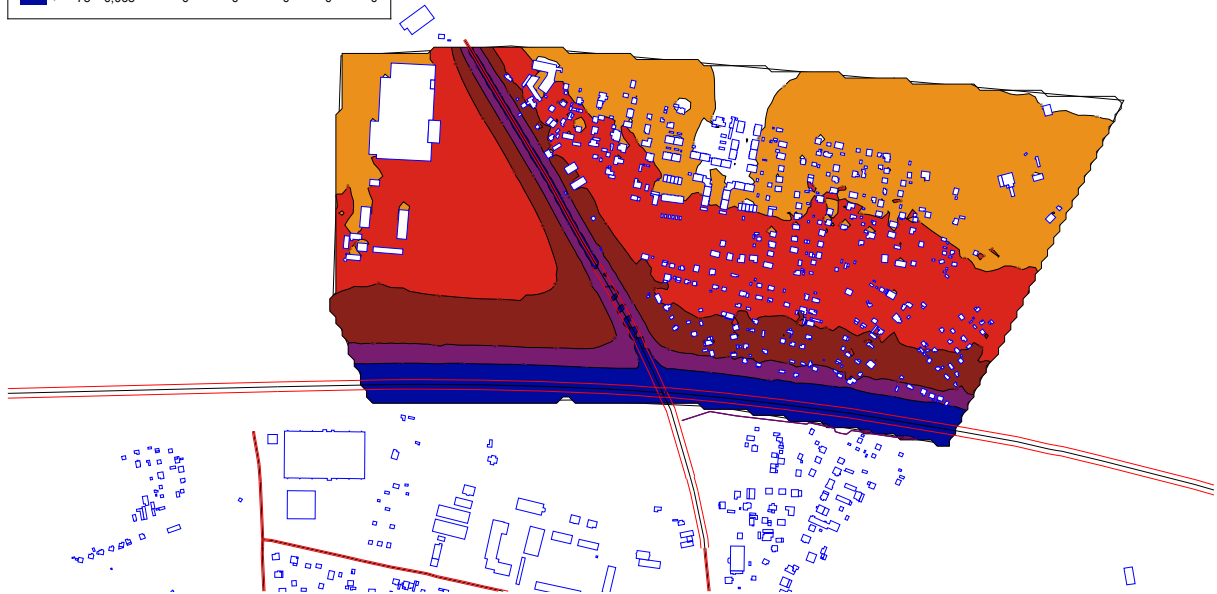


Anlage 6 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Birkenwerder Nord

Pegelwerte
 L_{den}
in dB(A)

	km ²	Wohng.	EW	Schulen	Krh	Kita
> 55	0,595	211	449	0	0	0
> 60	0,415	92	192	0	0	0
> 65	0,214	13	28	0	0	0
> 70	0,115	1	2	0	0	0
> 75	0,068	0	0	0	0	0

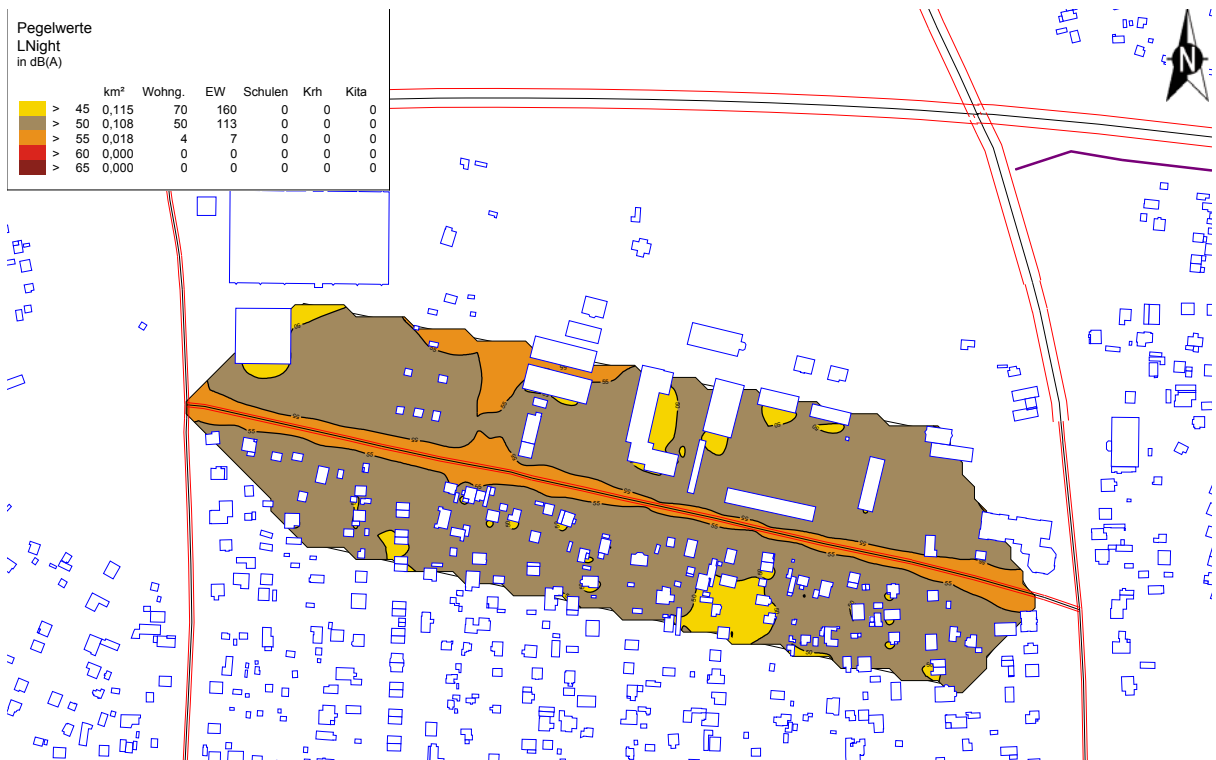
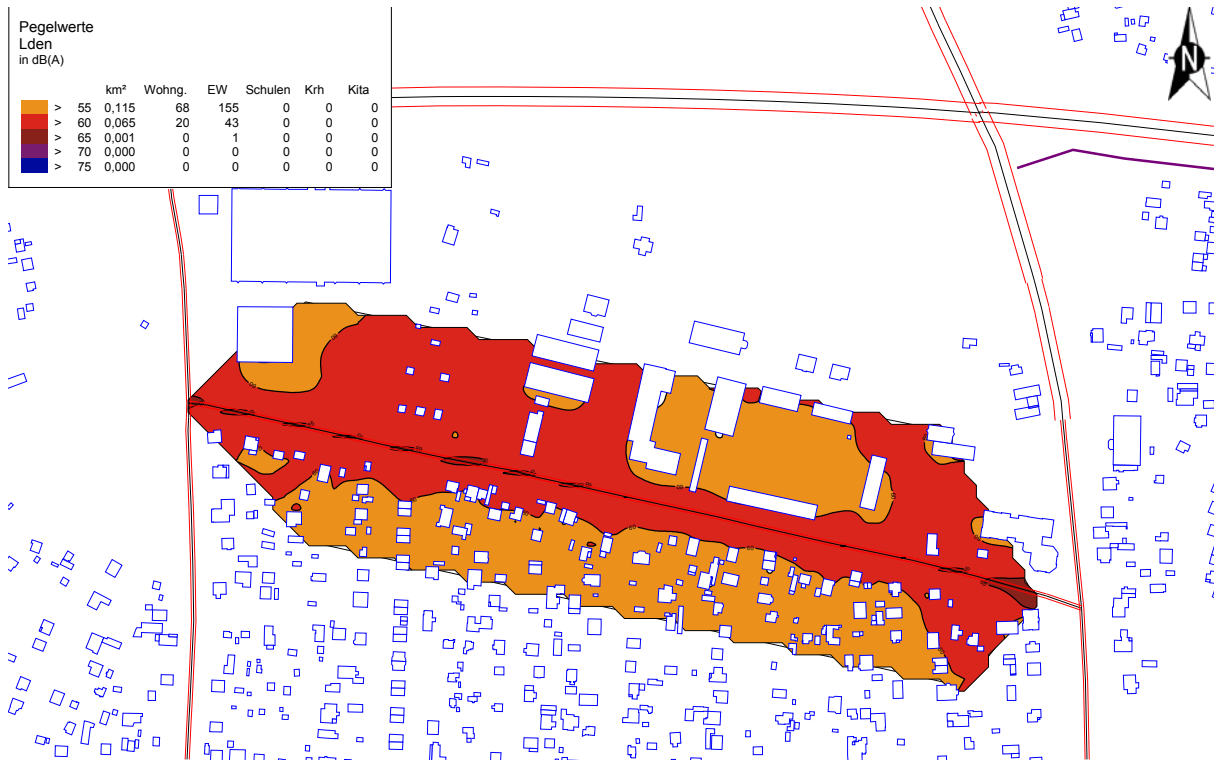


Pegelwerte
 L_{Night}
in dB(A)

	km ²	Wohng.	EW	Schulen	Krh	Kita
> 45	0,616	240	512	0	0	0
> 50	0,502	161	339	0	0	0
> 55	0,316	41	86	0	0	0
> 60	0,146	3	7	0	0	0
> 65	0,086	0	0	0	0	0
> 70	0,048	0	0	0	0	0



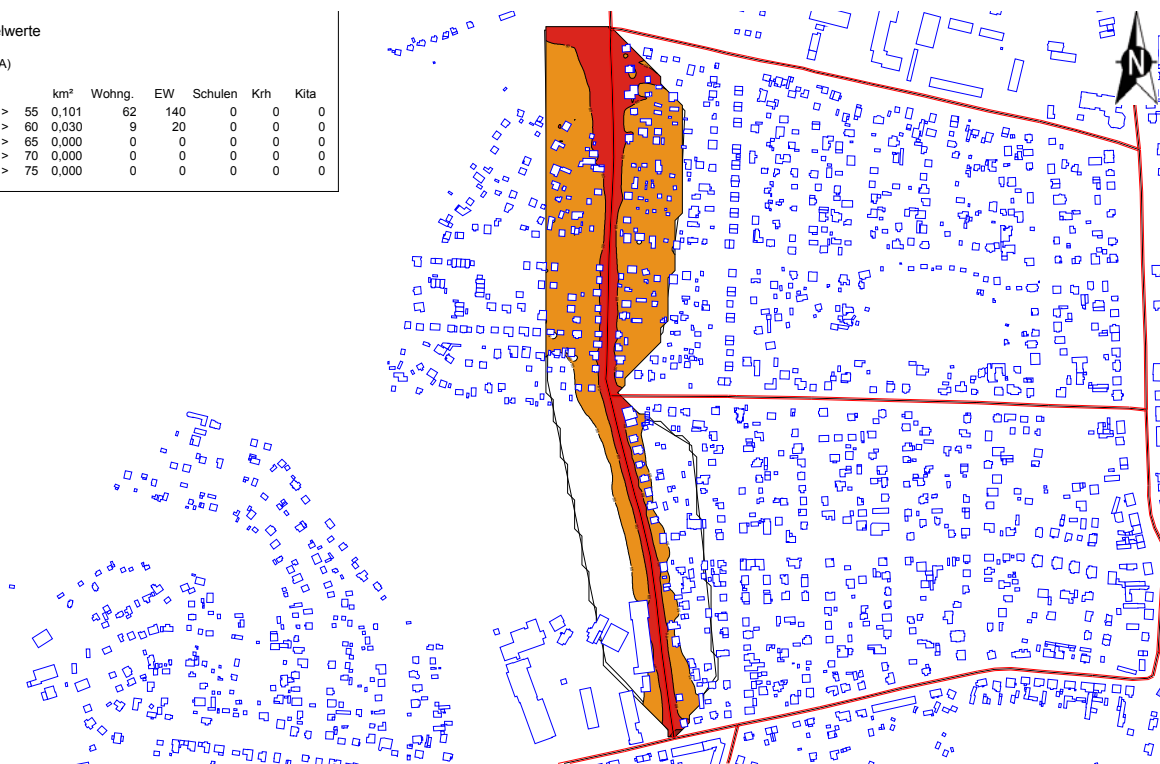
Anlage 7 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Triftweg



Anlage 8 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Industriestraße

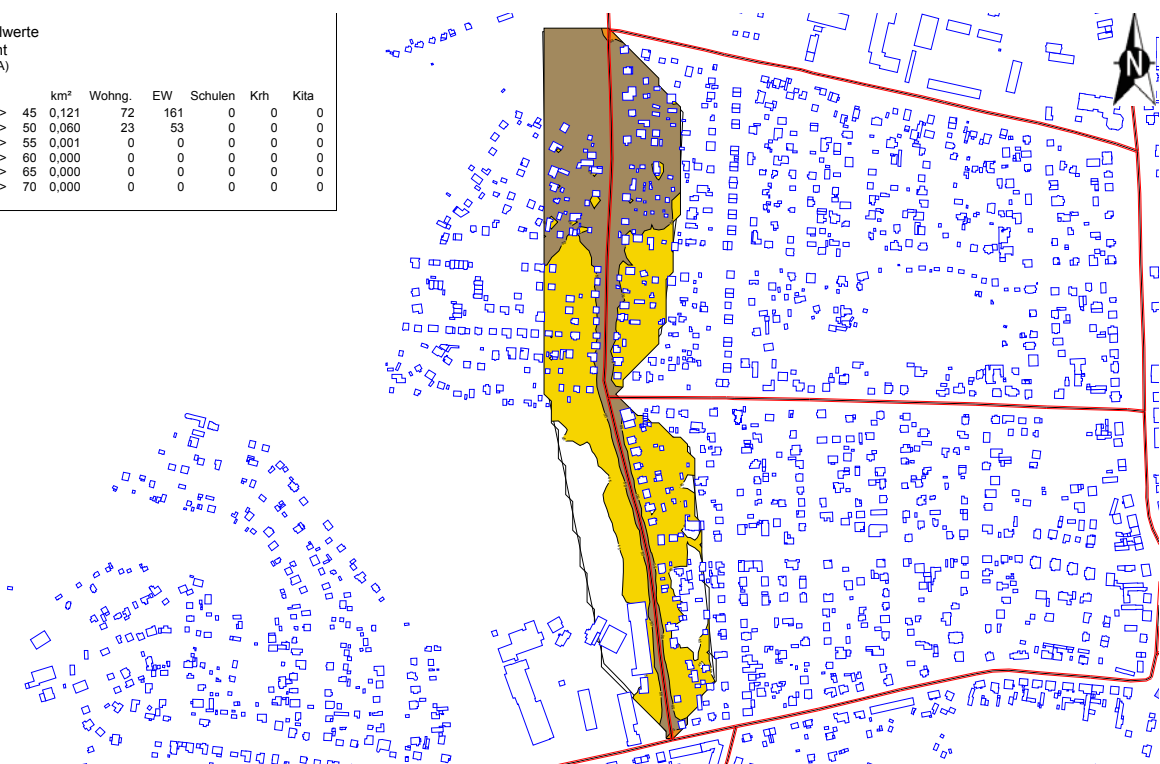
Pegelwerte
 L_{den}
in dB(A)

	km ²	Wohng.	EW	Schulen	Krh	Kita
> 55	0,101	62	140	0	0	0
> 60	0,030	9	20	0	0	0
> 65	0,000	0	0	0	0	0
> 70	0,000	0	0	0	0	0
> 75	0,000	0	0	0	0	0

