



Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt/Oder 2018



Stand: 13. Juli 2018

September 2018

Inhaltsverzeichnis

1 Zielstellung und Ausgangssituation	2
1.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes	2
1.2 Rechtlicher Hintergrund und zuständige Behörde	4
1.3 Geltende Lärmgrenzwerte	4
1.4 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung	6
2. Beschreibung und Bewertung der Lärmsituation	7
2.1 Lärmkartierung und Pegelhöhe	7
2.2 Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen	8
2.3 Ermittlung von ruhigen Gebieten	9
2.4 Beschreibung der relevanten Lärmproblematik	9
3. Planungsschritte zur Verbesserung der Lärmsituation	10
3.1 Analyse vorhandener Planungen	10
3.2 Ermittlung von vordringlichen Sanierungsbereichen	10
3.3 Formulierung einer langfristigen Strategie	10
3.4 Prüfung und Entwicklung von Maßnahmen	11
3.5 Wirkungsanalyse der genannten Maßnahmen	13
3.6 Kosten-Nutzen-Bewertung	17
3.7 Priorisierung der relevanten Maßnahmen	18
4. Maßnahmenplan	19
4.1 Maßnahmenkatalog	19
4.2 Zeit- und Kostenrahmen für die Maßnahmen	19
4.3 Zuständigkeiten	19
5. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	22
5.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	22
5.2 Öffentlichkeitsbeteiligung	22
5.3 Beteiligung politischer Gremien	22
6. Formale Informationen	23
6.1 Beschlussfassung, Bekanntmachung und Veröffentlichung	23
6.2 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse	23
6.3 Kosten für die Umsetzung	23
6.4 Link zum Aktionsplan	23
Quellenverzeichnis	24
Anlagen:	25
Anlage A Strategische Lärmkarten des Landesamtes für Umwelt (Bestand)	26
Anlage B Aktualisierte Lärmkarten für den Bestand (Kernstadt und Vierraden)	31
Anlage C Liste aller ausgeführten und geplanten Lärminderungsmaßnahmen	33
Anlage D: Niederschrift der Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung	35

Auftraggeber

Auftragnehmer

Stadtverwaltung Schwedt/Oder
Fachbereich 3: Stadtentwicklung

Dittrich
Verkehrsplanung

Dr.-Theodor-Neubauer-Straße 5
16303 Schwedt/Oder

Große Hamburger Straße 37
10115 Berlin

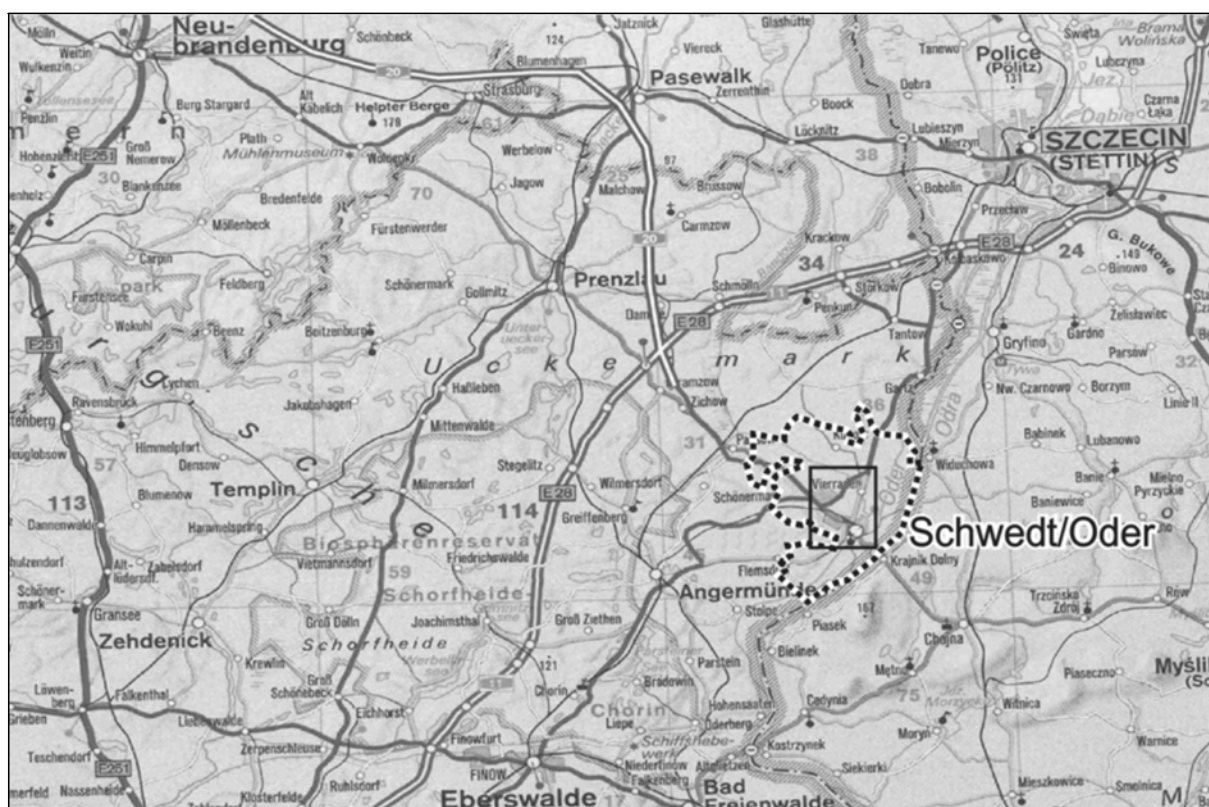
1 Zielstellung und Ausgangssituation

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

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

1.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes

Die Stadt Schwedt/Oder wurde um 1250 an einem Oderübergang der Straße Berlin – Stettin gegründet. Als Residenz der Markgrafschaft Brandenburg-Schwedt erhielt sie im 18. Jahrhundert eine barocke Neuanlage mit gitterförmigem Straßennetz, das zwischen Heinersdorfer Straße, Auguststraße und Lindenallee noch heute erkennbar ist. 1945 zu 85 % zerstört, wuchs die Stadt seit Ende der fünfziger Jahre als Industriestadt auf ein Vielfaches ihrer früheren Ausdehnung. 1989 zählte Schwedt/Oder um die 50.000 Einwohner.



punktiert: Stadtgebiet, Rahmen: Untersuchungsraum Kernstadt und Vierraden

© Falk, Kartendaten
MAIRDUMONT,
73760 Ostfildern,
<http://www.falk.de>

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Die Stadt hat gegenwärtig etwa 31.000 Einwohner und besteht aus der

- Kernstadt Schwedt/Oder mit den Stadtteilen Zentrum, Neue Zeit, Talsand, Am Waldrand und Kastanienallee sowie den
- Ortsteilen Hohenfelde, Kunow, Blumenhagen, Kummerow, Stendell, Gatow, Vierraden, Heinersdorf, Zützen und Criewen.

Der Lärmaktionsplan umfasst die Kernstadt und den Ortsteil Vierraden mit zusammen knapp 28.000 Einwohnern.

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

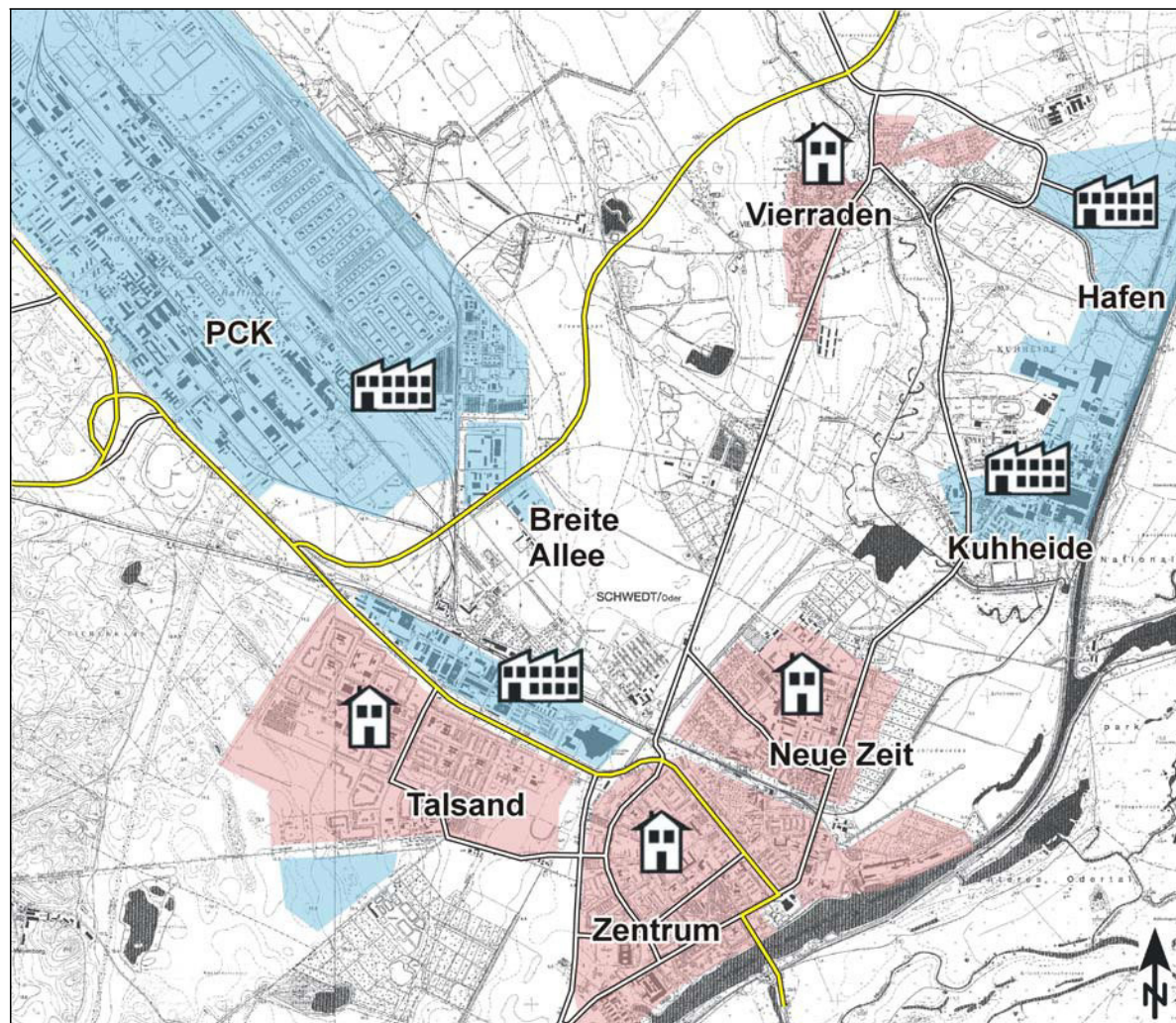


Abbildung 2: Siedlungsstruktur

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

- B 2 (Innsbruck –) München – Berlin – Eberswalde – Angermünde - Schwedt/Oder – Gartz (- Sczcecin/Stettin),
- B 166 Prenzlau – Schwedt/Oder (– Chojna/Königsberg in der Neumark).

