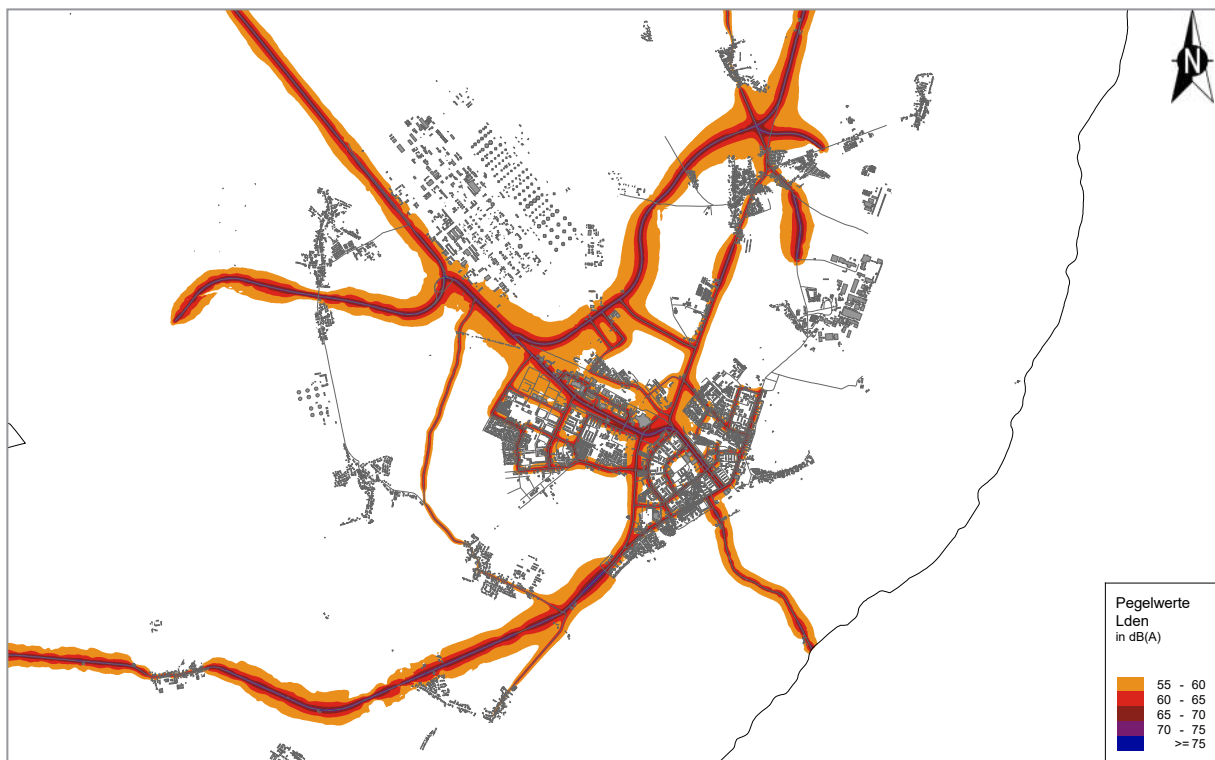




# Lärmaktionsplan (Stufe 4)

für die Stadt Schwedt/Oder



Berlin | 25. September 2024\*

\*Auf Grundlage eines Hinweises aus dem Bauausschuss wurde die Geschwindigkeit in Felchow von 50 km/h auf 70 km/h korrigiert und im Nachgang der SW dementsprechende Anpassungen in den Berechnungen und im Bericht vorgenommen.



## IMPRESSUM

Titel ..... **Lärmaktionsplan (Stufe 4)**  
für die Stadt Schwedt/Oder

Auftraggeber ..... **Stadt Schwedt/Oder**  
Dr.-Th.-Neubauer-Str. 5  
16303 Schwedt/Oder  
[www.schwedt.eu](http://www.schwedt.eu)

Bearbeitung ..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**  
Freiheit 6  
13597 Berlin  
[www.hoffmann-leichter.de](http://www.hoffmann-leichter.de)

Projektteam ..... Christian Hecht (Projektmanager)  
Sophie Tenbusch

Ort | Datum ..... Berlin | 25. September 2024



zertifiziert durch  
TÜV Rheinland  
Certipedia-ID 0000021410  
[www.certipedia.de](http://www.certipedia.de)

Dieses Gutachten wurde im Rahmen  
unseres Qualitätsmanagements geprüft  
durch:

Dipl.-Ing. Christian Hecht



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen .....</b>	<b>3</b>
2.1	Problemfeld Lärm .....	3
2.2	Messen und Berechnen von Schallereignissen .....	3
2.3	Rechtliche Grundlagen .....	4
2.4	Durchführung .....	4
<b>3</b>	<b>Untersuchungsgebiet .....</b>	<b>7</b>
3.1	Stadt Schwedt/Oder .....	7
3.2	Umgebungsärmquellen .....	7
3.2.1	Hauptverkehrsstraßen .....	7
3.2.2	Haupteisenbahnstrecken .....	8
<b>4</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>10</b>
4.1	Strategische Lärmkartierung (Hauptverkehrsstraßen) .....	10
4.2	Untersuchung von Lärmschwerpunkten (Straßenverkehrslärm) .....	10
4.2.1	Datenmodell .....	10
4.2.2	Plausibilitätsprüfung .....	11
4.2.3	Kleinräumige Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit .....	11
<b>5</b>	<b>Maßnahmenkonzept .....</b>	<b>14</b>
5.1	Langfristige Strategie .....	14
5.2	Möglichkeiten zur Lärminderung an Straßen .....	14
5.3	Bereits vorhandene Maßnahmen .....	16
5.4	Beabsichtigte Maßnahmen aus Stufe 3 .....	17
5.5	Maßnahmen für Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit .....	18
5.5.1	Schwerpunkt »Vierraden« .....	18
5.5.2	Schwerpunkt »Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)« .....	18
5.5.3	Schwerpunkt »Lindenallee (B 166)« .....	19
5.5.4	Schwerpunkt »Berliner Straße (Ost)« - Richtung Kuhheide .....	19
5.5.5	Schwerpunkt »Berliner Straße (B 166)« .....	20
5.5.6	Schwerpunkt »Berliner Straße (West)« - Richtung Angermünde .....	20
5.5.7	Schwerpunkt »Berliner Allee« .....	21
5.5.8	Schwerpunkt »Zützen (L 284)« .....	21
5.5.9	Schwerpunkt »Flemsdorf (L 284)« .....	22
5.5.10	Schwerpunkt »Felchow (L 284)« .....	22
5.6	Wirkungsanalyse .....	23
5.7	Ergänzende Maßnahmen .....	26

---

5.8	Prioritäten und Zeithorizont .....	27
<b>6</b>	<b>Gesamtlärbetrachtungen.....</b>	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>Ruhige Gebiete .....</b>	<b>33</b>
<b>8</b>	<b>Beteiligungsverfahren.....</b>	<b>36</b>
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>37</b>
	<b>Anlagen.....</b>	<b>38</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 3-1	Übersicht über die kartierungspflichtigen sowie weiteren kartierten Straßen .....	8
Abbildung 3-2	Erweiterte Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts (Ausschnitt Kernstadt Schwedt/Oder) .....	9
Abbildung 4-1	DTV-Werte .....	11
Abbildung 4-2	Kleinräumige Rechengebiete .....	12
Abbildung 5-1	Maßnahmenübersicht.....	28
Abbildung 6-1	Erweiterte Straßenlärmkarte   ganztags.....	30
Abbildung 6-2	Erweiterte Straßenlärmkarte   nachts.....	31
Abbildung 6-3	Gesamtlärmkarte   ganztags.....	31
Abbildung 6-4	Gesamtlärmkarte   nachts.....	32
Abbildung 7-1	Potenzielle Flächen für ruhige Gebiete .....	34

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1	Zuständigkeiten für Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Brandenburg.....	5
Tabelle 2-2	Untersuchungsgrenzen und Termine.....	5
Tabelle 4-1	Anzahl der Betroffenen laut strategischer Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen.....	10
Tabelle 4-2	Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten   ganztags.....	13
Tabelle 4-3	Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten   nachts.....	13
Tabelle 5-1	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen.....	16
Tabelle 5-2	Bereits vorhandene Maßnahmen zum Lärmschutz.....	17
Tabelle 5-3	Beabsichtigte Maßnahmen (Stufe 3).....	17
Tabelle 5-4	Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten   Betroffene ganztags (Lärmindex $L_{DEN}$ ).....	25
Tabelle 5-5	Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten   Betroffene nachts (Lärmindex $L_{Night}$ ).....	26
Tabelle 5-6	Maßnahmenvorschläge .....	29
Tabelle 7-1	Systematik »Ruhige Gebiete«.....	34

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

LfU	Landesamt für Umwelt
EBA	Eisenbahnbundesamt
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
LOA	Lärmtechnisch optimierter Asphalt
OPA	Offenporiger Asphalt

# 1 Aufgabenstellung

Die Lärmaktionsplanung dient im Wesentlichen der Gesundheitsvorsorge und hat gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie<sup>1</sup> die Vermeidung oder zumindest die Minderung von Lärmproblemen zum Ziel.

Auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden im Jahr 2022 wieder strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen durch das Brandenburgische Landesamt für Umwelt (LfU) erarbeitet. Es handelt sich dabei um die vierte Stufe der Lärmkartierung. Sofern in einer kartierten Kommune auf Grundlage der Lärmkarten Flächen ermittelt werden, die von kartierungspflichtigen Isophonen angeschnitten werden, so ist durch die Kommune ein Lärmaktionsplan aufzustellen bzw. ein bestehender Lärmaktionsplan zu aktualisieren. Der Lärmaktionsplan ist in Abständen von fünf Jahren zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.

Die Stadt Schwedt/Oder beabsichtigt im Zuge der vierten Stufe ihre bestehende Lärmaktionsplanung der dritten Stufe aus dem Jahr 2018 fortzuschreiben. Die Stadt ist zur Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) verpflichtet. Gemäß der strategischen Lärmkartierung umfasst das Pflichtnetz in der Stadt Schwedt/Oder folgende Straßen:

- B 2 / B 166 Passower Chaussee
- B 166 Straßenzug Werner-Seelenbinder-Straße - Lindenallee zwischen B 2 (Breite Allee) und Bahnhofstraße
- B 166 Berliner Straße zwischen Lindenallee und Brückenstraße
- Berliner Allee zwischen Karl-Teichmann-Straße und Schwedter Allee
- B 2 westlich des Knotenpunkts B 2 / L 284

Im Zuge der Fortschreibung werden die in Stufe 3 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung auf ihre Umsetzung, Validität und Sinnhaftigkeit vor dem Hintergrund der neuen Lärmkartierung hin überprüft. Es werden Betroffenheitsschwerpunkte ermittelt und für diese Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet. Die Wirkung der Maßnahmen hinsichtlich der Minderung der Belastetenanzahl wird rechnerisch bzw. qualitativ bewertet, in dem die Maßnahmen in das schalltechnische Modell eingearbeitet und Schallausbreitungsberechnungen für den Maßnahmenfall durchgeführt werden. Die sich daraus ergebenden Maßnahmenvorschläge werden nach Priorität und Zeithorizont dargestellt. Zudem werden Flächen für die Ausweisung als »ruhige Gebiete« untersucht.

<sup>1</sup> »RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm«

## 2 Grundlagen

### 2.1 Problemfeld Lärm

Als Lärm wird im allgemeinen Schall bezeichnet, der als unerwünscht und störend angesehen wird. Als störender Lärm werden Geräusche des Verkehrs, aus der Nachbarschaft, von Industrie und Gewerbe sowie von Sport- und Freizeitbetätigung zu Hause, am Arbeitsplatz und unterwegs empfunden. Lärmempfinden ist in hohem Maße subjektiv; der Lärm des Nachbarn stört sehr viel mehr als der eigene Lärm. Wer dem Lärm ohne Möglichkeit zur Vermeidung ausgesetzt ist, leidet besonders und erfährt dadurch eine Belastungssteigerung, die psychologische Ursachen hat.

### 2.2 Messen und Berechnen von Schallereignissen

Heutzutage entsprechen im Bereich des Verkehrslärms Schallausbreitungsberechnungen dem Stand der Technik. Die entsprechenden Berechnungsvorschriften beruhen auf einer langjährigen Empirie von Schallmessungen und weisen daher eine sehr hohe Genauigkeit auf. Schallmessungen werden nur noch in bestimmten Einzelfällen, nicht aber für den Verkehrslärm durchgeführt. Dies hat verschiedene Gründe, die im Wesentlichen auf die nicht unerheblichen Schwierigkeiten, die bei Schallmessungen auftreten, zurückzuführen sind.

So sind Schallmessungen immer nur punktuelle Momentaufnahmen. Maßgeblich für die Beurteilung des Verkehrslärms sind allerdings Durchschnittswerte im Jahresmittel. Verwertbare Durchschnittswerte sind nur mit sehr aufwendigen und langwierigen Messreihen zu erhalten, die dann trotzdem nur Aussagen für einen konkreten Messpunkt liefern. Dabei ist zu beachten, dass verwertbare Messungen nur bei bestimmten Witterungsverhältnissen zu erzielen sind und die Messergebnisse von Störeinflüssen anderer Geräuschquellen (Anlagenlärm, menschliche Stimmen und weitere nicht zu beurteilende Geräuschquellen) bereinigt werden müssen. So lässt sich beispielsweise die Belastung einer ganzen Stadt durch Straßenverkehrslärm allein mit Messungen praktisch nicht ermitteln.

Schallberechnungen bieten hier die bessere Lösung, da die gewünschten Schallquellen (getrennt nach der zu beurteilenden Lärmart) gezielt angesetzt und die Immissionen flächendeckend ermittelt werden können. Einflüsse des Geländes und der Meteorologie sowie die Brechung und Beugung des Schalls an Gebäuden werden bei Schallausbreitungsrechnungen berücksichtigt. Zudem lassen sich mit Schallberechnungen auch Aussagen hinsichtlich zukünftiger Lärmbelastungen treffen, was mit Schallmessungen nicht möglich ist. Aufgrund der Verwendung von (gesetzlich vorgeschriebenen) Richtlinien zur Berechnung lassen sich die Ergebnisse von Schallberechnungen miteinander vergleichen und sind nachprüfbar.

## 2.3 Rechtliche Grundlagen

Die Grundlage der Lärmaktionsplanung bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche in den Jahren 2005 mit dem

- **Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm**

und 2006 mit der

- **Vierunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Lärmkartierung – 34. BImSchV)**

sowie den Berechnungsmethoden und zugehörigen Datenbanken:

- **Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)**
- **Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF)**
- **Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)**
- **Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB-D)**
- **Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF-D)**

in deutsches Recht umgesetzt wurde.

## 2.4 Durchführung

Die Zuständigkeiten für die strategische Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung sind in der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht festgelegt. In der Bundesrepublik Deutschland ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowohl für die Lärmkartierung als auch für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken zuständig. Die Zuständigkeit für Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen wird durch die Bundesländer geregelt. In Brandenburg wird die strategische Lärmkartierung in Zuständigkeit des Landesamts für Umwelt erarbeitet und veröffentlicht. Für die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen stellen die Kommunen die zuständigen Behörden dar (vgl. Tabelle 2-1).

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert Haupteisenbahnstrecken, Hauptstraßen und Großflughäfen anhand ihrer jährlichen Verkehrsbelastung. Die Untersuchungsgrenzen liegen seit



der zweiten Stufe bei 30.000 Zügen/Jahr für Haupteisenbahnstrecken, bei 3 Mio. Kfz/Jahr für Hauptverkehrsstraßen sowie bei 50.000 Flugbewegungen/Jahr für Großflughäfen.

Die gesetzlichen Fristen zur Aufstellung der strategischen Lärmkarten bzw. Lärmaktionspläne der Stufe 4 sind für den 30.06.2022 bzw. den 18.07.2024 festgelegt (vgl. Tabelle 2-2).<sup>2</sup>

**Tabelle 2-1** Zuständigkeiten für Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Brandenburg

Quelle / Kriterium	Zuständigkeit	
	strat. Lärmkartierung	Lärmaktionsplanung
Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr	Landesamt für Umwelt	Städte und Gemeinden
Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr	Eisenbahn-Bundesamt	Eisenbahn-Bundesamt

**Tabelle 2-2** Untersuchungsgrenzen und Termine

Stufe	Quelle / Kriterium	Termine	
		Lärmkartierung	Lärmaktionsplanung
1	Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr	30.06.2007	18.07.2008
2	Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr	30.06.2012	18.07.2013
3	Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr	30.06.2017	18.07.2018
4	Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr	30.06.2022	18.07.2024
...	danach	alle 5 Jahre	

Die Erfassung der Lärmsituation erfolgt an Hand schalltechnischer Modellrechnungen sowie daraus abgeleiteter strategischer Lärmkarten und Betroffenheitsabschätzungen. Zur Beschreibung der Lärmbelastung werden die Kenngrößen<sup>3</sup>  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  verwendet und ermittelt. Die Lärmbelastung bzw. Lärmbetroffenheit der Einwohner wird ausgedrückt durch die Anzahl der Einwohner, bei denen der Immissionspegel an der Wohnungsfassade in ein bestimmtes Pegelintervall fallen. Diese Intervalle haben nach den Vorgaben zur Umgebungslärmkartierung eine Breite von 5 Dezibel und

<sup>2</sup> Aufgrund der Erfahrungen aus den ersten drei Stufen der Lärmaktionsplanung wurde ab der Stufe 4 die Zeitspanne zwischen der Veröffentlichung der strategischen Lärmkarten und der Frist für die Lärmaktionsplanung von ca. einem Jahr auf ca. zwei Jahre verlängert.

<sup>3</sup> EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmindizes nach Artikel 5

die Intervallgrenzen fallen auf durch 5 teilbare Dezibelwerte. Beispiel: Im Intervall von 55 bis 60 Dezibel werden alle Einwohner summiert, bei denen der Lärmindex größer ist als 55 Dezibel und nicht größer als 60 Dezibel.

Durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenzwerte für die Betroffenheit festgelegt. Durch das Land Brandenburg wurden im Rahmen eines Strategiepapiers zur Lärmaktionsplanung sogenannte Prüfwerte definiert.<sup>4</sup> Diese liegen bei 65 dB(A) für den Gesamttag und bei 55 dB(A) für die Nacht und entsprechen damit der in der Lärmwirkungsforschung festgestellten Schwelle der Gesundheitsgefährdung.

Im Zusammenhang mit der Umgebungslärmkartierung und der Lärmaktionsplanung werden Schallberechnungen auf Grundlage der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) durchgeführt. Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt gemäß der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) über die Angabe der Anzahl der belasteten Personen in bestimmten Pegelintervallen bzw. oberhalb der Prüfwerte. Diese Methodik unterscheidet sich somit von dem sonst in Deutschland üblichen Verfahren mit Schallberechnungen auf Basis der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) und der Bewertung der Lärmsituation anhand von Beurteilungspegeln an konkreten Immissionsorten, denen wiederum Grenz-, Richt- oder Orientierungswerte gegenübergestellt werden (z. B. 16. BImSchV, TA Lärm, DIN 18005). Hinzu kommen Unterschiede bei der Definition der Beurteilungszeiträume. Aus diesen Gründen können beispielsweise die Lärmkarten aus der Umgebungslärmkartierung oder Lärmaktionsplanung nicht ohne Weiteres im Rahmen von Verfahren der Bauleitplanung herangezogen werden (z. B. zur Beurteilung des Verkehrslärms nach DIN 18005).

Zur Berechnung und der Auswertung der Belastetenzahlen wird für den vorliegenden Lärmaktionsplan die Software SoundPLAN in der aktuellen Programmversion verwendet, was dem derzeitigen Stand der Technik entspricht. Die Software berücksichtigt die geltenden Berechnungsvorschriften und Richtlinien. Die einzelnen, oben genannten Arbeitsschritte zur Ermittlung der Belastetenanzahl werden dabei voll automatisiert durchgeführt. Die Datengrundlage liefert ein digitales Modell mit allen Gebäuden der Stadt sowie den zu kartierenden Straßen, das vom LfU bereitgestellt wird. Gebäude und Straßen sind mit relevanten Daten wie Einwohnerzahl und Verkehrsdaten (stündliches Pkw- und Lkw-Aufkommen für die drei Zeitbereiche Tag, Abend und Nacht) versorgt. Weiterhin umfasst das Modell auch ein digitales Geländemodell, sodass bei der Berechnung der Schallausbreitung auch Geländeformen berücksichtigt werden.

<sup>4</sup> Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg (MLUK): Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung | Stand: 20.07.2022

## 3 Untersuchungsgebiet

### 3.1 Stadt Schwedt/Oder

Die Stadt Schwedt/Oder befindet sich im Landkreis Uckermark im Bundesland Brandenburg. Die etwa 34.500 Einwohner der Stadt verteilen sich auf die fünf Stadtteile Am Waldrand, Kastanienallee, Neue Zeit, Talsand und Zentrum sowie auf die 21 Ortsteile.<sup>5</sup>

### 3.2 Umgebungslärmquellen

#### 3.2.1 Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 8.200 Kfz/24h entspricht. In Brandenburg werden im Rahmen der strategischen Lärmkartierung alle Straßen mit einem DTV von mindestens 8.200 Kfz/24h als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert – diese sind somit auch für die Lärmaktionsplanung relevant.

In Schwedt/ Oder betrifft das die folgenden Straßen:

- B 2 / B 166 Passower Chaussee
- B 166 Straßenzug Werner-Seelenbinder-Straße - Lindenallee zwischen B 2 (Breite Allee) und Bahnhofstraße
- B 166 Berliner Straße zwischen Lindenallee und Brückenstraße
- Berliner Allee zwischen Karl-Teichmann-Straße und Schwedter Allee
- B 2 westlich des Knotenpunkts B 2 / L 284

Darüber hinaus wurden folgende Straßen betrachtet:

- L 284 mit den Ortsdurchfahrten Felchow, Flemsdorf, Zützen und Meyenburg
- Berliner Allee - Berliner Straße zwischen Karl-Teichmann-Straße und Brückenstraße
- Berliner Straße zwischen Lindenallee und Am Sportplatz
- L 272 mit den Ortsdurchfahrten Kunow, Hohenfelde und Blumenhagen
- Gartzter Straße - Chausseestraße in Vierraden

<sup>5</sup> vgl. <https://schwedt.eu/de/30847> (Zugriff: 08.02.2024)

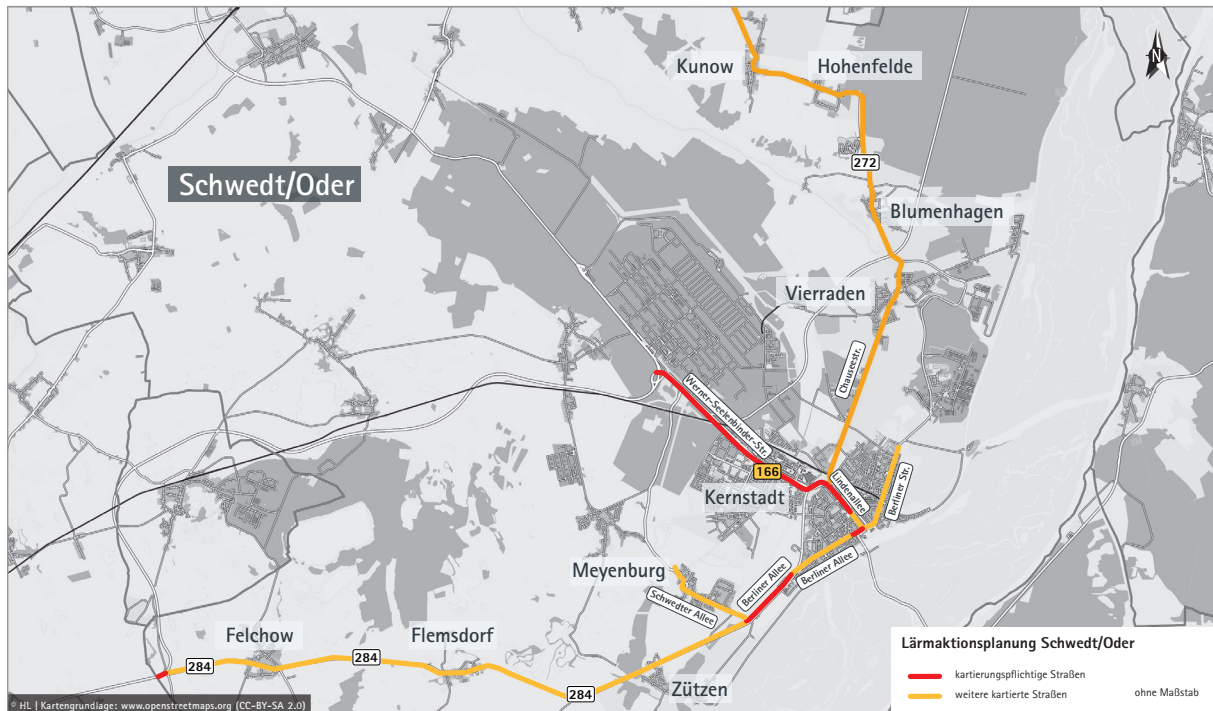


Abbildung 3-1 Übersicht über die kartierungspflichtigen sowie weiteren kartierten Straßen

### 3.2.2 Haupteisenbahnstrecken

Die strategische Lärmkartierung für Haupteisenbahnstrecken im gesamten Bundesgebiet erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Da es sich bei der durch die Stadt Schwedt/Oder verlaufenden Bahnstrecke Angermünde - Schwedt/Oder im Sinne der EU-Umgebungsärmrichtlinie nicht um eine Haupteisenbahnstrecke handelt, liegen vom EBA auch keine Statistiken zur Lärmbetroffenheit für diesen Bereich vor. Da die Strecke jedoch Teil des sogenannten erweiterten Kartierungsnetzes des EBA ist, können jedoch die Isophonenkarten für den Tag- und Nachtbereich online im Geoportal des EBA abgerufen werden (vgl. Abbildung 3-2).<sup>6</sup>

Für die Stadt Schwedt/Oder bestehen hinsichtlich der Lärmaktionsplanung für den Schienenverkehrslärm keine Handlungsmöglichkeiten; die Zuständigkeit liegt ausschließlich beim Eisenbahn-Bundesamt. Weitere Informationen zur Lärmaktionsplanung des EBA sind online verfügbar.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> [https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr\\_r4&bgLayer=sgx\\_geodatenzentrum\\_de\\_web\\_grau\\_EU\\_EPSG\\_25832\\_TOPPLUS&E=852063.43&N=5892791.92&zoom=13&catalogNodes=15,11,12,10,13&layers=3a118a14684350b2dc93a16386cd98e1&layers\\_opacity=f78b959c06d246a327aab8c4a5b245cd&layers\\_visibility=77e37f31ae6c4933dc949c5593bc754d](https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&E=852063.43&N=5892791.92&zoom=13&catalogNodes=15,11,12,10,13&layers=3a118a14684350b2dc93a16386cd98e1&layers_opacity=f78b959c06d246a327aab8c4a5b245cd&layers_visibility=77e37f31ae6c4933dc949c5593bc754d) (Zugriff 26.01.2024)

<sup>7</sup> <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/lap-entwurf> (Zugriff: 26.01.2024)

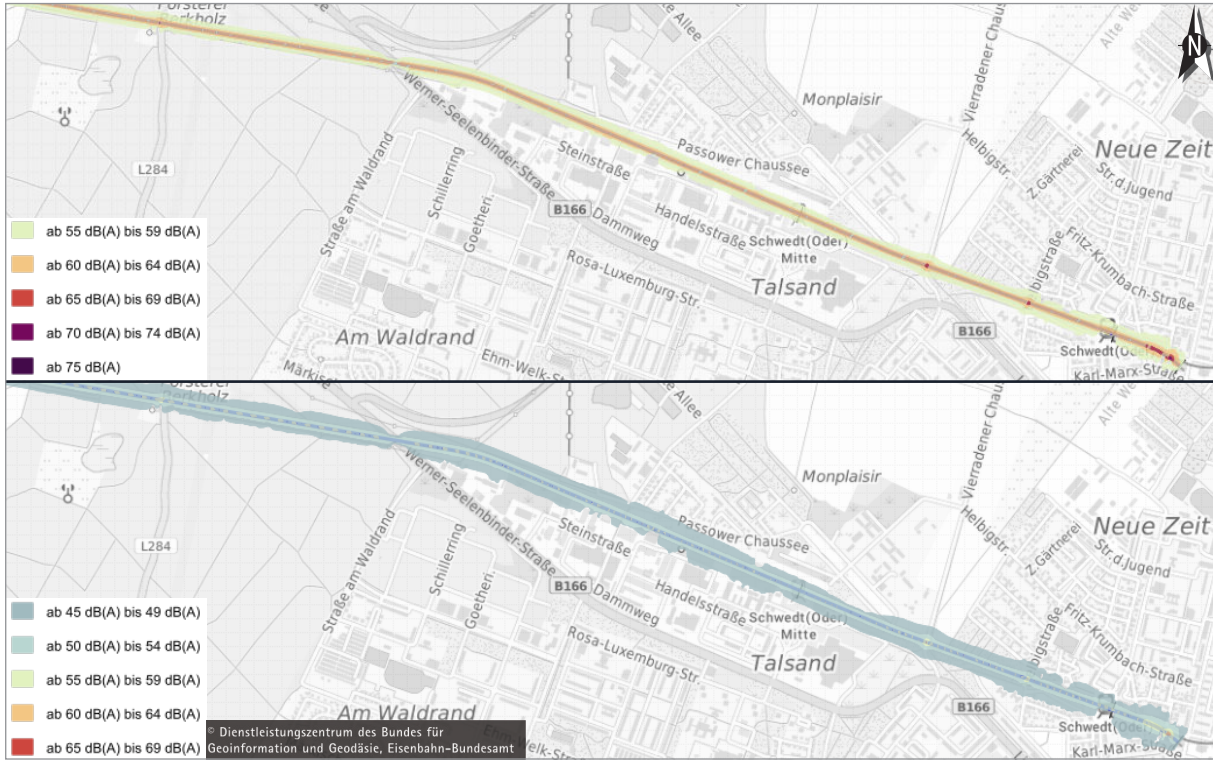


Abbildung 3-2 Erweiterte Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts (Ausschnitt Kernstadt Schwedt/Oder)

## 4 Bestandsanalyse

### 4.1 Strategische Lärmkartierung (Hauptverkehrsstraßen)

In Brandenburg wurden die Schallausbreitungsberechnungen zur Kartierung des Straßenverkehrslärms zentral durch das LfU veranlasst. In den Lärmkarten des LfU ist die Schallausbreitung an den kartierungspflichtigen Straßen durch Isophonenbänder dargestellt. Die veröffentlichten Unterlagen zur Lärmkartierung an den Hauptverkehrsstraßen sind in den folgenden Anlagen enthalten:

- Anlage 1 | Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Stadt Schwedt
- Anlage 2 | Strategische Lärmkarte  $L_{DEN}$  (Hauptverkehrsstraßen)
- Anlage 3 | Strategische Lärmkarte  $L_{Night}$  (Hauptverkehrsstraßen)

Laut den Ergebnissen der strategischen Lärmkartierung werden für die Stadt Schwedt/Oder ca. 170 Betroffene über dem Auslösewert von 65 dB(A) ganztags bzw. ca. 223 Betroffene über dem Prüfwert von 55 dB(A) nachts ermittelt (siehe Tabelle 4-1).