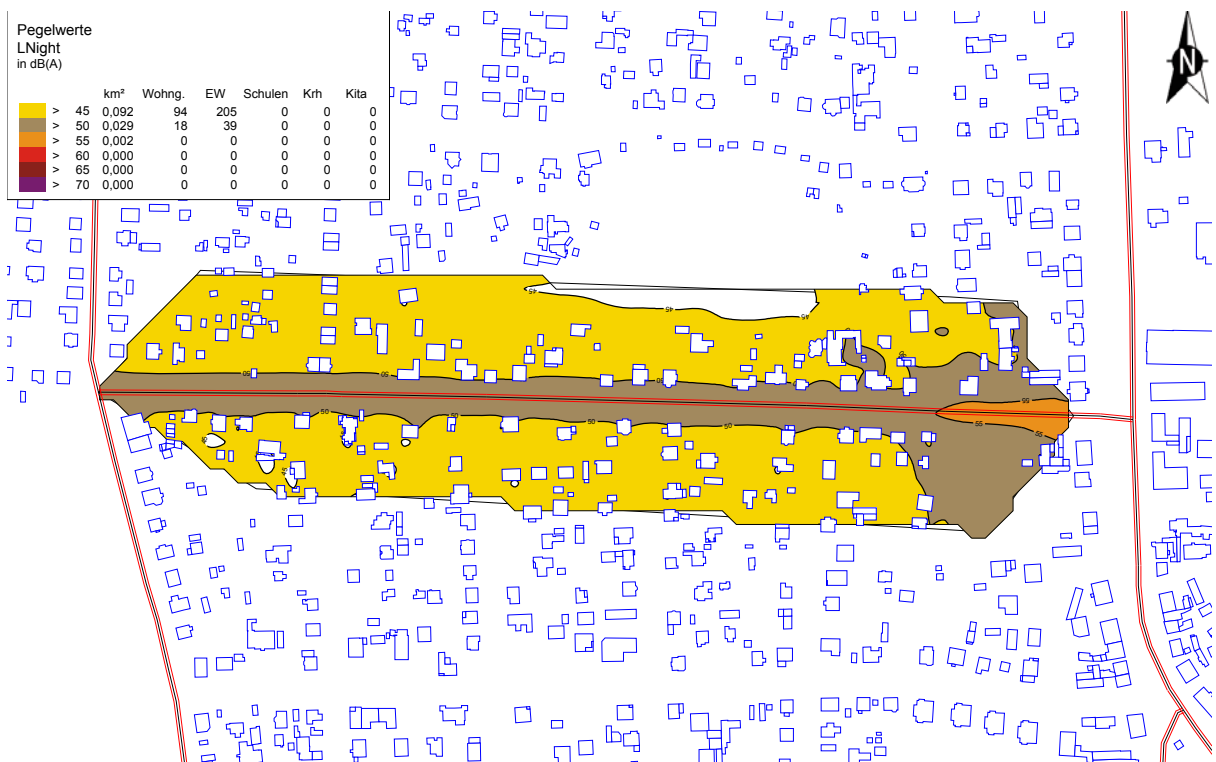
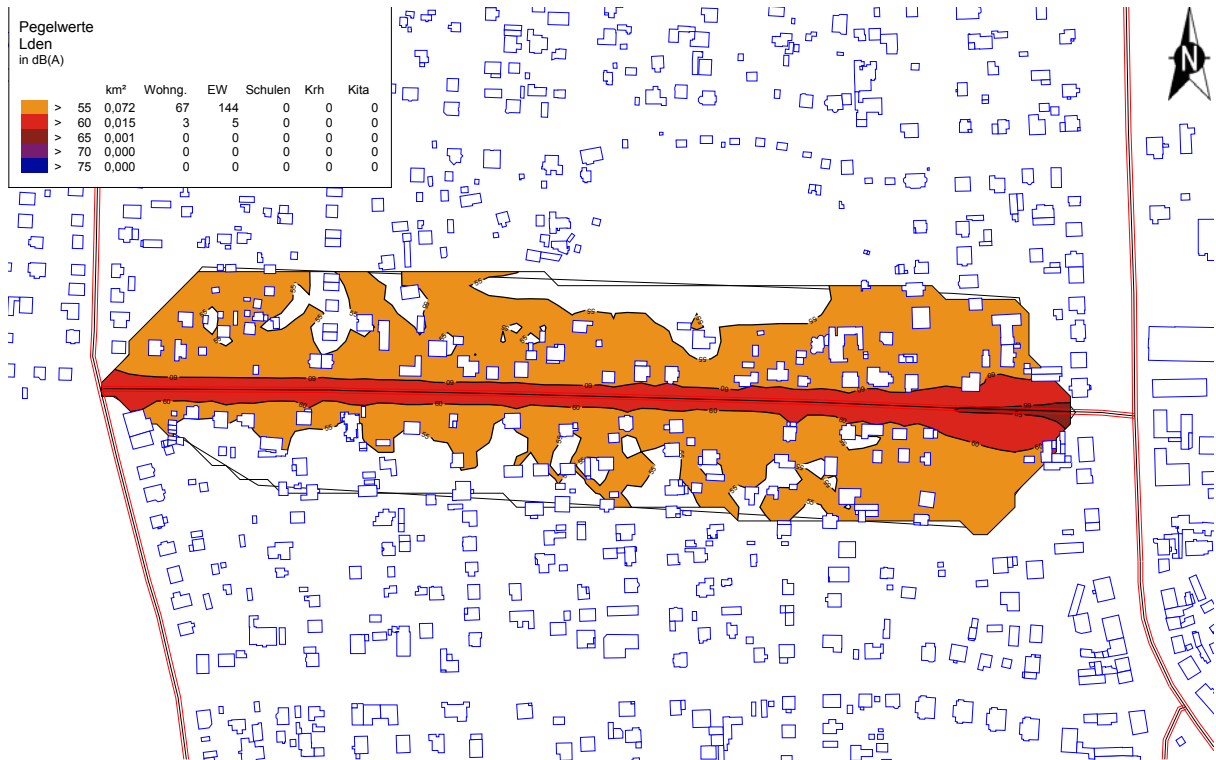


Pegelwerte
 L_{Night}
in dB(A)

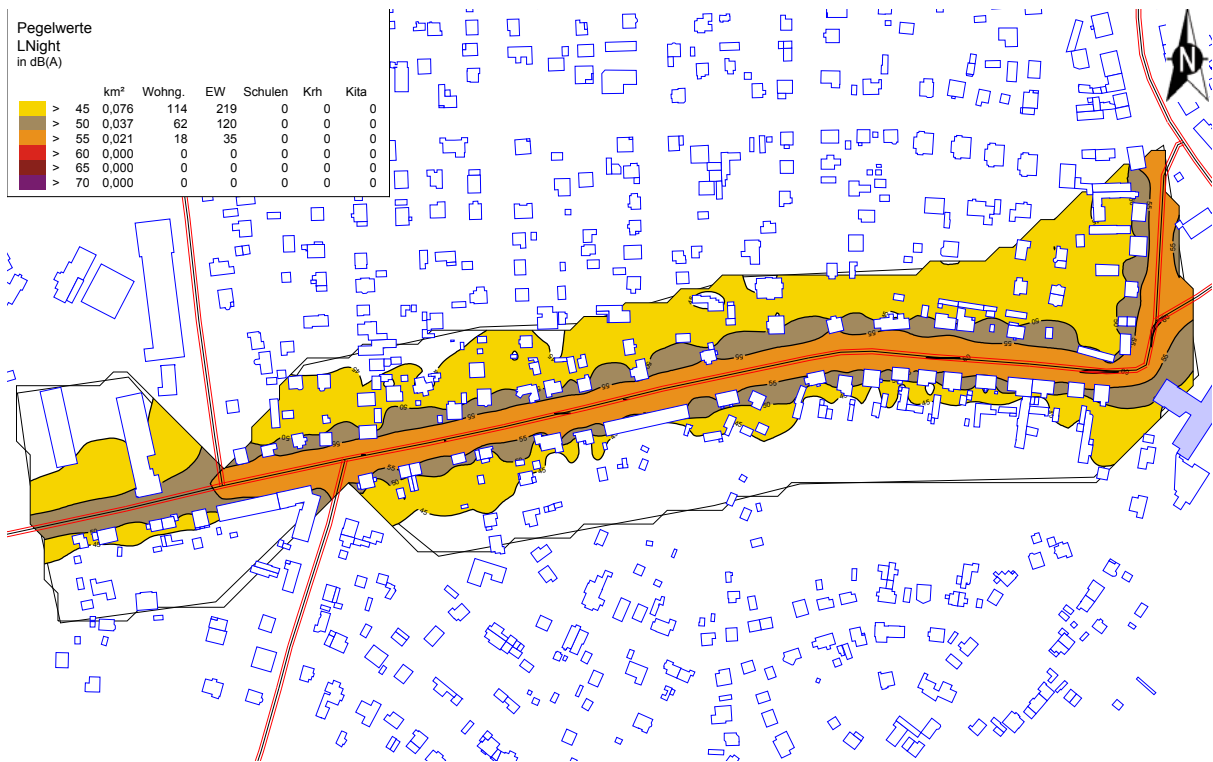
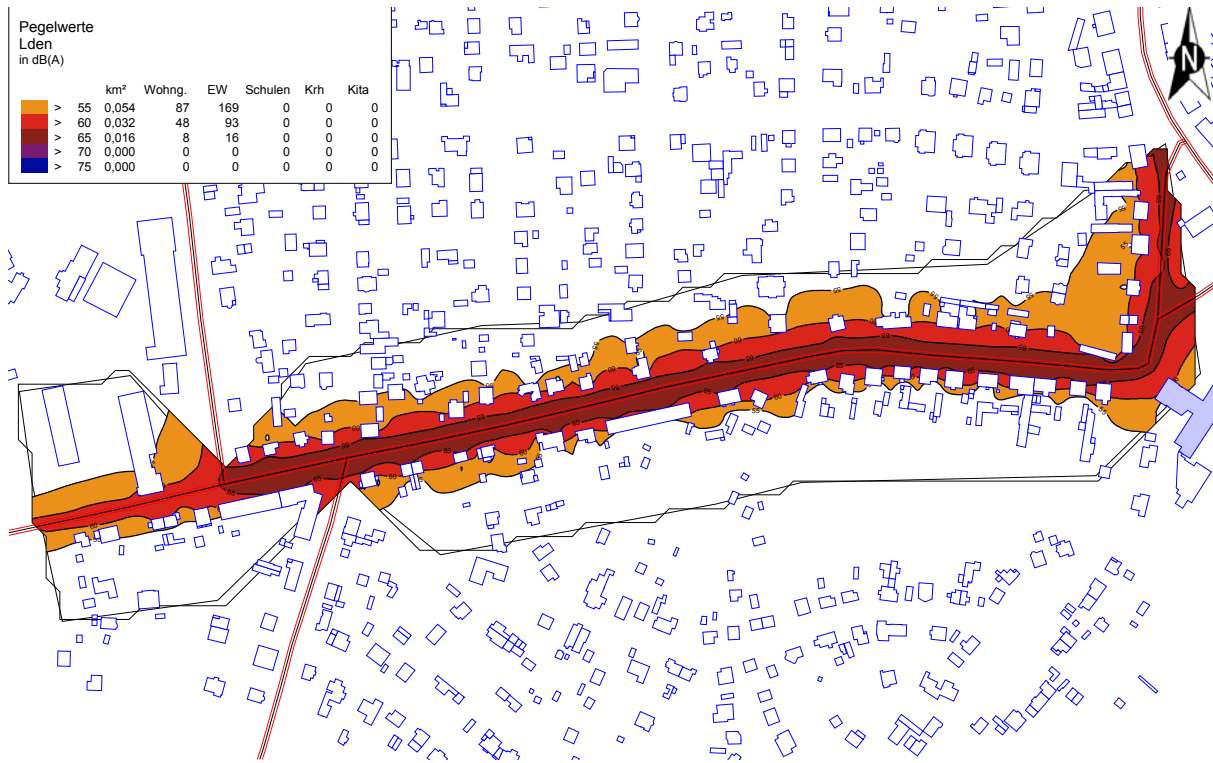
	km ²	Wohng.	EW	Schulen	Krh	Kita
> 45	0,121	72	161	0	0	0
> 50	0,060	23	53	0	0	0
> 55	0,001	0	0	0	0	0
> 60	0,000	0	0	0	0	0
> 65	0,000	0	0	0	0	0
> 70	0,000	0	0	0	0	0



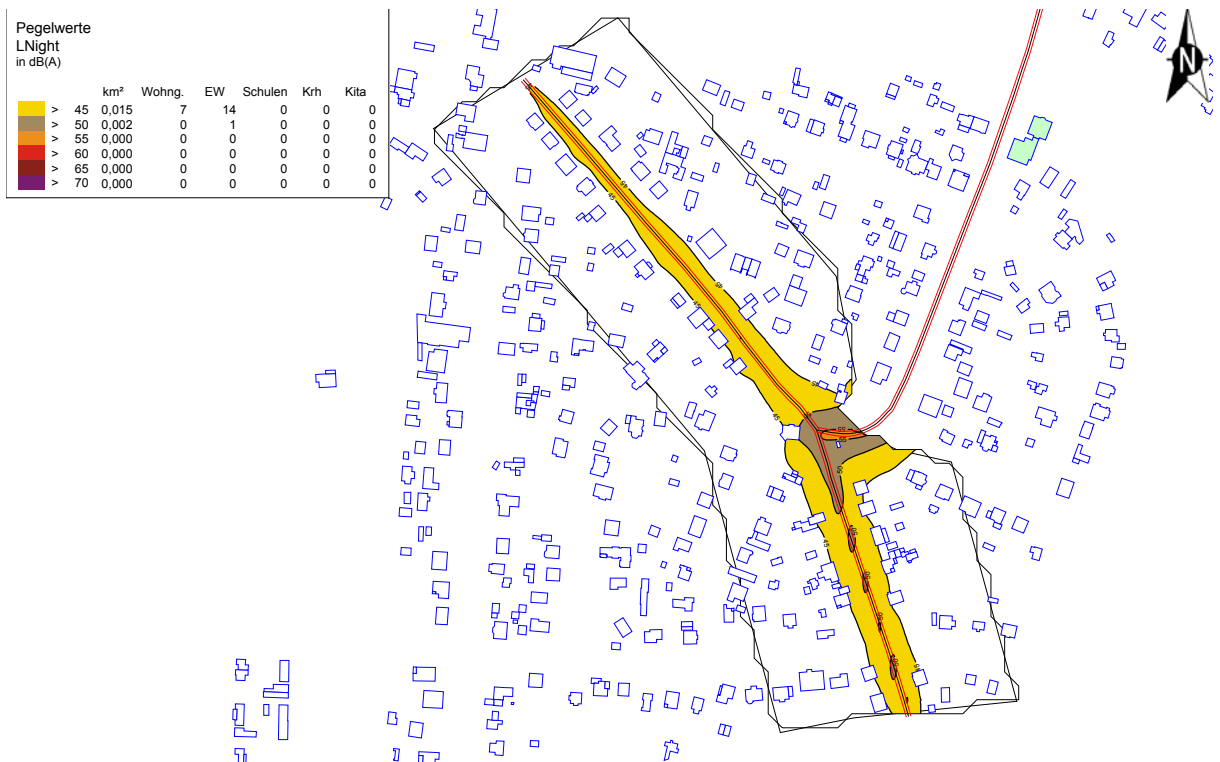
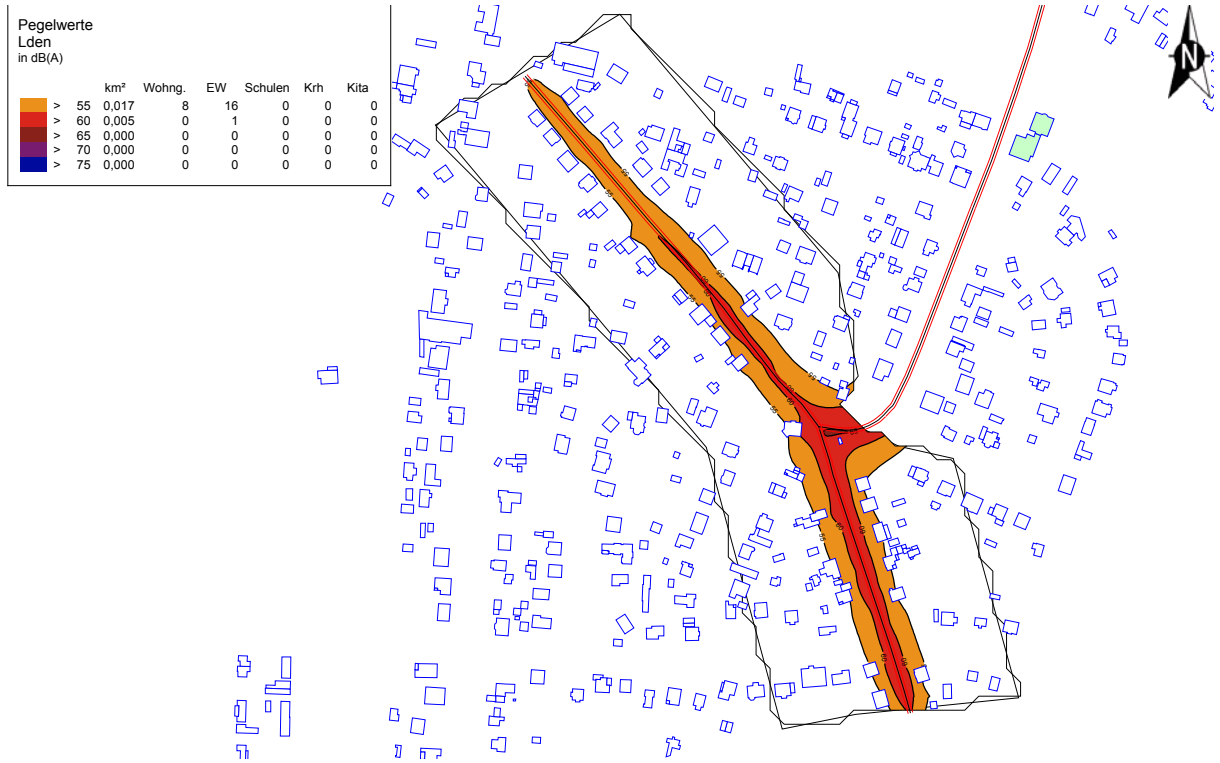
Anlage 9 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Frankenstraße



