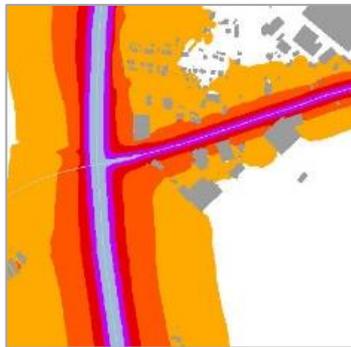


Stadt Wittstock Lärmaktionsplan 3. Runde

Entwurf, Arbeitsstand: 2019-08-08





Lärmaktionsplan 3. Runde

im Auftrag der
Stadt Wittstock

bearbeitet von
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Jochen Richard
Harun Akkus

Aachen/ Berlin, August 2019



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt Eisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	1
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Rechtlicher Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	8
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	9
	5.1 Strategische Lärmkarten	9
	5.2 Belastungsachsen	18
	5.3 Ruhige Gebiete	22
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	25
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	26
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	27
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	30
	9.1 Strategische Maßnahmen	30
	9.1.1 Managementansatz zur Lärminderung	30
	9.1.2 Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplanung	31
	9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen – Pflichtaufgabe A 24	35
	9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen – freiwillige Leistungen	38
	9.3.1 L 14 (Röbeler Straße – Rheinsberger Straße)	38
	9.3.2 L 15 (Perleberger Straße – Rosa-Luxemburg-Straße)	44
	9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	51
10.	Langfristige Strategie	52
	10.1 Umstufungskonzept Nordumfahrung	52
	10.2 Südumfahrung B 189n	54
11.	Finanzielle Informationen	55
	11.1 Kosten Lärmaktionsplan	55
	11.2 Fördermöglichkeiten	55
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	56
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	57
Anhang I	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit	
Anhang II	Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange	
Anhang III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie	
Anhang IV	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr	



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen	3
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	10
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Schwerverkehrsanteil Tag/Nacht.....	11
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit	12
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche	13
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk	14
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	16
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	17
Abb. 5.8:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A)	19
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A)	20
Abb. 5.10:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/ L_{night} > 65/55$ dB(A)	21
Abb. 5.11:	Ruhige Gebiete auf dem Land	24
Abb. 9.1:	Maßnahmenvorschläge des VEP zum fließenden Verkehr	33
Abb. 9.2:	Plandarstellung Bundesverkehrswegeplan 2030	35
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Röbeler Straße (Lietzenweg – Rheinsberger Straße)	41
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht L 15 Perleberger Straße (Rosenplansiedlung – Kyritzer Straße)	46
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht Rosa-Luxemburg-Straße (Kyritzer Straße – L 14)	50
Abb. 10.1:	Übersichtsplan Umstufungskonzept.....	53
Abb. 10.2:	Plandarstellung Bundesverkehrswegeplan 2030 – Lage der Maßnahme.....	54



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung	7
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne	8
Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr	25
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	25
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	25
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde	27
Tab. 9.1:	Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf der Entlastungsstraße	34
Tab. 9.2:	Maximale Fassadenpegel Bereich A 24/ Teetzer Straße	35
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen Röbeler Straße (Lietzenweg – Rheinsberger Straße)	39
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen Rheinsberger Straße (Walter-Schulz-Platz – Rackstädter Weg)	43
Tab. 9.5:	Rahmenbedingungen L 15 Perleberger Straße (Rosenplansiedlung – Kyritzer Straße)	45
Tab. 9.6:	Rahmenbedingungen Rosa-Luxemburg-Straße (Kyritzer Straße – L 14)	48



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	-	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EFRE	-	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IVU-Anlagen	-	Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
KBS	-	Kursbuchstrecke
KfW	-	Kreditanstalt für Wiederaufbau
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LfU	-	Landesamt für Umwelt
LAP	-	Lärmaktionsplan
LSA	-	Lichtsignalanlage
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RdErl	-	Runderlass
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
SV	-	Schwerverkehr
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes
VwVfg	-	Verwaltungsverfahrensgesetz



1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Brandenburg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Wittstock im Landkreis Ostprignitz-Ruppin zählt mit 14.283 Einwohnern zum 31. Dezember 2017 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Auch in der 3. Runde sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (DTV >8.200 Kfz) zu betrachten. Das Landesamt für Umwelt hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 24 innerhalb des Stadtgebiets,
- A 19 innerhalb des Stadtgebiets,
- B 189 im Bereich Anschlussstelle Wittstock,
- L 15 Pritzwalker Straße zwischen Anschlussstelle Wittstock und Perleberger Straße.

Haupteisenbahnen

Die Stadt Wittstock ist nicht von Eisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr betroffen.

Großflughäfen

Die Stadt Wittstock befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Gewerbelärm

Gewerbelärm von IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr sind nur in Ballungsräumen zu betrachten.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.



Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

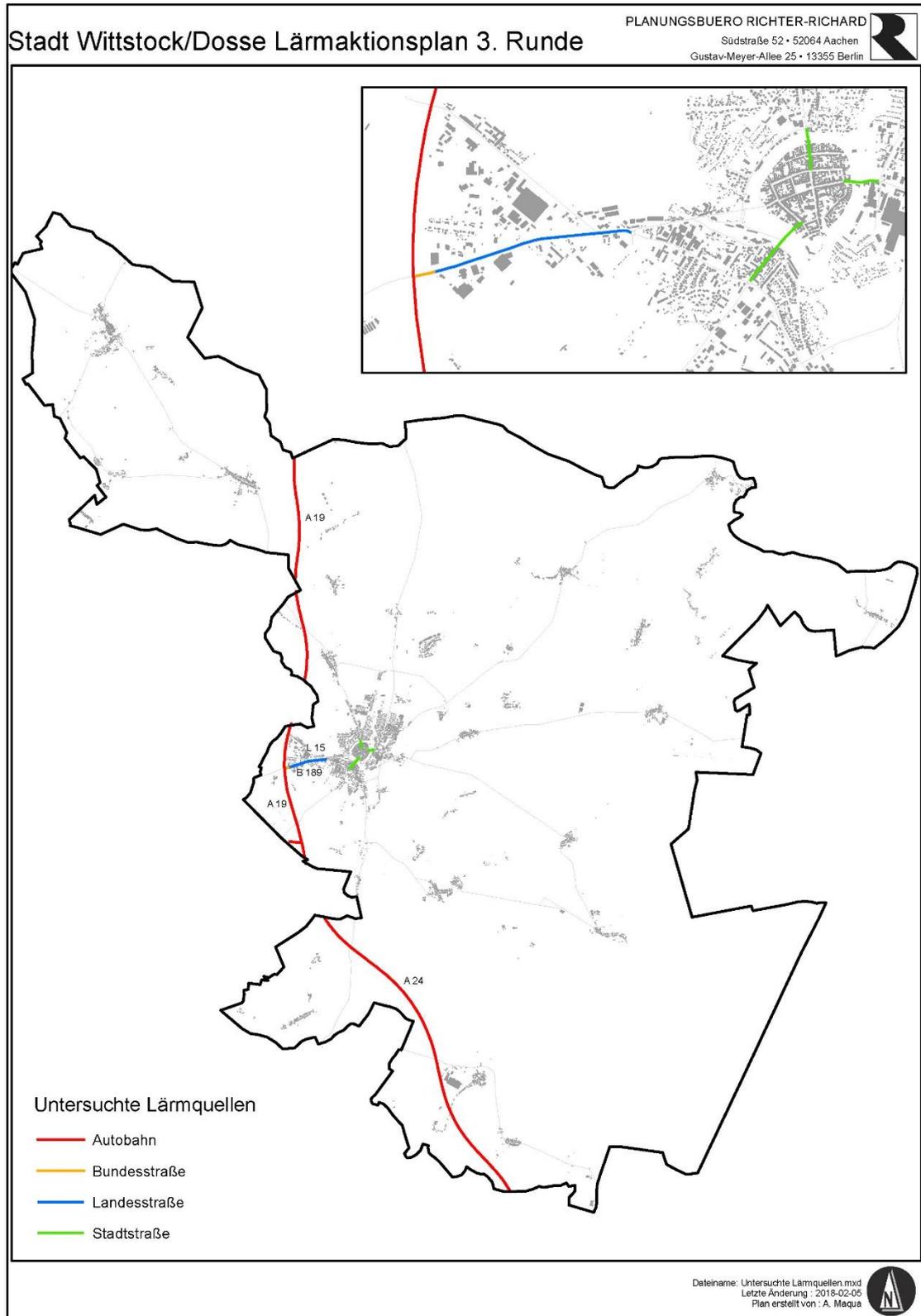


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr ist im Land Brandenburg das LfU zuständig.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Balungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Brandenburg bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Wittstock/Dosse
Amt für Stadtentwicklung
SG Planung
Sabine Hentschke
Markt 1
16909 Wittstock/Dosse

Tel. 03394/429-210
Fax 03394/429-509
E-Mail: s.hentschke@stadt-wittstock.de

Internet: www.wittstock.de

Gemeindeschlüssel: 12 0 68 468

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Zunächst waren in einer 1. Runde (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner in der Lärminderungsplanung alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

In der 2. Runde (bis 18. Juli 2013) war außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 3. Runde bis zum 18. Juli 2018 die Lärmaktionspläne der 2. Runde aus dem Jahr 2013 zu überprüfen.

Als Anhang III sind ergänzend die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

In den meisten Bundesländern sind die Gemeinden die zuständige Behörde und verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, *"dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindli-*

chen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-
rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre ge-
plant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-
lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Er-
gebnisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungsärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlasse der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, Wohngebiete	67 dB(A)	57 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	69 dB(A)	59 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

Die Zuordnung richtet sich nach den Festsetzungen in Bebauungsplänen. Ist das nicht möglich, wie bei außerorts liegender Bebauung, wird die Schutzwürdigkeit über die tatsächliche Nutzung ermittelt.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). In diesem Zusammenhang gelten die in Tabelle 3.1 angegeben Werte nicht, sondern liegen um 3 dB(A) höher.

Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Rechengrundlagen nicht möglich. Der Baulastträger prüft deshalb die Lärmsituation jeweils als Einzelfallprüfung mit den national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90.

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flughäfen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der jeweils aktuellen Fassung heranzuziehen.



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat jedoch eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung¹, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004² und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005³ auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Weltgesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in ihren Night Noise Guidelines⁴ auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen⁵:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}	L_{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

Die Stadt Wittstock verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night} , um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

¹ Weltgesundheitsorganisation - Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018
² Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004
³ Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005
⁴ World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009
⁵ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung, zuletzt abgerufen 2017-11-19



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursacherguppe (also Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt zu erstellen. Die Berechnungen erfolgen mit den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS).

5.1 Strategische Lärmkarten

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu folgendem Ergebnis:

- Bei den von der Stadt Wittstock freiwillig betrachteten Straßenabschnitten innerhalb des Stadtkerns hat das LfU die Lärmkarten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h berechnet. Tatsächlich sind alle Straßen des Stadtkerns Teil einer Tempo 30-Zone. Die tatsächlichen Immissionspegel sind deshalb auf diesen Straßen 2,4 dB(A) geringer als ausgewiesen.

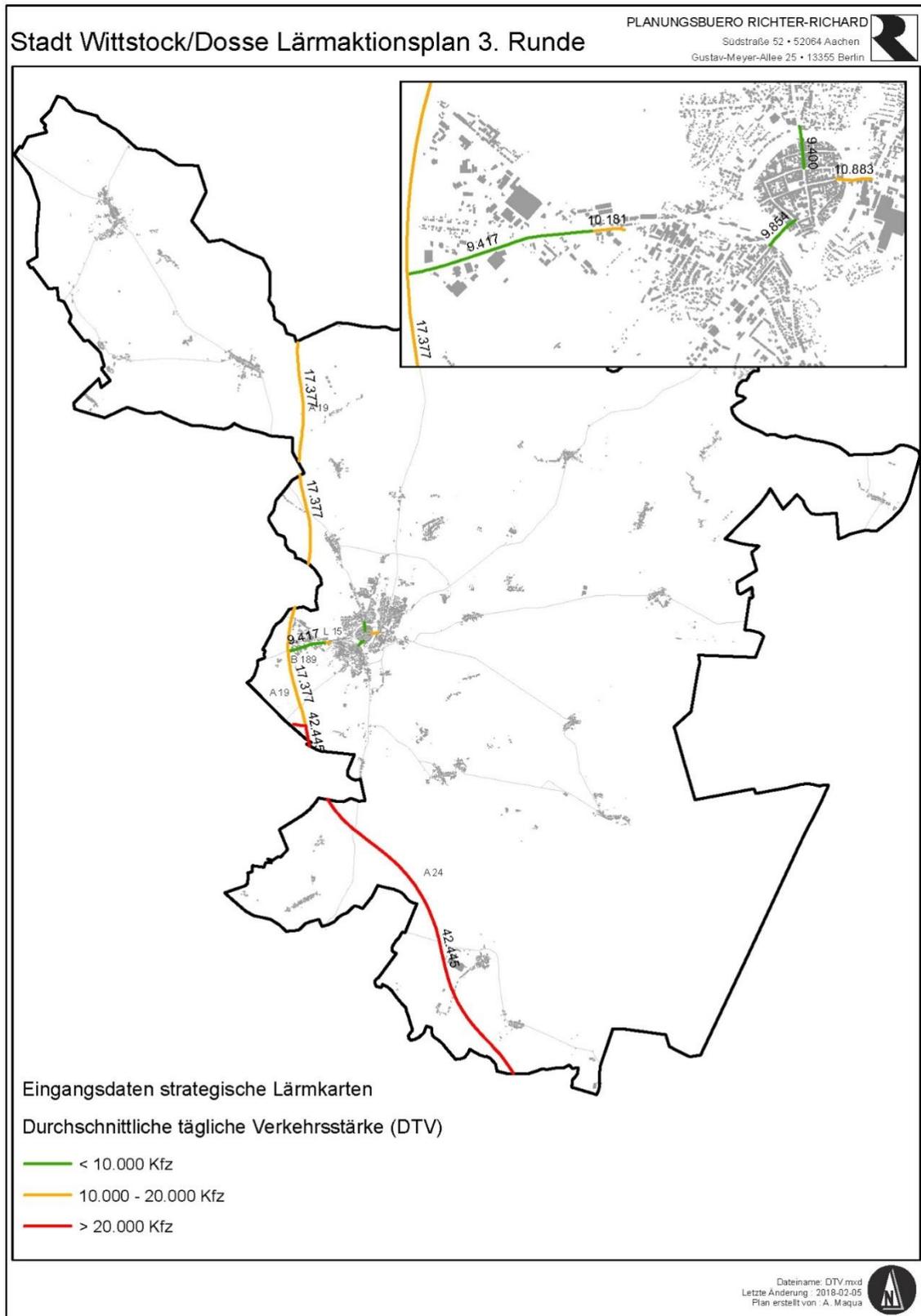


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

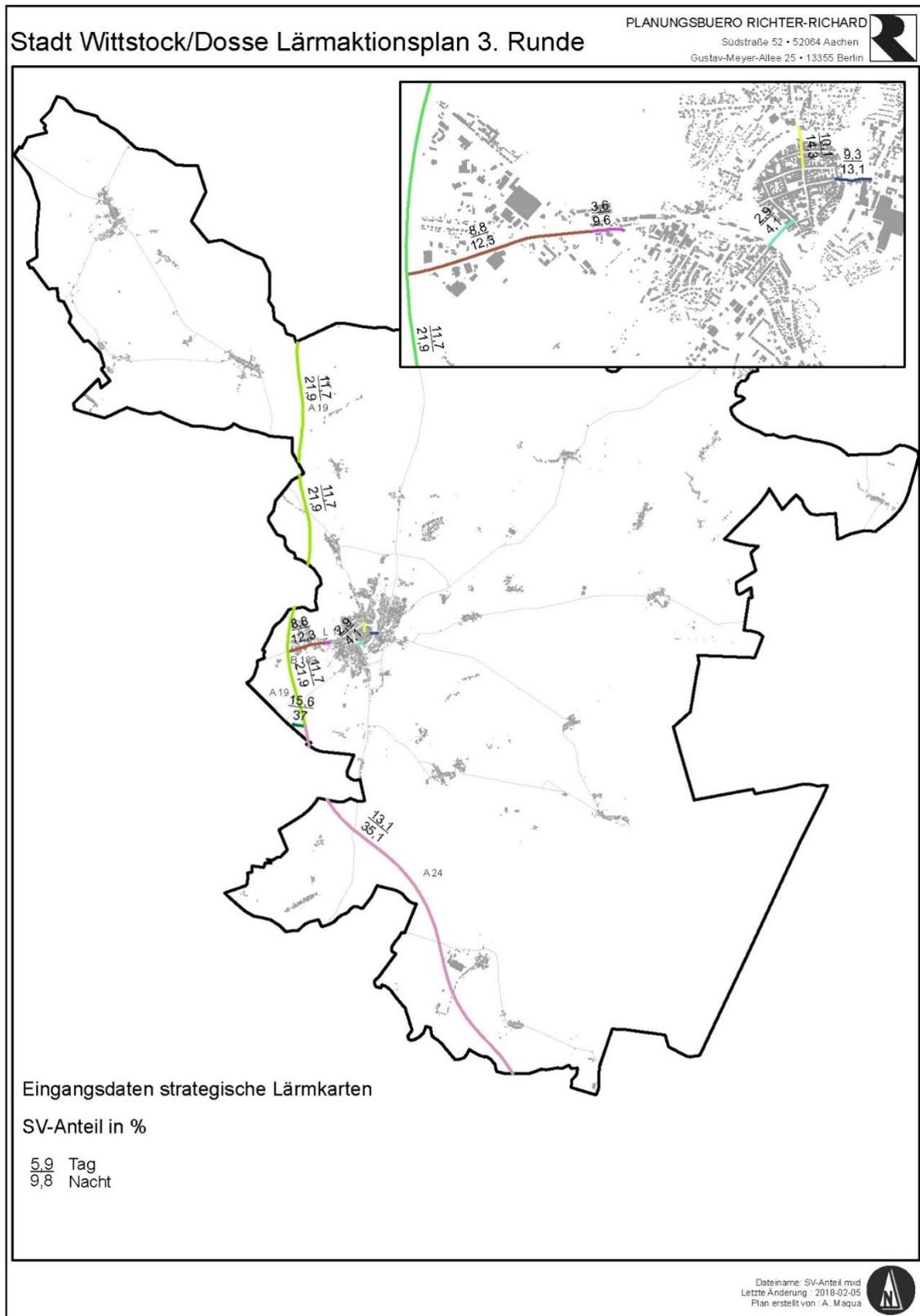


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Schwerverkehrsanteil Tag/Nacht