**Tabelle 4-1** Anzahl der Betroffenen laut strategischer Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen

ganztags		nachts	
$L_{DEN}$ [dB(A)]	Belastete	$L_{Night}$ [dB(A)]	Belastete
55-59	684	45-49	-
60-64	1.082	50-54	1.099
65-69	170	55-59	223
70-74	-	60-64	-
ab 75	-	65-69	-

### 4.2 Untersuchung von Lärmschwerpunkten (Straßenverkehrslärm)

#### 4.2.1 Datenmodell

Zum Zwecke der Lärmaktionsplanung wird durch das Landesamt für Umwelt ein digitales Datenmodell übergeben. Die übergebenen Daten umfassen sogenannte Shape-Files (georeferenzierte Datensätze), die folgende Objekte für das Stadtgebiet enthalten:

- alle lärmkartierten Straßen einschließlich der relevanten Eingangsgrößen nach BUB,
- Gebäude (bei Wohngebäuden mit einem Schätzwert der Einwohnerzahl).



Zur Berechnung der Schallemissionen werden die Verkehrsbelastungen (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) aus der strategischen Lärmkartierung des LfU für das Jahr 2022 verwendet (siehe Abbildung 4-2). Für diese liegt eine Tag-Nacht-Aufteilung des Verkehrs einschließlich der jeweiligen Lkw-Anteile vor.

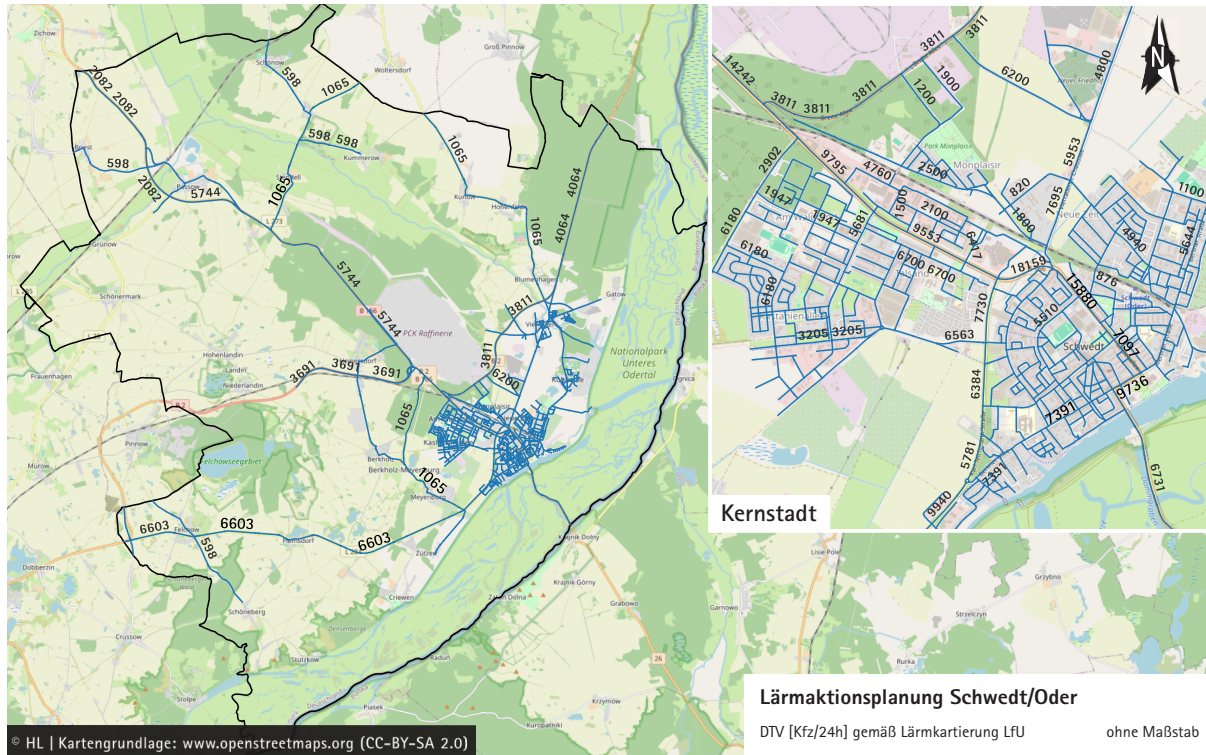


Abbildung 4-1 DTV-Werte

Die genannten Daten werden für die weiteren Arbeitsschritte in die Schallberechnungssoftware SoundPLAN importiert.

#### 4.2.2 Plausibilitätsprüfung

Im Rahmen einer Befahrung der kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen wurden relevante Eingangsdaten (z. B. Straßenoberfläche, Höchstgeschwindigkeit) erfasst und anschließend mit den im Modell hinterlegten Attributen verglichen. Sofern hier relevante Abweichungen zwischen dem Modell und der Realität festgestellt werden, erfolgt eine Anpassung des Modells. Die Detailbetrachtungen für die kleinräumige Bewertung der Lärmbetroffenheit werden dann anhand des geprüften Modells durchgeführt.

#### 4.2.3 Kleinräumige Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit

Um konkrete Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit ausmachen zu können, ist eine kleinräumige Betrachtung erforderlich. Hierfür werden die in Abbildung 4-2 dargestellten Detail-Rechengebiete definiert. Die Unterteilung in einzelne Straßenabschnitte ermöglicht die separate Betrachtung

der einzelnen Schwerpunkte in Hinblick auf die anschließende Maßnahmenuntersuchung (Wirkungsanalyse). Dabei werden Schätzwerte der belasteten Personen in den einzelnen Pegelintervallen ermittelt.

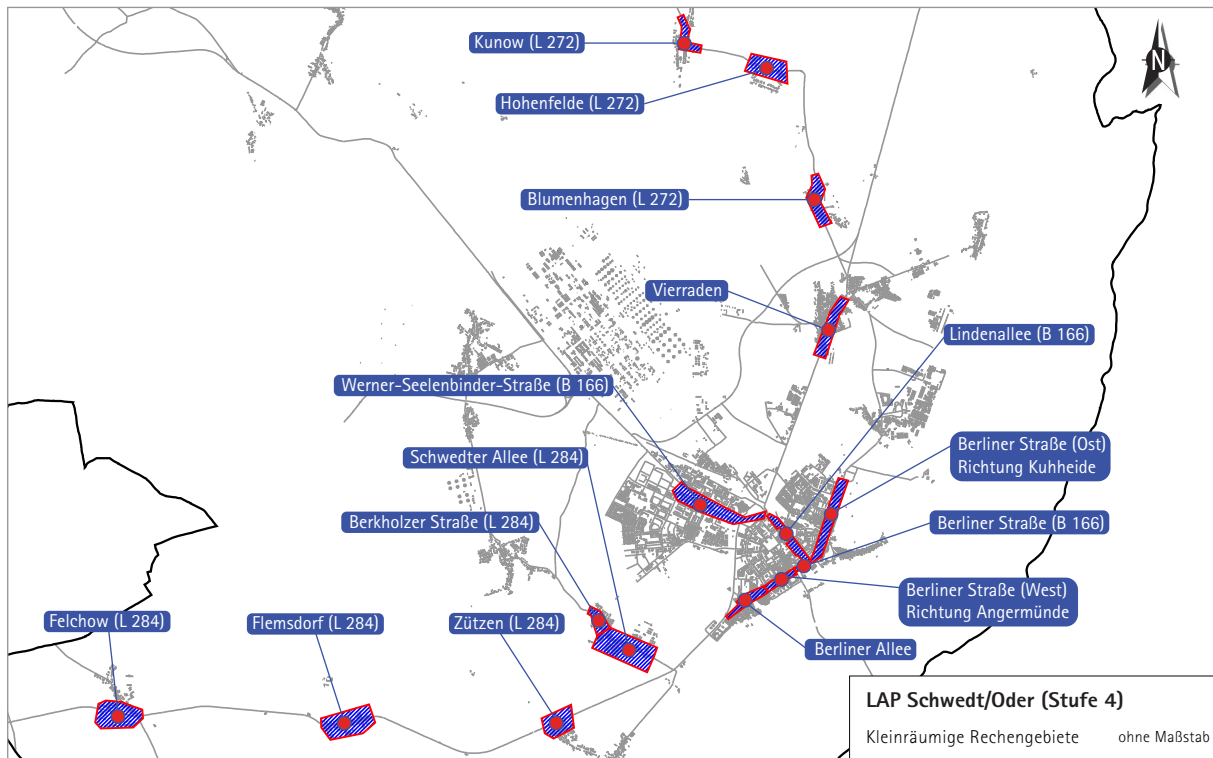


Abbildung 4-2 Kleinräumige Rechengebiete

In den Detail-Berechnungen ergeben sich für die oben dargestellten Untersuchungsschwerpunkte die in Tabelle 4-2 und in Tabelle 4-3 dargestellten Belastetenzahlen ganztags bzw. nachts. Im Ergebnis zeigt sich, dass in den folgenden Schwerpunkten keine Betroffenheit über den Prüfwerten von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts vorliegt:

- Kunow (L 272)
- Hohenfelde (L 272)
- Blumenhagen (L 272)
- Schwedter Allee (L 284)
- Berkholzer Straße (L 284)

Demgegenüber treten in allen übrigen Rechengebieten zumindest in einem Beurteilungszeitraum deutliche Betroffenenzahlen über den Prüfwerten in Erscheinung, sodass für diese die Maßnahmenplanung ausgelöst wird.



Tabelle 4-2 Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten | ganztags

Schwerpunkt	Belastete Personen $L_{DEN}$ [dB(A)]				
	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Kunow (L 272)	54	4	0	0	0
Hohenfelde (L 272)	70	1	0	0	0
Blumenhagen (L 272)	80	5	0	0	0
Vierraden	74	54	8	0	0
Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)	417	625	81	0	0
Lindenallee (B 166)	75	875	18	0	0
Berliner Straße (Ost) Richtung Kuhheide	372	898	295	0	0
Berliner Straße (B 166)	8	12	107	0	0
Berliner Straße (West) Richtung Angermünde	38	86	241	0	0
Berliner Allee	103	113	38	0	0
Schwedter Allee (L 284)	45	20	0	0	0
Berkholzer Straße (L 284)	21	0	0	0	0
Zützen (L 284)	49	6	5	0	0
Flemsdorf (L 284)	49	63	1	0	0
Felchow (L 284)	47	24	3	0	0

Tabelle 4-3 Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten | nachts

Schwerpunkt	Belastete Personen $L_{Night}$ [dB(A)]				
	45-49	50-54	55-59	60-64	>65
Kunow (L 272)	60	9	0	0	0
Hohenfelde (L 272)	73	1	0	0	0
Blumenhagen (L 272)	92	16	0	0	0
Vierraden	72	60	13	0	0
Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)	405	621	114	0	0
Lindenallee (B 166)	81	869	18	0	0
Berliner Straße (Ost) Richtung Kuhheide	362	938	265	0	0
Berliner Straße (B 166)	8	9	109	0	0
Berliner Straße (West) Richtung Angermünde	41	84	243	0	0
Berliner Allee	106	112	37	0	0
Schwedter Allee (L 284)	49	20	0	0	0
Berkholzer Straße (L 284)	24	0	0	0	0
Zützen (L 284)	72	6	5	0	0
Flemsdorf (L 284)	48	61	6	0	0
Felchow (L 284)	58	24	4	0	0

## 5 Maßnahmenkonzept

### 5.1 Langfristige Strategie

Abseits der Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit kann und soll für die gesamte Stadt eine langfristige Strategie entwickelt werden. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung soll der Schwerpunkt dabei nicht nur auf der Minderung vorhandener Lärmprobleme, sondern auch auf der Lärmprävention liegen.

Eine mögliche langfristige Strategie für die Lärmaktionsplanung in Schwedt/Oder basiert daher auf folgenden Elementen:

- Lärmprävention und Vermeidung von zusätzlicher Betroffenheit
  - Vermeidung unnötiger Kfz-Fahrten
  - Sicherung ruhiger Bereiche (z. B. durch Ausweisung ruhiger Gebiete im Sinne der EU-Umgebungsärmrichtlinie)
- Förderung des Radverkehrs
  - Instandhaltung vorhandener Radverkehrsanlagen
  - Fahrradfreundliche Gestaltung von Fahrbahnoberflächen auch in Nebenstraßen
  - Beseitigung von Gefahrenpunkten
- Förderung des Fußverkehrs
  - Instandhaltung und ggf. Befestigung vorhandener Gehwege
  - Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf
  - Beseitigung von Umwegewiderständen
- Vermeidung lärmzeugender Strukturen innerhalb des Stadtgebiets
  - Sicherstellen der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten über kurze Wege
  - Verhinderung / Vermeidung von Zersiedelung bei der weiteren Entwicklung der Stadt

### 5.2 Möglichkeiten zur Lärminderung an Straßen

Die wesentlichen Eingangsgrößen für die Schallemission an Straßen sind:

- **das Verkehrsaufkommen (einschließlich des Schwerverkehrsanteils) mit seiner tageszeitlichen Verteilung auf die Zeitbereiche Tag (06–18 Uhr), Abend (18–22 Uhr) und Nacht (22–06 Uhr)**
- **die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche (Pflaster, Asphalt etc.) sowie**
- **die Geschwindigkeit.**

Eine wirksame und auch subjektiv wahrnehmbare Minderung des Straßenverkehrslärms kann innerorts nur über eine Einflussnahme auf diese Einflussgrößen erfolgen.

Dabei kann auf das **Verkehrsaufkommen** selbst in der Regel kein unmittelbarer Einfluss genommen werden. Effektiv ist dies nur in Einzelfällen, beispielsweise mit Umgehungsstraßen, möglich. Weitere Änderungen des Verkehrsaufkommens infolge eines veränderten Mobilitätsverhaltens sind hinsichtlich der damit verbundenen Lärminderung marginal und können daher nicht rechnerisch berücksichtigt werden. Dies soll jedoch nicht ausschließen, dass Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds nicht auch Teil des Lärmaktionsplans im Sinne eines ganzheitlichen Konzepts sein können.

Hinsichtlich der **Fahrbahnoberflächen** besteht meist kein Optimierungspotenzial mehr, wenn bereits im Bestand eine intakte Asphaltfahrbahn vorhanden ist. Bei den klassischen lärmarmen Fahrbahnbelägen („Flüsterasphalt“) ist zu beachten, dass diese nur bei Geschwindigkeiten >60 km/h wirksam werden und somit für Ortsdurchfahrten bzw. innerörtliche Straßen nicht infrage kommen. Es existieren jedoch mehrere lärmarme Fahrbahnbeläge, welche auch bei geringeren Geschwindigkeiten zum Einsatz kommen können (dazu zählen z. B. dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung – DSH-V5LO – sowie lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten wie AC 5 D L). Für die nachfolgenden Berechnungen der Maßnahme »lärmtechnisch optimierter Asphalt« (LOA) wird der sogenannte Düsseldorfer Asphalt AC 5 D L entsprechend den Vorgaben der BUB angesetzt.

In der Praxis ergibt sich häufig der Fall, dass als einzige wirksame und umsetzbare Maßnahme die Reduktion der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit**, meist in Form von »Tempo 30« verbleibt. Deren einziger Nachteil besteht in einer Fahrzeitverlängerung von theoretisch 48 Sekunden je Kilometer gegenüber »Tempo 50«, welche jedoch für beide Fälle die freie und gleichmäßige Fahrt voraussetzt. Im innerörtlichen Bereich ergeben sich praktisch deutlich geringere Fahrzeitverlängerungen, da häufig gebremst oder gar angehalten werden muss. Mitnichten kommt der Verkehr durch »Tempo 30« zum Erliegen. Demgegenüber stehen die zahlreichen Vorteile von »Tempo 30«:

- Minderung des Mittelungspegels um bis zu 3 dB(A)
- Förderung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses
- Erleichterung des Überquerens an hoch belasteten Straßen
- höhere Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- höhere Aufenthaltsqualität für Bewohner

Eine weitere Möglichkeit zur Lärminderung stellen darüber hinaus Umgestaltungen der Straßenquerschnitte dar, die das Ziel haben, den Abstand zwischen den Emissionslinien der Straßen und den Fassaden der Wohngebäude zu erhöhen. Hierfür können beispielsweise Radfahrstreifen oder Schutzstreifen markiert werden, um den Kfz-Verkehr zur Straßenachse hin zu verlagern. Bei hohen Verkehrsstärken sind derartige Maßnahmen jedoch eher ein »Tropfen auf den heißen Stein« und sollten vor allem dann durchgeführt werden, wenn weitere Arbeiten an der Straße (Kanalarbeiten, Erneuerung der Fahrbahn etc.) anstehen.

Grundsätzlich bestehen nur eingeschränkte Möglichkeiten, um eine effektive und nachweisbare Lärminderung an Straßen zu erreichen. Die Tabelle 5-1 soll einen Überblick über das verfügbare Maßnahmenpektrum geben. Grundsätzlich sei erwähnt, dass passiver Schallschutz (beispielsweise Schallschutzfenster) im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Möglichkeit darstellen, da dieser die Lärmproblematik selbst nicht löst.

**Tabelle 5-1** Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen

Maßnahme	Lärminderungspotential	Beschreibung
Ortsumfahrung, Rück-/ Umbau von Straßen	- 3 dB(A)	bei Halbierung der Verkehrsmenge
	- 10 dB(A)	bei Reduzierung der Verkehrsmenge um 90 %
Lenkung des Lkw-Verkehrs	ca. - 3 dB(A)	bei Reduzierung des SV-Anteils von 5 % auf 0 %
	ca. - 5 dB(A)	bei Reduzierung des SV-Anteils von 10 % auf 0 %
Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	- 2,4 dB(A)	bei Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, gilt auch für Tempo 30-Zonen
Signalsteuerung ("Grüne Welle")	- 2 bis - 3 dB(A)	Homogenisierung des Fahrverlaufs
Nachtabstaltung von LSA	bis zu - 3 dB(A)	in Knotenpunktbereichen
Lärmindernder Fahrbahnbelag	- 2 dB(A)	Splitt-Mastix-Belag gegen Asphaltbeton
	- 3 bis - 7 dB(A)	Ersatz unebener Pflasterdecken durch Splitt-Mastix-Asphalt (bei 50 km/h)
veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten	bis - 4 dB(A)	abhängig vom Abstand des Immissionsortes zur Straßenachse
Lärmschutzwände- und wälle	- 5 bis - 15 dB(A)	in Abhängigkeit von Höhe und Länge

### 5.3 Bereits vorhandene Maßnahmen

Die Tabelle 5-2 enthält eine Übersicht über die bereits vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung im Stadtgebiet.

Tabelle 5-2 Bereits vorhandene Maßnahmen zum Lärmschutz

Abschnitt	Maßnahme
Am Sportplatz zwischen Ferdinand-von-Schill-Str. und Berliner Str.	grundhaft ausgebaut
Helbigstraße (2 Engstellen)	grundhaft ausgebaut
Friedrich-Engels-Str. zwischen Straße am Waldrand und Dr.-Wilhelm-Külz-Viertel	grundhaft ausgebaut
Heinersdorfer Damm zwischen Ehm-Welk-Str. und Parkplatz Turmhotel	grundhaft ausgebaut
Erschließungsstraßen Wohngebiet Neue Zeit	grundhaft ausgebaut
Chausseestraße und Vierradener Chaussee	grundhaft ausgebaut
Ortsdurchfahrt Vierraden - Chausseestraße und Gartzter Straße	grundhaft ausgebaut
Lindenallee	30 km/h zwischen 22-6 Uhr für Lkw
Karl-Teichmann-Str. nördlich und südlich des Libellenwegs	verlängerte Lärmschutzwand

## 5.4 Beabsichtigte Maßnahmen aus Stufe 3

Alle beabsichtigten Maßnahmen aus der vorangegangenen Lärmaktionsplanung, welche jedoch noch nicht umgesetzt wurden, sind in Tabelle 5-3 aufgelistet.

Tabelle 5-3 Beabsichtigte Maßnahmen (Stufe 3)

Abschnitt	Maßnahme	Status	Zuständigkeit
Ortsumfahrung B 166 von Hafenstraße bis Grenzübergang	Ortsumfahrung	erneute Aufnahme in den zukünftigen BVWP	Bund
Vierradener Chaussee von Bahnübergang bis Lindenallee	Grundhafter Ausbau	beabsichtigt	Stadt
Leverkusener Str. von Ehm-Welk-Str. bis Heinersdorfer Damm	Grundhafter Ausbau	in Umsetzung	Stadt
Erschließungsstraßen im Wohngebiet Marchlewski-Ring	Grundhafter Ausbau	beabsichtigt	Stadt
Werner-Seelenbinder-Str. von Am Waldrand bis Lindenallee	Geschwindigkeitsanzeige	in Prüfung	Land
Lindenallee (Zufahrten der Querstraßen)	Rotzeitähler Signalanlage	in Prüfung	Land
Bahnstrecke von Helbigstraße bis Berliner Straße	Abstellung Lok-Motoren	beabsichtigt	Bahn
Hafenstraße	Verlängerung Lärmschutzwand im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung B 166	beabsichtigt	Bund

## 5.5 Maßnahmen für Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit

Für die ermittelten Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit werden nun Maßnahmenvorschläge entwickelt, deren Wirkung schalltechnisch bewertet werden kann. Dabei wird einerseits auf die bereits im Rahmen der vorangegangenen Lärmaktionspläne vorgeschlagenen Maßnahmen zurückgegriffen, zum anderen wird das Lärmreduktionspotenzial weiterer Maßnahmen quantifiziert. Zu untersuchende Schwerpunkte stellen die Abschnitte dar, bei denen eine hohe Lärmbetroffenheit über den Prüfwerten festgestellt wurde. Zur räumlichen Verortung der Schwerpunkte kann Abbildung 4-2 in Kapitel 4.2.3 hinzugezogen werden.

### 5.5.1 Schwerpunkt »Vierraden«

#### Ausgangssituation

- DTV = 3.700 Kfz/24h
- $v_{\max}$  = 50 km/h, teilweise 30 km/h von Mo-Fr zwischen 6-15 Uhr (Schule)
- Belag: Asphalt
- teilweise beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Stadt Schwedt
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65$  dB(A): 8
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55$  dB(A): 13

#### Maßnahmendiskussion

Im Schwerpunkt Vierraden ist eine Lärminderung grundsätzlich über die Maßnahme »Tempo 30« möglich. Diese Maßnahme wird daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

### 5.5.2 Schwerpunkt »Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)«

#### Ausgangssituation

- DTV= 9.500 Kfz/24h zwischen Handelsstraße und Leverkusener Straße  
17.900 Kfz/24h zwischen Lindenallee und Handelsstraße
- $v_{\max}$  = 60 km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65$  dB(A): 81

- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ : 114

### Maßnahmendiskussion

Entlang des Abschnitts Werner-Seelenbinder-Straße können die Lärminderungsmaßnahmen »Tempo 30 nachts«, »Tempo 50«, »lärmetechnisch optimierter Asphalt (LOA)« und »offenporiger Asphalt (OPA)« zum Einsatz kommen. Daher werden alle Maßnahmen auf ihre Wirkung hin untersucht.

#### 5.5.3 Schwerpunkt »Lindenallee (B 166)«

##### Ausgangssituation

- DTV = 15.800 Kfz/24h
- $v_{\text{max}} = 50 \text{ km/h}$ , 30 km/h für Lkw zwischen 22-6 Uhr
- Belag: Asphalt
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ : 18
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ : 18

### Maßnahmendiskussion

In der Lindenallee kann eine Lärminderung durch die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« erreicht werden, sodass diese Maßnahmen auf ihre Wirkung hin untersucht werden.

#### 5.5.4 Schwerpunkt »Berliner Straße (Ost)« – Richtung Kuhheide

##### Ausgangssituation

- DTV = 7.800 Kfz/24h
- $v_{\text{max}} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Stadt Schwedt
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ : 295
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ : 265

## Maßnahmendiskussion

Im Abschnitt Berliner Straße (Ost) kommen als Lärminderungsmaßnahmen »Tempo 30« und »LOA« in Betracht. Beide Maßnahmen werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

### 5.5.5 Schwerpunkt »Berliner Straße (B 166)«

#### Ausgangssituation

- DTV = 9.700 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt - Splittmastixasphalt SMA 11
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ : 107
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ : 109

## Maßnahmendiskussion

Die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« können entlang der Berliner Straße (B 166) eine Lärminderung bewirken. Da bereits mit dem Splittmastixasphalt ein vergleichsweise lärmärmer Asphalt verbaut ist, kann jedoch die Wirkung des »LOA« gering ausfallen. Beide Maßnahmen werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht. Des Weiteren wird untersucht, ob durch eine »Tonnagebeschränkung <7,5 t« der Lärm in diesem Schwerpunkt reduziert werden kann.