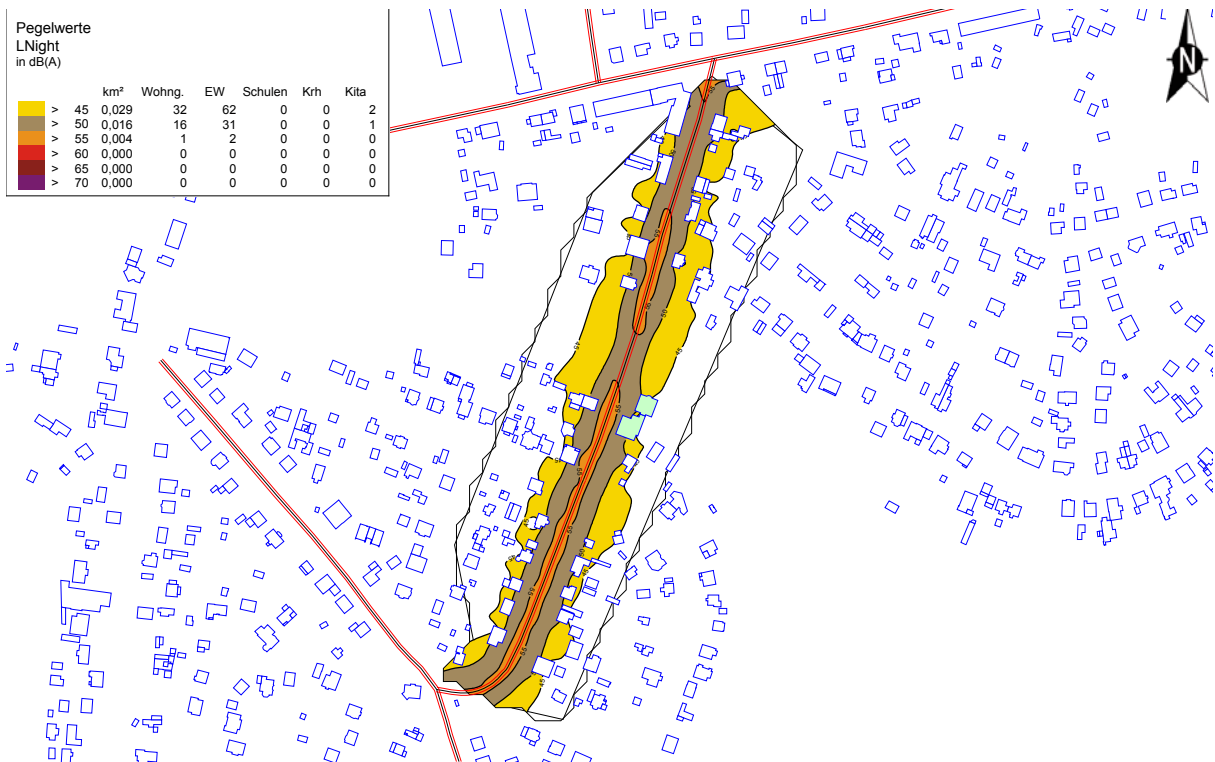
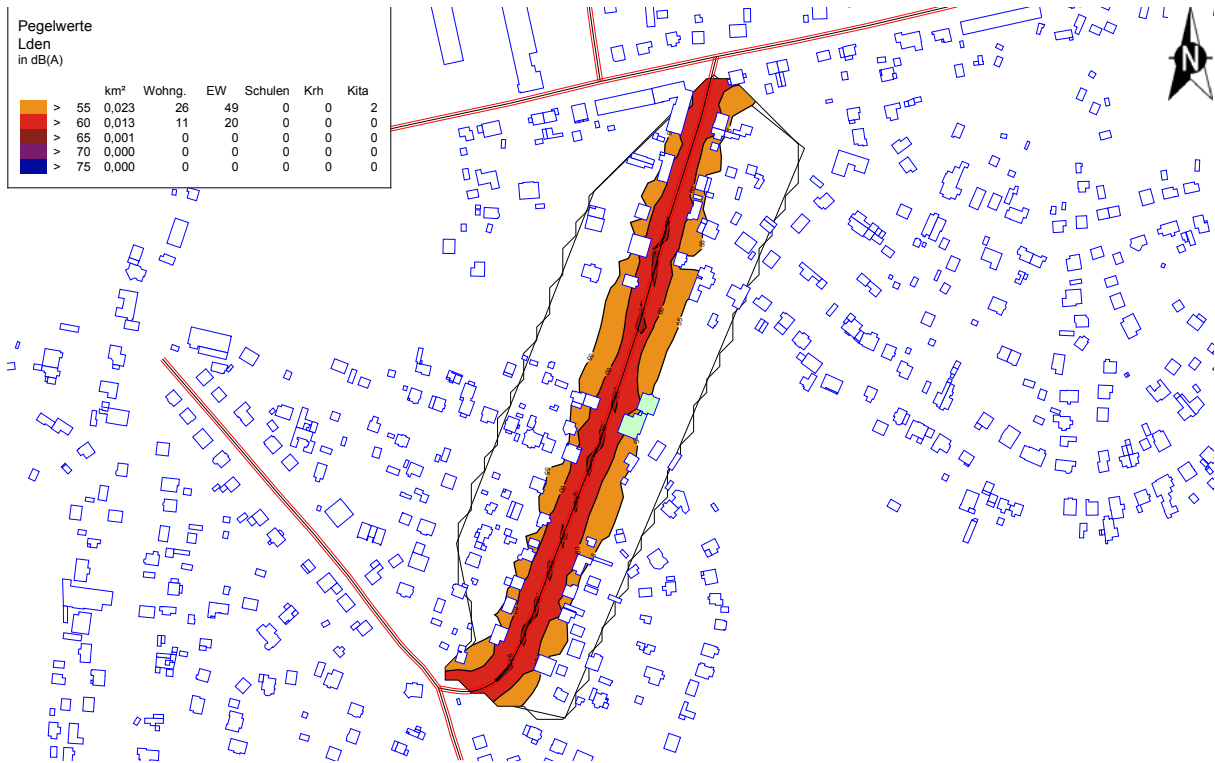
Anlage 10 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Havelstraße



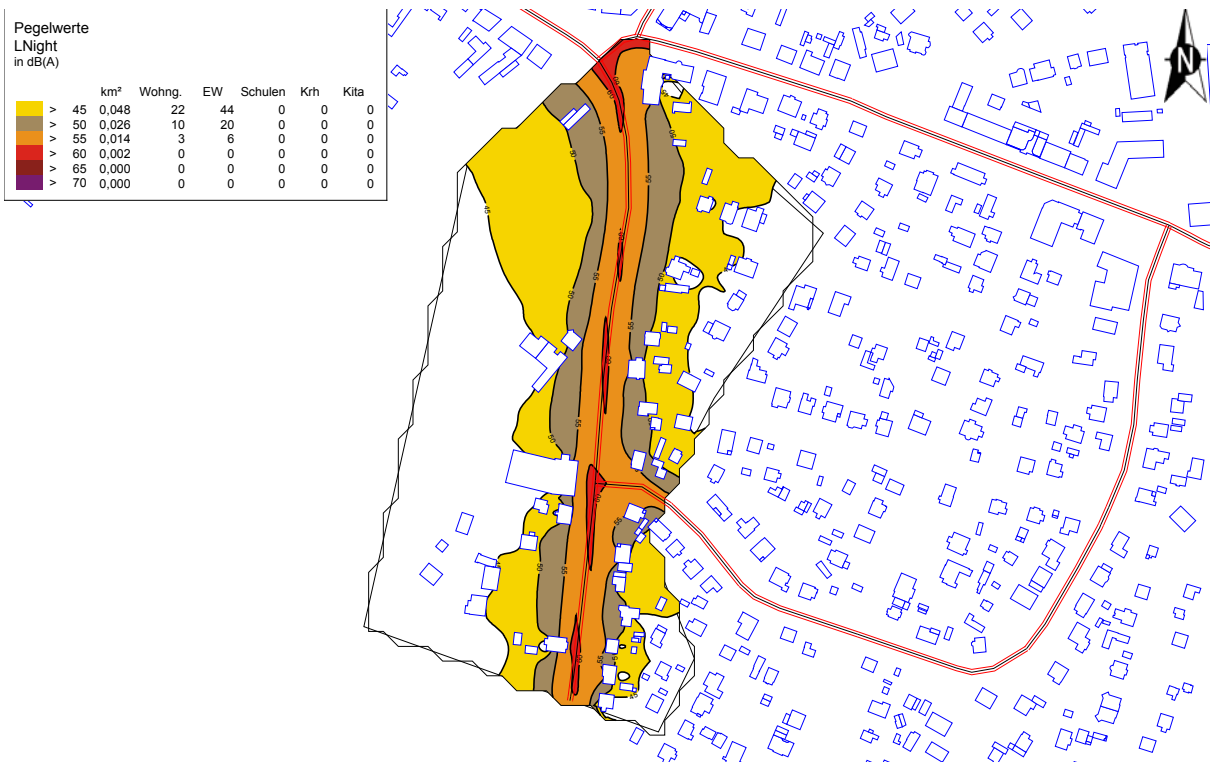
Anlage 11 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Hohen Neuendorfer Weg



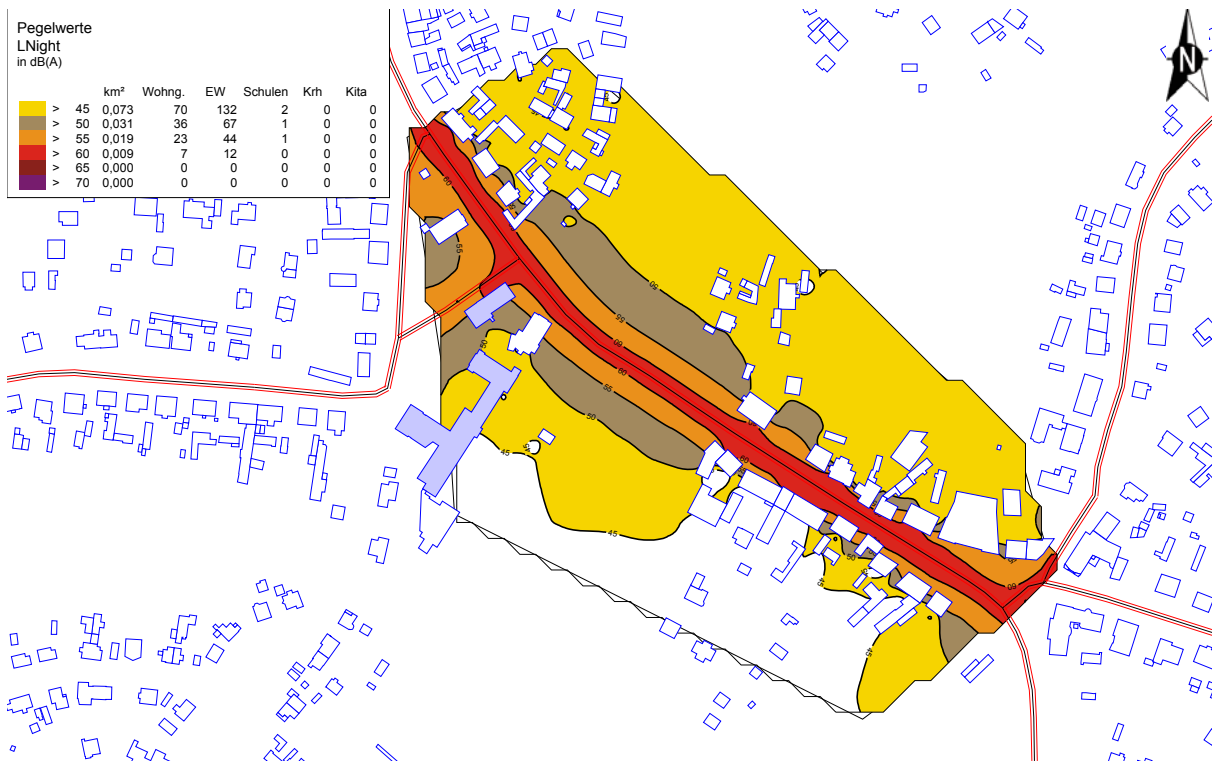
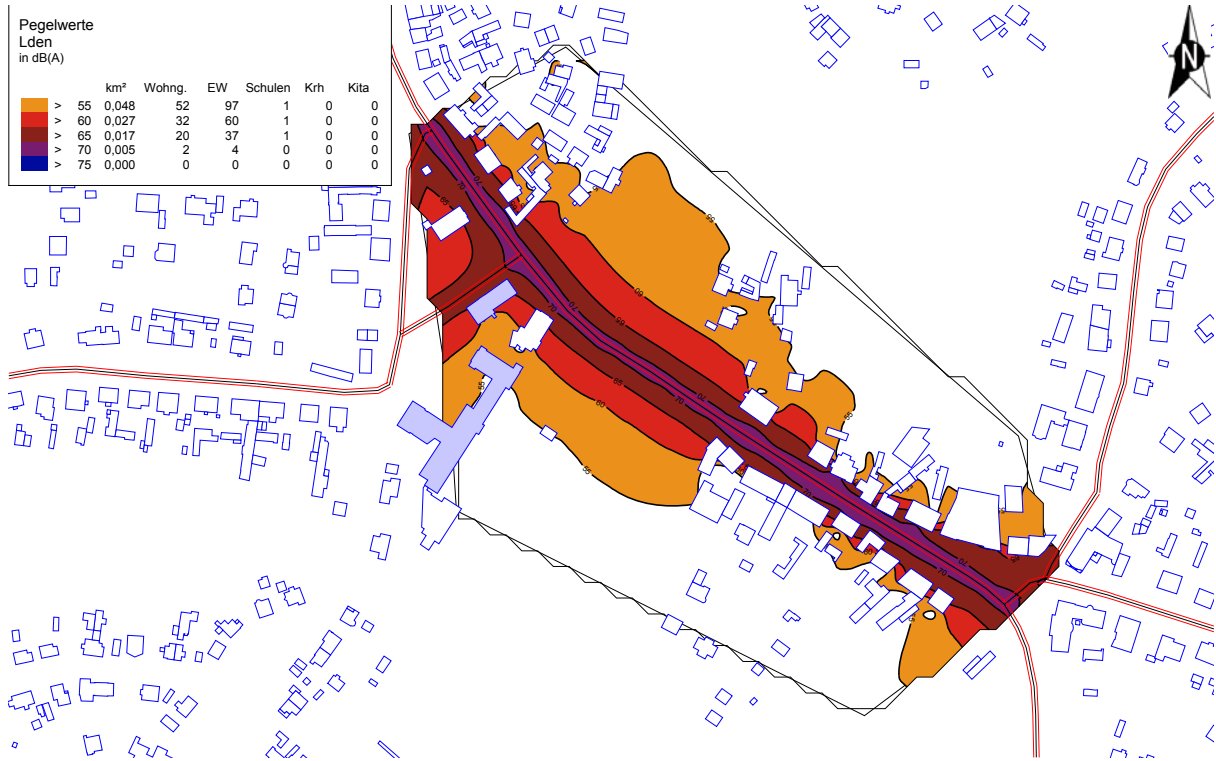
Anlage 12 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Humboldtallee