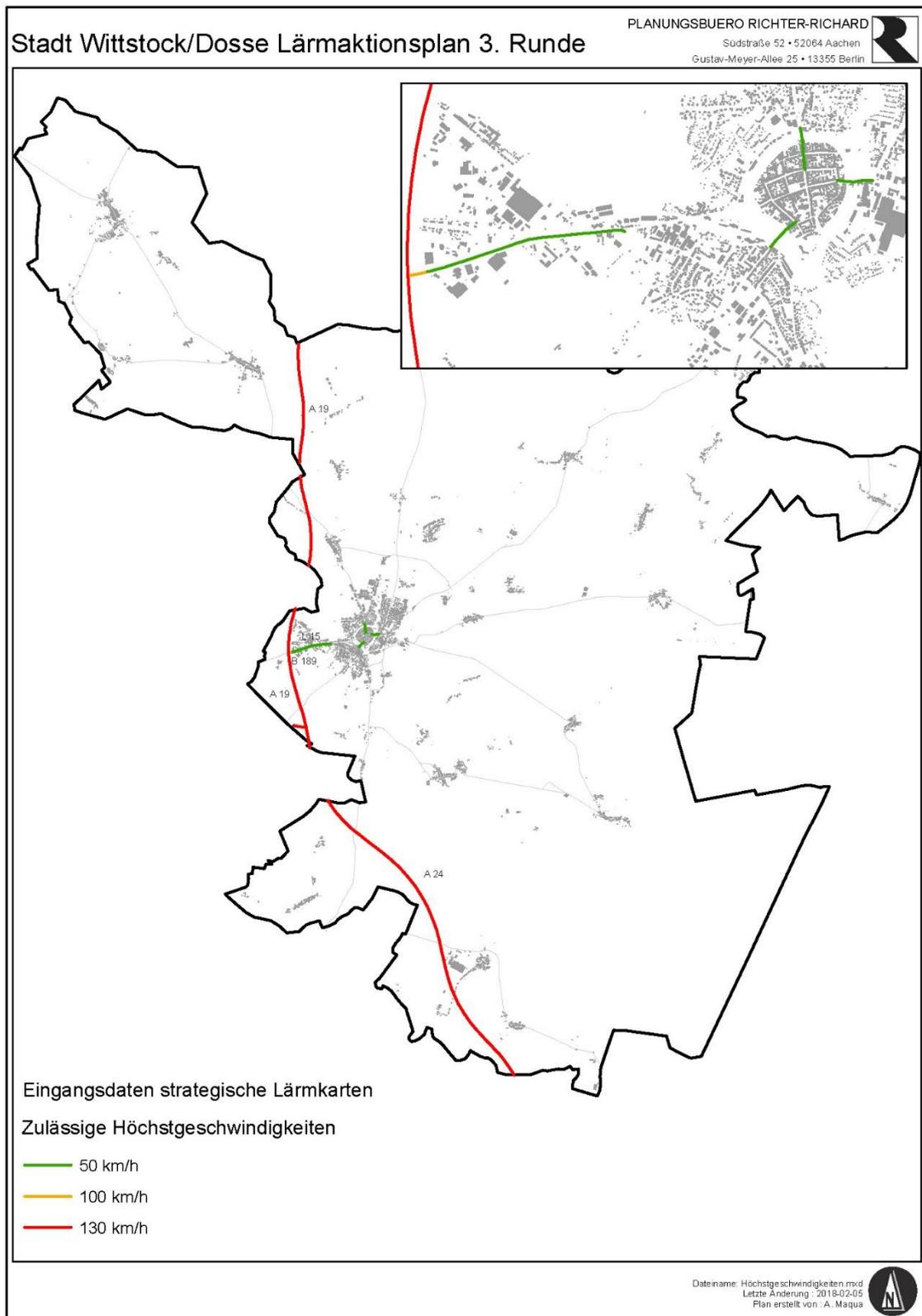


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

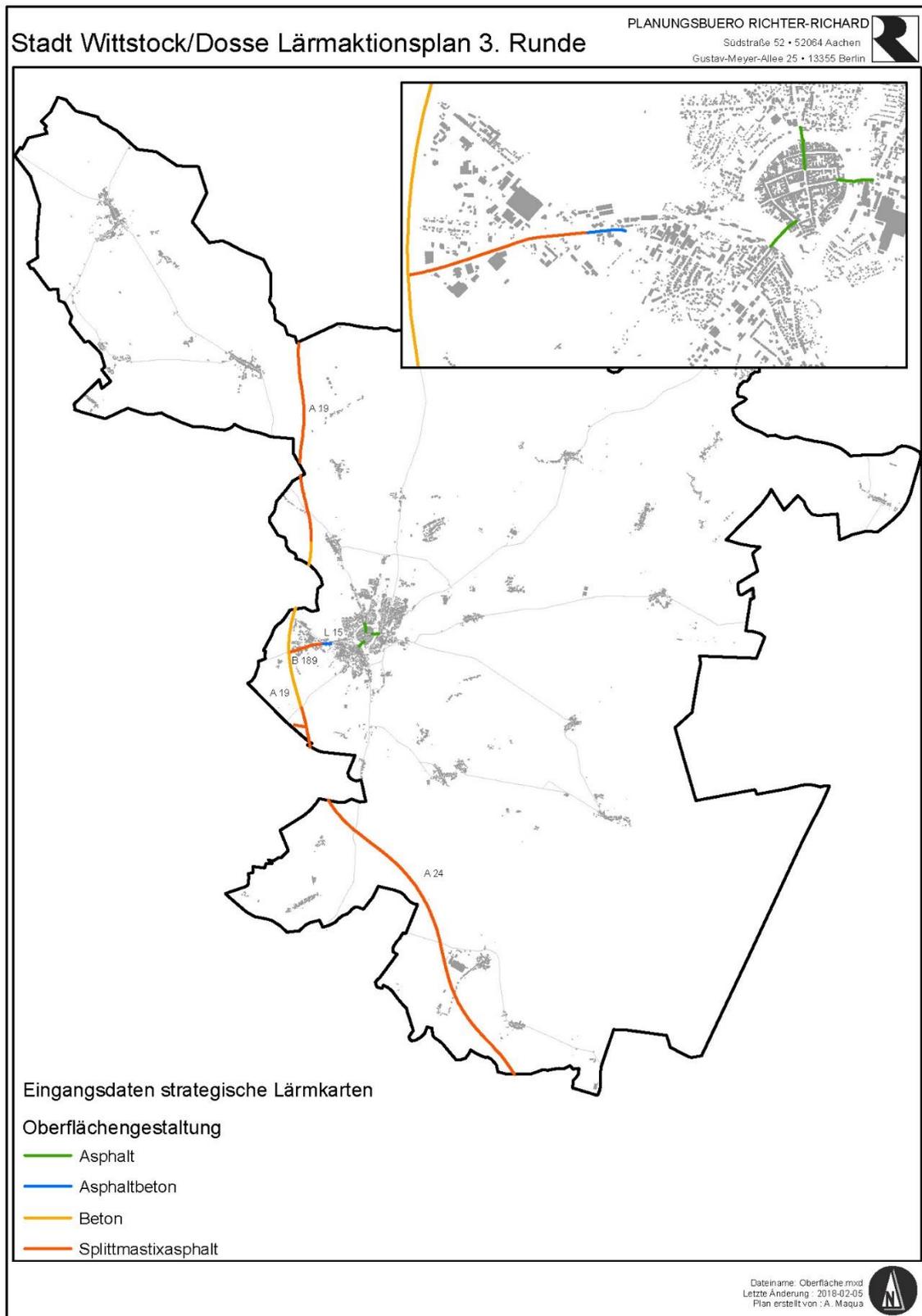


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche

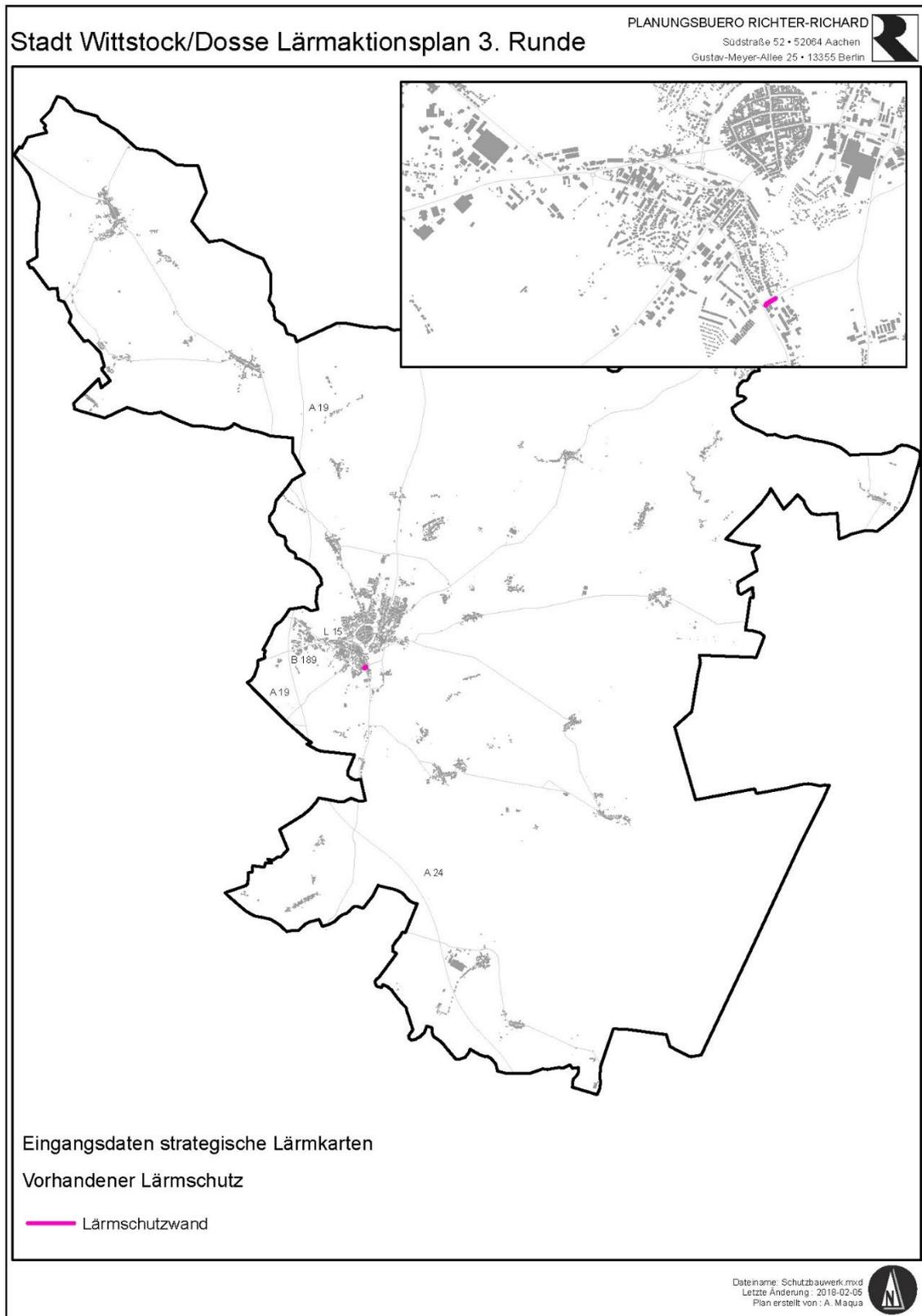


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk



Die mit den Eingangsdaten berechneten strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.



Stadt Wittstock/Dosse Lärmaktionsplan 3. Runde

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
 Südstraße 52 • 52064 Aachen
 Gustav-Meyer-Allee 25 • 13355 Berlin

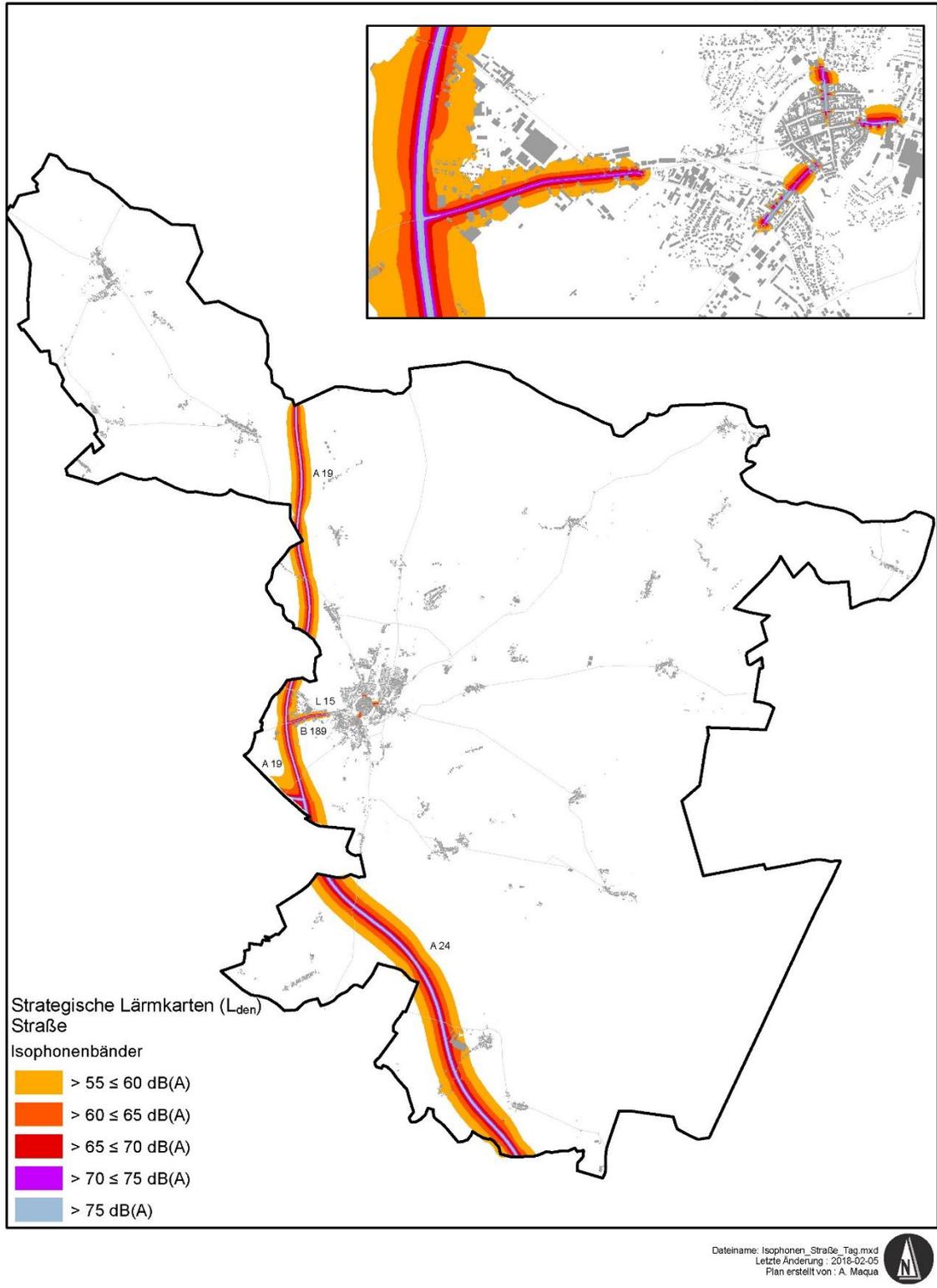


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

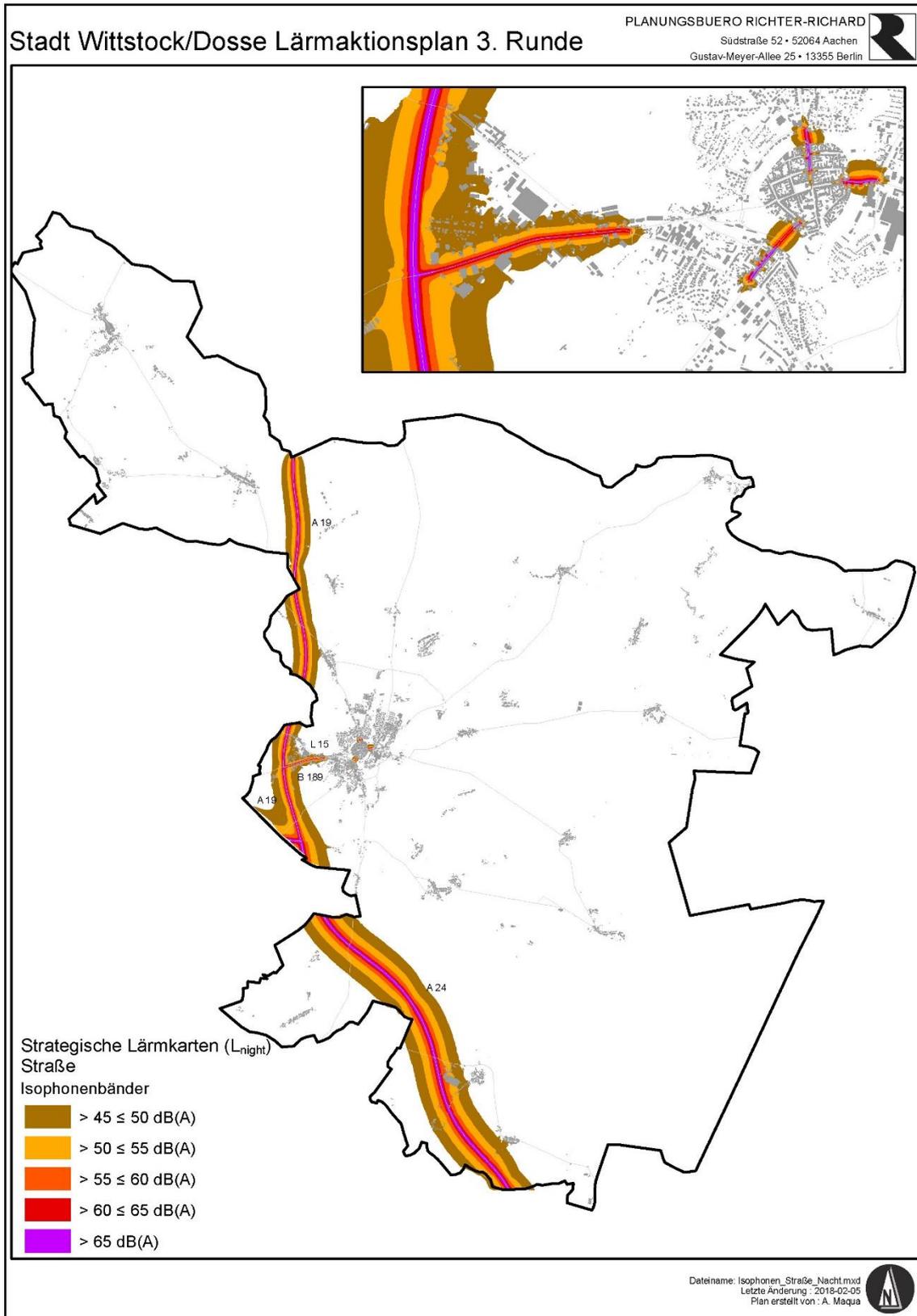


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}



5.2 Belastungsachsen

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig relativ große Ungenauigkeiten auf. Genauer sind dagegen die Fassadenpegel, die im Rahmen der VBEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslösewerte ($L_{den} > 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 55$ dB(A)) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben.

Bei den pflichtig zu untersuchenden Straßen handelt es sich um den Bereich

- A 24 im Umfeld Teetzer Straße.

Die Fassadenpegel liegen hier überwiegend in einem Bereich zwischen $L_{den} > 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 60$ dB(A)), sind also hochbelastet.

Kreis- und Stadtstraßen sind keine Pflichtaufgabe in der Lärminderungsplanung. Das LfU hat folgende gemeindliche Hauptverkehrsstraßen mit einer DTV > 8.200 Kfz kartiert:

- Kyritzer Straße (ab Perleberger Straße) – Straße Am Kyritzer Tor (bis Burgstraße),
- Meyenburger Chaussee (ab Ringstraße) – Gröperstraße (bis Kettenstraße),
- Königstraße (von Werderstraße bis Walter-Schulz-Platz).

Die in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel sind tatsächlich 2,4 dB(A) geringer, weil die Tempo 30-Zone in der Berechnung nicht berücksichtigt wurde.

Diese entsprechend weitgehend den bereits im Lärmaktionsplan der 2. Runde kartierten Straßenabschnitte und werden, wie im Lärmaktionsplan der 2. Runden auch in der 3. Runde nicht weiterverfolgt.

Das LfU hat im Lärmaktionsplan der 2. Runde Lärmkarten auch für die Straßen berechnet, für die dem LfU aktuelle Verkehrsdaten vorlagen. Auf dieser Basis hat sich die Stadt Wittstock/Dosse als zuständige Behörde im Lärmaktionsplan der 2. Runde entschlossen, über die dargestellte Pflichtaufgabe hinaus freiwillig die Landesstraßen

- L 14, Röbeler Straße – Rheinsberger Straße zwischen Lietzenweg und Rackstädter Weg und
- L 15, Perleberger Straße – Rosa-Luxemburg-Straße zwischen der Straße Rosenplansiedlung und L 14.

zu betrachten. Diese Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde werden in die 3. Runde mit Fortschreibung der umgesetzten Maßnahmen nachrichtlich übernommen.