### 5.5.6 Schwerpunkt »Berliner Straße (West)« - Richtung Angermünde

#### Ausgangssituation

- DTV = 7.500 Kfz/24h
- $v_{\max} = 30 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Stadt Schwedt
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ : 241
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ : 243



## Maßnahmendiskussion

Da im Abschnitt Berliner Straße (West) bereits Tempo 30 angeordnet ist kommt als Lärminderungsmaßnahme nur noch der »LOA« in Betracht, welcher hinsichtlich seiner Maßnahmenwirkung untersucht wird.

### 5.5.7 Schwerpunkt »Berliner Allee«

#### Ausgangssituation

- DTV = 7.500 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50$  km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Stadt Schwedt
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65$  dB(A): 38
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55$  dB(A): 37

## Maßnahmendiskussion

Entlang des Abschnitts Berliner Allee können die Lärminderungsmaßnahmen »Tempo 30« und »LOA« zum Einsatz kommen. Daher werden beide Maßnahmen auf ihre Wirkung hin untersucht.

### 5.5.8 Schwerpunkt »Zützen (L 284)«

#### Ausgangssituation

- DTV = 6.600 Kfz/24h
- $v_{\max} = 100$  km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Landesbetrieb Straßenwesen
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65$  dB(A): 5
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55$  dB(A): 5

## Maßnahmendiskussion

Im Schwerpunkt Zützen ist eine Lärminderung grundsätzlich über die Maßnahmen »Tempo 70« und »OPA« möglich. Diese Maßnahmen werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

### 5.5.9 Schwerpunkt »Flemsdorf (L 284)«

#### Ausgangssituation

- DTV = 6.600 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt - Dünne Asphaltdeckschicht in Heißeinbauweise DSH-V 5
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Landesbetrieb Straßenwesen
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ : 1
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ : 6

#### Maßnahmendiskussion

Die Maßnahmen »Tempo 30 ganztags« und »Tempo 30 nachts« können im Ortsteil Flemsdorf entlang der L 284 eine Lärminderung bewirken. Die Maßnahmen werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht. Aufgrund der vorhandenen, vergleichsweise lärmarmen Asphaltdeckschicht (DSH-V 5) bietet ein »LOA« an dieser Stelle kein genügendes Lärminderungspotenzial.

### 5.5.10 Schwerpunkt »Felchow (L 284)«

#### Ausgangssituation

- DTV = 6.600 Kfz/24h
- $v_{\max} = 70 \text{ km/h}$ <sup>8</sup>
- Belag: Asphalt
- beidseitig bebaut
- Straßenbaulastträger: Landesbetrieb Straßenwesen
- Betroffene  $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ : 3
- Betroffene  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ : 4

#### Maßnahmendiskussion

Im Ortsteil Felchow kann durch die Maßnahmen »Tempo 50« und »OPA« eine Lärminderung erreicht werden. Die Maßnahmen werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

8 Auf Grundlage eines Hinweises aus dem Bauausschuss wurde die Geschwindigkeit in Felchow von 50 km/h auf 70 km/h korrigiert und im Nachgang der SWV dementsprechende Anpassungen in den Berechnungen und im Bericht vorgenommen.

## 5.6 Wirkungsanalyse

Das Ergebnis der Wirkungsanalyse der oben diskutierten Maßnahmen auf die Minderung der Betroffenheit über den Prüfwerten von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts ist in den Tabelle 5-4 und Tabelle 5-5 enthalten. In den einzelnen Betroffenheitsschwerpunkten zeigen sich folgende Wirkungen:

- **Schwerpunkt »Vierraden«**

Durch die Maßnahme »Tempo 30« kann die Betroffenheit im Schwerpunkt »Vierraden« auf 0 Personen über den Prüfwerten 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts reduziert werden.

- **Schwerpunkt »Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)«**

Im Schwerpunkt Werner-Seelenbinder-Straße (B 166) bewirkt die Maßnahme »Tempo 30 nachts« eine Minderung ganztags von 81 betroffenen Personen auf 61 betroffene Personen bzw. nachts von 114 auf 59 Betroffene. Durch die Maßnahme »Tempo 50« wird die Betroffenheit auf 58 betroffene Personen ganztags und 97 betroffene Personen nachts reduziert. Ganztags wirken die beiden Maßnahmen »LOA« und »OPA« gleich (Reduktion von 81 auf 50 Betroffenen), nachts bewirkt jedoch der »LOA« eine Minderung von 114 auf 66 Betroffene und der »OPA« von 114 auf 56 Betroffene.

- **Schwerpunkt »Lindenallee (B 166)«**

Im Abschnitt der Lindenallee (B 166) kann durch die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« die Anzahl der Betroffenen über 65 dB(A) ganztags sowie 55 dB(A) nachts von 18 auf 9 Personen gesenkt werden.

- **Schwerpunkt »Berliner Straße (Ost)« Richtung Kuhheide**

In der Berliner Straße (Ost) kann durch die Maßnahme »Tempo 30« die Anzahl der Betroffenen über 65 dB(A) ganztags von 295 auf 9 und nachts von 265 auf 11 Personen gesenkt werden. Die Maßnahme »LOA« bewirkt ganztags eine Reduktion auf 11 betroffene Personen und nachts eine Reduktion auf 9 betroffene Personen.

- **Schwerpunkt »Berliner Straße (B 166)«**

Im Schwerpunkt Berliner Straße (B 166) bewirkt die Maßnahme »Tempo 30« eine Minderung der Betroffenenzahl ganztags von 107 auf 22 Personen und nachts von 109 auf 107. Die Maßnahme »LOA« hat keine deutliche Wirkung auf die Betroffenenzahl und wird deshalb nicht empfohlen. Die »Tonnagebeschränkung < 7,5 t« hat ganztags nur eine geringe Wirkung, nachts kann eine Reduktion der Betroffenenzahl von 109 auf 48 Personen erzielt werden.

- **Schwerpunkt »Berliner Straße (West)« Richtung Angermünde**

In der Berliner Straße (West) kann die Betroffenheit mittels der Maßnahme »LOA« von 241 auf 7 Betroffenen ganztags verringert werden. Nachts bewirkt der »LOA« eine Reduktion von 243 auf 7 Personen.

- **Schwerpunkt »Berliner Allee«**

Im Schwerpunkt Berliner Allee liegt durch die beiden Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« keine Betroffenheit über den Prüfwerten vor. Beide erzielen eine Minderung 38 auf 0 Betroffenen ganztags bzw. von 37 auf 0 Betroffene.

- Schwerpunkt »Zützen (L 284)«

Im Ortsteil Zützen bewirken die Maßnahmen »Tempo 70« und »OPA« jeweils eine Reduktion der Betroffenen von 5 auf 0 Personen (ganztags und nachts).

- Schwerpunkt »Flemsdorf (L 284)«

In Flemsdorf kann durch die Maßnahmen »Tempo 30 ganztags« und »Tempo 30 nachts« die Betroffenzahl von 6 auf 1 Person (nachts) verringert werden.

- Schwerpunkt »Felchow (L 284)«

Durch die Maßnahme »Tempo 50« kann die Betroffenheit über dem Prüfwert von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts auf eine Person verringert werden. Die gleiche Reduktion bewirkt die Maßnahme »OPA« nachts. Ganztags kann die Maßnahme »OPA« die Betroffenheit von 3 auf 0 Personen reduzieren.

Hinweis: Eine Tonnagebeschränkung auf 7,5 t im Schwerpunkt »Berliner Straße (B 166)« wird aus verschiedenen Gründen nicht empfohlen: Zum einen ist die Berliner Straße in diesem Abschnitt als Bundesstraße ein Teil des übergeordneten Straßennetzes, welches dem überregionalen Verkehr dient und die umliegenden Straßen entlasten soll. Im Falle einer Beschränkung würden die Lkw auf das Nebennetz ausweichen müssen, sodass es lediglich zu einer Problemverlagerung, nicht aber zu einer Lösung führen würde. Zum anderen handelt es sich bei der B 166 um eine wichtige Wegeverbindung zwischen Deutschland und Polen, welche besonders für den Wirtschaftsverkehr essenziell ist.

**Tabelle 5-4** Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten | Betroffene ganztags (Lärmindex  $L_{DEN}$ )

Schwerpunkt	Maßnahme	Betroffene nachts (Lärmindex $L_{DEN}$ )					
		ohne Maßnahme			mit Maßnahme		
		65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)
Vierraden	Tempo 30	8	0	0	0	0	0
	Tempo 30 nachts	81	0	0	61	0	0
Werner-Seelenbin- der-Straße (B 166)	Tempo 50	81	0	0	58	0	0
	LOA	81	0	0	50	0	0
	OPA	81	0	0	50	0	0
Lindenallee (B 166)	Tempo 30	18	0	0	9	0	0
	LOA	18	0	0	9	0	0
Berliner Straße (Ost) Richtung Kuhheide	Tempo 30	295	0	0	9	0	0
	LOA	295	0	0	11	0	0
Berliner Straße (B 166)	Tempo 30	107	0	0	22	0	0
	LOA	107	0	0	107	0	0
	Tonnage- beschränkung <7,5t	107	0	0	97	0	0
Berliner Straße (West) Richtung Angermünde	LOA	241	0	0	7	0	0
Berliner Allee	Tempo 30	38	0	0	0	0	0
	LOA	38	0	0	0	0	0
Zützen (L 284)	Tempo 70	5	0	0	0	0	0
	OPA	5	0	0	0	0	0
Flemsdorf (L 284)	Tempo 30 ganztags	1	0	0	1	0	0
	Tempo 30 nachts	1	0	0	1	0	0
Felchow (L 284)	Tempo 50	3	0	0	1	0	0
	OPA	3	0	0	0	0	0

Tabelle 5-5 Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten | Betroffene nachts (Lärmindex  $L_{Night}$ )

Schwerpunkt	Maßnahme	Betroffene nachts (Lärmindex $L_{Night}$ )					
		ohne Maßnahme			mit Maßnahme		
		55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	>65 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	>65 dB(A)
Vierraden	Tempo 30	13	0	0	0	0	0
	Tempo 30 nachts	114	0	0	59	0	0
Werner-Seelenbin- der-Straße (B 166)	Tempo 50	114	0	0	97	0	0
	LOA	114	0	0	66	0	0
	OPA	114	0	0	56	0	0
Lindenallee (B 166)	Tempo 30	18	0	0	9	0	0
	LOA	18	0	0	9	0	0
Berliner Straße (Ost) Richtung Kuhheide	Tempo 30	265	0	0	11	0	0
	LOA	265	0	0	11	0	0
Berliner Straße (B 166)	Tempo 30	109	0	0	107	0	0
	LOA	109	0	0	107	0	0
	Tonnage- beschränkung <7,5t	109	0	0	48	0	0
Berliner Straße (West) Richtung Angermünde	LOA	243	0	0	7	0	0
Berliner Allee	Tempo 30	37	0	0	0	0	0
	LOA	37	0	0	0	0	0
Zützen (L 284)	Tempo 70	5	0	0	0	0	0
	OPA	5	0	0	0	0	0
Flemsdorf (L 284)	Tempo 30 ganztags	6	0	0	1	0	0
	Tempo 30 nachts	6	0	0	1	0	0
Felchow (L 284)	Tempo 50	4	0	0	1	0	0
	OPA	4	0	0	1	0	0

Die ausführlichen Ergebnisse der Flächenauswertung für die Maßnahmenfälle sind in Anlage 20 bis Anlage 25 enthalten.

## 5.7 Ergänzende Maßnahmen

Ergänzend zu den beabsichtigten und im Rahmen des Lärmaktionsplans empfohlenen Maßnahmen besteht die Möglichkeit der Ausweisung des Innenstadtbereichs als Umweltzone. In einer Umweltzone dürfen nur Fahrzeuge fahren, die bestimmte Abgasstandards einhalten. Die Fahrzeuge müssen mit Plaketten auf der Windschutzscheibe gekennzeichnet sein. Das Ziel der Umweltzonen

ist die Reduktion der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs. Da Umweltzonen vor allem die verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastung reduzieren sollen, besteht keine direkte Kausalität zum Thema Lärm. Eine direkte Lärminderungswirkung dieser Maßnahme ist somit nicht bewertbar, die Umsetzung gilt es jedoch zu prüfen.

Eine weitere ergänzende Maßnahme stellt die Ortsumgehung im Zuge der B 166 von der Hafestraße bis zum Grenzübergang dar. Eine erneute Aufnahme in den zukünftigen Bundesverkehrswegeplan ist anzustreben.

Des Weiteren soll die erneute Anordnung der in der Vergangenheit bereits vorhandenen Tonnagebeschränkung auf 7,5 t entlang der L 284 östlich des »Pinnower Kreisels« in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde geprüft werden. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Hinweis eingegangen, dass die Tonnagebeschränkung nach Abschluss der Baumaßnahme entlang der B 2 mit Umleitung über die L 284 bisher nicht wieder angeordnet bzw. die entsprechende Beschilderung nicht wieder angebracht wurde.

## 5.8 Prioritäten und Zeithorizont

Die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, 50 km/h oder 70 km/h sind grundsätzlich kurzfristig umsetzbar, da keine umfangreichen Planungen und Baumaßnahmen erforderlich sind. Allerdings muss z. B. »Tempo 30« bei der zuständigen Unteren Straßenverkehrsbehörde beantragt und von dieser genehmigt werden. Unter Anwendung der geltenden immissionsschutzfachlichen Bestimmungen (z. B. Lärmschutz-Richtlinien-StV) handelt es sich dabei im Regelfall um eine Ermessensentscheidung der Unteren Straßenverkehrsbehörde.

Eine Umsetzung der Maßnahme »LOA« bzw. »OPA« sollte dagegen, auch mit Rücksicht auf die Kosten und den erforderlichen Planungsvorlauf, im Rahmen einer turnusmäßigen Instandsetzung der jeweiligen Straßenabschnitte erfolgen, wodurch sich ein mittel- bis langfristiger Zeithorizont ergibt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Priorität und des voraussichtlichen Zeithorizonts zur Umsetzung in der Tabelle 5-6 zusammengefasst. Eine Übersicht der Maßnahmen bietet die nachfolgende Abbildung 5-1.

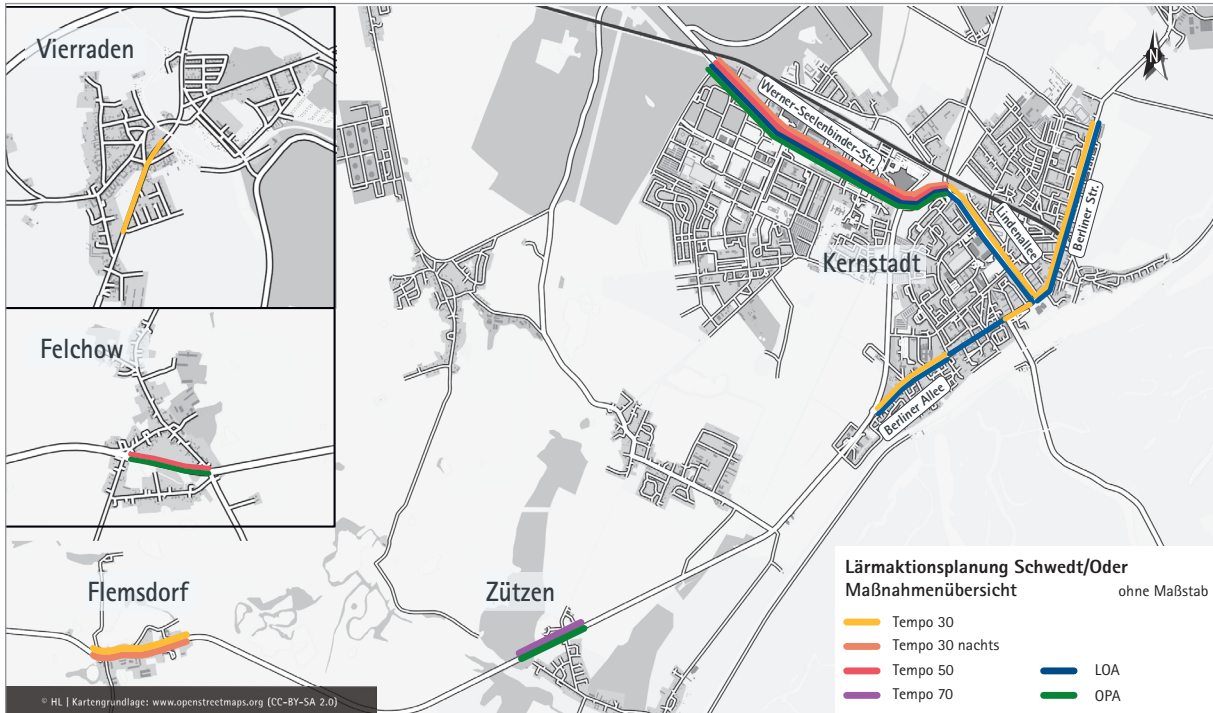


Abbildung 5-1 Maßnahmenübersicht



Tabelle 5-6 Maßnahmenvorschläge

Schwerpunkt	Maßnahme	Umfang	Priorität	Zeithorizont
Vierraden	Tempo 30	4 Schilder	niedrig	kurzfristig
	Tempo 30 nachts	8 Schilder	mittel	kurzfristig
Werner-Seelenbin- der-Straße (B 166)	Tempo 50	8 Schilder	mittel	kurzfristig
	LOA	ca. 28.100 m <sup>2</sup>	mittel	langfristig
	OPA	ca. 28.100 m <sup>2</sup>	mittel	langfristig
Lindenallee (B 166)	Tempo 30	7 Schilder	niedrig	kurzfristig
	LOA	ca. 15.700 m <sup>2</sup>	niedrig	langfristig
Berliner Straße (Ost) Richtung Kuhheide	Tempo 30	20 Schilder	hoch	kurzfristig
	LOA	ca. 12.200 m <sup>2</sup>	hoch	langfristig
Berliner Straße (B 166)	Tempo 30	5 Schilder	mittel	kurzfristig
Berliner Straße (West) Richtung Angermünde	LOA	ca. 4.800 m <sup>2</sup>	hoch	langfristig
Berliner Allee	Tempo 30	9 Schilder	niedrig	kurzfristig
	LOA	ca. 8.700 m <sup>2</sup>	niedrig	langfristig
Zützen (L 284)	Tempo 70	6 Schilder	niedrig	kurzfristig
	OPA	ca. 5.900 m <sup>2</sup>	niedrig	langfristig
Flemsdorf (L 284)	Tempo 30 ganztags	7 Schilder	niedrig	kurzfristig
	Tempo 30 nachts	7 Schilder	niedrig	kurzfristig
Felchow (L 284)	Tempo 50	4 Schilder	niedrig	kurzfristig
	OPA	ca. 5.700 m <sup>2</sup>	niedrig	langfristig

## 6 Gesamtlärbetrachtungen

Für die Gesamtlärbetrachtung werden der Industrielärm und der Straßenverkehrslärm überlagert. Dafür werden zunächst Schallausbreitungsberechnungen für alle Straßen aus dem Kartierungsmodell des LfU (inkl. Straßen mit DTV < 8.200 Kfz/24h) durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Form von Lärmkarten für die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  in Abbildung 6-1 und Abbildung 6-2 aufgezeigt. Diese werden dann um den Industrielärm ergänzt. Die Industrielärmquellen werden dabei in Anlehnung an die DIN 18005 in Form von pauschalen Flächenschallquellen mit einem flächenbezogenen Schalleistungspegel von  $L_W'' = 65$  dB (Industriegebiet, Hafenanlage) bzw.  $L_W'' = 60$  dB (Gewerbegebiet) in einer Höhe von 5 m modelliert. Die resultierenden Gesamtlärmkarten (Straßen- und Industrielärm) sind in Abbildung 6-3 (ganztags) bzw. Abbildung 6-4 (nachts) dargestellt.



Abbildung 6-1 Erweiterte Straßenlärmkarte | ganztags

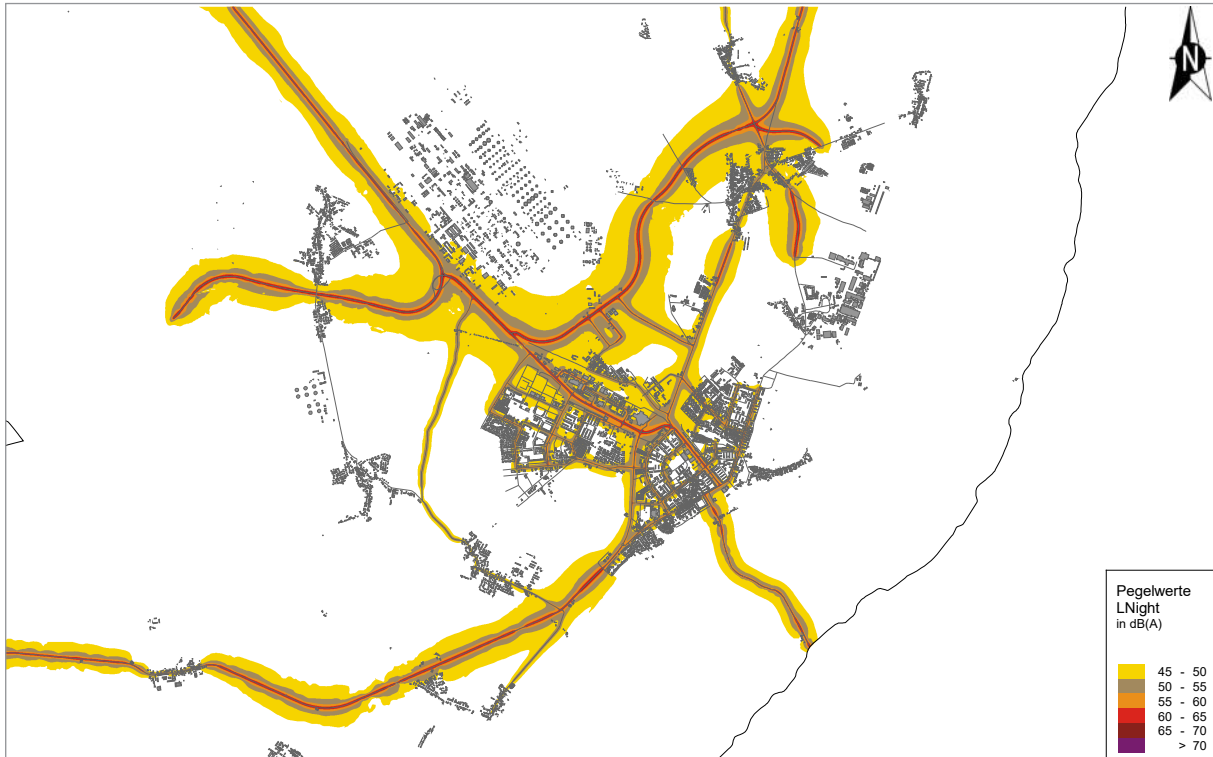


Abbildung 6-2 Erweiterte Straßenlärmkarte | nachts

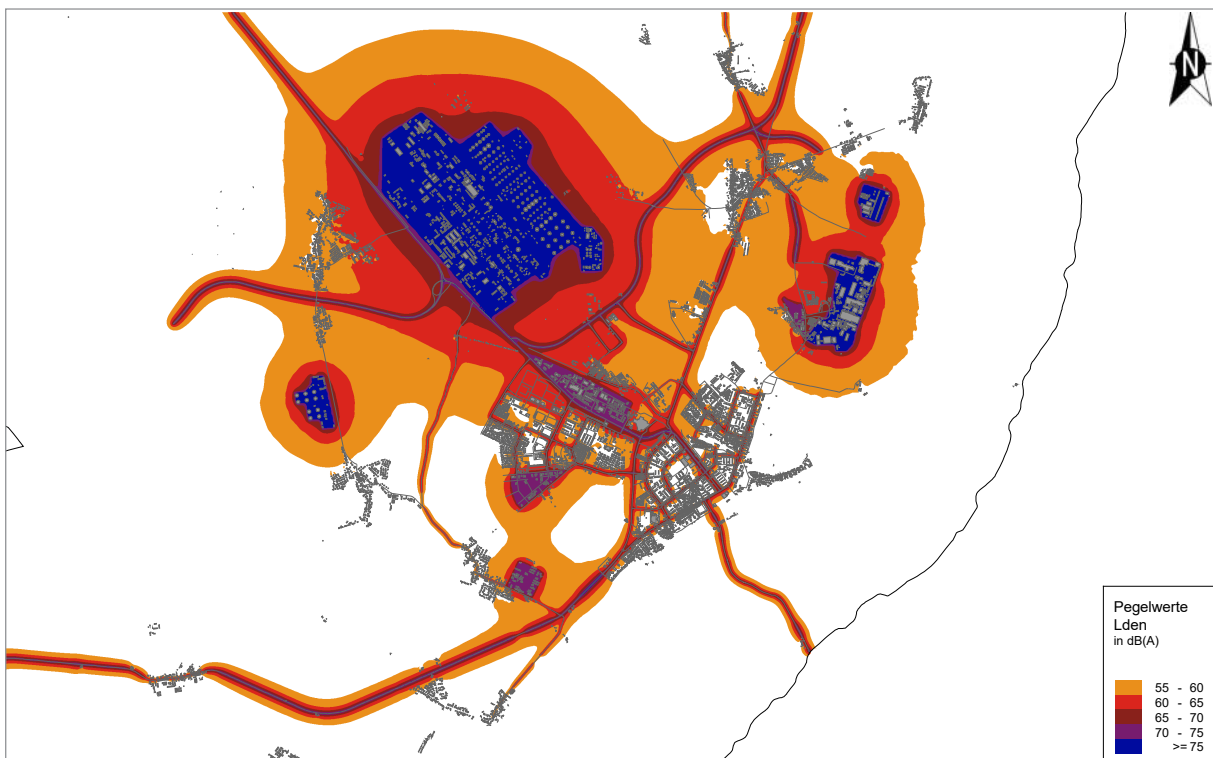


Abbildung 6-3 Gesamtlärmkarte | ganztags

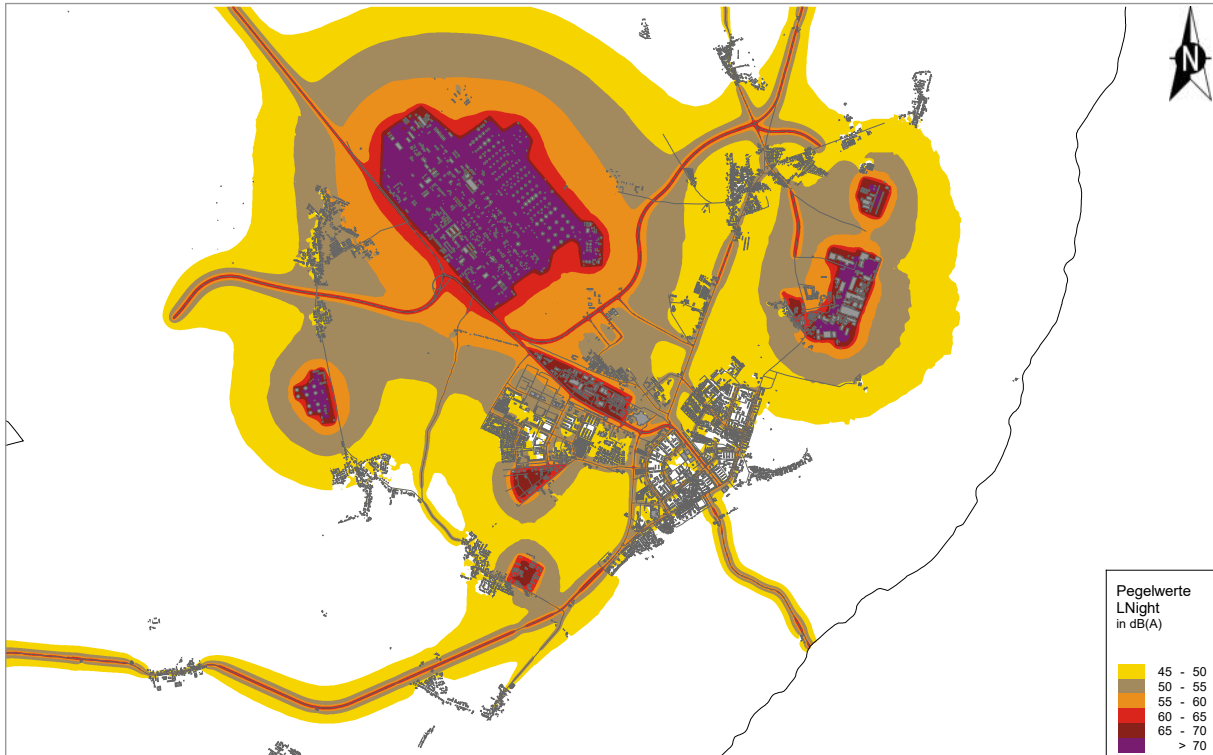


Abbildung 6-4 Gesamtlärmkarte | nachts

*Hinweis: Die Abbildung 6-3 und Abbildung 6-4 stellen lediglich eine grobe Übersicht des Straßenlärms sowie des Industrielärms dar. Es wird darauf hingewiesen, dass die bestehenden Industrie- bzw. Gewerbegebiete in Schwedt/Oder vor Genehmigung und Inbetriebnahme auf Grundlage der TA Lärm<sup>9</sup> schalltechnisch untersucht wurden. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind dabei deutlich strenger als die Prüfwerte der Lärmaktionsplanung. Konflikte aufgrund des Gewerbe- und Industrielärms auf der Betrachtungsebene der Lärmaktionsplanung sind aus diesem Grund nicht zu erwarten.*

9 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm

## 7 Ruhige Gebiete

Die Festlegung von ruhigen Gebieten dient vor allem der Wahrung von Erholungsflächen und -möglichkeiten für die Bevölkerung. Ein ruhiges Gebiet auf dem Land soll frei von durch Menschen verursachten Geräuschen sein. Um hierzu eine Einschätzung vornehmen zu können, wird als Anhaltspunkt ein  $L_{DEN}$ -Pegel von 45 dB(A) als Schwelle gewählt. Sofern also z. B. Straßen in einem ruhigen Gebiet liegen, sollte der Verkehr auf diesen Straßen schon am Rand der Straße bzw. wo ein möglicher Aufenthaltsort von Menschen beginnt, den  $L_{DEN}$ -Pegel von 45 dB(A) nicht mehr überschreiten. Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen somit eher großflächige Gebiete in Frage, die keinem der vorgenannten Geräusche ausgesetzt sind.

Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen können zudem ruhige Gebiete in Form sogenannter innerstädtischer Erholungsflächen festgesetzt werden. Dahinter verbergen sich in aller Regel Stadtparks und ähnliche Anlagen. Da die Stadt bei der Festlegung ruhiger Gebiete grundsätzlich große Freiheiten besitzt, könnte man sich auch in kleineren Städten und Gemeinden an dieser Möglichkeit orientieren und auf diese Weise bestimmte innerstädtische Parks und Grünanlagen, die eine wichtige Erholungsmöglichkeit für die Bevölkerung darstellen, vor Lärm schützen.

Zum Schutz festgesetzter ruhiger Gebiete ist darauf zu achten, dass

- sie in Planverfahren wie Planfeststellungen oder Bebauungsplänen als Abwägungsbelang zu beachten sind,
- sie nicht durch Maßnahmen der Lärmaktionsplanung zusätzlich verlärmert werden,
- Stadt- und Verkehrsplanung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete (z. B. Verlärmung, Zerschneidung) überprüft werden und
- Siedlungserweiterungen in ruhige Gebiete hinein vermieden werden.

Zur Unterscheidung der Definition der ruhigen Gebiete in Ballungsräumen und auf dem Lande werden die Definitionen der Umgebungslärmrichtlinie (deutsche Fassung) gegenübergestellt:

Tabelle 7-1 Systematik »Ruhige Gebiete«

»Ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum«	»Ruhiges Gebiet auf dem Land«
<p>Ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der <math>L_{DEN}</math>-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert, nicht übersteigt. Die Ausweisung empfiehlt sich insbesondere für Freizeit- und Erholungsgebiete, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten.</p>	<p>Ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, welches keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt ist. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete.</p>

Um geeignete Flächen für die Ausweisung von ruhigen Gebieten zu ermitteln, muss zunächst untersucht werden, in welchen Teilen der Stadt Schwedt/Oder ein Umgebungslärmpegel von  $L_{DEN} = 45 \text{ dB(A)}$  unterschritten wird. Hierzu wird die im Kapitel 6 beschriebene Gesamtlärmkarte unter Berücksichtigung des gesamten kartierten Straßennetzes sowie der Industrieflächen herangezogen. Die Abbildung 7-1 zeigt die potenziellen Flächen für ruhige Gebiete.

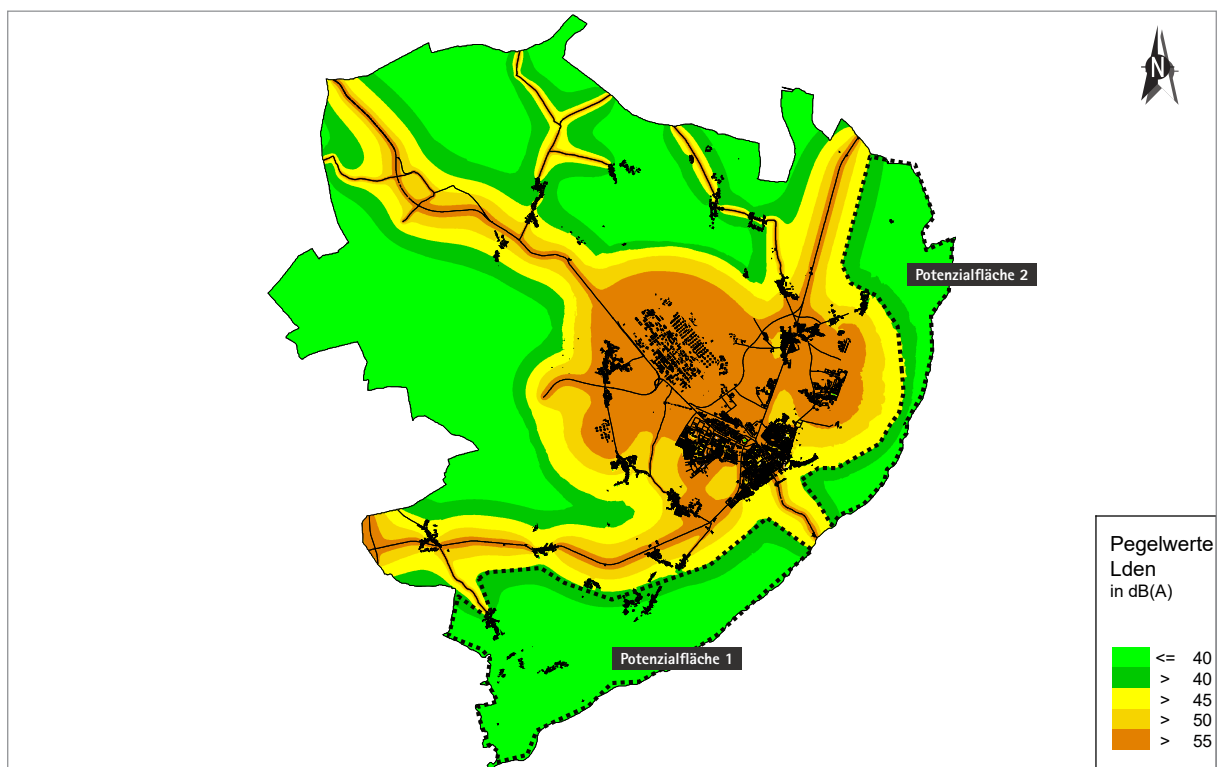


Abbildung 7-1 Potenzielle Flächen für ruhige Gebiete

Es ist zu erkennen, dass sowohl das Gebiet südlich der L 284 (Potenzialfläche 1), als auch Flächen im östlichen Stadtgebiet (Potenzialfläche 2) zur Nutzung als ruhiges Gebiet ausgewiesen werden kann. Auch hier ist jedoch zu beachten, dass der Lärm der nicht kartierten Straßen sowie der Lärm der Bahnstrecke Angermünde - Schwedt/Oder nicht berücksichtigt wurde.

## Weiteres Vorgehen

Im weiteren Vorgehen kann die Kommune wählen, ob

- die ruhigen Gebiete lediglich im Lärmaktionsplan festgelegt werden,
- die ruhigen Gebiete zusätzlich im Flächennutzungsplan und Landschaftsplan dargestellt werden oder
- durch entsprechende Festsetzungen in einem Bebauungsplan eine dritte Schutzkategorie geschaffen wird (Kopplung mit der Bauleitplanung).

Darüber hinaus werden Kommunen angehalten, die Maßnahmen der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der ruhigen Gebiete zu prüfen, Siedlungserweiterungen in diesem Bereich zu vermeiden sowie ggf. Pufferzonen für einen besseren Schutz der Lärmzunahme zu schaffen.<sup>10</sup>

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten durch die Kommune können jedoch auch Konflikte mit folgenden Zielstellungen auftreten:

- Flächensicherung für eine langfristige Siedlungsentwicklung,
- Ansiedlungen durch Gewerbe und Industrie,
- städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen sowie
- erwünschte (lärmintensive) Veranstaltungen oder Freizeitaktivitäten.

Eine frühzeitige Einbeziehung und Beteiligung anderer Fachämter und Behörden ist daher auch bei den ruhigen Gebieten ein besonders wichtiger Erfolgsfaktor. So können bereits frühzeitig widersprüchliche Interessen im Planungsverlauf erkannt und abgewogen werden.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): Ruhige Gebiete - Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung, S. 10, Stuttgart 2019.

<sup>11</sup> vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.): Ruhige Gebiete - Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, S. 16, Dessau-Roßlau 2018

## 8 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes fand am 25.03.2024 eine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit im Vereinshaus »Kosmonaut« statt. Das Protokoll der Veranstaltung kann der Anlage 27 entnommen werden.

Im Zeitraum vom 07.06.2024 bis zum 02.08.2024 wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die eingegangenen Hinweise der Träger wurden ausgewertet und abgewogen. Die entsprechende Abwägungstabelle ist in der Anlage 28 enthalten.

Der Bericht wurde zudem vom 01.07.2024 bis 02.08.2024 auf der Homepage zur Einsichtnahme eingestellt und öffentlich ausgelegt. Hierbei wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben Stellungnahmen abzugeben. Die Abwägungstabelle zu den im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen ist in der Anlage 29 enthalten.



## 9 Zusammenfassung

Seitens der Stadt Schwedt/Oder besteht die Pflicht zur Fortschreibung ihres Lärmaktionsplans auf Grundlage der strategischen Lärmkartierung des Jahres 2022. In die Zuständigkeit der Stadt fällt dabei die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen. Für die Lärmaktionsplanung an der durch das Stadtgebiet verlaufenden Haupteisenbahnstrecke ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Im Rahmen einer Bestandsanalyse erfolgte eine Auswertung der Belastetenzahlen in den einzelnen Straßenabschnitten. Auf diese Weise konnten die Bereiche mit einer Überschreitung der Prüfwerte von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts ermittelt werden. Insgesamt konnten neun Schwerpunkte der Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm im gesamten Stadtgebiet identifiziert werden.

Für diese wurden zudem Maßnahmen entwickelt und auf ihre Wirksamkeit hin untersucht. In der Regel handelte es sich dabei um die Maßnahmenpaare »Tempo 30« als temporäre Ad-hoc-Maßnahme und »lärmetechnisch optimierter Asphalt« als perspektivische dauerhafte Lösung. Für einige Schwerpunkte wurden weitere Maßnahmen wie »Tempo 50« und »Tempo 70« bzw. »offenporiger Asphalt (OPA)« untersucht.

Darüber hinaus wurden geeignete Flächen für ruhige Gebiete geprüft. Sowohl eine Fläche im Süden als auch im Westen des Stadtgebiets konnten als ruhige Gebiete empfohlen werden.

Außerdem wurden die Industrie- und Gewerbegebiete im Stadtgebiet im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung mit einbezogen.

# Anlagen

## ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Stadt Schwedt/Oder.....	40
Anlage 2	Strategische Lärmkarte (L <sub>DEN</sub> ) der 4. Runde für die Stadt Schwedt/Oder.....	43
Anlage 3	Strategische Lärmkarte (L <sub>Night</sub> ) der 4. Runde für die Stadt Schwedt/Oder.....	44
Anlage 4	Flächentabelle Bestand .....	45
Anlage 5	Detail-Lärmkarte »Schwedter Allee (L 284)« .....	47
Anlage 6	Detail-Lärmkarte »Flemsdorf (L 284)« .....	48
Anlage 7	Detail-Lärmkarte »Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)« .....	49
Anlage 8	Detail-Lärmkarte »Felchow (L 284)« .....	50
Anlage 9	Detail-Lärmkarte »Berliner Straße (Ost)« Richtung Kuhheide.....	51
Anlage 10	Detail-Lärmkarte »Hohenfelde (L 272)« .....	52
Anlage 11	Detail-Lärmkarte »Zützen (L 284)« .....	53
Anlage 12	Detail-Lärmkarte »Vierraden« .....	54
Anlage 13	Detail-Lärmkarte »Blumenhagen (L 272)«.....	55
Anlage 14	Detail-Lärmkarte »Lindenallee (B 166)«.....	56
Anlage 15	Detail-Lärmkarte »Berliner Allee«.....	57
Anlage 16	Detail-Lärmkarte »Kunow (L 272)«.....	58
Anlage 17	Detail-Lärmkarte »Berkholzer Straße (L 284)«.....	59
Anlage 18	Detail-Lärmkarte »Berliner Straße (West)« Richtung Angermünde .....	60
Anlage 19	Detail-Lärmkarte »Berliner Straße (B 166)«.....	61
Anlage 20	Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30«.....	62
Anlage 21	Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30 nachts«.....	63
Anlage 22	Flächentabelle Maßnahme »Tempo 50«.....	64
Anlage 23	Flächentabelle Maßnahme »Tempo 70«.....	65
Anlage 24	Flächentabelle Maßnahme »OPA« .....	66
Anlage 25	Flächentabelle Maßnahme »LOA«.....	67
Anlage 26	Flächentabelle Maßnahme »Tonnagebeschränkung <7,5t« .....	68
Anlage 27	Protokoll zur Informationsveranstaltung .....	69
Anlage 28	Abwägungstabelle   Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	72
Anlage 29	Abwägungstabelle   Offenlage .....	80

## Anlage 1 Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Stadt Schwedt/Oder



## Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Stadt Schwedt/Oder

### 1. Grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den Gesamttag ( $L_{DEN}$ ) und die Nacht ( $L_{Night}$ ) des Jahres 2022

Die Karten mit den Isophonenflächen für das Gemeindegebiet Schwedt/Oder sind in den nachfolgenden PDF-Kartenlinks jeweils für den Gesamttag ( $L_{DEN}$ ) und die Nacht ( $L_{Night}$ ) zu finden.

Gesamttag ( $L_{DEN}$ ): [12073532T.pdf](#)

Nacht ( $L_{Night}$ ): [12073532N.pdf](#)

Ein Exemplar in Papierform liegt in der Verwaltung der Stadt Schwedt/Oder vor. Die farbigen Isophonenflächen stellen Pegel dar, die außerhalb der Gebäude an der Fassade in 4 Metern Höhe über dem Gelände berechnet wurden.

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

Isophonenflächen oberhalb der Richtwerte von 65 dB(A) für den Gesamttag ( $L_{DEN}$ ) bzw. 55 dB(A) für die Nacht ( $L_{Night}$ ) sind in den Karten für die Stadt Schwedt/Oder entsprechend farblich dargestellt.

Gesamttag ( $L_{DEN}$ ): [12073532TU.pdf](#)

Nacht ( $L_{Night}$ ): [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

$L_{DEN}$ in dB(A)	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70 - 74	ab 75
Anzahl	684	1082	170	0	0

$L_{Night}$ in dB(A)	ab 45 - 49	ab 50 - 54	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70
Anzahl	0	1099	223	0	0	0

### 4. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr verlärm. Diese Hauptverkehrsstraßen haben eine Länge auf dem Stadtgebiet von 6,7 km. 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. Die Ergebnisse werden durch das EBA veröffentlicht. Ebenso wird die Lärmaktionsplanung bundesweit für alle betroffenen Kommunen durch das EBA durchgeführt.

Fortsetzung zu Anlage 1

### 5. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

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

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
in km <sup>2</sup>	in Personen	in Personen/km <sup>2</sup>	Anzahl	Anzahl
205,6	29433	143,2	4513	17540

### 6. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

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

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

L <sub>DEN</sub> in dB(A)	>55	>65	>75
Fläche/km <sup>2</sup>	2,0	0,6	0,1
Wohnungen/Anzahl	840	81	0
Schulgebäude/Anzahl	1	0	0
Kitagebäude/Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

### 8. Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) die innerhalb der dort genannten Isophonen-Bänder liegen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	1	312	70

## Fortsetzung zu Anlage 1

Die Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Erkrankungen der Herzkranzgefäße), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in einem Gebiet sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen<sup>1</sup> abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/367 berechnet werden. Die tatsächliche Anzahl realer Fälle in einem bestimmten Gebiet wird hierdurch nicht abgebildet.

**9. Angaben über die zuständigen Behörden**

Für die Lärmkartierung der 4. Runde an Hauptverkehrsstraßen ist folgende Behörde zuständig:

Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU)

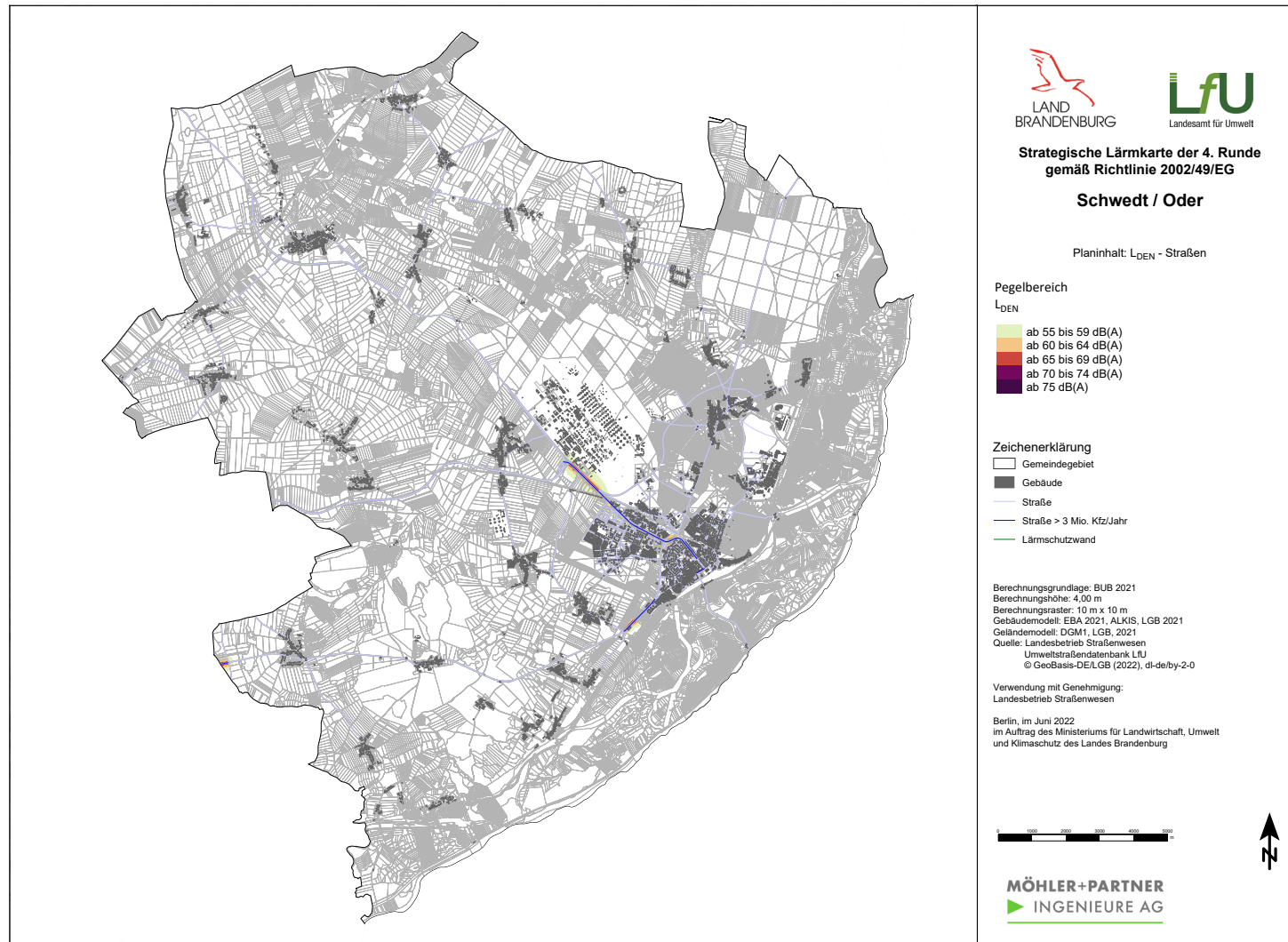
Referat T15 – Lärmschutz, anlagenbezogener Immissionsschutz

Seeburger Chaussee 2, 14476 Potsdam, OT Groß Glienicke

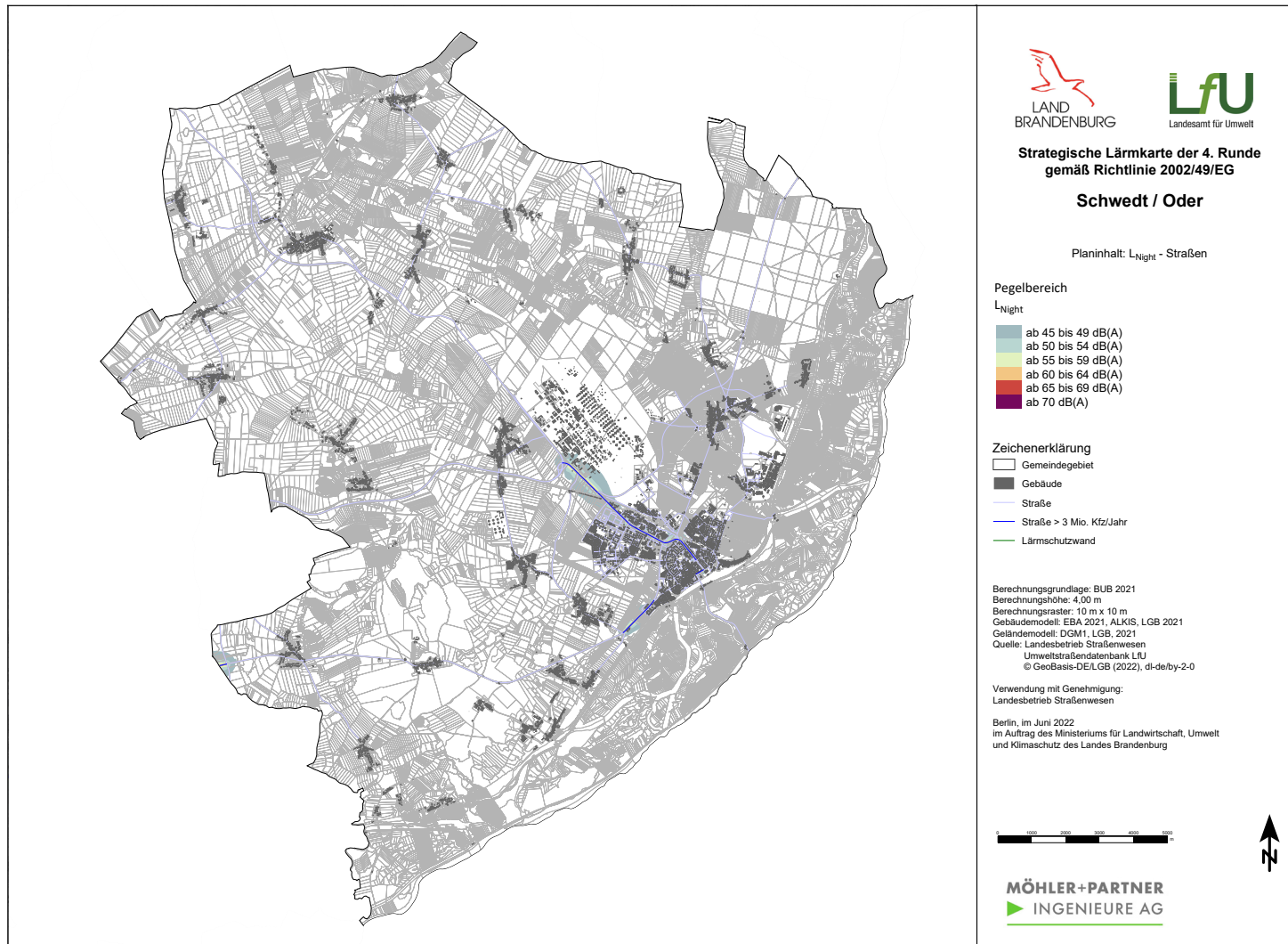
---

<sup>1</sup> Siehe hierzu: Environmental Noise Guideline for the European Region, World Health Organization, 2018.