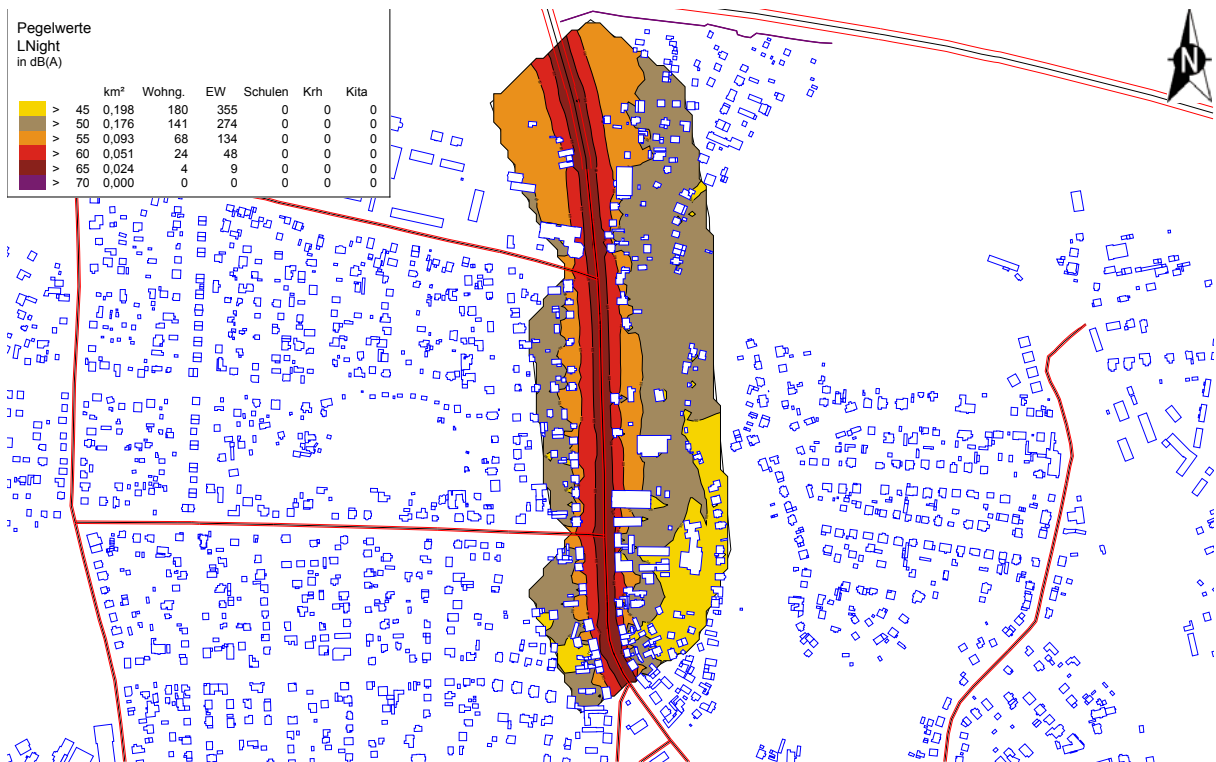
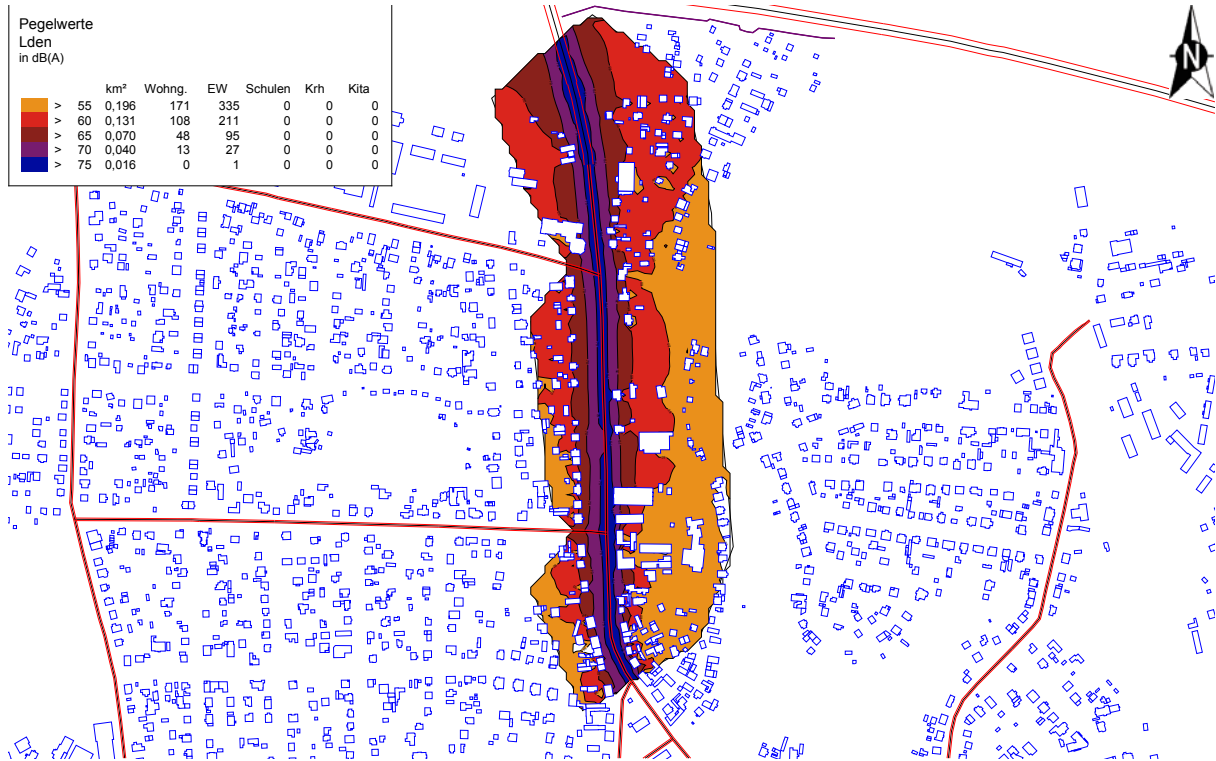
Anlage 13 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Hauptstraße, südl. der Clara-Zetkin-Str.



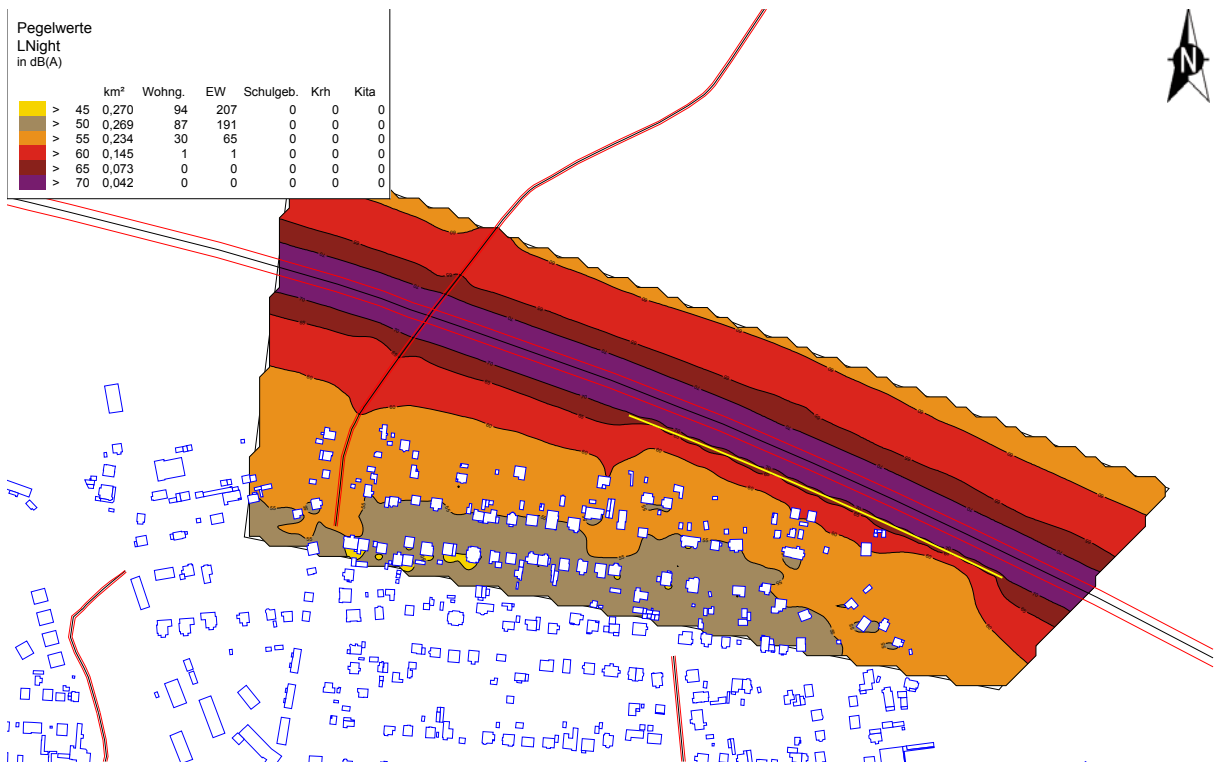
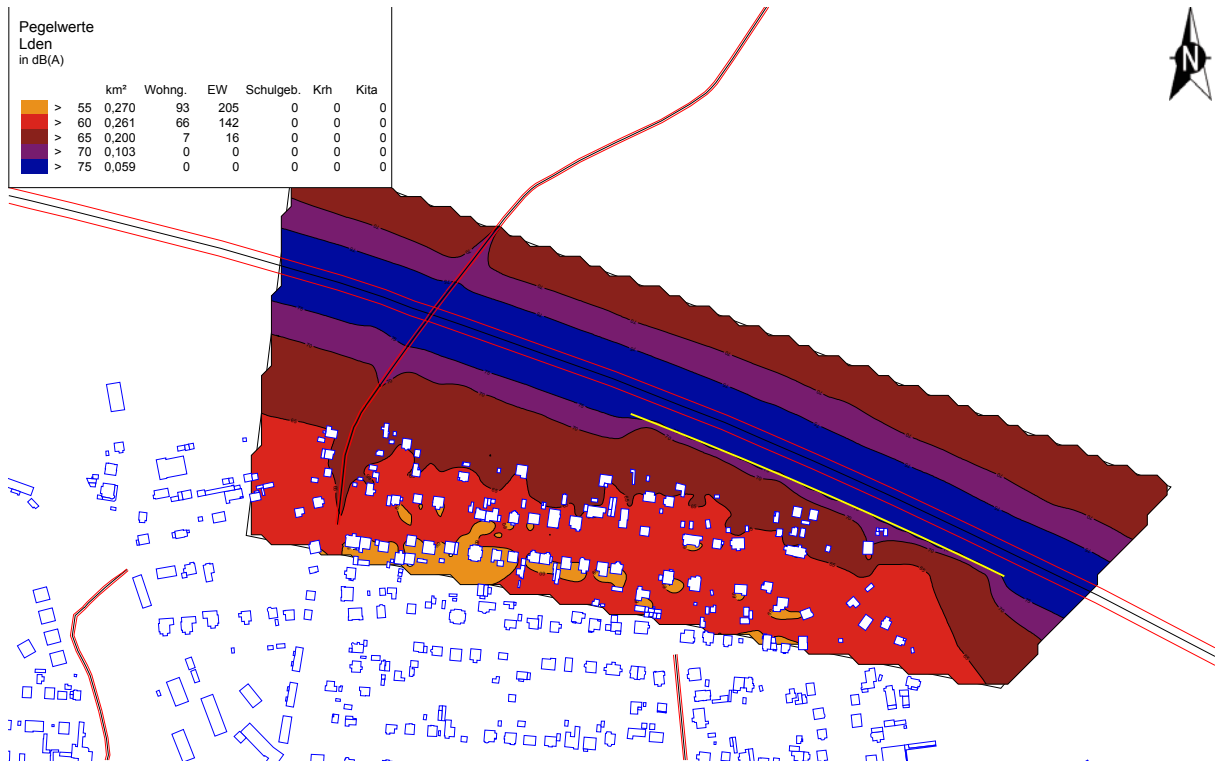
Anlage 14 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Hauptstraße, zwischen Clara-Zetkin-Str. und Havelstraße



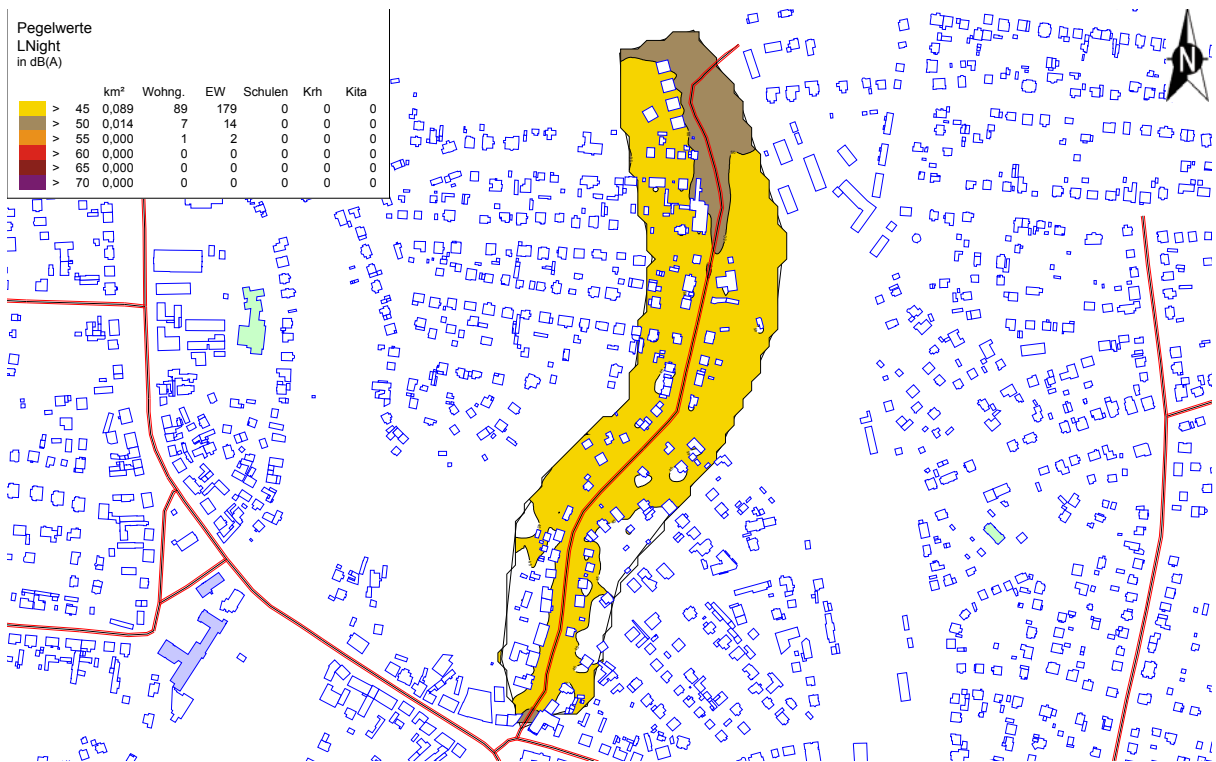
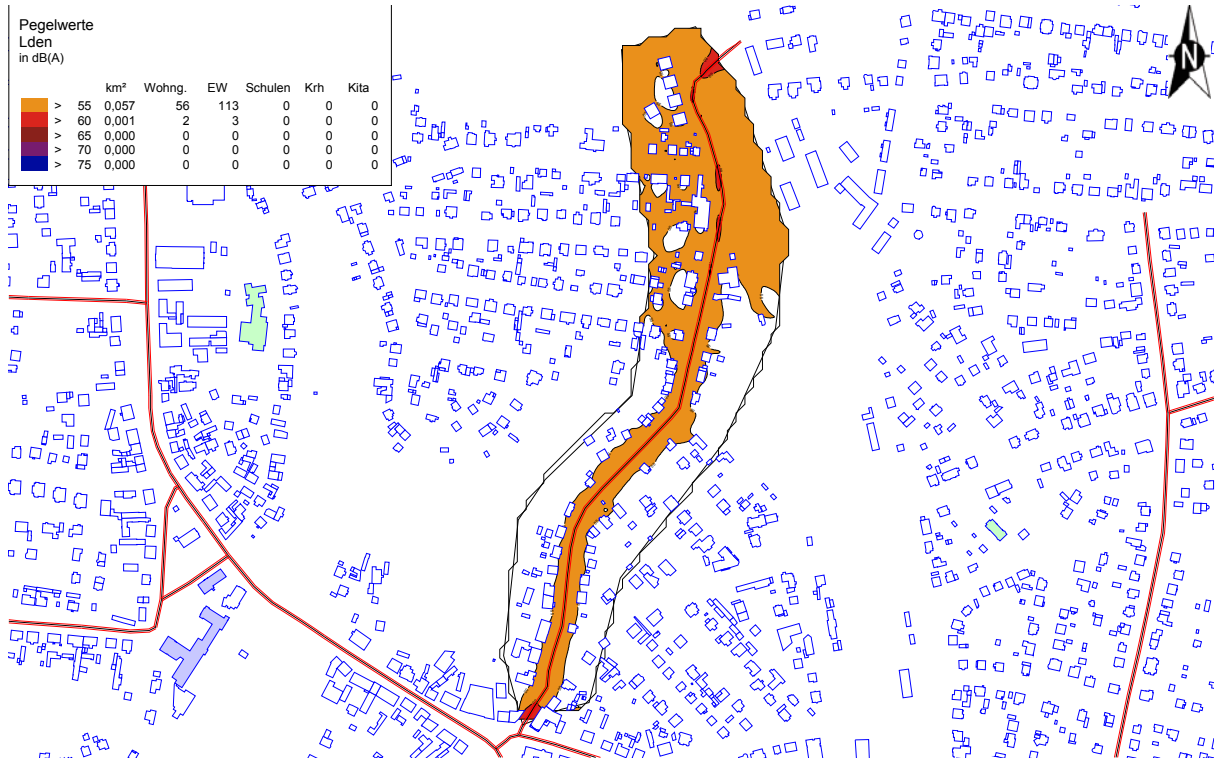
Anlage 15 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Hauptstraße, zwischen Havelstraße und der Anschlussstelle Birkenwerder (BAB A 10)