Neben den Bundesstraßen gehören die Landesstraßen

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

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

Die das innere Stadtgebiet berührende Bahnstrecke wird hauptsächlich von Personenzügen im Regionalverkehr nach Berlin befahren (RE 3). Der über diese Strecke laufende Güterverkehr des Industriegebietes Kuhheide (Papierfabrik) und des Schwedter Hafens könnte künftig auf eine neue, nördlich der Stadt zum PCK führende Anschlussstrecke

verlagert und damit über die ausschließlich gewerblich genutzte Bahnstrecke des PCK (Güterbahnhof Stendell) direkt an die Bahnstrecke Angermünde – Stettin angeschlossen werden.

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

1.2 Rechtlicher Hintergrund und zuständige Behörde

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

In der 2008 begonnenen ersten Stufe waren für Ballungsräume mit über 250.000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio. Kraftfahrzeugen/Jahr (oder 16.000 Kfz/24 h) und Haupteisenbahnstrecken mit über 60.000 Zügen/Jahr Lärmkarten und Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen festgestellt und geregelt werden. Seit der 2013 datierten zweiten Stufe müssen auch Straßen ab 3 Mio. Fahrzeugen/Jahr (oder 8.000 Kfz/24 h) in die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung einbezogen werden. Die strategische Lärmkartierung für die genannten Straßen obliegt dem Landesamt für Umwelt, die Lärmaktionsplanung den betroffenen Städten und Gemeinden.¹

Da auch bei geringeren Verkehrsstärken Lärmkonflikte auftreten können, werden in Schwedt alle Straßen ab 1.000 Kfz/24 h in die Untersuchung und die Lärmaktionsplanung einbezogen.²

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

Stadt Schwedt/Oder,
Dr.-Theodor-Neubauer-Straße 5, 16303 Schwedt/Oder, Telefon: (03332) 446-342.

1.3 Geltende Lärmgrenzwerte

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht zur Orientierung herangezogen werden (siehe Tabelle 1 auf Seite 5).³ Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt mit den dort als L_{DEN} ⁴ und L_{Night} ⁵ dargestellten Werten vergleichbar. Im Einzelfall können daher zur Prüfung der Einhaltung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig werden.

Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. In den strategischen Lärmkarten wird die Lärm-

¹ Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Punkt 4.1.1/4.1.2

² Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Punkt 4.2.2 a)

³ aus: Handlungsempf. zur ... Berichterstattung, Schleswig-Holstein. Gemeindetag, 15.2.2008

⁴ Der Lärmindex L_{DEN} ist das Maß für die ganztägige Lärmbelastung (24 Stunden). Laute Pegel am Abend (18-22 Uhr) und in der Nacht (22-6 Uhr) werden bei der Mittelung über 24 Stunden durch Aufschlag von 5 bzw. 10 dB(A) stärker berücksichtigt als Pegel am Tage (6-18 Uhr). Der L_{DEN} ist nicht direkt mit dem Tag-Pegel der nationalen Berechnungsvorschriften vergleichbar.

⁵ Der Lärmindex L_{Night} ist ein Maß für die durchschnittliche Lautstärke in den aus Sicht der Gesundheitsvorsorge (Vermeidung von Schlafstörungen) besonders bedeutsamen Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr.

betroffenheit mit Isophonen (Linien gleicher Schallbelastung) dargestellt. In den Überschreitungskarten sind die Bereiche mit Lärmindizes oberhalb der Grenzwerte L_{DEN} 65 dB(A) und für L_{Night} 55 dB(A) markiert, bei deren Überschreitung lärmmindernde Maßnahmen in Betracht zu ziehen sind.

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

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Bau-last des Bundes (abzüglich 3 dB) ^{1,2} Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht kommen ³		Grenzwerte für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	Tag dB(A), (L_{DEN})	Nacht dB(A), (L_{Night})	Tag dB(A), (L_{DEN})	Nacht dB(A), (L_{Night})	Tag dB(A), (L_{DEN})	Nacht dB(A), (L_{Night})
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime ...	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Urbane Gebiete					63 (64)	45(45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31.10.2007 (BGBl. I Nr. 56 S. 2550) heranzuziehen.

- 1 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, VkB1. 1997 S. 434; 2006 S. 665, geändert durch Rundschreiben des BMVBS zur Änderung der Ziffer 37.1 Auslösewerte vom 25.06.2010
- 2 Die Immissionsgrenzwerte werden bei der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes ab dem 01.01.2016 ebenfalls abzüglich 3 dB berücksichtigt
- 3 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV),
- 4 Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036
- 5 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm vom 26.08.1998, GMB1. 1998 Nr. 26 S. 503

1.4 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung

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

bis 2007

2008 – 2017

(1./2. Stufe des Lärmaktionsplanes)

Ersatz von Beton- und Großpflasterdecken durch Asphaltbelag:

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

Ehm-Welk-Str.
Bertha-von-Suttner-Str.
Heinersdorfer Str.
Auguststr.
Ferdinand-von-Schill-Str.
Fritz-Krumbach-Str.

Sanierung von Pflasterdecken

Gartenstraße, Fischerstraße, Harlanstraße
Flinkenberg, Judenstraße, Brüderstraße

Verringerung der Verkehrsstärken/Verlagerung von Durchgangsverkehr

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

Geschwindigkeitsdämpfung/ -verstetigung

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

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

Lärmschutzwände

Hafenstraße, (Vierraden)
Kuhheide (Kuhheide)
Heinersdorfer Damm/ Karl-Teichmann-Str. (Talsand)
Berliner Allee/Pappelweg (Kuhheide)

Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten

Bau von Radwegen
Lindenallee, Vierradener Chaussee
K.-Teichmann-Str. - alte B2 bis L284

Auguststr.
Libellenweg (Am Aqu.) – J.-Marchlewski-R.

Bau von Radabstellanlagen
Bahnhof Schwedt/Oder,
Haltepunkt Schwedt Mitte

2. Beschreibung und Bewertung der Lärmsituation

2.1 Lärmkartierung und Pegelhöhe

2.1.1 Lärmkarten des LfU

Die strategischen Lärmkarten der Stadt Schwedt/Oder nebst zugehörigem Bericht wurden vom Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) erstellt und veröffentlicht.⁶ Die den Untersuchungsraum Kernstadt und Vierraden betreffenden Ausschnitte dieser Karten sind zudem in Anlage A beigefügt.

Die Lärmkartierung 2017 enthält nur alle Straßenabschnitte mit über 8.000 Kfz/24 h. Damit sind wichtige Straßenzüge nur abschnittsweise, einige außerdem wie 2012 in falscher Lage eingetragen (siehe Abbildung 3). Es werden deutlich weniger Betroffene ausgewiesen.

Die Kartierung zum Lärm der Haupteisenbahnstrecken und der Eisenbahnstrecken in Ballungsräumen obliegt dem Eisenbahnbundesamt. Die veröffentlichten Karten⁷ enthalten im Stadtgebiet von Schwedt/Oder keine kartierungspflichtigen Strecken. Die Überlagerung mit Lärm von Straßen ist also gegenstandslos (in der inneren Stadt unerheblich).

Lt. Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg /5/ sollen Aktionspläne *Schätzwerte* für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen enthalten. Im Sinne der in der Strategie ebenfalls geforderten aufwandsoptimierten Lärmaktionsplanung werden zur Maßnahmenbewertung die kleinteiligen Isophonenkarten von 2013 verwendet, da sich die Verkehrsverhältnisse in Schwedt seitdem nicht grundsätzlich verändert haben.

2.1.2 Aktualisierte Lärmkarten

Die Lärmkarten wurden 2013 vollständig neu hergestellt. Eingangsgrößen waren Verkehrsstärke, Fahrbahnoberfläche und zulässiger Geschwindigkeit auf 112 relevanten Straßenabschnitten. Dies ergab ein umfassendes Bild der Lärmbetroffenheit in der Kernstadt Schwedt und dem Ortseil Vierraden.



A Lage ungenau, B falsche Verkehrsstärke, C falsche Lage, D/E 2017 Verkehrsstärke < 8.000 Kfz/24 h

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

⁶ http://maps.brandenburg.de/Dokumente/Laermkartierung/pdf_2017/12073532.pdf

⁷ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Die 2013 errechnete Zahl der betroffenen Personen betrug nahezu das Dreifache des vom LfU 2017 ermittelten Wertes (siehe Tabelle 2f. auf Seite 8). Die strategische Lärmberechnung des LfU ermittelt nur die durch Lärm an Straßen ab 8.000 Kfz/24 h betroffenen Personen. Die scheinbare Abnahme erklärt 2017 sich durch Ausblenden der 2013 zusätzlich einbezogenen Straßen und die Abnahme der Verkehrsstärke z.B. auf dem Julian-Marchlewski-Ring und der Berliner Straße unter diesen Schwellenwert.

2.2 Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen

Schwerpunktgebiete

Die vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen betreffen insbesondere Anwohner folgender Straßenzüge:

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

Berechnungsverfahren

Grundlage für die Ermittlung der Betroffenenzahlen sind die für jedes Gebäude im Kartierungsgebiet errechneten sog. Fassadenpegel. Das sind diejenigen Schallpegel, die direkt vor den verschiedenen Fassaden eines Gebäudes auftreten (Berechnungshöhe: 4,00 m). Zur besseren Handhabbarkeit werden Pegelklassen verwendet. Die Anzahl der in den Wohngebäuden lebenden Menschen wird dabei nach einem bundeseinheitlich festgelegten Berechnungsverfahren (VBEB) gleichmäßig über alle ermittelten Fassadenpegel verteilt.⁸

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

Aus Gründen der Anschaulichkeit wird für 2018 die Zahl der Betroffenen ebenfalls für alle Straßen ab 1.000 Kfz/24 h ermittelt, jedoch für alle Blockkanten nach Zahl der dort mit Hauptsitz gemeldeten Einwohner. Diese Zahlen sind trotz der seit 2014 umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen etwas größer als die 2014 nach VBEB berechneten Werte.

Tagesgesamtwert - L_{DEN}

Für mit dem Lärmindex L_{DEN} dargestellte ganztägige Lärmbelastung ergeben sich folgende Betroffenenzahlen.