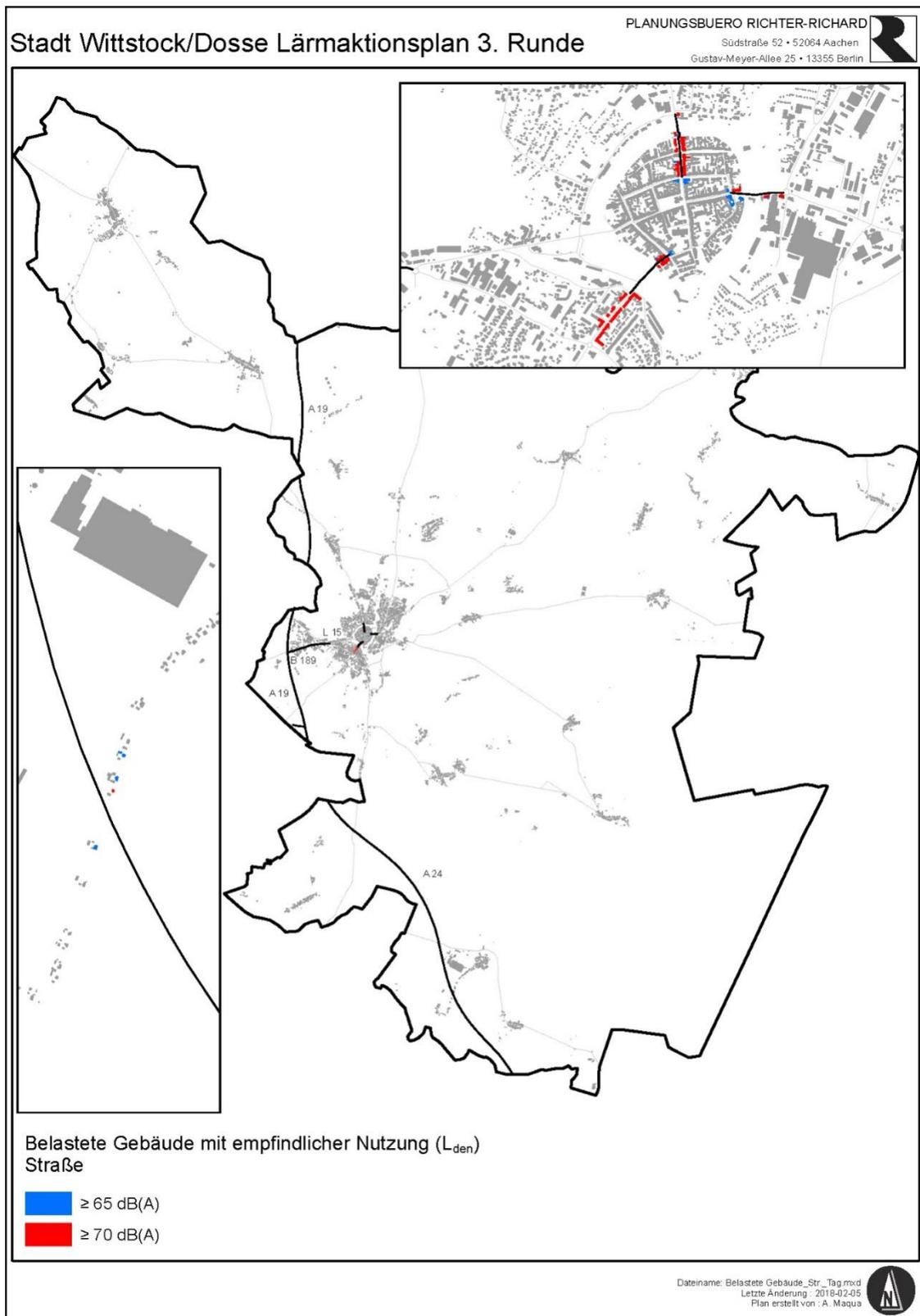


Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A)

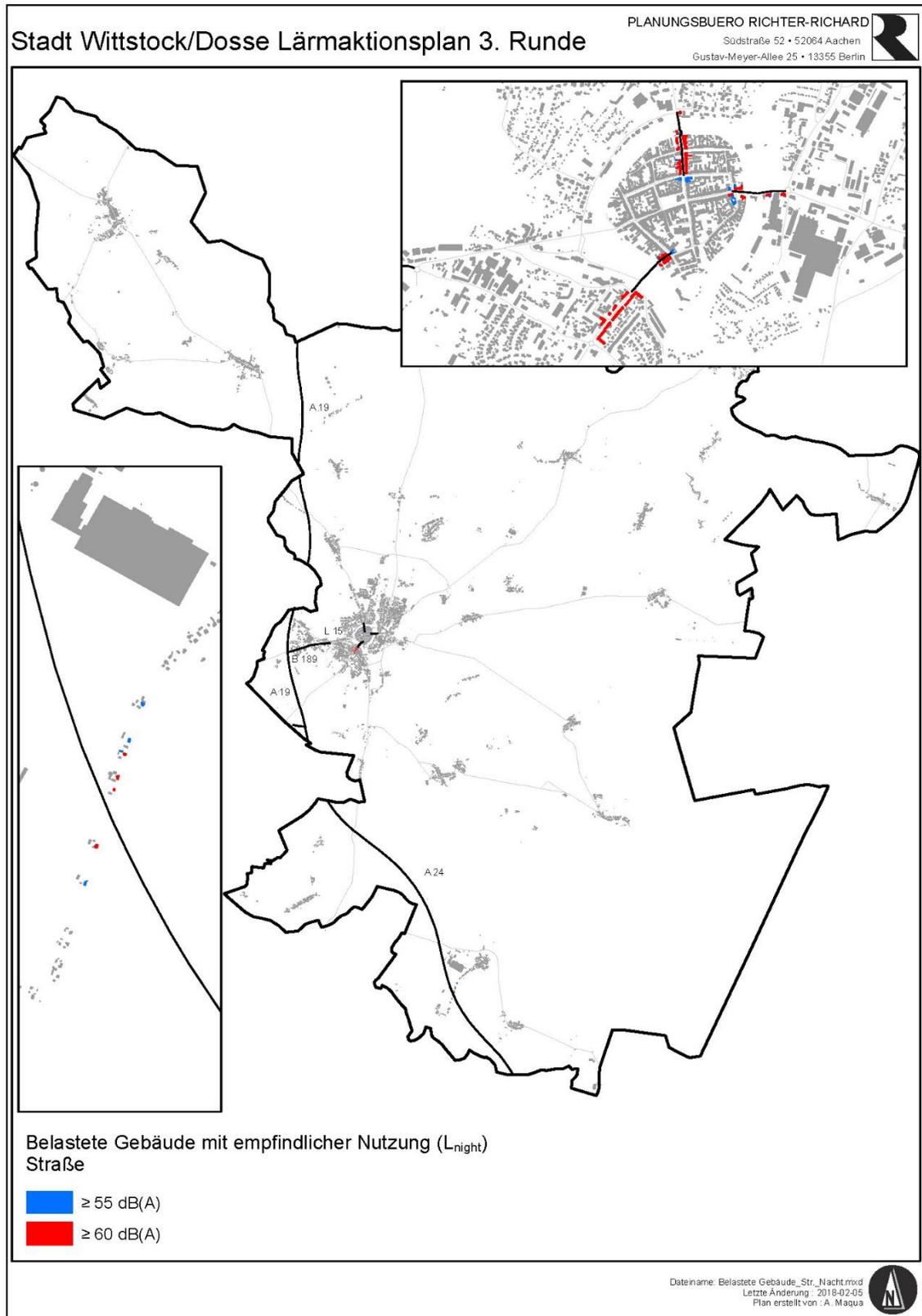


Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{\text{night}} > 55$ dB(A)



Stadt Wittstock/Dosse Lärmaktionsplan 3. Runde

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstraße 52 • 52064 Aachen
Gustav-Meyer-Allee 25 • 13355 Berlin

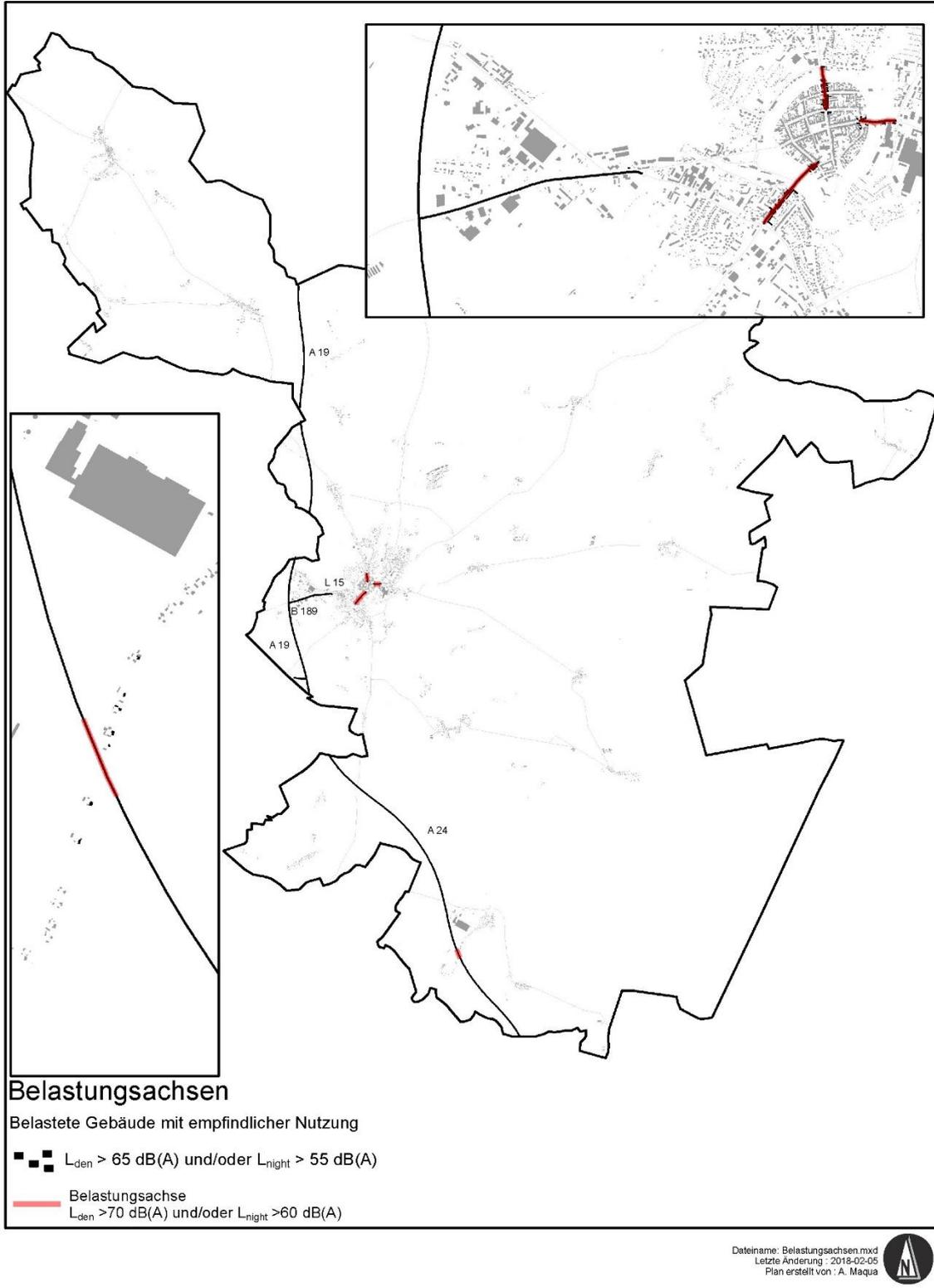


Abb. 5.10: Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 65/55 \text{ dB(A)}$



5.3 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein "*ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist*". Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Da der Mitgliedsstaat, die Bundesrepublik Deutschland, keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

Einen Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist laut LAI dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{den}=40$ dB(A) nicht überschritten werden. Hierzu sind großräumige, zusammenhängende Freiräume ohne Siedlungen und Verkehrswege erforderlich, die häufig über das Gemeindegebiet hinausgehen.

Die Darstellungstiefe der Lärmkarten reicht außerhalb der Ballungsräume jedoch nicht aus, diese Gebiete zu identifizieren. Das würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen erfordern, die aber in den Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht vorliegt.

Die LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung vom 4 km² auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen (4 km² ≤ 50 dB(A)) auf 40 dB(A) für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes = -3 dB(A)), um 41 dB(A) im Kernbereich der Fläche zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche einschließlich der verlärmten Randbereiche von 256 km² bzw. eine Kantenlänge von 16x16 km. Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche von 64 km² bzw. eine Kantenlänge von 8 km auf ein ruhiges Gebiet im Kern der betrachteten Fläche hinweisen. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Unter diesen Vorgaben wird das Stadtgebiet Wittstock von zwei gemeindeübergreifenden ruhigen Gebieten auf dem Land tangiert, die den Festlegungen im Lärmaktionsplan der 2. Runde entsprechen:

- Ehemaliger Truppenübungsplatz Kyritz-Ruppiner Heide mit angrenzenden Freiräumen
 - Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist unter anderem die öffentliche Zugänglichkeit. Das Gebiet erfüllt innerhalb der angrenzenden Freiräume innerhalb der Gemarkungen von Wittstock bereits die notwendigen Voraussetzungen. Der Regionalplan "Freiraum Wind" weist allerdings einen Teil des Gebiets als Windeignungsgebiet aus und die Stadt betreibt einen B-Plan für 19 Windenergieanlagen mit bis zu 250 m Höhe. Beeinträchtigungen des ruhigen Gebiets können auftreten, aber insgesamt bleibt die Erholungsfunktion in diesem Bereich weiterhin erhalten, so dass die Ausweisung als ruhiges Gebiet weiterhin zu rechtfertigen ist. Da das ruhige Gebiet im Lärmaktionsplan der 2. Runde festgesetzt wurde, ist es bei

der Aufstellung des B-Plans das ruhige Gebiet als Abwägungsbelang zu beachten.

- Das ruhige Gebiet erstreckt sich gemeindeübergreifend bis in die Gemarkungen von Rheinsberg und Neuruppin. Sofern dort Lärmaktionspläne aufgestellt werden, sollten angrenzende Flächen auch in diesen beiden Städten als ruhiges Gebiet ausgewiesen werden, wenn auch die allgemeine Zugänglichkeit hier noch nicht gegeben ist. Eine öffentliche Zugänglichkeit für dieses Gebiet ist nicht gegeben. Es liegt nach wie vor die "Ordnungsbehördliche Verordnung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin zur Beschränkung des Betretens auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Wittstock vom 1. Juli 2011" auf dem Gebiet. Da es jedoch Bestrebungen gibt, einzelne Achsen schrittweise von Munition zu beräumen und anschließend freizugeben, erscheint die Ausweisung und damit der Schutz dieses Raums als ruhiges Gebiet angemessen. Der südliche Bereich ist inzwischen von Pfahlsheim und von Rossow teilweise, jedoch nur auf den ausgewiesenen Wegen, für die Öffentlichkeit zugänglich. Von Pfahlsheim sind auch Kremserfahrten zulässig. Der Sielmann-Hügel wurde durch einen Aussichtsturm ergänzt.

■ Wittstocker Heide

Die Wittstocker Heide unterschreitet gemeinde- bzw. länderübergreifend die oben angeführten Dimensionen für ein ruhiges Gebiet auf dem Land nur geringfügig. Die Stadt Wittstock als zuständige Behörde hat dennoch die Wittstocker Heide als ruhiges Gebiet ausgewiesen, da dieser Raum für die Stadt Wittstock wie auch für die Region eine wichtige Erholungsfunktion erfüllt und deshalb geschützt werden soll. Das steht im Einklang mit den Aussagen des Entwurfs zum Landschaftsplan Wittstock von 1997, der in den FNP integriert wurde: *"In diesem großen, zusammenhängenden Gebiet findet sich Wald unterschiedlichster Ausprägung... Die Wittstocker Heide ist ein beliebtes Erholungsziel und bietet ein hohes Potenzial für naturverbundene Erholung... Der Südrand der Wittstocker Heide sollte wegen seiner hervorragenden Eignung als Naherholungs- und Wanderziel als Erholungswald gemäß § 12 Abs. 5 LWaldG gesichert und dementsprechend bewirtschaftet werden."* Als erholungsspezifische Maßnahmen werden unter anderem aufgeführt: *"Schaffung von Infrastruktureinrichtungen (Bänke, Aussichtsplätze, Schutzhütten, Abfallbehälter) entlang von Wanderwegen außerhalb der Immissionsbereiche (v.a. Schall) befahrener Straßen... Lenkung des Kfz-Verkehrs: wirksame Sperrung der Waldwege für den privaten Kfz-Verkehr, Anlage von Parkplätzen am Südrand der Heide, keine Parkplätze außerhalb des Erholungswaldes..."* Auch in dem Projekt "Prignitz – Gesunde Städte – Gesunde Region" in der Handlungsinitiative "Gesunde Stadt" wird 2001 die Erholungsfunktion der Wittstocker Heide thematisiert und im Landschaftsrahmenplan für den Landkreis OPR, 1. Fortschreibung (Stand April 2009), werden diese Ziele noch einmal im Grundsatz bestätigt.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist bei der Herstellung von Planungsrecht (B-Pläne, Planfeststellung) als Abwägungsbelang zu beachten. Durch die allgemeine Verkehrszunahme entsteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit formal ein eher passives Instrument, aus den zuvor angeführten Instrumentarien zur Entwicklung der Landschaft kann sich jedoch eine aktive Weiterentwicklung der beiden ruhigen Gebiete ergeben.

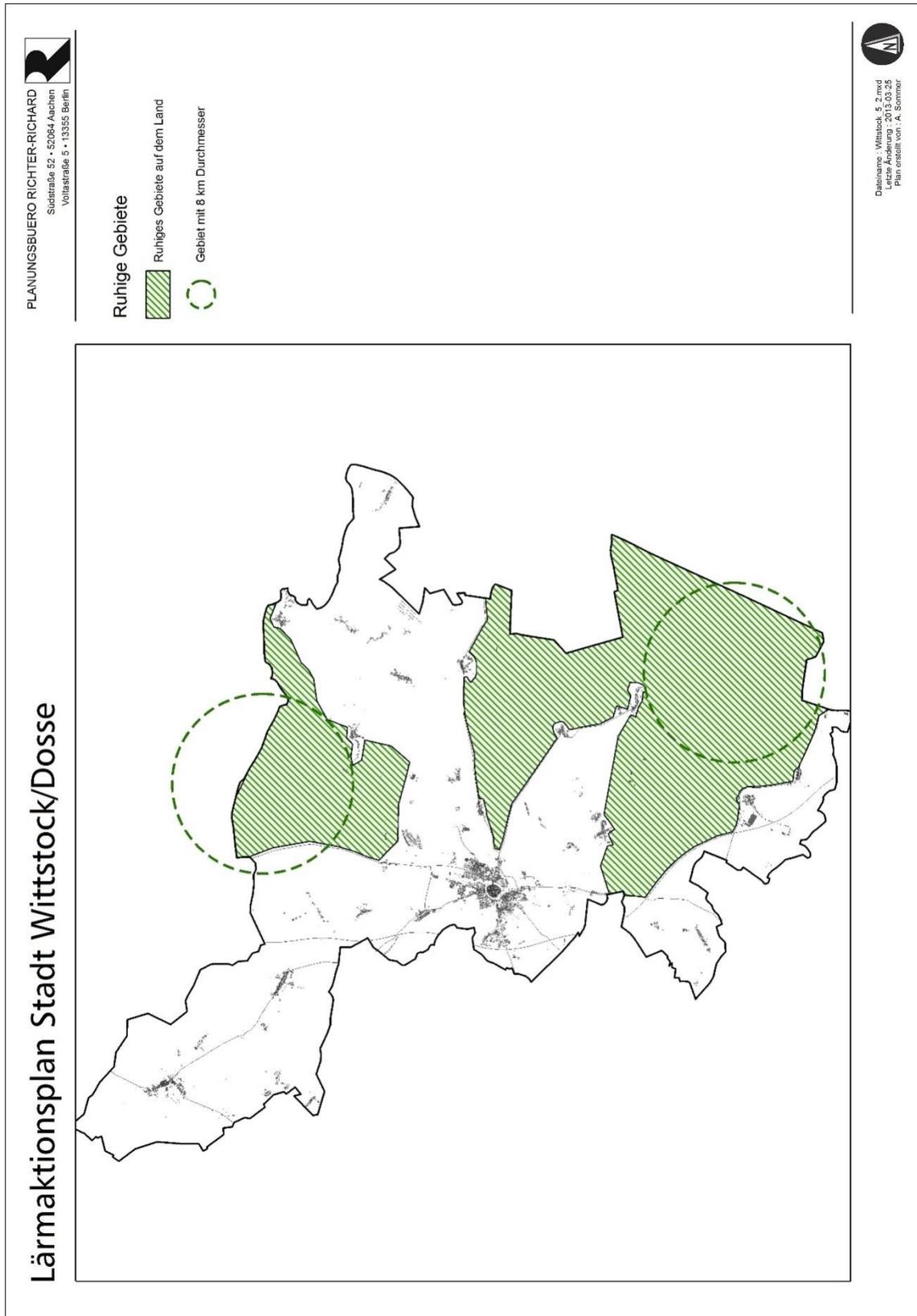


Abb. 5.11: Ruhige Gebiete auf dem Land



6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten durch Hauptlärmquellen erfolgte mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden auf Grundlage des Verfahrens zur Zuordnung der Einwohnerzahlen zu Gebäuden gemäß VBEB rechnerisch abgeschätzt. Die Einstufung der Gebäude in Wohn- und Nebengebäude erfolgte dabei überschlägig anhand der Grundfläche und Höhe der Gebäude und zusätzlich anhand des FNP, aus dem die Flächennutzung (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) hervorgeht. Die ermittelten Einwohner je Wohngebäude kann deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LfU berechnet.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	21	5	1

5 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Pegel >75 dB(A) treten auf 1 km² auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	248	125	10
Schulen (Gebäude)	1	0	0
Kitas (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

125 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Pegel >75 dB(A) treten bei 10 Wohnungen auf. Es sind keine Schulen (Gebäude), Kitas (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	139	68	66	121	16

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	81	69	111	35	0

Ganztags sind 203 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 137 Pegeln >70 dB(A) und 16 Pegeln >75 dB(A). Nachts sind 215 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 146 >60 dB(A) und sogar 35 >65 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit geringfügig höher als die Ganztagsbelastung.



