

# Vorlage

öffentlich

nichtöffentlich

Vorlage-Nr.: **37/14**

Der Bürgermeister  
Fachbereich: 3

Stadtentwicklung und Bauaufsicht

Datum: 20. Okt. 2014

zur Vorberatung an:

Hauptausschuss

Finanzausschuss

Stadtentwicklungs-, Bau- und Wirtschaftsausschuss

Kultur-, Bildungs- und Sozialausschuss

Bühnenausschuss

Ortsbeiräte/Ortsbeirat: Vierraden, Blumenhagen, Gatow

zur Unterrichtung an:

Personalrat

zum Beschluss an:

Hauptausschuss

Stadtverordnetenversammlung 4. Dezember 2014

**Betreff:** Beschluss über den Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt/Oder 2013/2014

## Beschlussentwurf:

1. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Schwedt/Oder beschließt den Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt/Oder 2013/2014 (LAP Schwedt/Oder 2013/2014)
2. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Schwedt/Oder beauftragt den Bürgermeister, die notwendige Berichterstattung gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG zu erfüllen und die erforderlichen Unterlagen an das Landesumweltamt Brandenburg zu übergeben.
3. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Schwedt/Oder beauftragt den Bürgermeister, die vorgeschlagenen kommunalen Maßnahmen im Kontext mit der Stadtentwicklung vorzubereiten, die notwendigen Baubeschlüsse zur Beschlussfassung vorzulegen und entsprechend der jeweiligen Haushaltssatzungen schrittweise umzusetzen.

...

## Finanzielle Auswirkungen:

keine

im Ergebnishaushalt

im Finanzhaushalt

Die Mittel sind im Haushaltsplan eingestellt.

Die Mittel werden in den Haushaltsplan eingestellt.

Produktkonto:

Haushaltsjahr:

Erträge:

Aufwendungen:

Einzahlungen:

Auszahlungen:

Die Mittel stehen nicht zur Verfügung.

Die Mittel stehen nur in folgender Höhe zur Verfügung:

Mindererträge/Mindereinzahlungen werden in folgender Höhe wirksam:

Deckungsvorschlag:

Datum/Unterschrift Kämmerin

Bürgermeister/in

Beigeordnete/r

Fachbereichsleiter/in

Die Stadtverordnetenversammlung  
Der Hauptausschuss

hat in ihrer

Sitzung am

hat in seiner

Sitzung am

den empfohlenen Beschluss mit  Änderung(en) und  Ergänzung(en)  gefasst  nicht gefasst.

F.d.R.d.A.

4. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Schwedt/Oder beauftragt den Bürgermeister, sich für die im LAP 2013/2014 enthaltenen Maßnahmen anderer Straßenbaulasträger einzusetzen und die Umsetzung mit ihnen abzustimmen
5. Der Beschluss des Lärmaktionsplanes ist öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist anzugeben, wo der Lärmaktionsplan während der Dienststunden von jedermann eingesehen und über dessen Inhalt Auskunft erlangt werden kann.

### **Begründung:**

Mit der "Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" - EU-Umgebungslärmrichtlinie - ist die Europäische Union bestrebt der Lärmentwicklung entgegen zu wirken. Ziel ist es, ein gesamteuropäisches Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Die Lärmbelastung der Einwohner der Europäischen Union rückt daher immer mehr in das Betrachtungsfeld bei der Stadtentwicklung. Hierzu sollen schrittweise Maßnahmen vorbereitet und realisiert werden:

Mit dem "Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" vom 24. Juni 2004 (BGBl I S. 1794) wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht umgesetzt. Die §§ 47a bis 47 f wurden hierzu in das Bundes-Immissionsschutzgesetz aufgenommen. Als Umgebungslärm werden belästigende oder gesundheitsschädigende Geräusche im Freien definiert, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Eingeschlossen ist Lärm, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie von Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.

**Die Untersuchungen und Aussagen des vorliegenden LAP Schwedt/Oder 2013/2014 beziehen sich gemäß der gesetzlichen Forderungen ausschließlich auf die verkehrlichen Belange. Die Lärmaktionsplanung stellt dabei die Weiterführung der Verkehrsentwicklungsplanung gem. EU-Richtlinie dar.**

In Umsetzung des Gesetzes sind die betroffenen Gemeinden aufgefordert, gemeinsam mit den Verkehrs- und den Immissionsschutzbehörden Handlungskonzepte zu erarbeiten. Die erste Stufe der Umsetzung erfolgte in den Jahren 2006 bis 2008 und beinhaltete, in Umsetzung der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV die am 16. März 2006 in Kraft getreten ist, die Erstellung von Lärmkarten für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen unter Anwendung harmonisierter Lärmindizes.

Wichtigster Untersuchungsgegenstand im Land Brandenburg war in der ersten Stufe zunächst die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke - DTV - von über 16.000 Kfz/24 h). Die jetzt erarbeitete 2. Stufe beinhaltet die Untersuchung von Haupt- und Nebenverkehrsstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke - DTV - von über 8.000 Kfz/24 h). Der Untersuchungsumfang dazu wurde in beiden Stufen bereits vom Landesumweltamt Brandenburg erstellt und wird seitens der Kommunen als Arbeitsgrundlage für die Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes genutzt. Für die Stadt Schwedt/Oder würde das bedeuteten, dass lediglich die Hauptverkehrsstraße Lindenallee hätte untersucht werden müssen. Jedoch werden im LAP der Stadt Maßnahmen benannt, die darüber hinausgehend aufzeigen, wie der Lärm auch in den weniger von Verkehr belasteten Bereichen vermindert werden kann.

Aufbauend auf den Verkehrsentwicklungsplan (beschlossen im Jahr 2007), den im Jahr 2008 erarbeiteten und beschlossenen Lärmaktionsplan Schwedt/Oder 2008 sowie aus den vorliegenden Daten des Landesumweltamtes hat die Stadt Schwedt/Oder gemeinsam mit dem Verkehrsplaner Herrn Wolfgang Dittrich aus Berlin den notwendigen Lärmaktionsplan erstellt. Im Rahmen der Erstellung der jetzigen Lärmaktionsplanung erfolgte eine öffentliche Informationsveranstaltung am 08. April 2014 mit Vorstellung und Diskussion der Planung sowie der geplanten Maßnahmen. Gleichzeitig wurden die entsprechenden Stellen beim LUGV und beim Landesbetrieb Straßenwesen beteiligt. Breiten Raum und entsprechende inhaltliche Tiefe nahmen bereits in der Verkehrsentwicklungsplanung die Themen der Umgebungslärmrichtlinie ein. Viele Aussagen der beiden Stufen der Lärmaktionsplanung beruhen auf diesen Inhalten. Sie sind mit der gleichen Zielrichtung erarbeitet worden und eng miteinander verwoben.



## Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt/Oder 2013/14



Dezember 2014

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zielstellung und Ausgangssituation</b> .....	<b>2</b>
1.1	Beschreibung des Untersuchungsraumes .....	2
1.2	Rechtlicher Hintergrund und zuständige Behörde .....	4
1.3	Geltende Lärmgrenzwerte .....	4
1.4	Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung .....	5
<b>2.</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Lärmsituation</b> .....	<b>6</b>
2.1	Lärmkartierung und Pegelhöhe .....	6
2.2	Geschätzte Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen .....	7
2.3	Ermittlung von ruhigen Gebieten .....	8
2.4	Beschreibung der relevanten Lärmproblematik .....	8
<b>3.</b>	<b>Planungsschritte zur Verbesserung der Lärmsituation</b> .....	<b>9</b>
3.1	Analyse vorhandener Planungen .....	9
3.2	Ermittlung von vordringlichen Sanierungsbereichen .....	9
3.3	Formulierung einer langfristigen Strategie .....	9
3.4	Prüfung und Entwicklung von Maßnahmen .....	10
3.5	Wirkungsanalyse der genannten Maßnahmen .....	12
3.6	Kosten-Nutzen-Bewertung .....	15
3.7	Priorisierung der relevanten Maßnahmen.....	16
<b>4.</b>	<b>Maßnahmenplan</b> .....	<b>17</b>
4.1	Maßnahmenkatalog .....	17
4.2	Zeit- und Kostenrahmen für die Maßnahmen .....	19
4.3	Zuständigkeiten.....	19
<b>5.</b>	<b>Information und Beteiligung der Öffentlichkeit</b> .....	<b>19</b>
5.1	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	19
5.2	Öffentlichkeitsbeteiligung .....	19
5.3	Beteiligung politischer Gremien.....	19
<b>6.</b>	<b>Formale Informationen</b> .....	<b>20</b>
6.1	Beschlussfassung, Bekanntmachung und Veröffentlichung .....	20
6.2	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse.....	20
6.3	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung.....	20
6.4	Link zum Aktionsplan .....	20
	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>21</b>
	<b>Anlagen: Lärmkarten</b> .....	<b>22</b>

Auftraggeber

Stadtverwaltung Schwedt/Oder  
Fachbereich 3: Stadtentwicklung

Lindenallee 25 – 29  
16303 Schwedt/Oder

Auftragnehmer

Dittrich  
Verkehrsplanung

Pohlstraße 58  
10785 Berlin

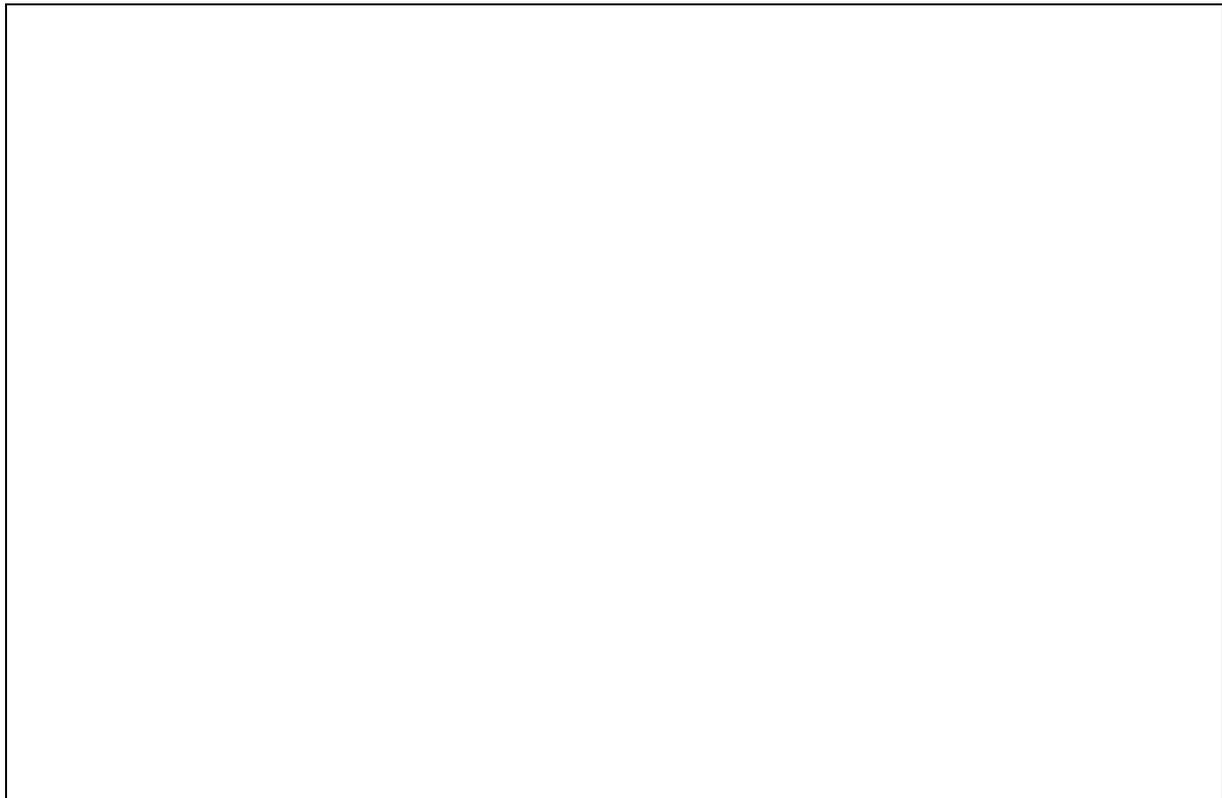
## 1 Zielstellung und Ausgangssituation

Mit der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein Konzept vorgegeben, um schädliche Auswirkungen von und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu mindern und ihnen vorzubeugen. Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ermittlung der Belastungen durch strategische Lärmkarten und die Verminderung und Vermeidung von Lärm durch Lärmaktionspläne.

Mit der vorliegenden Dokumentation wird der Lärmaktionsplan für die Stadt Schwedt/Oder übererarbeitet und aktualisiert.

### 1.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes

Die Stadt Schwedt/Oder wurde um 1250 an einem Oderübergang der Straße Berlin – Stettin gegründet. Als Residenz der Markgrafschaft Brandenburg-Schwedt/Oder erhielt sie im 18. Jahrhundert eine barocke Neuanlage mit gitterförmigem Straßennetz, das zwischen Heinersdorfer Straße, Auguststraße und Lindenallee noch heute erkennbar ist. 1945 zu 85 % zerstört, wuchs die Stadt seit Ende der fünfziger Jahre als Industriestadt auf ein Vielfaches ihrer früheren Ausdehnung, wobei Einwohnerzahl und Stadtfläche auch durch Eingemeindungen zunahm.