Tabelle 2: Betroffenenzahlen für unterschiedliche Netzteile (Tagesgesamtwerte)

Bestand	L _{DEN} in dB(A)	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe	von 27.700
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2012 (LfU)	> 8.000 Kfz/24 h	1.405	850	152	61	0	2.468	8,9%
2013 (Schwedt)	> 8.000 Kfz/24 h	1.324	1.141	226	3	0	2.694	9,7%
	> 1.000 Kfz/24 h	4.009	2.326	492	6	0	6.833	24,7%
2017 (LfU)	> 8.000 Kfz/24 h	762	456	54	22	0	1.294	4,7%
2018 (Schwedt)	> 1.000 Kfz/24 h	3.088	3.078	895	49	0	7.110	25,7%

⁸ u.U. abweichend von der Einwohnerverteilung lt. Meldeadressen, die bundeseinheitlich *nicht* verwendet werden.

Ganztägig sind etwa

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

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

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

ausgesetzt. Damit sind etwa 7.100 Menschen oder 25 % der Einwohner des Untersuchungsgebietes (Kernstadt und Vierraden) vom Lärm betroffen. Bei der strategischen Lärmkartierung des LfU sind dies nur 1.300 Personen. Lärmbelastungen über 75 dB(A) wurden in beiden Fällen nicht ermittelt.

Nachtwert - L_{Night}

Mit dem Lärmindex L_{Night} als Maß für die nächtliche Lautstärke ergeben sich folgende Betroffenenzahlen.

Tabelle 3: Betroffenenzahlen für unterschiedliche Netzteile (Nachtwerte)

Bestand	L_{Night} in dB(A)	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	Summe	von 27.700
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2012 (LfU)	> 8.000 Kfz/24 h	1.370	1.244	185	123	0	2.922	10,5%
2013 (Schwedt)	> 8.000 Kfz/24 h	1.071	1.439	277	33	0	2.820	10,2%
	> 1.000 Kfz/24 h	4.386	2.862	833	45	0	8.126	29,3%
2017 (LfU)	> 8.000 Kfz/24 h	647	829	44	57	0	1.577	5,7%
2018 (Schwedt)	> 1.000 Kfz/24 h	2.745	3.228	2.369	127	0	8.469	30,6%

Nachts sind etwa

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

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

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

ausgesetzt. Demnach sind etwa 8.500 Menschen oder 27 % der Einwohner vom Lärm betroffen. Bei der strategischen Lärmkartierung waren dies nur etwa 1.600 Personen. Lärmbelastungen über 65 dB(A) wurden wie bei der LfU-Berechnung nicht ermittelt.

In der weiteren Betrachtung werden die Werte von 2018 benutzt (in den Tabellen **fett**).

2.3 Ermittlung von ruhigen Gebieten

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

2.4 Beschreibung der relevanten Lärmproblematik

Im Stadtgebiet bestehen Lärmprobleme in den Stadtteilen Talsand und Zentrum

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

Insbesondere werden von Anwohnern der Lindenallee und der Berliner Straße die nächtlichen Störungen durch den starken Lkw-Verkehr beklagt. Ausdrücklich wurde darauf hingewiesen, dass die Lärmbelastung in den Nächten von Sonnabend auf Sonntag dank des Lkw-Fahrverbots deutlich geringer sind.

Verbesserungsbedürftige Lärmsituationen lagen 2013 noch in folgenden Bereichen vor:

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

wurden Auguststraße und Ferdinand-von-Schill-Straße grundhaft saniert.

3. Planungsschritte zur Verbesserung der Lärmsituation

3.1 Analyse vorhandener Planungen

Ein Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Schwedt/Oder wurde bereits 1993 erarbeitet und 1995 durch einen Lärminderungsplan ergänzt, auf dessen Grundlage 1996 ein erster Maßnahmenplan beschlossen wurde. In den Folgejahren wurden die diesen Plänen zu Grunde liegenden empirischen Daten durch Gebietserweiterungen, Bevölkerungsrückgang und Änderungen im regionalen Straßennetz in hohem Maße überholt. Deshalb wurde im Jahr 2005/06 erneut ein Gutachten zur Verkehrsentwicklungsplanung für den Stadtumbau in der Gesamtstadt Schwedt/Oder erstellt.⁹

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

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

Damit stellt der Verkehrsentwicklungsplan ein wichtiges Instrument zur Vorbereitung und Umsetzung lärmindernder Maßnahmen dar, die 2008 in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung zusammengefasst und 2013 fortgeschrieben wurden.

3.2 Ermittlung von vordringlichen Sanierungsbereichen

Vordringliche Sanierungsbereiche in der Stadt Schwedt/Oder bestehen auch für die Stufe 3 der Lärmaktionsplanung (Straßen mit Verkehrsstärken ab 8.000 Kfz/24 h) im Zuge der B166, weil seit Mitte der 1990er Jahre angestrebte Herstellung einer Ortsumgehung noch nicht zustande gekommen ist..

Lärmprobleme bestehen auch im Bereich Julian-Marchlewski-Ring und – bedingt durch den Fahrbahnbelag – auf der westlichen Helbigstraße und in den Wohngebieten Neue Zeit und Julian-Marchlewski-Ring/Hanns-Eisler-Weg.

3.3 Formulierung einer langfristigen Strategie

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

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

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

⁹ Auf diesem Gutachten beruht die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene „Verkehrsentwicklungsplanung Schwedt/Oder, 2007“ (VEP 2007)

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

Die Strategie hierfür ist mit den Instrumenten der Lärminderungsplanung vorgegeben:

1. Vermeidung von Lärmemissionen

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

2. Verringerung von Lärmemissionen

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

3. Verlagerung von Lärmemissionen

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

4. Verringerung von Lärmimmissionen

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

3.4 Prüfung und Entwicklung von Maßnahmen

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

In Stufe 3 der Lärmaktionsplanung muss der von Straßen mit Verkehrsstärken ab 8.000 Kfz/24 h ausgehende Lärm ermittelt und seine Wirkung gemindert werden. Gleichzeitig werden im Rahmen des allgemeinen Straßenausbaus bzw. der Stadtgestaltung Maßnahmen geplant und umgesetzt, die unter dem alleinigen Gesichtspunkt der Lärminderung erst in einer späteren Stufe der Lärmaktionsplanung umzusetzen wären (Straßen unter 8.000 Kfz/24 h).

In der folgenden, wie im Abschnitt 3.3 gegliederten Zusammenstellung sind alle in den Zeithorizont von Stufe 3 fallenden Maßnahmen unterstrichen:

Vermeidung von Lärmemissionen

- b) Förderung von Fußgänger- und Radverkehr
 - Weiterführung des Radwegebaus
 - Bau weiterer Radabstellanlagen nach Bedarfsermittlung
 - Instandsetzung von Hauptverbindungen für Radfahrer und Fußgänger
- c) Ausbau des ÖPNV
 - Qualitätserhaltung und -verbesserung des Stadtbusverkehrs mit der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH
- d) Restriktionen im motorisierten Individualverkehr
 - Sperrung einzelner Straßenabschnitte für den Schwerverkehr (größtenteils bereits ausgeführt), für den Straßenzug Lindenallee – Berliner Straße - Vierradener Straße als vorläufige Ersatzmaßnahme wegen Herausnahme der Ortsumfahrung B 166 aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030.

Verringerung von Lärmemissionen

- a) Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr/Verstetigung des Verkehrs
(Tempo-30-Zonen sind im gesamten Nebennetz bereits eingeführt)
- Bau von Mischverkehrsflächen und weiteren verkehrsberuhigten Bereichen im Zuge des Nebennetzausbaus
 - Einbau von Schwellen oder Verschwenkungen zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Verkehrsverlagerung
 - Einzelausweisung von Tempo 30 an ausgewählten Abschnitten des Hauptnetzes ggf. nur nachts und nur für Lkw, überwiegend ausgeführt
 - Koordinierung von Lichtsignalanlagen, Geschwindigkeitsanzeige und Rotzeitähler sowie Nachtabschaltung einzelner Anlagen zur Verstetigung des Verkehrs
 - Abbau entbehrllicher Lichtsignalanlagen/Bau von Kreisverkehren z.B.
 - Karl-Teichmann-Straße/Heinersdorfer Damm
 - Vierradener Chaussee/Helbigstraße
- b) Sanierung von Fahrbahnoberflächen, vordringlich
- Vierradener Chaussee/Chausseestraße
 - Heinersdorfer Damm
 - Am Sportplatz
 - Erschließungsstraßen in den Wohngebieten Neue Zeit und Julian-Marchlewski-Ring/Hanns-Eisler-Weg
- d) Parkraumbereitstellung (Verringerung des Suchverkehrs)¹⁰
- Schaffung noch notwendiger Stellplätze für qualifizierten Bedarf gemäß VEP 2007 z.B. an den Uckermärkischen Bühnen für Reisebusse

Verlagerung von Lärmemissionen

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

Verringerung von Lärmimmissionen

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

¹⁰ Lt. VEP 2007, Kap. 3.4.1 bestehen im Ruhenden Verkehr keine nennenswerten Probleme.

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

Künftig soll der von Westen kommende grenzüberschreitende Verkehr über die nördliche neue B2 um Vierraden herum geführt werden, während der von Süden, hauptsächlich aus den Vororten kommende Verkehr von der Berliner Straße auf die Karl-Teichmann-Straße und die Vierradener Chaussee verlagert wird (siehe Abbildung 4 auf Seite 13).

In der Neufassung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP 2030) ist die Verlegung der B 166 jedoch nicht mehr aufgeführt.

Nur durch eine Verlegung des Grenzüberganges lässt sich insbesondere auf der Lindenallee und der Berliner Straße Entlastung schaffen. Dies begründet sich auch dahingehend, dass auf der Ost-West-Achse prognostisch deutlich mehr Schwerlast-Fahrzeuge zu erwarten sind.

Der Verzicht auf die Verlegung führt künftig zu deutlich höherer Belastung der Anwohner als aktuell vorhanden und in der Lärmkarte ausgewiesen.

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

Kommunale Straßen

Als auf kommunalen Straßen wünschenswerte Maßnahmen kommen in Frage:

- Einbau von Asphaltdeckschichten auf der Vierradener Chaussee/Chausseestraße, der Friedrich-Engels-Straße, der Leverkusener Straße und auf dem Heinersdorfer Damm,
- Einbau von Asphaltdeckschichten auf der Straße Am Sportplatz und einigen Wohngebietsstraßen,
- Schaffung bzw. Verbesserung von Radverkehrsanlagen.

Eine Übersichtskarte zum Maßnahmenzenarium ist als Abbildung 6 auf Seite 21 beigefügt. Sie enthält auch Maßnahmen an anderen Straßen, die unter dem Gesichtspunkt der gesetzlichen Verpflichtungen erst nach der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung umzusetzen sind.

3.5.2 Erreichbare Lärmreduktionen

In der zweiten Stufe des LAP wurden die Wirkungen der Nordumfahrung B 166 und der Belagsverbesserung einiger Straßen nach dem in Abschnitt 2.2 beschriebenen Verfahren berechnet und in Isophonenkarten dargestellt (Ausschnitte siehe Abbildung 5 auf Seite 15).