7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit wurde dreigeteilt vorgenommen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans der 3. Runde lag vom 12. Juni bis 12. Juli 2019 öffentlich aus. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgt in der Märkischen Allgemeinen – Ausgabe Dosskurier – am 3. Juni 2019. Parallel dazu wurde der Lärmaktionsplan ins Internet eingestellt. Es bestand zudem die Möglichkeit, den Entwurf während der Sprechzeiten der Stadtverwaltung, Amt für Stadtentwicklung, einzusehen und sich über den Lärmaktionsplan zu informieren. Im Rahmen der Auslegung bestand die Gelegenheit, Anregungen und Hinweise zu Lärminderungsmaßnahmen in der Umgebung der kartierten Straßen schriftlich per Post oder E-Mail bei der Verwaltung einzureichen. Gleichzeitig wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Die Planunterlagen konnten im Internet unter www.wittstock.de/bekanntmachungen/index.php oder auf dem Landesportal unter bauleitplanung.brandenburg.de -> Bauleitplanung eingesehen werden.

In der ersten Phase des Mitwirkungsverfahrens mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans sind aus der Öffentlichkeit keine Hinweise eingegangen und die Abwägung der Hinweise der Träger öffentlicher Belange haben nicht zu grundsätzlichen inhaltlichen Änderungen des Lärmaktionsplans geführt. Der Lärmaktionsplan wurde deshalb nicht ein zweites Mal ausgelegt. Mit diesem Vorgehen war die vom Bundes-Immissionsschutzgesetz geforderte effektive Mitwirkung gewährleistet.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert abgewogen. Die positiv abgewogenen Hinweise sind in den Lärmaktionsplan eingeflossen. Die Abwägung der Hinweise der Träger öffentlicher Belange sind als Anlage II beigefügt.

Die Vorbehandlung des Beschlusses zum Lärmaktionsplan erfolgte in der Sitzung des Fachausschusses (WLB) am 27. August 2019 und des Hauptausschusses am 4. September 2019. Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wittstock am 25. September 2019 angenommen.

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Die Stadt Wittstock hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 26. März 2014 (Beschluss-Nr. 445-2014-SVV) durch die Stadtverordnetenversammlung angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Ergänzend werden Maßnahmen mit einer Lärminderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden nur dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (bestehendes Baurecht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.).

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt
blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt
schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
A 24: Abschnitt Umfeld Teetzer Straße		
Verringerung der Lärmimmissionen		
	Erstellung eines Lärmschutzgutachtens für die 1. bis 4. Hausgruppe (und ggf. für die südliche Hausgruppe) mit einer Berechnung nach RLS-90. Zuständig: LS-Brandenburg.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Bei einer Erneuerung der Fahrbahndecke der A 24 Einbau eines lärmindernden Asphalts. Nach derzeitigem Stand der Technik bietet sich ein Porous Mastix Asphalt (PMA) an (-5 dB(A)). Als Alternative ist auch der Einbau eines offenporigen Asphalts (OPA) möglich, der allerdings erhebliche Kosten verursacht (-7 dB(A)). Zuständig: LS-Brandenburg. Als weitere Alternative könnte ein Lärmschutzwall errichtet werden (bis zu -15 dB(A)). Sofern das LS-Brandenburg diese Maßnahme nicht unterstützt, könnte unter anteiliger Kostenbeteiligung des LS-Brandenburg für die sonst notwendigen Lärmschutzfenster von der Stadt Wittstock ein Lärmschutzwall aus Aushubmaterial errichtet werden. Zuständig: Stadt Wittstock, LS-Brandenburg. Schließlich kann im Zuge der Lärmsanierung der Einbau von Lärmschutzfenstern mit dem Nachteil vorgenommen werden, dass der Außenraum weiterhin verlärmert bleibt. Zuständig: LS-Brandenburg.	2017/2018 wurde im Zuge der Randstreifenenerneuerung die Fahrbahndecke erneuert. Der verwendete Asphalt ist nicht bekannt. Die Maßnahme wird mit ihren Alternativen im LAP 3 weiterverfolgt.
Röbeler Straße: Abschnitt Lietzenweg – Walter-Schulz-Platz		
Verringerung der Lärmimmissionen		
	Einzelfallprüfung: Anordnung von 30 km/h ganztags (-2,4 dB(A)).	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
Unterstützende Maßnahmen		
	Einbau von einem Dialogdisplay je Fahrtrichtung im Umfeld der Querungssicherung Lietzenweg zur Unterstützung der Tempo 30-Anordnung (oder Tempo 50). Zuständig: Stadt Wittstock.	Mobiles Dialogdisplay wird in unterschiedlichen Abständen für eine begrenzte Dauer eingesetzt.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs		
	Prüfauftrag: Herstellung einer Querungssicherung für den Fahrradverkehr nördlich des Kreisverkehrs Rheinsberger Straße nicht nur zur Lärminderung und sondern auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zuständig: LS Brandenburg. Alternativ: Aufgabe der Führung des Radverkehrs im 2-Richtungsverkehr. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3 in dem Sinne weiterverfolgt, dass der Radfahrer mit einer entsprechenden Beschilderung deutlicher auf die Verkehrsführung hingewiesen wird.
	Prüfauftrag: Herstellung einer Querungssicherung für den Fahrradverkehr in Höhe Lietzenweg. Zuständig: LS Brandenburg.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Rheinsberger Straße: Abschnitt Walter-Schulz-Platz – Rackstädter Weg		
Verringerung der Lärmimmissionen		
	Einzelfallprüfung: Anordnung von 30 km/h (-2,4 dB(A)) während der üblichen Schulzeiten. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.	30 km/h in der Zeit von 6:00 - 16:00 Uhr während der Schulzeit 2018 angeordnet.
Unterstützende Maßnahmen		
	Einbau von je einem Dialogdisplay je Fahrtrichtung im Bereich der Wohngebäude und der Schule für die jeweils einfahrenden Verkehre zur Unterstützung der Tempo 30-Anordnung (oder Tempo 50). Zuständig: Stadt Wittstock.	Mobiles Dialogdisplay wird in unterschiedlichen Abständen für eine begrenzte Dauer eingesetzt.
Perleberger Straße: Abschnitt Straße Rosenplansiedlung – Kyritzer Straße		
Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs		
	Prüfauftrag: Rückbau der Busbuchten der Haltestelle Perleberger Straße, Einbau einer Mittelinsel, ggf. unter Einbeziehung des Linksabbiegefahrstreifens und der Einmündungen der Straßen Rosenplansiedlung und Am Rosenplan. Zuständig: LS Brandenburg.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Rosa-Luxemburg-Straße: Abschnitt Kyritzer Straße – L 14		
Verringerung der Lärmimmissionen		
	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, auf dem Abschnitt zwischen Kyritzer Straße und Polthierstraße auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, aus Lärmschutzgründen möglichst bis zum Bohnekampweg (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Bei positivem Ergebnis der strategischen Maßnahmen: Prüfung eines Lkw-Verbots nachts für Lkw (-3,3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen		
	Versetzen der stationären Geschwindigkeitsüberwachung von der westlichen Pritzwalker Straße auf den Abschnitt der Rosa-Luxemburg-Straße zwischen Kyritzer Straße und Polthierstraße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.	Geschwindigkeitsüberwachung Pritzwalker Straße wurde im Zuge des Umbaus ersatzlos beseitigt. Wunsch auf Versetzen der Anlage wurde nicht entsprochen. Mobiles Dialogdisplay wird in unterschiedlichen Abständen für eine begrenzte Dauer eingesetzt.
Städtebauliche Maßnahmen		
	Um-/ Neubau des Wohngebäudes Rosa-Luxemburg-Straße/ Kyritzer Straße mit Erhalt der baulichen Raumkante. Zuständig: Stadt Wittstock.	Für das Wohngebäude ist die Abrissanzeige erfolgt. Während der LAGA wird noch eine temporäre Zwischennutzung erfolgen, Abbruch voraussichtlich Ende 2019.
Strategischen Maßnahmen		

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	Fortschreibung des VEP aus dem Jahr 2004.	Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt und ist für die Haushaltsplanung 2021/2022 vorgesehen.
	Problemfeld Holztransporte – durch offensichtlich veränderte Routen/ Lieferwege stellt sich das Problem der Holztransporte derzeit nicht mehr so dramatisch dar wie im Lärmaktionsplan der 2. Runde.	Maßnahme wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt.
Langfristige Strategie		
	Südfahrt B 189n – die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 weiterhin enthalten.	Maßnahme wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Umstufungskonzept Nordumfahrung	Die Maßnahme wird aufgrund aktueller Planungen neu in den LAP aufgenommen.
	Lärmmindernde Asphaltbauweisen – sie sind bei allen Straßenbaumaßnahmen entsprechend dem erreichten Stand der Technik zu prüfen und einzusetzen.	Maßnahme wird im LAP 3 nicht explizit weiterverfolgt.



9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Soweit erforderlich sind diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

9.1 Strategische Maßnahmen

9.1.1 Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.

9.1.2 Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplanung

In der Verkehrsentwicklungsplanung von 2004 wurde als Strategie zur Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehren ein 270°-Ring aus vorhandenen Straßen mit ergänzenden Neubauabschnitten entwickelt, der aus dem Straßenzug L 14 Röbeler Straße – Rheinsberger Straße – Geschwister-Scholl-Straße – L 15 Rosa-Luxemburg-Straße – Perleberger Straße – Pritzwalker Straße besteht.



Ziel des Verkehrskonzepts ist ein Umstufungskonzept mit einer großflächigen Umwidmung von Landesstraßen in Kommunalstraßen. *"Aus den daraus entstandenen Gestaltungsspielräumen sind ... Maßnahmen zu entwickeln, die die Ziele des Umstufungskonzeptes, nämlich eine Entlastung der Innenstadt vom Durchgangs- und insbesondere Schwerverkehr beinhalten."*

Bei der Erläuterung des planerischen Ansatzes wird unter anderem ausgeführt:

- *"Aufhebung [der Einbahnstraßen] nur unter folgenden Bedingungen: Ortsumgebung und deren Zuführungen werden verkehrswirksam (innerstädtische Kfz-Belastungen insbesondere des Schwerverkehrs gehen zurück), Innenstadtzugänge und innerstädtische Straßenräume werden baulich umgestaltet, Knotenpunkte werden angepasst.*
- *Ziele der Auflösung sind: eine Erhöhung der Wohnqualität in der Innenstadt durch weniger Lärm und Emissionen, eine Sicherung des historischen Häuserbestandes (Erschütterungen), eine Attraktivierung der Innenstadtnutzung, die Vermeidung von Umwegfahrten sowie eine bessere Führung des Radverkehrs in der Stadt."*

Voraussetzungen für zwei Prognoseszenarien des VEP sind unter anderem:

- *"Nutzung der Geschwister-Scholl-Straße als vollständige Umgehungsroute,*
- *anliegerfreundliche Umgestaltung der Innenstadtzufahrten Königstraße, Post / Burgstraße sowie Kyritzer Straße, um die Umgehungsroute zu attraktivieren,*
- *Verdrängen von ca. 40 % des Kfz-Verkehrs auf der Relation Röbbeler Straße nach Q1/Q4 bzw. 60 % des Kfz-Verkehrs Rheinsberger Straße nach Q1/Q4 (und zurück) auf die Umgehungsroute,*
- *entsprechende Gestaltung der Knoten auf der Umgehungsroute (insbesondere Kyritzer Straße/ Perleberger Straße)".*

Die Wirkungen der Prognoseszenarien 1 "Konsolidierung" und 2 "Entwicklung begleitet" umfassen unter anderem:

- *"Durch die Wirkung der Umgehungsroute kommt es in der Ost-West-Relation in der Innenstadt zu wesentlichen Entlastungseffekten,*
- *in den Außenbereichen wächst der Verkehr auf der Rosa-Luxemburg-Straße, der Perleberger Straße sowie der Geschwister-Scholl-Straße,*
- *die Rheinsberger Straße wird nur leicht entlastet, da Eckverkehre von der Röbbeler Straße Richtung Umgehungsroute diese verstärkt nutzen,*
- *ca. 8.500 Kfz (Szenario 1) bzw. 7.800 (Szenario 2) täglich nutzen die Umgehungsroute unter diesen Voraussetzungen."*

Auf den innerstädtischen Straßen schlägt der Verkehrsentwicklungsplan kompensatorische Maßnahmen u. a. zum Lärmschutz vor, nicht jedoch für die Südspange als Entlastungsstraße.

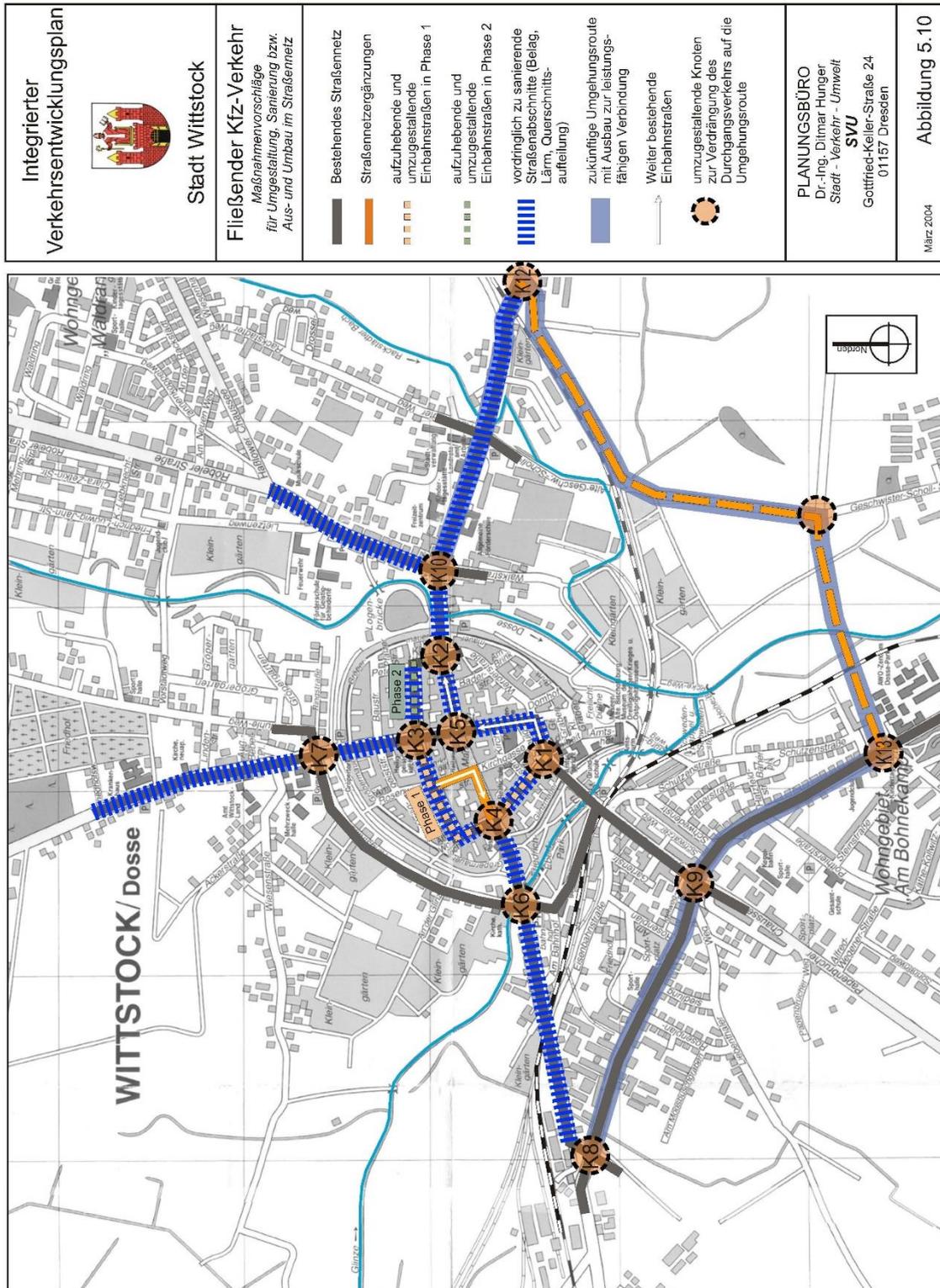


Abb. 9.1: Maßnahmenvorschläge des VEP zum fließenden Verkehr

Um die nördlichen Wohngebiete und das Umfeld der Altstadt mit dem Straßenzug Meyenburger Chaussee – Ringstraße – Pritzwalker Straße weiter von Kfz-Verkehr zu entlasten, hat die Stadt Wittstock bereits erhebliche Anstrengungen unternommen. Das betrifft insbesondere die Umlenkung von Lkw- und Durchgangsverkehren über die L 14 und L 15 zur Autobahn, was eine weitere Bündelung des Kfz-Verkehrs und insbesondere des Schwerverkehrs auf den im Lärmaktionsplan untersuchten Straßen fördert. Die Stadt Wittstock will nach den derzeitigen Planungszielen weitere Kfz-Verkehre von der Meyenburger Chaussee auf die L 14/ L 15 verlagern.

Tab. 9.1: Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf der Entlastungsstraße

Straßenabschnitt	Ist-Analyse 2003 VEP [Kfz/24 Std.]	Szenario 1 VEP [Kfz/24 Std.]	Szenario 2 VEP [Kfz/24 Std.]	Bundeszählung 2010 [Kfz/24 Std.]	Differenz 2003/2010 [%]
Röbeler Straße	12.560	12.910	11.500	12.910	+3
westl. Rheinsberger Str.	9.270	8.230	7.330	8.230	-11
westl. R.-Luxemburg- Str.	7.040	13.730	12.240	6.375	-9
östl. Perleberger Straße	7.550	10.910	9.730	6.553	-13

Vergleicht man die Ergebnisse der Bundesverkehrswegezählung aus dem Jahr 2010 mit den Analysedaten aus dem VEP (Daten aus 2003), so ist festzustellen, dass sich die Verkehrsmengen trotz der vorgenommenen Bündelung der Verkehrsströme auf der Röbeler Straße im Prinzip konstant und auf der den übrigen Straßenabschnitten geringfügig verringert haben. Diese Veränderungen sind gegenüber dem Ausgangszustand 2003 nicht lärmrelevant vor dem Hintergrund, dass eine Verdoppelung/ Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge einer Zu-/ Abnahme von 3 dB(A) entspricht.