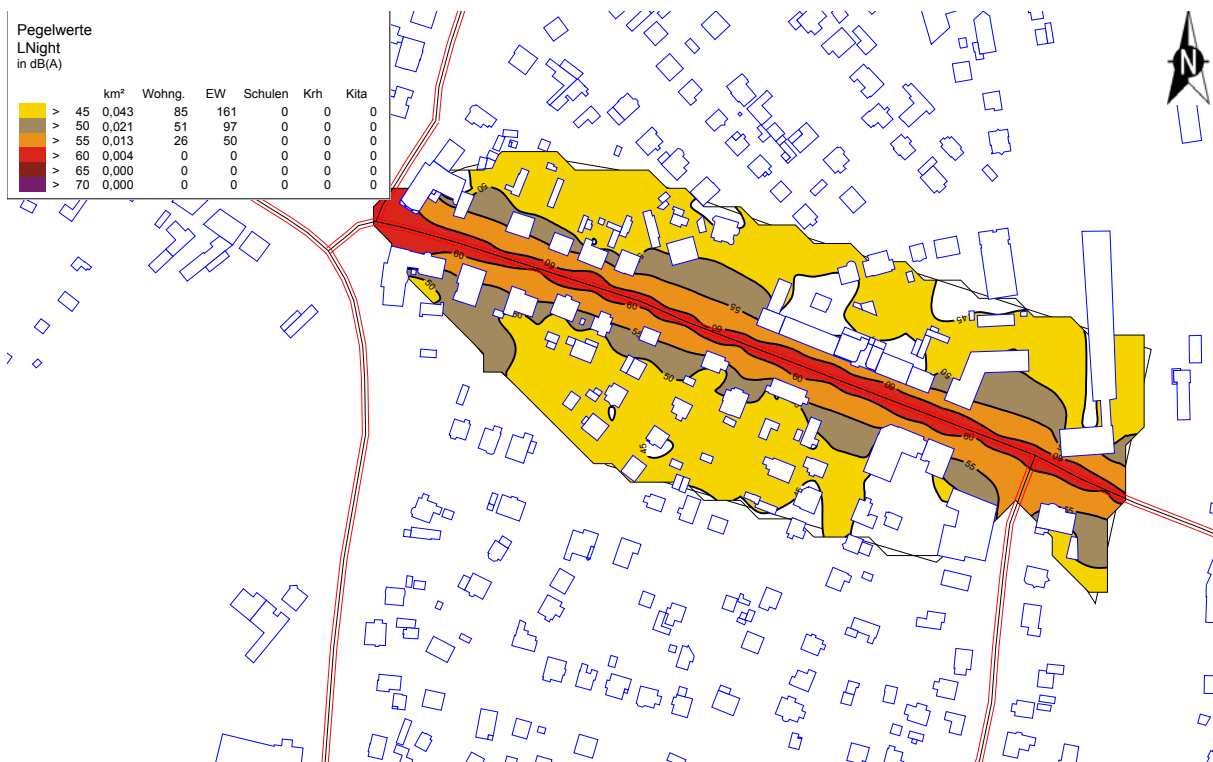
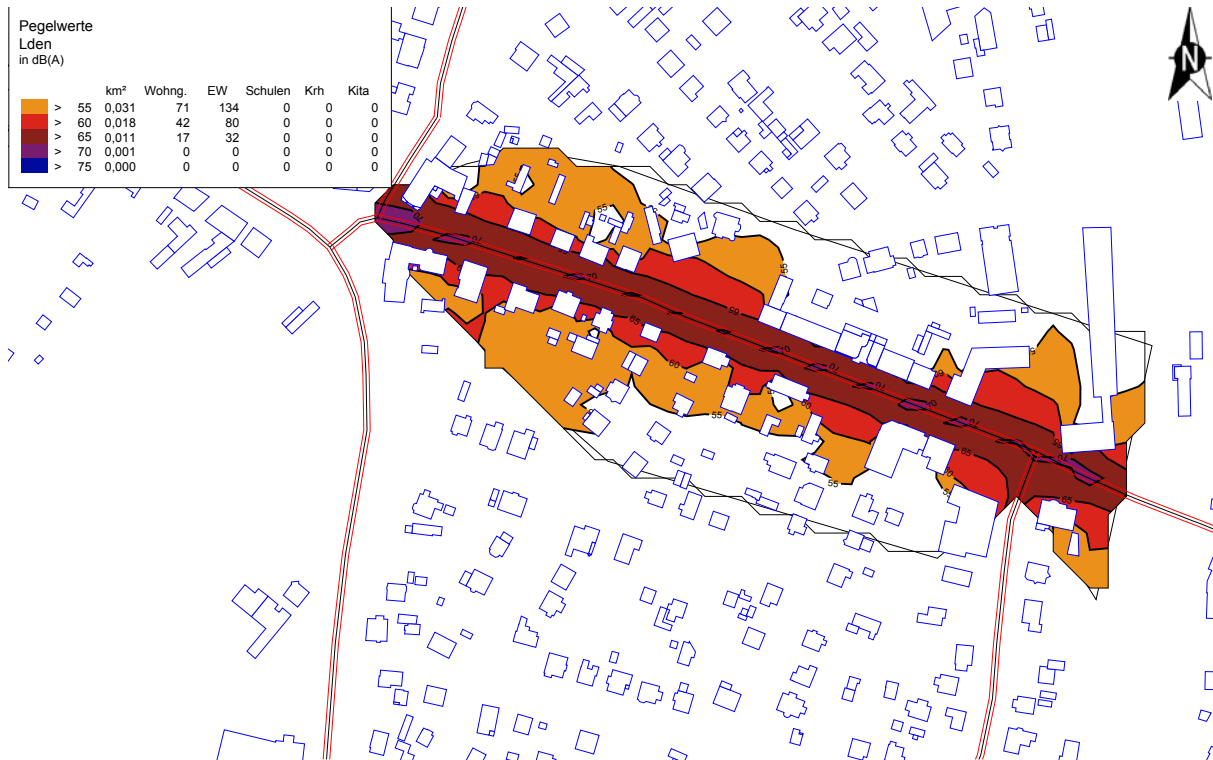
Anlage 16 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Fichteallee / Friedensallee



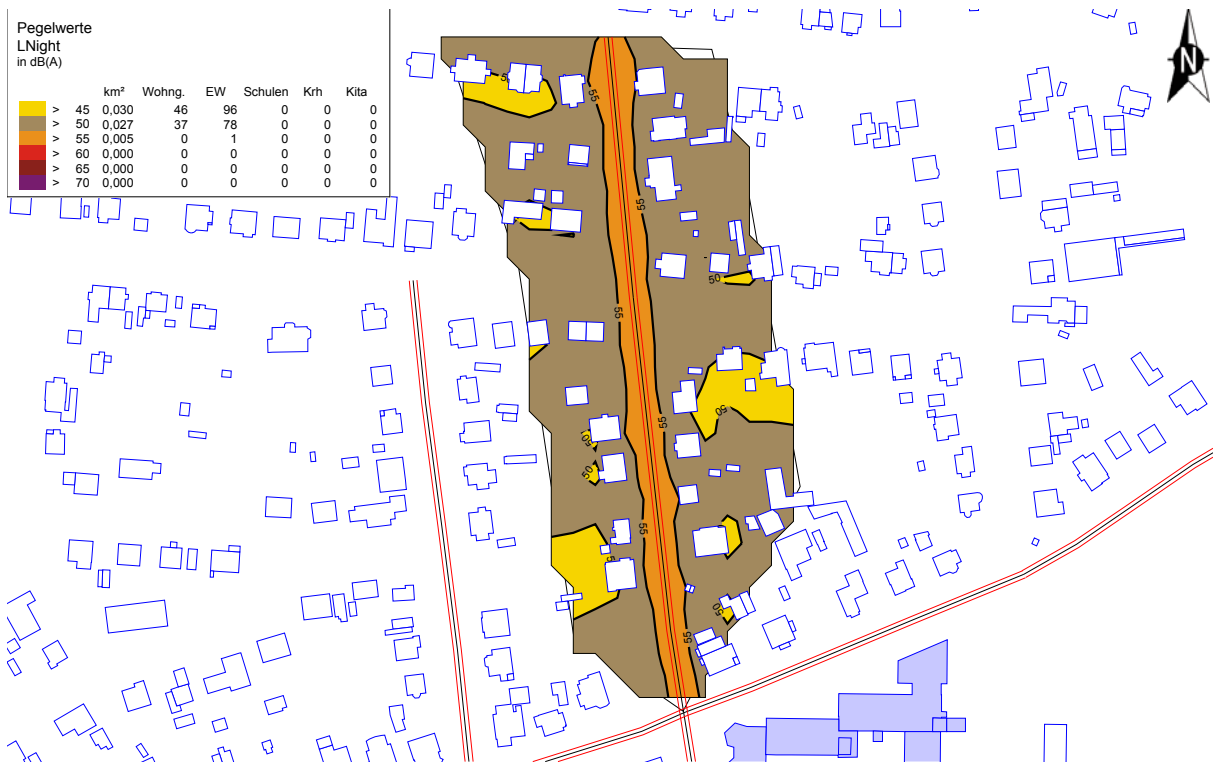
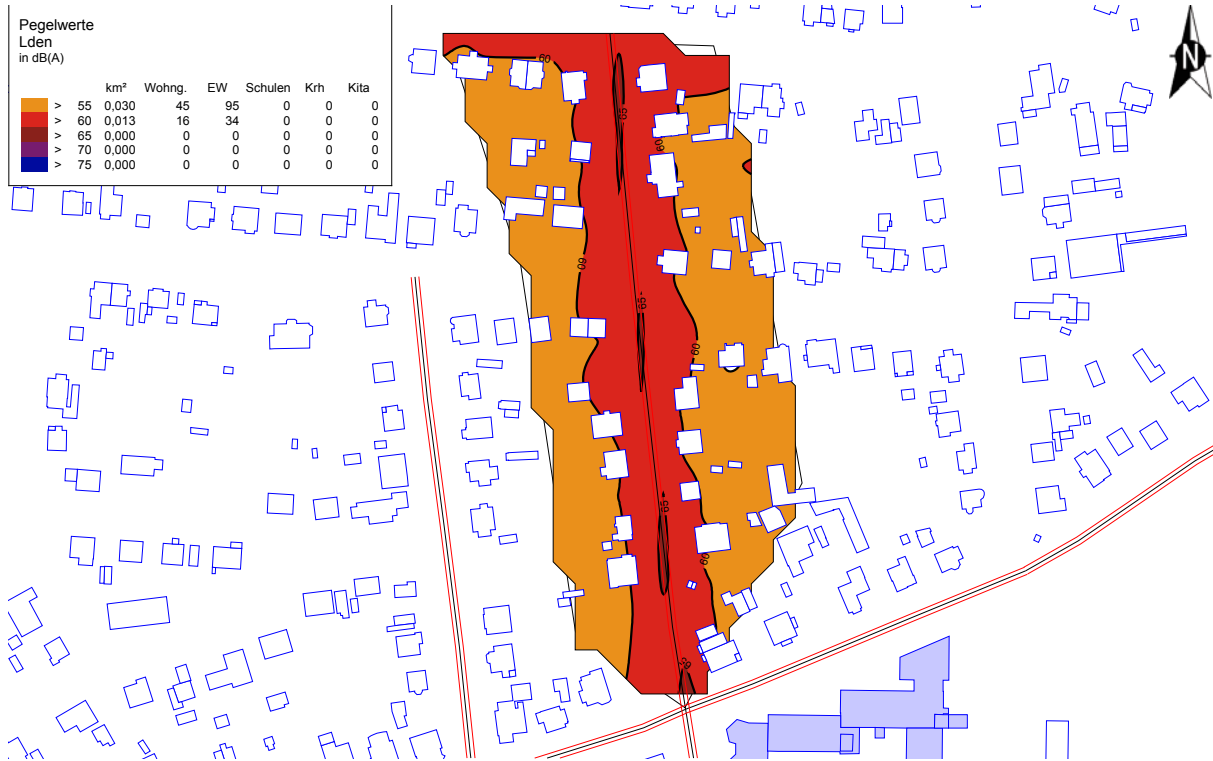
Anlage 17 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Brieseallee



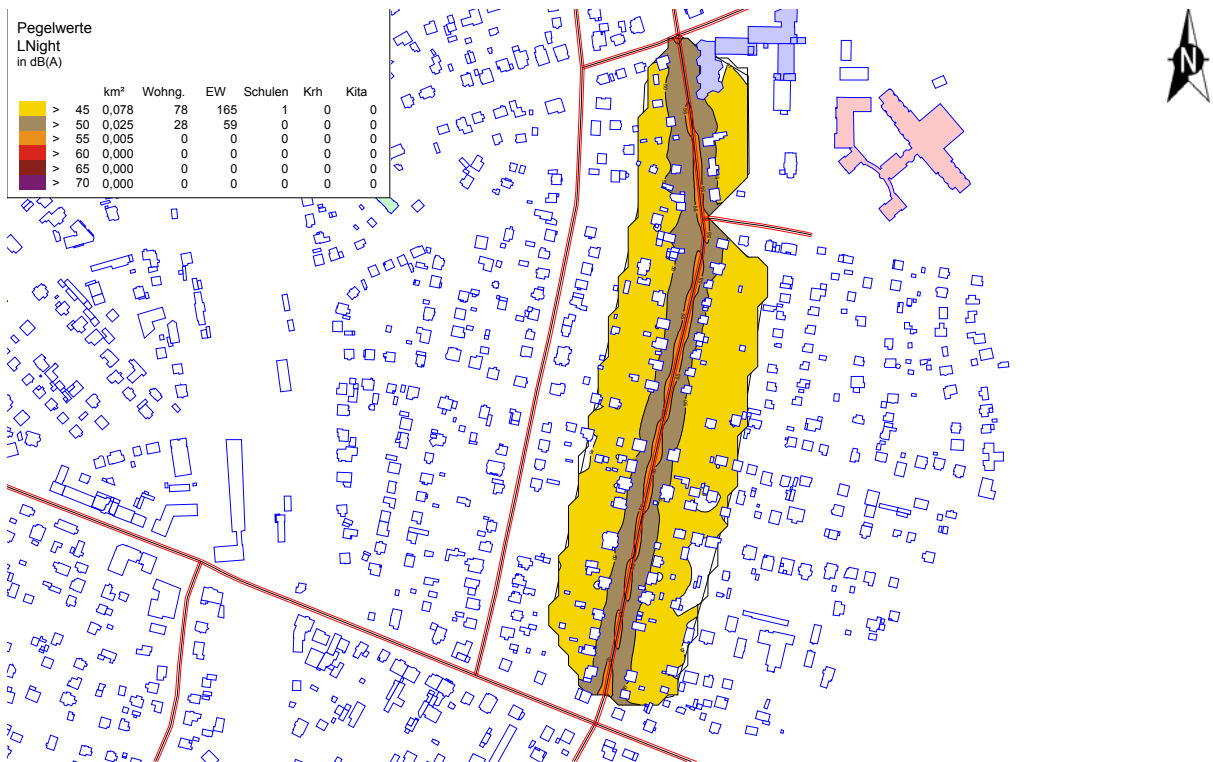
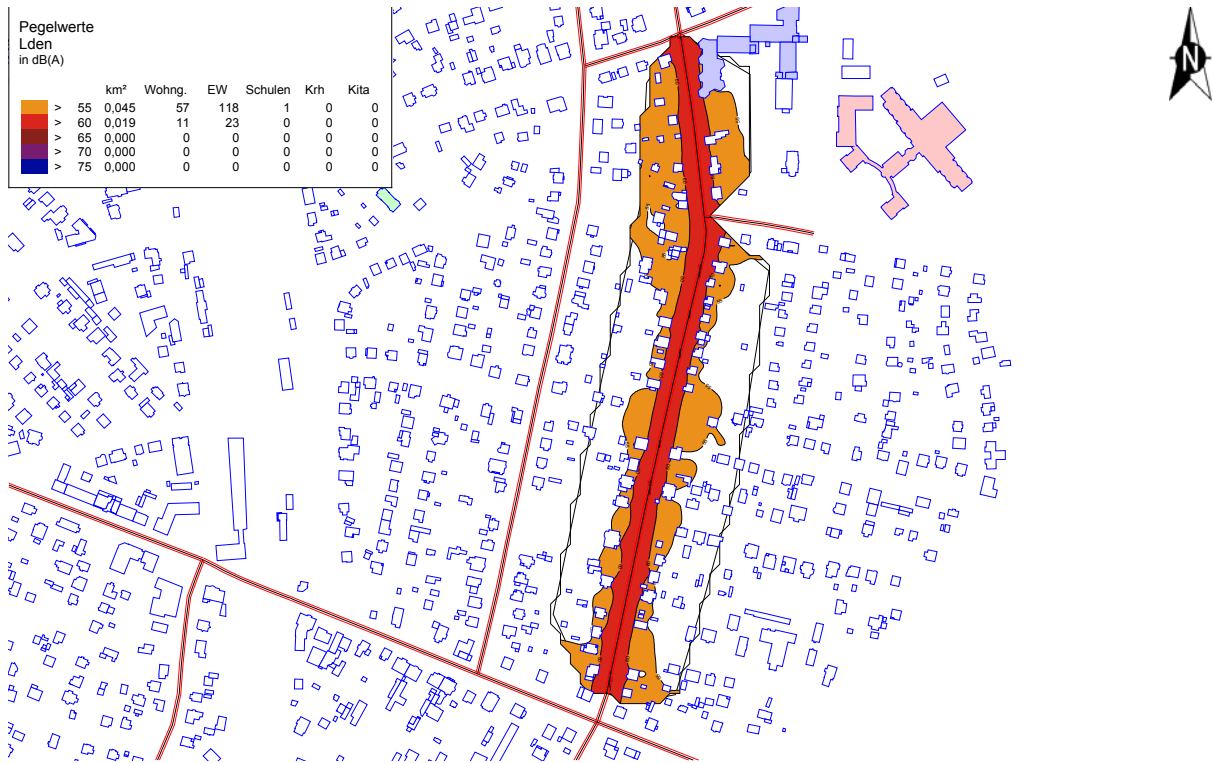
Anlage 18 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Clara-Zetkin-Straße