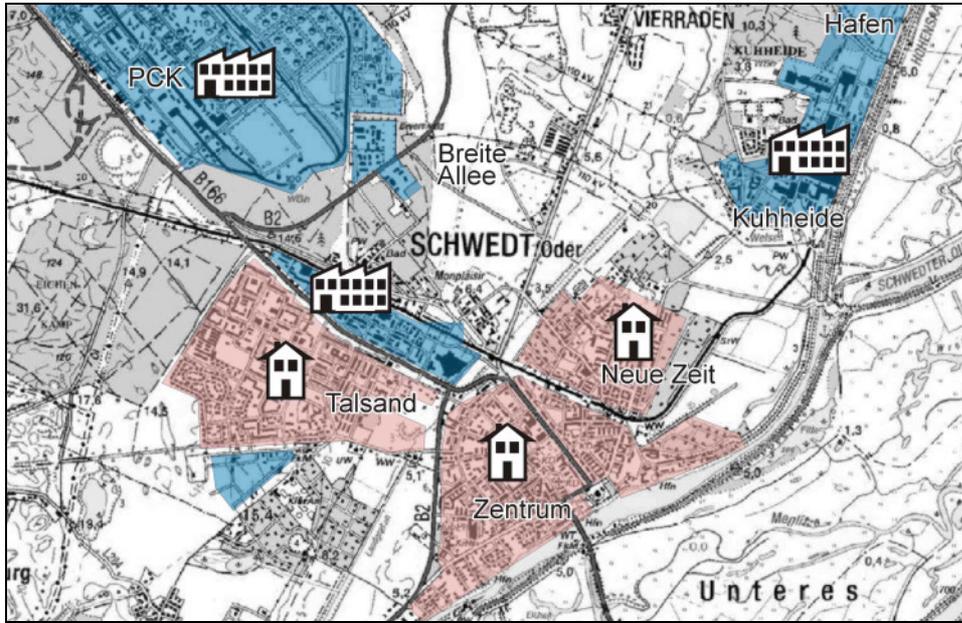


Die Stadt hat gegenwärtig etwa 31.000 Einwohner und besteht aus der

- Kernstadt Schwedt/Oder mit den Stadtteilen Zentrum, Neue Zeit, Talsand, Am Waldrand und Kastanienallee sowie den

- Ortsteilen  
Hohenfelde, Kunow, Blumenhagen, Kummerow, Stendell, Gatow, Vierraden, Heinersdorf, Zützen und Criewen.

Das bedeutendste Industriegebiet ist der Standort der PCK Raffinerie GmbH nordwestlich der Stadt. Weitere Industriegebiete befinden sich mit den Papierfabriken (Kuhheide), am Hafen und an der Breiten Allee im Norden der Stadt. Die wichtigsten Gewerbegebiete befinden sich südlich der Bahnlinie an der Handelsstraße und an der Werner-Seelenbinder-Straße (B 166) und im Stadtteil Kastanienallee an der Berkholzer Allee.



**Abbildung 2: Siedlungsstruktur**

Die Stadt ist über zwei Bundesstraßen an das überregionale Straßennetz angebunden:

- B 2 (Innsbruck – ) München – Berlin – Eberswalde – Schwedt/Oder – Gartz ( - Stettin),
- B 166 Prenzlau – Schwedt/Oder ( – Chojna).

Neben den Bundesstraßen gehören die Landesstraßen

- L 272 Casekow – Schwedt/Oder, OT Vierraden,
- L 273 Woltersdorf – Schwedt/Oder, OT Stendell und
- L 284 B 166 – Berkholz-Meyenburg – alte B2 Richtung Angermünde

zum regionalen Straßennetz. Alle übrigen Straßen befinden sich in der Baulast der Stadt, darunter die frühere B 2 zwischen Zützen/Abzweig Meyenburg und weiterführend nach Vierraden. Die Bundesstraßen bilden mit Ausnahme des östlichen Abschnitts der B 166, der gegenwärtig noch durch die Lindenallee führt, ein System aus Ortsumfahrungen.

Die das innere Stadtgebiet berührende Bahnstrecke wird hauptsächlich von Personenzügen im Regionalverkehr nach Berlin befahren (RE 3). Der über diese Strecke laufende Güterverkehr zum Industriegebiet der Papierfabriken (Kuhheide) und zum Hafen Schwedt könnte künftig auf eine neue, am PCK beginnende Anschlussstrecke nördlich der Stadt verlagert werden. Damit wären dann sowohl der Hafen als auch die Papierfabriken direkt an die ausschließlich gewerblich genutzte Bahnstrecke aus Richtung PCK (Güterbahnhof Stendell) angeschlossen. Das PCK selbst hat einen eigenen Anschluss an die Bahnstrecke Angermünde – Stettin.

Hauptlärmquellen sind die genannten Straßentrassen. Industrie- und Gewerbestätten mit hoher Lärmemission gibt es in der aus dem Zentrum und den anschließenden großen Wohngebieten bestehenden Kernstadt von Schwedt/Oder nicht.

## 1.2 Rechtlicher Hintergrund und zuständige Behörde

Der gesetzliche Auftrag nach der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm umfasst die Ermittlung der Belastung durch strategische Lärmkarten und ihre Verminderung und Vorbeugung durch Lärmaktionspläne. Die Umgebungslärmrichtlinie wurde durch den §§ 47 a-f im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) und weitere untergesetzliche Regelwerke deutsches Recht umgesetzt.

In der 2008 begonnenen ersten Stufe waren für Ballungsräume mit über 250.000 Einwohnern sowie für Städte und Gemeinden im Einflussbereich von Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio. Fahrzeugen/Jahr (oder 16.000 Kfz/24 h) und Haupteisenbahnstrecken mit über 60.000 Zügen/Jahr Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen festgestellt und geregelt werden.

In die seit 2013 laufende zweite Stufe der Lärmaktionsplanung sind die Straßen ab 3 Mio. Fahrzeugen/Jahr (oder 8.000 Kfz/24 h) einzubeziehen. Da bei Lärmkonflikten eine Lärmaktionsplanung auch bei niedrigerer Lärmbelastung sinnvoll sein kann, werden ausgewählte Straßen mit weniger als 8.000 Kfz/24 h in die Untersuchung einbezogen.<sup>1</sup>

Zuständig für die Ausarbeitung von Lärmkarten und die Aufstellung dieses Lärmaktionsplanes ist die

Stadt Schwedt/Oder,  
Lindenallee 25 - 29, 16303 Schwedt/Oder, Telefon: (03332) 446-342.

## 1.3 Geltende Lärmgrenzwerte

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden (siehe Tabelle 1).<sup>2</sup>

**Tabelle 1: Übersicht der Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes**

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes <sup>5,6</sup>		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>5</sup>		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>9</sup>	
	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen <sup>7</sup>					
Nutzung	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	70	60	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

<sup>5</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

<sup>6</sup> Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

<sup>7</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

<sup>8</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>9</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)

Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt mit den dort als  $L_{DEN}^3$  und

<sup>1</sup> Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Punkt 4.2.2 a)

<sup>2</sup> aus: Handlungsempfehlungen zur ... Berichterstattung, Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag, 15.2.2008

<sup>3</sup> Der Lärmindex  $L_{DEN}$  ist das Maß für die ganztägige Lärmbelastung (24 Stunden). Laute Pegel am Abend (18-22 Uhr) und in der Nacht (22-6 Uhr) werden bei der Mittelung über 24 Stunden durch

$L_{\text{Night}}$ <sup>4</sup> dargestellten Werten vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{\text{DEN}}$  und  $L_{\text{Night}}$  wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. In den strategischen Lärmkarten wird die Lärmbetroffenheit mit Isophonen (Linien gleicher Schallbelastung) dargestellt. In den Überschreitungskarten sind die Bereiche mit Lärmindizes oberhalb der Grenzwerte  $L_{\text{DEN}}$  65 dB(A) und für  $L_{\text{Night}}$  55 dB(A) markiert, bei deren Überschreitung lärmindernde Maßnahmen in Betracht zu ziehen sind.

#### 1.4 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung

In der Stadt Schwedt/Oder wurden bisher folgende lärmindernde Maßnahmen umgesetzt:

bis 2007

2008 – 2013

(1. Stufe des Lärmaktionsplanes)

##### **Ersatz von Beton- und Großpflasterdecken durch Asphaltbelag:**

Berliner Straße - Berliner Allee  
Fritz-Krumbach-Straße – Helbigstraße  
Stadtbrücke

Ehm-Welk-Str.  
Heinersdorfer Str.

##### **Sanierung von Pflasterdecken**

Gartenstraße, Fischerstraße, Harlanstraße  
Flinkenberg, Judenstraße, Brüderstraße

##### **Verringerung der Verkehrsstärken/Verlagerung von Durchgangsverkehr**

Ortsumfahrung B 2 Süd und Nord  
gesamte Kernstadt außer B 166:  
Sperrung für Lkw über 7,5 t (Anlieger frei)

##### **Geschwindigkeitsdämpfung/ -verstetigung**

Einrichtung von Tempo-30-Zonen  
in weiten Teilen des Stadtgebietes

Karl-Marx-Straße  
Verkehrsberuhigung (Einbauten)  
W.-Seelenbinder-Straße - Lindenallee  
(Grüne Welle)  
Lindenallee (nachts 30 km/h f. Lkw)  
Ehm-Welk-/Bertha-von-Suttner-Str.  
(Kreisverkehr, Sanierung)  
Erich-Weinert-/Friedrich-Wolf-Ring  
Verkehrsberuhigung/Sanierung  
August-/Heinersdorfer Straße  
(Kreisverkehr, Sanierung)

##### **Lärmschutzwände**

Hafenstraße, (Vierraden)  
Heinersdorfer Damm (Talsand)  
Kuhheide (Kuhheide)

##### **Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten**

Bau von Radwegen  
Lindenallee, Vierradener Chaussee  
K.-Teichmann-Str. - alte B2 bis Meyenburg

##### **Bau von Radabstellanlagen**

Bahnhof Schwedt/Oder,  
Haltepunkt Schwedt Mitte

---

Aufschlag von 5 bzw. 10 dB(A) stärker berücksichtigt als Pegel am Tage (6-18 Uhr). Der  $L_{\text{DEN}}$  ist nicht direkt mit dem Tag-Pegel der nationalen Berechnungsvorschriften vergleichbar.

<sup>4</sup> Der Lärmindex  $L_{\text{Night}}$  ist ein Maß für die durchschnittliche Lautstärke in den Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr, die aus Sicht der Gesundheitsvorsorge (Vermeidung von Schlafstörungen) besonders bedeutsam sind.

## 2. Beschreibung und Bewertung der Lärmsituation

### 2.1 Lärmkartierung und Pegelhöhe

#### 2.1.1 Lärmkarten des LUGV

Die strategischen Lärmkarten der Stadt Schwedt/Oder nebst zugehörigem Bericht wurden vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (LUGV) erstellt und unter [http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart\\_www/viewer.htm](http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/viewer.htm) veröffentlicht. Sie sind zudem in Anlage A beigefügt.

#### Benennung der in den Lärmkarten enthaltenen Ungenauigkeiten

Neben allen Straßenabschnitten mit über 8.000 Kfz/24 h sind einige mit über 1.000 Kfz/24 h enthalten, aber nicht alle. Außerdem sind wichtige Straßenzüge nur abschnittsweise oder in falscher Lage eingetragen. Die aus den Verkehrszählungen von 2012 extrapolierten Verkehrsstärken<sup>5</sup> und Schwerverkehrsanteile sind nicht an allen Anschlusspunkten plausibel.

Die Kartierung zum Lärm der Haupteisenbahnstrecken und der Eisenbahnstrecken in Ballungsräume obliegt dem Eisenbahnbundesamt. Die unter <http://laermkartierung.eisenbahnbundesamt.de> veröffentlichten Karten enthalten keine Angaben zum Stadtgebiet von Schwedt/Oder. Die Überlagerung mit Lärm von Straßen ist also nicht auswertbar (im Untersuchungsgebiet der inneren Stadt unerheblich).

#### 2.1.2 Aktualisierte Lärmkarten

Die Lärmkarten wurden vollständig neu hergestellt, obwohl in der zweiten Stufe nur Straßen mit über 8.000 Kfz/24 h berücksichtigt werden müssen.

#### Eingangsgrößen/Parameter und Quellen für die Aktualisierung der Berechnung:

- Gebäudebestand nach Geländemodell LUGV, Ergänzung Stadt Schwedt/Oder
- Straßennetz Stadt Schwedt/Oder, genaue Lage der Straßenachsen
- Straßenoberfläche Stadt Schwedt/Oder
- Geschwindigkeit Stadt Schwedt/Oder
- Verkehrsstärken Erhebung 2012, auf Plausibilität geprüft und ggf. angepasst



Abbildung 3: Korrektur der Überschreitungskarte für die ganztägige Belastung im Bestand

<sup>5</sup> Die Verkehrsstärke (= Stärke eines Verkehrsstroms) ist die Anzahl der Verkehrselemente eines Verkehrsstroms je Zeiteinheit in einem Querschnitt.

## Unterschiede zu den Lärmkarten des LUGV

Die Zahl der betroffenen Personen beträgt nahezu das Dreifache des vom LUGV ermittelten Wertes (siehe Tabelle 2f. auf Seite 7). Diese Zunahme erklärt sich durch die zusätzlich einbezogenen Straßen *und* die Aktualisierung der Verkehrsstärken. Die strategische Lärmbeurteilung ermittelt nur die durch Lärm an Straßen ab 8.000 Kfz/24 h betroffenen Personen. Die aktualisierten Lärmkarten sind in Anlage B zu finden.