Nordumfahrung B 166

Die Herausnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs führt Lärminderungen auf dem gesamten Straßenzug Werner-Seelenbinder-Straße - Lindenallee - Berliner Straße - Vierradener Straße (Brücke). Dies gilt auch für die südliche Zulaufstrecke der Oderbrücke über die Berliner Straße. *Größere* Schallpegeldifferenzen bis 7 dB(A) ergeben sich nur auf der Lindenallee zwischen Bahnhofstraße und Berliner Straße. Ansonsten wird immer noch eine –

wahrnehmbare - Schallminderung um 3 dB(A) erreicht. Die Abbildung 5 stammt aus der Berechnung von 2013 und trifft annähernd für die zunächst vorgesehene nächtliche Lkw-Sperrung auf der B 166 zu, weil nachts die größten Lärmbelastungen vom Lkw-Verkehr ausgehen.



Abbildung 5: Differenzkarte Planfall – Bestand für die nächtliche Belastung (Ausschnitte)

Die Verlagerung dieses Verkehrs auf die Hafenstraße führt im Raum Vierraden zu einer Erhöhung des Schallpegels, die in der Siedlung Vierraden durch den vorhandenen Lärmschutzwall weitestgehend aufgefangen wird. Auch auf der Karl-Teichmann-Straße als südlicher Zulaufstrecke der Vierradener Chaussee für den Pkw-Verkehr nimmt der Lärm etwas zu – diese Straße ist aber nahezu anbaufrei. Dabei werden die zulässigen Pegel nicht überschritten.

Belagsverbesserung

Auf der Ferdinand-von-Schill-Straße ist die lärm mindernde Wirkung des neuen Belags erkennbar (siehe Abbildung 5 rechts). Obwohl die Minderung den Schwellenwert 3 dB(A) nur knapp erreicht, ist sie dennoch als positiv einzuschätzen.

Diese Lärminderung wird sich auch durch die in Stufe 3 vorgesehenen Belagsverbesserungen ergeben, sodass im Sinne einer aufwandsoptimierten Lärmaktionsplanung von einem erneuten Rechengang abgesehen werden kann.

3.5.3 Betroffene Personen

In der dritten Stufe des LAP wird für jede lärm mindernde Maßnahme die Anzahl der je Pegelklasse betroffenen, d.h. künftig von Lärm weniger belasteten oder gänzlich entlasteten Einwohnern ermittelt.

Zunächst wird von der nach der Neuberechnung von 2014 lautesten Seite eines jeden Wohngebäudes und der Einwohnerzahl je Blockkante ausgegangen. In Annäherung an das in Abschnitt 2.2 beschriebenen Verfahren mit Gleichverteilung der Einwohner über alle – unterschiedlich belärmten - Fassaden wird nur die Hälfte der Einwohner in diese Klasse eingeordnet, ein Viertel eine Pegelklasse niedriger. Da die Gebäude überwiegend eine stille Rückseite haben, werden 25 % als nicht lärm belastet eingestuft.

Weil überwiegend Belagsverbesserungen eingerechnet werden, wird für alle Betroffenen eine Pegelminderung von knapp 3 dB(A) angesetzt, also etwa die Hälfte der Klassenbreite von 5 dB(A). Mithin werden jeweils die Hälfte der Betroffenen einer Pegelklasse um 5 dB(A) günstiger eingestuft.

Tagesgesamtwert - L_{DEN}

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

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

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

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

ausgesetzt. Damit sind ganztägig 6.413 Menschen (vorher 7.092) oder 20,7 % der knapp 28.000 Einwohner von Straßenverkehrslärm betroffen. Die Abnahme um 674 Personen bedeutet zwar nur 2,4 % der Gesamtbevölkerung, jedoch fast 10 % der gegenwärtig von Lärm Betroffenen. Deutlich größer ist die Zahl der Einwohner, deren Lärmbetroffenheit im Mittel 2,5 dB(A) abnimmt. Dies gilt für rund 2.730 Personen oder 39 % der Betroffenen.¹¹

Tabelle 4: Abnahme der Lärmbetroffenheit (Tagesgesamtwerte)

Fall	L _{DEN} in dB(A)	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	Summe	von 27.700
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bestand	> 1.000 Kfz/24 h	3.088	3.078	895	49		7.110	25,7%
	um 2,5 dB(A) entlastet von Bestand	1.347 43,6%	1.106 35,9%	232 25,9%	44 89,8%		2.729 38,4%	9,9%
	Differenz von Bestand	-121 -3,9%	-437 -14,2%	-94 -10,5%	-22 -44,9%		-674 -9,5%	-2,4%
Planung		2.967	2.641	801	27	0	6.436	23,2%

Nachtwert - L_{Night}

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

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

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

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

ausgesetzt.

Tabelle 5: Abnahme der Lärmbetroffenheit (Nachtwerte)

Fall	L _{Night} in dB(A)	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	Summe	von 27.700
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bestand	> 1.000 Kfz/24 h	2.745	3.228	2.369	127		8.469	30,6%
	um 2,5 dB(A) entlastet von Bestand	822 29,9%	1.274 39,5%	861 36,3%	98 77,2%		3.055 36,1%	11,0%
	Differenz von Bestand	226 8,2%	-207 -6,4%	-382 -16,1%	-49 -38,6%		-412 -4,9%	-1,5%
Planung		2.971	3.021	1.987	78	0	8.057	29,1%

Nachts sind noch 8.060 Menschen (vorher 8.470) oder 29 % der 28.000 Einwohner von Straßenverkehrslärm betroffen. Die Abnahme um 412 Personen in der Nacht beinhaltet etwa die Hälfte des Rückgangs beim Tagesgesamtwert. Es ergibt sich dennoch für über 3.000 oder 11 % der gegenwärtig Betroffenen die Senkung der Lärmbelastung um ca. 2,5 dB(A).

¹¹ Nachrücker aus benachbarten niederen und höheren Pegelklassen werden vom Berechnungsmodell nicht gesondert ausgewiesen. Da keine Verkehrsverlagerung stattfindet, gibt es nirgendwo Lärmzuwachs, also durchgehend keine Nachrücker aus benachbarten niederen Pegelklassen.

3.6 Kosten-Nutzen-Bewertung

3.6.1 Kostenschätzung der einzelnen Maßnahmen

Bundesstraße

Die wichtigsten Maßnahmen der 3. Stufe liegen im Bereich der Bundesstraße B 166. Die neue Trasse erfüllt auch eine wichtige Aufgabe in der gesamten nördlichen Grenzregion Deutschland – Polen, weil erst mit ihr eine ab Angermünde von Südwesten und ab Autobahnkreuz Uckermark von Westen her durchgehend zügig befahrbare Verbindung entsteht.

Die Ortsumgehung war 2013 noch Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes. Zur Sicherung der Schwedter Interessen und darunter besonders der Lärmschutzbelange wird seit Jahren von der Stadt der Beginn der Planungen stetig eingefordert, um auch für den Lärmschutz zusätzliche Wirkungen für die Stadt zu erreichen.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Ortsumgehung nicht mehr enthalten. Nun muss die Wiederaufnahme der Trasse in diesen Plan das Bestreben der Stadt und der Landesbehörden sein. Ohne diese Schlüsselmaßnahme lassen sich die wichtigsten Lärmschutzbestrebungen nicht erfüllen.

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

Kommunale Straßen

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

Maßnahmen zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs (Radverkehr und ÖPNV), aber auch der Ausbau von für die Gesamtstadt wichtigen Straßen können z.B. auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Förderrichtlinie Umweltschutz gefördert werden – wenn sie im Lärmaktionsplan enthalten sind. Für diese Maßnahmen sind rechtzeitig Kostenschätzungen zu erarbeiten, damit die Förderanträge gestellt werden können.

3.6.2 Bewertung hinsichtlich der Wirksamkeit

Straße

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

Von den auf kommunalen Straßen vorgeschlagenen Maßnahmen haben die Sanierung von Beton- und Pflasterstraßen und Geschwindigkeitsreduzierungen die größte Wirkung (siehe Tabelle 5 auf Seite 16).

Bahn

Zu gegebener Zeit müssen auch die von der Bahntrasse ausgehenden Lärmbelastungen analysiert und ggf. Maßnahmen zur Abhilfe entwickelt werden. Aus jetziger Sicht wird aber die Betrachtung der Bahntrassen im Untersuchungsraum zum Nachweis sehr geringer Zugbelegungen und damit nicht zu weiterem Lärmschutzbedarf führen.

Subjektiv sehr wirksame Maßnahmen wie der Wegfall des akustischen Signals nach Einbau einer Schranke am Bahnübergang Berliner Straße werden rechnerisch nicht erfasst. Umgekehrt gehen auch die mit der Bereitstellung der Güterzüge im Bahnhof Schwedt verbundenen Geräuschbelastungen in keine Rechnung ein (Maßnahme 16).

Tabelle 6: Abnahme der Lärmbetroffenheit durch einzelne Maßnahmen

Maßnahme		Belastung Zeitraum	sehr hoch		sehr hoch		Belästigung		Summe	
LAP- Liste	v--- LfU-Meldung Abschnitt 3.3		a) ganzt.	b) Nacht	c) ganzt.	d) Nacht	e) ganzt.	f) Nacht	ganzt.	Nacht
Nr.		dB(A)	>70	>60	>65-70	>55-60	>55-65	>45-55		
2	1.	Chausseestr. - Vierradener Chaussee *)	4	29	34	30	48	35	86	94
3	2.	Am Sportplatz/Ferd.-von-Schill-Str. *)					229	196	229	196
5	3.	Vierradener Chaussee/Lindenallee *)		6	60	128	142	74	202	208
6	4.	Friedrich-Engels-Str./Straße am Waldrand *)					114	163	114	163
7	5.	Leverkusener Str./Heinersdorfer Damm *)					311	412	311	412
8	6.	Heinersdorfer D. westl. K.-Teichm.-Str. *)					39	21	39	21
10/11	7.	Erschließungsstr. WGNeue Zeit/H.-Eisler-W.					35	54	35	54
13	8.	B 166:Nachtspernung für Lkw	40	70	207	933	2.034	1.476	2.281	2.479
18/19	9.	Verläng. der Lärmschutzw. Am Wassert., Am Aquar.					47	97	47	97
*) Grundhafter Ausbau		Summe (ohne Mehrfachnennung)	44	98	232	861	2.453	2.096	2.729	3.055
x		ohne Maßnahme	5	29	663	1.508	3.713	3.877	4.381	5.414
		Summe	49	127	895	2.369	6.166	5.973	7.110	8.469

Die Lkw-Nachtspernung der B 166 (Maßnahme 13) wird auch in den Ganztageswert L_{DEN} eingerechnet, weil dieser auch die – besonders gewichteten - Nachtstundenwerte enthält.

Umweltfreundliche Verkehrsarten

Die Maßnahmen im Radroutenbau und für den ÖPNV schlagen sich in der zwar Lärmbe-rechnung nicht nieder. Die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsarten verbessert aber generell die Lebensbedingungen in der Stadt.