Anlage 19 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Karl-Marx-Straße (Abschnitt zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Summter Straße)



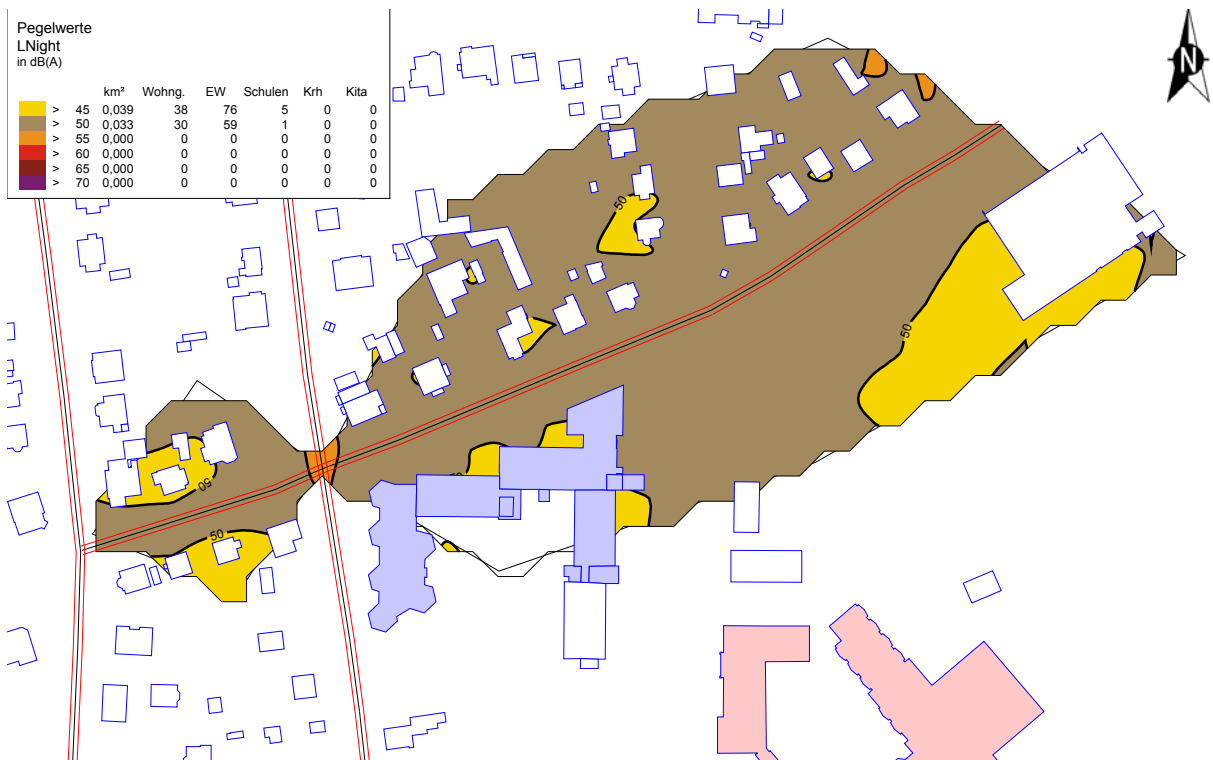
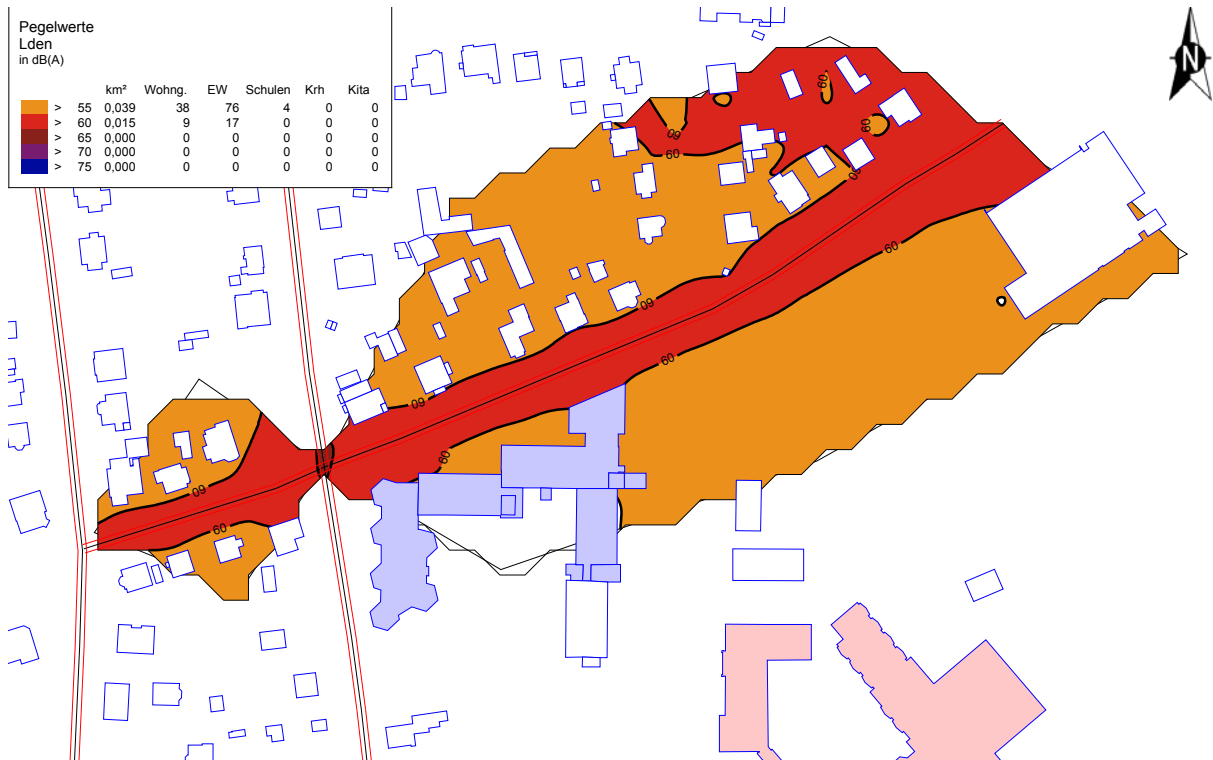
Anlage 20 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Karl-Marx-Straße (Abschnitt zwischen Sumpter Straße und Bergfelder Straße)



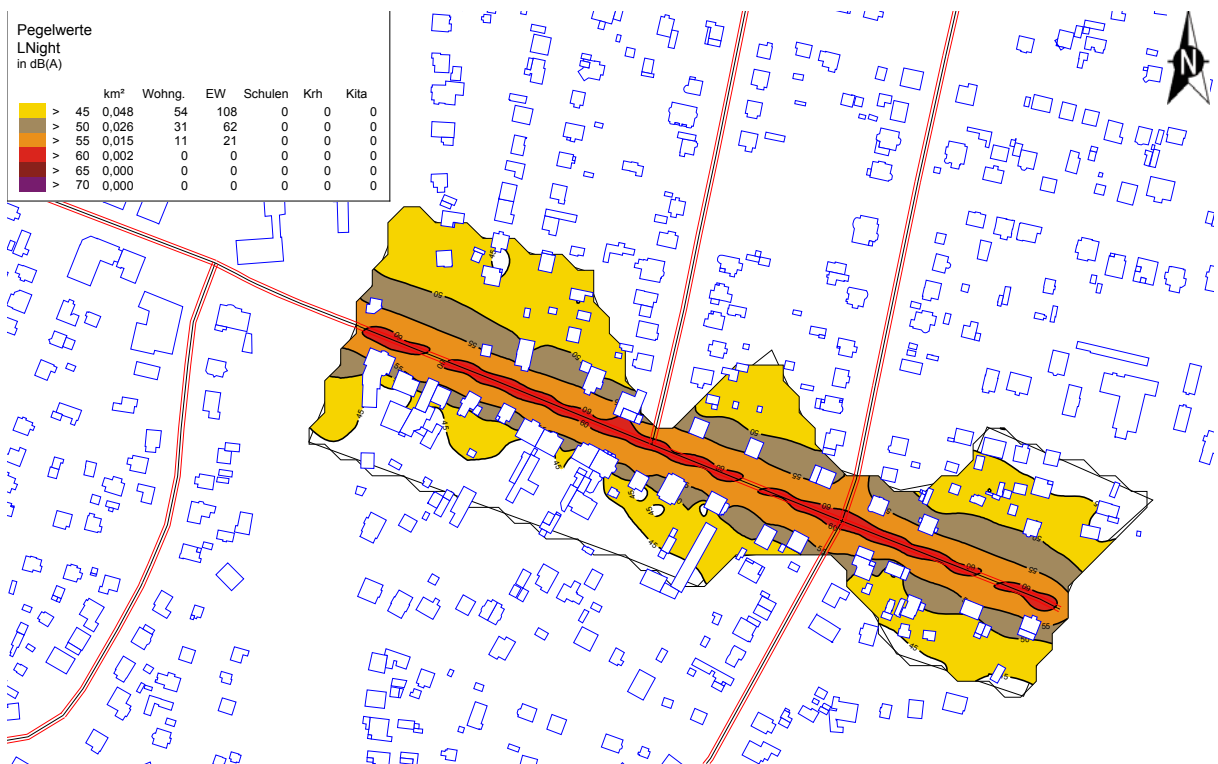
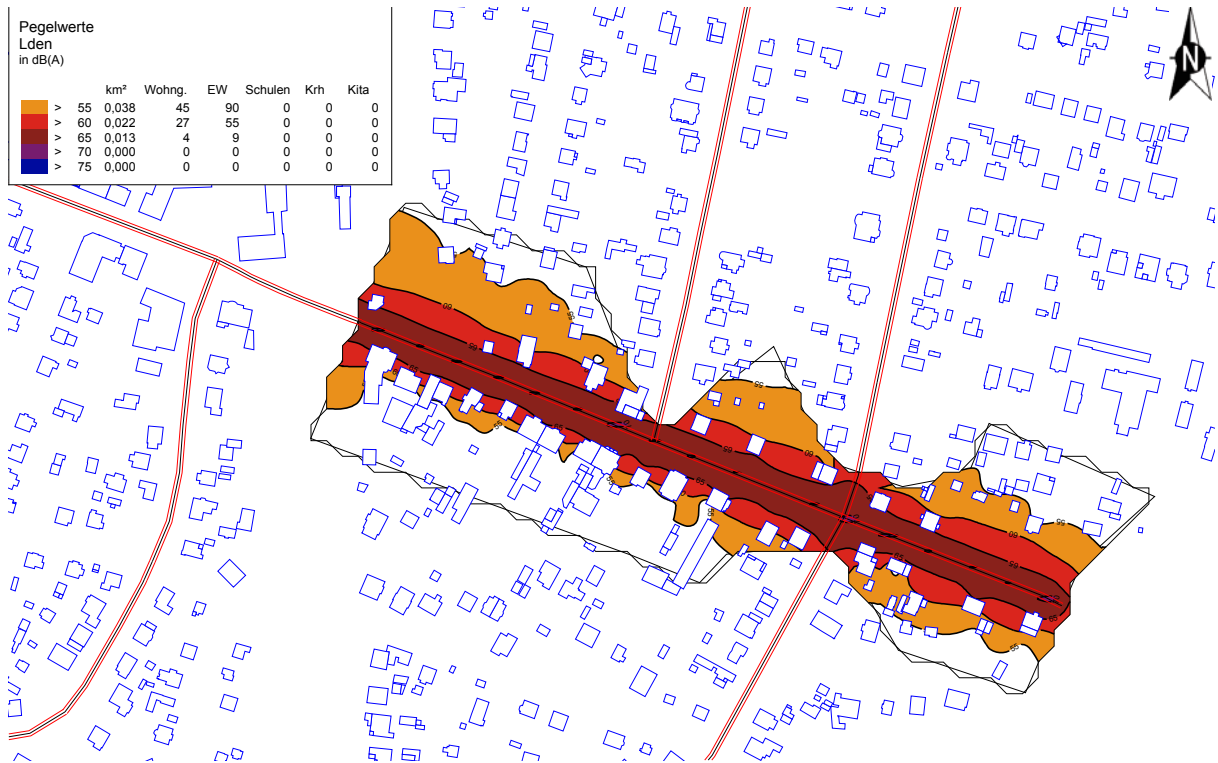
Anlage 21 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Karl-Marx-Straße (südlich der Bergfelder Straße)