Anlage 2 Strategische Lärmkarte ( $L_{DEN}$ ) der 4. Runde für die Stadt Schwedt/Oder



Anlage 3 Strategische Lärmkarte ( $L_{Night}$ ) der 4. Runde für die Stadt Schwedt/Oder





**Anlage 4** Flächentabelle Bestand

**Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder**  
 Betroffenheitsauswertung Bestand - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Schwedter Allee (L 284)	45 - 50	131	49
	50 - 55	36	20
	55 - 60	45	-
	60 - 65	20	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Flemsdorf (L 284)	45 - 50	26	48
	50 - 55	11	61
	55 - 60	49	6
	60 - 65	63	-
	65 - 70	1	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)	45 - 50	-	405
	50 - 55	37	621
	55 - 60	417	114
	60 - 65	625	-
	65 - 70	81	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Felchow (L 284)	45 - 50	41	58
	50 - 55	74	24
	55 - 60	47	4
	60 - 65	24	-
	65 - 70	3	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße (Ost)	45 - 50	193	362
	50 - 55	318	938
	55 - 60	372	265
	60 - 65	898	-
	65 - 70	295	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Hohenfelde (L 272)	45 - 50	42	73
	50 - 55	63	1
	55 - 60	70	-
	60 - 65	1	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Zützen (L 284)	45 - 50	23	72
	50 - 55	105	6
	55 - 60	49	5
	60 - 65	6	-
	65 - 70	5	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Vierraden	45 - 50	54	72
	50 - 55	77	60
	55 - 60	74	13
	60 - 65	54	-
	65 - 70	8	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Blumenhagen (L 272)	45 - 50	91	92
	50 - 55	87	16
	55 - 60	80	-
	60 - 65	5	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-

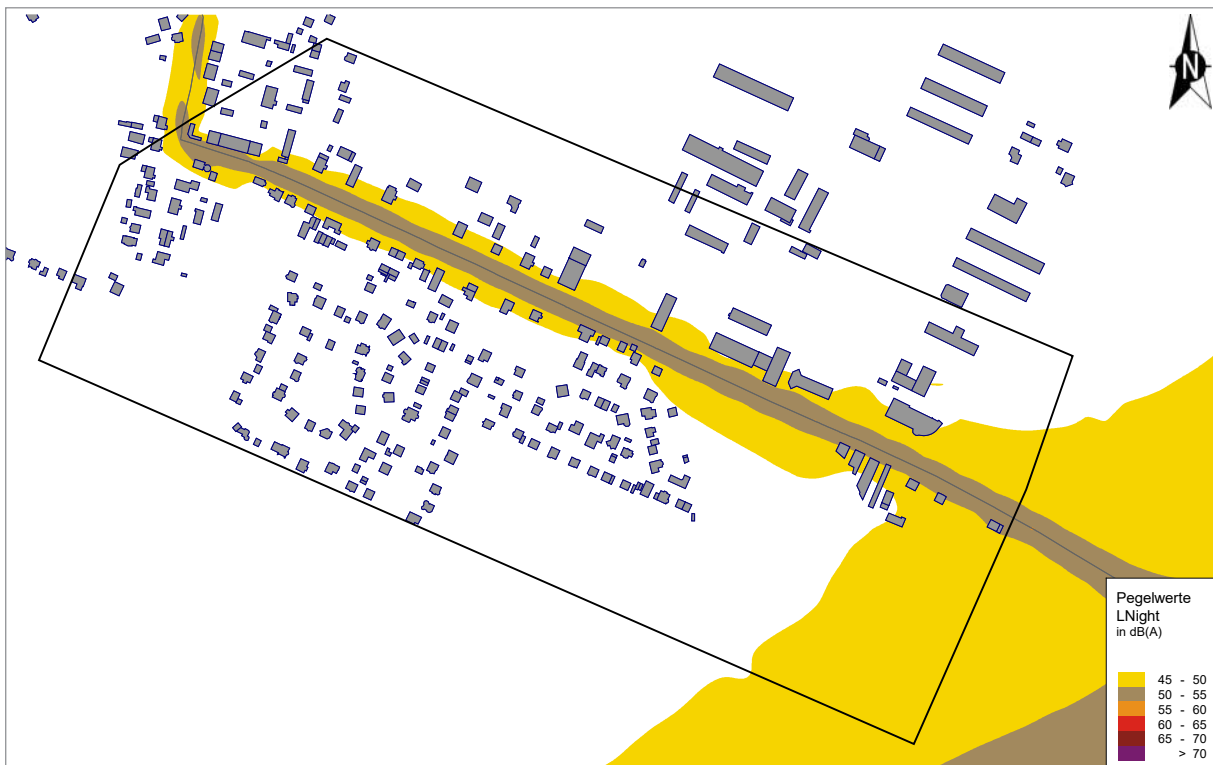
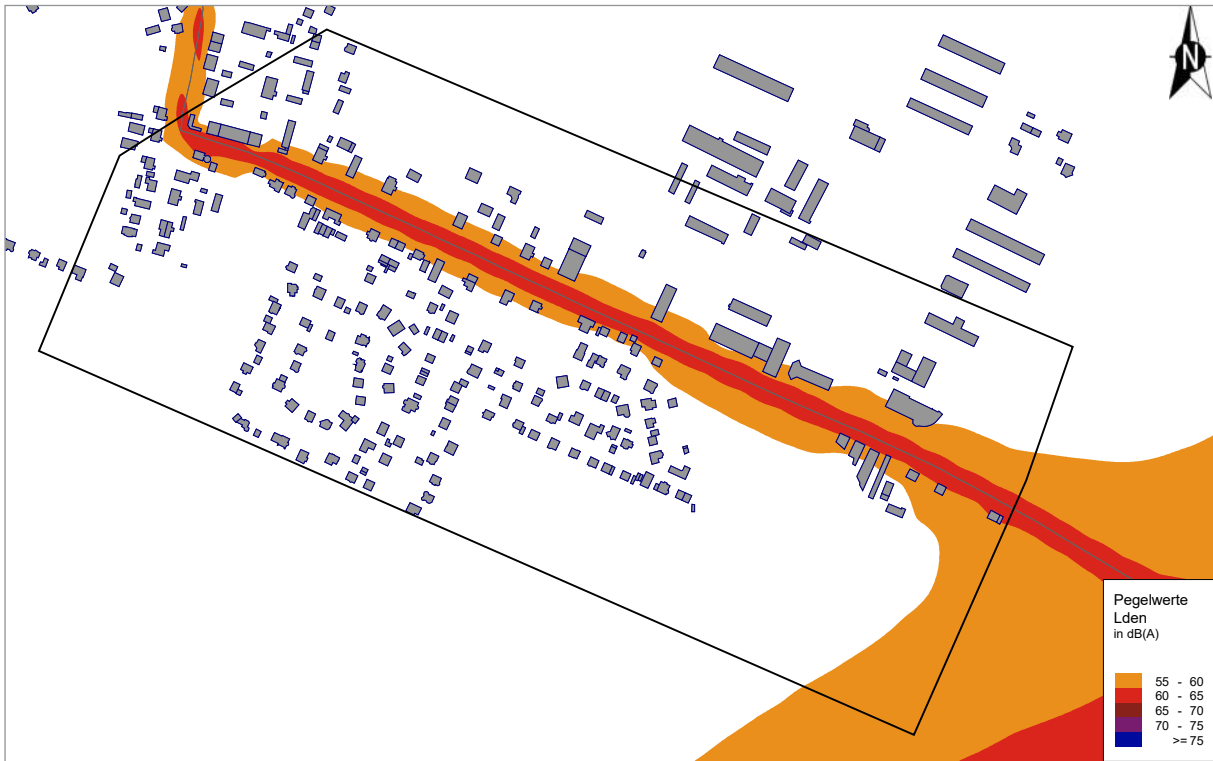
	Hoffmann-Leichter, Ingenieurgesellschaft mbH Freiheit 6 13597 Berlin	1 / 2
--	--	-------

Fortsetzung zu Anlage 4

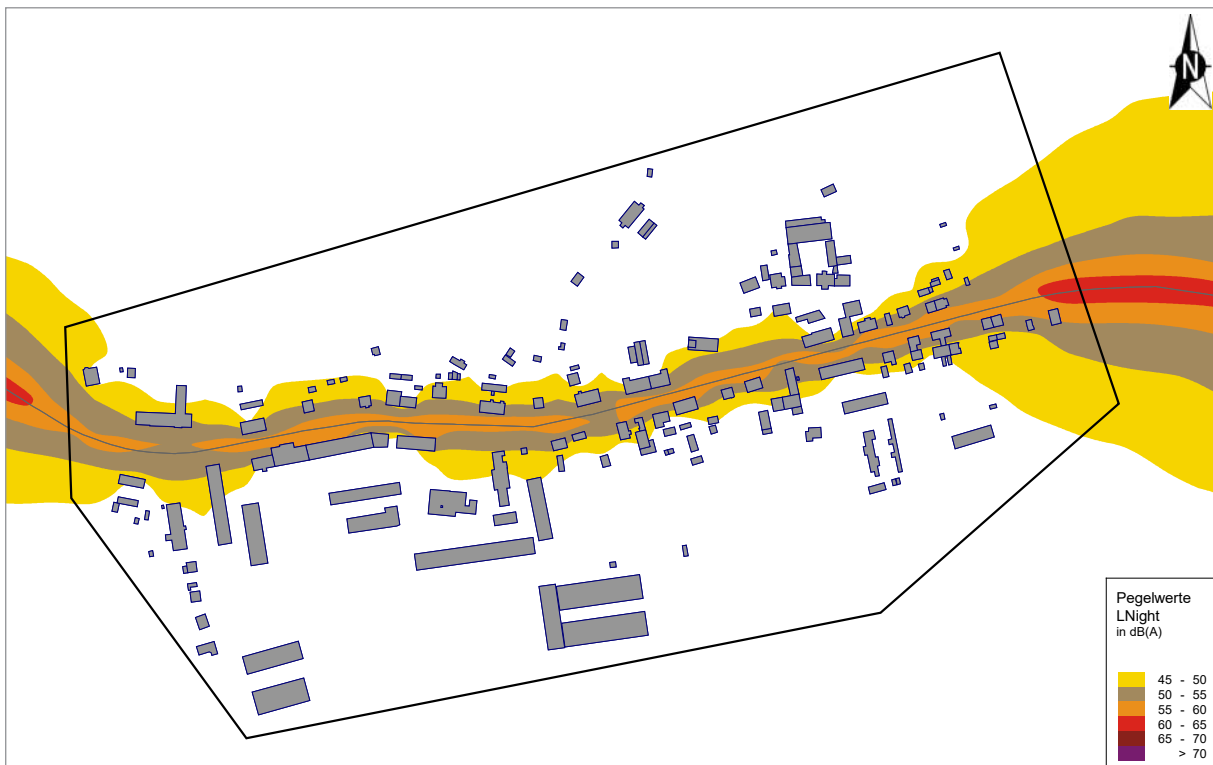
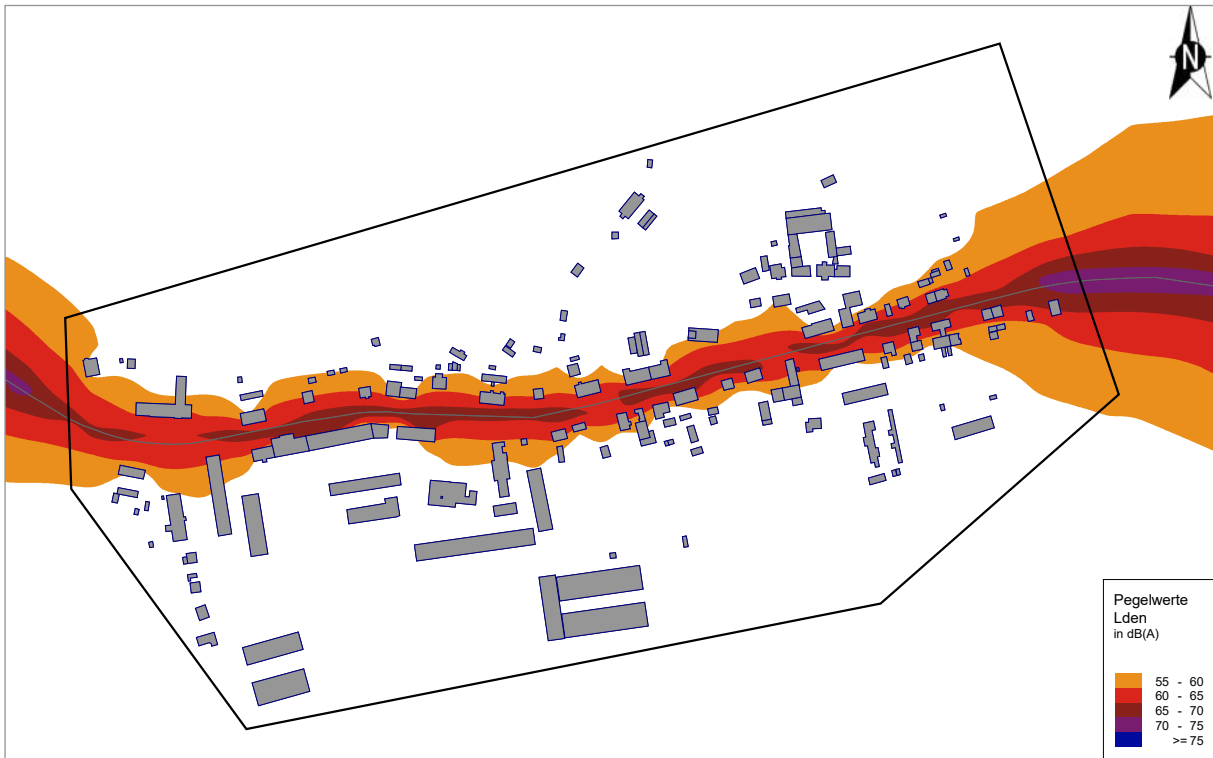
Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder  
Betroffenheitsauswertung Bestand - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Lindenallee (B 166)	45 - 50	-	81
	50 - 55	-	869
	55 - 60	75	18
	60 - 65	875	-
	65 - 70	18	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Berliner Allee	45 - 50	21	106
	50 - 55	71	112
	55 - 60	103	37
	60 - 65	113	-
	65 - 70	38	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kunow (L 272)	45 - 50	11	60
	50 - 55	53	9
	55 - 60	54	-
	60 - 65	4	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Berholzer Straße (L 284)	45 - 50	14	24
	50 - 55	32	-
	55 - 60	21	-
	60 - 65	-	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße (West)	45 - 50	27	41
	50 - 55	38	84
	55 - 60	38	243
	60 - 65	86	-
	65 - 70	241	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße (B 166)	45 - 50	-	8
	50 - 55	33	9
	55 - 60	8	109
	60 - 65	12	-
	65 - 70	107	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-

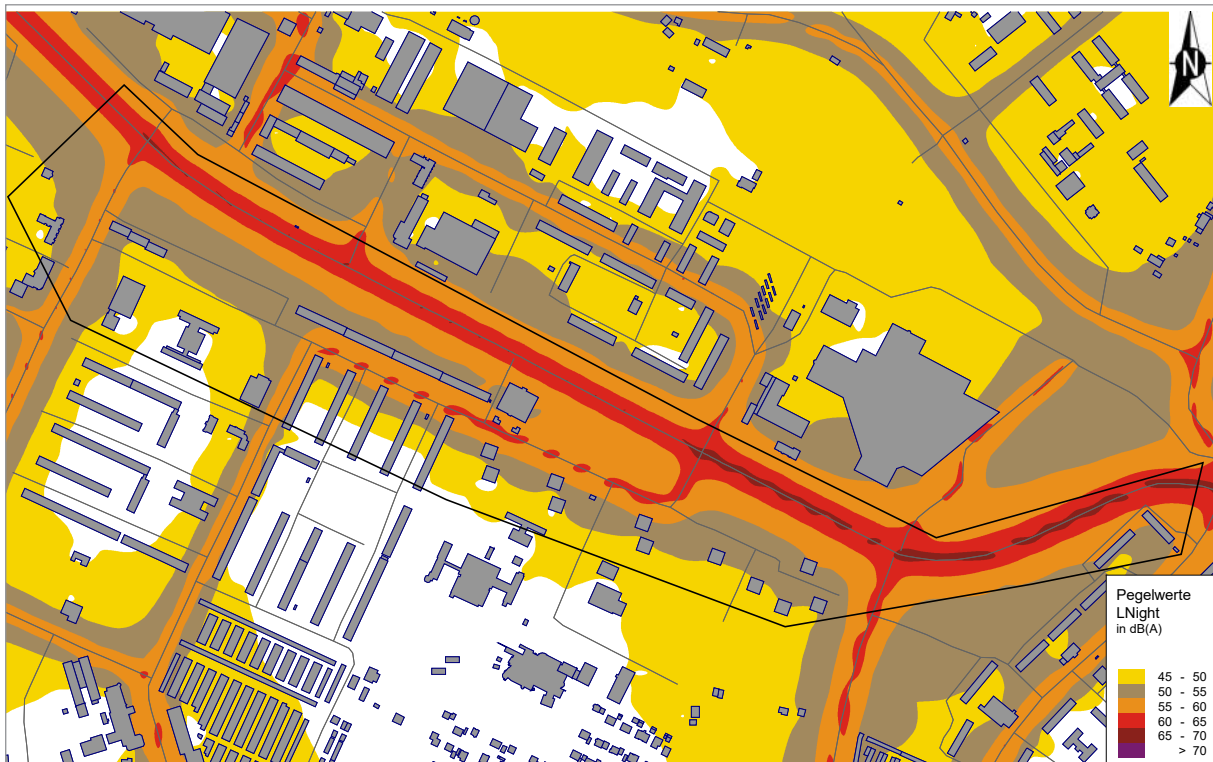
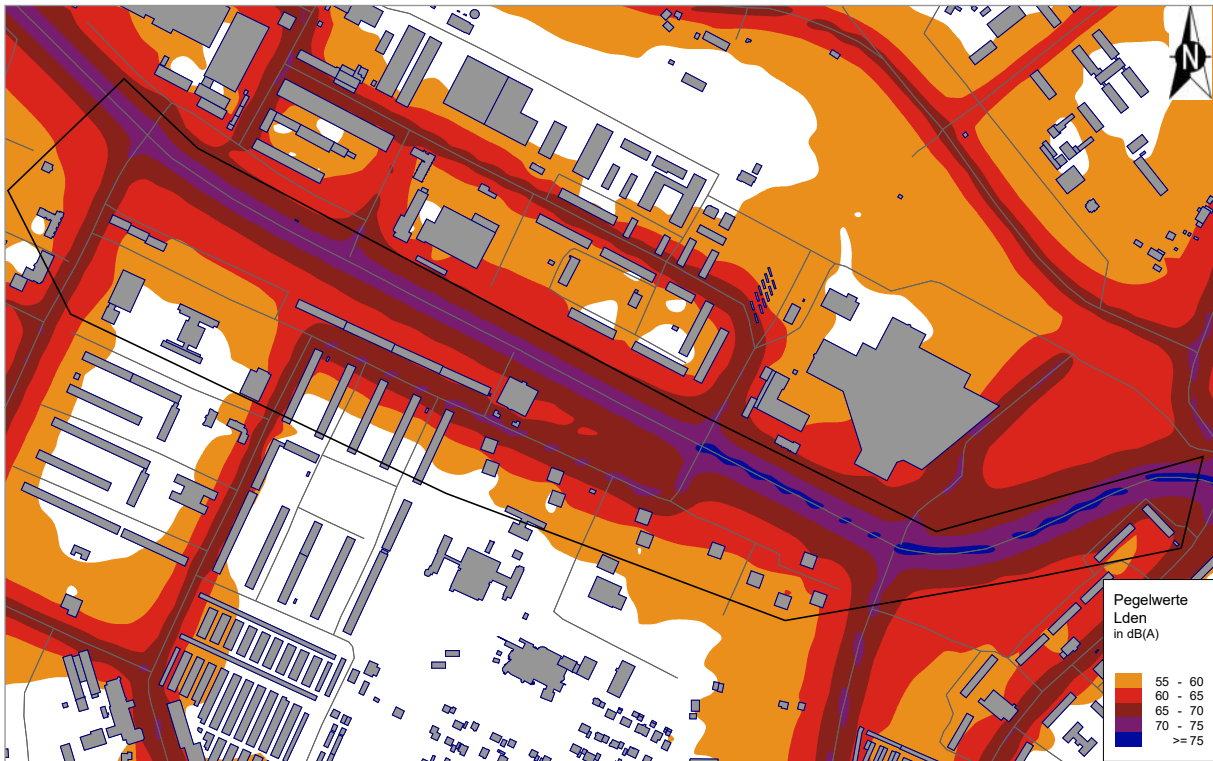
Anlage 5 Detail-Lärmkarte »Schwedter Allee (L 284)«



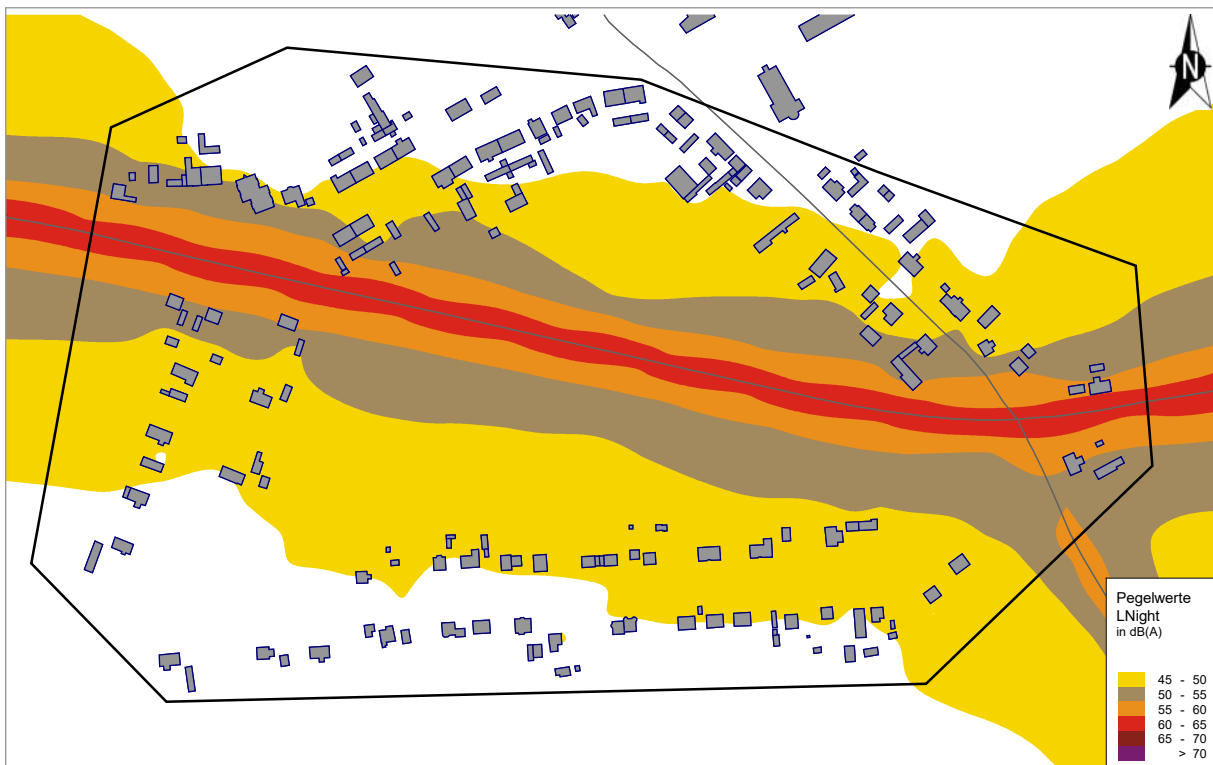
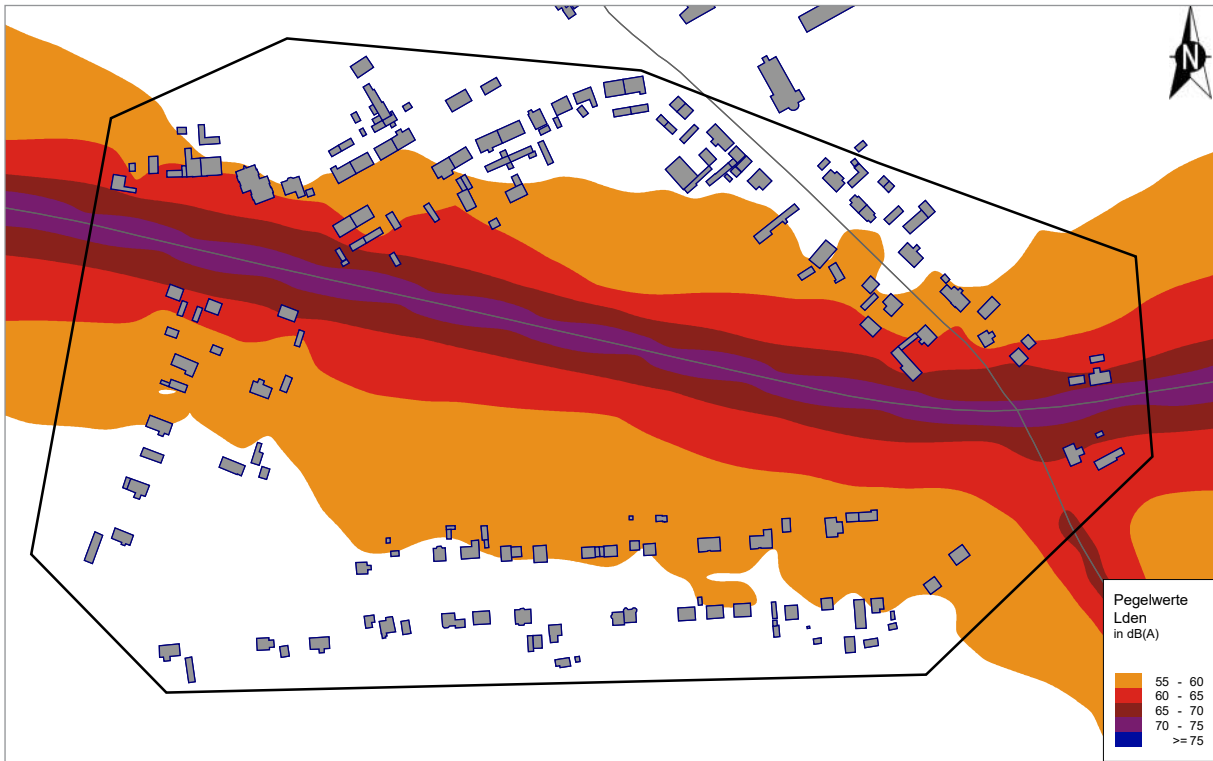
Anlage 6 Detail-Lärmkarte »Flemsdorf (L 284)«



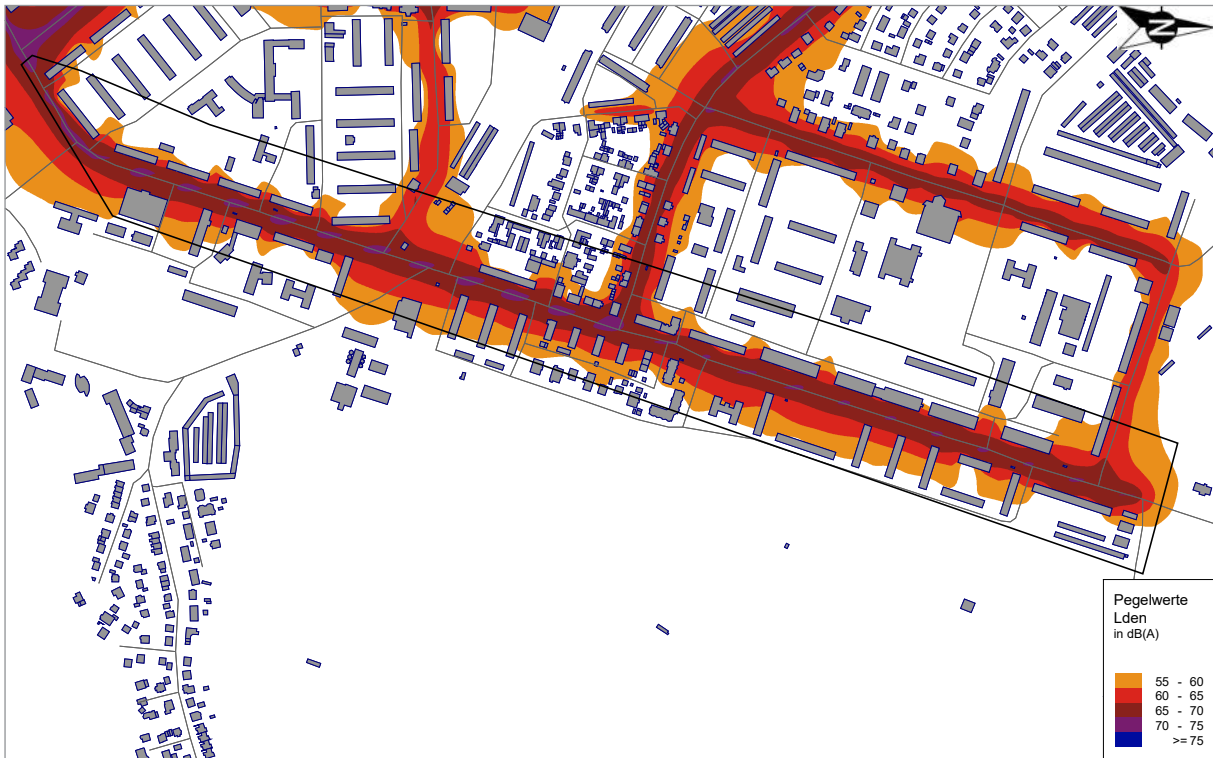
Anlage 7 Detail-Lärmkarte »Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)«