Die vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen betreffen insbesondere Anwohner folgender Straßenzüge:

- Talsand      Werner-Seelenbinder-Straße
- Zentrum      Lindenallee  
Berliner Straße  
Vierradener Straße (B 166)  
Julian-Marchlewski-Ring  
Auguststraße
- Neue Zeit    Helbigstraße (westlicher Teil)  
Berliner Straße

## 2.2 Geschätzte Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen

Grundlage für die Ermittlung der Betroffenenzahlen sind die für jedes Gebäude im Kartierungsgebiet errechneten sog. Fassadenpegel. Das sind diejenigen Schallpegel, die direkt vor den verschiedenen Fassaden eines Gebäudes auftreten (Berechnungshöhe: 4,00 m). Die Anzahl der in den Wohngebäuden lebenden Menschen wird dabei nach einem bundeseinheitlich festgelegten Berechnungsverfahren (VBEB) gleichmäßig über alle ermittelten Fassadenpegel verteilt<sup>6</sup> – zur besseren Handhabbarkeit werden Pegelklassen verwendet.

Schließlich erfolgt eine Summation aller Betroffenen entsprechend der ihren Wohngebäuden zugewiesenen Pegelklasse. Am Ende steht eine Tabelle, die angibt, wie viele Menschen einer Stadt/Gemeinde von welchem Lärm(-pegel) betroffen sind.

### Tagesgesamtwert - L<sub>DEN</sub>

Für mit dem Lärmindex L<sub>DEN</sub> dargestellte ganztägige Lärmbelastung ergeben sich folgende Betroffenenzahlen, bezogen auf die aktuelle Zahl von 31.000 Einwohnern im Untersuchungsgebiet. Ganztägig sind

6 Menschen sehr hohen Belastungen mit > 70 dB(A),

492 Menschen hohen Belastungen mit > 65 bis 70 dB(A) und

6.335 Menschen Belastungen/Belästigungen mit > 55 bis 65 dB(A)

ausgesetzt. Damit sind reichlich 6.800 Menschen oder 22 % der Einwohner vom Lärm betroffen. Bei der strategischen Lärmkartierung waren dies nur 2.700 Personen, allerdings deutlich mehr in der Klasse > 70 dB(A). Lärmbelastungen über 75 dB(A) wurden wie bei der LUGV-Berechnung nicht ermittelt.

**Tabelle 2: Betroffenenzahlen für unterschiedliche Netzteile (Tagesgesamtwerte)**

Bestand	L <sub>DEN</sub> in dB(A)	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe	von 31.000
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2012	> 8.000 Kfz/24 h	1.405	850	152	64	0	2.471	8,0%
2013	> 8.000 Kfz/24 h	1.324	1.141	226	3	0	2.694	8,7%
	> 1.000 Kfz/24 h	4.009	2.326	492	6	0	6.833	22,0%

<sup>6</sup> unter Umständen abweichend von der Einwohnerverteilung lt. Meldeadressen, die aber bundeseinheitlich *nicht* verwendet werden.

### Nachtwert - $L_{\text{Night}}$

Mit dem Lärmindex  $L_{\text{Night}}$  als Maß für die nächtliche Lautstärke ergeben sich folgende Betroffenenzahlen. Nachts sind

47 Menschen sehr hohen Belastungen mit  $> 60 \text{ dB(A)}$ ,

833 Menschen hohen Belastungen mit  $> 55$  bis  $60 \text{ dB(A)}$  und

7.248 Menschen Belastungen/Belästigungen mit  $> 45$  bis  $55 \text{ dB(A)}$

ausgesetzt. Demnach sind über 8.100 Menschen oder 26 % der Einwohner vom Lärm betroffen. Bei der strategischen Lärmkartierung waren dies nur etwa 3.200 Personen, ebenfalls deutlich mehr in der Klasse  $> 60 \text{ dB(A)}$ . Lärmbelastungen über  $65 \text{ dB(A)}$  wurden wie bei der LUGV-Berechnung nicht ermittelt.

**Tabelle 3: Betroffenenzahlen für unterschiedliche Netzteile (Nachtwerte)**

Bestand	$L_{\text{Night}}$ in $\text{dB(A)}$	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	Summe	von 31.000
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2012	> 8.000 Kfz/24 h	1.370	1.244	185	128	0	2.927	9,4%
2013	> 1.000 Kfz/24 h	1.071	1.439	277	33	0	2.820	9,1%
		4.386	2.862	833	47	0	8.128	26,2%

### 2.3 Ermittlung von ruhigen Gebieten

Zu den ruhigen Gebieten gehören in Schwedt/Oder nur die abseits der Erschließungs- und Durchgangsstraßen liegenden Bereiche der Wohngebiete, sofern Belästigungen (nachts ab  $45 \text{ dB(A)}$ ) völlig ausgeschlossen sein sollen.

### 2.4 Beschreibung der relevanten Lärmproblematik

Im Gebiet der Stadt Schwedt/Oder bestehen Lärmprobleme in den Stadtteilen Talsand und Zentrum

- beiderseits der Ortsdurchfahrt der B 166 über den Straßenzug Werner-Seelenbinder-Straße – Lindenallee – Berliner Straße - Vierradener Straße.

Insbesondere werden von Anwohnern der Lindenallee und der Berliner Straße die nächtlichen Störungen durch den starken Lkw-Verkehr beklagt.

Verbesserungsbedürftige Lärmsituationen liegen in folgenden Bereichen vor:

- Julian-Marchlewski-Ring – Auguststraße (Stadtteil Zentrum)
- Ferdinand-von-Schill-Straße - Am Sportplatz (Stadtteil Neue Zeit).

### 3. Planungsschritte zur Verbesserung der Lärmsituation

#### 3.1 Analyse vorhandener Planungen

Ein Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Schwedt/Oder wurde bereits 1993 erarbeitet und 1995 durch einen Lärminderungsplan ergänzt, auf dessen Grundlage 1996 ein erster Maßnahmenplan beschlossen wurde. In den Folgejahren wurden die diesen Plänen zu Grunde liegenden empirischen Daten durch Gebietserweiterungen, Bevölkerungsrückgang und Änderungen im regionalen Straßennetz in hohem Maße überholt. Deshalb wurde im Jahr 2005/06 erneut ein Gutachten zur Verkehrsentwicklungsplanung für den Stadtumbau in der Gesamtstadt Schwedt/Oder erstellt.<sup>7</sup>

Die Verkehrsentwicklungsplanung nimmt die Ziele der Lärminderungsplanung auf, insbesondere in den Bereichen

- Förderung des umweltfreundlichen Fußgänger- und Radverkehrs sowie des Öffentlicher Personennahverkehrs (ÖPNV, Kapitel 4 und 5)
- Netzbildung zur Bündelung des durchgehenden und aus den Wohngebieten zu sammelnden Verkehrs auf wenigen Haupttrassen (Kapitel 2.2), hierbei wird die Notwendigkeit einer Verlegung der B166 besonders herausgestellt.
- Verkehrsorganisation wie  
Tempo-30-Zonen im Zusammenhang mit dem Straßenausbau (Kapitel 2.4) und  
Sperrung für Schwerverkehr  
zur Minderung des Verkehrslärmes.

Damit stellt der Verkehrsentwicklungsplan ein wichtiges Instrument zur Vorbereitung und Umsetzung lärmindernder Maßnahmen dar, die 2008 in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung zusammengefasst wurden.

#### 3.2 Ermittlung von vordringlichen Sanierungsbereichen

Vordringliche Sanierungsbereiche in der Stadt Schwedt/Oder bestehen auch für die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung (Straßen mit Verkehrsstärken ab 8.000 Kfz/24 h) im Zuge der B166, weil seit Mitte der 1990er Jahre angestrebte Herstellung einer Ortsumgehung noch nicht zustande gekommen ist..

Lärmprobleme bestehen auch im Bereich Julian-Marchlewski-Ring – Auguststraße und – bedingt durch den Fahrbahnbelag – in der Karl-Marx-Straße zwischen Berliner und Bahnhofstraße.

#### 3.3 Formulierung einer langfristigen Strategie

Die Wohnbevölkerung soll mittelfristig hohen Belastungen nicht mehr ausgesetzt werden. Das heißt, Überschreitungen der Vorsorgewerte der „Verkehrslärmschutzverordnung für Neubau oder wesentliche Änderung von Verkehrsanlagen“ sollen nicht mehr vorkommen. Es wird angestrebt, die Lärmbelastung so zu beschränken, dass die Kommunikation im Freien am Tage (ca. 55 dB(A) ) und ungestörter nächtlicher Schlaf (ca. 45 dB(A) ) bei geöffnetem Fenster möglich bleiben. Folgende Flächen sollen als Wohngebiete geschützt werden:

In den Innenbereichen der großen Wohngebiete werden die Vorsorgewerte gegenwärtig nicht überschritten – in diesen Gebieten werden sich die Lärmschutzmaßnahmen auf die Erhaltung dieses schützenswerten Zustandes konzentrieren.

Die den Durchgangs- und Erschließungsstraßen benachbarten Bereiche sind durch den vom motorisierten Verkehr ausgehenden Lärm beeinträchtigt, sodass die Verhältnisse zunächst

---

<sup>7</sup> Auf diesem Gutachten beruht die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene „Verkehrsentwicklungsplanung Schwedt/Oder, 2007“ (VEP 2007)

verbessert werden müssen – hier werden die genannten Bedingungen schrittweise angestrebt.

Die Strategie hierfür ist mit den Instrumenten der Lärminderungsplanung vorgegeben:

### **1. Vermeidung von Lärmemissionen**

- a) Verkehrsvermeidung
- b) Förderung von Fußgänger- und Radverkehr
- c) Ausbau des ÖPNV
- d) Restriktionen im motorisierten Individualverkehr

### **2. Verringerung von Lärmemissionen**

- a) Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr/Verstetigung des Verkehrs
- b) Sanierung von Fahrbahnoberflächen
- c) Einführung lärmarmer Fahrzeuge (von der Stadt nicht zu beeinflussen)
- d) Parkraumbewirtschaftung (Verringerung des Suchverkehrs)

### **3. Verlagerung von Lärmemissionen**

- a) Verlagerung des Durchgangsverkehrs (insbes. des grenzüberschreitenden Verkehrs)
- b) Bündelung des ortsbezogenen Verkehrs (Lärm zu Lärm)

### **4. Verringerung von Lärmimmissionen**

- a) Lärmschutzwälle und -wände
- b) Schließung von Baulücken
- c) Lärmschutzfenster

## **3.4 Prüfung und Entwicklung von Maßnahmen**

Im Rahmen der o.g. Strategie sind verschiedene, bereits in der Verkehrsentwicklungsplanung 2007 enthaltene Maßnahmen möglich, die im Hinblick auf die erzielbare Lärminderung verhältnismäßig erscheinen.

In Stufe 2 der Lärmaktionsplanung muss der von Straßen mit Verkehrsstärken ab 8.000 Kfz/24 h ausgehende Lärm ermittelt und seine Wirkung gemindert werden. Gleichzeitig werden im Rahmen des allgemeinen Straßenausbaus bzw. der Stadtgestaltung Maßnahmen geplant und umgesetzt, die unter dem alleinigen Gesichtspunkt der Lärminderung erst in einer späteren Stufe der Lärmaktionsplanung umzusetzen wären (Straßen unter 8.000 Kfz/24 h).

In der folgenden, wie im Abschnitt 3.3 gegliederten Zusammenstellung sind alle in den Zeithorizont von Stufe 2 fallenden Maßnahmen unterstrichen:

### **Vermeidung von Lärmemissionen**

- b) Förderung von Fußgänger- und Radverkehr
  - Weiterführung des Radwegebaus
  - Bau weiterer Radabstellanlagen nach Bedarfsermittlung
  - Instandsetzung von Hauptverbindungen für Radfahrer und Fußgänger
- c) Ausbau des ÖPNV
  - Qualitätserhaltung und -verbesserung des Stadtbusverkehrs mit der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH
- d) Restriktionen im motorisierten Individualverkehr
  - Sperrung einzelner Straßenabschnitte für den Schwerverkehr (größtenteils bereits ausgeführt), für den Straßenzug

Lindenallee – Berliner Straße - Vierradener Straße als vorläufige Ersatzmaßnahme bei Verzögerung der Ortsumfahrung B 166 zu erwägen

### **Verringerung von Lärmemissionen**

- a) Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr/Verstetigung des Verkehrs  
(Tempo-30-Zonen sind im gesamten Nebennetz bereits eingeführt)
- Bau von Mischverkehrsflächen und weiteren verkehrsberuhigten Bereichen im Zuge des Nebennetzausbaus
  - Einbau von Schwellen oder Verschwenkungen zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Verkehrsverlagerung, z.B.:
    - Knotenumbau Ferdinand-von-Schill-Straße,
    - Verkehrsberuhigung Karl-Marx-Straße im Abschnitt Berliner Straße - Bahnhofstraße
  - Einzelausweisung von Tempo 30 an ausgewählten Abschnitten des Hauptnetzes ggf. nur nachts und nur für Lkw, überwiegend ausgeführt
  - Koordinierung von Lichtsignalanlagen, Geschwindigkeitsanzeige und Rotzeitähler sowie Nachtabschaltung einzelner Anlagen zur Verstetigung des Verkehrs
  - Abbau entbehrender Lichtsignalanlagen/Bau von Kreisverkehren z.B.
    - Karl-Teichmann-Straße/Heinersdorfer Damm
    - Vierradener Chaussee/Helbigstraße
- b) Sanierung von Fahrbahnoberflächen, vordringlich
- Auguststraße, Heinersdorfer Damm
  - Ferdinand-von-Schill-Straße, Am Sportplatz
  - Erschließungsstraßen im Sanierungsgebiet Neue Zeit
- d) Parkraumbereitstellung (Verringerung des Suchverkehrs)<sup>8</sup>
- Schaffung noch notwendiger Stellplätze für qualifizierten Bedarf gemäß VEP 2007 z.B. an den Uckermärkischen Bühnen für Reisebusse

### **Verlagerung von Lärmemissionen**

- a) Verlagerung des Durchgangsverkehrs  
(mit der Ortsumfahrung B 2 bisher nur für den Nord-Süd-Verkehr umgesetzt)
- Verlegung des Grenzüberganges und nördliche Ortsumfahrung B 166 zur Verlagerung des Ost-West-Transit- und sonstigen grenzüberschreitenden Verkehrs
- b) Bündelung des ortsbezogenen Verkehrs (Lärm zu Lärm)
- Trassierung von neuen Erschließungsstraßen, z.B. im Wohngebiet Am Aquarium mit einer Linienführung, die eine Durchgangsfunktion dieser Straßen ausschließt
  - Verkehrsberuhigung auf Nebennetzstraßen, die z.Z. noch von innerörtlichem Durchgangsverkehr genutzt werden

### **Verringerung von Lärmimmissionen**

- a) Lärmschutzwälle und -wände
- Erweiterung der Lärmschutzwand Hafenstraße  
(im Zuge der Neuplanung für die Verlegung der B 166 zu prüfen)
  - Prüfung und ggf. Erweiterung der Lärmschutzanlage an der Karl-Teichmann-Straße  
(in Verbindung mit dem neuen Wohngebiet Am AquariUM)

---

<sup>8</sup> Lt. VEP 2007, Kap. 3.4.1 bestehen im Ruhenden Verkehr keine nennenswerten Probleme.

