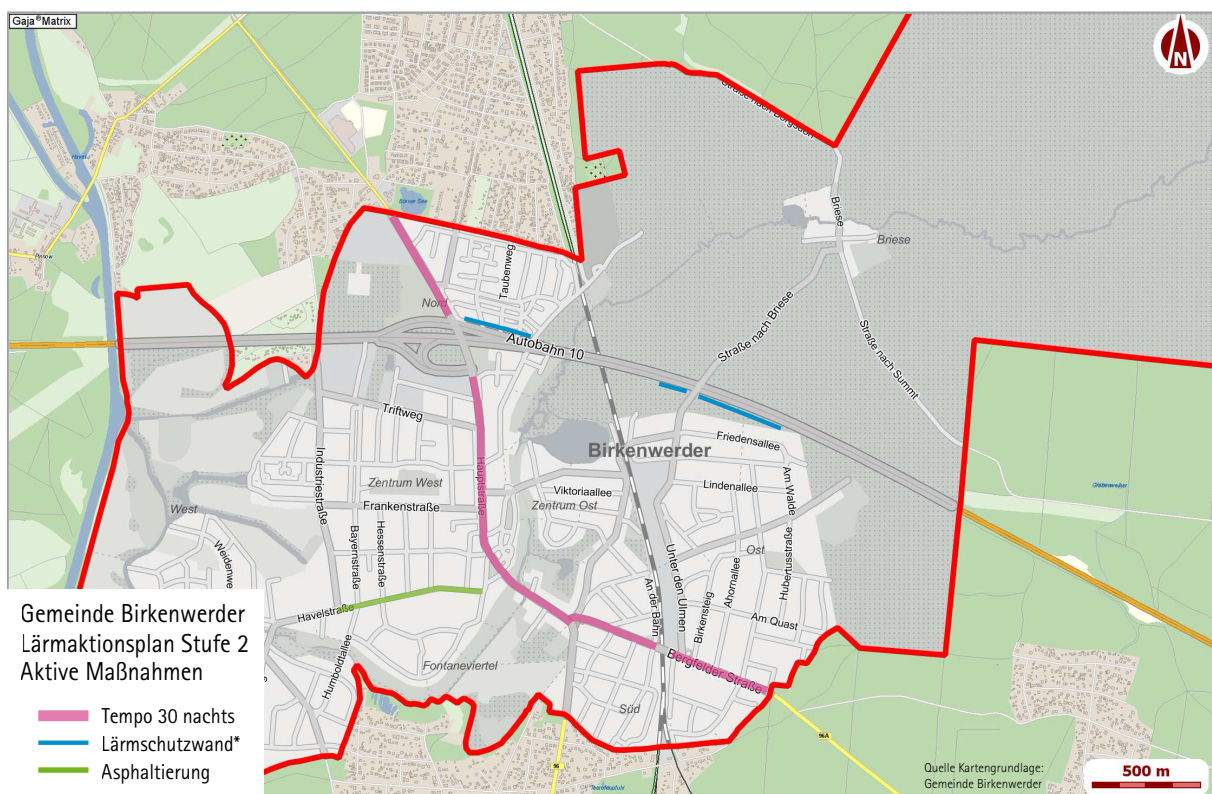


**Tabelle 5-6** Zusammenstellung der weiterhin zu verfolgenden Maßnahmen

Straße / Handlungsfeld	von	bis	Maßnahme	im LAP seit	Realisierungshorizont
Bundesautobahn A10	Bereich Birkenwerder		Lärmschutzwand	2008	im Rahmen Ausbau A10
Eisenbahnstrecke	Bereich Birkenwerder		Lärmschutzwand	2008	Abstimmung mit DB bis 2018
Touristische Radwege	in der gesamten Gemeinde		Radwegbau, Beschilderung	2008	2018
Radverkehrskonzept	in der gesamten Gemeinde		Planungsleistung	2008	2018
Evaluierung des Fußgängerverkehrs	in der gesamten Gemeinde		Planungsleistung	2008	2018
Bergfelder Straße	gesamte Länge		Radwegbau	2008	2018
Fortschreibung Verkehrskonzept	in der gesamten Gemeinde		Planungsleistung	2014	2018
Hauptstraße	Clara-Zetkin-Straße	AS Birkenwerder	Tempo 30 nachts	2014	2018
Clara-Zetkin-Straße	gesamte Länge		Tempo 30 nachts	2014	2018
Havelstraße	Industriestraße	Fontaneweg	Asphaltierung	2014	2020