Anlage 8 Detail-Lärmkarte »Felchow (L 284)«

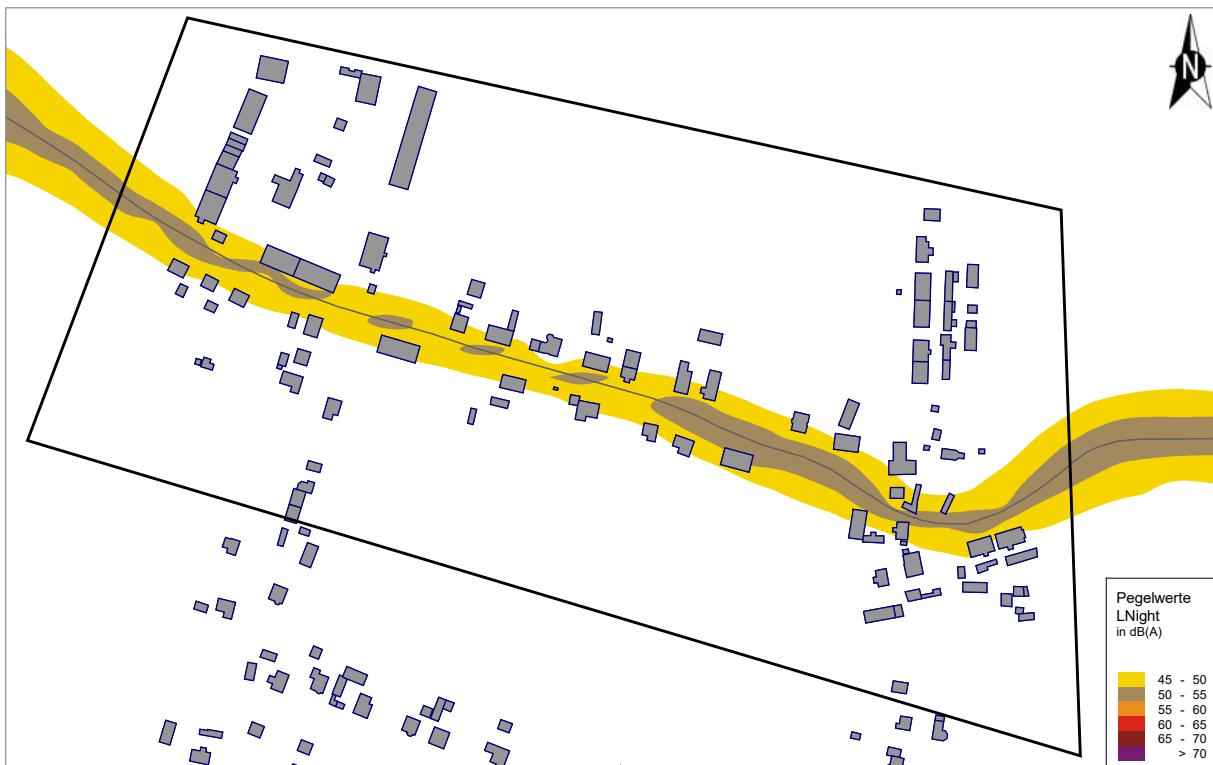
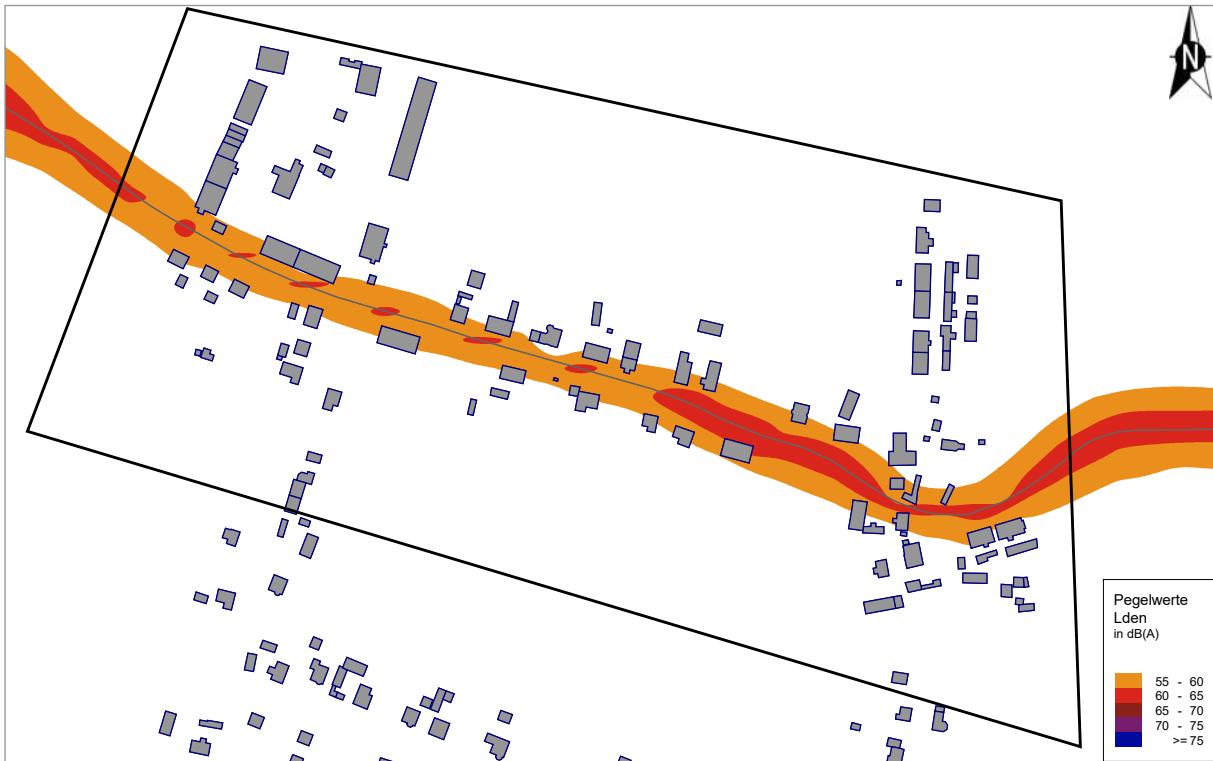


Anlage 9 Detail-Lärmkarte »Berliner Straße (Ost)« Richtung Kuhheide



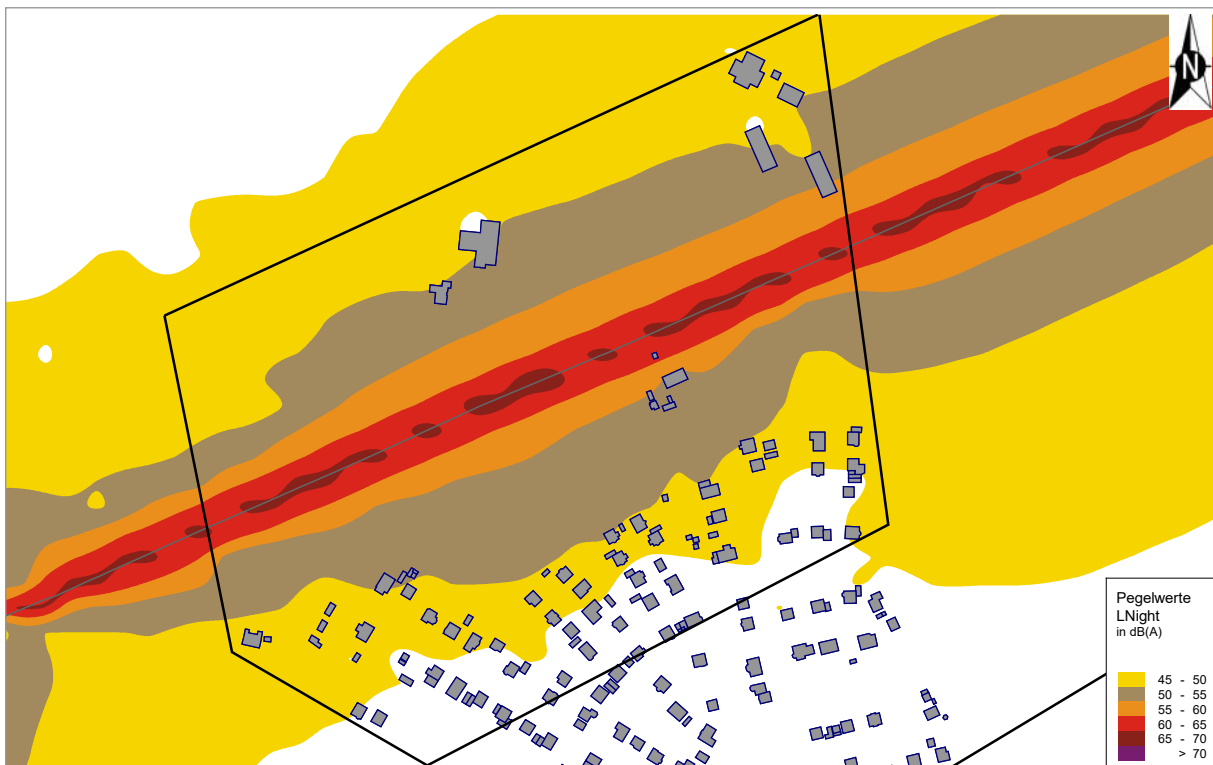
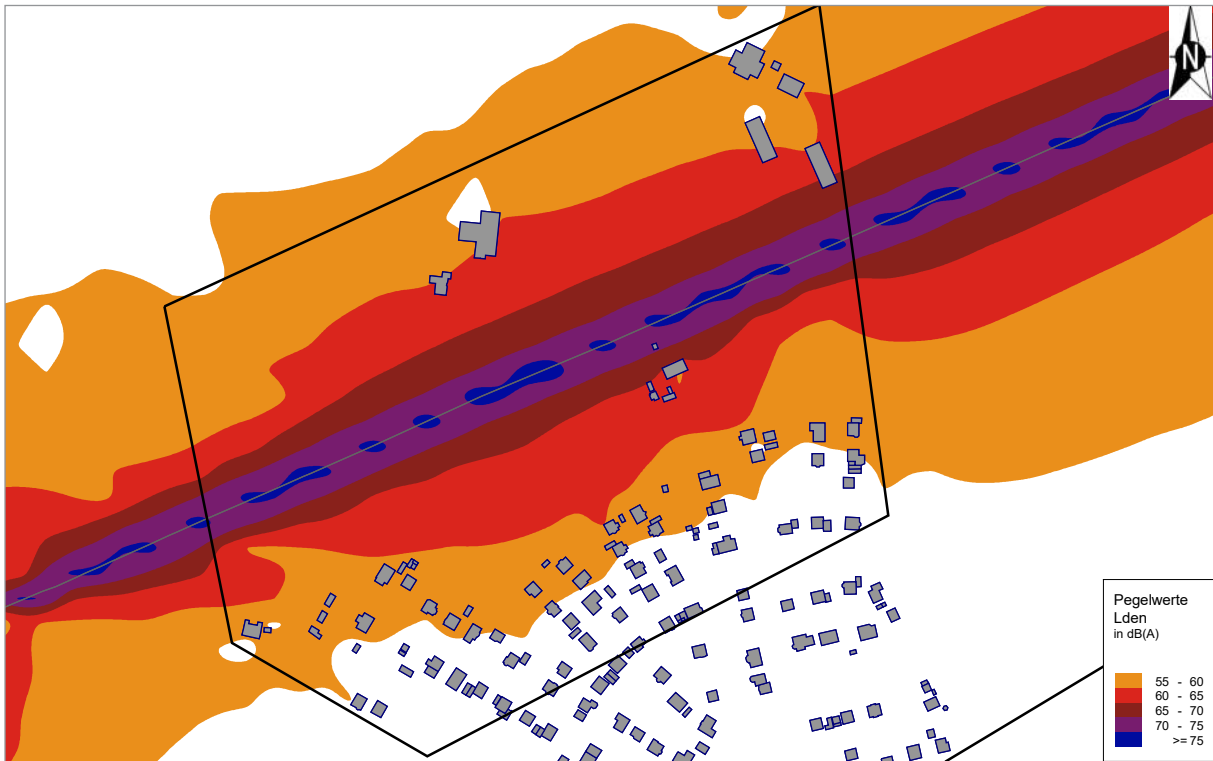


Anlage 10 Detail-Lärmkarte »Hohenfelde (L 272)«

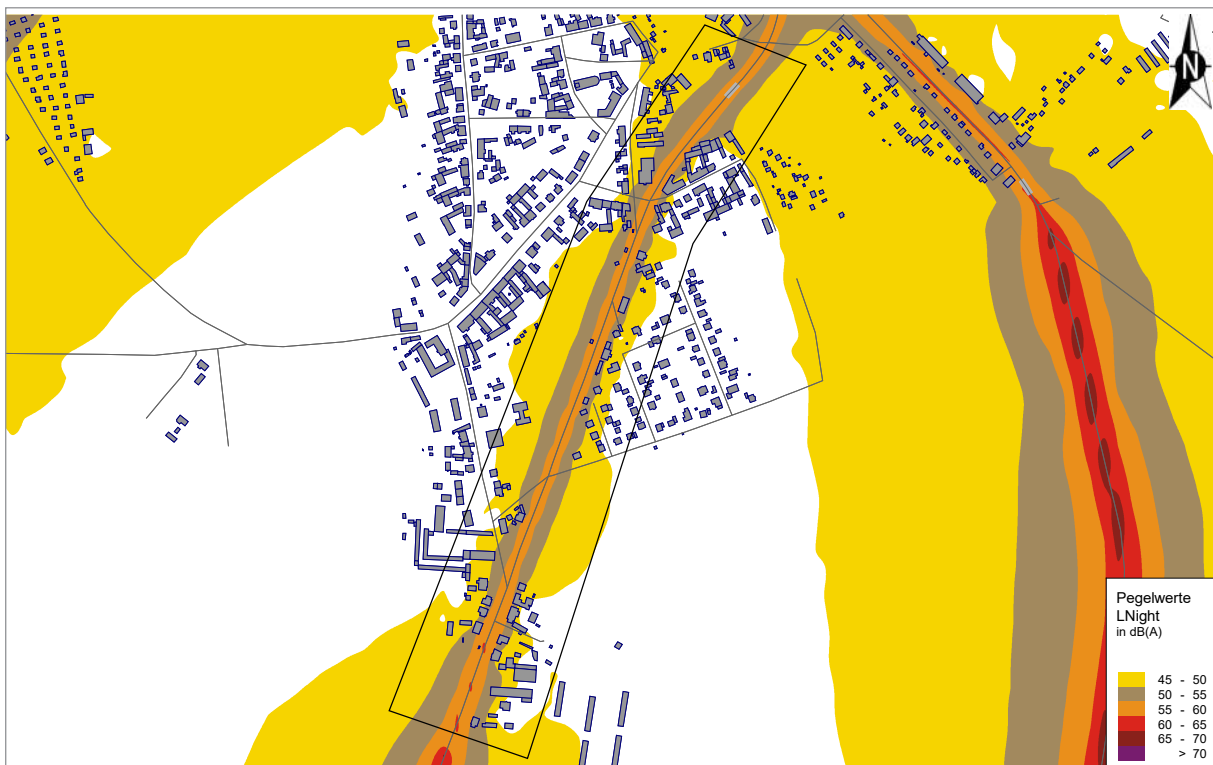
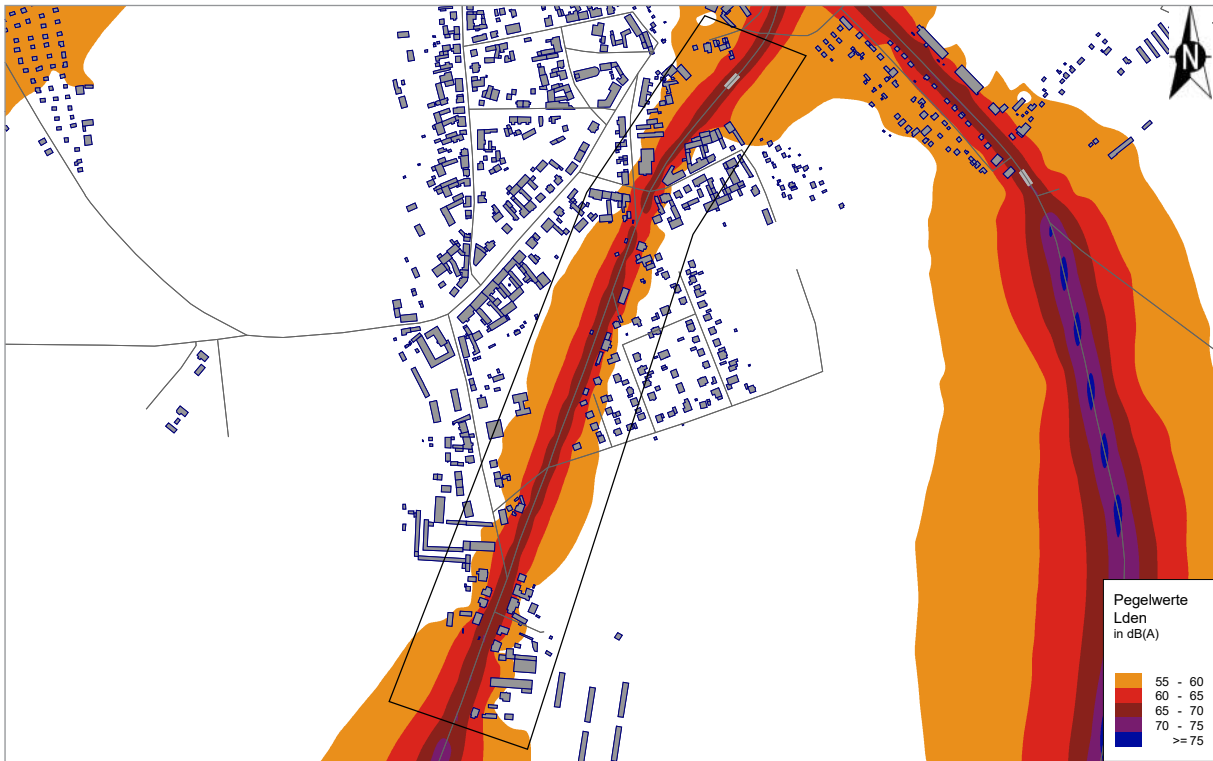




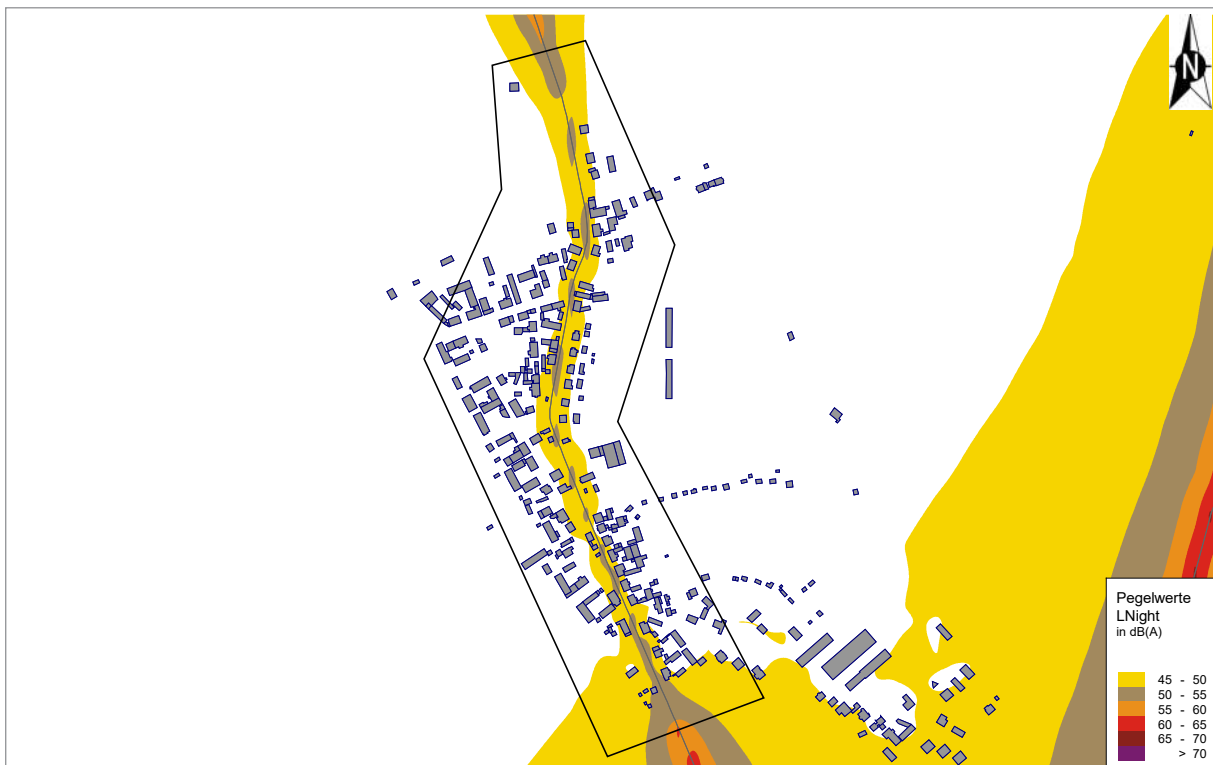
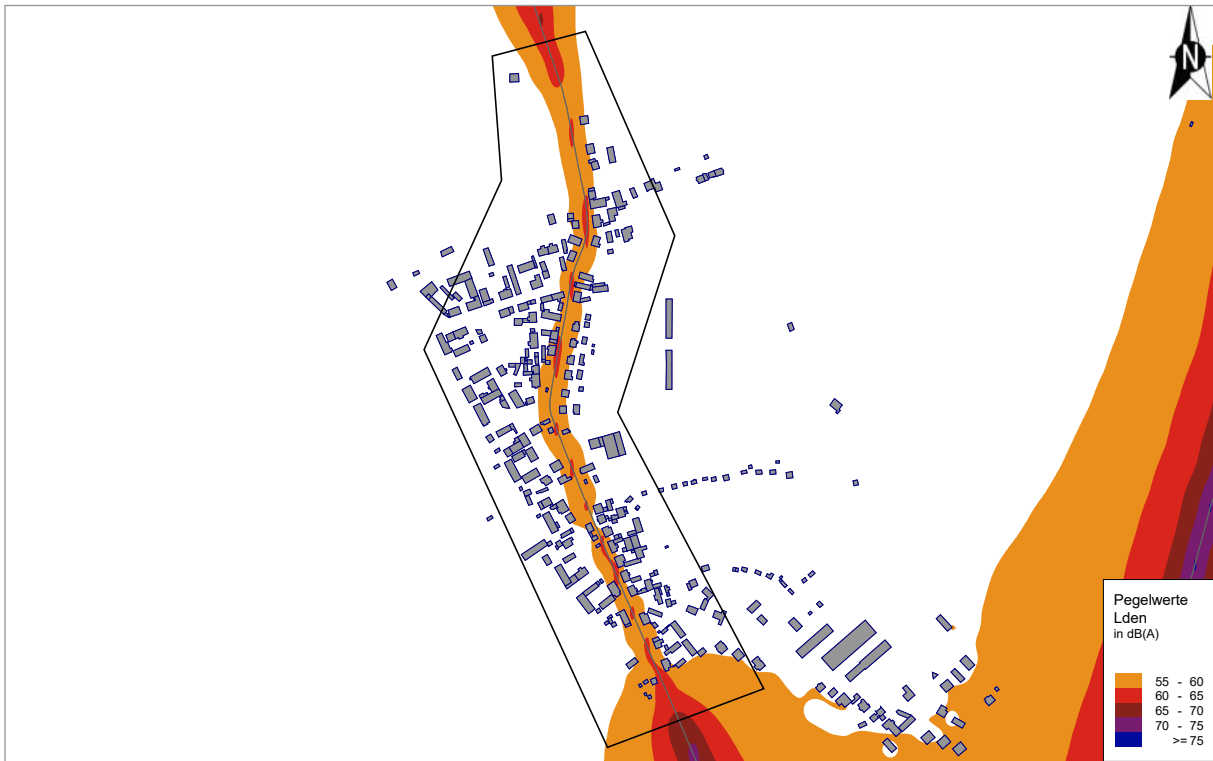
Anlage 11 Detail-Lärmkarte »Zützen (L 284)«



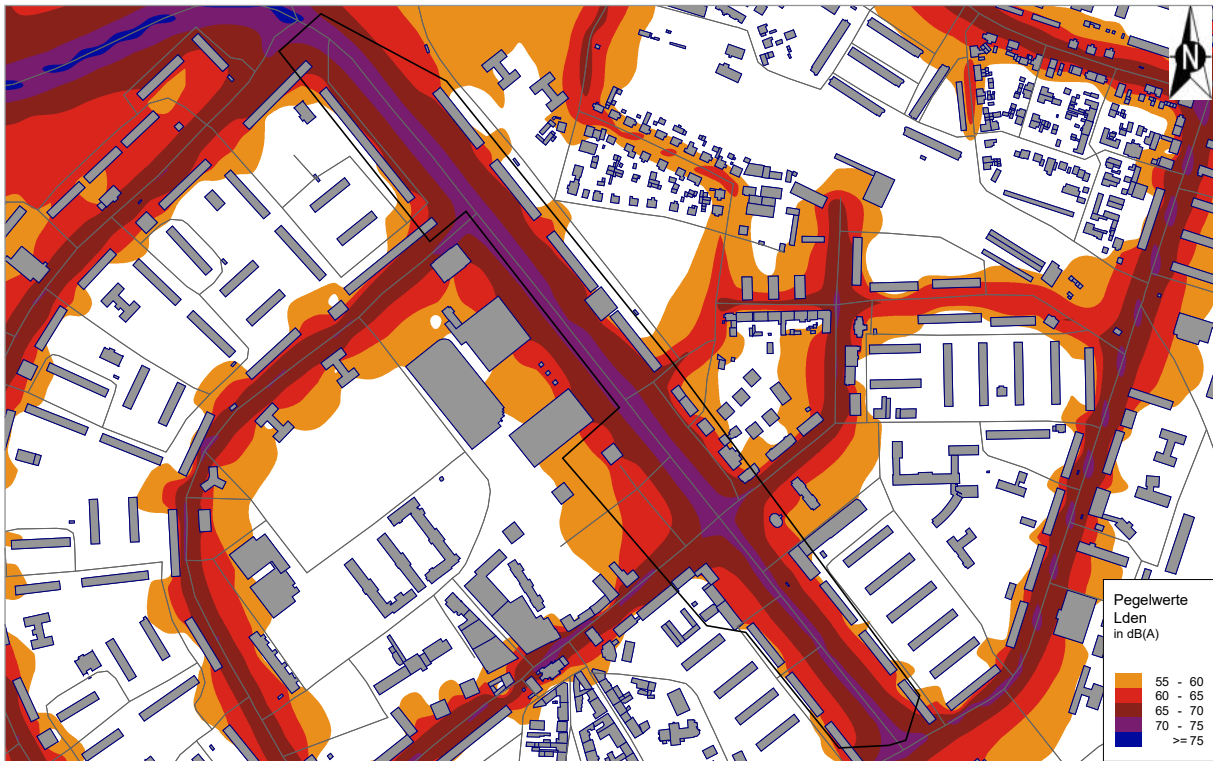
Anlage 12 Detail-Lärmkarte »Vierraden«



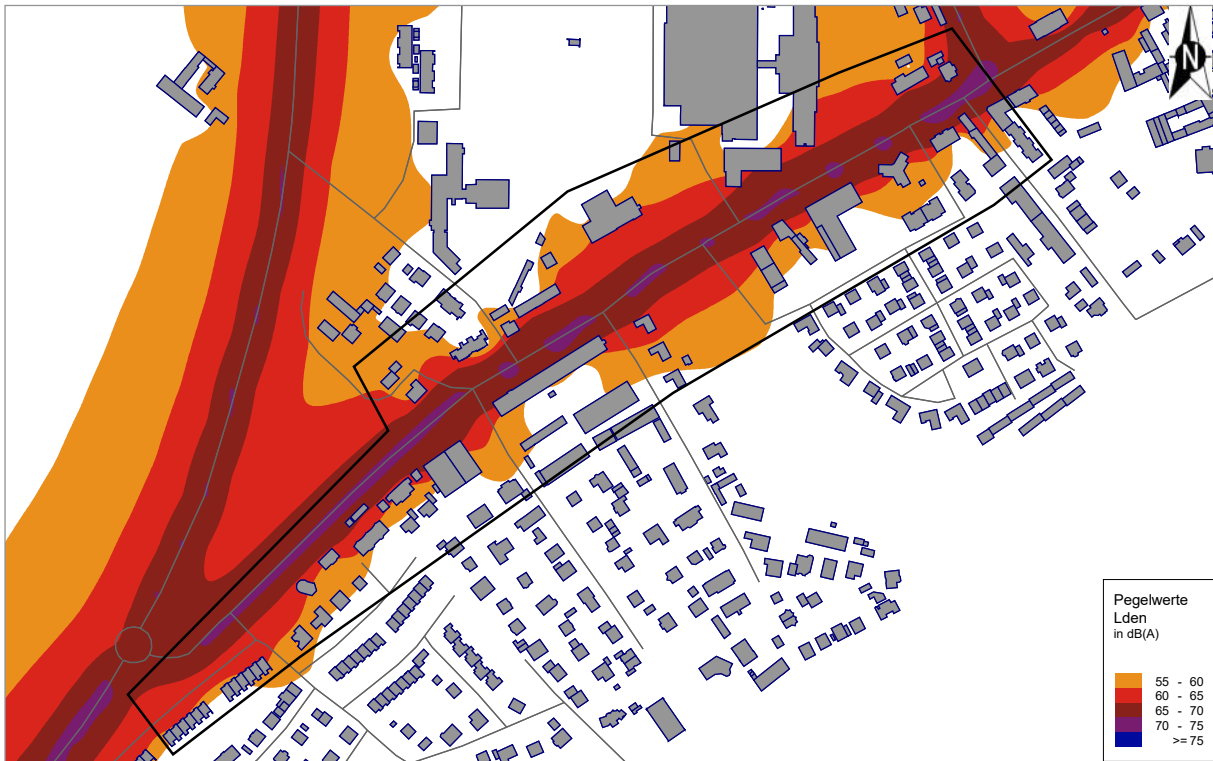
Anlage 13 Detail-Lärmkarte »Blumenhagen (L 272)«