### **3.5 Wirkungsanalyse der genannten Maßnahmen**

#### **3.5.1 Maßnahmenzenario für die Wirkungsanalyse**

##### **Ost-West-Verbindung**

In der ersten Stufe werden zunächst die möglichen, noch nicht im vollen Umfang zugesagten bzw. planreifen Maßnahmen im übergeordneten Netz bewertet, weil gegenwärtig nur dort Verkehrsstärken über 8.000 Kfz/24 h auftreten. Diese Maßnahmen sind:

1. Verlegung der B166 auf eine Trasse nördlich der Stadt (verlängerte Hafenstraße Vierraden), siehe Verkehrsentwicklungsplanung
2. bei Realisierung der Verlegung diesbezügliche Prüfung der Notwendigkeit zusätzlicher passiver Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Verlängerung der Lärmschutzwand an der Hafenstraße (in der Immissionsberechnung noch nicht enthalten)

Die Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs auf eine verhältnismäßig stadtferne neue Trasse der Bundesstraße 2 war schon Gegenstand des Lärminderungsplanes 1995. Diese Verbindung ist inzwischen in Betrieb gegangen.

Geblichen ist jedoch die Belastung der Stadt durch den grenzüberschreitenden Verkehr auf der B 166. Die seit langem beabsichtigte, sowohl im Bundesverkehrswegeplan als auch im Landesentwicklungsplan (LEP GR) für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg enthaltene Verlegung der B 166 steht in der Netzplanung der VEP 2007 an erster Stelle.

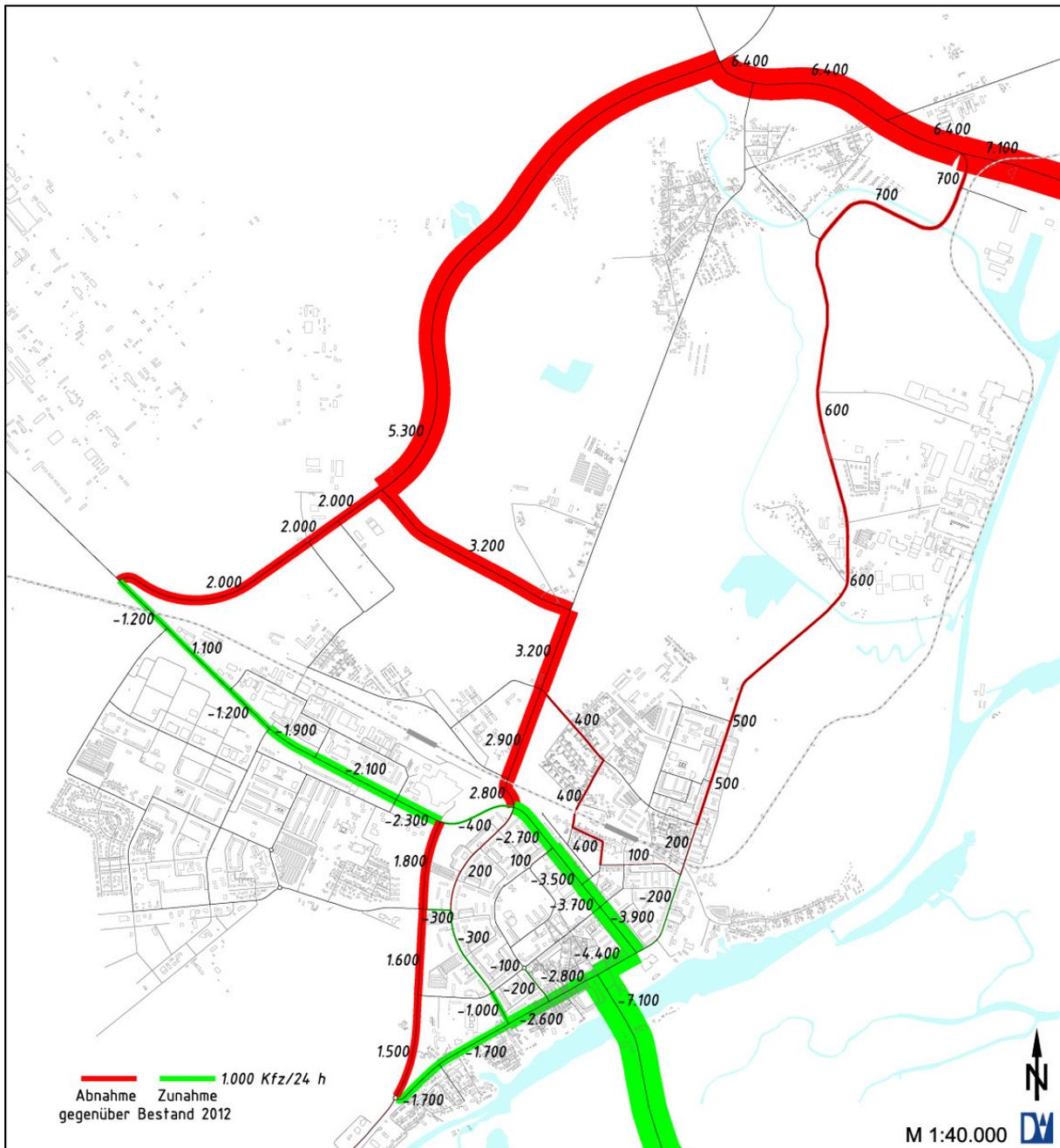
Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsarten wird der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr in den nächsten Jahren steigen, weil alle überregionalen Verkehrsprognosen von einer Zunahme der Transportleistungen im Ost-West-Transit ausgehen. Dadurch ist trotz einer insgesamt stagnierenden Verkehrsentwicklung auf der Schwedter Ost-West-Achse keine Abnahme des Schwerverkehrs zu erwarten. Die im Verhältnis zu den anderen Hauptnetzstraßen ungleich höhere Schwerverkehrsbelastung der Verbindung Werner-Seelenbinder-Straße – Lindenallee – Oderbrücke bleibt erhalten. Dagegen zeigt der geringe Lkw-Anteil auf dem übrigen Netz, dass mit Lkw dort schon jetzt nur der Quell- und Zielverkehr abgewickelt wird.

Nur durch eine Verlegung des Grenzüberganges lässt sich insbesondere auf der Lindenallee und der Berliner Straße Entlastung schaffen. Dies begründet sich auch dahingehend, dass auf der Ost-West-Achse prognostisch deutlich mehr Schwerlast-Fahrzeuge zu erwarten sind. Dadurch erfolgt eine deutlich höhere Belastung der Anwohner als aktuell vorhanden und in der Lärmkarte ausgewiesen ist.

Die steigenden Verkehrsstärken allein spiegeln die Zunahme der vom Verkehr ausgehenden Belastungen an Schadstoffen, Erschütterungen und Lärm nicht vollständig wider.

Der von Westen kommende grenzüberschreitende Verkehr soll künftig über die nördliche neue B2 um Vierraden herum geführt werden, während der von Süden, hauptsächlich aus den Vororten kommende Verkehr von der Berliner Straße auf die Karl-Teichmann-Straße und die Vierradener Chaussee verlagert wird (siehe Abbildung 4).

Als Zwischenlösung könnte zu gegebener Zeit auch eine – möglicherweise auf die Nachtstunden beschränkte - Sperrung des Grenzüberganges für Lkw über 7,5 t erwogen werden. Auch davon ist bereits eine Lärminderung zu erwarten. Außerdem wird – neben der vom Landesbetrieb Straßenwesen bereits vorgenommenen Verbesserung der Grünen Welle auf dem Straßenzug Werner-Seelenbinder-Straße – Lindenallee und der in Stufe 1 auf der Lindenallee angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auf 30 km/h erwogen, geeignete Lichtsignalanlagen nachts abzuschalten.



**Abbildung 4: Verkehrsverlagerung im Planfall „B 166 Hafen“**

### Kommunale Straßen

Als auf kommunalen Straßen wünschenswerte Maßnahmen kommen in Frage:

3. Einbau von Asphaltdeckschichten auf der westlichen Auguststraße und auf dem Heinersdorfer Damm
4. Einbau von Asphaltdeckschichten auf der Ferdinand-von-Schill-Straße und Am Sportplatz

Eine Übersichtskarte zum Maßnahmenzenarium ist als Abbildung 5 auf Seite 18 beigelegt. Sie enthält auch Maßnahmen an anderen Straßen, die unter dem Gesichtspunkt der gesetzlichen Verpflichtungen erst nach der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung umzusetzen sind.

### 3.5.2 Erreichbare Lärmreduktionen

Zunächst werden die Wirkungen der im Abschnitt 3.5.1 genannten Maßnahmen 1, 3 und 4 eingerechnet.

#### Nordumfahrung B 166

Durch die Herausnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs ergeben sich Lärminderungen auf dem gesamten Straßenzug Werner-Seelenbinder-Straße – Lindenallee – Berliner Straße. Dies gilt auch für die Zulaufstrecken der Oderbrücke: Berliner Allee von Süden und Berliner Straße von Norden.

Die Verlagerung dieses Verkehrs auf die Hafestraße führt im Raum Vierraden zu einer Erhöhung des Schallpegels, die in der Siedlung Vierraden durch den vorhandenen Lärmschutzwall weitestgehend aufgefangen wird. Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Planung und Realisierung der neuen Trasse können zu Verbesserungen der Lärmsituation für die Wohnbereiche in Vierraden und Gatow führen. Auch auf der Karl-Teichmann-Straße als südlicher Zulaufstrecke der Vierradener Chaussee für den Pkw-Verkehr nimmt der Lärm etwas zu – diese Straße ist aber nahezu anbaufrei.

Trotz Lärmzunahme werden die zulässigen Pegel nicht überschritten.

#### Belagsverbesserung

Auf dem Heinersdorfer Damm, der Auguststraße, der Ferdinand-von-Schill-Straße und Am Sportplatz ist die lärmindernde Wirkung des neuen Belags erkennbar. Wenn die Minderung auch unterhalb des Schwellwertes 3 dB(A) liegt, ist sie dennoch als positiv einzuschätzen - vor allem für das der Auguststraße unmittelbar benachbarte Klinikum.

#### Tagesgesamtwert - $L_{DEN}$

Für den Lärmindex  $L_{DEN}$  als Maß für die ganztägige, aus unterschiedlich beaufschlagten und gewichteten Werten für die Tages-, Abend- und Nachtstunden ermittelte Lärmbelastung ergeben sich folgende Betroffenenanzahlen, bezogen auf die aktuelle Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet. Ganztägig sind noch

3 Menschen sehr hohen Belastungen mit > 70 dB(A),

442 Menschen hohen Belastungen mit > 65 bis 70 dB(A) und

5.945 Menschen Belastungen/Belästigungen mit > 55 bis 65 dB(A)

ausgesetzt. Damit sind ganztägig 6.390 Menschen (vorher 6.833) oder 21 % von 31.000 Einwohnern von Straßenverkehrslärm betroffen. Die Abnahme um 443 Personen bedeutet zwar nur 1,4 % der Gesamtbevölkerung, jedoch 6,5 % der gegenwärtig von Lärm Betroffenen. Deutlich größer ist die Zahl der Einwohner, deren Lärmbetroffenheit um eine Klasse, also im Mittel 5 dB(A) abnimmt. Dies gilt - nach Abzug der von Lärmzuwachs Betroffenen<sup>9</sup> – 834 Personen oder 12,2 % der Betroffenen.

**Tabelle 4: Abnahme der Lärmbetroffenheit (Tagesgesamtwerte)**

Fall	$L_{DEN}$ in dB(A)	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe	von 31.000
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bestand Planung	> 1.000 Kfz/24 h	4.009	2.326	492	6	0	6.833	22,0%
		3.901	2.044	442	3	0	6.390	20,6%
	Differenz	-108	-282	-50	-3		-443	-1,4%
	um 1 Klasse entlastet von Bestand	443	335	53	3		834	2,7%
		11,1%	14,4%	10,8%	50,0%		12,2%	

<sup>9</sup> Nachrücker aus benachbarten niederen und höheren Pegelklassen werden vom Berechnungsmodell nicht gesondert ausgewiesen.