\*Im Rahmen des Ausbaus der BAB A 10 sind für den Bereich Birkenwerder weitaus umfangreichere Schallschutzmaßnahmen angedacht

**Abbildung 5-15** Übersicht der aktiven Maßnahmen an Straßen

## 5.8 Maßnahmenumsetzung

Da ein Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage darstellt, sind nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans durch die Gemeindevertreterversammlung Maßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art über den Baulastträger bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Eine Anordnung erfolgt dann gemäß geltender fachgesetzlicher Bestimmungen. In der Regel sind das die sog. Lärmschutz-Richtlinien-StV<sup>14</sup>. Für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV müssen Schallausbreitungsrechnungen gemäß der Berechnungsvorschrift RLS-90<sup>15</sup> vorliegen, die als Grundlage für eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde dienen. Da im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit der Vorschrift VBUS<sup>16</sup> gerechnet wird, sind daher Anpassungen der Datengrundlage (Schwerverkehrsanteil, Tageszeitbereiche) ebenso wie eine Neuberechnung der Schallausbreitung nach RLS-90 notwendig.

Die Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen) zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind im § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) festgehalten. Bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist jedoch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV sollen der Straßenverkehrsbehörde eine Orientierungshilfe liefern, um angemessene Maßnahmen anordnen zu können. Der Punkt 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV geht explizit darauf ein, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden sein sollen und sich daher auch aus Lärmaktionsplänen (§ 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) ergeben können.

Im Punkt 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV heißt es, dass durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen »der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) erwirkt werden soll«. Bei Berechnungen der Maßnahmenwirkung nach RLS-90 ist die »Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden«. Das heißt, dass schon bei einer errechneten Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können. Da die rechnerische Pegelminderung vom Tempo 30 gegenüber Tempo 50 nach RLS-90 2,4 dB(A) beträgt, wird diese Bedingung durch die im Lärmaktionsplan der Gemeinde Birkenwerder vorgeschlagenen Maßnahmen »Tempo 30 nachts« grundsätzlich erfüllt.

14 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

15 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990

16 Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen weiterhin insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort gemäß RLS-90 einen der folgenden Richtwerte überschreitet<sup>17</sup>:

- ▶ **In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen**
  - ▶ 70 dB(A) zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags)
  - ▶ 60 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (nachts)
  
- ▶ **In Kern-, Dorf- und Mischgebieten**
  - ▶ 72 dB(A) zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags)
  - ▶ 62 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (nachts)

Diese Richtwerte haben grundsätzlich keinen Gesetzescharakter, sondern dienen lediglich als Orientierungspunkte bei der Ermessensentscheidung. Tatsache ist, dass durch den im Lärmaktionsplan erbrachten Nachweis der Betroffenheit von Einwohnern über den Brandenburgischen Prüfwerten (die im Wesentlichen der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung entsprechen) ein Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm im Sinne des § 45 StVO geboten ist, der von der Straßenverkehrsbehörde nicht einfach »weggewogen« werden kann. Zudem wird im Falle eines vorliegenden und von der Gemeindevertreterversammlung beschlossenen Lärmaktionsplans der § 45 StVO als Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen durch die Anwendung von § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG ergänzt – es ist nämlich im Sinne des Gesetzgebers, dass Lärmaktionspläne auch umgesetzt werden. Eine ablehnende Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde müsste demnach schon mit sehr schwerwiegenden und nachprüfaren Argumenten begründet werden.

<sup>17</sup> Punkt 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV

## 5.9 Hinweise zu Planfeststellungsverfahren

Im Bereich Birkenwerder laufen derzeit Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Berliner Ringes (BAB A 10) (weitestgehend abgeschlossen) und die Ertüchtigung der Eisenbahnstrecke Berlin-Rostock (Verfahren noch nicht eingeleitet). Bei Planfeststellungsverfahren findet die Prüfung des Schallschutzes gemäß der 16. BImSchV statt. Dafür werden die Berechnungsvorschriften RLS-90 (an Straßen) und Schall-03 (für Schienenwege) verwendet. Es gelten weiterhin die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte, bei deren Überschreitung ein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutz besteht. Diese Immissionsgrenzwerte sind deutlich strenger als die Prüfwerte der Lärmaktionsplanung, sodass sich bei einer ordnungsgemäßen Planung im späteren Betrieb theoretisch keine Betroffenheit ergeben sollte.

