterasphalt empfohlen wird (Maßnahmenbereich 5), handelt es sich allerdings nicht um eine Ortsdurchfahrt (im rechtlichen Sinne), da keine Ortseingangsschilder vorhanden sind. Die Straße ist dementsprechend auch nicht ausgebaut und die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Bei Geschwindigkeiten von 70 km/h kann durch den Einsatz von offenporigem Asphalt („Flüsterasphalt“) eine gute Lärminderungswirkung erzielt werden. Lichtsignalanlagen oder besonders häufige Abbiegevorgänge (die sich nachteilig auf die Dauerhaftigkeit von offenporigem Asphalt auswirken) sind im Abschnitt Neuhaus nicht vorhanden.

Bei Bundesstraßen kann ggfls. der Bau von Schallschutzwänden und -wällen sowie der Einbau von Schallschutzfenstern erfolgen. Diese Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes für die Bundesfernstraßen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Für Landesstraßen gibt es eine derartige Regelung nicht. Diese Lärmschutzmaßnahmen sind möglich, wenn die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes überschritten werden. Maßgebend für die Überprüfung ist die vorhandene und aktuell zu ermittelnde Verkehrsmenge (Analyse). Anschließend ist zum Schutz der Bebauung eine Abwägung vorzunehmen, ob aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwand oder -wand, lärmindernder Fahrbelag o.ä.) oder passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Entschädigungszahlung für Lärmschutzfenster, Lüftungsanlage o.ä.) vorzusehen sind. Gegebenenfalls kann auch eine Kombination mit einer aktiven Schallschutzmaßnahme und einem passiven Ausgleich für Restbetroffenheiten vorgesehen werden. Im Rahmen einer Variantenuntersuchung werden dafür Schallschutzmaßnahmen variiert und jeweils die Kosten je Schutzfall bestimmt und eine Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit ausgewählt. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht. Ist eine aktive Lärmschutzmaßnahme nicht verhältnismäßig, da die Kosten je Schutzfall unverhältnismäßig hoch sind, können passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Die Rahmenbedingungen der Lärmsanierung sehen für diesen Fall einen Eigenanteil in Höhe von 25 % für den Eigentümer des betroffenen Objektes vor. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen ist für die zukünftige Verkehrsmenge (Prognose) zu bemessen.

Auf S. 40 wurde das Prüfschema der NLStBV von 2015 dargestellt. Anzuwenden wäre das derzeit aktuelle Prüfschema von 2019.

Die in der OD Westerbeck bestehende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist lediglich temporär wegen der Straßenschäden angeordnet worden. Nach der für das laufende Jahr vorgesehenen Sanierung wird diese Geschwindigkeitsbeschränkung wieder zurückgenommen. Die bestehende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich des Altenheims ist davon nicht betroffen und bleibt bestehen.

14. Polizeiinspektion Gifhorn
vom

15. Regionalverband Großraum Braunschweig
vom

16. Staatl. Gewerbeaufsichtsamt
vom

17. Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH
vom

18. Stadt Gifhorn
vom

19. SG Isenbüttel
vom

aktiver Schallschutz

Die Erläuterungen zu aktiven Schallschutzmaßnahmen aus der Stellungnahme der Landesbehörde wurden in das Kapitel 6.5.1 des Lärmaktionsplans aufgenommen.

20. SG Boldecker Land
vom

21. SG Brome
vom

22. SG Wesendorf
vom

23. Landkreis Gifhorn - Verkehrswesen
vom

24. Gleichstellungsbeauftragte
vom

II. Private

Geäußerte Belange

Aus der Öffentlichkeit sind insgesamt 4 Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan eingegangen. Von den 4 eingegangenen Stellungnahmen beziehen sich 3 Stellungnahmen auf den nördlichen Bereich der Ortsdurchfahrt Westerbeck (Maßnahmenbereich 2) und eine Stellungnahme auf die Ortsdurchfahrt Dannebüttel (Maßnahmenbereich 1, 6 und 7). Die Stellungnahme mit Bezug auf die Ortsdurchfahrt Dannenbüttel wurde von 64 Anwohnern aus Dannenbüttel unterschrieben.

In den Stellungnahmen wurden die folgenden Lärmprobleme und Hintergrundinformationen genannt:

- Hohe und zunehmende Lärmbelastung im Bereich des nördlichen Ortseingangs von Westerbeck
- Die Hauptstraße im Bereich nördlicher Ortseingang Westerbeck wird von vielen Verkehrsteilnehmern sowohl im einfallenden Verkehr (aus Richtung Grußendorf) als auch im ausfallenden Verkehr (ab Bürgerbegegnungsstätte) als unkontrollierte Beschleunigungs- u. Rennstrecke genutzt.
- Zusätzlich zur Lärmbelastung wird die Lebensqualität im Bereich des nördlichen Ortsausgangs Westerbeck durch Ankündigung eines zukünftigen Windparks beeinträchtigt.
- Im Bereich nördlicher Ortsausgang Westerbeck soll die L 289 voraussichtlich im Jahr 2025 saniert werden (4. Bauabschnitt der Sanierung der Ortsdurchfahrt Westerbeck). Ursprünglich war in Rahmen der Sanierung der Bau einer Verkehrsinsel mit Verschwenkung am Ortsausgang angedacht. Diese Idee wurde aber wieder verworfen (da es Probleme beim Grunderwerb gab). Durch die Sanierung entstehe also ein schnurgerader Straßenabschnitt, der die Lärmsituation nicht verbessert, sondern im Gegenteil noch stärker zum Rasen einlade.
- Hohe Lärmbelastung an der B 188 im Bereich des Orts Dannenbüttel.