## Nachtwert - $L_{Night}$

Für den Lärmindex  $L_{Night}$  als Maß für die durchschnittliche Lautstärke in den Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ergeben sich folgende Betroffenenanzahlen. Nachts sind

13 Menschen sehr hohen Belastungen mit > 60 dB(A),

876 Menschen hohen Belastungen mit > 55 bis 60 dB(A) und

6.904 Menschen Belastungen/Belästigungen mit > 45 bis 55 dB(A)

ausgesetzt.

Nachts sind noch 7.793 Menschen (vorher 8.128) oder 26,1 % von 31.000 Einwohnern von Straßenverkehrslärm betroffen. Die Abnahme um 334 Personen beinhaltet etwa dieselben Anteile an der Gesamtbevölkerung wie beim Tagesgesamtwert. Die Klasse >65-70 dB(A) wächst mehr, als die nächsthöhere abnimmt. Demnach steigt die Lärmbetroffenheit für mindestens 11 Personen aus der nächstniederen Klasse >60-65 dB(A). Nach Abzug dieser und ggf. weiterer von Lärmzuwachs Betroffener ergibt sich dennoch für 732 oder 9 % der gegenwärtig Betroffenen die Senkung um eine 5-dB(A)-Klasse.

**Tabelle 5: Abnahme der Lärmbetroffenheit (Nachtwerte)**

Fall	$L_{DEN}$ in dB(A)	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe	von 31.000
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bestand	> 1.000 Kfz/24 h	4.386	2.862	833	47	0	8.128	26,2%
Planung		4.423	2.481	876	13	0	7.793	25,1%
	Differenz	37	-381	43	-34		-335	-1,1%
	um 1 Klasse entlastet von Bestand	335 7,6%	372 13,0%	-9 -1,1%	34 72,3%		732 9,0%	2,4%

## 3.6 Kosten-Nutzen-Bewertung

### 3.6.1 Kostenschätzung der einzelnen Maßnahmen

#### Bundesstraße

Die wichtigsten Maßnahmen der 2. Stufe liegen im Bereich der Bundesstraße B 166. Die neue Trasse erfüllt auch eine wichtige Aufgabe in der gesamten nördlichen Grenzregion Deutschland – Polen, weil erst mit ihr eine ab Angermünde von Südwesten und ab Autobahnkreuz Uckermark von Westen her durchgehend zügig befahrbare Verbindung entsteht.

Die Ortsumgehung ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes Die - sehr hohen - Baukosten fallen nur beim Baulastträger an. Das ist der Bund, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Eberswalde.

Zur Sicherung der Schwedter Interessen und darunter besonders der Lärmschutzbelange wird seit Jahren von der Stadt der Beginn der Planungen stetig eingefordert, um auch für den Lärmschutz zusätzliche Wirkungen für die Stadt zu erreichen. Ohne diese Schlüsselmaßnahme lassen sich die Lärmschutzbestrebungen nicht erfüllen.

#### Kommunale Straßen

Die teils im Vorgriff auf spätere Stufen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Maßnahmen an kommunalen Straßen lassen sich größtenteils mit ohnehin anstehenden Sanierungsarbeiten im Straßennetz verbinden. Bei weiteren Vorhaben fallen nur anteilige Kosten für spezielle lärmindernde Maßnahmen an, insbesondere für die Geschwindigkeitsdämpfung durch Fahrbahnverswenkungen, Inseln und Aufpflasterungen. Die evtl. erforderlichen Lärmschutzanlagen an der Karl-Teichmann-Straße werden im Rahmen der Erschließung der betreffenden Wohngebiete gebaut.

Maßnahmen zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs (Radverkehr und ÖPNV), aber auch der Ausbau von für die Gesamtstadt wichtigen Straßen können z.B. auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Förderrichtlinie Umweltschutz geför-

dert werden – wenn sie im Lärmaktionsplan enthalten sind. Für diese Maßnahmen sind rechtzeitig Kostenschätzungen zu erarbeiten, damit die Förderanträge gestellt werden können.

### **3.6.2 Bewertung hinsichtlich der Wirksamkeit**

Die größte Wirksamkeit wird von der Verlegung der B166 erwartet, die jedoch an ein Planfeststellungsverfahren und die wirksame Aufnahme in die Investitionsplanung des Bundes, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen, gebunden ist.

Zu gegebener Zeit müssen auch die von der Bahntrasse ausgehenden Lärmbelastungen analysiert und ggf. Maßnahmen zur Abhilfe entwickelt werden. Aus jetziger Sicht wird aber die Betrachtung der Bahntrassen im Untersuchungsraum zum Nachweis sehr geringer Zugbelegungen und damit nicht zu weiterem Lärmschutzbedarf führen. Subjektiv sehr wirksame Maßnahmen wie der Wegfall des akustischen Signals nach Einbau einer Schranke am Bahnübergang Berliner Straße werden rechnerisch nicht erfasst.

Von den auf kommunalen Straßen vorgeschlagenen Maßnahmen haben die Sanierung von Beton- und Pflasterstraßen und Geschwindigkeitsreduzierungen die größte Wirkung.

### **3.7 Priorisierung der relevanten Maßnahmen**

Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Als Kriterien für die Prioritätensetzung kommen z. B. in Frage:

- Ausmaß der Pegelüberschreitung,
- Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen,
- Gesamt-Lärmbelastung (ersatzweise: Emissionspegel),
- technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand.

Sind in einem Lärmaktionsplan planerische Festlegungen vorgesehen, so müssen diese bei der Planung berücksichtigt, d. h. mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einbezogen werden. Dabei ist die Lärminderung als Ziel des Lärmaktionsplans einer von mehreren zu berücksichtigenden Belangen, die untereinander abgewogen werden müssen.

Der Straßenausbau soll immer unter den Gesichtspunkten der Sparsamkeit und des Lärmschutzes geplant werden. Insbesondere beim Straßenbau in neu entstehenden Siedlungen ist der Bau relativ knapp bemessener, also kostengünstiger Mischverkehrsflächen möglich, auf denen der motorisierte Verkehr zum verhaltenen, gleichmäßigen Fahren gezwungen ist, was Lärmschutz und Verkehrssicherheit gleichermaßen zugute kommt.

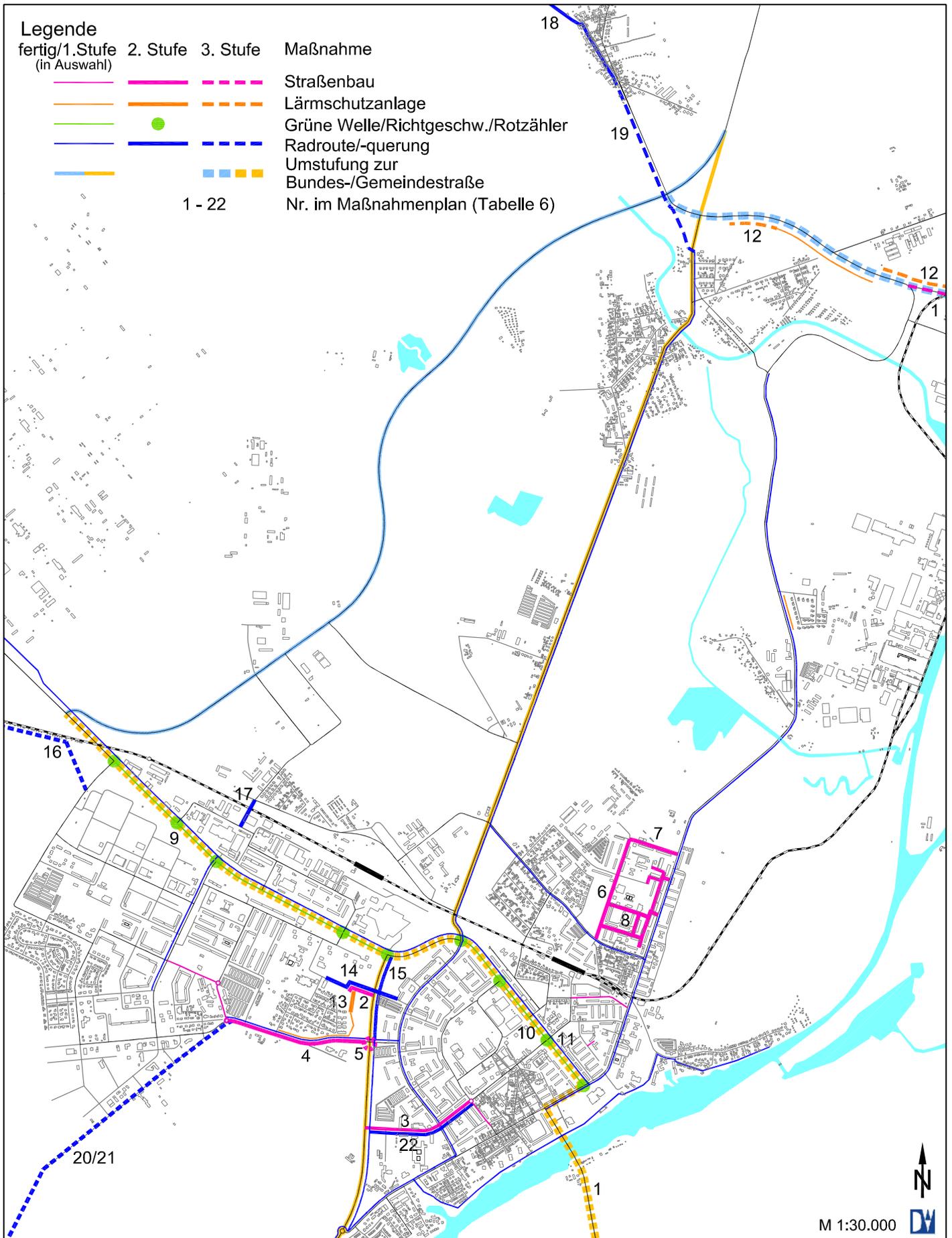
## 4. Maßnahmenplan

### 4.1 Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog wird mit der Vorlage des Lärmaktionsplanes in Form einer Tabelle aufgestellt, die Örtlichkeit und Art der Maßnahme sowie ihre Dringlichkeit enthält und außerdem die Zuständigkeit für Planung und Durchführung angibt (Tabelle 6).

**Tabelle 6: Maßnahmenplan zum Lärmaktionsplan**

Nr.	Straßenabschnitt/ Route		Verkehrs- Funktion	Bestand (bzw. ehemals)	Planung	Stufe 2 ab '14 3 mittelfr.	Rang	Bau- last- träger	
	Bereich	von							bis
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Straßenbau</b>									
Fahrbahnbelag									
1	Ortsumgehung B 166	Hafenstr.	Grenzübergang	HVS	m.Verlegung d.Grenzüberg.		3	1	Bund
2	EH Am Aquarium	Eigenheimgebiet	K.-Teichm.-Str.	AS	siehe Nr. 14		2	2	Stadt
3	Auguststr.	K.-Teichm.-Str.	Heinersdorfer Str.	SS	Beton	Asphalt	2	1	Stadt
4	Heinersdorfer D.	Ehm-Welk-Str.	K.-Teichm.-Str.	SS	Beton	Asphalt	2	1	Stadt
5	Kreisverkehr K.-Teichmann-Str. / Heinersdorfer Damm			HVS			3	3	Stadt
6	Ferd.-v.-Schill-Str.	Fr.-Krumbach-Str	Am Sportplatz	ASS	Beton	Asphalt	2	1	Stadt
7	Am Sportplatz	Ferd.-v.-Schill-Str	Berliner Str.	ASS	Beton	Asphalt	2	2	Stadt
8	Erschließungsstraßen		Sanierungsgebiet Neue Zeit	SS	Beton bzw. Großpfl. Asph.		2	2	Stadt
<b>Verkehrsorganisation</b>									
9	W.-Seelenbinder-Str	Am Waldrand	Lindenallee	HVS	Geschwindigkeitsanzeige		2	2	Land
10	Lindenallee			HVS	Grüne Welle		2	2	Land
11	Lindenallee	Zufahrten der Querstraßen		HVS	Rotzeitähler Signalanlage		2	2	Land
<b>Lärmschutzwände/-wälle</b>									
12	Hafenstraße			HVS	siehe Nr. 1 Verlängerung		3	1	Bund
13	K.-Teichmann-Str.	nördlich Heinersdorfer D.		HVS	siehe Nr. 2 Verlängerung		2	2	Stadt
<b>Anlagen für Radfahrer und Fußgänger</b>									
14	Radroute Talsand – Innenstadt mit Querung K.-Teichm.-Str.				siehe Nr. 2		2	2	Stadt
15	Radwegverläng. längs der K.-Teichmann-Str. bis W.-Seelenbinder-Str.						2	2	Stadt
16	Radweg Schwedt/Oder – Angermünde (an der Bahntrasse): Komplettierung Ausschilderung						3	3	Stadt
17	Bahnübergang verl. Breite Allee				Ersatz für Brücke		2	1	Stadt
18	Uckermärkischer	Blumenhagen - Neue Mühle - Kummerow					2	2	St/LK
19	Radrundweg	Blumenhagen - Vierraden					2	1	St/LK
20	Ortsteilanbindung	Apfelallee Zützen - Meyenburg					3	1	St/BM
21	Ortsteilanbindung	Meyenburg, Kastanienallee - Heinersdorfer Damm					3	1	St/BM
22	Radweg Auguststr.	K.-Teichmann-Str	Heinersdorfer Str		siehe Nr. 3		3	1	Stadt
<b>Öffentl. Personenverkehr</b>									
23	Stadtlinien	Optimierung der Linienführung					2 - 3	2	St/UVG
24	Regionallinien	"Uckertakt" erweitern					2 - 3	1	St/UVG
25	Haltestellen	dynamische Information					2 - 3	2	St/UVG
AS Anliegerstraße						St/LK Stadt/Landkreis			
(A)SS (Anlieger-)Sammelstraße						St/BM Stadt/Gemeinde Berkholz-Meyenburg			
HVS Hauptverkehrsstraße.						St/UVG Stadt/Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH			



**Abbildung 6: Räumliche Lage der Maßnahmen**

In der 2. Stufe besteht die Pflicht zu Maßnahmen an Straßen mit mehr als 8.000 Kfz/24 h – weil dies für die Stadt Schwedt/Oder nur auf die Bundesstraße zutrifft, hat die Stadt keine Baulast für größere Maßnahmen der 2. Stufe zu tragen. Im Vorgriff auf spätere Stufen werden auch Maßnahmen an anderen Straßen bereits in der zweiten Stufe eingeplant, weil sie zeitlich parallel mit dieser laufen. In den nächsten Jahren wird der Maßnahmenplan laufend fortgeschrieben. Spätestens in fünf Jahren wird der Maßnahmenplan aktualisiert.