3.7 Priorisierung der relevanten Maßnahmen

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

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

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

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

4. Maßnahmenplan

4.1 Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog wird mit der Vorlage des Lärmaktionsplanes in Form einer Tabelle aufgestellt, die Örtlichkeit und Art der Maßnahme sowie ihre Dringlichkeit enthält und außerdem die Zuständigkeit für Planung und Durchführung angibt (Tabelle 7 auf Seite 20).

In den nächsten Jahren wird der Maßnahmenplan laufend fortgeschrieben. Spätestens in fünf Jahren wird der Maßnahmenplan aktualisiert.

4.2 Zeit- und Kostenrahmen für die Maßnahmen

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

4.3 Zuständigkeiten

Stadtverwaltung

Die Zuständigkeit für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen liegt bei den jeweiligen Bau- lastträgern. Die von der Stadt Schwedt/Oder selbst vorgesehenen Maßnahmen an kommunalen Straßen und im Radwegenetz werden vom Fachbereich 4 der Stadtverwaltung umgesetzt.

Landesbetrieb Straßenwesen

Für die in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung wichtigste Maßnahme – die Ortsumfahrung der B 166 – wird der Landesbetrieb Straßenwesen zuständig, sobald dieses Vorhaben wieder in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Auf Planung und Umsetzung ausreichender Lärmschutzmaßnahmen kann und muss die Stadtverwaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hinwirken.

Als Zwischenlösung soll zu gegebener Zeit auch eine – möglicherweise auf die Nachtstunden beschränkte - Sperrung des Grenzüberganges für Lkw über 7,5 t erwogen werden. Auch davon ist bereits eine Lärminderung zu erwarten. Die entsprechenden Veranlassungen liegen in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenwesen.

Bahnverwaltungen

Die Maßnahme 22 „Fuß- und Radverbindung Neue Zeit – Bahnhof (Innenstadt)“ ist mit der Schaffung eines niveaugleichen Bahnüberganges am östlichen Bahnsteigkopf verbunden. Dies bedarf umfangreicher Abstimmungen der Stadtverwaltung mit der Deutschen Bahn und den beteiligten Anschlussbahnen (Hafen und Papierwerk), weil sich dort ein Übergabegleis befindet, auf dem zur Zeit noch Züge bereitgestellt werden. Solange dies noch geschieht sollten wenigstens die Motoren der wartenden Lokomotiven abgestellt werden – was auch für Personenzüge zutrifft (Maßnahme 16).

Tabelle 7: Maßnahmenplan zum Lärmaktionsplan

Nr.	Straßenabschnitt/ Route Bereich	Verkehrs- Funktion			Bestand (bzw. ehemals)	Planung/ Maß- nahmen	Stufe 3 ab '19 4 ab '24	Rang	Bau- last- träger
		von	bis						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Straßenbau					Fahrbahnbelag				
1	Ortsumgehung B 166	Hafenstr.	Grenzübergang	HVS	Verlegung d.Grenzüberg.		4	1	Bund
2	Vierr.Ch./Chauss.str.	Friedhof	Ortsdurchfahrt	HVS	Asph.(defekt)	Asph.(neu)	3	2	Stadt
3	Am Sportplatz	Ferd.-v.-Schill-Str.	Berliner Str.	AS	Beton	Asphalt	3	2	Stadt
4	Helbigstraße	2 Engstellen (Elsbruchstr., Nr. 42)		SS	gefastes Verbundpfl.Asphalt		4	3	Stadt
5	Vierradener Ch.	Bahnübergang	Lindenallee	HVS	Beton	Asphalt	3	1	Stadt
6	Friedrich-Engels-Str.	Str. am Waldrand	Dr.-W.-Külz-Viert.	ASS	Asph.(defekt)	Asph.(neu)	3	2	Stadt
7	Leverkusener Str.	Ehm-Welk-Str.	Heinersdorfer D.	ASS	Beton	Asphalt	3	2	Stadt
8	Heinersdorfer D.	Ehm-Welk-Str.	Parkpl. Turmhotel	SS	Beton	Asphalt	3	1	Stadt
9	Kreisverkehr K.-Teichmann-Str./Heinersdorfer Damm			HVS			4	3	Stadt
10	Erschließungsstr.	Ferd.-v.-Schill-Str.	Berliner Str.	AS	Beton/Großpfl	Asphalt	3	2	Stadt
11	Erschließungsstr.	J.-Marchlewski-R.	H.-Eisler-Weg	AS	Beton	Asphalt	3	2	Stadt
12	Erschließungsstraßen	J.-Marchlewski-R.	Hanns-Eisler-We	AS	Beton	Asphalt	4	2	Stadt
Verkehrsorganisation					Beschreibung				
13	Stadtdurchfahrt B166	B 2/Passower Ch.	Brückenstr./Grenze	HVS	22-6h Beschränk. auf 7,5 t		3	1	Land
14	W.-Seelenbinder-Str.	Am Waldrand	Lindenallee	HVS	Geschwindigkeitsanzeige		3	2	Land
15	Lindenallee	Zufahrten der Querstraßen		HVS	Rotzeitzähler Signalanlage		3	2	Land
16	Bahntrasse	Helbigstraße	Berliner Straße	AS	Abstellung Lok-Motoren		3	1	Bahn
Lärmschutzwände									
17	Hafenstr.			HVS	siehe Nr. 1 Verlängerung		3	2	Bund
18	K.-Teichmann-Str.	nördlich u. südlich Libellenweg		HVS	Verlängerung		3	1	Stadt
19	Heinersdorfer D.	Br.-Plache-Str.- westl.Schulgartenstr.		SS	Verlängerung		3	1	Stadt
Anlagen für Radfahrer und Fußgänger									
20	Bahnübergang verl. Breite Allee				niveaugl., Ersatz f. Brücke		3	1	Stadt
21	Radw.Passower Ch.	Breite Allee	Bahnüberg.Vierrad.Ch.		Sanierung d. vorh. Weges		3	1	Stadt
22	Hp.Mitte - Neue Zeit	östl. Parkplatzen	Bahnüberg.Vierrad.Ch.		stark befahrene Sandpiste		4	2	Stadt
23	J.-Marchl.-R./Lindenall/Vierr.Ch.	Rad-/Gehwegquerungen u. Anschl. bis Bahnübergang					3	2	Stadt/Land
24	Fuß- und Radverbindung Neue Zeit – Bahnhof (Innenstadt)				niveaugleicher Bahnüberg.		3	2	Stadt/Bahn
25	Querung K.-Teichm.-Str. verl. Rosa-Luxemburg-Str.						3	1	Stadt
26	Radw.K.-Teichmann-	W.-Seelenbind.-St	Libellenweg		Verlängerung		4	3	Stadt
27	Radw.K.-Teichm.-Str.	Libellenweg	nördl. Heinersd. Damm		Verlängerung		3	2	Stadt
28	Leverkusener Str.	Ehm-Welk-Str.	Heinersdorfer Damm		siehe Nr. 7		3	2	Stadt
29	Uckerm. Radrundw.	Blumenhagen - Vierraden			mit B2-Unterquerung		3	1	St/LK
30	Radweg Schwedt – Angermünde (Bahntrasse):				Komplettierung Ausschilderung		3	2	St/LK
31	Ortsteilanbindung	Kastanienallee - Meyenburg					4	2	St/BM
32	Ortsteilanbindung	Meyenburg - Apfelallee Zützen					4	2	St/BM
Öffentl. Personenverkehr									
33	Stadtlinien	Optimierung der Linienführung					3	2	St/UVG
34	Regionallinien	"Uckertakt" erweitern					3	1	St/UVG
35	Haltestellen	dynamische Information					4	2	St/UVG
AS Anliegerstraße							St/LK Stadt/Landkr.		
(A)SS (Anlieger-)Sammelstraße							St/BM Stadt/Gemeinde Berkholz-Meyenb.		
HVS Hauptverkehrsstraße.							St/UVG Stadt/Uckermärkische Verkehrsges. mbH		

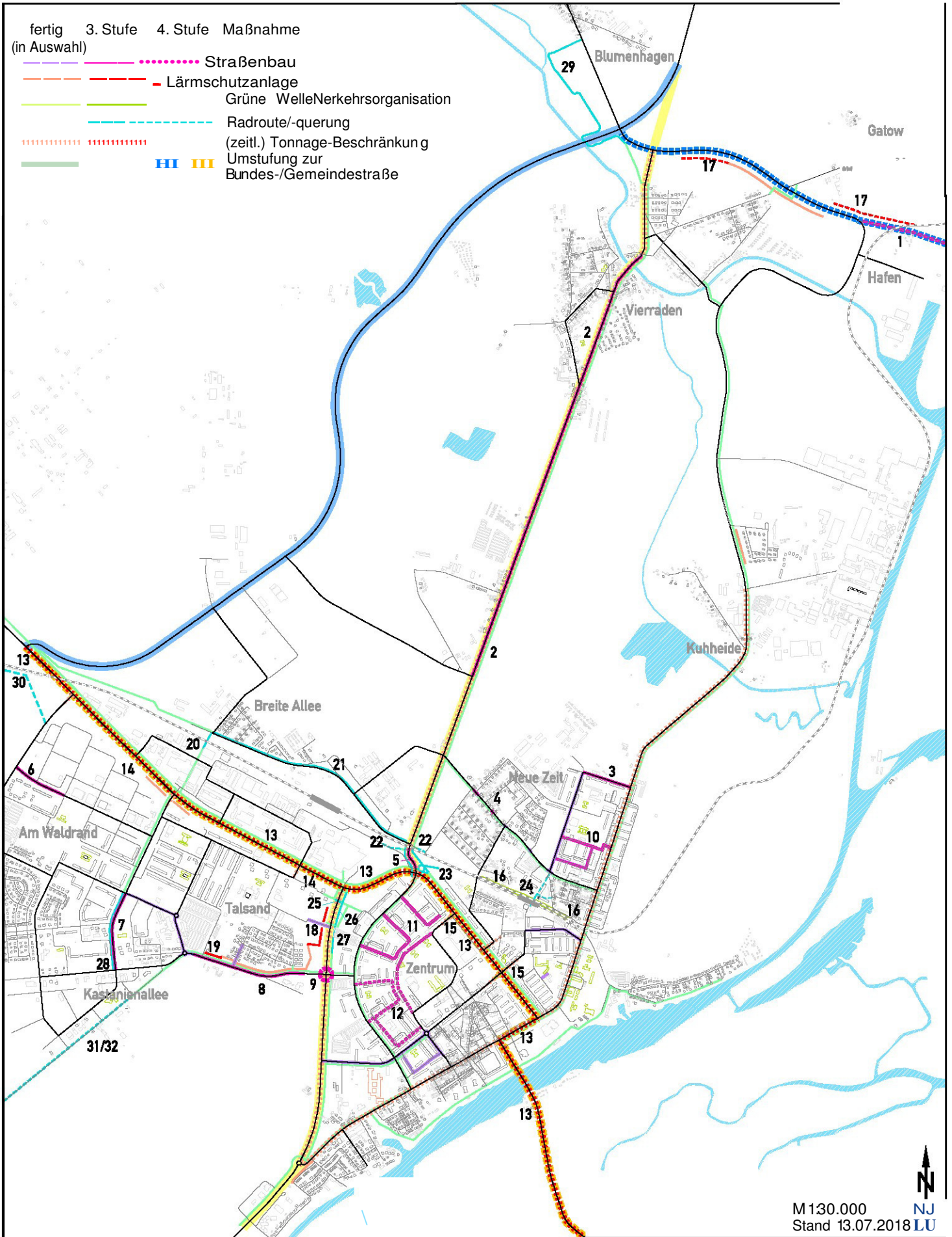


Abbildung 6: Räumliche Lage der Maßnahmen

5. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

5.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Betroffene Fachämter/ Baulastträger:

- Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Eberswalde
- Stadt Schwedt/Oder, Stadtverwaltung,
Fachbereich 3 (Stadtplanung),
Fachbereich 4 (Tiefbau)
- Bahnverwaltungen
Deutsche Bahn,
Anschlussbahnen (Hafen und Papierwerk)

5.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

- Vorstellung des Entwurfs und öffentliche Anhörung

Sonderveranstaltung der Stadtverwaltung (Fachbereich Stadtplanung) am 29. Mai 2018

5.3 Beteiligung politischer Gremien

Gremien der Stadt Schwedt/Oder:

- | | | |
|---|-----------|--------------------|
| • Stadtentwicklungs-, Bau- und Wirtschaftsausschuss | Vorlage | 30. August 2018 |
| • Stadtverordnetenversammlung | Beschluss | 13. September 2018 |

6. Formale Informationen

6.1 Beschlussfassung, Bekanntmachung und Veröffentlichung

Der Lärmaktionsplan wird von der Stadtverordnetenversammlung Schwedt/Oder beschlossen.

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

6.2 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse

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

Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

6.3 Kosten für die Umsetzung

Die Kosten für die Umsetzung werden wie folgt aufgebracht:

- a) B 166 Ortsumgehung (nur beim Baulastträger)
- b) innerorts: in Abhängigkeit von der jährlichen Verfügbarkeit gem. Haushaltssatzung

6.4 Link zum Aktionsplan

Hinweise zum gesetzlichen Rahmen der Lärmaktionsplanung, zur Strategie des Landes Brandenburg bei der Umsetzung und die Ergebnisse der landesweiten Lärmkartierung von 2017 sind unter <http://www.mlul.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/Strategie-Laermaktionsplanung-BB2017.pdf> zu finden.

Eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplanes der Stadt Schwedt/Oder wird ab Oktober 2018 über www.schwedt.eu erreichbar sein.

Quellenverzeichnis

- /1/ LAI Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (2017)
LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung – vom 9. März 2017
- /2/ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- /3/ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38
- /4/ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 1990
- /5/ LAP-Strategie Brandenburg – Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg, Stand 27.03.2017,
- /6/ Leitfaden zur Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, www.umwelt.schleswig-holstein.de
- /7/ Handlungsempfehlungen zur Dokumentation und Berichterstattung (Musteraktionsplan), Schleswig-Holsteiner Gemeindetag, 2008, www.umwelt.schleswig-holstein.de
- /8/ Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Schwedt/Oder (TIC, Interdisziplinäre Beratungsgesellschaft für Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung mbH, Hemmingen)
- /9/ Lärminderungsplanung 1995 mit den Teilen Schallimmissionspläne (Büros Lärmkontor, Hamburg und Richter-Richard, Aachen), Lärmkennziffer/Betroffene/Betroffenheit (Büro Lärmkontor), Teil 3/Lärminderungspotenziale und Maßnahmenprogramm (Büro Richter-Richard), hierzu Beschluss 418/17/96 der Stadtverordnetenversammlung und Fortschreibungsbeschluss am 23.1.2003
- /10/ Verkehrliche Auswirkungen des Stadtumbaus in der Gesamtstadt Schwedt/Oder – Gutachten zur Verkehrsentwicklung (KommunalData GbR Berlin) mit Zusammenfassung als Vorlage für die Stadtverordnetenversammlung (VEP 2007)
- /11/ INSEK Schwedt/Oder 2025+
Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Schwedt/Oder Stand 11. Mai 2015

Anlagen

Anlage A Strategische Lärmkarten 2017 des Landesamtes für Umwelt (Bestand)

Anlage A 1:	Bericht zu den Lärmkarten	26
Anlage A 2:	Isophonenkarte für die ganztägige Belastung	28
Anlage A 3:	Isophonenkarte für die nächtliche Belastung	29
Anlage A 4:	Überschreitungskarte für die ganztägige Belastung.....	29
Anlage A 5:	Überschreitungskarte für die nächtliche Belastung	30

Anlage B Aktualisierte Lärmkarten für den Bestand

Anlage B 1:	Isophonenkarte der Gebäudekanten für die ganztägige Belastung	31
Anlage B 2:	Isophonenkarte der Gebäudekanten für die nächtliche Belastung.....	32

Anlage C Liste aller ausgeführten und geplanten Lärminderungsmaßnahmen . . 33

Anlage D Niederschrift der Öffentlichkeitsbeteiligung35

Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Gemeinde Schwedt/Oder

1. Grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den Gesamttag (L_{DEN}) und die Nacht (L_{Night}) des Jahres 2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L_{DEN} in dB(A)	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl	762	453	54	22	0

L_{Night} in dB(A)	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	647	829	44	57	0	0

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

L_{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Fläche/km ²	3	1	0
Wohnungen/Anzahl	783	51	0
Schulgebäude/Anzahl	1	0	0
Kitagebäude/Anzahl	1	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr verlärm.

Eine mögliche Verlärmung durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes (mehr als 30.000 Züge/Jahr) wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn als zuständige Behörde ermittelt. Die Ergebnisse werden durch das EBA veröffentlicht. Ebenso wird die Lärmaktionsplanung bundesweit für alle betroffenen Kommunen durch das EBA durchgeführt.

6. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

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

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
in km ²	in Personen	in Personen/km ²	Anzahl	Anzahl
205,57	30.152	147	3.497	17.203

7. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

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

8. Angaben über die zuständigen Behörden

Für die Lärmkartierung der 3. Stufe an Hauptverkehrsstraßen ist folgende Behörde zuständig:




Landesamt für Umwelt (LfU)






Referat T15 – Lärmschutz, anlagenbezogener Immissionsschutz
Seeburger Chaussee 2
14476 Potsdam, OT Groß Glienicke

Strategische Lärmkarte der 3. Stufe
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Schwedt-Oder

 Überschreitung 55 dB(A) L_{Night}

Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/a
-  Gebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Gemeindegebiet

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation
Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz Berlin

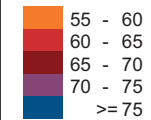
0 2000 4000
m








**Strategische Lärmkarte der 3. Stufe
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

Schwedt-Oder

Pegelbereich
Lden
in dB(A)



Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/a
-  Gebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Gemeindegebiet

Datum: 28.03.2018

Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

0 2000 4000
m









**Strategische Lärmkarte der 3. Stufe
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**






Schwedt-Oder

Pegelbereich

Ln
in dB(A)

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

Zeichenerklärung

	Straße
	Straße > 3 Mio. Kfz/a
	Gebäude
	Lärmschutzwand/-wall
	Gemeindegebiet

Datum: 28.03.2018

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

0 2000 4000
m








Strategische Lärmkarte der 3. Stufe
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Schwedt-Oder

 Überschreitung 65 dB(A) L_{DEN}

Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/a
-  Gebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Gemeindegebiet

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

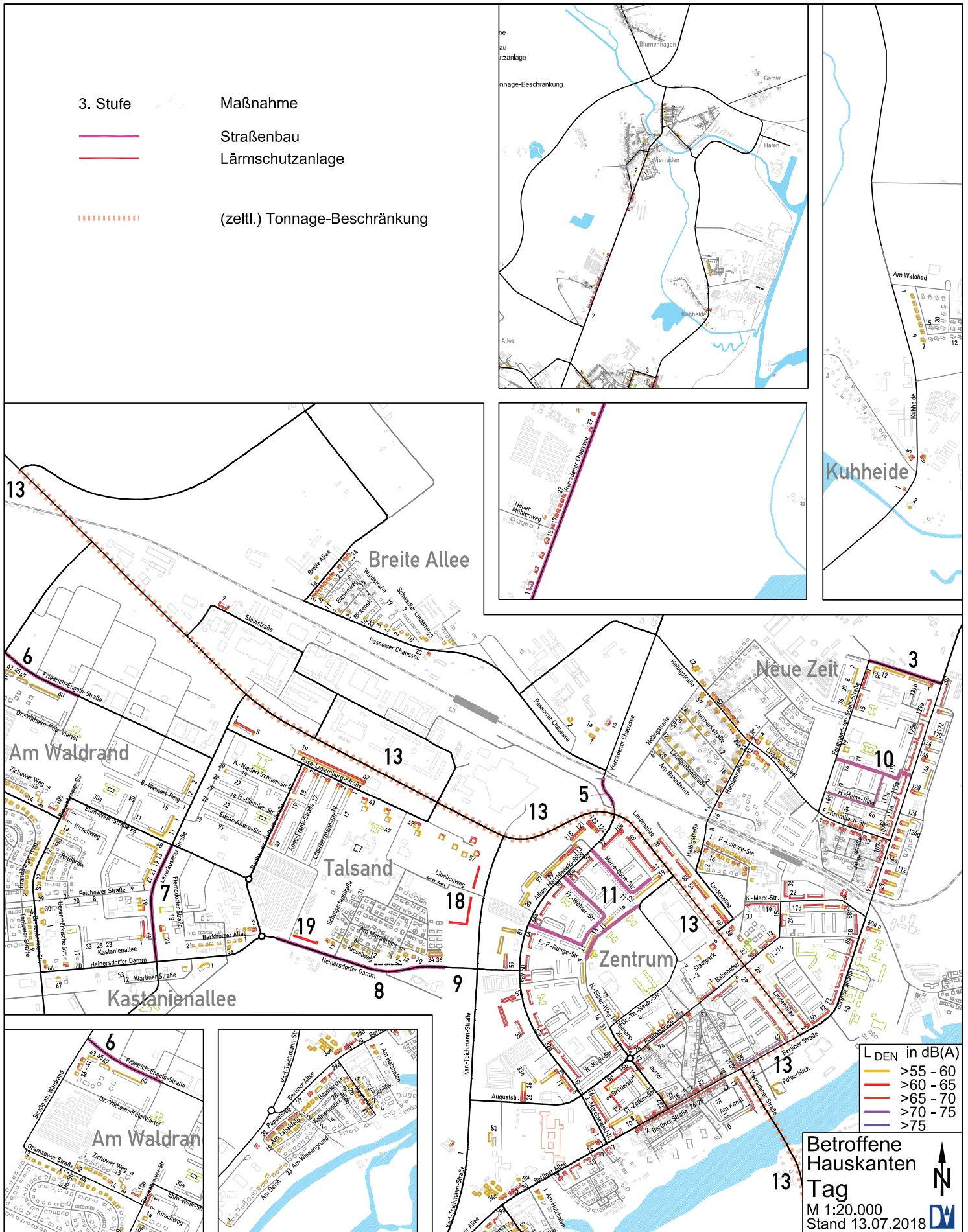
- der Landesvermessung und Geobasisinformation
Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz Berlin