Abwägungsvorschlag

- Bereits zur Änderung des Bebauungsplans „Rohrwiesen II“ wurde eine Stellungnahme abgegeben, in der die Planung von Maßnahmen zum Schutz vor erhöhten Lärmemissionen und vor den Gefahren des Straßenverkehrs gefordert wurde. Die Stellungnahme wurde von knapp 90 Bürgerinnen und Bürgern unterschrieben. In einer Sitzung des Bauausschusses wurde zur Stellungnahme auf „nicht folgen“ entschieden.

Zur Reduzierung der Lärmbelastung wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge genannt:

Bereich nördlicher Ortsausgang Westerbeck

- Umsetzung der ursprünglichen Planungen zum Bau einer Mittelinsel am nördlichen Ortsausgang. Die Sanierung böte eine einmalige Chance, die nicht ausgesessen werden darf. Hierbei sei auch zu bedenken, dass die Verkehrsbelastung in Zukunft durch die geplante Autobahn noch zunehmen wird. Die Begründung für den Verzicht auf die Mittelinsel wird in der Stellungnahme als zu einfach bewertet.

- Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung am nördlichen Ortseingang Westerbeck. Als geeignete Beispiele für mögliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden Poller, Schwellen, Aufpflasterungen, Blumenkübel, Versätze und Fahrbahnverengungen bzw. -verschwenkungen genannt, z.B. in der Nähe des Ortsschildes Westerbeck in Richtung Grußendorf

- Eine Änderung der Planungen für die Sanierung der Ortsdurchfahrt Westerbeck ist leider nicht mehr möglich, da die Sanierung der Straße bereits ausgeschrieben wurde. Außerdem werden die Planungen zur Sanierung der Ortsdurchfahrt nicht allein von der Gemeinde Sassenburg durchgeführt, vielmehr ist das Land Niedersachsen als zuständiger Straßenbaulastträger federführend. Der Bau einer Mittelinsel am Ortseingang im Rahmen der Sanierung ist daher nicht mehr möglich. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird die Mittelinsel am Ortseingang jedoch im Rahmen einer anderen Planung errichtet werden. Zwischen Westerbeck und Grußendorf ist der Bau eines Radweges geplant (beteiligt an den Planungen sind die Gemeinde Sassenburg, der Landkreis Gifhorn und die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr). Um den Radweg sicher zu gestalten ist es erforderlich, am Ortsausgang Westerbeck eine sichere Querungsmöglichkeit für Fahrradfahrer, also eine Mittelinsel zu errichten. Das Planfeststellungsverfahren zum Bau des Radweges soll voraussichtlich im Jahr 2025 durchgeführt werden. Das Planfeststellungsverfahren eröffnet neue Möglichkeiten für den Grunderwerb, der zum Bau der Mittelinsel notwendig ist. Die Chancen für eine Umsetzung stehen daher gut.

- Um auch im Zeitraum vor dem Bau der Mittelinsel eine Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am nördlichen Ortseingang Westerbeck zu gewährleisten, wird die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen empfohlen. Sollte im Rahmen der zukünftigen Radverbindung Westerbeck-Grußendorf entgegen allen Erwartungen keine Mittelinsel gebaut werden, wird als Ersatzmaßnahme der Bau von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen („Blitzern“) empfohlen.

- Umsetzung von alternativen Maßnahmen, falls der Bau der Mittelinsel am nördlichen Ortsausgang nicht umgesetzt wird. Als Alternative zum Mittelinsel werden mögliche folgende Maßnahmen genannt: die Verlängerung der Geschwindigkeitsbegrenzung bis zum Ortsausgang auf 30 km/h, die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 50 km/h bis 500 m hinter dem Ortsausgang, Blitzer am Ortsausgang in beide Richtungen, die Versetzung des Ortsausgangsschildes, ein Verbot für die Durchfahrt von LKW über 12 t und der Bau eines Lärmschutzwalls oder anderer Lärmschutzeinrichtungen.

Bereich Dannenbüttel

- Ausdehnung des Maßnahmenbereichs 1 auf die gesamte B 188 im Bereich Dannenbüttel

- Absicherung Tempolimit durch Errichtung je einer stationären Anlage zur Geschwindigkeitsüberwachung an den Ortsgrenzen für je beide Fahrrichtungen (analog zu bestehenden „Blitzern“, die bereits in etlichen Dörfern entlang der Bundesstraße B 4 zu finden sind).