#### **4.2 Zeit- und Kostenrahmen für die Maßnahmen**

Da auch in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung keine für die Stadt verpflichtenden Maßnahmen anfallen, wird noch kein umfassender Kostenplan aufgestellt. Die Zuständigkeit für die zeitliche Einordnung der in dieser Stufe nachzuweisenden Maßnahmen liegt bei den Baulastträgern des Bundes (vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen).

Als Kosten für den kommunalen Straßenausbau und für weitere bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Parken, Tempo 30, Straßenausbau) werden jährlich finanzielle Mittel – in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit in der jeweiligen Haushaltssatzung – in den Haushalt der Stadt eingestellt.

#### **4.3 Zuständigkeiten**

Die Zuständigkeit für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen liegt bei den jeweiligen Baulastträgern. Die von der Stadt Schwedt/Oder selbst – teilweise im Vorgriff auf die nächste Stufe – vorgesehenen Maßnahmen an Straßen mit weniger als 8.000 Kfz/24 h werden vom Fachbereich 4 der Stadtverwaltung umgesetzt.

Für die in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung wichtigste Maßnahme – die Ortsumfahrung der B 166 – ist der Landesbetrieb Straßenwesen zuständig. Auf Planung und Umsetzung ausreichender Lärmschutzmaßnahmen kann und muss die Stadtverwaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hinwirken.

### **5. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit**

#### **5.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Betroffene Fachämter/ Baulastträger:

Betroffene Fachämter/ Baulastträger:

- Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Eberswalde
- Stadt Schwedt/Oder, Stadtverwaltung,  
Fachbereich 3 (Stadtplanung),  
Fachbereich 4 (Tiefbau)

#### **5.2 Öffentlichkeitsbeteiligung**

- Vorstellung des Entwurfs und öffentliche Anhörung

Sonderveranstaltung der Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) am 6. April 2014

#### **5.3 Beteiligung politischer Gremien**

Gremien der Stadt Schwedt/Oder:

- Stadtentwicklungs-, Bau- und Wirtschaftsausschuss  
Vorlage                      November 2014
- Stadtverordnetenversammlung                      Beschluss                      Dezember 2014

## **6. Formale Informationen**

### **6.1 Beschlussfassung, Bekanntmachung und Veröffentlichung**

Der Lärmaktionsplan wird von der Stadtverordnetenversammlung Schwedt/Oder beschlossen.

Der Beschluss wird im Amtsblatt der Stadt bekannt gemacht, wobei mitgeteilt wird, wo der Lärmaktionsplan während der Dienststunden von jedermann eingesehen und über dessen Inhalt Auskunft erlangt werden kann.

### **6.2 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse**

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.

Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

### **6.3 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung**

- Kosten für die Aufstellung: 10.000 €
- Kosten für die Umsetzung
  - a) B 166 Ortsumgehung (nur beim Baulastträger)
  - b) innerorts: in Abhängigkeit von der jährlichen Verfügbarkeit gem. Haushaltssatzung

### **6.4 Link zum Aktionsplan**

Hinweise zum gesetzlichen Rahmen der Lärmaktionsplanung, zur Strategie des Landes Brandenburg bei der Umsetzung und die Ergebnisse der landesweiten Lärmkartierung von 2012 sind unter <http://www.mugv.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299439.de> zu finden. Eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplanes der Stadt Schwedt/Oder wird ab Januar 2015 über [www.schwedt.de](http://www.schwedt.de) erreichbar sein.

## Quellenverzeichnis

- LAI Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (2012)  
LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung – vom 18. Juni 2012
- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 1990
- LAP-Strategie Brandenburg – Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg, Stand 05.06.2012
- Leitfaden zur Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, [www.umwelt.schleswig-holstein.de](http://www.umwelt.schleswig-holstein.de)
- Handlungsempfehlungen zur Dokumentation und Berichterstattung (Musteraktionsplan), Schleswig-Holsteiner Gemeindetag, 2008, [www.umwelt.schleswig-holstein.de](http://www.umwelt.schleswig-holstein.de)
- Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Schwedt/Oder (TIC, Interdisziplinäre Beratungsgesellschaft für Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung mbH, Hemmingen)
- Lärminderungsplanung 1995 mit den Teilen Schallimmissionspläne (Büros Lärmkontor, Hamburg und Richter-Richard, Aachen), Lärmkennziffer/Betroffene/Betroffenheit (Büro Lärmkontor), Teil 3/Lärminderungspotenziale und Maßnahmenprogramm (Büro Richter-Richard), hierzu Beschluss 418/17/96 der Stadtverordnetenversammlung und Fortschreibungsbeschluss am 23.1.2003
- Verkehrliche Auswirkungen des Stadtumbaus in der Gesamtstadt Schwedt/Oder – Gutachten zur Verkehrsentwicklung (KommunalData GbR Berlin) mit Zusammenfassung als Vorlage für die Stadtverordnetenversammlung (VEP 2007)

## Anlagen: Lärmkarten

### **Anlage A Strategische Lärmkarten des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz für den Bestand**

Anlage A 1:	Bericht zu den Lärmkarten.....	23
Anlage A 2:	Isophonenkarte für die ganztägige Belastung .....	25
Anlage A 3:	Isophonenkarte für die nächtliche Belastung.....	26
Anlage A 4:	Überschreitungskarte für die ganztägige Belastung.....	27
Anlage A 5:	Überschreitungskarte für die nächtliche Belastung .....	28

### **Anlage B Aktualisierte Lärmkarten für den Bestand**

Anlage B 1:	Isophonenkarte für die ganztägige Belastung .....	29
Anlage B 2:	Isophonenkarte für die nächtliche Belastung.....	30
Anlage B 3:	Überschreitungskarte für die ganztägige Belastung.....	31
Anlage B 4:	Überschreitungskarte für die nächtliche Belastung .....	32

### **Anlage C Lärmkarten zur Wirkungsanalyse**

Anlage C 1:	Isophonenkarte für die ganztägige Belastung .....	33
Anlage C 2:	Isophonenkarte für die nächtliche Belastung.....	34
Anlage C 3:	Überschreitungskarte für die ganztägige Belastung.....	35
Anlage C 4:	Überschreitungskarte für die nächtliche Belastung .....	36
Anlage C 5:	Differenzkarte Planfall – Bestand für die ganztägige Belastung .....	37
Anlage C 6:	Differenzkarte Planfall – Bestand für die nächtliche Belastung.....	38

für die Gemeinde Schwedt/Oder

**1. Grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den Gesamttag (LDEN) und die Nacht (LNight) des Jahres 2012**

Die Karten mit den Isophonenflächen für das Gemeindegebiet sind in den nachfolgenden PDF-Kartenlinks jeweils für den Gesamttag (LDEN) und die Nacht (LNight) zu finden.

Gesamttag (LDEN): [http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart\\_www/pdf\\_2012/12073532T.pdf](http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12073532T.pdf)

Nacht (LNight): [http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart\\_www/pdf\\_2012/12073532N.pdf](http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12073532N.pdf)

Ein Exemplar in Papierform liegt in der Verwaltung der Gemeinde Schwedt/Oder vor.

Die farbigen Isophonenflächen stellen Pegel dar, die außerhalb der Gebäude an der Fassade in 4 Meter Höhe über dem Gelände berechnet wurden.

**2. Grafische Darstellung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden**

Isophonenflächen oberhalb der Richtwerte von 65 dB(A) für den Gesamttag (LDEN) bzw. 55 dB(A) für die Nacht (LNight) sind in den Karten für die Gemeinde entsprechend farblich dargestellt.

Gesamttag (LDEN): [http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart\\_www/pdf\\_2012/12073532TU.pdf](http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12073532TU.pdf)

Nacht (LNight): [http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart\\_www/pdf\\_2012/12073532NU.pdf](http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12073532NU.pdf)

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

LDEN in dB(A)	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75
Anzahl	1536	929	159	64	0

LNight in dB(A)	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70
Anzahl	1498	1360	193	128	0	0

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

LDEN in dB(A)	> 55	> 65	> 75
Fläche / km <sup>2</sup>	4	1	1
Wohnungen / Anzahl	1280	101	0
Schulgebäude / Anzahl	0	0	0
Kitagebäude / Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude / Anzahl	0	0	0

## für die Gemeinde Schwedt/Oder

**5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen**

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch die auf den strategischen Lärmkarten hervorgehobenen Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr verlärm.

Eine mögliche Verlärmung durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes (mehr als 30.000 Züge/Jahr) wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn als zuständige Behörde ermittelt.

**6. Beschreibung der Umgebung**

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

Gemeindeschlüssel	Gemeindegebiet	Landkreis	Amt	
12073532	Schwedt/Oder	Uckermark	Schwedt/Oder	

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
km <sup>2</sup>	Personen	Personen \ km <sup>2</sup>	Anzahl	Anzahl
203,7	33888	166	3384	14420

**7. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme**

Die Lärmaktionsplanung obliegt als Pflichtaufgabe im Land Brandenburg, da keine anderen Regelungen getroffen wurden, gemäß BImSchG § 47e Abs.1 den Gemeinden. Informationen zu durchgeführten und laufenden Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms können in der jeweils zuständigen Gemeinde eingeholt werden.

**8. Angaben über die zuständigen Behörden**

Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV)  
 Referat Gebietsbezogener Immissionsschutz, Lärmschutz  
 Seeburger Chaussee 2  
 14476 Potsdam OT Groß Glienicke

**Strategische Lärmkarte der 2. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Schwedt-Oder**

Isophonen-Bänder  $L_{DEN}$   
in dB(A)

	> 55 - 60
	> 60 - 65
	> 65 - 70
	> 70 - 75
	> 75

**Zeichenerklärung**

	Straßenachse mit > 8000 Kfz
	Straße
	Gebäude
	Lärmschutzwand/-wall
	Gemeindegebiet

Berechnung: > 1.000 Kfz/d, Straßen mit > 8.000 Kfz/d  
gesondert ausgewiesen  
Datum: 19.09.2012

Berechnungsgrundlagen  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012  
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012  
Straßenmodell: Umweltstraßenatenbank LUGV, 2012  
Quellen:  
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt  
Berlin

Verwendung mit Genehmigung:  
- der Landesvermessung und Geobasisinformation  
- Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes  
Straßenwesen  
- Verwendung mit Genehmigung der Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin



0 2000 4000  
m

**Strategische Lärmkarte der 2. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Schwedt-Oder**

Isophonen-Bänder  $L_{Night}$   
in dB(A)

	> 45 - 50
	> 50 - 55
	> 55 - 60
	> 60 - 65
	> 65 - 70
	> 70

**Zeichenerklärung**

	Straßen > 8000 Kfz
	Straßen
	Gebäude
	Lärmschutzwand/-wall
	Gemeindegebiet

Berechnung: > 1.000 Kfz/d, Straßen mit > 8.000 Kfz/d  
gesondert ausgewiesen  
Datum: 19.09.2012

Berechnungsgrundlagen  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012  
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012  
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012  
Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt  
Berlin

Verwendung mit Genehmigung:  
- der Landesvermessung und Geobasisinformation  
- Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes  
Straßenwesen  
- Verwendung mit Genehmigung der Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin



0 2000 4000  
m

**Strategische Lärmkarte der 2. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Schwedt-Oder**

 Überschreitung 65 dB(A) L<sub>DEN</sub>

**Zeichenerklärung**

 Straßen mit > 8000 Kfz

 Straßen

 Gebäude

 Lärmschutzwand/-wall

 Gemeindegebiet

Berechnung: > 1.000 Kfz/d, Straßen mit > 8.000 Kfz/d  
gesondert ausgewiesen  
Datum: 19.09.2012

Berechnungsgrundlagen  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012  
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012  
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012

**Quellen:**

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt  
Berlin

**Verwendung mit Genehmigung:**

- der Landesvermessung und Geobasisinformation
- Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes  
Straßenwesen
- Verwendung mit Genehmigung der Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

0 2500 5000  
m



**Strategische Lärmkarte der 2. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Schwedt-Oder**

 Überschreitung 55 dB(A) L<sub>Night</sub>

**Zeichenerklärung**

 Straßen mit > 8000 Kfz

 Straßen

 Gebäude

 Lärmschutzwand/-wall

 Gemeindegebiet

Berechnung: > 1.000 Kfz/d, Straßen mit > 8.000 Kfz/d  
gesondert ausgewiesen  
Datum: 19.09.2012

Berechnungsgrundlagen  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012  
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012  
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012  
Quellen:  
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt  
Berlin