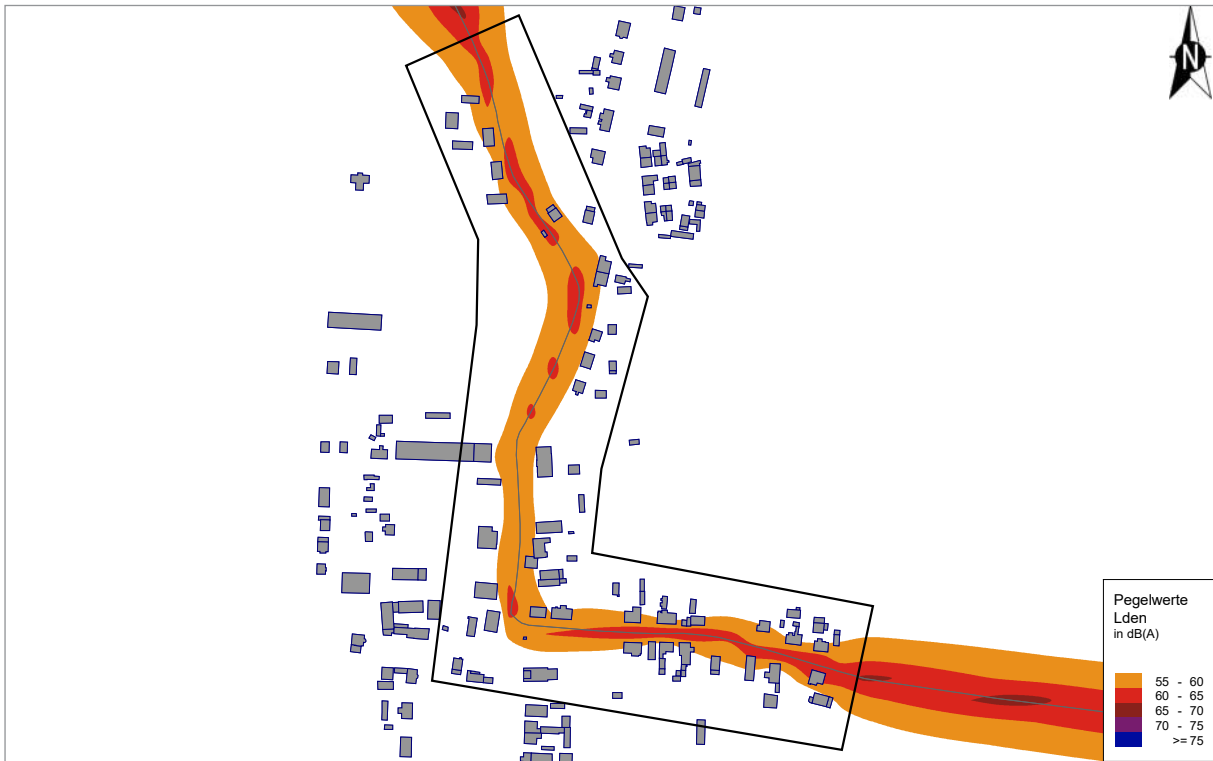
Anlage 14 Detail-Lärmkarte »Lindenallee (B 166)«



Anlage 15 Detail-Lärmkarte »Berliner Allee«

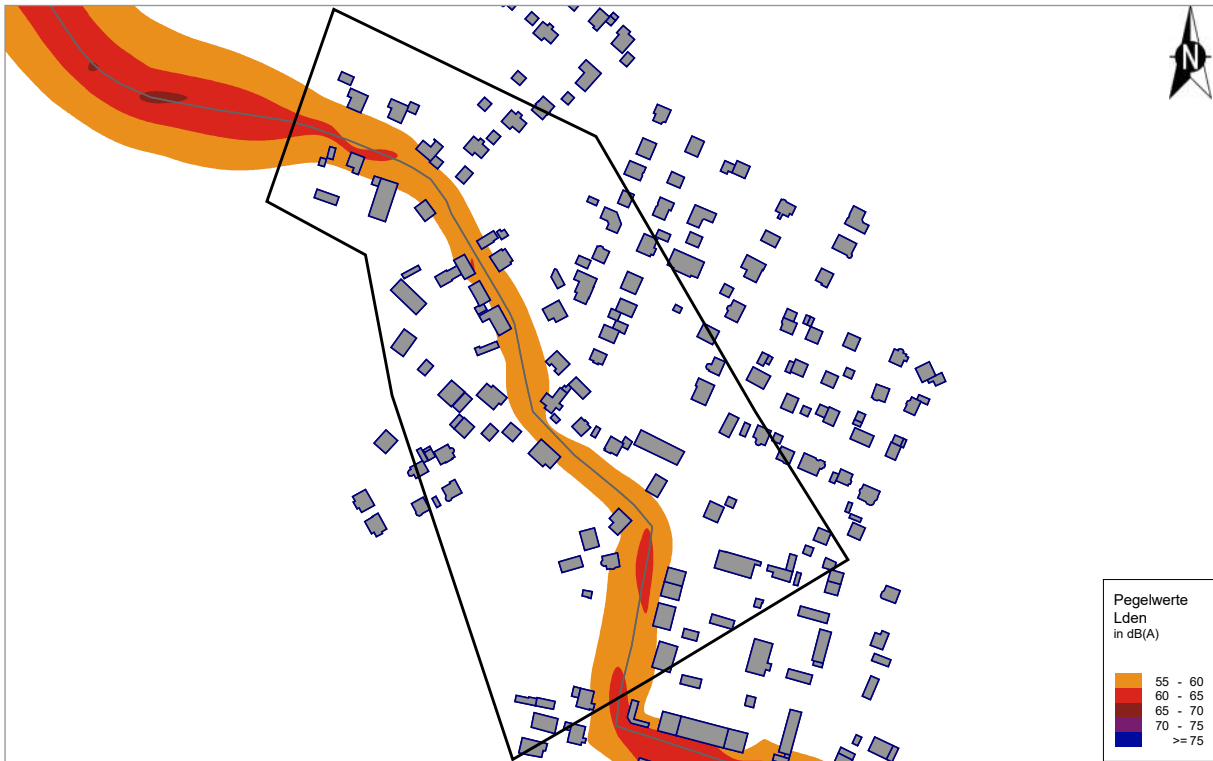


Anlage 16 Detail-Lärmkarte »Kunow (L 272)«

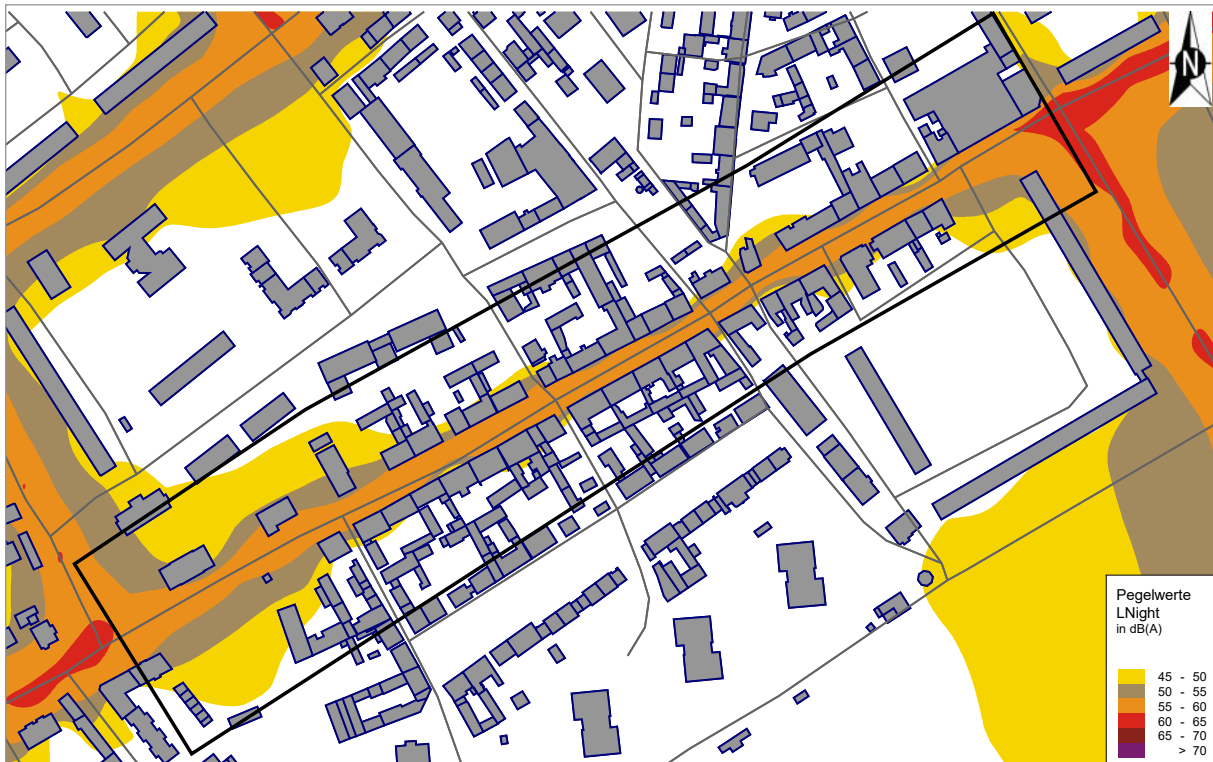
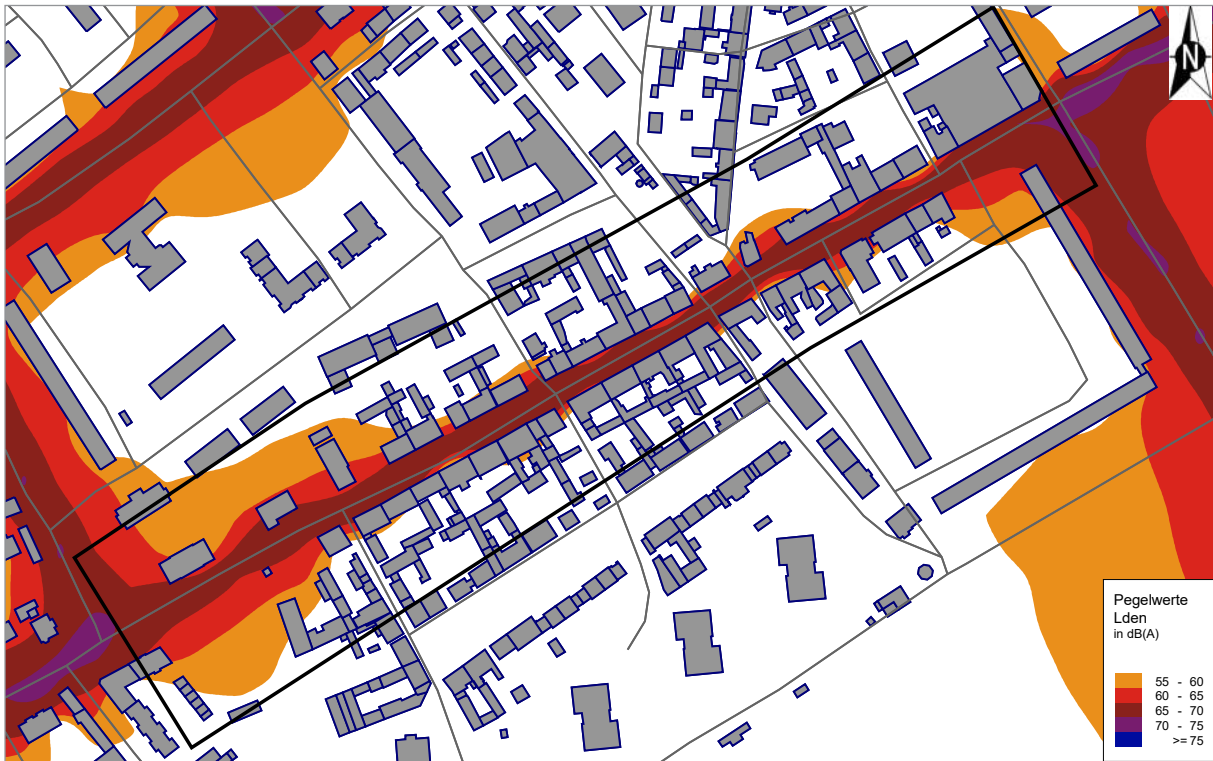




Anlage 17 Detail-Lärmkarte »Berkholzer Straße (L 284)«

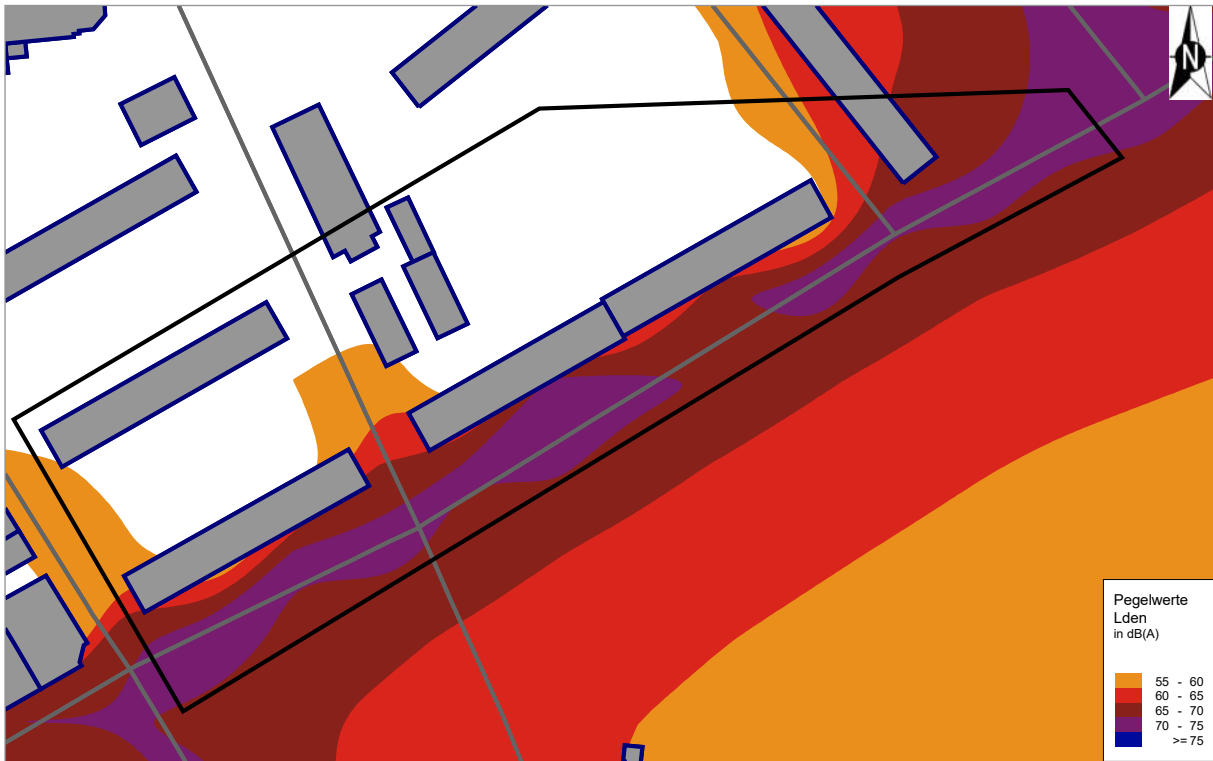


Anlage 18 Detail-Lärmkarte »Berliner Straße (West)« Richtung Angermünde





Anlage 19 Detail-Lärmkarte »Berliner Straße (B 166)«



Anlage 20 Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30«

Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder  
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tempo 30" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Flemsdorf (L 284)	45 - 49	28	70
	50 - 54	24	29
	55 - 59	72	1
	60 - 64	22	-
	65 - 69	1	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Felchow (L 284)	45 - 49	80	20
	50 - 54	69	6
	55 - 59	17	1
	60 - 64	5	-
	65 - 69	0	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße (Ost)	45 - 49	311	469
	50 - 54	342	925
	55 - 59	480	11
	60 - 64	883	-
	65 - 69	9	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Vierraden	45 - 49	90	74
	50 - 54	72	40
	55 - 59	67	-
	60 - 64	38	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Lindenallee (B 166)	45 - 49	-	245
	50 - 54	-	714
	55 - 59	370	9
	60 - 64	588	-
	65 - 69	9	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Allee	45 - 49	52	129
	50 - 54	81	87
	55 - 59	130	-
	60 - 64	84	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße (B 166)	45 - 49	25	8
	50 - 54	11	12
	55 - 59	6	107
	60 - 64	96	-
	65 - 69	22	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Anlage 21 Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30 nachts«

**Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder**  
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tempo 30 nachts" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Flemsdorf (L 284)	45 - 49	30	68
	50 - 54	9	29
	55 - 59	54	1
	60 - 64	56	-
	65 - 69	1	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)	45 - 49	-	491
	50 - 54	53	574
	55 - 59	444	59
	60 - 64	603	-
	65 - 69	61	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Anlage 22 Flächentabelle Maßnahme »Tempo 50«

Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder  
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tempo 50" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Werner-Seelenbinder-Straße (L 166)	45 - 49	-	424
	50 - 54	53	615
	55 - 59	447	97
	60 - 64	602	-
	65 - 69	58	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Felchow (L 284)	45 - 49	58	27
	50 - 54	95	15
	55 - 59	20	1
	60 - 64	12	-
	65 - 69	1	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Anlage 23 Flächentabelle Maßnahme »Tempo 70«

**Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder**  
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tempo 70" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Zützen (L 284)	45 - 49	69	28
	50 - 54	97	8
	55 - 59	14	-
	60 - 64	8	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

	HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH Freiheit 6 13597 Berlin	1 / 1
--	---	-------

Anlage 24 Flächentabelle Maßnahme »OPA«

**Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder**  
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "OPA" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Werner-Seelenbinder-Straße (L 166)	45 - 49	-	526
	50 - 54	124	519
	55 - 59	477	56
	60 - 64	508	-
	65 - 69	50	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Felchow (L 284)	45 - 49	80	20
	50 - 54	71	4
	55 - 59	17	1
	60 - 64	3	-
	65 - 69	0	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Zützen (L 284)	45 - 49	100	16
	50 - 54	75	5
	55 - 59	7	-
	60 - 64	5	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Anlage 25 Flächentabelle Maßnahme »LOA«

**Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder**  
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "LOA" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Werner-Seelenbinder-Straße (B 166)	45 - 49	-	456
	50 - 54	62	608
	55 - 59	471	66
	60 - 64	577	-
	65 - 69	50	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße (Ost)	45 - 49	271	443
	50 - 54	337	954
	55 - 59	436	11
	60 - 64	939	-
	65 - 69	11	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Vierraden	45 - 49	87	75
	50 - 54	75	41
	55 - 59	63	-
	60 - 64	38	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Lindenallee (B 166)	45 - 49	-	393
	50 - 54	6	566
	55 - 59	490	9
	60 - 64	463	-
	65 - 69	9	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Allee	45 - 49	59	129
	50 - 54	74	87
	55 - 59	133	-
	60 - 64	80	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße (West)	45 - 49	35	78
	50 - 54	34	271
	55 - 59	74	7
	60 - 64	270	-
	65 - 69	7	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße (B 166)	45 - 49	17	8
	50 - 54	17	12
	55 - 59	8	107
	60 - 64	12	-
	65 - 69	107	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

	Hoffmann-Leichter, Ingenieurgesellschaft mbH Freiheit 6 13597 Berlin	1 / 1
--	--	-------

Anlage 26 Flächentabelle Maßnahme »Tonnagebeschränkung <7,5t«

**Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Schwedt/Oder**  
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tonnagebeschränkung < 7,5t" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Berliner Straße (B 166)	45 - 49	14	8
	50 - 54	19	70
	55 - 59	8	48
	60 - 64	21	-
	65 - 69	97	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-



**Anlage 27** Protokoll zur Informationsveranstaltung

**Datum** 25.03.2024, 17:00 Uhr bis ca. 18:30 Uhr

**Ort** Vereinshaus »Kosmonaut«, Berliner Straße 52a, 16303 Schwedt/Oder

**Teilnehmer** 17 Bürger sowie  
Frau Hoppe (Bürgermeisterin),  
Herr Ziesche (Fachbereichsleiter FB4),  
Frau Podrygala (Abteilung Stadtplanung),  
Frau Pozdorecz (Abteilungsleiterin Abteilung Stadtplanung),  
Herr Förster und Frau Stier (Ortsteilbetreuung FB5)  
Herr Hecht und Frau Präkelt (beide Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft)

### Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung und Eröffnung durch Frau Hoppe

TOP 2: Präsentation zum aktuellen Stand des Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder (Herr Hecht)

TOP 3: Fragerunde (Moderation durch Frau Pozdorecz)

Bürger	Ist die Verkehrsstärke errechnet oder gezählt?
Herr Hecht	Die Verkehrsstärke wurde gezählt.
Bürger	Wann wurde gezählt? Der Verkehr hat in den letzten Jahren sehr zugenommen. Werden Lkw in der Schallberechnung anders betrachtet als Pkw?
Herr Hecht	Es wird in jeder Runde der Lärmaktionsplanung neu gezählt. Lkw sind im Berechnungsmodell in zwei Fahrzeugklassen unterteilt.
Bürger	Knotenpunkt Bahnhofstraße / Lindenallee  2011 wurde eine Grüne Welle errichtet. 2020 wurde eine Linksabbiegerampel aufgebaut, die nachts immer angeschaltet bleibt. Alle anderen Ampeln werden nachts ausgeschaltet. Daraufhin wurde ein Antrag gestellt, welcher abgelehnt wurde.
Frau Hoppe	Dazu sind keine Einzelheiten bekannt. Wir nehmen den Hinweis auf.

## Fortsetzung zu Anlage 27

Bürger	<p>Berkholzer Allee</p> <p>Die Waschanlage ist zwölf Stunden pro Tag an fünf Tagen pro Woche ohne geschlossenes Tor im Betrieb. Es ist viel zu laut und man kann sich nicht erholen. Der Lärm macht uns krank. Alle bisher gestellten Anträge sind fehlgeschlagen, es wurden schon mehrere Gutachten erstellt. Das Gebiet ist ein Mischgebiet, kein Gewerbegebiet.</p>
Frau Pozdorecz	<p>Der Fall ist uns bekannt. Bei der Waschanlage handelt es sich um Gewerbelärm. Der Lärmaktionsplan betrachtet nur Straßenverkehrslärm, weshalb die Waschanlage hier nicht beachtet werden kann. Laut Gutachten sind die Grenzwerte nicht überschritten. Wir können in diesem Fall nichts machen.</p>
Bürger	<p>Flemsdorf - L284</p> <p>2021 war die letzte Zählung. Der Lkw-Anteil ist mittlerweile fast drei mal so hoch. (eigene Zählung der Anwohner)</p> <p>Mögliche Ursachen dafür:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entfernung des Hinweisschildes für 7,5-Tonnen-Fahrzeuge am Pinnower Kreisverkehr</li> <li>▪ Umleitung des Verkehrs durch Flemsdorf im Jahr 2023, da Fahrer einen kürzeren Weg entdeckt haben, welcher zur Gewohnheit wurde</li> <li>▪ Begrenzung für 7,5-Tonnen-Fahrzeuge auf der Karl-Teichmann-Straße nur von 21 bis 6 Uhr</li> <li>▪ Ungünstige Verkehrsführung der B 2 (Grenzverkehr spart 4,5 Kilometer durch Flemsdorf ein)</li> </ul> <p>Lösungsvorschläge:</p> <p>Attraktivitätsverlust der Abkürzung durch Flemsdorf, Errichtung von Verkehrsinseln, Begrenzung auf 30 km/h für alle Lkw, Markierung von Radwegen, Wiederanbringung des Hinweisschildes für 7,5-Tonnen-Fahrzeuge am Pinnower Kreisverkehr, 24-Stunden-Begrenzung für 7,5-Tonnen-Fahrzeuge auf der Karl-Teichmann-Straße</p>

## Fortsetzung zu Anlage 27

Frau Hoppe	Das Hinweisschild für 7,5-Tonnen-Fahrzeuge am Kreisverkehr muss wieder aufgebaut werden. Die anderen Maßnahmen nehmen wir auf und schauen, was mit der unteren Verkehrsbehörde geklärt werden kann. Der Lkw-Verkehr ist allerdings auch wichtig für die regionale Wirtschaft. Kurze Strecken über die Grenze werden benötigt. Lkw-Verbote stoßen hier nicht auf offene Ohren.
Frau Pozdorecz	Es wurden gute Erfahrungen mit Dialog-Displays gemacht und eine Geschwindigkeitsreduktion dadurch ist eindeutig zu verzeichnen. Wir nehmen die Hinweise auf.
Bürger	Ergänzende Hinweise: Das Problem sind Risse und Schlaglöcher in den Straßen, wodurch die Lkw noch lauter sind. Im Zuge der Haushaltsplanung der Stadt ist der Einbau eines OPA wahrscheinlich nicht möglich. Der Vorteil einer Verkehrsinsel wäre, dass abgebremst werden muss. Momentan ist Flemsdorf ein Durchgangsdorf, bei dem die meisten einfach mit 70 km/h durchfahren.
Frau Pozdorecz	Der Hinweis wird aufgenommen.

**Anlage 28** Abwägungstabelle | Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Fortschreibung des  
Lärmaktionsplans um Stellungnahme ersucht wurden****1. Verfahren**

Einholung der Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Stufe 4), Stand 06.06.2024, für die Stadt Schwedt/Oder

Digitales Verfahren mit Schreiben per E-Mail vom 07.06.2024 (Fristablauf 02.08.2024)

Öffentliche Auslegung des Entwurfs vom 01.07.2024 bis einschließlich 02.08.2024

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder sind die nachfolgenden Träger öffentlicher Belange von der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes unterrichtet worden. Gleichzeitig ist ihnen der Entwurf zugestellt worden und sie sind um Stellungnahme zum Entwurf gebeten worden.

1. Landesamt für Umwelt Brandenburg
2. Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg
3. Fernstraßen-Bundesamt
4. Landesbetrieb Straßenwesen
5. Untere Straßenverkehrsbehörde

Im Ergebnis des Verfahrens sind sechs Stellungnahmen eingegangen.

**2. Abwägungsvorgang**

Nachfolgend werden die eingegangenen Stellungnahmen mit Wiedergabe ihres wesentlichen Inhalts aufgelistet und es werden ihnen die jeweiligen Abwägungsergebnisse zugeordnet, die im Ergebnis der Prüfung der Stellungnahmen herausgearbeitet wurden.