0 2000 4000
m

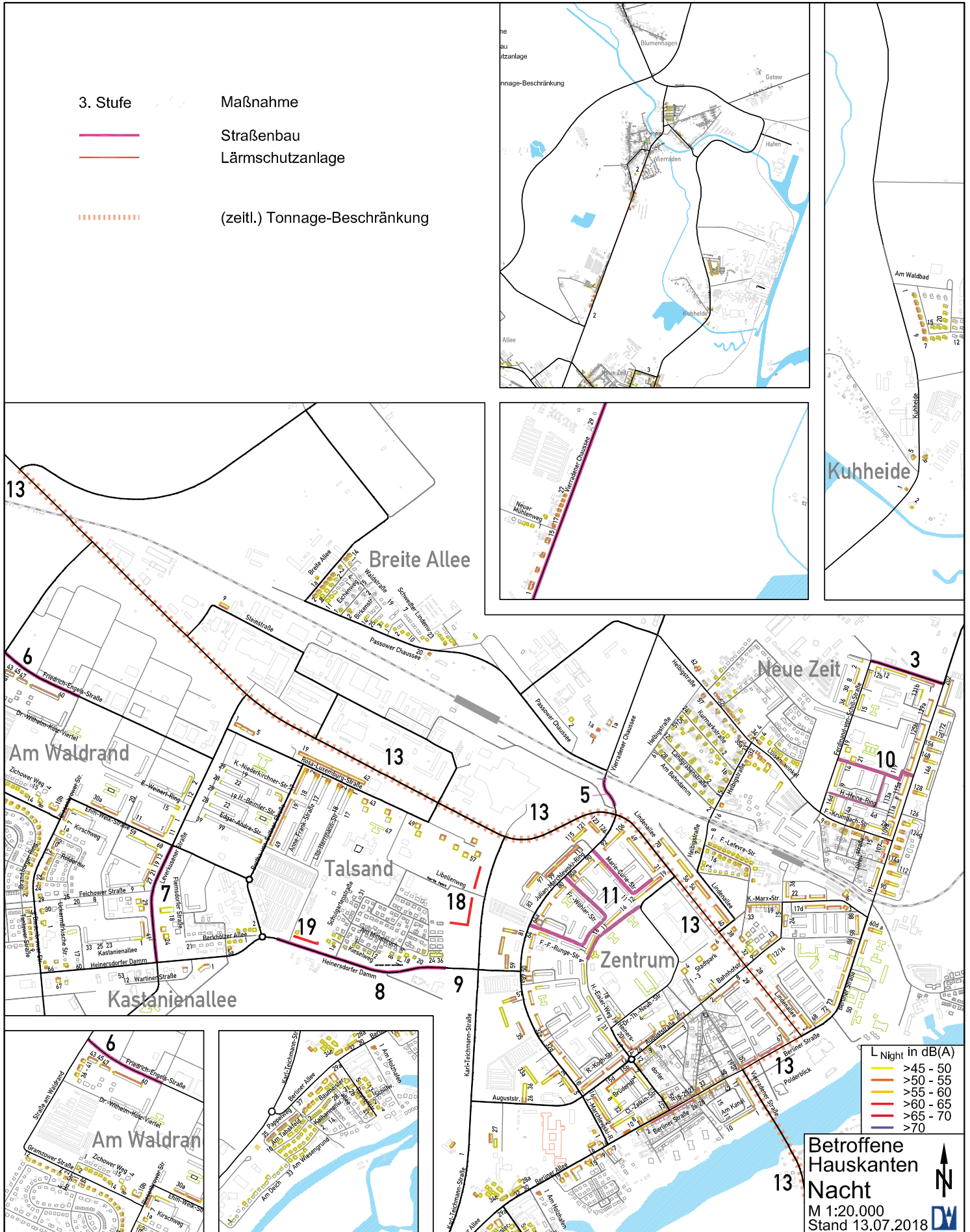


Anlage B Aktualisierte Lärmkarten für den Bestand (Kernstadt und Vierraden)

Anlage B 1: Isophonenkarte der Gebäudekanten für die ganztägige Belastung



Anlage B 2: Isophonenkarte der Gebäudekanten für die nächtliche Belastung



Anlage C Liste aller ausgeführten und geplanten Lärminderungsmaßnahmen

Nr.	Straßenabschnitt/ Route Bereich	Verkehrs- Funktion			Bestand (bzw. ehemals)	Planung/ Maß- nahmen	Stufe 3 ab '19 4 ab '24	Rang	Bau- last- träger
		von	bis						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Straßenbau					Fahrbahnbelag				
1	Ortsumgehung B 166	Hafenstr.	Grenzübergang	HVS	Verlegung d.Grenzüberg.		4	1	Bund
2	Vierr.Ch./Chauss.str.	Friedhof	Ortsdurchfahrt	HVS	Asph.(defekt)	Asph.(neu)	3	2	Stadt
3	Am Sportplatz	Ferd.-v.-Schill-Str.	Berliner Str.	AS	Beton	Asphalt	3	2	Stadt
	Ferd.-v.-Schill-Str.	Am Sportplatz	Fr.-Krumbach-Str.	AS	Beton	Asphalt	fertig		Stadt
4	Helbigstraße	2 Engstellen (Elsbruchstr., Nr. 42)		SS	gefastes Verbundpfl.Asphalt		4	3	Stadt
	Fritz-Krumbach-Str.	mehrere Knotenpunkte		SS	gefastes Verbundpfl.Asphalt		fertig		Stadt
5	Vierradener Ch.	Bahnübergang	Lindenallee	HVS	Beton	Asphalt	3	1	Stadt
6	Friedrich-Engels-Str.	Str. am Waldrand	Dr.-W.-Külz-Viert.	ASS	Asph.(defekt)	Asph.(neu)	3	2	Stadt
7	Leverkusener Str.	Ehm-Welk-Str.	Heinersdorfer D.	ASS	Beton	Asphalt	3	2	Stadt
	B.-v.-Suttner-Str.	Leverkusener Str.	Ehm-Welk-Str.	ASS	Beton	Asphalt	fertig		Stadt
	Ehm-Welk-Str.	B.-v.-Suttner-Str.	Heinersdorfer D.	ASS	Beton	Asphalt	fertig		Stadt
8	Heinersdorfer D.	Ehm-Welk-Str.	Parkpl. Turmhotel	SS	Beton	Asphalt	3	1	Stadt
	Karl-Marx-Str.	Bahnhofstr.	Berliner Str.	AS	Verkehrsberuhig.(Einbauten)		fertig		Stadt
	Auguststr.	K.-Teichm.-Str.	Heinersdorfer Str.	ASS	Beton	Asphalt	fertig		Stadt
	Heinersdorfer Str.	Auguststr.	Karlsplatz	AS	Beton	Asphalt	fertig		Stadt
	Kreisverkehr Ehm-Welk-Str./B.-v.-Suttner-Str.			ASS			fertig		Stadt
	Kreisverkehr Ehm-Welk-Str./Heinersdorfer Damm			HVS			fertig		Stadt
	Kreisverkehr Auguststr. / Heinersdorfer Str.			HVS			fertig		Stadt
9	Kreisverkehr K.-Teichmann-Str./Heinersdorfer Damm			HVS			4	3	Stadt
10	Erschließungsstr.	Ferd.-v.-Schill-Str.	Berliner Str.	AS	Beton/Großpfl	Asphalt	3	2	Stadt
	Am Aquarium	Eigenheimgebiet (Neubau)		AS	verkehrsberuhigt, o. Durchf.		fertig		Stadt
	Am Wasserturm	Eigenheimgebiet (Neubau)		AS	verkehrsberuhigt, o. Durchf.		fertig		Stadt
11	Erschließungsstr.	J.-Marchlewski-R.	H.-Eisler-Weg	AS	Beton	Asphalt	3	2	Stadt
12	Erschließungsstraßen	J.-Marchlewski-R.	Hanns-Eisler-We	AS	Beton	Asphalt	4	2	Stadt
Verkehrsorganisation					Beschreibung				
	Stadtgebiet	alle Hauptzufahrten außer B 166		HVS	Beschränkung auf 7,5 t		fertig		Land
13	Stadtdurchfahrt B166	B 2/Passower Ch.	Brückenstr./Grenze	HVS	22-6h Beschränk. auf 7,5 t		3	1	Land
	Stadtgebiet	alle Wohnstraßen, einige Hauptstraßen			Beschränkung auf 30 km/h		fertig		Land
	W.-Seelenbinder-Str.	Am Waldrand	Lindenallee	HVS	Signalanlagen: Grüne Welle		fertig		Land
14	W.-Seelenbinder-Str.	Am Waldrand	Lindenallee	HVS	Geschwindigkeitsanzeige		3	2	Land
	Lindenallee			HVS	Signalanlagen: Grüne Welle		fertig		Land
15	Lindenallee	Zufahrten der Querstraßen		HVS	Rotzeitähler Signalanlage		3	2	Land
	Lindenallee				nachts Lkw Tempo 30		fertig		Stadt
	August-Bebel-Str.			AS	Stellpl. an der Förderschule		fertig		Stadt
	Berliner Straße	Bahnübergang		HVS	Abstellung akust. Signale		fertig		Bahn
16	Bahntrasse	Helbigstraße	Berliner Straße	AS	Abstellung Lok-Motoren		3	1	Bahn

Liste aller ausgeführten und geplanten Lärminderungsmaßnahmen (Fortsetzung)