Neben der Verwendung unterschiedlicher Berechnungsvorschriften ist zu beachten, dass die Beurteilung der Schallimmission sich zwischen der 16. BImSchV und der Lärmaktionsplanung unterscheidet. Die praktische Konsequenz daraus ist, dass die Ergebnisse von schalltechnischen Untersuchungen nach der 16. BImSchV (z. B. im Rahmen von Planfeststellungsverfahren) und die der Lärmaktionsplanung nicht ohne weiteres miteinander vergleichbar sind und demnach auch nicht für die jeweils andere Planung herangezogen werden können. Da wegen der strengeren Immissionsgrenzwerte Schallschutzmaßnahmen bei Planfeststellungen eher möglich sind als bei der Lärmaktionsplanung mit ihren höheren »Prüfwerten« und der fehlenden rechtlichen Konsequenz im Falle einer Überschreitung, sollten jedoch die Hoffnungen auf Schallschutz auch seitens der Betroffenen eher auf die Planfeststellung gelenkt werden. Der Lärmaktionsplan kann hier nur Argumentationshilfe und Ergänzung sein, wie auch für alle anderen Fachplanungen der Gemeinde. Neben der methodischen Diskrepanz bei der Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen ist weiterhin zu bedenken, dass Planfeststellungsverfahren in die Zukunft blicken, die Lärmaktionsplanung jedoch immer nur alle fünf Jahre eine Analyse des Bestandes vornimmt und daher die Maßnahmenplanung im Wesentlichen auf einer Reaktion auf bereits bestehende Lärmprobleme fokussiert. Eine Vermischung dieser unterschiedlichen Planungsprinzipien sollte daher vermieden werden, da diese verschiedene Untersuchungsgegenstände betrachten.

## 6 Öffentlichkeitsbeteiligung

### 6.1 Information des Umweltbeirates und der Bürgerinitiative »A10 Nord«

Am 18. März 2014 fand ein Termin mit Vertretern der Bürgerinitiative »A 10 Nord« und des Umweltbeirats statt. Bei dieser Gelegenheit stellten Mitarbeiter von HOFFMANN-LEICHTER die rechtlichen und methodischen Rahmenbedingungen vor und legten einen Zwischenstand der Bestandsanalyse für die Gemeinde Birkenwerder dar.

### 6.2 Workshops für Bürger

Um eine effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit zu erreichen, wurden während der Erarbeitung des Lärmaktionsplans zwei Workshops für interessierte Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Der erste Workshop fand am 1. April 2014 im Rathaus der Gemeinde Birkenwerder statt und hatte vor allem den rechtlichen Rahmen der Lärmaktionsplanung sowie die Bestandsanalyse für Birkenwerder zum Gegenstand. Hinweise und Anregungen der Bürger wurden protokolliert (siehe Anlage 30).

Ein zweiter Workshop mit den Schwerpunkten Maßnahmenplanung und Gesamtlärbetrachtung erfolgte am 26. August 2014 ebenfalls im Rathaus statt. Das Protokoll hierzu befindet sich in Anlage 31.

### 6.3 Gremienbeteiligung

Die Vorstellung der Lärmaktionsplanung in den Gremien der Gemeinde fand am 16. September 2014 im Ortsentwicklungsausschuss statt. Gegenstand war der Planungsstand zu diesem Zeitpunkt sowie die generelle Information der neuen Gemeindevertreter über die Lärmaktionsplanung nach der Kommunalwahl im Mai 2014.

### 6.4 Öffentliche Auslage des Planentwurfs

Die öffentliche Auslage des Planentwurfs, in deren Rahmen jeder Hinweise und Einwände einreichen kann, findet im November 2014 statt. Die wesentlichen Ergebnisse werden dann an dieser Stelle zusammengefasst, wobei eine ausführliche Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen in den Anlagen dieses Berichts erfolgen wird.

## 6.5 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Parallel zur öffentlichen Auslage des Planentwurfs die folgenden Träger öffentlicher Belange um eine Stellungnahme gebeten:

- ▶ Brandenburgisches Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV)
- ▶ Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS)
- ▶ Landkreis Oberhavel
- ▶ Deutsche Bahn AG

Die Ergebnisse der Trägerbeteiligung werden an dieser Stelle zusammengefasst. Eine Abwägung der einzelnen Stellungnahmen wird in den Anlagen zu diesem Bericht enthalten sein.

## 7 Zusammenfassung

Für die Gemeinde Birkenwerder wurde ein Lärmaktionsplan der zweiten Stufe erarbeitet. Hierfür wurde das Berechnungsmodell des Brandenburgischen Landesamts für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz aus der strategischen Lärmkartierung 2012 übernommen und auf Wunsch der Gemeinde um zusätzliche Straßen erweitert. Es wurden erneute Lärmkartierungsberechnungen für dieses erweiterte Netz sowie für Teilbereiche durchgeführt und ausgewertet. Für Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit fand eine umfassende Maßnahmenuntersuchung statt.