Es sollte unter diesen Voraussetzungen die Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 2004 fortgeschrieben werden. Es ist beabsichtigt, die Fortschreibung in die Haushaltsplanung für den Zeitraum 2021/22 einzubinden.

Maßnahmenvorschläge

- Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 2004. Zuständig: Stadt Wittstock.

9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen – Pflichtaufgabe A 24

Die A 24 ist im Stadtgebiet Wittstock vierstreifig ausgebaut. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden bisher nicht ausgeführt. Ob passive Maßnahmen durchgeführt wurden, ist nicht bekannt.

2017/2018 wurde im Zuge der Randstreifenerneuerung die Fahrbahndecke erneuert. Der verwendete Asphalt ist nicht bekannt.

Ein Ausbau auf sechs Fahrstreifen ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als "weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)" ausgewiesen. Damit führt die wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV zur Einhaltung der Lärmvorsorgewerte. Ein Zeitpunkt des Ausbaus ist derzeit nicht abzusehen.

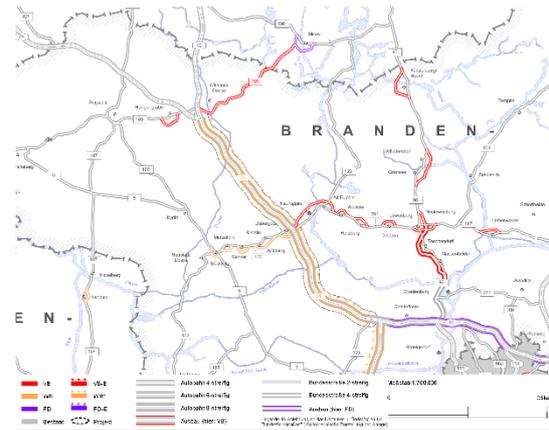


Abb. 9.2: Plandarstellung Bundesverkehrswegeplan 2030

Die maximalen Fassadenpegel, berechnet nach VBEB, im autobahnnahen Umfeld der Teetzer Straße sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tab. 9.2: Maximale Fassadenpegel Bereich A 24/ Teetzer Straße

Bereich	Lärmpegel L_{den}	Lärmpegel L_{night}
Hausgruppe südlich A 24	67,7 dB(A)	59,6 dB(A)
1. Hausgruppe nördlich A 24	71,5 dB(A)	63,6 dB(A)
2. Hausgruppe nördlich A 24	68,8 dB(A)	61,1 dB(A)
3. Hausgruppe nördlich A 24	67,7 dB(A)	60,2 dB(A)
4. Hausgruppe nördlich A 24	63,7 dB(A)	56,2 dB(A)

rot = besonders hohe Lärmpegel über 70/60 dB(A), blau = hohe Lärmpegel über 65/55 dB(A)

Alle Gebäude liegen zumindest mit einem Wert über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts, ein wesentlicher Teil sogar über den besonders hohen Belastungen von 70/60 dB(A). Die erste Hausgruppe nördlich der A 24 ist ganztags und nachts mit bis zu 71,5/ 63,6 dB(A) am höchsten belastet.

Bezogen auf die Lärmsanierungswerte gelten für Kleinsiedlungsgebiete, dieser Kategorie sind die nördlichen Hausgruppen gemäß FNP zuzuordnen, 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Um eine Lärmsanierung auszulösen, muss einer der aufgeführten Immissionswerte überschritten werden. Damit kann für die erste bis dritte Hausgruppe Anspruch auf Lärmsanierung bestehen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Berechnungen nach VBUS in der Regel höher liegen als nach RLS-90 (bis zu 2 dB(A)). Insofern ist der tatsächliche Anspruch ins-



besondere für die 3. Hausgruppe eher unwahrscheinlich. Der Anspruch ist auf Antrag durch den Straßenbaulastträger zu ermitteln.

Die Hausgruppe südlich der A 24 liegt im Außenbereich. Für Gebäude im Außenbereich ist zur Lärmsanierung der Immissionsgrenzwert für die bauliche Anlage wie in einem Misch-, Dorf- und Kerngebiet anzusetzen. Diese liegen derzeit bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Die oben angeführten Fassadenpegel liegen bei maximal 67,7 dB(A) ganztags und 59,6 dB(A) nachts. Unter Beachtung der zuvor ausgeführten unterschiedlichen Ergebnisse der Berechnungen nach VBUS und RLS-90 ist davon auszugehen, dass kein Anspruch auf Lärmsanierung ergibt.

Die A 24 ist bis zum Vorfeld des Autobahndreiecks Wittstock auf 130 km/h beschränkt. Für den nur wenige hundert Meter langen Wirkungsbereich der A 24 scheidet eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wegen des notwendigen Verzögerungsweges und der daraus resultierenden geringen Akzeptanz aus. Aus wirtschaftlichen Gründen werden Lärmschutzfenster die bevorzugte Wahl des Straßenbaulastträgers sein (falls nicht bereits geschehen). Diese schützen jedoch nur das Gebäude und nicht den Freiraum.

Maßnahmen

- Erstellung eines Lärmschutzgutachtens für die 1. bis 4. Hausgruppe (ggf. auch für die südliche Hausgruppe) mit einer Berechnung nach RLS-90. Zuständig: LS-Brandenburg.
- Bei einer Erneuerung der Fahrbahndecke der A 24 Verwendung eines leisen Asphalts. Nach derzeitigem Stand der Technik bietet sich ein Porous Mastix Asphalt (PMA) an (-5 dB(A)). Diese Maßnahme hat den Vorteil, die Emissionen zu verringern und damit auch die Bebauung auf der südlichen Autobahnseite wie auch den Freiraum mit dem FFH-Gebiet im Bereich der Dosse zu entlasten. Zuständig: LS-Brandenburg.
- Als Alternative ist der Einbau eines offenporigen Asphalts (OPA) möglich, der allerdings erhebliche Kosten verursacht, sofern nicht eine weitere Versuchsstrecke auf der A 24 eingerichtet werden soll (wie auf dem weiter südlichen Abschnitt der A 24) (-7 dB(A)). Zuständig: LS-Brandenburg.
- Als weitere Alternative könnte ein Lärmschutzwall errichtet werden (bis zu -15 dB(A)). Sofern das LS-Brandenburg diese Maßnahme nicht unterstützt, könnte unter anteiliger Kostenbeteiligung des LS-Brandenburg für die sonst notwendigen Lärmschutzfenster von der Stadt Wittstock ein Lärmschutzwall aus Aushubmaterial errichtet werden. Zuständig: Stadt Wittstock, LS-Brandenburg.
- Schließlich kann im Zuge der Lärmsanierung der Einbau von Lärmschutzfenstern mit dem Nachteil vorgenommen werden, dass der hausnahe Freiraum weiterhin verlärmert bleibt. Zuständig: LS-Brandenburg.

Erläuterung

Nach Einbau eines Porous Mastix Asphalts (PMA) bleibt die

- erste Hausgruppe nördlich der A 24 weiterhin mit einem L_{den} von 66,5 dB(A) und L_{night} von 58,6 dB(A) und
- die zweite Hausgruppe nördlich der A 24 mit einem L_{night} von 56,1 dB(A) belastet.

Die beiden Wohngebäude bleiben damit leicht belastet. Zum Schutz der Gärten wird zu privatem Lärmschutz in Form von (Gabionen-)Mauern geraten.



9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen – freiwillige Leistungen

Nachfolgend werden alle im Lärmaktionsplan der 2. Runde freiwillig von der Stadt Wittstock betrachteten Belastungsachsen nachrichtlich übernommen. Unabhängig davon, ob sie der Kartierungspflicht unterlegen und/ oder die Auslösewerte überschreiten, wird die Stadt Wittstock bei anstehenden Baumaßnahmen die Hinweise zur Lärminderung beachten.

Es erfolgt deshalb lediglich eine Fortschreibung der Maßnahmen dahingehend, dass umgesetzt Maßnahmen nicht mehr aufgeführt werden. Die Daten zur Verkehrsbelastung und zur Höhe der Pegel entsprechen der Darstellung im Lärmaktionsplan der 2. Runde, da nicht alle Straßenabschnitte neu berechnet wurden.

9.3.1 L 14 (Röbeler Straße – Rheinsberger Straße)

Röbeler Straße (Lietzenweg – Rheinsberger Straße)

Die Röbeler Straße (L 14) verläuft in der Region von Meyenburg über Wittstock nach Kyritz und ist neben der A 19 die verkehrsbedeutsamste Zufahrt der Stadt Wittstock aus Richtung Norden. Sie erschließt innerhalb der Stadt den nordöstlichen Bereich der Kernstadt.

Sie ist mit einer DTV von 12.910 Kfz und mit einem Lkw-Anteil von 6,1 % tagsüber und 9,7 % nachts belastet. Insbesondere der nächtliche Lkw-Anteil ist als relativ hoch einzustufen.

Die maximale Lärmbelastung liegt auf dem Abschnitt Lietzenweg – Rheinsberger Straße bei 73,5/65,0 dB(A) ganztags/ nachts.

Die Fahrbahn ist 6,50 m breit und in einem guten Zustand. Im Knotenpunkt Rheinsberger Straße befindet sich ein Kreisverkehr.

Der Zustand der Nebenanlagen ist gleichfalls gut. Auf der östlichen Straßenseite befinden sich großzügig dimensionierte, von Grünstreifen und einer Baumreihe gesäumte Geh- und Radwege, während auf der westlichen Straßenseite ein Gehweg und ein Radweg ausgebaut sind, die an Engstellen als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt werden. Der östliche Radweg wird im Zwei-Richtungsverkehr betrieben, der westliche Radweg nur in einer Richtung, wird aber entgegen der verkehrsrechtlichen Anordnung häufig in beiden Richtungen befahren. Das ist aus Gründen der Verkehrssicherheit als problematisch einzustufen. Problematischer ist die Führung der Radfahrer an den Köpfen der Radverkehrsanlagen einzuordnen:

- Der im Zwei-Richtungsverkehr betriebene Radweg auf der östlichen Straßenseite der Röbeler Straße endet abrupt vor dem Kreisverkehr an der Rheinsberger Straße, so dass Radfahrer
 - über den Aldi-Parkplatz zur Rheinsberger Straße ausweichen,
 - ihre Fahrt über den Gehweg fortsetzen oder
 - die Straße ohne Schutz zur westlichen Richtungsfahrbahn in Richtung Altstadt und Rheinsberger Straße queren.
- Entsprechend der verkehrsrechtlichen Regelungen sollen Radfahrer, die den westlichen Radweg benutzen, durch den Kreisverkehr fahren. Die Nutzung bzw. das Verhalten der Radfahrer ist jedoch anders, da auch sie den kurzen Weg nördlich um den Kreisverkehr wählen.

Diese Probleme schlagen sich in der Unfallsteckkarte nieder. Hier ist insbesondere der Bereich des Kreisverkehrs als Unfallbereich mit einer gehäuften Beteiligung von Radfahrern zu bezeichnen.

Auf dem betrachteten Abschnitt der Röbbeler Straße befindet sich keine Bushaltestelle.

Am Kreisverkehr herrscht gewerbliche Nutzung vor (Einzelhandel, Dienstleistungen) mit nach Norden anschließender, dreigeschossiger Wohnbebauung mit parallel zur Straße stehenden Gebäuderiegeln. Im Bereich der Einmündung Lietzenweg befinden sich die Polizei- und Feuerwache. Die südlich gelegene alte Tuchfabrik wird zu einem Bildungscampus mit einer Grund- und Gesamtschule umgenutzt.

Tab. 9.3: Rahmenbedingungen Röbbeler Straße (Lietzenweg – Rheinsberger Straße)

		Röbbeler Straße (Lietzenweg – Rheinsberger Straße)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Maximale Lärmbelastung nach VBEB [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Lietzenweg	Rheinsberger Str.	12.910	6,1 / 9,7	50	73,5	65,0
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung				Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Fahrbahndecke in gutem Zustand, Kreisverkehr im Knotenpunkt Rheinsberger Straße.						
	Nebenanlagen	Ostseite: Geh- und Radweg im 2-Richtungsverkehr durch Grünstreifen und Baumallee von Fahrbahn und Grundstücksgrenzen getrennt. Westseite: konventioneller Geh- und Radweg, Querungssicherung für Fußgänger im Bereich des Kreisverkehrs.				Fehlende Querungssicherungen an den Köpfen der Radverkehrsanlagen.		
Straßenverkehrsrechtliche Anordnung mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Gehäufte Unfälle auch mit Radfahrereteiligung im Umfeld des Kreisverkehrs.						
ÖPNV		Keine Bushaltestellen						
Realnutzung		Überwiegend Wohnnutzung, im Nordosten des Kreisverkehrs Einzelhandel/ Dienstleistungen, am Lietzenweg öffentliche Einrichtungen (Polizei, Feuerwehr).						
Baustruktur Wohnbebauung		Bis zu 3-geschossige Wohngebäude zumeist als Gebäuderiegel aus unterschiedlichen Bauepochen, auf der Ostseite deutlich durch Grünstreifen und/ oder Vorgärten zur Straße abgesetzt.						



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Anordnung von 30 km/h ganztags (-2,4 dB(A)); auch wenn die Pegel nach VBUS in der Regel höher liegen als nach RLS-90, ist angesichts der erheblichen Lärmbelastung auch bei einer Berechnung nach RLS-90 davon auszugehen, dass 70/60 dB(A) überschritten werden. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Deutliche Hinweisbeschilderung für Radfahrer auf die Verkehrsführung im Vorfeld des Kreisverkehrs.

Erläuterung

Mit der Pegelminderung durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 2,4 dB(A) sinkt die maximale Lärmbelastung auf 71,1/62,6 dB(A) ganztags/ nachts. Während die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts auf der Westseite weitgehend unterschritten bzw. eingehalten werden, ist die Ostseite weiterhin von Lärmimmissionen von mehr als 70/60 dB(A) belastet.

Eine Unterschreitung der Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts ist nur langfristig durch den Einbau eines lärm mindernden Asphalts mit einem D_{stro} -Wert von mindestens -5 dB(A) und/ oder mit einer deutlichen Reduzierung des Schwerlastverkehrs zu erreichen.

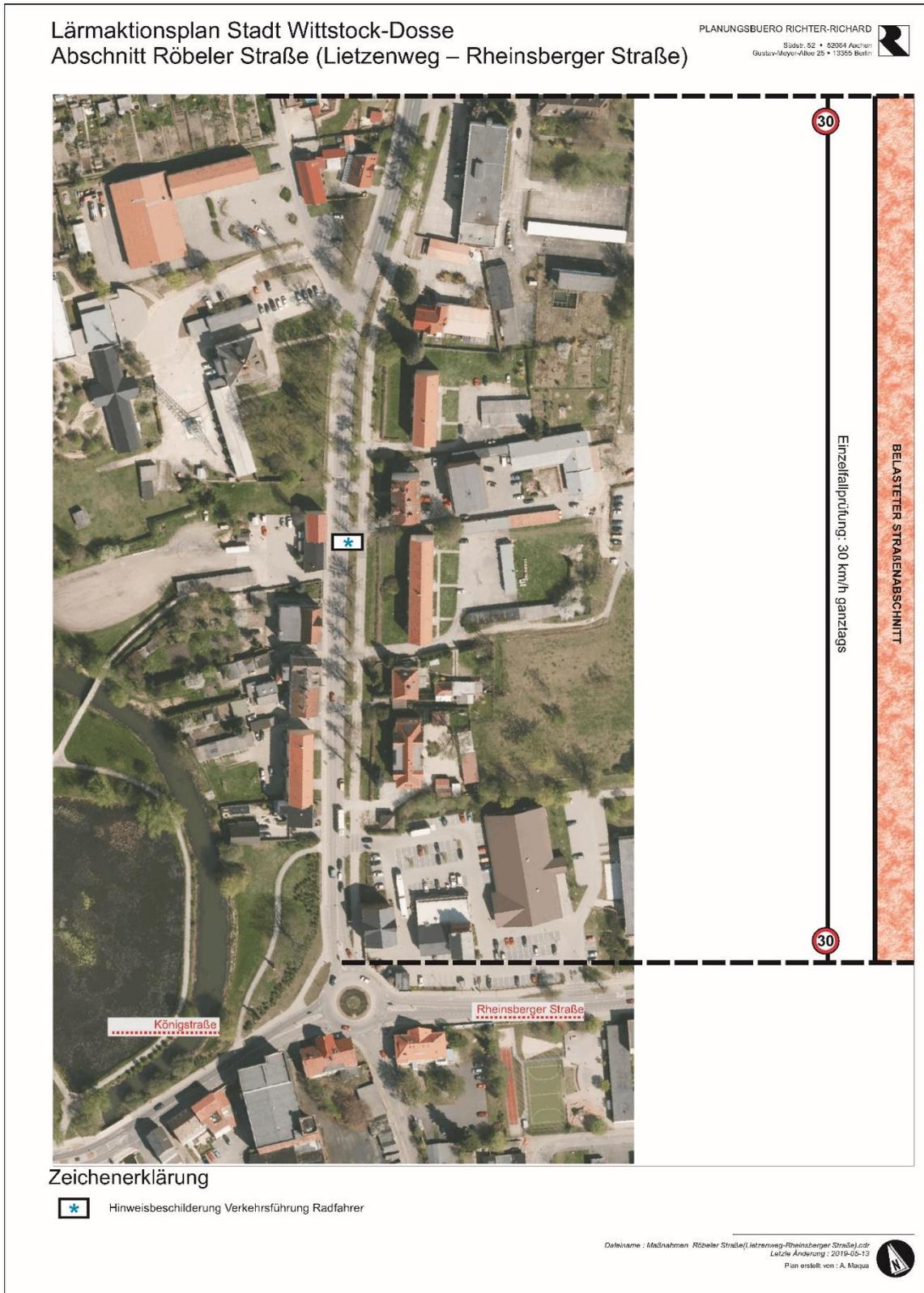


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Röbbeler Straße (Lietzenweg – Rheinsberger Straße)



Rheinsberger Straße (Walter-Schulz-Platz – Rackstädter Weg)

Die Rheinsberger Straße (L 14) ist Teil des Entlastungskonzepts. Sie ist mit einer DTV von 8.230 Kfz und mit einem Lkw-Anteil von 6,1 % tagsüber und 9,7 % nachts belastet. Insbesondere der nächtliche Lkw-Anteil ist als relativ hoch einzustufen.

Die Belastungsachse ist mit maximal 69,2/60,8 dB(A) ganztags/nachts belastet.

Die Fahrbahn ist 6,50 m breit und in einem guten Zustand. Der Knotenpunkt Walter-Schulz-Platz ist als Kreisverkehr ausgebaut.

Der Zustand der Nebenanlagen ist gleichfalls gut. Auf der nördlichen Straßenseite befindet sich ein schmaler Gehweg mit einem abgetrennten, schmalen Radweg begleitet von einem Grünstreifen mit alten Bäumen. Auf der Südseite ist für den Fahrradverkehr ein Schutzstreifen markiert.

In Höhe der Schule befindet sich eine Bushaltestelle, gesichert durch eine Bedarfsampel für Fußgänger. Eine weitere Querungssicherung befindet sich in Höhe des Kreisverkehrs.

Das nördliche Umfeld ist in einer stark durchgrüntem, offenen Baustruktur und einer Baumallee von Freizeiteinrichtungen und Dienstleistungen geprägt, das südliche durch eine Schule, Gewerbefläche und zwei einzelne Wohngebäude. Ursache für die Ausweisung als Belastungsachse ist die Schule in Verbindung mit den beiden Wohngebäuden als schützenswerte Nutzungen.

Vor der Schule ist tagsüber eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen und ein mobiles Dialogdisplay wird in unterschiedlichen Abständen für eine begrenzte Dauer eingesetzt.