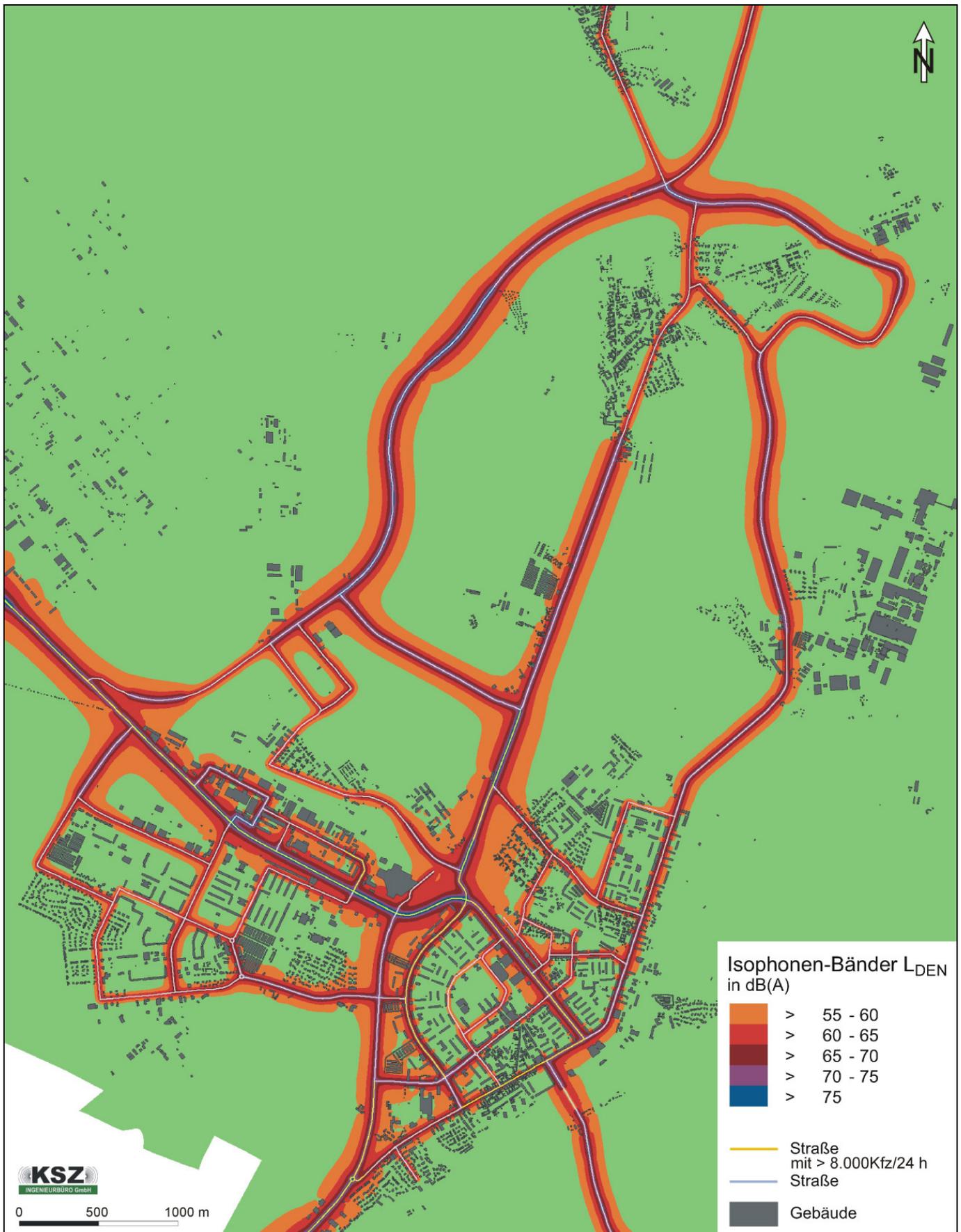
Verwendung mit Genehmigung:  
- der Landesvermessung und Geobasisinformation  
- Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes  
Straßenwesen  
- Verwendung mit Genehmigung der Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