In der Gemeinde Birkenwerder besteht im Ergebnis eine Betroffenheit durch den Lärm der kartierten Straßen, gemessen an den Brandenburgischen Prüfwerten, im Umfang von 153 Einwohnern im Gesamttag und 370 Einwohnern im Nachtzeitbereich. Hauptlärmquellen sind dabei die Bundesautobahn A 10 und die Bundesstraßen 96 sowie 96a. Als weitere Lärmquelle tritt die Havelstraße in Erscheinung. Als Maßnahmen zur Minderung der Lärmbetroffenheit kommen an der B 96 und der B 96a »Tempo 30 nachts« (zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr) und in der Havelstraße eine Asphaltierung in Betracht. Die von der Autobahn verursachte Betroffenheit lässt sich durch Lärmschutzwände vermindern. Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der BAB A 10 sieht für den Bereich Birkenwerder beidseitige Lärmschutzwände sowie einen lärmarmen offenporigen Asphalt vor.

Zusätzlich wurde aufgrund öffentlichen Interesses eine Gesamtlärmkartierung des Straßen- und Schienenverkehrslärms durchgeführt, um die Lärmbelastung des Gemeindegebiets durch die Überlagerung der verschiedenen Lärmquellen grafisch sichtbar zu machen. Vor dem Hintergrund der grundsätzlich relativ hohen Belastung weiterer Teile des Gemeindegebiets wurde auf die Festlegung ruhiger Gebiete verzichtet.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung gab es eine umfassende Mitwirkung der Öffentlichkeit in Form zweier Workshops für Bürgerinnen und Bürger sowie eine Vorstellung im nach der Kommunalwahl neu formierten Ortsentwicklungsausschuss der Gemeinde. Weiterhin sind eine öffentliche Auslegung des Planentwurfs sowie eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgesehen.

## 8 Glossar, Abkürzungsverzeichnis

A-Bewertung: Standardbewertung des Hörfrequenzbereiches, die dem Frequenzempfinden des menschlichen Ohres am nächsten kommt.

Aktive Lärmschutzmaßnahme: Maßnahme zur Verminderung oder Vermeidung von Lärm an der Schallquelle

Beurteilungspegel: Lärmkenngröße, anhand der in den meisten Regelwerken die Geräuschbeurteilung erfolgt

Boden- und Meteorologiedämpfung: bei freier Schallausbreitung ist eine Dämpfung durch Einflüsse des Bodens und der Meteorologie wirksam, diese wird bei der Berechnung des Mittelungspegels berücksichtigt

DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

$DTV_w$ : durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen

Emission: der von einer oder mehreren Schallquellen abgestrahlte Schall

Entfernungseinflüsse: bei der Berechnung des Mittelungspegels wird der Einfluss des Abstands und der Luftabsorption berücksichtigt

Freizeitlärm: Lärm, der von Sport- und Freizeitanlagen ausgeht

Gewerbelärm: Lärm gewerblicher Anlagen als eine Vielzahl von Lärmquellen unterschiedlicher technischer Art, die sich sowohl in der Lautstärke als auch in der Zusammensetzung des Frequenzspektrums und im zeitlichen Verlauf stark unterscheiden

GIS: Geographisches Informationssystem

Immission: das Einwirken des Schalls auf ein Gebiet (z. B. Schalleinwirkung einer Straße auf die umgebende Bebauung)

Industrielärm: von Industrieanlagen ausgehender Lärm, insbesondere Lärm von genehmigungsbedürftigen Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

$L_{Day}$ : A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Tag (in Deutschland von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr) gemäß ISO 1996-2: 1987



$L_{\text{Evening}}$ : A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Abend (in Deutschland von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr) gemäß ISO 1996-2: 1987

$L_{\text{Night}}$ : A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für die Nacht (in Deutschland von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) gemäß ISO 1996-2: 1987

$L_{\text{DEN}}$ : Tag-Abend-Nacht-Pegel (day-evening-night) in Dezibel (dB), definiert mit folgender Gleichung:

$$L_{\text{DEN}} = 10 \times \lg \frac{1}{24} \left( 12 \times 10^{\frac{L_{\text{Day}}}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_{\text{Evening}} + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_{\text{Night}} + 10}{10}} \right)$$