Fortsetzung zu Anlage 28

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
 Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans um Stellungnahme ersucht wurden**

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Abwägung
<b>1. Autobahn GmbH des Bundes</b>	<p><b>Stellungnahme vom 21.06.2024</b></p> <p>wir wurden von Fernstraßenbundesamt im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplan (Stufe 4), Stand 06. Juni 2024 gebeten.</p> <p>Die Niederlassung (NL) Nordost der Autobahn GmbH des Bundes ist gemäß der Verordnung über die Beleihung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (Infrage-Beleihungsverordnung - InfrGGBV) mit der Wahrnehmung der Aufgaben eines Trägers öffentlicher Belange beliehen und hat in dieser Funktion die vorgelegten Planunterlagen geprüft.</p> <p>Die Stadt Schwedt/Oder liegt nicht im Einzugsbereich einer Autobahn, so dass kein Lärminderungserfordernis im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH des Bundes festzustellen ist.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p>
<b>2. Fernstraßen-Bundesamt, Referat S1 – Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht</b>	<p><b>Stellungnahme vom 24.06.2024</b></p> <p>Das Fernstraßen-Bundesamt ist die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen in einem Abstand von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Für die vorbezeichneten Straßen nimmt die Autobahn GmbH des Bundes die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr und ist in Bau- und Genehmigungsverfahren neben dem Fernstraßen-Bundesamt unabhängig von der Entfernung zum Straßenrand bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.</p> <p>Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen sehen wir derzeit seitens des Fernstraßen-Bundesamtes keine anbaurechtlichen Belange nach § 9 FStrG berührt, da keine Bundesfernstraßen in unserer Zuständigkeit wie oben ausgeführt betroffen sind.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p>
<b>3. Fernstraßen-Bundesamt, Referat S3 – Lärm-, Umwelt- und Klimaschutz</b>	<p><b>Stellungnahme vom 05.07.2024</b></p> <p>für das FBA Referat S3 ergibt sich für die Bewertung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplanung keine unmittelbare Zuständigkeit.</p> <p>Sollten in Ihrem Lärmaktionsplan Maßnahmen für die Minderung von Lärm durch eine Bundesautobahn vorgesehen sein, ist die Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger der zuständige Ansprechpartner.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p>

## Fortsetzung zu Anlage 28

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
 Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans um Stellungnahme ersucht wurden**

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Abwägung
<b>4. Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg</b>	<p><b>Stellungnahme vom 27.06.2024</b></p> <p>Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf auf der Grundlage einer vertieften Analyse der bestehenden verkehrsbezogenen Umgebungslärsituation die konkreten Möglichkeiten zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen in der Stadt Schwedt/Oder. Dabei werden insbesondere Überschreitungen der Prüfwerte <math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math> und <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math> betrachtet, das bestehende Straßennetz, soweit durch Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47 b Ziffer 3 BImSchG mit beeinflusst, einbezogen und für die Hauptlärmschwerpunkte des Straßenverkehrs die Regelungsmöglichkeiten für Lärmauswirkungen untersucht und im Hinblick auf ihre Wirksamkeit analysiert und geordnet. Insgesamt wird ein integrativer Ansatz verfolgt, wobei strategische gesamtgemeindliche Planungen und Ziele, insbesondere die Verkehrsentwicklungsplanung, berücksichtigt werden.</p> <p>Die Vorgehensweise und vorliegende Ergebnisse werden insgesamt als ausgewogen und qualifiziert bewertet. Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit ist im weiteren Verfahren zu gewährleisten.</p> <p>Zu Seite 2, zweiter Absatz, Zeile 3:                      Es wird folgende Korrektur vorgeschlagen:                      „Sofern in einer kartierten Kommune auf Grundlage der Lärmkarten Flächen ermittelt werden, die von kartierungspflichtigen Isophonen angeschnitten werden, so ist durch die Kommune ein Lärmaktionsplan aufzustellen bzw. ein bestehender Lärmaktionsplan zu aktualisieren.“</p> <p>Zu Seite 25, Tabelle 5-4, Tabellenbeschriftung:                      Es wird folgende Korrektur vorgeschlagen:                      „Betroffene ganztags (<math>L_{rindex} L_{DEN}</math>)“</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Der Lärmaktionsplan wird um die Darstellung der Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit ergänzt.</p> <p>Der Entwurf wird entsprechend korrigiert.</p> <p>Der Entwurf wird entsprechend korrigiert.</p>

## Fortsetzung zu Anlage 28

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
 Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans um Stellungnahme ersucht wurden**

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Abwägung
	<p>Hinweise zu Ruhigen Gebieten</p> <p>Im Entwurf des Lärmaktionsplans wurden zwei Potenzialflächen ermittelt, die als ruhige Gebiete ausgewiesen werden können. Es wurde aber kein Bezug zu den bereits in der dritten Runde festgesetzten ruhigen Gebieten hergestellt. Für diese Gebiete, Innenbereich des Wohngebietes Neue Zeit, Innenbereich des Wohngebietes Talsand, Siedlung Schlosswiesen und Siedlung Kastanienallee bitte ich darum, entsprechende Schutzmaßnahmen zu benennen. Ebenso ist deren Geolage unter Verwendung der Formatvorlage „LAP_ruhige_Gebiete_Lage.shp“ zu übermitteln. Dies gilt auch für in dieser Runde festzusetzende ruhige Gebiete.</p> <p>Ich bitte Sie, für die Berichterstattung über den beschlossenen Lärmaktionsplan (4. Runde) an die EU-Kommission das unter folgenden Link abrufbare Formular zu verwenden und dieses als Excel-Dokument an das MLUK zu senden:  <a href="https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungs-laerm/laermaktionsplanung/">https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungs-laerm/laermaktionsplanung/</a></p> <p>Ich weise darauf hin, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 14 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung (ggf. unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt. Daher ist es erforderlich - soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist - mit diesen Behörden eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen. Soweit in zukünftigen Verwaltungsverfahren zur Umsetzung von Maßnahmen die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, wird das Landesamt für Umwelt jeweils über eine eigene Stellungnahme entscheiden.</p>	<p>Entsprechend der Abb. 7-1 (S. 34) wird ein Umgebungslärmpegel von unter <math>L_{DEN} = 45dB(A)</math> nur in den grünen Bereichen, u.a. in den Potenzialflächen 1 und 2, eingehalten. Daher sollten künftig nur noch diese beiden Flächen als ruhige Gebiete berücksichtigt werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p> <p>Eine Rücksprache mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg ist am 16.07.2024 erfolgt.</p> <p>Nach Auskunft von Herrn Christian Hoffmann, Referat 47 Bau und Betrieb von Radwegen und Straßen, Vergabe, Straßenrecht ist eine Beteiligung des Landesbetriebs Straßenwesen ausreichend.</p>



Fortsetzung zu Anlage 28

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans um Stellungnahme ersucht wurden**

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Abwägung
<p><b>5. Landesamt für Umwelt Brandenburg</b></p>	<p><b>Stellungnahme vom 22.07.2024</b></p> <p>die zum o. g. Betreff übergebenen Unterlagen wurden von den Fachabteilungen Naturschutz, Immissionsschutz und Wasserwirtschaft (Prüfung des Belangs Wasserwirtschaft hier bezogen auf die Zuständigkeiten des Wasserwirtschaftsamtes gemäß BbgWG § 126, Abs. 3, Satz 3, Punkte 1-5 u. 8) des Landesamtes für Umwelt (LfU) zur Kenntnis genommen und geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung wird für die weitere Bearbeitung der Planungsunterlagen sowie deren Umsetzung beiliegende Stellungnahme der Fachabteilung Immissionsschutz übergeben. Die Fachabteilung Wasserwirtschaft zeigt keine Betroffenheit an. Die fachliche Zuständigkeit für den Naturschutz obliegt der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Uckermark.</p> <p><b>Stellungnahme vom 22.07.2024, Abteilung Technischer Umweltschutz 1 und 2</b></p> <p>Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf auf der Grundlage einer vertieften Analyse der bestehenden verkehrsbezogenen Umgebungslärsituation die konkreten Möglichkeiten zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen in der Stadt Schwedt/Oder. Dabei werden insbesondere Überschreitungen der Prüfwerte LDEN = 65 dB(A) und LNight = 55 dB(A) betrachtet, das bestehende Straßennetz, soweit durch Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47 b Ziffer 3 BImSchG mit beeinflusst, einbezogen und für die Hauptlärmschwerpunkte des Straßenverkehrs die Regelungsmöglichkeiten für Lärmauswirkungen untersucht und im Hinblick auf ihre Wirksamkeit analysiert und geordnet. Insgesamt wird ein integrativer Ansatz verfolgt, wobei strategische gesamtgemeindliche Planungen und Ziele, insbesondere die Verkehrsentwicklungsplanung, berücksichtigt werden.</p> <p>In der Gesamtlärbetrachtung Abb. 6-3 wurde in Anlehnung an die DIN 18005 Pkt. 5.2.3 die flächenbezogenen Schalleistungspegel <math>L_w</math> von 65 dB(A) bzw. <math>L_w</math> von 60 dB(A) herangezogen.</p> <p><b>Fazit</b> Die Vorgehensweise und vorliegende Ergebnisse werden insgesamt als ausgewogen und qualifiziert bewertet. Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit ist im weiteren Verfahren zu gewährleisten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Der Lärmaktionsplan wird um die Darstellung der Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit ergänzt.</p>



## Fortsetzung zu Anlage 28

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
 Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans um Stellungnahme ersucht wurden**

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Abwägung
	<p>- Zu Seite 2, zweiter Absatz, Zeile 3:                      Es wird folgende Korrektur vorgeschlagen:                      „Sofern in einer kartierten Kommune auf Grundlage der Lärmkarten Flächen ermittelt werden, die von kartierungspflichtigen Isophonen angeschnitten werden, so ist durch die Kommune ein Lärmaktionsplan aufzustellen bzw. ein bestehender Lärmaktionsplan zu aktualisieren.“</p> <p>- Zu Seite 25, Tabelle 5-4, Tabellenbeschriftung:                      Es wird folgende Korrektur vorgeschlagen:                      „Betroffene ganztags (Lärmindex LDEN)“</p> <p>- Zu Ruhigen Gebieten                      Im Entwurf des Lärmaktionsplans wurden zwei Potenzialflächen ermittelt, die als ruhige Gebiete ausgewiesen werden können. Es wurde kein Bezug zu den bereits in der dritten Runde festgesetzten ruhigen Gebieten hergestellt. Für diese Gebiete, Innenbereich des Wohngebietes Neue Zeit, Innenbereich des Wohngebietes Talsand, Siedlung Schlosswiesen und Siedlung Kastanienallee sind Schutzmaßnahmen zu benennen.                      Ebenso ist deren Geologie unter Verwendung der Formatvorlage „LAP_ruhige_Gebiete_Lage.shp“ zu übermitteln. Dies gilt auch für in dieser Runde festzusetzende ruhige Gebiete.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 14 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung (ggf. unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt. Daher ist es erforderlich - soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist - mit diesen Behörden eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen.</p> <p>Wir bitten Sie zur Meldung des beschlossenen Lärmaktionsplans das Formular des MLUK unter <a href="https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laem/umgebungsplaem/laermaktionsplanung/">https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laem/umgebungsplaem/laermaktionsplanung/</a> zu verwenden und dem MLUK nach Beschlussfassung dieses als Excel-Dokument zuzusenden.</p>	<p>Der Entwurf wird entsprechend korrigiert.</p> <p>Der Entwurf wird entsprechend korrigiert.</p> <p>Entsprechend der Abb. 7-1 (S. 34) wird ein Umgebungslärmpegel von unter LDEN =45dB(A) nur in den grünen Bereichen, u.a. in den Potenzialflächen 1 und 2, eingehalten. Daher sollten künftig nur noch diese beiden Flächen als ruhige Gebiete berücksichtigt werden.</p> <p>Eine Rücksprache mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg ist am 16.07.2024 erfolgt.</p> <p>Nach Auskunft von Herrn Christian Hoffmann, Referat 47 Bau und Betrieb von Radwegen und Straßen, Vergabe, Straßenrecht ist eine Beteiligung des Landesbetriebs Straßenwesen ausreichend.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p>

Fortsetzung zu Anlage 28

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
 Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans um Stellungnahme ersucht wurden**

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Abwägung
<p><b>6. Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Bestribsitz Hoppegarten</b></p>	<p><b>Entwurf der Stellungnahme, Eingegangen am 26.07.2024</b></p> <p>mit dem o. g. Schreiben bitten Sie den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) um Stellungnahme zu den im Planentwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) 4. Stufe der Stadt Schwedt/Oder (Planungsstand: 06.02.2024) dargestellten Lärminderungsmaßnahmen.</p> <p><b>Verkehrlenkende Maßnahmen</b>                      Verkehrlenkende Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Uckermark im Einvernehmen mit der Stadt Schwedt/Oder an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen.</p> <p>Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an Bundes- und Landesstraßen innerhalb von Ortsdurchfahrten (OD) müssen die Voraussetzungen nach StVO § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 vorliegen. Auf der Grundlage von schalltechnischen Berechnungen entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen müssen vorab die Ergebnisse vom Straßenbaulastträger (Lärmschutz-Richtlinien StV vom 23.11.2007) erbracht und der Straßenverkehrsbehörde zur Entscheidung vorgelegt werden. Nach ausführlicher Sachverhaltsermittlung und umfangreicher Prüfung erhält der Antragsteller das Ergebnis der Prüfung.</p> <p>Im Bereich der Stadt Schwedt/Oder befinden sich folgende Baumaßnahmen in der Planung bzw. wurden durchgeführt:</p> <p><b>Straßenbaumaßnahmen</b></p> <p><b>B 2 westlich des Knotenpunktes (KP) B 2 / L 284</b>                      Im Bereich der B 2 westlich des KP B 2/L 284 wurde im Abschnitt 905 im Jahr 2023 seitens des LS eine Erhaltungsmaßnahme durchgeführt. Als Deckschicht (DS) wurde ein Asphaltbeton AC 8 DS eingebaut.</p>	<p>Es wurde um Stellungnahme zum Entwurf vom 06.06.2024 gebeten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p>

Fortsetzung zu Anlage 28

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder****Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans um Stellungnahme ersucht wurden**

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme	Abwägung
	<p><b>B 166, Werner-Seelenbinder-Straße</b> Seitens des LS ist im Bereich der B 166, Werner-Seelenbinder-Straße von Abs.020, km 0,000 bis Abs. 030, km 0,125 der grundlegende Ausbau der Straße geplant. In diesem Zusammenhang ist auf einer Länge von ca. 1.265 m der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt vorgesehen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist keine Aussage zum Termin der baulichen Umsetzung möglich.</p> <p><b>B 166, Lindenallee</b> Seitens des LS ist im Bereich der B 166, Lindenallee von Abs.010, ca. km 4,287 bis km 4,429 der grundlegende Ausbau der Straße geplant. In diesem Zusammenhang ist auf einer Länge von ca.142 m der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt vorgesehen. Ein verbindlicher Termin der Bauausführung kann derzeit noch nicht benannt werden.</p> <p>Im Bereich der B 166, Lindenallee, Abs. 010, von ca. km 3,280 bis km 4,287 ist eine Erhaltungsmaßnahme geplant. Unter Verwendung eines lärmoptimierten Dünn-schichtbelages (DSH-V5) ist die Erneuerung der DS vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahme soll bis Ende 2027 erfolgen.</p> <p><b>L 284, OD Flemisdorf</b> Im Bereich der L 284, OD Flemisdorf ist bis Ende 2027 eine Erneuerung der DS (DSH-V5) vorgesehen.</p> <p><b>Benehmens-Einvernehmens-Herstellung mit dem LS (Immissionsschutzverordnung – ImSchV)</b> Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen hat, ist das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung einzuholen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Auswirkungen auf die Planinhalte ergeben sich nicht.</p> <p>Eine Rücksprache mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg ist am 16.07.2024 erfolgt.</p> <p>Nach Auskunft von Herrn Christian Hoffmann, Referat 47 Bau und Betrieb von Radwegen und Straßen, Vergabe, Straßenrecht ist eine Beteiligung des Landesbetriebs Straßenwesen ausreichend.</p>

## Anlage 29 Abwägungstabelle | Offenlage

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen****1. Verfahren**

Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Stadt Schwedt/Oder (Stufe 4) hat die Öffentlichkeit wie folgt mitgewirkt:

Der Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Schwedt/Oder (Stufe 4), Stand 09.02.2024, wurde am 25.03.2024 öffentlich vorgestellt und diskutiert. Die Öffentlichkeit wurde durch Mitteilung im Stadtjournal der Stadt (02/2024) und auf der Internetseite der Stadt über die öffentliche Vorstellung unterrichtet. Die vorgebrachten Hinweise sind im Protokoll der Informationsveranstaltung dargestellt (Anlage 28).

Der Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Schwedt/Oder (Stufe 4), Stand 06.06.2024, wurde vom 01.07.2024 bis einschließlich 02.08.2024 öffentlich ausgelegt. Zeitgleich war er auf der Internetseite der Stadt einsehbar. Durch Mitteilung im Stadtjournal der Stadt Schwedt/Oder (06/2024) und auf der Internetseite der Stadt wurde die Öffentlichkeit über die öffentliche Auslegung informiert.

**2. Abwägungsvorgang**

Nachfolgend werden die während der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen mit Wiedergabe ihres wesentlichen Inhalts aufgelistet und es werden ihnen die jeweiligen Abwägungsergebnisse zugeordnet, die im Ergebnis der Prüfung der Stellungnahmen herausgearbeitet wurden.

Fortsetzung zu Anlage 29

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder**  
**Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen**

	Stellungnahme	Abwägung
1. Ortsbeirat Flemsdorf	<p><b>Stellungnahme vom 15.07.2024</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,  sehr geehrte, liebe Frau Hoppe,  seit geraumer Zeit bemüht sich der Ortsteil Flemsdorf um die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen wie z. B. der Verkehrsinseln an den Ortsein- und -ausgängen. Diese bei der Eingemeindung in die Stadt Schwedt)/Oder vereinbarten Handlungsbedarfe liegen uns weiterhin sehr am Herzen. Bedauerlicherweise entsteht zwischenzeitlich das Gefühl, dass durch unterschiedliche Zuständigkeiten in Bezug auf die L284 die Verantwortung zum Nachteil der Flemsdorfer hin und her geschoben wird. Die aktuell stattfindende Beteiligungsphase des Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt ermutigt uns als Ortsbeirat, erneut tätig zu werden. Daher schreiben wir Sie heute an und wenden uns an beide jeweils unterschiedlich zuständige Einheiten.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
	<p>Zunächst danken wir Frau Bürgermeisterin Hoppe ausdrücklich für das offene Ohr gegenüber den Flemsdorferinnen und Flemsdorfer, die am 25. März in beeindruckender Weise die Situation in Flemsdorf geschildert haben. Durch die Sperrung der B2 Richtung Schwedt im vergangenen Jahr hat gerade der Schwerlastverkehr die kürzere Strecke nach Schwedt durch den Ortsteil Flemsdorf entdeckt und nicht wieder aufgegeben. Die Zählungen haben ein fast Vervierfachung des Lkw-Verkehrs durch den Ortsteil ergeben, auch heute noch.</p>	Die Schallberechnungen im Rahmen des Lärmaktionsplans wurden auf Grundlage der im Modell hinterlegten Verkehrszahlen des Landesamts für Umwelt durchgeführt. Andere Daten, die etwa eine Zunahme des Schwerverkehrs abbilden, lagen für die Bearbeitung nicht vor. Der Hinweis, dass auch nach der Baumaßnahme entlang der B 2 ein erhöhter Schwerverkehr verbleibt, wird jedoch zur Kenntnis genommen.

Fortsetzung zu Anlage 29

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
 Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen**

	Stellungnahme	Abwägung
	Wie im Entwurf des Lärmaktionsplans beschrieben ist eine wesentliche Maßnahme zur Reduktion des Lärms die Reduktion der Verkehrsbelastung, das bedeutet den Lärm erst gar nicht entstehen zu lassen.  Für Flemsdorf bedeutet dies Folgendes:  1. das verlorengegangene Schild für den Lkw Verkehr „7,5t frei nur bis Meyenburg“ am sog. Pinnower Kreisel ist unverzüglich wieder aufzustellen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Lärmaktionsplan wird ein entsprechender Prüfauftrag als weitere Maßnahme ergänzt.
	2. Im Anschluss daran ist ein grundsätzliches Durchfahrverbot für Lkw ab dem Pinnower Kreisel für die L 284 zu prüfen und umzusetzen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da die L 284 eine Landesstraße ist, steht ein generelles Lkw-Verbot im Widerspruch zur Verkehrsfunktion und Widmung der Straße.
	3. Die zeitliche Beschränkung des Durchfahrverbotes aus Schwedt kommend an der Karl-Teichmann-Straße Richtung L 284 ist aufzuheben und ein durchgängiges Durchfahrverbot anzuordnen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Auch hier wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der L 284 um eine Landesstraße handelt, bei welcher ein generelles Lkw-Verbot der Verkehrsfunktion der Straße widersprechen würde.

Fortsetzung zu Anlage 29

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
 Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen**

	Stellungnahme	Abwägung
	4. In der Ortsdurchfahrt Flemsdorf ist die Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 nicht nur nachts, sondern dauerhaft erforderlich.	Im Ergebnis der durchgeführten schalltechnischen Berechnungen besteht ganztags nur eine geringe Betroffenheit über dem Prüfwert von 65 dB(A) vor (1 Person) und nachts eine Betroffenheit von 6 Personen über dem Prüfwert von 55 dB(A) vor. Durch Tempo 30 nachts könnte die Anzahl der Betroffenen nachts deutlich reduziert werden. Eine Maßnahme im Tageszeitraum (6-22 Uhr) könnte auf Grundlage der Ergebnisse jedoch kaum begründet werden, da sie nicht verhältnismäßig wäre.  Inwiefern sich die aktuelle verkehrliche Situation gegenüber den aus dem Jahr 2019 stammenden Daten des Landesamts für Umwelt anders darstellt (z. B. deutlich höherer Schwerverkehrsanteil) kann derzeit nicht beurteilt werden, da keine aktuelleren Daten vorliegen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass der Lärmaktionsplan auch zu einem späteren Zeitpunkt noch ergänzt werden kann, wenn neue Erkenntnisse vorliegen. Vor diesem Hintergrund wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.
	Mit diesen Maßnahmen ist die Lärmbelästigung erheblich reduziert und die B2 kann eine ihre Grundfunktionen, den Lkw-Verkehr aufzunehmen und kleinere Straßen zu entlasten, wieder erfüllen. Zudem wird die Umgehung der Mautpflicht durch Nutzung der Landstraße statt Nutzung der Bundesstraße verhindert. Die Straßen werden weniger reparaturanfällig. Die L 284 ist baulich nicht für den heutigen Schwerlastverkehr ausgelegt.	Wird zur Kenntnis genommen. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es grundsätzlich sinnvoll, eine Lenkungswirkung für den Schwerverkehr in Richtung B 2 zu erzielen,  Über die Tempo 30 nachts in den Ortsdurchfahrten entlang der L 284 sowie eine Tonnagebeschränkung auf 7,5 t sind jedoch keine weiteren Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung möglich. Mit Blick auf die Verkehrsfunktion der L 284 als Landesstraße muss eine Befahrbarkeit für Lkw zumindest bis 7,5 t gewährleistet sein, sodass ein generelles Lkw-Verbot nicht realisierbar ist.

Fortsetzung zu Anlage 29

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder**  
**Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen**

	Stellungnahme	Abwägung
	<p>Um die Verkehrssituation in Flemsdorf langfristig für die Einwohnerinnen und Einwohner besser und vor allem sicher zu gestalten, muss an dem Erfordernis der Verkehrsinseln an den Ortsein und -ausgängen festgehalten werden. Auch wenn, wie im Lärmaktionsplan dargestellt, schon die Reduktion der Geschwindigkeit zu einer Lärmreduktion führt, so ist uns darüber hinaus die Sicherheit unserer Bürgerinnen und Bürger und insbesondere der Kinder viel wichtiger. Durch überhöhte Geschwindigkeiten und damit verbundene Überholmanöver sind die Anwohnerinnen und Anwohner hoch gefährdet. Wir wissen, dass es bislang „gut gegangen“ ist. Dies ist aber der Umsichtigkeit der Anwohnenden zu verdanken und großes Glück. Die installierte Fußgängerampel ist kein Garant dafür, heil die Straße zu überqueren. Ist es doch kein Einzelfall, dass auch bei rot gefahren wird oder gerade der Überholvorgang innerorts ein rechtzeitiges Bremsen hindert. Wir wollen erst gar nicht zu einem Unfallschwerpunkt werden!</p> <p>Auch aus diesen Gründen ist die Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 sinnvoll und notwendig und die bauliche Errichtung der Verkehrsinseln zur Unterstützung unabdingbar.</p>	<p>Die Maßnahmenvorschläge werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um Lärminderungsmaßnahmen im engeren Sinne, sondern um Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsorganisation im Ortsteil Flemsdorf. Mit den Möglichkeiten des Lärmaktionsplans kann diese Problemlage daher nicht geregelt werden.</p>



Fortsetzung zu Anlage 29

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen**

	Stellungnahme	Abwägung
	<p>Mit Blick auf die Diskussion am 25.3 2024 gehen wir davon aus, dass die o.g. Nummer 1 (Hinweisschild 7,5 t am Pinnower Kreisel) kurzfristig realisiert wird.</p> <p>Wir bitten die Verantwortlichen in der Stadtverwaltung Schwedt/Oder und beim Landesbetrieb Straßenwesen um eine Mitteilung zum jeweiligen Sachstand und ggf. Hinweisen, wo und wie wir noch tätig werden müssen.</p>	<p>Ein entsprechender Prüfauftrag wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
	<p>Wir bitten ferner, für Flemsdorf die oben genannten Maßnahmen in die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes aufzunehmen. Des Weiteren können wir nicht nachvollziehen, warum unter <b>Punkt 5.1 Langfristige Strategie</b> der Schwerlastverkehr keinerlei Erwähnung findet. Auch hier müssen präventive Maßnahmen entwickelt werden, insbesondere da, wie Sie, Frau Hoppe, richtigerweise am 25.3. gesagt haben, der Lkw-Verkehr für die regionale Wirtschaft wichtig ist. Ohne solche Überlegungen ist der Lärmaktionsplan nicht vollständig.</p>	<p>Aufgrund der direkten Führung der B 2 zur Raffinerie steht bereits eine leistungsfähige Anbindung für den Schwerverkehr zur Verfügung. Mithilfe der o. g. Maßnahmen entlang der L 284 kann die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die B 2 unterstützt werden, indem der Widerstand im Zuge der L 284 für den Schwerverkehr erhöht wird. Weitere lenkende Maßnahmen sind darüber hinaus jedoch nicht möglich.</p> <p>Hinzu kommen die besonderen verkehrlichen Randbedingungen in Schwedt mit der Oderbrücke und dem Grenzübergang. Da dem Schwerverkehr keine Alternativen zur Verfügung stehen, kann dieser grundsätzlich nicht weiter beschränkt werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan kann in diesem Sinne nicht als Ersatz für einen Verkehrsentwicklungsplan verstanden werden, zumal sich die o. g. Randbedingungen nicht ohne Weiteres ändern lassen.</p>

Fortsetzung zu Anlage 29

**Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Schwedt/Oder  
Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen**

	Stellungnahme	Abwägung
<b>2. Hinweise von Anwohnern der Helbigstraße, 19.07.2024 und 24.07.2024</b>	Zwei Anwohner der Helbigstraße sprachen persönlich und telefonisch im Fachbereich 3, Abteilung Stadtplanung vor. Sie fühlen sich tagsüber vom Verkehrslärm belästigt, der durch LKW verursacht wird, und bitten um Prüfung einer Anordnung zur Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit tagsüber für LKW auf 30 km/h.	Im September und November 2022 hat der Fachbereich 6, Abteilung Ordnungswesen jeweils einer Woche lang Verkehrszählungen durchgeführt. Die erhobenen Verkehrsstärken resultierten in Mittelungspegeln, die unterhalb der Werte für allgemeine Wohngebiete der RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) liegen. Es liegt somit derzeit kein Indiz für erforderliche Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde vor. Die Grenze des zu billigenden, zumutbaren Verkehrslärms ist demnach nicht überschritten. Grundsätzlich wird dieser Bereich analog zum gesamten Stadtgebiet weiterhin im Rahmen der Wahrung der allgemeinen Sicherheit und Ordnung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm im Stadtgebiet betrachtet, um ggf. Maßnahmen einzuleiten.