0 2500 5000  
m

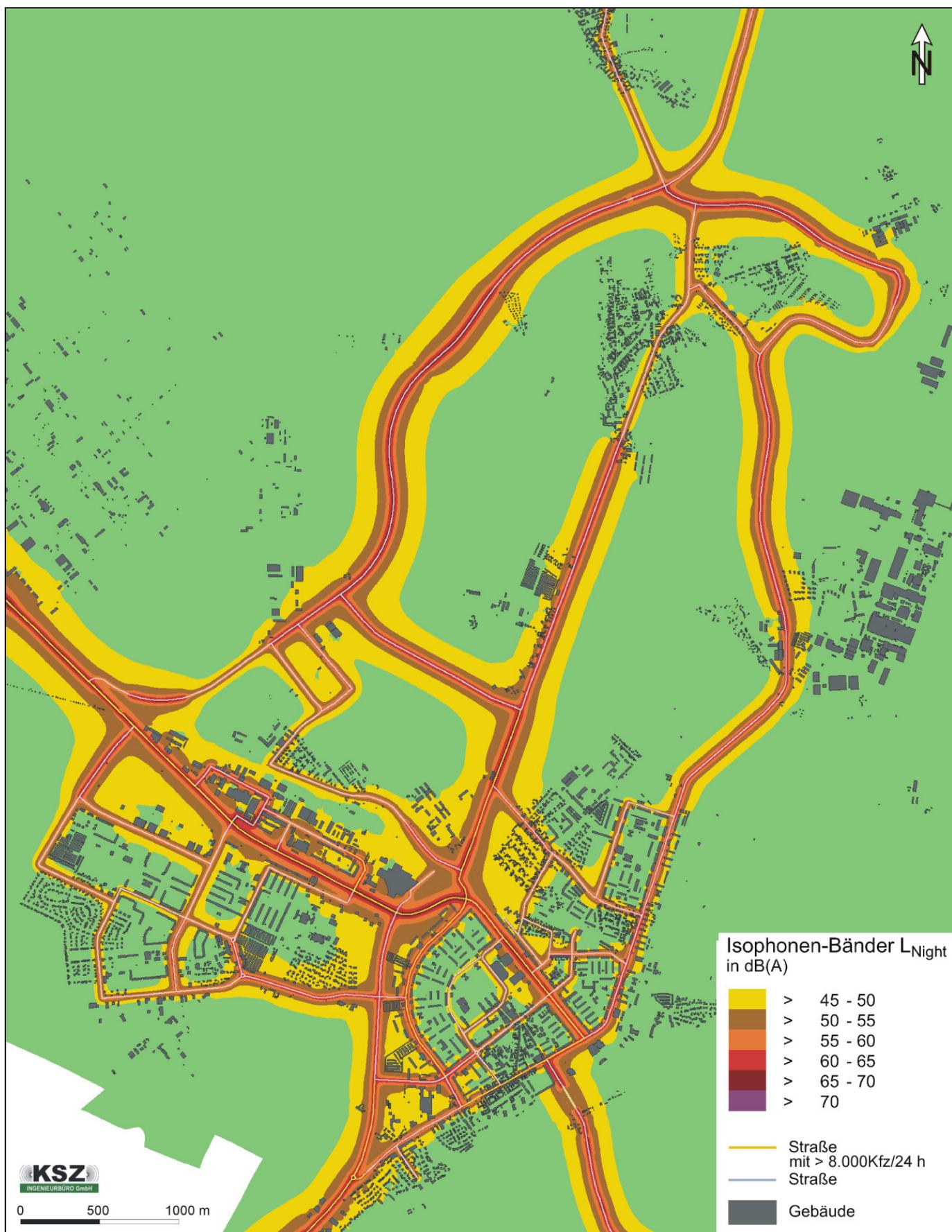


**Anlage B Aktualisierte Lärmkarten für den Bestand**

**Anlage B 1: Isophonenkarte für die ganztägige Belastung**



Anlage B 2: Isophonenkarte für die nächtliche Belastung



Anlage B 3: Überschreitungskarte für die ganztägige Belastung

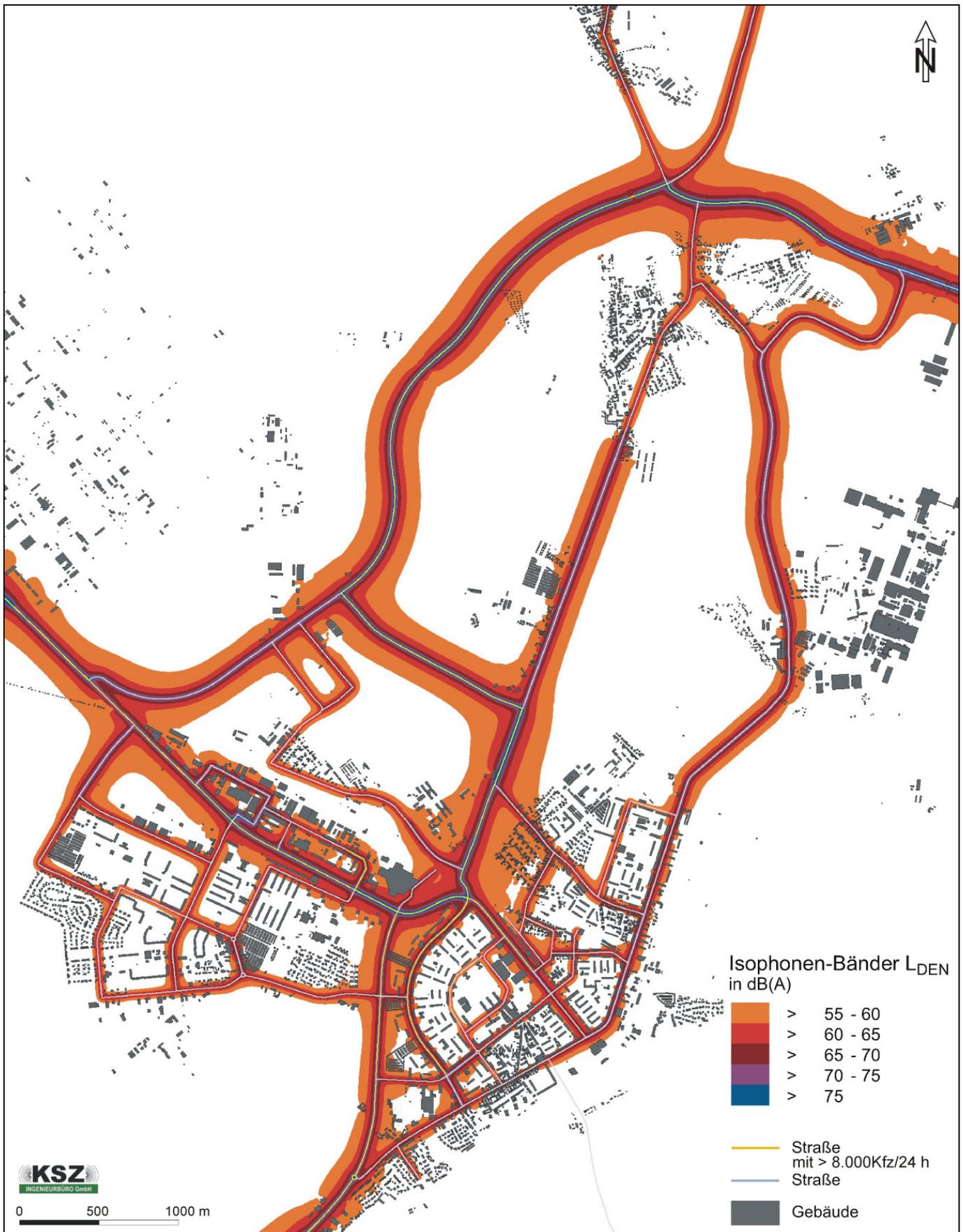


Anlage B 4: Überschreitungskarte für die nächtliche Belastung

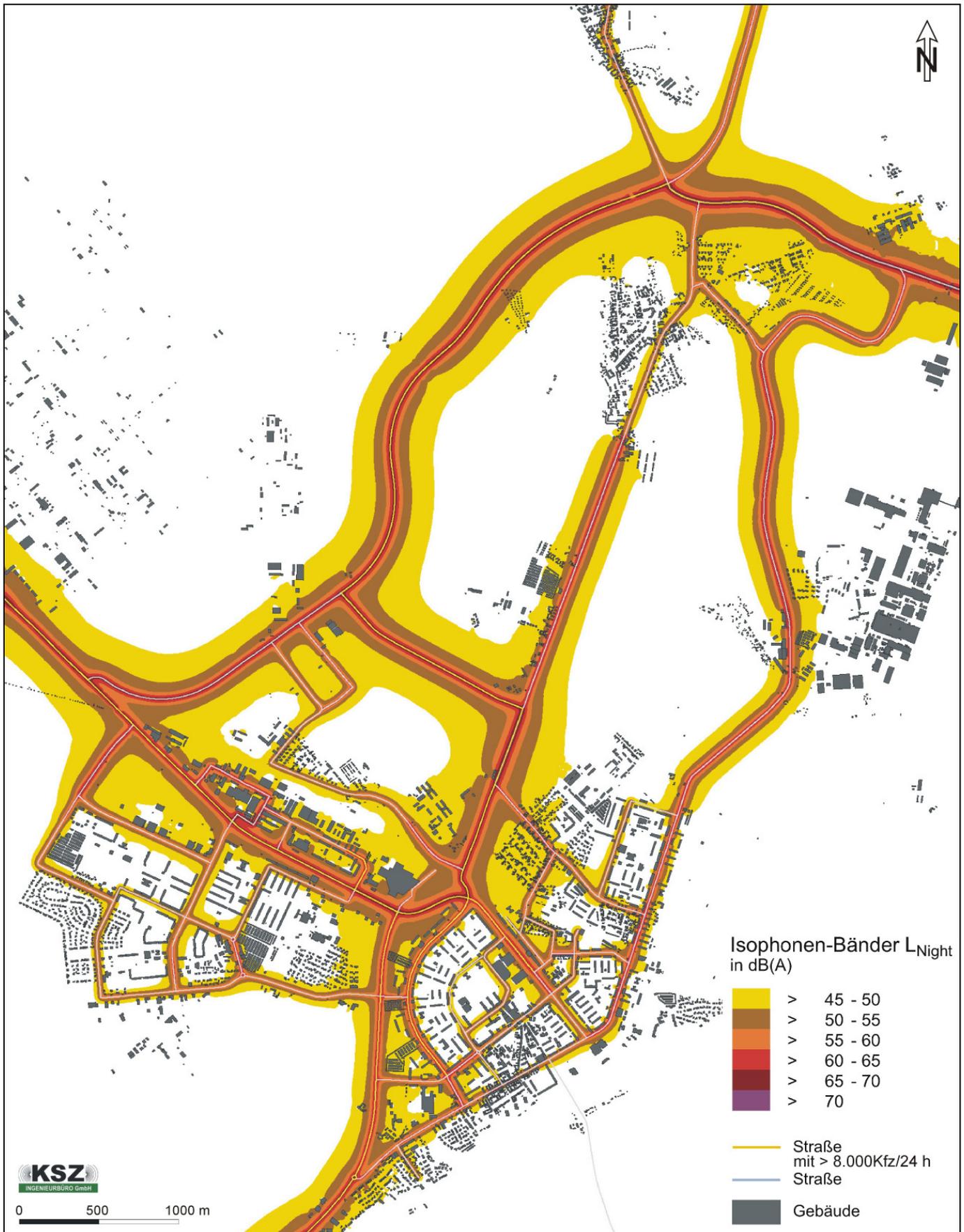


**Anlage C Lärmkarten zur Wirkungsanalyse**

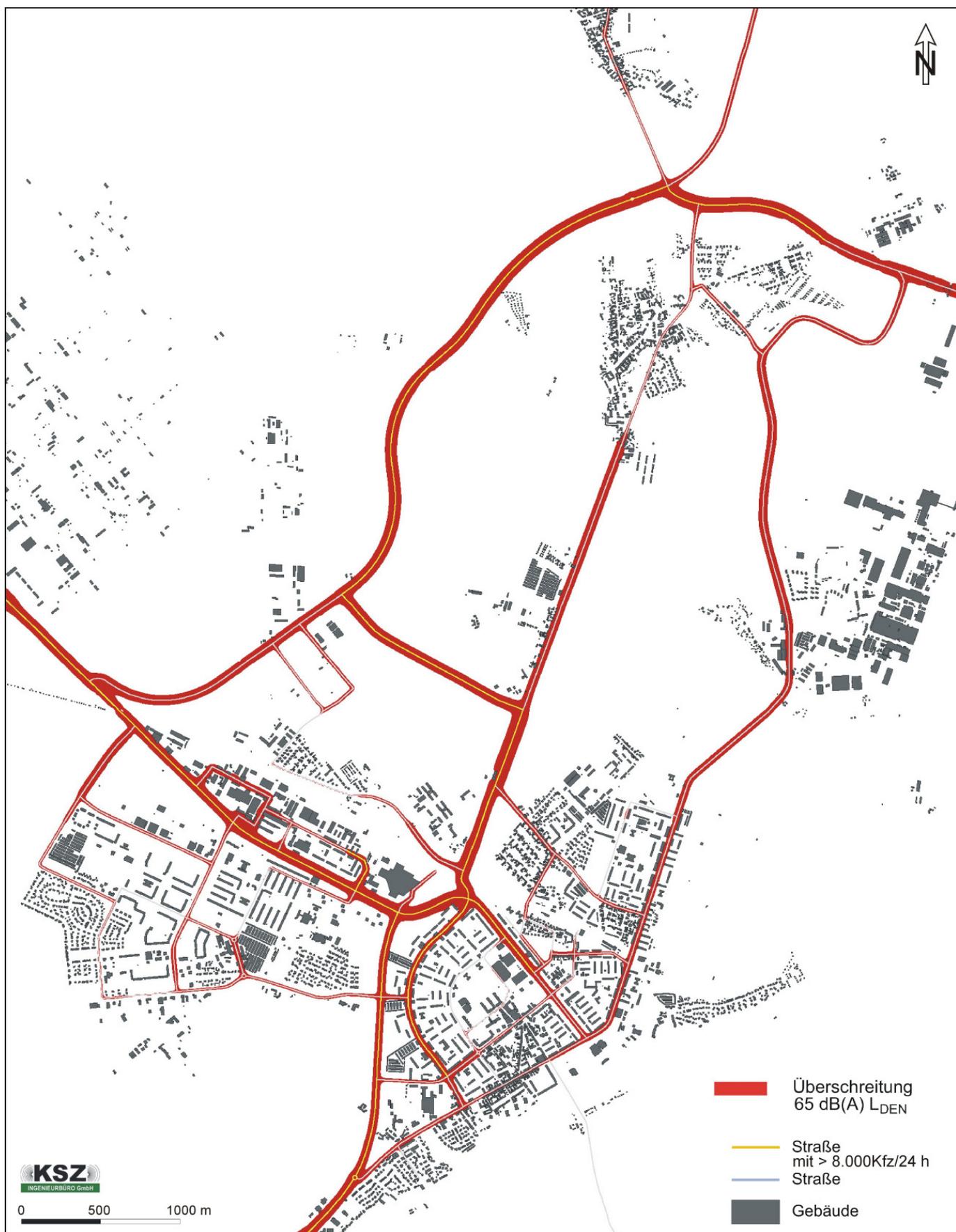
**Anlage C 1: Isophonenkarte für die ganztägige Belastung**



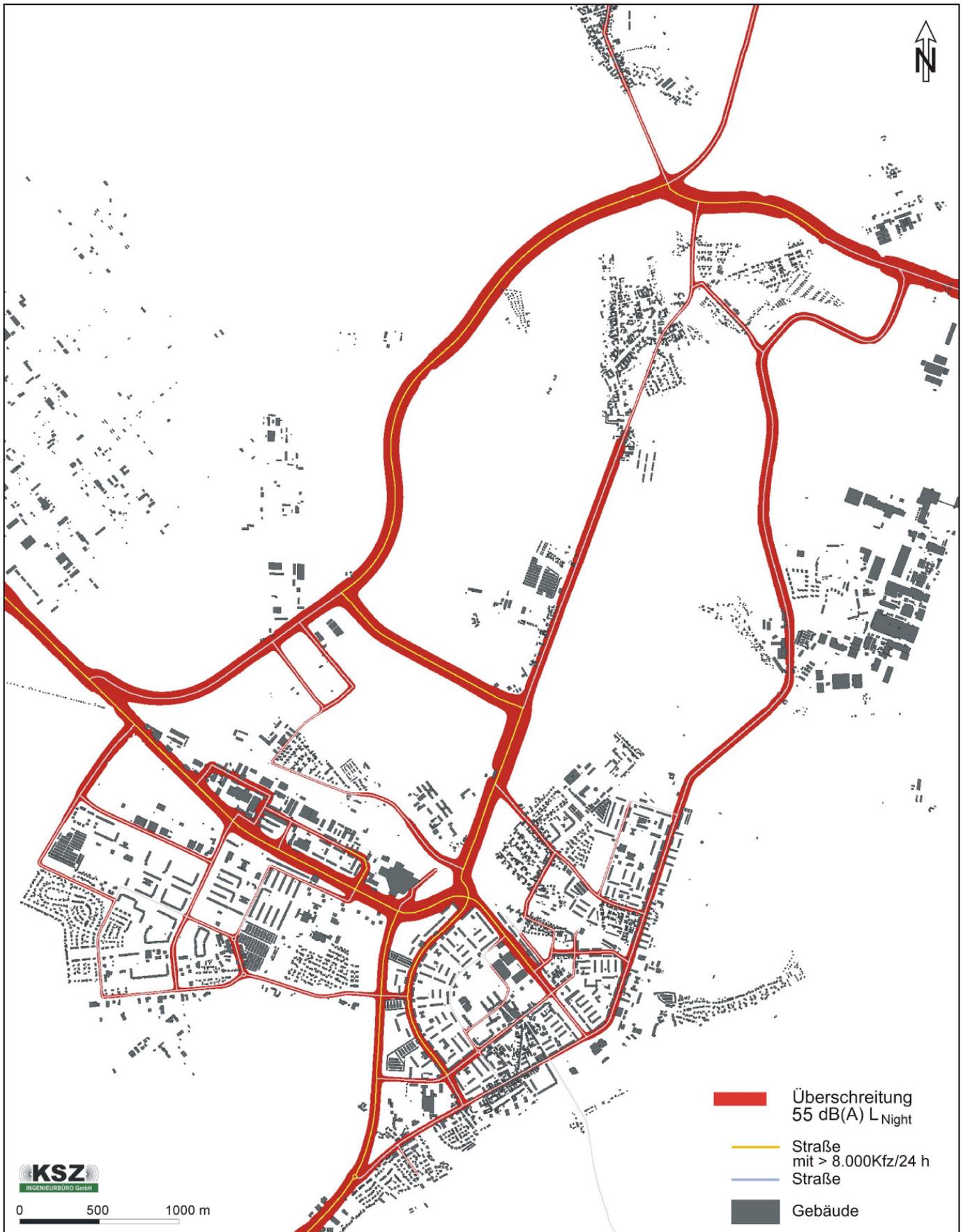
Anlage C 2: Isophonenkarte für die nächtliche Belastung



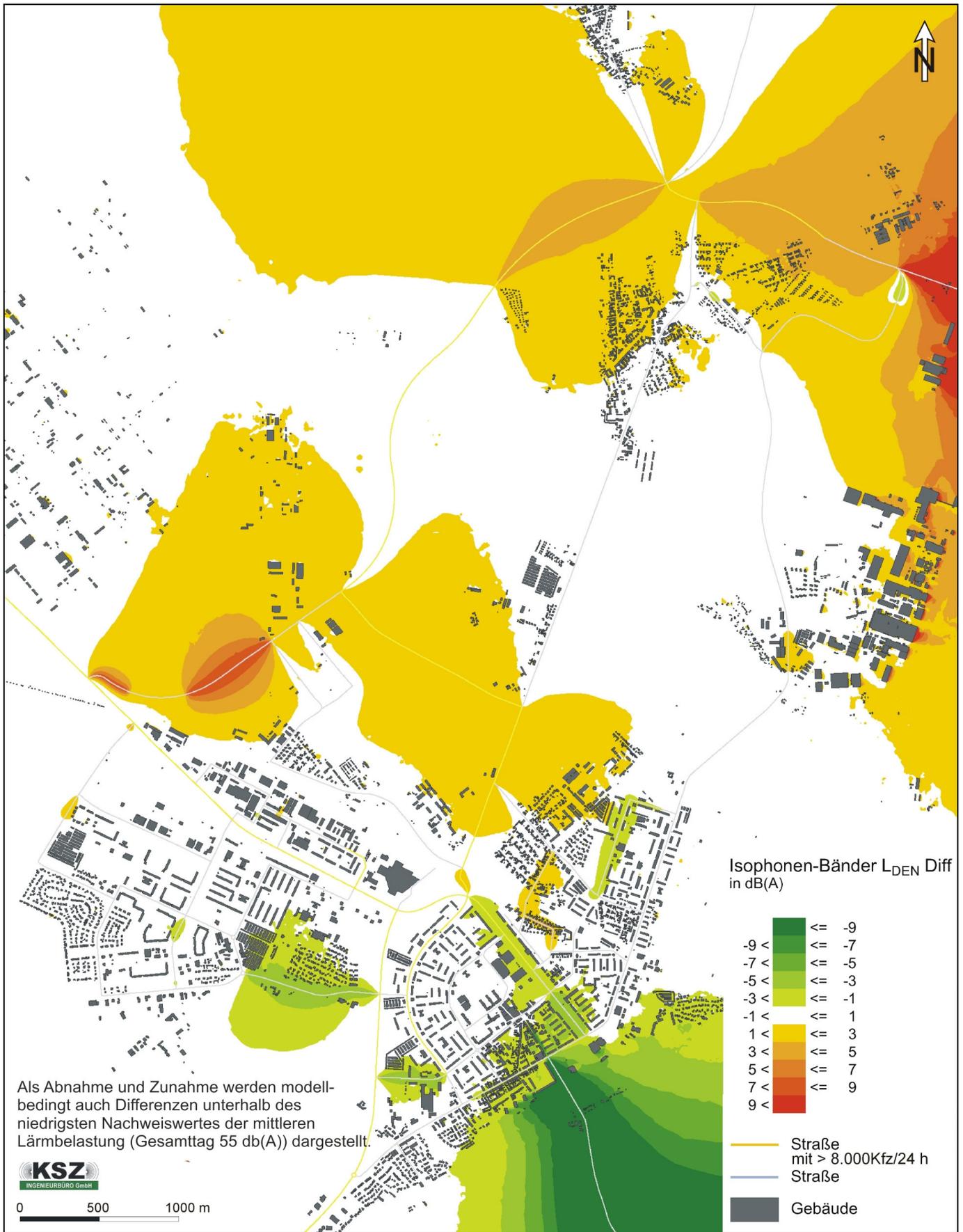
Anlage C 3: Überschreitungskarte für die ganztägige Belastung



Anlage C 4: Überschreitungskarte für die nächtliche Belastung



**Anlage C 5: Differenzkarte Planfall – Bestand für die ganztägige Belastung**



**Anlage C 6: Differenzkarte Planfall – Bestand für die nächtliche Belastung**