$L_m$ : Mittelungspegel

$L_{m^{25}}$ : normierter Mittelungspegel eines Verkehrsweges

$L_{m,E}$ : Emissionspegel

$L_w$ : Schallleistungspegel

$L_{w'}$ : linienbezogener Schallleistungspegel

$L_{w''}$ : flächenbezogener Schallleistungspegel

Mittelungspegel: für einen bestimmten Zeitraum gebildete Kenngröße der Geräuschbelastung

Passive Lärmschutzmaßnahme: Maßnahme zur Verminderung oder Vermeidung von Lärm entweder auf dem Weg der Schallausbreitung oder am Immissionsort

Reflexion: Rückwurf von Schallwellen bei freier Ausbreitung am Boden, an Gebäuden oder an Wänden

RLS-90: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

Schallleistung: die pro Zeiteinheit abgestrahlte Schallenergie einer Schallquelle

Schallschutzklassen: Einteilung (von Fenstern) in Klassen aufgrund des Schalldämm-Maßes

Umgebungsärm: 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 ausgeht.

VBEB: Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

VBUS: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

VBUSch: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen

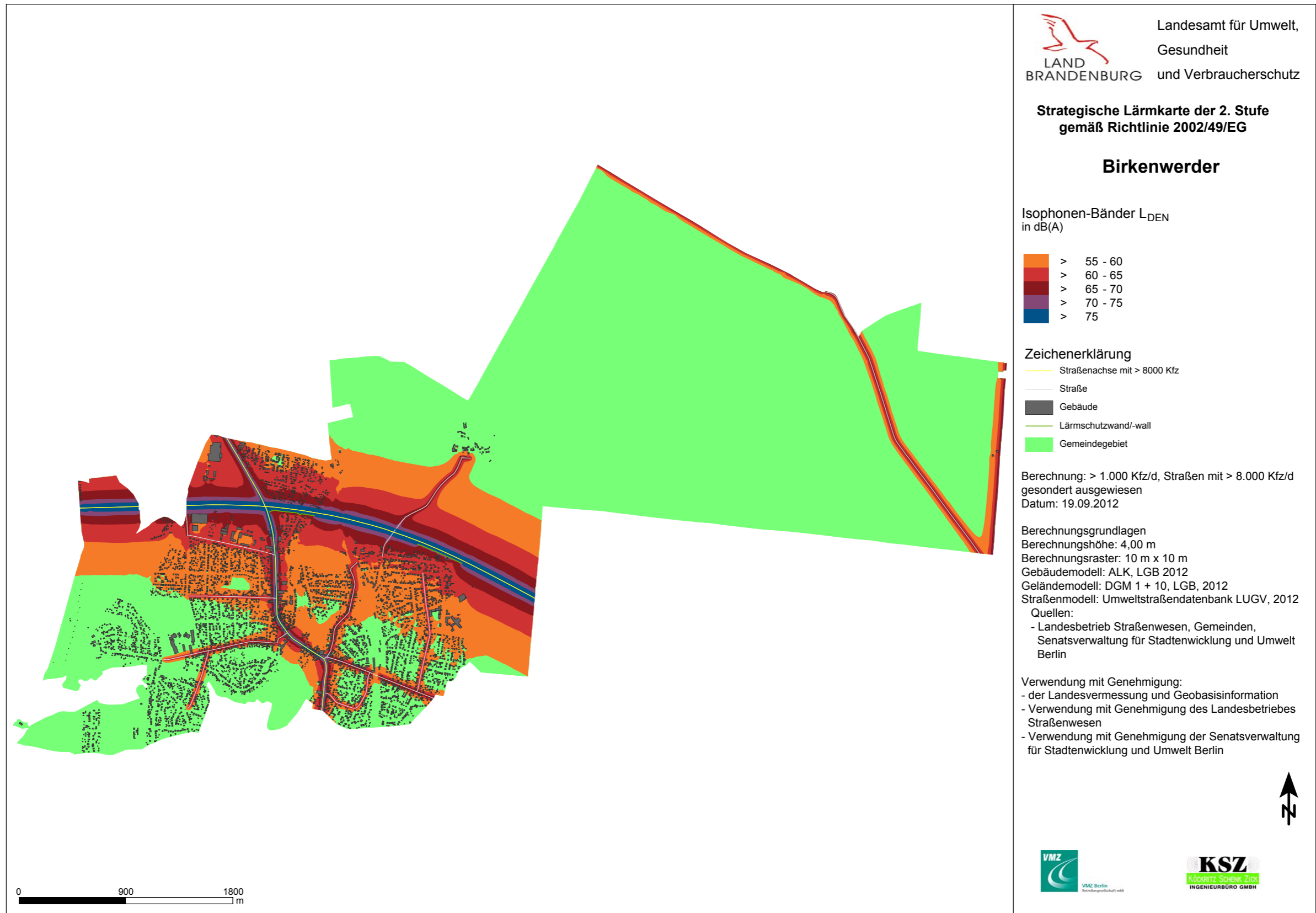
Verkehrslärm: Straßenverkehrs-, Schienen- und Fluglärm