Tab. 9.4: Rahmenbedingungen Rheinsberger Straße (Walter-Schulz-Platz – Rackstädter Weg)

		Rheinsberger Straße (Walter-Schulz-Platz – Rackstädter Weg)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/]	Maximale Lärmbe- lastung nach VBUS [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		W.-Schulz-Platz	Rackstädter Weg	8.230	6,1 / 9,7	50	69,2	60,8
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Querungssicherung im Bereich des Kreisverkehrs, markierter Schutzstreifen auf der südlichen Fahrbahn, Bedarfsampel in Höhe der Bushaltestelle und Schule.						
	Nebenanlagen	Nordseite: Schmalere Gehweg mit abgetrenntem schmalem Radweg, zur Fahrbahn getrennt durch einen Grünstreifen mit Baumreihe. Südseite: Gehweg. Alle Nebenanlagen in gutem Zustand.						
Straßenverkehrsrechtliche Anordnung mit lärmindernder Wirkung		30 km/h tagsüber im Bereich der Schule						
Unfallaufkommen		Gehäufte Unfälle auch mit Radfahrereteiligung im Umfeld des Kreisverkehrs						
ÖPNV		Bushaltestelle vor der Schule						
Realnutzung		Freizeiteinrichtungen/ Dienstleistungen, Schule, zwei Wohngebäude			Nutzungsbedingte Baustruktur schafft anonymen Straßencharakter			
Baustuktur Wohnbebauung		Zwei 2-geschossige Einfamilienhäuser mit Vorgärten						

Maßnahmen

- Alle Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde sind umgesetzt.



9.3.2 L 15 (Perleberger Straße – Rosa-Luxemburg-Straße)

L 15 Perleberger Straße (Straße Rosenplansiedlung – Kyritzer Straße)

Die Perleberger Straße (L 15) ist Teil der Südspange als Entlastungsstraße. Sie ist mit einer DTV von 6.553 Kfz und mit einem Lkw-Anteil von 17,7 % tagsüber und 28,3 % nachts und damit für eine Landesstraße ungewöhnlich hoch belastet.

Da es sich bei dem Straßenabschnitt nicht um eine Pflichtaufgabe des Lärmaktionsplans handelt, liegen nur Rasterpegel nach VBUS und keine Fassadenpegel nach VBEB vor. Die Perleberger Straße bewegt sich für den L_{den} im Pegelband >70 dB(A) und für den L_{night} im Pegelband >60 dB(A). Ein Wohngebäude ist $>75/>65$ dB(A) ganztags/ nachts belastet.

Der hohe Lkw-Anteil würde Maßnahmen zur Reduzierung des Lkw-Verkehrs nahelegen, insbesondere nachts (sofern sich das Problem nicht durch die veränderten Routen der Holztransporte relativiert hat). Innerörtlich wie regional gibt es jedoch keine Alternativen zur Südspange, da die überörtlichen Straßen historisch bedingt sternförmig auf Wittstock zulaufen und neben den Straßen der Altstadt die Umfahrung die einzige Verbindung zwischen diesen Straßen herstellt.

Angesichts der erheblichen Lärmbelastung ist deshalb die Annahme realistisch, dass die Einzelfallprüfung auf Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h positiv ausfallen kann. Eine solche Ausweisung hat i.d.R. keine Auswirkungen auf das nachgeordnete Nebennetz. Durch die umwegige Führung der Entlastungsstraße insbesondere aus Richtung Norden ist im Fall Wittstock jedoch nicht auszuschließen, dass eine Erhöhung des Verkehrswiderstandes auf der Südspange zu einer veränderten Routenwahl (durch die Kernstadt) zumindest für den Pkw-Verkehr führen kann. Dies ist in der Einzelfallprüfung zu beachten.

Die Fahrbahn ist 6,50 m breit und in einem guten Zustand. Im Knotenpunkt Kyritzer Straße befindet sich ein Kreisverkehr mit Querungssicherungen für Fußgänger. Die Nebenanlagen sind in beiden Fahrtrichtungen als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen, die im Zweirichtungsverkehr betrieben werden.

Einen Unfallschwerpunkt stellt der Kreisverkehr Kyritzer Straße mit einer Vielzahl von Einbiegen/ Kreuzen-Unfällen und Unfällen im Längsverkehr dar.

Eine Bushaltestelle befindet östlich der Einmündung Rosenplansiedlung. Beide Richtungshaltestellen sind mit Busbuchten ausgestattet. Bedient werden die Haltestellen nur maximal drei Mal täglich, so dass die Busbuchten verkehrsplanerisch nicht zwingend erforderlich sind. In Verbindung mit dem Linksabbiegefahrstreifen und ggf. unter Einbeziehung der Einmündungen der Straßen Rosenplansiedlung und Am Rosenplan sollte geprüft werden, in welcher Form in diesem Bereich ein geschwindigkeitsdämpfendes Element ((für Linksabbieger überfahrbare) Mittelinsel mit/ ohne Querungssicherung) eingebaut werden kann. Es ist der einzige Standort, an dem ein Umbau der Nebenanlagen innerhalb der Verkehrsflächen vorgenommen werden kann. Geringere Geschwindigkeiten im Anfahrtsbereich zum Kreisverkehr können auch dazu beitragen, den dortigen Unfallschwerpunkt abzubauen.

Die nördliche Straßenseite ist von Gewerbe, wenigen Einfamilienhäusern und ungenutzten Grundstücken geprägt. Auf der südlichen Straßenseite sind vorwiegend eingeschossige Einfamilienhäuser zu finden, die überwiegend von den Seitenstraßen erschlossen sind. Die Gebäude springen stark zurück, so dass vom Straßenraum die Bebauung kaum wahrzunehmen ist. Der Straßenraum wirkt wie eine anbaufreie Straße und deshalb insgesamt recht anonym.

Tab. 9.5: Rahmenbedingungen L 15 Perleberger Straße (Rosenplansiedlung – Kyritzer Straße)

		L 15 Perleberger Straße (Rosenplansiedlung – Kyritzer Straße)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Maximale Lärmbe- lastung nach VBUS [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Rosenplansiedlung	Kyritzer Straße	6.553	17,7 / 28,3	50	>75	>65
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig, guter Zustand der Fahrbahndecke, Links- abbieger vor Einmündung Rosenplansiedlung, Busbuch- ten im Bereich Rosenplansiedlung, Querungssicherung im Bereich des Kreisverkehrs.						
	Nebenanlagen	Auf beiden Seiten gemeinsamer Geh- und Radweg im 2- Richtungsverkehr in gutem Zustand.						
Straßenverkehrsrechtliche Anordnun- gen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Unfallschwerpunkt Kreisverkehr Kyritzer Straße mit Ein- biegen/ Kreuzen-Unfällen und Unfällen im Längsverkehr						
ÖPNV		Bushaltestelle Perleberger Straße in Höhe Straße Ro- senplansiedlung			Nur max. drei Bedienungen pro Tag			
Realnutzung		Auf der Nordseite gewerbliche Nutzung mit wenigen Einfamilienhäusern, auf der Südseite überwiegend Wohnnutzung mit Gärten.						
Baustruktur Wohnbebauung		Freistehende Einzelhäuser, lockere Bebauung, 1- bis 2- geschossig, (Vor-)Gärten schaffen Abstand zur Straße.						

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, ggf. nur nachts (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Rückbau der Busbuchten der Haltestelle Perleberger Straße (unter Erhaltung der Bushaltestelle), Einbau einer Mittelinsel, ggf. unter Einbeziehung des Linksabbiegefahrstreifens und der Einmündungen der Straßen Rosenplansiedlung und Am Rosenplan. Der Bau eines signalisierten Übergangs befindet sich in Planung. Zu-
ständig: LS Brandenburg.

Erläuterung

Eine Lärminderung durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht kann erst langfristig erreicht werden.

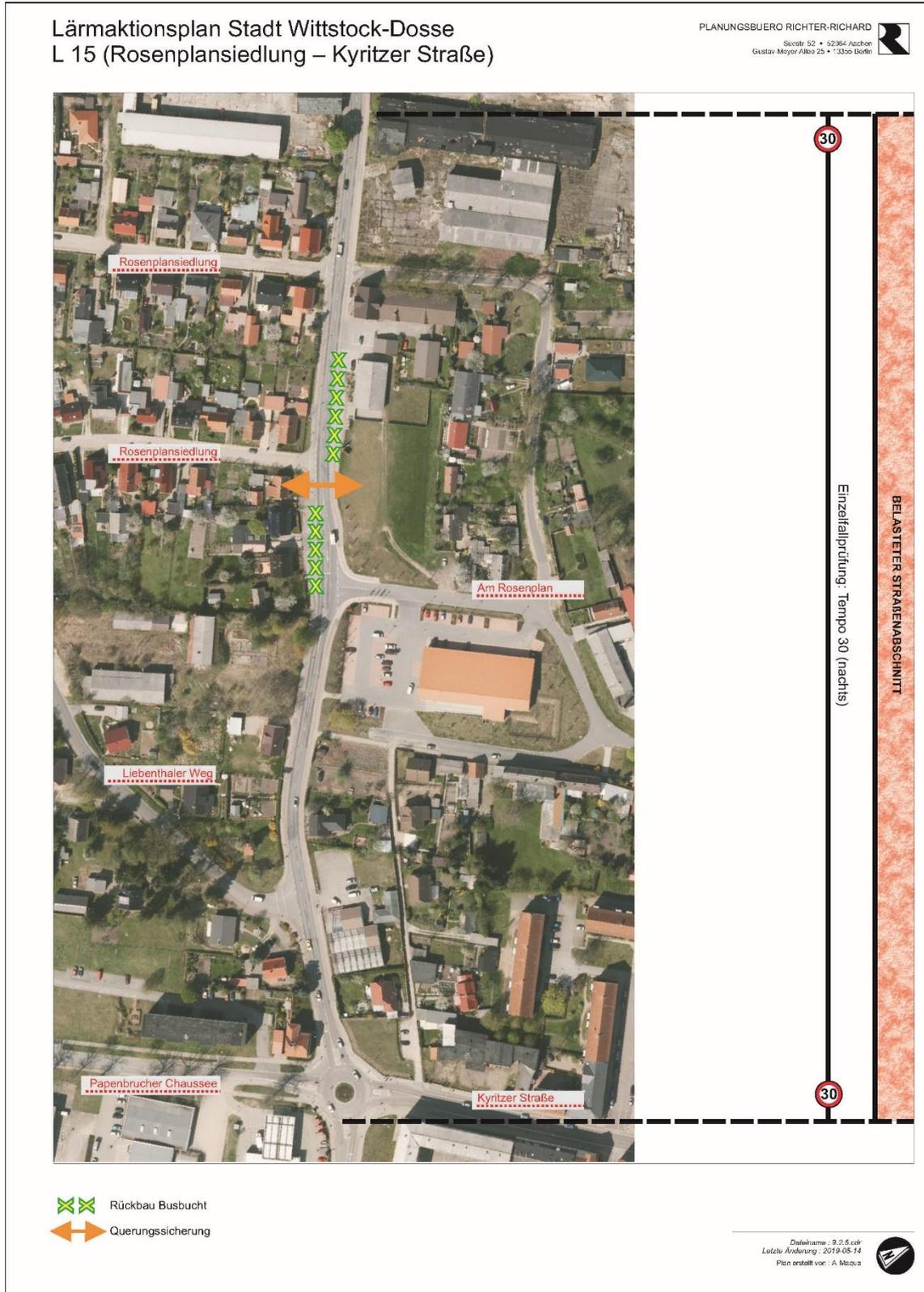


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht L 15 Perleberger Straße (Rosenplansiedlung – Kyritzer Straße)



L 15 Rosa-Luxemburg-Straße (Kyritzer Straße – L 14)

Die Rosa-Luxemburg-Straße (L 15) ist Teil der Südspange als Entlastungsstraße. Sie ist mit einer DTV von 6.375 Kfz und mit einem Lkw-Anteil von 12,3 % tagsüber und 19,7 % nachts und damit für eine Landesstraße ungewöhnlich hoch belastet.

Da es sich bei dem Straßenabschnitt nicht um eine Pflichtaufgabe handelt, liegen nur Rasterpegel nach VBUS und keine Fassadenpegel nach VBEB vor. Die Lärmimmissionen an der Rosa-Luxemburg-Straße bewegen sich im Grenzbereich von 70/60 dB(A) ganztags/nachts.

Der hohe Lkw-Anteil würde Maßnahmen zur Reduzierung des Lkw-Verkehrs nahelegen, insbesondere nachts (sofern sich das Problem nicht durch die veränderten Routen der Holztransporte relativiert hat). Innerörtlich wie regional gibt es jedoch keine Alternativen zur Südspange, da die überörtlichen Straßen historisch bedingt sternförmig auf Wittstock zulaufen und neben den Straßen der Altstadt die Umfahrung die einzige Verbindung zwischen diesen Straßen herstellt.

Angesichts der erheblichen Lärmbelastung ist deshalb die Annahme realistisch, dass die Einzelfallprüfung auf Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h positiv ausfallen kann. Eine solche Ausweisung hat i.d.R. keine Auswirkungen auf das nachgeordnete Nebennetz. Durch die umwegige Führung der Entlastungsstraße insbesondere aus Richtung Norden ist im Fall Wittstock jedoch nicht auszuschließen, dass eine Erhöhung des Verkehrswiderstandes auf der Südspange zu einer veränderten Routenwahl (durch die Kernstadt) zumindest für den Pkw-Verkehr führen kann. Dies ist in der Einzelfallprüfung zu beachten.

Neben dem Kreisverkehr Kyritzer Straße als Unfallschwerpunkt sind vor allem auf dem Streckenabschnitt zwischen Kyritzer Straße und Polthierstraße gehäuft Unfälle, vor allem Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle, festzustellen. Man kann davon ausgehen, dass diese Unfälle vor allem wegen der eingeschränkten Sichtbeziehungen durch die Allee in Verbindung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) bzw. durch Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entstehen. Auf dem gesamten Abschnitt Rosa-Luxemburg-Straße ist "nicht angepasste Geschwindigkeit" die dritthäufigste Unfallursache.

Die Fahrbahn ist 6,50 m breit und in einem guten Zustand. In den Knotenpunkt Kyritzer Straße und Geschwister-Scholl-Straße befinden sich Kreisverkehre mit Querungssicherungen für Fußgänger. In Höhe der Hatzfeldstraße finden Fußgänger einen Übergang mit einer Bedarfsignalanlage.

Auf der südlichen Straßenseite führen die Nebenanlagen als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr nur bis zur Polthierstraße. Auf der nördlichen Straßenseite ist der gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr wie auch auf der Südseite durch einen breiten Grünstreifen mit altem Baumbestand von der Fahrbahn abgesetzt. Die Nebenanlagen sind durchgängig in gutem Zustand.

Die sehr intensive Begrünung des Straßenraums mit breiten Grünstreifen und altem Baumbestand, der sich häufig auf den privaten Freiflächen fortsetzt, mindern zwar nicht den Lärm, erfüllen aber ein vielfach beobachtetes Phänomen, dass Lärm, dessen Quelle nicht gesehen werden kann, als leiser empfunden wird. Die Begrünung und die Alleebäume schaffen zwar einerseits ein ansprechendes Straßenbild, verstärken aber andererseits auch den Charakter einer weitgehend anbaufreien Straße.

Bushaltestellen befinden sich in der Polthierstraße unmittelbar an der Einmündung Rosa-Luxemburg-Straße und auf der Rosa-Luxemburg-Straße hinter dem Kreisverkehr der L 14 Richtung Kyritz.

Wohnbebauung ist als 1- bis 2-geschossige Gebäude vor allem auf der Straßennordseite zu finden und hat hier Siedlungscharakter. Eingestreut sind bis zu 4-geschossiger Wohnungsbau und einzelne Gewerbebetriebe. Die Südseite ist heterogen genutzt und dient vor allem gewerblichen Nutzungen mit eingestreuten Siedlungshäusern und abgesetzt bis zu 5-geschossige Wohnzeilen.

Tab. 9.6: Rahmenbedingungen Rosa-Luxemburg-Straße (Kyritzer Straße – L 14)

		Rosa-Luxemburg-Straße (Kyritzer Straße – L 14)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Lärmbelastung nach VBUS [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Papenbrucher Chaussee	Bohnenkampweg	6.375	12,3 / 19,7	50	±70	±60
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn, LSA mit Querungssicherung Höhe Einmündung Hatzfeldstraße, Querungssicherungen an den Kreisverkehren mit Papenbrucher Chaussee und L 14.						
	Nebenanlagen	Nebenanlagen werden im Norden/ Nordwesten der Fahrbahn durch einen breiten Grünstreifen mit Baumstandorten getrennt.			Gehweg und Grünstreifen von zahlreichen Ein- und Ausfahrten unterbrochen.			
Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Unfallschwerpunkt Kreisverkehr Kyritzer Straße, gehäufte Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle auf dem Abschnitt Kyritzer Straße – Polthierstraße						
ÖPNV		Keine Bushaltestelle						
Realnutzung		Südwestseite: zwischen Kreisverkehr und Polthierstraße Einzelhandel/ Gewerbeflächen, danach überwiegt Wohnnutzung (meist Einfamilienhäuser, vereinzelt Mehrfamilienhäuser), Nordostseite: überwiegend Wohnnutzung						
Baustuktur Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Einfamilienhäuser, vereinzelt auch mehrgeschossige Wohngebäude, lockere Bebauung, Vorgärten schaffen Abstand zur Straße						



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)), ggf. nur nachts, auf dem Abschnitt zwischen Kyritzer Straße und Polthierstraße auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, aus Lärmschutzgründen möglichst bis zum Bohnekampweg (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Erläuterung

Nach einer Geschwindigkeitsreduzierung zwischen Kyritzer Straße und Polthierstraße liegen die maximalen Immissionen auf diesem Straßenabschnitt bei etwa 69/58 dB(A) ganztags/nachts, womit die Auslösewerte nicht erreicht werden. Eine Erweiterung der Geschwindigkeitsreduzierung bis zur L 14 bringt punktuell, speziell in der Innenkurve, eine Entlastung unter 65/55 dB(A) ganztags/nachts.

Eine Lärminderung durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht kann erst langfristig erreicht werden.

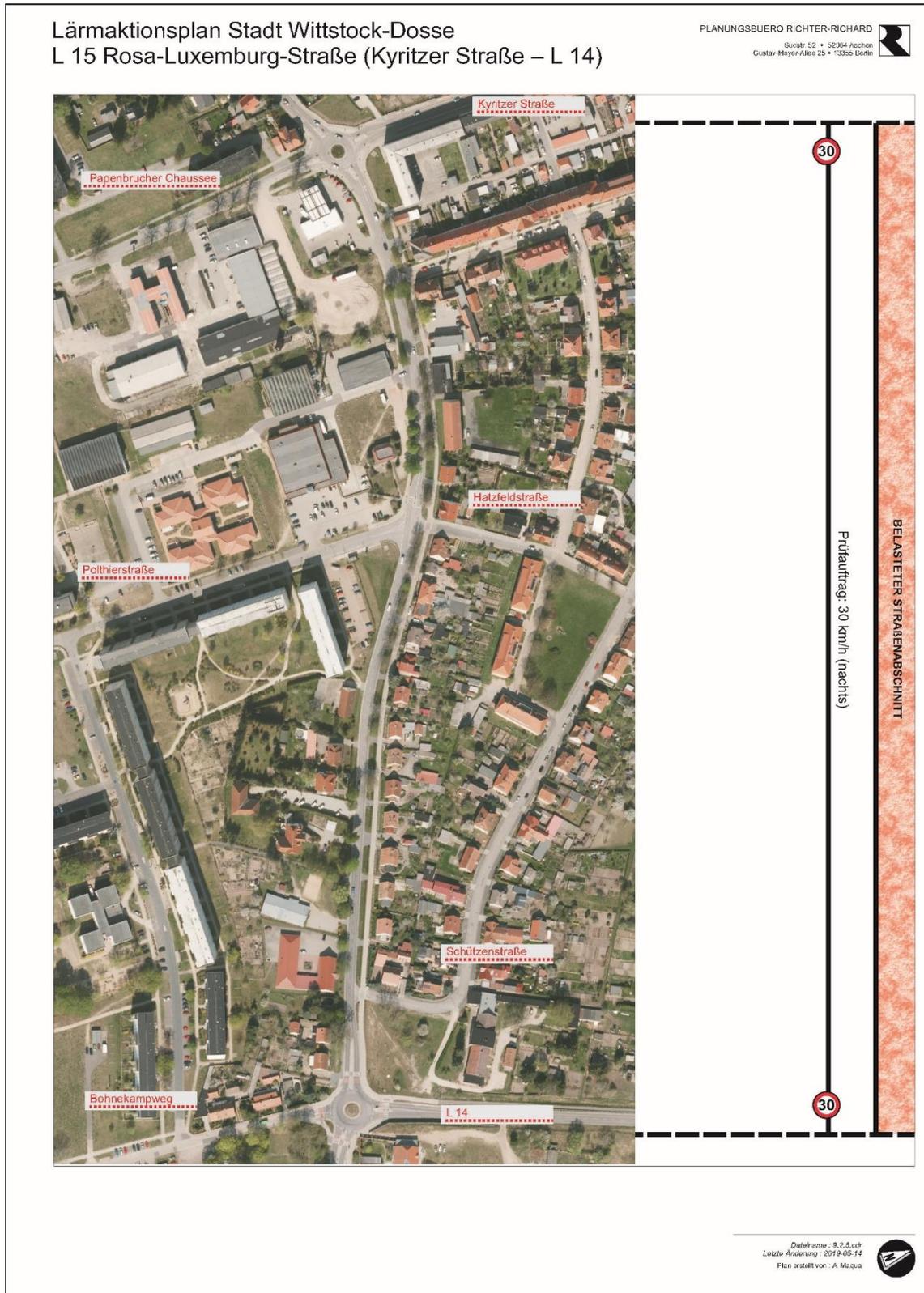


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Rosa-Luxemburg-Straße (Kyritzer Straße – L 14)

9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuerst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld und reduziert die Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen, reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es macht also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Weiße Fahrzeuge werden übrigens gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden.