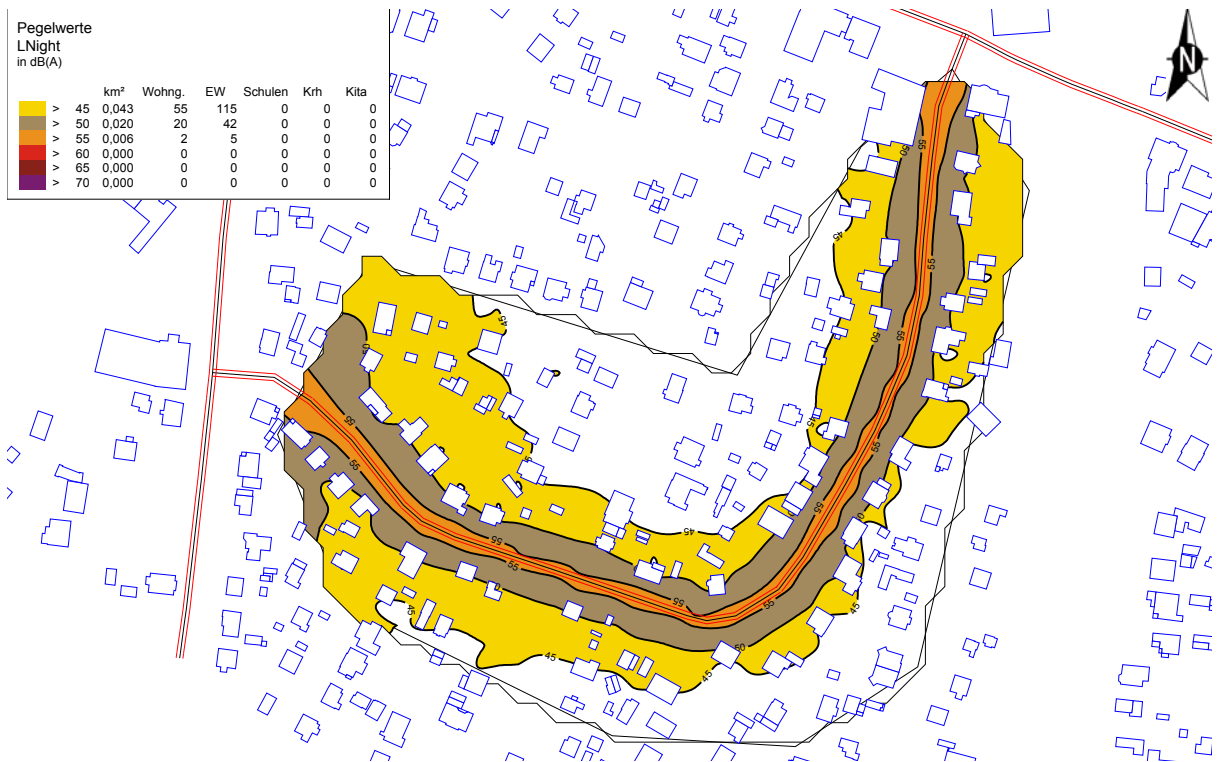
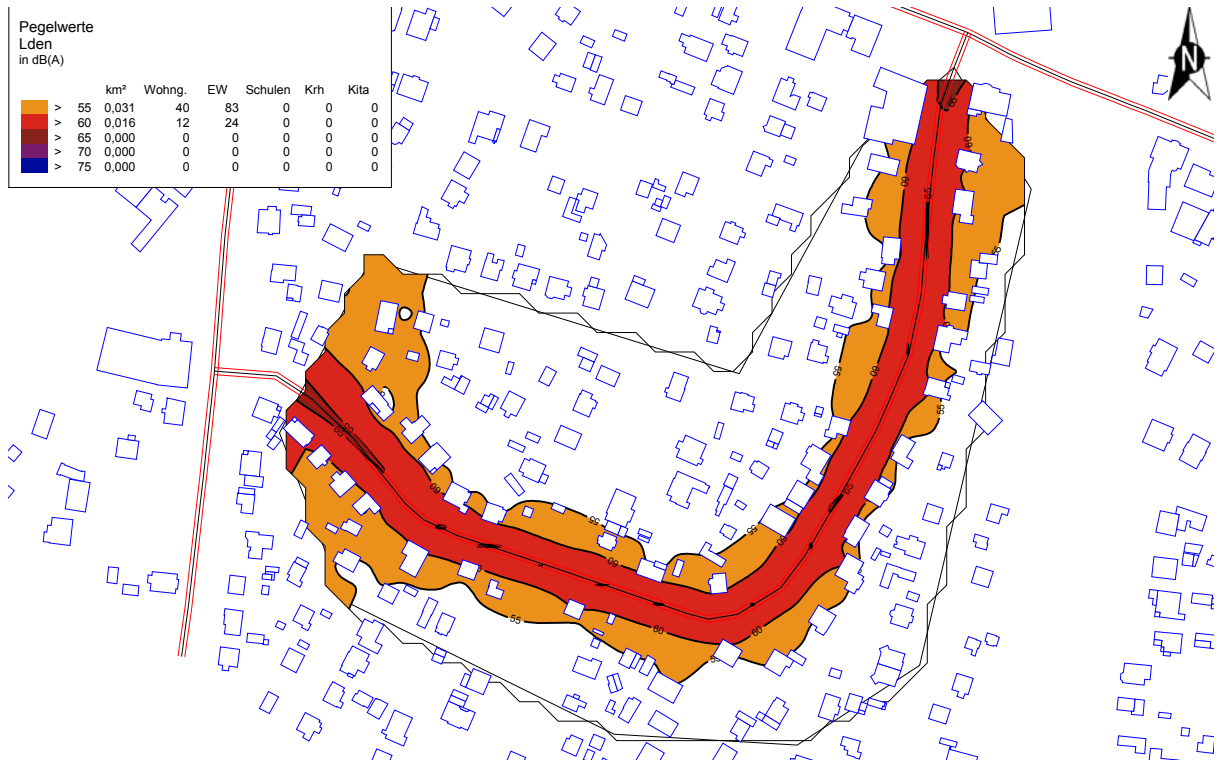
Anlage 22 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Summter Straße



Anlage 23 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Bergfelder Straße



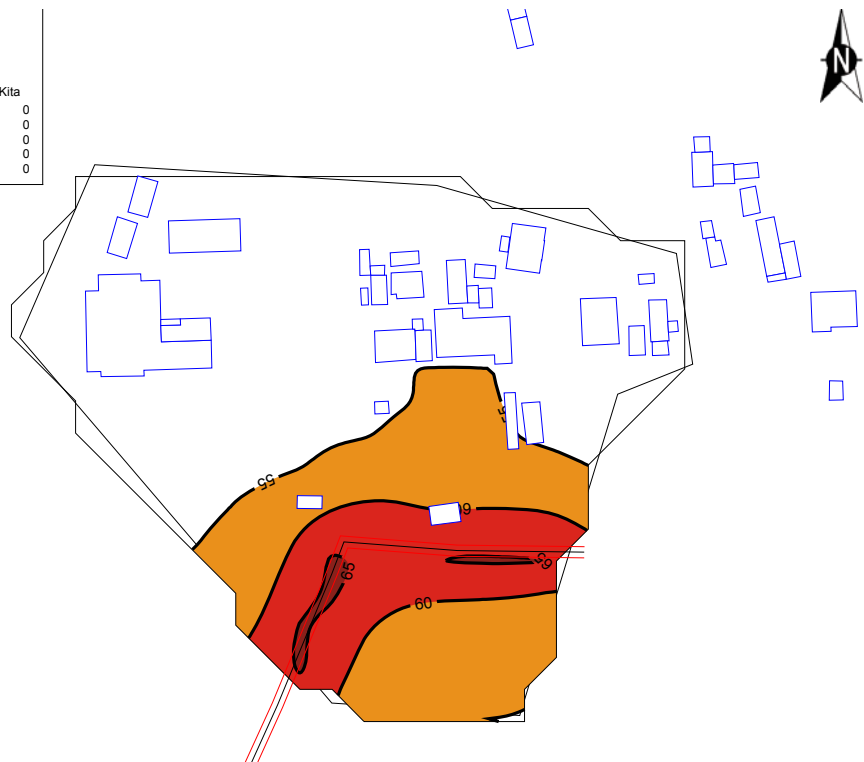
Anlage 24 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Ludwig-Richter-Straße



Anlage 25 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Briesa

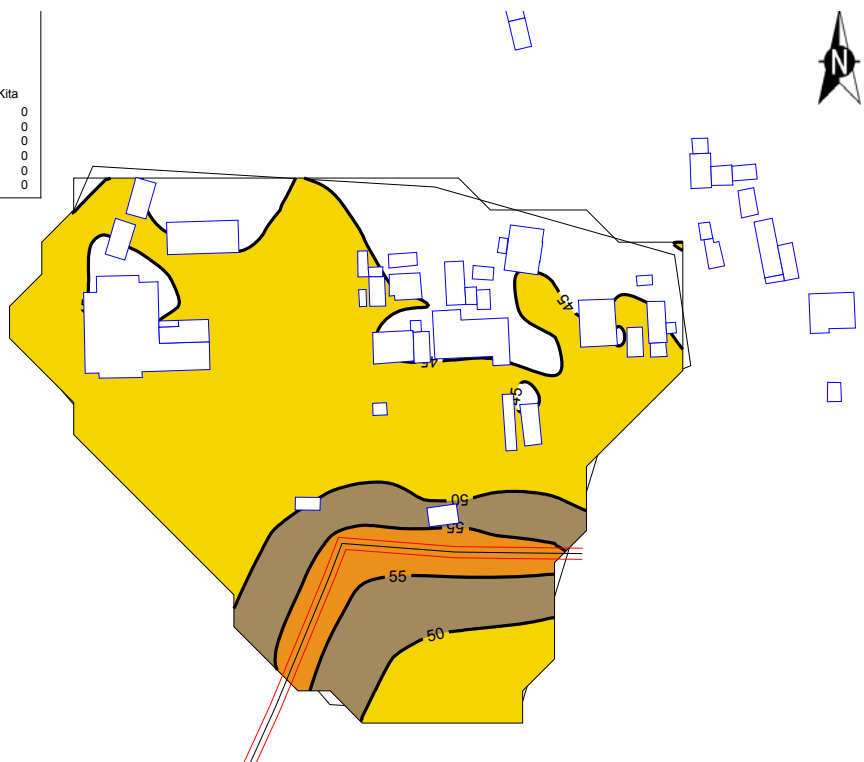
Pegelwerte L_{den} in dB(A)

	km ²	Wohng.	EW	Schulen	Krh	Kita
> 55	0,009	2	3	0	0	0
> 60	0,003	0	0	0	0	0
> 65	0,000	0	0	0	0	0
> 70	0,000	0	0	0	0	0
> 75	0,000	0	0	0	0	0

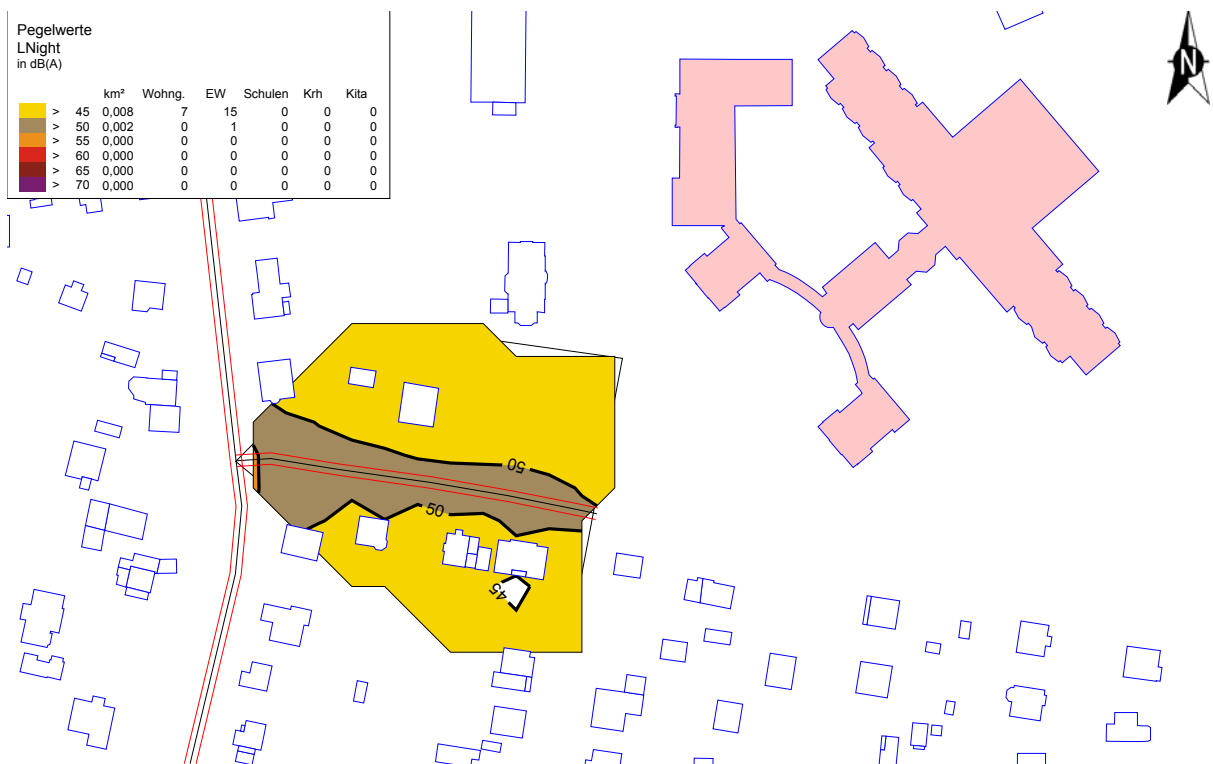
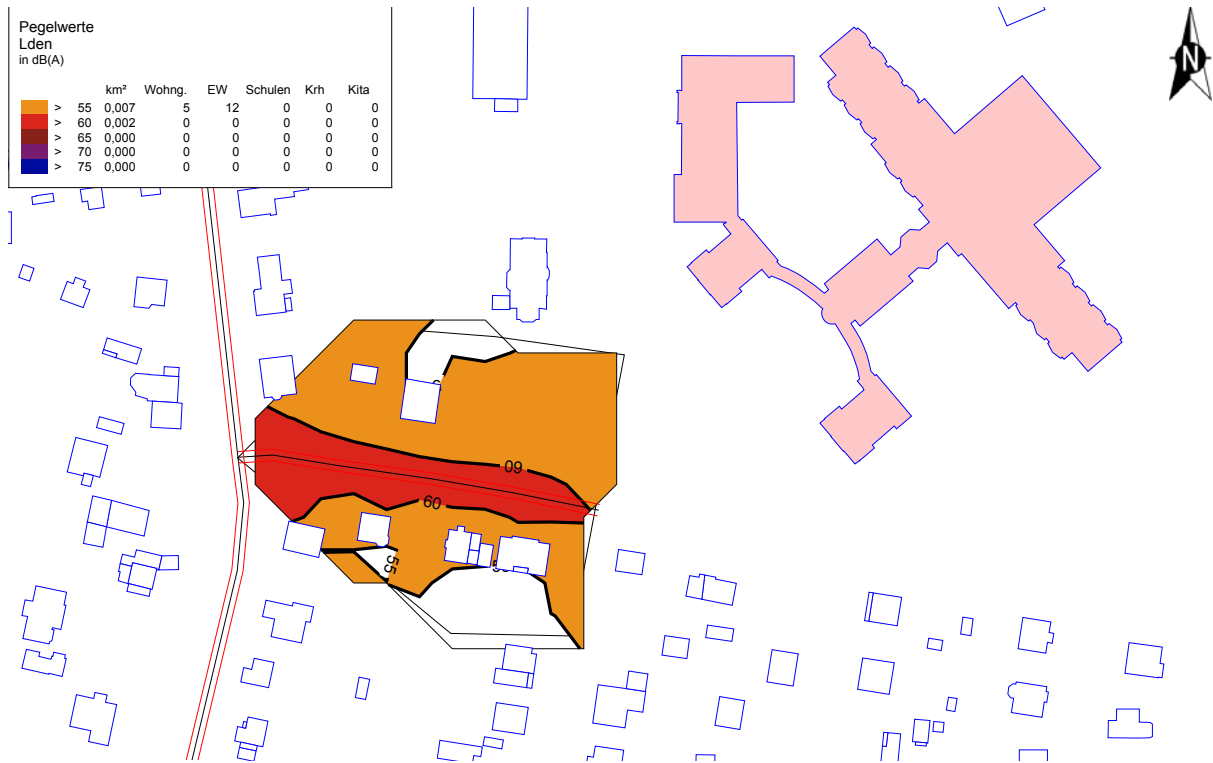


Pegelwerte L_{Night} in dB(A)