# Anlagen

## ANLAGENVERZEICHNIS

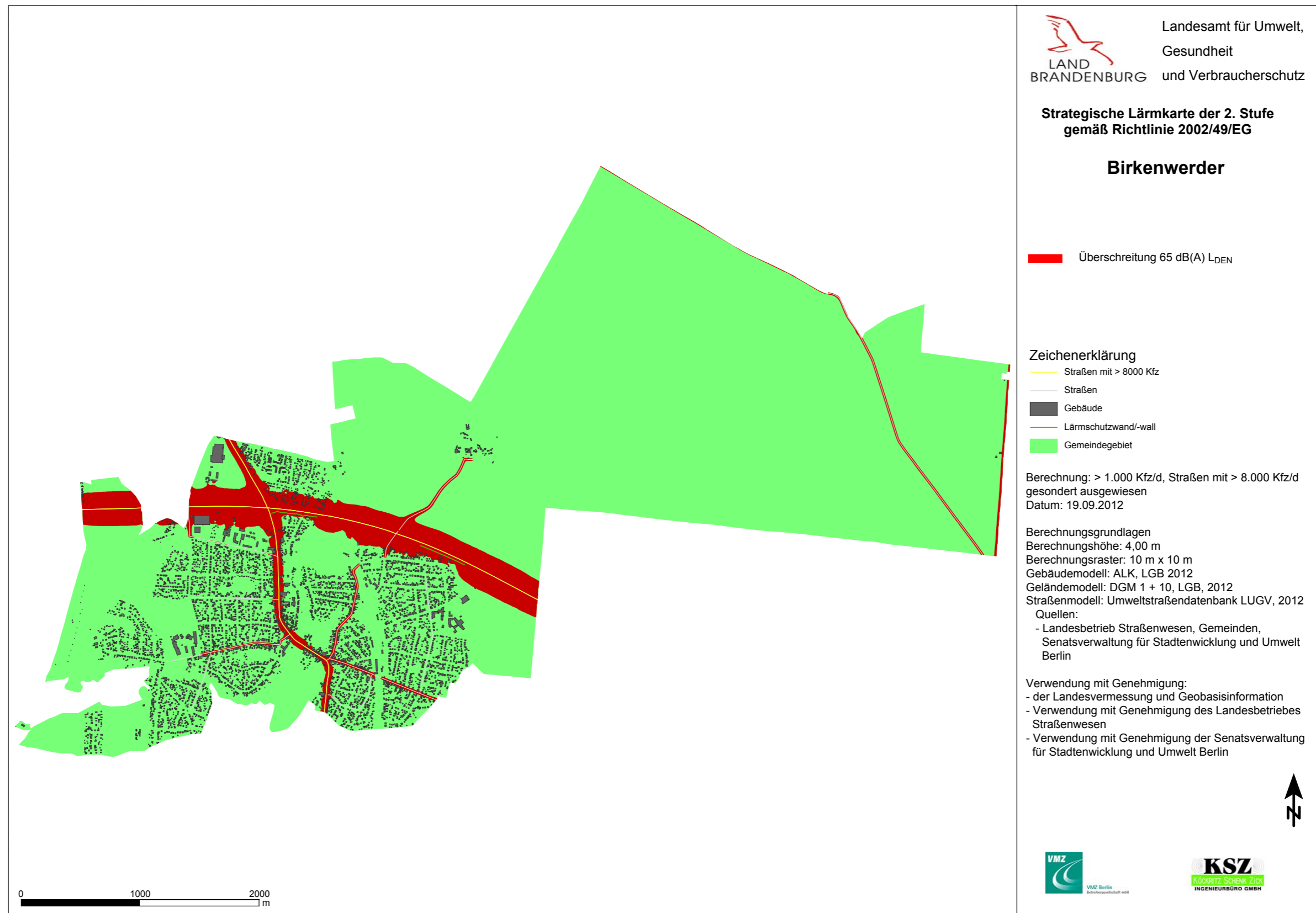
Anlage 1	Strategische Lärmkarte $L_{DEN}$ für die Gemeinde Birkenwerder (LUGV 2012).....	70
Anlage 2	Strategische Lärmkarte $L_{Night}$ für die Gemeinde Birkenwerder (LUGV 2012).....	71
Anlage 3	Strategische Lärmkarte $L_{DEN}$ (Überschreitung des Prüfwerts) für die Gemeinde Birkenwerder (LUGV 2012).....	72
Anlage 4	Strategische Lärmkarte $L_{Night}$ (Überschreitung des Prüfwerts) für die Gemeinde Birkenwerder (LUGV 2012).....	73
Anlage 5	Straßenverkehrslärm   Bericht für die Gemeinde Birkenwerder   LUGV 2012.....	74
Anlage 6	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Birkenwerder Nord.....	76
Anlage 7	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Triftweg.....	77
Anlage 8	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Industriestraße.....	78
Anlage 9	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Frankenstraße.....	79
Anlage 10	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Havelstraße.....	80
Anlage 11	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Hohen Neuendorfer Weg.....	81
Anlage 12	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Humboldtallee.....	82
Anlage 13	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Hauptstraße, südl. der Clara-Zetkin-Str.....	83
Anlage 14	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Hauptstraße, zwischen Clara-Zetkin-Str. und Havelstraße.....	84
Anlage 15	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Hauptstraße, zwischen Havelstraße und der Anschlussstelle Birkenwerder (BAB A 10).....	85
Anlage 16	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Fichteallee / Friedensallee.....	86
Anlage 17	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Brieseallee.....	87
Anlage 18	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Clara-Zetkin-Straße.....	88
Anlage 19	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Karl-Marx-Straße (Abschnitt zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Summter Straße).....	89
Anlage 20	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Karl-Marx-Straße (Abschnitt zwischen Summter Straße und Bergfelder Straße).....	90
Anlage 21	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Karl-Marx-Straße (südlich der Bergfelder Straße).....	91
Anlage 22	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Summter Straße.....	92
Anlage 23	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Bergfelder Straße.....	93
Anlage 24	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Ludwig-Richter-Straße.....	94
Anlage 25	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Briese.....	95
Anlage 26	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Straße am Krankenhaus.....	96
Anlage 27	Lärmkarten $L_{DEN}$ (oben) und $L_{Night}$ (unten)   Bestand   Rechengebiet Ahornallee.....	97
Anlage 28	Ergebnisprotokoll des Abstimmungsgesprächs vom 10.03.2014.....	98
Anlage 29	Maßnahmenplan LAP 2008.....	100
Anlage 30	Protokoll Bürgerworkshop I.....	101
Anlage 31	Protokoll Bürgerworkshop II.....	106