Nr.	Straßenabschnitt/ Route Bereich	Verkehrs Funktion			Bestand (bzw. ehemals)	Planung/ Maßnah- men	Stufe 3 ab '19 4 ab '24	Rang	Bau- last- träger
		von	bis						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lärmschutzwände									
	Hafenstr.			HVS	Neubau		fertig		Bund
17	Hafenstr.			HVS	siehe Nr. 1	Verlängerung	3	2	Bund
	Kuhheide			HVS	Neubau		fertig		Stadt
	W.-Seelenbinder-Str.	ggü. Leverkusener Str.		HVS			fertig		Stadt
18	K.-Teichmann-Str.	nördlich u. südlich Libellenweg		HVS	Verlängerung		3	1	Stadt
	K.-Teichmann-Str.	nördlich Heinersdorfer D.		HVS	Verlängerung		fertig		Stadt
19	Heinersdorfer D.	Bruno-Plache-Str.	westl. Schulgarter	SS	Verlängerung		3	1	Stadt
	Heinersdorfer D.	Schulgartenstr.	K.-Teichmann-Str	SS			fertig		Stadt
	Berliner Allee	Am Deich	Schöpfwerk	HVS			fertig		Stadt
Anlagen für Radfahrer und Fußgänger									
	innerstädt. Radwege	nahezu durchgehend an Hauptnetzstraßen					fertig		Stadt
	Ortsteilverbindungen	Berl. Allee, PCK - Breite Allee, Zentrum - Vierrad., Neue Zeit - Vierrad.					fertig		Stadt
20	Bahnübergang verl. Breite Allee				niveaugl., Ersatz f. Brücke		3	1	Stadt
21	Radw. Passower Ch.	Breite Allee	Bahnüberg. Vierrad. Ch		Sanierung d. vorh. Weges		3	1	Stadt
22	Hp. Mitte - Neue Zeit	östl. Parkplatzen	Bahnüberg. Vierrad. Ch		stark befahrene Sandpiste		4	2	Stadt
23	J.-Marchl.-R./Lindenall/Vierr.Ch.	Rad-/Gehwegquerungen u. Anschl. bis Bahnübergang					3	2	Stadt/Land
24	Fuß- und Radverbindung Neue Zeit – Bahnhof (Innenstadt)				niveaugleicher Bahnüberg.		3	2	Stadt/Bahn
25	Querung K.-Teichm.-Str.	verl. Rosa-Luxemburg-Str.					3	1	Stadt
26	Radw. K.-Teichmann-	W.-Seelenbind.-St	Libellenweg		Verlängerung		4	3	Stadt
	Radroute Talsand – Innenstadt mit Querung Libellenweg/K.-Teichmann-Str.						fertig		Stadt
27	Radw. K.-Teichm.-Str.	Libellenweg	nördl. Heinersd. Damm		Verlängerung		3	2	Stadt
28	L Leverkusener Str.	Ehm-Welk-Str.	Heinersdorfer D.		siehe Nr. 7		3	2	Stadt
	Radweg Auguststr.	K.-Teichmann-Str.	Heinersdorfer Str				fertig		Stadt
29	Uckerm. Radrundw.	Blumenhagen - Vierraden			mit B2-Unterquerung		3	1	St/LK
30	Radweg Schwedt – Angermünde (Bahntrasse):				Komplettierung Ausschilderung		3	2	St/LK
31	Ortsteilanbindung	Kastanienallee - Meyenburg					4	2	St/BM
32	Ortsteilanbindung	Meyenburg - Apfelallee Zützen					4	2	St/BM
Öffentl. Personenverkehr									
33	Stadtlinien	Optimierung der Linienführung					3	2	St/UVG
34	Regionallinien	"Uckertakt" erweitern					3	1	St/UVG
35	Haltestellen	dynamische Information					4	2	St/UVG

Anlage D: Niederschrift der Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung**Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt/Oder 2018****Öffentlichkeitsbeteiligung**

**Veranstaltung am 29. Mai 2018, 17.00 – 18.30 Uhr
im Haus der Bildung, Berliner Straße 52e, 16303 Schwedt/Oder**

Die Vorstellung und Anhörung zum Lärmaktionsplan (LAP) fand in einer eigens angesetzten Veranstaltung statt. Eingeladen wurde durch Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 4/2018 vom 28. April 2018 und über das Internetportal der Stadt. Teilnehmer waren etwa 15 Einwohner, einige Stadtverordnete, Herr Hein als Leiter des Fachbereichs Stadtentwicklung und weitere Vertreter der Stadtverwaltung. Außerdem waren bei der Stadtverwaltung vier schriftliche, zum Teil umfangreiche Wortmeldungen zu mehreren Punkten eingegangen.

Die **gesetzlichen Grundlagen** der Lärmaktionsplanung standen am Anfang der Ausführungen von Herrn Dittrich vom beauftragten Ingenieurbüro. Mit der Richtlinie d202/49/EG des Europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein Konzept vorgegeben, mit dem schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu mindern sind oder diesen vorzubeugen ist. Wesentliche Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die strategische Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt zur Ermittlung und Darstellung der Belastungen sowie die Lärmaktionspläne der Gemeinden mit Maßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung von Lärm. Ein wesentlicher Schritt der Lärmaktionsplanung ist die Anhörung der Bürger - die dabei gewonnenen Anregungen sind ebenso wie die Beiträge der Träger Öffentlicher Belange bei der Abwägung zur Planung zu berücksichtigen.

Ein **Überblick zur bisherigen Planung** schloss sich an. Ein Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Schwedt/Oder wurde bereits 1993 erarbeitet und 1995 durch einen Lärmminde-
rungsplan ergänzt. Nach Gebietserweiterungen, Bevölkerungsrückgang und Änderungen im regionalen Straßennetz wurde 2007 die Verkehrsentwicklungsplanung präzisiert. Die erste Stufe der Lärmaktionsplanung wurde dann 2008 beschlossen. 2013/14 lief als Fortschreibung die Planung für die zweite Stufe, in die ein gegenüber 2008 erweitertes Straßennetz (ab 8.000 Kfz/24 h) einzubeziehen war. 2018 schließt sich die dritte Stufe an.

Der **Lärmaktionsplan** wurde anschließend vorgestellt. Herr Dittrich führte in seiner Präsentation den Zusammenhang von Lärmmentstehung am Emissionsort Straße und Lärmwirkung am Immissionsort Wohnung bzw. Wohnumfeld vor Augen. Durch den vom Straßenverkehr ausgehenden Lärm sind nach der strategische Lärmkarte 2017 an den Straßen mit über 8.000 Kfz/24 h nachts 5,2 % und im Tagesmittel 4,3% der Einwohner der Gesamtstadt betroffen. Der nach den Grundsätzen der Lärmminde-
rungsplanung erarbeitete, nicht auf die genannten Straßenabschnitte beschränkte Lärmaktionsplan verfolgt das Ziel, zunächst die Lärmemissionen zu vermeiden, zu verringern oder zu verlagern und erst in zweiter Linie die Lärmimmissionen am Einwirkungsort zu verringern. Im Vordergrund steht die Verlegung der Ortsdurchfahrt der B 166 auf eine außerhalb der geschlossenen Bebauung liegende Trasse. Hinzu kommen Oberflächensanierungen auf weiteren innerörtlichen Straßen und einige Lärmschutzwälle. Außerdem enthält der Lärmaktionsplan zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des umweltfreundlichen Rad- und Fußverkehrs – insbesondere Lückenschlüsse - und zum ÖPNV.

In der ausführlichen **Debatte** wurde in mehreren Beiträgen die hohe Lärm- und Staubbelastung durch die genannte Ortsdurchfahrt beklagt. Diese werde nicht allein durch grenzüberschreitenden, sondern auch durch landwirtschaftlichen Verkehr verursacht, insbesondere beim Anfahren an den Lichtsignalanlagen. Erneut wurde auf die mangelhafte Einhaltung der mit dem LAP 2008 auf der Lindenallee eingeführten nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Lkw hingewiesen und die Erweiterung des Tempo-30-Abschnittes auf der Berliner Allee angeregt (auch schriftliche Wortmeldungen).

Die Herausnahme der Ortsumgehung B 166 aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde scharf kritisiert (auch schriftlich). Die Stadtverwaltung soll sich weiterhin für eine Wiederaufnahme der Ortsumgehung in den BVWP einsetzen.

Von Einwohnern und Verwaltungsmitarbeitern wurden Anregungen und Überlegungen mitgeteilt, ob und wie der ortsfremde und besonders der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr schon vor der nicht kurzfristig möglichen Verlegung der B 166 aus der Stadt herausgehalten werden kann, z.B. durch nächtlichen Sperrung der Trasse für Lkw über 7,5 t zul. Gesamtgewicht. Die dank Lkw-Sonntagsfahrverbot wöchentlich einmal eintretende nächtliche Ruhe wurde durchaus gewürdigt (schriftliche Wortmeldung). Seitens der Stadtverwaltung wurde darauf hingewiesen, dass eine Sperrung nur nach Klärung der wirtschaftlichen Folgen für die in der Umgebung ansässigen Firmen und im Einvernehmen mit den übergeordneten Straßenverkehrsbehörden möglich ist. Eine entsprechende Untersuchung wurde in Aussicht gestellt.

Die Forderung nach wirksamerer Kontrolle auf Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen bleibt bestehen. Außerdem sollte durch gezielte Kontrollen der missbräuchlichen Veränderung von Pkw und Motorrädern wie Manipulation der Schalldämpfer entgegengewirkt werden (hierzu auch zwei schriftliche Wortmeldungen).

Unter Bezug auf lärm- und staubmindernde Wirkung von Bepflanzungen wurde die kürzliche Fällung von Bäumen an der Leverkusener Straße gerügt. Außerdem wurde die Errichtung begrünter Lärmwände angeregt.

Das Laufenlassen der Lokomotivmotoren bei längeren Halten im Bahnhof Schwedt – insbesondere nachts - wird in einer schriftlichen Wortmeldung aus dem Wohngebiet Neue Zeit beklagt - unter Verweis auf vergebliche Schreiben an die beteiligten Bahngesellschaften, Betriebe und die mutmaßlich zuständigen Behörden.

Die Verlegung von Volksfesten und Musikveranstaltungen vom Bollwerk auf den neuen Festplatz wurde von Bewohnern aus dessen Umgebung kritisiert. Seitens der Stadt wird aus Gründen der Verkehrssicherheit aber auf diese Lösung orientiert.

Die kürzlich eingetretenen Einschränkungen im regionalen Busverkehr wurden bedauert, umso mehr sollten im Lärmaktionsplan enthaltenen Anregungen zur Verbesserung des Busverkehrs gegenüber der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft vertreten werden. Kritisch wurde aus Anwohnersicht der massive Schulbusverkehr an der Talsandschule angesprochen (schriftliche Wortmeldung).

In mehreren Redebeiträgen wurde die frühzeitige Einbeziehung der Bevölkerung in die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes gewürdigt. Damit bestehe eine gute Ausgangsbasis für die Einleitung konkreter Maßnahmen.

Abschließend wurde seitens der Stadtverwaltung das weitere **Verfahren** zur LAP-Fortschreibung mitgeteilt: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Behandlung im Stadtentwicklungs-, Bau- und Wirtschaftsausschuss, Vorlage beim Landesamt für Umwelt sowie Herstellung des Benehmens mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg und Beschlussfassung in der Stadtverordnetenversammlung Schwedt/Oder.

Niederschrift: W. Dittrich