Die Bundesregierung will bis zum Jahr 2020 eine Million E-Fahrzeuge am Markt platzieren. Es ist weiterhin ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von 2 %. Ein solcher Anteil ist mit einer Minderung von 0,1 dB(A) bei 30 km/h nicht lärmrelevant.⁶ Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % und nur bei Geschwindigkeiten bis maximal 40 km/h bemerkbar, da dann die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist dennoch ein Beitrag zur Lärminderung.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

⁶Umweltbundesamt, Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013



10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2023 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2023 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärmmin- derung dargestellt.

Grundsätzliches Ziel der Stadt Wittstock ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.

10.1 Umstufungskonzept Nordumfahrung

Die Stadt Wittstock hat die Wirkung einer nördlichen Umfahrung der Stadt untersuchen las- sen.⁷ Die Untersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Land Brandenburg soll ca. 700 m Straßenneubau außerhalb des Landesstraßen- bedarfsplans bauen,
- ca. 2 km mehr Landesstraße (5,5 km neue Landesstraße bei 3,5 km Abstufung),
- über die relevanten Straßen verlaufen keine höherrangigen Verbindungsfunkti- onsstufen,
- kaum Verkehr über benachbarte Landkreise hinweg,
- Einordnung als Landesstraße nach brandenburgischen Straßengesetz nicht gege- ben,
- Einordnung als Kreis- oder zumeist Gemeindestraße naheliegend,
- Durchgangsverkehr auf Straßen von Norden (K 6825 bis K 6823) unter 1.000 Fahrten/Werktag,
- 75 % des Durchgangsverkehrs werden im Prognosefall über die Südumgehung geführt,
- Entlastungswirkung in der Innenstadt ca. 1.000-2.000 Kfz/Werktag.

⁷ IVV, Umstufungskonzept Wittstock/Dosse, Aachen/Berlin 2014

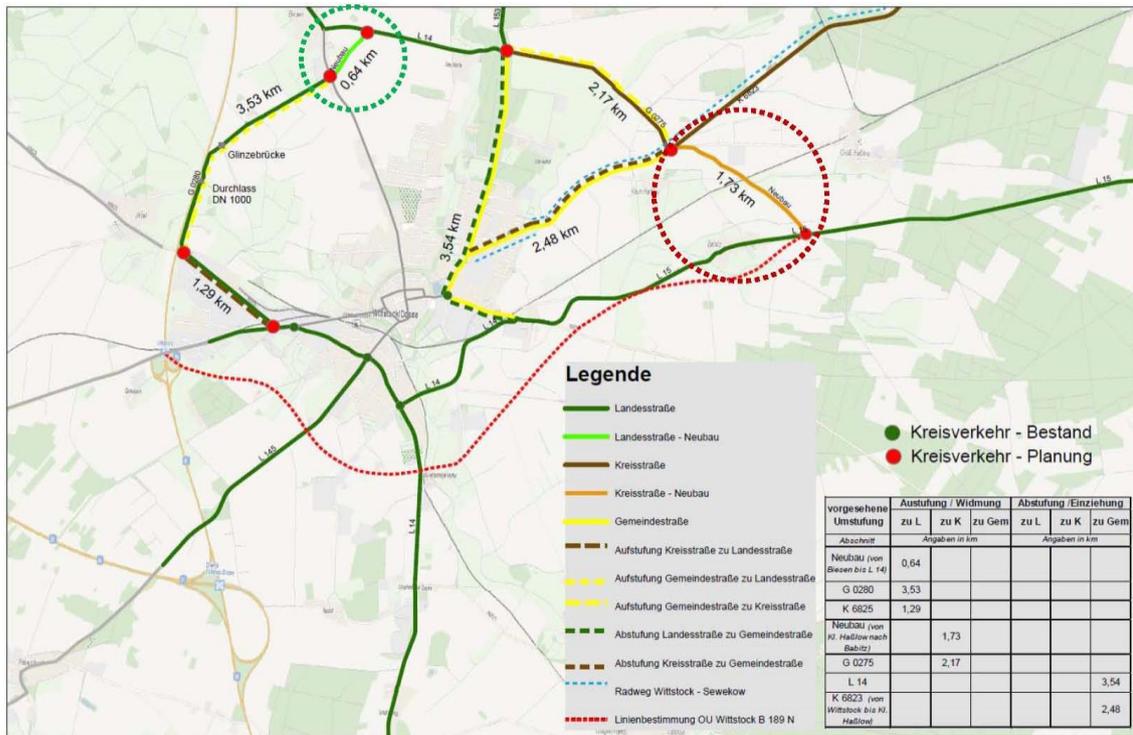


Abb. 10.1: Übersichtsplan Umstufungskonzept

Das Ergebnis hat eine Vertiefung dieser Maßnahme nicht zugelassen, so dass die Trasse von der L 15 – Jabeler Chaussee – Biesen – L 14 unsererseits nicht weiter in Betracht kommt.

10.2 Südumfahrung B 189n

Die Straßenverbindung B 189n Wittstock – Mirow dient dem Netzschluss zwischen der A 24/ A 19 bei Wittstock sowie der geplanten A 14 bei Wittenberge und der B 189 bei Mirow.

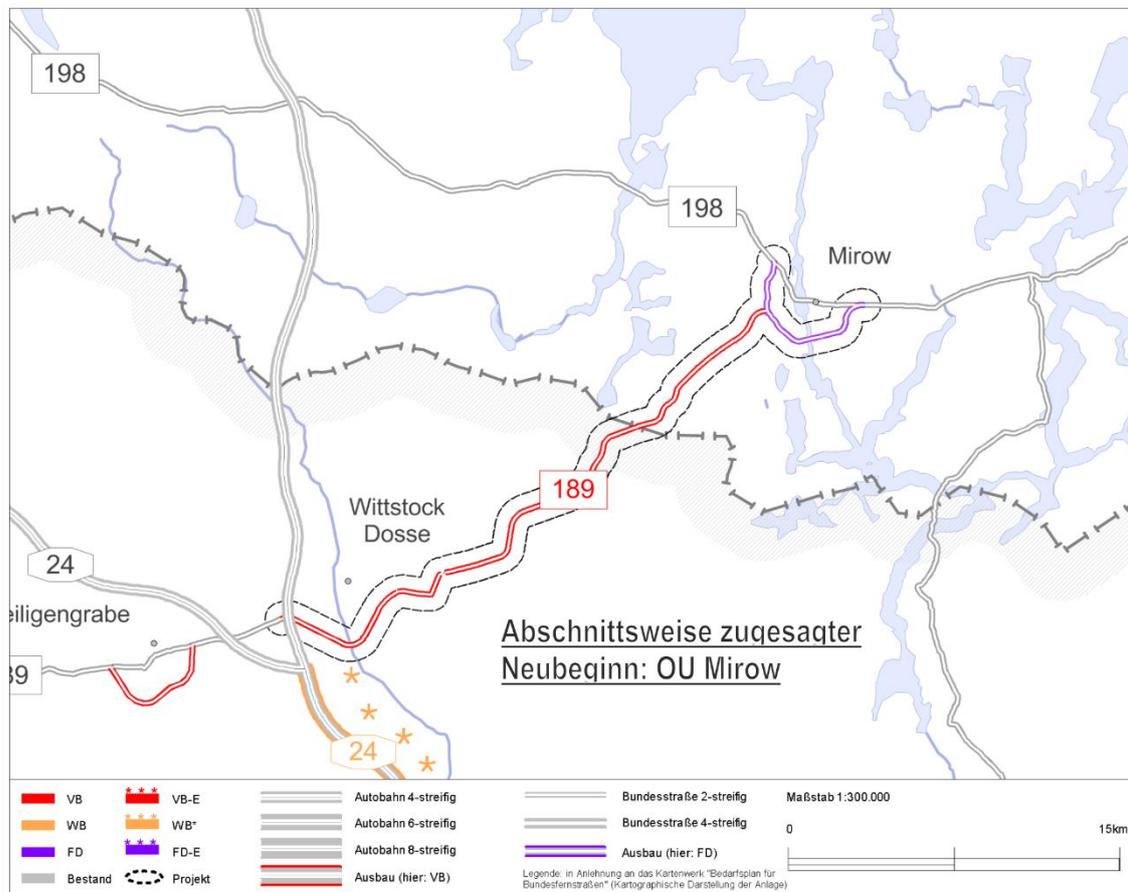


Abb. 10.2: Plandarstellung Bundesverkehrswegeplan 2030 – Lage der Maßnahme

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die B 189n als "Vordringlicher Bedarf (VB)" mit dem Planungsstand "Vorentwurf Sichtvermerk am 15.07.2013" ausgewiesen.



11. Finanzielle Informationen

11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Die externen Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betragen 7.290,00 EUR.

11.2 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:

www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Mobilität). Das betrifft beispielsweise die Förderrichtlinie des MIL zur Förderung von Innovationen für den öffentlichen Nahverkehr im Land Brandenburg.



12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 2. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 3. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz aus den Betroffenenzahlen aus der 3. und 4. Runde ermittelt wird, sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2023 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik berechnet werden.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Als Anhang IV ist eine Tabelle beigefügt, in der die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen aufgeführt ist.

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Eine Abschätzung der Anzahl der Betroffenen ist nicht möglich, da die Angaben entsprechend den rechtlichen Vorgaben nur als Summe für das gesamte Gemeindegebiet und nicht für einzelne Straßenabschnitte ausgewiesen werden. Damit ist eine abschnittsweise Abschätzung der Reduzierung der Anzahl der Betroffenen als Voraussetzung für eine Gesamtbilanz nicht möglich.



Anhang I Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Während des Mitwirkungsverfahrens kamen aus der Öffentlichkeit keine Hinweise zum Lärmaktionsplan.



Anhang II
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Lärmaktionsplanung 2018 (3. Runde)

Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Planentwurfes in der Zeit vom 12.06.2019 bis 12.07.2019

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
01	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Gemeinsame Landesplanungsabteilung	09.07.2019 10.07.2019	<p>Beurteilung Es ist derzeit kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung zu erkennen.</p> <p>Rechtliche Grundlage zur Beurteilung der Planungsabsicht Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (GVBl. I S. 235) Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29.04.2019 (GVBl. II, Nr. 35)</p> <p>Bindewirkung Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen. Die Ziele der Raumordnung können im Rahmen der Abwägung nicht überwunden werden. Die für die Planung relevanten Grundsätze der Raumordnung sind aus den o.g. Rechtgrundlagen von der Kommune eigenständig zu ermitteln und im Rahmen der Abwägung angemessen zu berücksichtigen.</p> <p>Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diese Stellungnahme gilt, solange die Grundlagen, die zur Beurteilung der Planung geführt haben, nicht wesentlich geändert wurden. Die Erfordernisse aus weiteren Rechtsvorschriften bleiben von dieser Mitteilung unberührt. • Für elektronische Beteiligungen bitten wir, ausschließlich unser Referatspostfach zu nutzen: 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme – gemäß der Beurteilung ist derzeit kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung zu erkennen.</p> <p>Relevante Grundsätze der Raumordnung werden durch die Planungsabsicht insoweit nicht berührt, dass diese in der Abwägung angemessen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>gl5.post@gl.berlin-brandenburg.de .</p> <ul style="list-style-type: none"> Information für den Fall der Erhebung personenbezogener Daten s. https://gl.berlin-brandenburg.de/service/info-persoenbezogene-daten-gl5.pdf 	
02	Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel Regionale Planungsstelle	01.07.2019	<p>Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 03.06.2019 und möchten Ihnen hiermit die regionalplanerische Stellungnahme zu dem oben genannten Verfahren mitteilen. Die Belange der Regionalen Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel basieren auf den folgenden Erfordernissen der Raumordnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan „Rohstoffsicherung/Windenergie“ (ReP-Rohstoffe) vom 24. November 2010 (ABl. 2012 S. 1659) - Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan „Freiraum und Windenergie“ (ReP FW), Satzungsbeschluss vom 21. November 2018. <p>Die geplanten Lärminderungsmaßnahmen in Wittstock sind mit den Belangen der Regionalen Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel vereinbar.</p> <p>Begründung Die o.g. Satzung bzw. der Regionalplan „Freiraum und Windenergie“ vom 21.11.2018 treffen keine Aussagen zu den Straßen in der Planungsregion bzw. zu notwendigen Lärminderungsmaßnahmen.</p> <p>Hinweise Der Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan „Freiraum und Wind“ wurde am 21. November 2018 von der Regionalversammlung als Satzung beschlos-</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>sen. Die Satzung bedarf noch der Genehmigung durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung.</p> <p>Die Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan „Rohstoffsicherung/Windenergie“ (ReP-Rohstoffe) wurde mit Bescheid vom 14. Februar 2012 teilweise genehmigt. Von der Genehmigung ausgenommen sind die Festlegung des Vorhaltegebietes Nr. 65 „Sicherung oberflächennaher Rohstoffe“ sowie die Festlegungen zur „Steuerung der Windenergienutzung“. Der Regionalplan wurde zum Zwecke der Bekanntmachung entsprechend redaktionell angepasst und trägt nunmehr die Bezeichnung Regionalplan „Rohstoffsicherung“.</p> <p>Von den <u>regionalplanerischen Zielen</u> gehen eine <u>Anpassungspflicht</u> gemäß § 1 Abs. 4 BauGB bzw. eine <u>Beachtungspflicht</u> gemäß § 4 ROG aus. Die Grundsätze sind in der Abwägung zu berücksichtigen (ebd.).</p> <p>Durch die regionalplanerische Stellungnahme bleibt die aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtung zum Einholen von Genehmigungen, Bewilligungen oder Zustimmungen unberührt.</p> <p>Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens bitten wir um Information über den Planungsfortgang und die Genehmigungsinhalte.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme und Beachtung.</p>
03	Landesamt für Umwelt	04.07.2019 09.07.2019	Die zum o.g. Betreff übergebenen Unterlagen wurde von der Fachabteilung Immissionsschutz des Landesamtes für Umwelt (LfU) zur Kenntnis genommen und geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung werden für die weitere Bearbeitung der Planungsunterlagen sowie deren Umsetzung beiliegende Anregungen und Hinwei-	Kenntnisnahme.