Anlage 1 Strategische Lärmkarte  $L_{DEN}$  für die Gemeinde Birkenwerder (LUGV 2012)

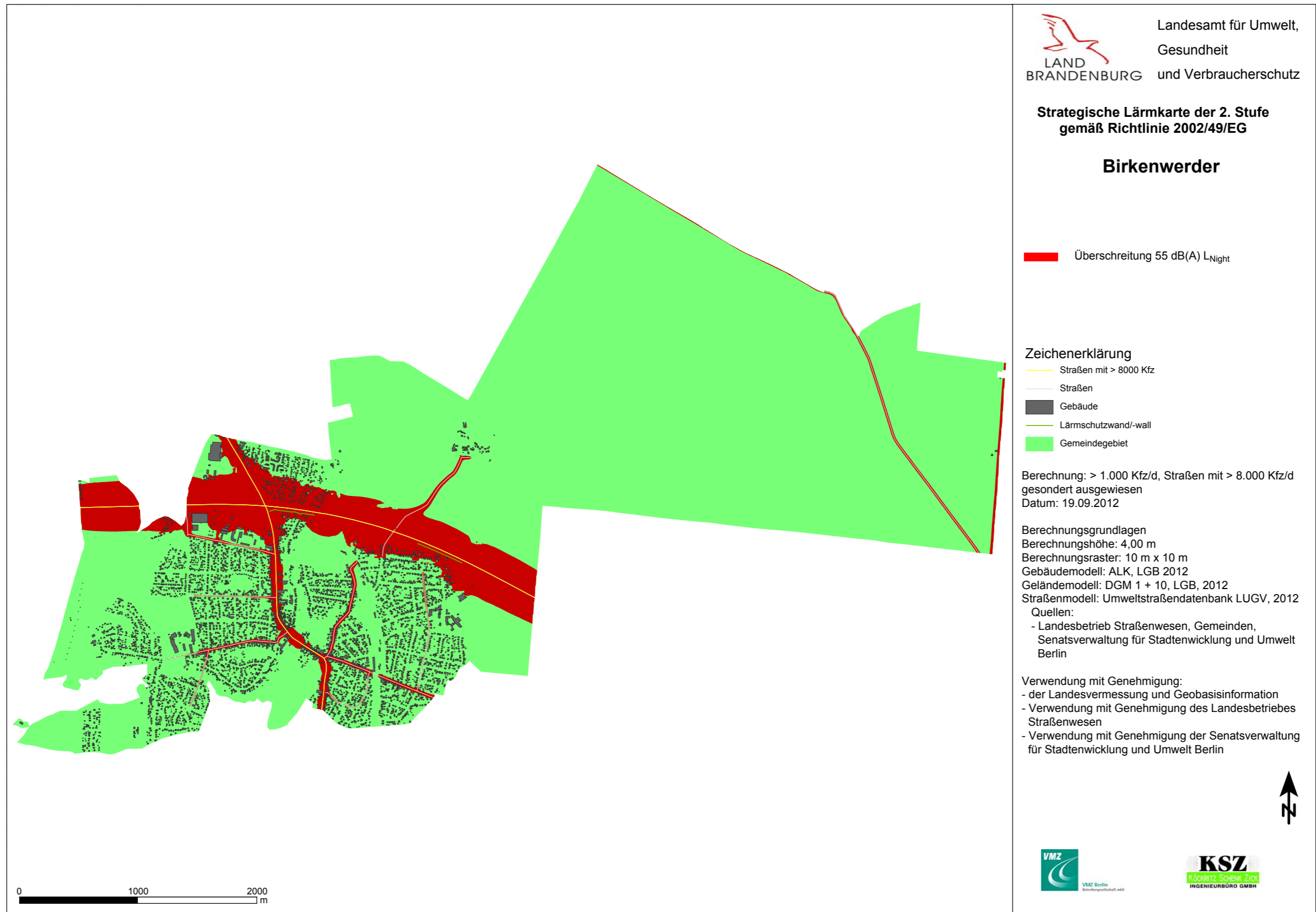


Anlage 2 Strategische Lärmkarte  $L_{Night}$  für die Gemeinde Birkenwerder (LUGV 2012)



Anlage 3 Strategische Lärmkarte  $L_{DEN}$  (Überschreitung des Prüfwerts) für die Gemeinde Birkenwerder (LUGV 2012)

Anlage 4 Strategische Lärmkarte  $L_{Night}$  (Überschreitung des Prüfwerts) für die Gemeinde Birkenwerder (LUGV 2012)





## Anlage 5 Straßenverkehrslärm | Bericht für die Gemeinde Birkenwerder | LUGV 2012

## Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2012 für die Gemeinde Birkenwerder

12065036

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

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

Gesamttag (LDEN): [http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart\\_www/pdf\\_2012/12065036T.pdf](http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12065036T.pdf)

Nacht (LNight): [http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart\\_www/pdf\\_2012/12065036N.pdf](http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12065036N.pdf)

Ein Exemplar in Papierform liegt in der Verwaltung der Gemeinde Birkenwerder vor.

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

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

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

Gesamttag (LDEN): [http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart\\_www/pdf\\_2012/12065036TU.pdf](http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12065036TU.pdf)

Nacht (LNight): [http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart\\_www/pdf\\_2012/12065036NU.pdf](http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12065036NU.pdf)

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

LDEN in dB(A)	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75
Anzahl	1543	471	119	53	3

LNight in dB(A)	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70
Anzahl	2223	860	216	61	19	0

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

LDEN in dB(A)	> 55	> 65	> 75
Fläche / km <sup>2</sup>	5	2	1
Wohnungen / Anzahl	1270	100	2
Schulgebäude / Anzahl	8	2	0
Kitagebäude / Anzahl	2	0	0
Krankenhausgebäude / Anzahl	2	0	0

Fortsetzung von Anlage 5

**Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2012  
für die Gemeinde Birkenwerder**

12065036

#### 5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

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

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

#### 6. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

Gemeindeschlüssel	Gemeindegebiet	Landkreis	Amt	
12065036	Birkenwerder	Oberhavel	Birkenwerder	

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
km <sup>2</sup>	Personen	Personen \ km <sup>2</sup>	Anzahl	Anzahl
18,1	7809	432	3167	3628

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

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

#### 8. Angaben über die zuständigen Behörden



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