- Aktives Informieren der Anrainer über die Möglichkeiten einer Förderung für passive Schallschutz-Maßnahmen (Vorschlag: Briefe senden und Anzeige im Gemeindeblatt). Dabei sollen nicht nur die Maßnahmenbereiche 5 und 6, sondern alle Maßnahmenbereiche berücksichtigt werden.

- Anschaffung von ein oder zwei Geschwindigkeitsdisplays, die turnusmäßig in den Maßnahmenbereichen zum Einsatz gebracht werden.

- Eine Versetzung des Ortseingangsschildes aus Lärmschutzgründen ist rechtlich nicht möglich (das Ortseingangsschild muss am Beginn der geschlossenen Bebauung, also am äußersten durch die Straße erschlossenen Haus platziert werden).⁵⁸

- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung vor dem Ortseingangsschild ist nur dann möglich, wenn das Ortseingangsschild nicht rechtzeitig erkennbar ist, ein Unfallschwerpunkt vor dem Ortseingangsschild vorliegt oder Fußgänger oder Radfahrer in besonderer Weise gefährdet sind.

- Der Bau von Lärmschutzwänden im nördlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt Westerbeck wird im Lärmaktionsplan nicht empfohlen. Auf der Südostseite der Straße ist der Bau einer Lärmschutzwand nur im nördlichsten Bereich von Hagenfeldstraße 1 bis 2c möglich, weiter südlich ist der Bau einer Lärmschutzwand wegen der Grundstückszufahrten nicht möglich.⁶⁰ Auf der Nordwestseite der Straße wäre der Bau einer Lärmschutzwand im Bereich Hagenriede 2 - 16 grundsätzlich möglich, in diesem Bereich übersteigen die Lärmimmissionen jedoch nur vereinzelt die Schwellen gesundheitlicher Schädigung. Da der Bau von Lärmschutzwänden mit hohen Kosten verbunden ist, wird der Bau von Lärmschutzwänden zuerst in den Bereichen mit höherer Lärmbelastung empfohlen (eine Förderung von Lärmschutzmaßnahmen durch das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist in Westerbeck nicht möglich, da es sich bei der Ortsdurchfahrt Westerbeck nicht um eine Bundes- sondern um ein Landesstraße handelt).

- In den Maßnahmenbereichen 6 und 7 ist die Lärmbetroffenheit geringer als in Maßnahmenbereich 1. Außerdem befindet sich ein großer Teil von Maßnahmenbereich 7 im Außerortsbereich, die Maßnahmenbereich 1 und 6 dagegen im Innerortsbereich. Um möglichst homogene Maßnahmenbereiche zu bewahren, wird auf eine Zusammenlegung der Maßnahmenbereiche 1, 6 und 7 verzichtet.

- Es wird empfohlen, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen auf der Ortsdurchfahrt Dannenbüttel (besonders an den Ortseingängen) durchzuführen. Werden dabei häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt, werden stationäre Geschwindigkeitskontrollen empfohlen. Auch der Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays wird als unterstützende Maßnahme empfohlen.

- Die Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen in Maßnahmenbereich 7 bzw. das Anstoßen eines Förderantrags zu aktivem Schallschutz wird im Lärmaktionsplan bereits empfohlen.

- Anstoßen eines Förderantrages für aktiven Lärmschutz in Maßnahmenbereich 7.

- Ausdehnung der Tempo 30-Maßnahme auf den gesamten Verlauf der B 188 im Ort Dannenbüttel, mindestens aber vom jeweiligen Ortsende bis zur Einmündung Gartenstraße bzw. Westerbecker Straße (Gründe: Schulkinder im Bereich der Haltestelle Dannenbüttel Siedlung, Familien mit Kleinkindern auf dem Weg zur Kita im Bereich Einmündung Westerbecker Straße, manche Höfe können nicht mehr risikolos mit schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen verlassen werden)
- Generell wird appelliert, nichts unversucht zu lassen, um die Lärmsituation an der B 188 in Dannenbüttel zu verbessern.

- Das aktive Informieren der Anrainer über die Möglichkeiten einer Förderung für passive Schallschutz-Maßnahmen wird im Lärmaktionsplan bereits für die Maßnahmenbereich 5 und 6 empfohlen. Die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund ist nur an Autobahnen und Bundesstraßen möglich, in den Maßnahmenbereichen 2, 3 und 4 ist eine Förderung durch den Bund daher ausgeschlossen. Generell sollten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes oder Maßnahmen zur Verringerung der Lärmemissionen dem passiven Schallschutz vorgezogen werden. In den Maßnahmenbereichen 1 und 7 wird bereits empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren bzw. aktive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen, daher wird eine Informationskampagne zu passivem Schallschutz in diesen Maßnahmenbereichen vorerst nicht empfohlen.
- Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen ist in der Regel, dass die Lärmpegel an den Gebäuden die Richtwerte der sogenannten Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreiten. Im Bereich der Maßnahmenbereiche 6 und 7 liegen voraussichtlich keine Richtwertüberschreitungen vor, deshalb bleibt die Anordnung von Tempo 30 auf Maßnahmenbereich 1 begrenzt.