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>se übergeben.</p> <p>Abteilung Technischer Umweltschutz 2 Belang – Immissionsschutz Sonstige fachliche Informationen oder rechtserhebliche Hinweise aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o.g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage: Zur Lärmaktionsplanung der Stadt Wittstock/Dosse bestehen aus Sicht des Immissionsschutzes keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme
04	Landesamt für Bauen und Verkehr	04.07.2019 05.07.2019	<p>Den von Ihnen eingereichten Vorgang habe ich in der Zuständigkeit des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) als Verkehrsoberbehörde des Landes Brandenburg gemäß „Zuständigkeitsregelung hinsichtlich der Beteiligung der Verkehrsbehörden und der Straßenbauverwaltung als Träger öffentlicher Belange in Planungsverfahren“ (Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung vom 17. Juni 2015, veröffentlicht im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 27, vom 15. Juli 2015, S. 575) geprüft.</p> <p>Mit der Erarbeitung der 3. Stufe des Lärmaktionsplanes für die Stadt Wittstock/Dosse sollen die Umsetzung der im Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2013 (letztmalige Aktualisierung) empfohlenen Lärminderungsmaßnahmen überprüft und das Maßnahmenkonzept aktualisiert und fortgeschrieben werden.</p> <p>Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, neben einer Reduzierung gesundheitsschädlicher Auswirkungen durch Lärm, die Wohn- und Lebensverhältnisse in der Stadt Wittstock/Dosse insgesamt verbessern.</p> <p>Untersuchungsgegenstand der Stufe 3 eines Lärmaktionsplanes sind dabei, wie bereits in der Stufe 2, Haupt-</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>verkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von > 3 Mio. Kfz/Jahr bzw. einem DTV von > 8.200 Kfz/24 h sowie Haupteisenbahnstrecken mit > 30.000 Zügen/Jahr und Flughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.</p> <p>Eisenbahnstrecken und Flughäfen, die die v. g. Kriterien erfüllen, befinden sich im Untersuchungsgebiet der Stadt Wittstock/Dosse nicht.</p> <p>Die zwischenzeitlich realisierten Maßnahmen zur Lärm-minderung und die weiterhin geplanten/fortzuführende Maßnahmen habe ich zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus verkehrsbehördlicher Sicht des Landes bestehen gegen die aufgezeigten Maßnahmen keine Einwände.</p> <p>Insbesondere begrüße ich dabei solche Maßnahmen, die der Verkehrsreduzierung sowie Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsarten dienen und damit im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes stehen.</p> <p>Hierzu zähle ich insbesondere Maßnahmen, die dazu beitragen, die Verkehrsträger des Umweltverbundes durch</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Erhalt und die kontinuierliche Weiterentwicklung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes (Hier gehe ich davon aus, dass mit dem geplanten Rückbau der Busbuchten an der Haltestelle Perleberger Straße nicht ein Verzicht auf die Haltestelle gemeint ist, sondern lediglich ein Halten der Busse im Straßenraum mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung/ Geschwindigkeitsreduzierung erfolgen soll, das ÖPNV-Angebot also nicht reduziert wird.) - den weiteren Ausbau des Rad- und Gehwegnetzes und damit die Schaffung sicherer und attraktiver 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme und Bestätigung, dass mit dem Verzicht auf die Haltestellenbuchten ausschließlich das Ziel der Verkehrsberuhigung/ Geschwindigkeitsreduzierung verfolgt wird. Anpassung der Textpassage im LAP.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger, einschließlich der Einordnung von Querungshilfen für diese Verkehrsteilnehmer zu stärken.</p> <p>Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärmvermeidung (Stadt- und Verkehrsplanung, Förderung des Umweltverbundes, ...), Lärminderung (Geschwindigkeitsreduzierung, Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge, ...) und Lärmverlagerung (Bündelung und Verlagerung von Kfz-Verkehren auf weniger störungsempfindliche Bereiche, ...) liegt dabei im Wesentlichen in der Zuständigkeit der Stadt, des jeweiligen Straßenbaulastträgers sowie der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Durch die verkehrsplanerische Stellungnahme bleibt die aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtung zum Einholen von Genehmigungen, Bewilligungen oder Zustimmungen unberührt.</p>	<p>Kenntnisnahmen und Beachtung im Zuge der Maßnahmenumsetzung.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
05	Landesbetrieb Straßenwesen Der Vorstand	28.06.2019	<p>Sie bitten den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) um Stellungnahme zu den im Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) 3. Stufe der Stadt Wittstock/Dosse dargestellten Lärminderungsmaßnahmen.</p> <p>Im Bereich der Stadt Wittstock/Dosse verlaufen die Bundesstraße (B) 189, die Bundesautobahnen (A) 19 und 24, sowie die Landesstraße (L) 15. Diese Straßen wurden vom Landesamt für Umwelt im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartiert. Folgende Maßnahmen werden u. a. als lärmindernd eingestuft: - Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen</p>	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<ul style="list-style-type: none"> - Verwendung eines lärmarmen Asphalts bei der Erneuerung der Fahrbahndecke der A 24 - Errichtung eines Lärmschutzwalls an der A 24 - Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der L 14 - Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts auf der L 15 (Rosenplansiedlung-Kyritzer Straße) - Einbau einer Mittelinsel an der Perleberger Straße - Bau der Südumfahrung B 189n. <p>Ungeachtet der für die Lärmaktionsplanung der Stufe 3 verwendeten Ausgangsdaten erhalten sie zu den geplanten Maßnahmen im Betrachtungsgebiet folgende Informationen:</p> <p>Verkehrlenkende Maßnahmen Verkehrlenkende Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Ostprignitz-Ruppin im Einvernehmen mit der Stadt Wittstock/Dosse an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist das LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen.</p> <p>Die Verkehrsbehörde prüft eingehende Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen.</p> <p>Für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen 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-Richtlinie StV vom 23.11.2007) erbracht und der Straßenverkehrsbehörde zur Entschei-</p>	<p>Kenntnisnahme und Beachtung im Zuge der Umsetzung einzelner bzw. konkreter Maßnahmen.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>derung vorgelegt werden. Nach ausführlicher Sachverhaltsermittlung und umfangreicher Prüfung erhält der Antragsteller das Ergebnis der Prüfung.</p> <p>Baumaßnahmen an Bundesstraßen Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen mit einem Korrekturwert für Straßenoberflächen, D_{Stro}, < -2 dB(A) ist nicht Gegenstand laufender Erhaltungsmaßnahmen. Kontinuierliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erfolgen bedarfsgerecht im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen.</p> <p>Des Weiteren teile ich Ihnen mit, dass das nationale Recht zum Schutz vor Verkehrslärm an öffentlichen Straßen zwischen der Vermeidung unzumutbarer Einwirkungen durch den Verkehrslärm beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) und der Verringerung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen unterscheidet, an denen keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen werden (Lärmsanierung).</p> <p>Gegenwärtig plant das LS keine Baumaßnahmen, die die Kriterien der wesentlichen Änderung einer Straße im Sinne der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erfüllen und gegebenenfalls Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen auslösen können. Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge können deshalb nicht in Aussicht gestellt werden.</p> <p>Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird als freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Er kann</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme und Beachtung im Zuge der Umsetzung einzelner bzw. konkreter Maßnahmen.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden, wenn der Beurteilungspegel nach dem Berechnungsverfahren der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS 90) die Auslösewerte der Lärmsanierung nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes -VLärmSchR – 97- überschreitet. Ein rechtlicher Anspruch besteht nicht. Maßnahmen der Lärmsanierung setzen einen entsprechenden Antrag des Eigentümers voraus. Die Verantwortlichkeit zur Antragbearbeitung liegt für die Bundesautobahn im Land Brandenburg in der Dienststätte Stolpe:</p> <p style="padding-left: 20px;">Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg Dezernat Planung Dienststätte Stolpe Stolpe, An der Autobahn A 111 16540 Hohen Neuendorf</p> <p>Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen Die OD in Wittstock/Dosse ist in weiten Teilen bereits ausgebaut, es sind demnächst keine weiteren Baumaßnahmen geplant. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern hat im Februar 2019 eine Plausibilitätsprüfung über mögliche Streckenverläufe der B 189n Mirow – AS Wittstock/Dosse vorgelegt. Die Genehmigungsfähigkeit wird derzeit durch den LS geprüft.</p> <p>Benehmens-Einvernehmens-Herstellung mit dem LS (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV) Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, ist das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mit-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme und Beachtung im Zuge der Umsetzung einzelner bzw. konkreter Maßnahmen.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>glieds der Landesregierung einzuholen.</p> <p>Mit der Stellungnahme des LS zum Lärmaktionsplan der Stadt Wittstock/Dosse wird das Benehmen entsprechend der ImSchZV hergestellt.</p>	<p>Das mit der Stellungnahme hergestellte Benehmen zum Lärmaktionsplan der Stadt Wittstock/Dosse wird dankend zur Kenntnis genommen.</p>
06	Landesbetrieb Forst Brandenburg Untere Forstbehörde	05.07.2019 08.07.2019	<p>Zu den vorliegenden Unterlagen zum Lärmaktionsplan Wittstock/Dosse ergeht nachfolgende Stellungnahme:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bezüglich Pkt. 5.3, S. 23 „Wittstocker Heide“, verweise ich auf den § 15 Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG) vom 20. April 2004 (GVBl. I/04. Nr. 06, S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. April 2019 (GVBl. I/19, Nr. 15), wonach das Betreten des Waldes jedermann gestattet ist. 2. Lt. § 18 LWaldG bedarf das Sperren von Wald der Genehmigung durch die untere Forstbehörde. Nicht verschlossene Schranken stellen grundsätzlich keine Sperre nach § 18 Abs. 1 LWaldG dar. <p>Bei Beachtung o.g. Hinweise stimmt der Landesbetrieb Forst Brandenburg als untere Forstbehörde dem LAP, Arbeitsstand 24.05.2019, zu.</p>	<p>Dem Hinweis auf die Gesetzesänderung wird dahingehend gefolgt, dass der Bezug zur Sicherung als Erholungswald wie folgt redaktionell geändert/ angepasst wird. „... als Erholungswald gemäß § 12 Abs. 5 LWaldG ...“</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
07	IHK Potsdam	10.07.2019	<p>Gegen die vorliegende Planung gibt es zum aktuellen Zeitpunkt keine Bedenken.</p> <p>Um weitere Einbeziehung wird gebeten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
08	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	12.07.2019 20.07.2019	<p>Ausgelöst durch Ihr Schreiben vom 03.06.2019 erhalten Sie die Stellungnahme des Landkreises Ostprignitz-Ruppin im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>In die Erarbeitung der Stellungnahme wurden gemäß TöB-Erlass des MIL vom 20.09.2010 die Ämter und Behörden unseres Hauses einbezogen, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden. Im Er-</p>	<p>Kenntnisnahme und Beachtung.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>gebnis der Beteiligung liegen Stellungnahmen des</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesundheitsamtes, Hygiene und Umweltmedizin - Bau- und Umweltamtes als untere Naturschutzbehörde, untere Abfallwirtschaftsbehörde, untere Wasserbehörde und untere Bodenschutzbehörde vor. <p>Die Stellungnahme des Gesundheitsamtes enthält Hinweise und Anregungen. Sie ist diesem Schreiben beigelegt und im Zuge der Abwägung gesondert zu berücksichtigen.</p> <p>Gesundheitsamt</p> <p>Zu den Unterlagen der 3. Stufe des Lärmaktionsplanes der Stadt Wittstock/Dosse nimmt das Gesundheitsamt auf Grundlage des § 4 des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst im Land Brandenburg, als Träger öffentlicher Belange, hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung, Stellung. Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass bisher nur ein Teil der Maßnahmen, die in der 2. Runde zur Lärminderung vorgeschlagen/festgelegt wurden, umgesetzt wurden. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, warum die bereits in der 2. Runde festgelegten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung bisher nicht umgesetzt wurden, obwohl diese Maßnahmen keinen großen finanziellen und baulichen Aufwand erfordern. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 189 als Netzschluss als Netzschluss zwischen der A 24/19 ist auch aus der Sicht des Gesundheitsamtes der Bau der Südumfahrung B 189n unumgänglich und zwingend erforderlich. Nur dadurch können die Probleme, die im Bereich der Rosa-Luxemburg-Straße und der Perleberger Straße bestehen, gelöst werden.</p>	<p>Die Fragestellung und Anregung werden durch die Stadt Wittstock zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Umsetzung der Maßnahmen steht jedoch in der Abhängigkeit der unterschiedlichen Zuständigkeiten oder unter Vorbehalt von Antragstellungen.</p> <p>Die angefragten bzw. angeregten Maßnahmen betreffen ausschließlich Landes- bzw. Bundesstraßen und daher wird auf die Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenwesen unter Ifd. Nr. 05.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>A 24 / Wohnbebauung an der Teetzer Straße Aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes sind aus der Sicht des Gesundheitsamtes aufgrund der hohen Lärmpegel am Tag und in der Nacht Maßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung im Ortsteil Fretzdorf im Bereich der Teetzer Straße/BAB A24 erforderlich. Damit es auch in den Außenbereichen zu einer spürbaren Lärminderung kommt, ist die Errichtung eines Lärmschutzwalles oder einer Lärmschutzwand gegenüber anderen Maßnahmen zu favorisieren.</p> <p>Da die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht bereits nicht unerheblich überschritten sind, besteht aus der Sicht des Gesundheitsamtes dringender Handlungsbedarf.</p> <p>In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die Errichtung eines begrünten Lärmschutzwalles beispielsweise als Ausgleichsmaßnahme für die Errichtung von Windenergieanlagen im Bereich der Stadt Wittstock erfolgen kann. Außerdem sollte geklärt werden, welcher Asphalt bei der Sanierung der Autobahn zum Einsatz gekommen ist und ob das zugrunde gelegte Verkehrsaufkommen noch der aktuellen Situation entspricht.</p> <p>L 14 (Röbeler Straße – Rheinsberger Straße) Auch wenn die Verringerung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nicht zu einer Unterschreitung der Auslösewerte führt, kann durch diese Maßnahme möglicherweise das Unfallrisiko entschärft werden. Auch ist die Maßnahme im Gegensatz zu anderen Maßnahmen, wie dem Einbau eines lärmindernden Asphalts, zeitnah umsetzbar. Der Einbau eines lärmindernden Asphalts sollte allerdings auch weiterhin eingeplant werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das entspricht den Auslösewerten des Lärmaktionsplans. Zu den Anregungen wird auf die Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenwesen verwiesen werden – vgl. Ifd. Nr. 05.</p> <p>Kenntnisnahme – Vorbehaltlich der Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde oder die Stadt Wittstock.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>Rheinsberger Straße L 14 (Walter-Schulz-Platz – Rackstädter Weg)</p> <p>L15 (Perleberger Straße – Rosa-Luxemburg-Straße) Zuerst sollte geprüft werden, wie hoch das Verkehrsaufkommen und der LKW-Anteil aktuell sind und ob sich die Route der Holztransporte wirklich verändert hat. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ist zu befürworten. Allerdings ist die Akzeptanz auf einer Entlastungsstraße für eine Geschwindigkeitsbegrenzung, insbesondere beim Durchgangsverkehr, vermutlich eher gering. Der Rückbau der Bushaltestelle und die Errichtung einer Fußgängerquerung werden befürwortet.</p> <p>L 15 Rosa-Luxemburg-Straße (Kyritzer Straße – L 14) Auch in diesem Straßenabschnitt sollte durch eine Verkehrszählung, insbesondere der aktuelle LKW-Anteil ermittelt werden. Einer Geschwindigkeitsreduzierung wird aus der Sicht des Gesundheitsamtes aufgrund des LKW-Anteils, insbesondere auch nachts, zugestimmt.</p> <p><u>Bau- und Umweltamt</u> Das Umweltamt nimmt zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung:</p> <p><u>Untere Naturschutzbehörde</u> Mit der Aufstellung des Lärmaktionsplanes werden keine naturschutzrechtlichen Belange berührt.</p> <p><u>Untere Abfallwirtschaftsbehörde</u> Gegen das geplante Vorhaben gibt es aus abfallrechtlicher Sicht keine Bedenken.</p> <p><u>Untere Wasserbehörde</u></p>	<p>Die Daten sind als Teil der Lärmberechnungen im LAP dokumentiert. Der Rückgang der Holztransporte ist offensichtlich. Die Anordnung trägt in jedem Fall zu einer Verringerung der mittleren gefahrenen Geschwindigkeiten und i.d.R. auch bei den besonders hohen Geschwindigkeiten bei. Wird Tempo 30 nicht in ausreichendem Maß beachtet, können Dialog-Displays wie auch mobile und stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen die Einhaltung unterstützen.</p> <p>Siehe zuvor.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
		06.08.2019	<p>Wasserrechtliche Belange werden durch den Lärmaktionsplan nicht berührt. Es bestehen seitens der unteren Wasserbehörde keine Einwände.</p> <p><u>Untere Bodenschutzbehörde</u> Gegen das geplante Vorhaben bestehen aus Sicht der unteren Bodenschutzbehörde keine Bedenken.</p> <p><u>Amt für öffentl. Sicherheit und Verkehr – Verkehrslenkung/Verkehrssicherung</u> Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird das o.g. Planvorhaben zur Kenntnis genommen. Die Straßenverkehrsbehörden können zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 S.2 Nr.3 Straßenverkehrsordnung - StVO). Grundsätzlich können die straßenverkehrsrechtlichen Festlegungen in einem Lärmaktionsplan bei der Anwendung des § 45 Abs. 1 S.2 Nr.3 StVO nicht herangezogen und somit auch nicht umgesetzt werden. Eine Prüfung etwaiger Anträge auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt nach den fachgesetzlichen Bestimmungen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Hierzu gibt es rechtlich unterschiedliche Auffassung, wie verschiedene Gerichtsurteile zeigen. Die Stadt Wittstock beabsichtigt jedoch, nach entsprechender Beschlusslage, einen Antrag an die Straßenverkehrsbehörde zur Einzelfallprüfung zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu stellen.</p>
09	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	28.06.2019	<p>Zum Planvorhaben Lärmaktionsplanung Stadt Wittstock/Dosse, 3. Stufe teile ich Ihnen nach Prüfung der Unterlage mit, dass öffentliche Belange von der Planung nicht berührt werden.</p> <p>Zu Ausführungen in den vorliegenden Unterlagen des Planungsbüros Richter-Richard ergeben sich jedoch folgende Anmerkungen:</p> <p>1.) zu Seite 22 letzter Absatz: „Ehemaliger Truppenübungsplatz „Freie Heide“ mit angrenzenden Freiräumen...“</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Anmerkung wird dahingehend gefolgt, dass die Ortsbezeichnung als Kyritz-Ruppiner Heide mit angrenzenden Freiräumen konkretisiert bzw. berichtigt</p>

Ifd. Nr.	Behörde / TÖB	Posteingang vom	Stellungnahme Anregungen/Hinweise	Empfehlungen zur Abwägung
			<p>Diese Bezeichnung ist falsch, diese gab und gibt es nicht. Entweder ist die Kyritz-Ruppiner Heide gemeint oder der ehemalige Truppenübungsplatz Wittstock. Die Ortsbezeichnung sollte konkretisiert werden. Dieser Textteil ist in sich unschlüssig und beschreibt für einen externen Leser unterschiedliche Flächen.</p> <p>2.) zu Seite 23 erster Absatz: Eine öffentliche Zugänglichkeit für dieses Gebiet ist nicht gegeben. Es liegt nach wie vor die „Ordnungsbehördliche Verordnung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin zur Beschränkung des Betretens auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Wittstock vom 01. Juli 2011“ auf dem Gebiet. Wie richtig beschrieben, ist der südliche Bereich (Heinz-Sielmann-Stiftung) teilweise, jedoch nur auf den ausgewiesenen Wegen, begeh- bzw. befahrbar.</p> <p>Im Übrigen berührt diese Stellungnahme nicht die Interessen anderer Bundesverwaltungen und des Landesvermögens.</p>	<p>wird.</p> <p>Der Anmerkung wird dahingehend gefolgt, dass unter Erster Punkt – Seite 22, der 2. Satz wie folgt geändert wird: (...) Das Gebiet erfüllt innerhalb der angrenzenden Freiräume innerhalb der Gemarkungen von Wittstock bereits die notwendigen Voraussetzungen. (...). Ein Hinweis auf die ordnungsbehördliche Verordnung und die Beschränkung „nur auf den ausgewiesenen Wegen“ werden unter dem zweiten Punkt – Seite 23 ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L_{den}"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L_{day}"** (TaglärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L_{evening}"** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L_{night}"** (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.

Anhang IV Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010⁸. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenpektrum zur Lärminderung geeignet ist und mit welcher Pegelminderung in etwa gerechnet werden kann.

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Förderung des Umweltverbundes				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ▪ Nutzungsmischung ▪ Förderung Umweltverbund ▪ Förderung multimodaler Verkehre ▪ Beschränkung des Kfz-Verkehrs ▪ Mobilitätsmanagement ▪ Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90% -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]
Förderung stadtverträglicher Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung Schienengüterverkehr ▪ Gleisanschlussverkehr ▪ dezentrale Güterverkehrszentren ▪ Stadt-Logistik 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des SV-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abnahme SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) ▪ Reduktion SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> -3 dB(A) ▪ Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [2]

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlangsamung des Kfz-Verkehrs				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ▪ verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen ▪ Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) ▪ Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) ▪ Reduktion von 50 auf 30 km/h-> -2,4 dB(A) ▪ Bei Ergänzung von 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet

⁸ Planungsbuero Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		Tempo 30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)		
Verstetigung des Verkehrsflusses				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Signalsteuerung ("Grüne Welle") ▪ Straßenum- und -rückbau ▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen ▪ Umgestaltung von Knotenpunkten ▪ Kreisverkehrsplatz anstatt LSA-gesteuerter Knotenpunkt ▪ gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A) ▪ Reduktion um -0,5 dB(A) bei Kreisverkehrsplatz anstatt Knotenpunkt [6] 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet
Leise Fahrbahnbeläge				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke ▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen ▪ leise Pflasterbeläge ▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt ▪ Einsatz lärmindernde Asphaltdeckschichten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke -> -0,5 bis -1,5 dB(A) ▪ Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton -> -2 bis -3 dB(A) ▪ dichte Oberfläche: bei Pkw -> -2 bis -4 dB(A), Lkw -> -2 dB(A) [4] ▪ Porous Mastix Asphalt (PMA) gegenüber Asphaltbeton -5 dB(A) [3] ▪ offenporige Deckschicht >50 km/h: Pkw-> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] ▪ semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -> -3 dB(A) ▪ Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" < 50 km/h bis zu -3,5 dB(A) ▪ Gummi-asphalt, erst teilweise erprobt, -6 bis -7 dB(A) ▪ unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -> -3 dB(A) ▪ Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -> -3 bis -7 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augsburg: zweilagiger offener Asphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] ▪ Düsseldorfer Asphalt: in VIELEN Städten zwischenzeitlich Standardbauweise ▪ Gummi-asphalt: Schwerin und Österreich



Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung ▪ Steuernde und lenkende Maßnahmen ▪ Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen ▪ Rück-/Umbau von Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In fast jeder Stadt zu finden
Verlagerung/Bündelung Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen ▪ Vorzugsrouten ▪ Lenkung des Lkw-Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung SV-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -> -5,1 dB(A) ▪ Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) ▪ Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Schallabschirmung				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wände, Wälle, Lärmschutzbebauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abschirmung in der Schallausbreitung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einhausungen/ Tunnel -> Beseitigung der Lärmquelle ▪ Lärmschutzwände / -wälle -> -5 bis -15 dB(A) [3] 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbaumformen zu finden
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vergrößerung des Abstandes zwischen Geräusquelle und Immissionsort 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräusquelle und Immissionsort -> -3 dB(A) ▪ Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) ▪ Abrücken von 10 auf 15 m -> -2 dB(A) ▪ Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden
Schalldämmung von Außenbauteilen				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen usw. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzfensterklasse 1 -> Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -> Schalldämmmaß 50 dB(A)) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Je nach Bautyp -> -5 bis -15 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
	keine Minderung des Außenpegels			
<ul style="list-style-type: none"> Absorbierende Fassaden 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade 	<ul style="list-style-type: none"> Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
Umbau/Neubau von Gebäuden				
<ul style="list-style-type: none"> Qualifizierter Grundriss 	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite) 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung->mindestens 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
<ul style="list-style-type: none"> Vorbauten, Pufferzonen Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände 	<ul style="list-style-type: none"> Neue Gebäude als Lärmschirm 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
<ul style="list-style-type: none"> Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Immer häufiger eingesetzt
<ul style="list-style-type: none"> Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/Bebauungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen 	<ul style="list-style-type: none"> Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 Auflösung des Lärmkonflikts 	<ul style="list-style-type: none"> langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> Häufig eingesetzt

Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin 2004
- [2] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayrische Staatskanzlei; Pressemitteilung- Lärmreduzierung im Straßenverkehr, 2003
- [6] Papenfus, T., Fiebig, A., Genuit, K.: Akustische Auswirkungen von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1053, Bonn 2011