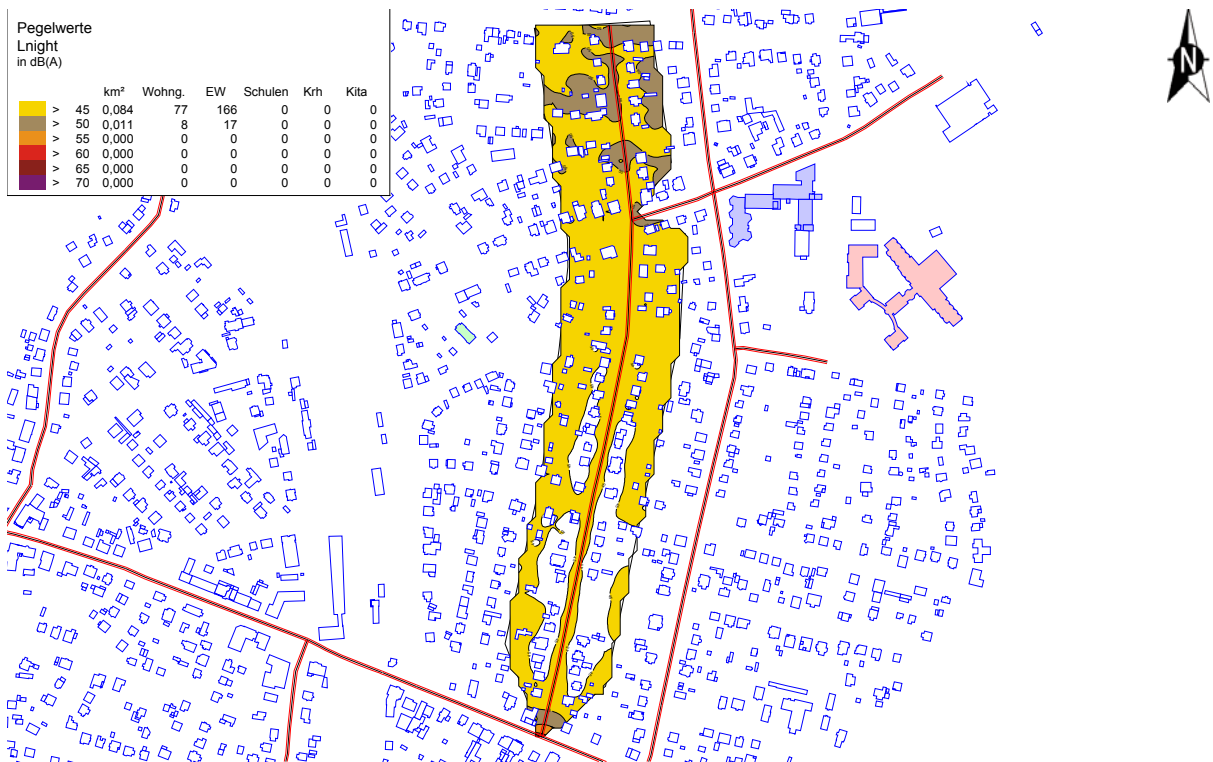
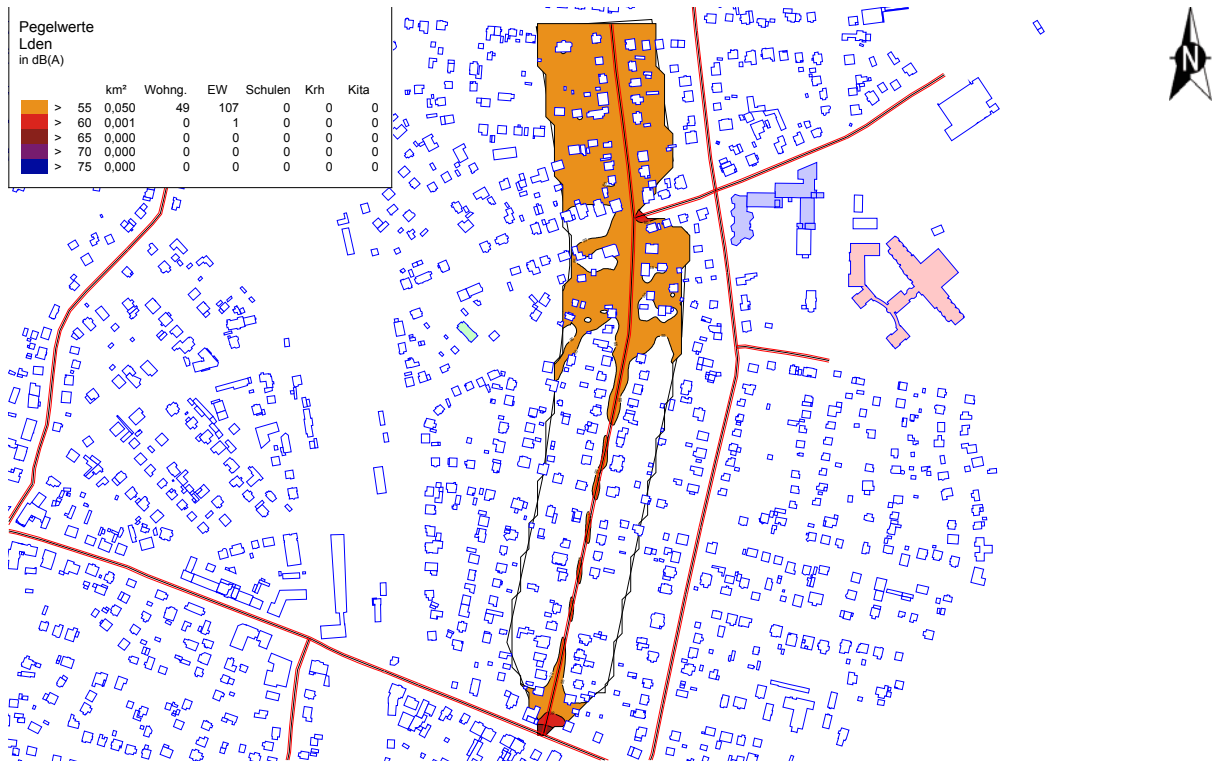
	km ²	Wohng.	EW	Schulen	Krh	Kita
> 45	0,019	29	34	0	0	0
> 50	0,005	0	0	0	0	0
> 55	0,002	0	0	0	0	0
> 60	0,000	0	0	0	0	0
> 65	0,000	0	0	0	0	0
> 70	0,000	0	0	0	0	0



Anlage 26 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Straße am Krankenhaus



Anlage 27 Lärmkarten L_{DEN} (oben) und L_{Night} (unten) | Bestand | Rechengebiet Ahornallee



Anlage 28 Ergebnisprotokoll des Abstimmungsgesprächs vom 10.03.2014

Datum 10.03.2014, 15 Uhr bis 17 Uhr

Ort Rathaus Birkenwerder

Teilnehmer Herr Kruse (Gemeinde Birkenwerder), Frau Groth (Gemeinde Birkenwerder), Herr Schlieffe (Gemeinde Birkenwerder), Frau Scheffler (HOFFMANN-LEICHTER), Herr Hecht (HOFFMANN-LEICHTER)

Folgende Sachverhalte sind für die weitere Bearbeitung des Lärmaktionsplans vereinbart worden:

- ▶ **Verwendete Arbeitsgrundlagen** (z. B. Lärminderungsplan 1996, Lärmaktionsplan 2008 und Verkehrsentwicklungskonzept 2003) sind im Bericht zu nennen.
- ▶ Die Meldung an das LUGV soll in den Zeitplan aufgenommen werden.
- ▶ In den Workshops der Öffentlichkeitsbeteiligung soll darauf hingewiesen werden, dass die Maßnahmen vertretbar sein müssen.
- ▶ Die Deutsche Bahn AG soll formell bezüglich geplanter Lärminderungsmaßnahmen angeschrieben werden, was im Rahmen der TÖB-Beteiligung geschehen kann.
- ▶ Die Termine der Workshops werden in Kapitel 2.5.2 aufgenommen.
- ▶ Die Datengrundlage der bei der Lärmkartierung verwendeten Verkehrszahlen wird beim LUGV durch HL abgefragt. Eine entsprechender Hinweis wird in den Bericht aufgenommen.
- ▶ Auskunft über den Endbericht des LAP Hohen Neuendorf holt Frau Groth ein.
- ▶ Wenn möglich, soll eine Abstimmung mit den Maßnahmen des LAP Hohen Neuendorf stattfinden.
- ▶ Die Gebäudeanzahl mit der Zuordnung »Schule« im Modell soll überprüft werden.
- ▶ Es sollen Grafiken des Straßennetzes der Gemeinde Birkenwerder im Bericht ergänzt werden, auf denen Abschnitte mit Pflasterbelag und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der untersuchten Straßenabschnitte dargestellt sind.
- ▶ Es soll ein Angebot für ein Lärminderungskonzept für die Humboldtallee (Abschnitt Fontaneweg bis Briesebrücke) vorgelegt werden.
- ▶ Am 18.03.2014 findet ein Termin mit der BI im Ratssaal statt
- ▶ Aufnahme der Straße am Krankenhaus (von Karl-Marx-Straße bis Hubertusstraße) und der Ahornallee in die Bestandsanalyse. Die Verkehrszählungen übergibt Frau Groth.
- ▶ Die Verkehrszahlen der Brieseallee sind zu überprüfen, Übergabe der Verkehrszählungen durch Frau Groth.
- ▶ Der Abschnitt der Summter Straße soll vor Hausnummer 25 enden, Übergabe durch Frau Groth

- ▶ Der auf der Brieseallee eingebaute Asphalt (SMA 8 LA) soll wenn möglich berücksichtigt werden
- ▶ Übergabe der Historie Humboldtallee an Herrn Hecht
- ▶ Auswertung der Maßnahmentabellen des LAP Stufe 1 aus dem Jahr 2008

Anlage 29 Maßnahmenplan LAP 2008

lfd. Nr. (Karte)	Straßenabschnitt/Route Bereich	von	bis	Verkehrsfunktion	nachrichtl.: Verkehrslärm Emissionen Tag (db (A)) (LMP 96)	Bestand (bzw. ehemals)	Planung/ Maßnahmen	Realisierung LAP Stufe 1= ab '08 2= ab '13 3 langfristig	Rang	Bau- last-träger
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Straßenbau										
Fahrbahnbelag										
1	Autobahn A10			BAB	78,8	Asphalt	Beschilderung	1	1	Bund
2	Humboldtallee	Nürnberger Str.	Sandseestr.	AS	57,3	sonst. Pflaster	Sanierung	1	1	Gem.
3	Humboldtallee	Fontaneweg	Nürnberger Str.	AS	57,3	sonst. Pflaster	Sanierung	1	1	Gem.
4	Industriestr.	Havelstr.	Friesenstr.	AS	57,3	sonst. Pflaster	Sanierung	1	1	Gem.
5	Brieseallee	Clara-Zetkin-Str.	Gartenallee	ASS	64,7	sonst. Pflaster	Pflaster sanieren	1	2	Gem.
6	Brieseallee	Gartenallee	Am Briesewald	ASS	58,2	sonst. Pflaster	Pflaster sanieren	1	2	Gem.
7	Havelstr.	Hauptstr.	Industriestr.	ASS	62,8	sonst. Pflaster	Pflaster sanieren	1	2	Gem.
8	Fichteallee	Friedensallee	Lindenallee	SS	56,2	sonst. Pflaster	Sanierung	2	3	Gem.
9	Friedensallee	Am Briesewald	Fichteallee	ASS	53,8	sonst. Pflaster	Sanierung	2	4	Gem.
10	Karl-Marx-Str.	G.-Scholl-Str.	Summter Str.	ASS	59,0	sonst. Pflaster	Pflaster sanieren	2	4	Gem.
11	Karl-Marx-Str.	Summter Str.	Am Quast	ASS	59,0	sonst. Pflaster	Pflaster sanieren	2	4	Gem.
12	Karl-Marx-Str.	Am Quast	Bergfelder Str.	ASS	59,0	sonst. Pflaster	Pflaster sanieren	2	4	Gem.
13	Ludw.-Richter-Str.			ASS	53,9	sonst. Pflaster	Pflaster sanieren	2	4	Gem.
	Karl-Marx-Str.	Bergfelder Str.	Leistikowstr.	AS	59,0	sonst. Pflaster	Sanierung	3	6	Gem.
	Am Briesewald			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	Erich-Mühsam-Str.			AS	54,3	sonst. Pflaster	Pflaster sanieren	3	7	Gem.
	Viktoriaallee			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	Florastraße	S.-Vanzetti-Str.	Viktoriaallee	AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	Florastraße	S.-Vanzetti-Str.	Boddensee	AS	54,3	Sand	Sanierung	3	7	Gem.
	Gartenallee			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	H.Neueudorf. Weg	M.-Luther- Str.	Kiefernweg	AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	H.Neueudorf. Weg	M.-Luther- Str.	In der N.-heide	AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	Ahornallee			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	Karlstraße			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
14	Lindenallee			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	2	7	Gem.
15	Rich.-Wagner-Str.			AS	54,3	Schotter	Sanierung 2008	1	7	Gem.
16	Rosa-Lux.-Str.			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung 2008	1	7	Gem.
	E.J.-Rosenberg Str.			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	Sacco-Vanzetti-Str.			AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	7	Gem.
	Weidenweg			AS	54,3	Sand	Sanierung	3	7	Gem.
	Am Krankenhaus	Hubertusstr.	Karl-Marx-Str.	AS	54,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	8	Gem.
	Am Krankenhaus	Gemeindegrenze	Am Wacholderb	AS	54,3	Sand	Sanierung	3	8	Gem.
	Friedensallee	Fichteallee	Am Walde	AS	47,8	sonst. Pflaster	Sanierung	3	8	Gem.
	Kleiststraße			AS	48,8	sonst. Pflaster	Sanierung	3	8	Gem.
	Luisenstraße			AS	51,3	sonst. Pflaster	Sanierung	3	8	Gem.
17	Th.-Storm-Straße	Kleiststraße	L.-Richter-Str.	AS	48,8	sonst. Pflaster	Sanierung	1	8	Gem.
Verkehrsorganisation										
18a	Ortskern			HVS			Parkraumbewirtschaftung	2	2	Gem.
18b	Örtliche Schwerp.	z.B. Krankenhaus		ASS			Parkraumbewirtschaftung	2	3	Gem.
19	Bahnhof	Unter den Ulmen					Parken und Reisen	2	2	Gem.
20	Nebennetz	ausgewählte Bereiche		ASS			Verkehrsberuhigte Bereiche	2	2	Gem.
21	Autobahn A10			BAB			nachts Tempo 100	1	2	Bund
Lärmschutzwände										
22	Autobahn A10			BAB	78,8	Asphalt	Lärmschutzwand	1	2	Bund
23	B96	nach Neuberechnung prüfen		HVS		Asphalt	Lärmschutzwand	2	5	Bund
24	Eisenbahntrasse	nach Berechnung prüfen		DB			Lärmschutzwand	2	5	Bund, DB
Anlagen für Radfahrer und Fußgänger										
25	Hauptstr. Ostseite	Autobahn	Ortsgr.Borgsd.	HVS			Radwegbau	2	2	Bund
26	Bergfelder Str.			HVS			Radwegbau	1	2	Bund
27a	Örtliche Schwerp.	z.B. Krankenhaus		AS			Abstellanlagen	2	2	Gem.
27b	Bahnhof	Vorplatz	Bergfelder Str.				Abstellanlagen für S-Bahn-Benutzer	2	2	Gem.
28	Touristische Radwege			AS			Ausbau	2	1	Gem./Land
BAB Bundesautobahn, HVS Hauptverkehrsstraße, (A)SS (Anlieger-)Sammelstraße, AS Anliegerstraße, DB Deutsche Bahn										

Anlage 30 Protokoll Bürgerworkshop I

Datum 01.04.2014, 18.⁰⁰ Uhr bis ca. 20.⁰⁰ Uhr

Ort Birkenwerder, Rathaus

Teilnehmer Herr Hagen (Bürgermeister der Gemeinde Birkenwerder), Herr Kruse (kommisarischer Amtsleiter Bauen, Umwelt, Sicherheit und Ordnung), Herr Schliecke (Stadtplanung), Frau Groth (Bauverwaltung), Herr Hecht (Hoffmann-Leichter), Herr Neubauer (Hoffmann-Leichter) und 16 interessierte Bürger

Tagesordnung

TOP1: Begrüßung und Eröffnung

TOP2: Präsentation zum aktuellen Stand des Lärmaktionsplans der Gemeinde Birkenwerder durch HOFFMANN-LEICHTER

TOP3: Fragerunde

Bürgerin 1	Werden Wetterlagen in der Lärmberechnung berücksichtigt?
HOFFMANN-LEICHTER	Bei der Berechnung wird auch das Wetter berücksichtigt. Dabei wird immer vom schlechtesten Fall ausgegangen. Beispielsweise, dass der Wind von der Lärmquelle hin zum Immissionsort weht.
Bürgerin 1	Auf Folie 13 wird ein »typischer Mittelungspegel« für die Bahn gezeigt. Dieser überschreitet den Prüfwert. Heißt das, dass bei Bahnlärm immer der Prüfwert überschritten wird?
HOFFMANN-LEICHTER	Die Folie veranschaulicht, wie sich ein Mittelungspegel typischerweise aus den einzelnen Spitzen der Zugvorbeifahrten und – im Falle des Beispiels– den Grundgeräuschen zusammensetzt. Die Darstellung soll auch zeigen, dass bei Bahnlärm im Gegensatz zum Straßenlärm gerade die einzelnen Vorbeifahrten typisch sind, die Spitzenpegel jedoch nicht in dem Maße »weggemittelt« werden, wie es oft behauptet wird. Generell bedeutet das nicht, dass bei Bahnlärm immer der Prüfwert überschritten wird.
Bürger 2	Werden die Verkehrszahlen alle fünf Jahre neu ermittelt?
Verwaltung	Durch das Land Brandenburg werden regelmäßige Verkehrszählungen durchgeführt. Zusätzlich führt die Gemeinde eigene Zählungen durch, um die Zahlen zu konkretisieren.
Bürger 3	Wird auch der Schwerlastverkehr berücksichtigt? Wie werden die Zahlen ermittelt?

Verwaltung	Der Schwerlastverkehr wird in die Berechnung auch mit aufgenommen. Das in der Gemeinde eingesetzte Blitzauto zählt gleichzeitig auch Fahrzeuge. Zusätzlich werden im Gemeindegebiet temporär Zählgeräte eingesetzt.
Bürger 2	Warum wird der Lärm nicht über Messungen ermittelt?
HOFFMANN-LEICHTER	Über Lärmmessungen können nur punktuelle Werte gewonnen werden die für eine Lärmkartierung zu kurz greifen. Durch äußere Einflüsse kann das Messergebnis leicht verfälscht und daher ungenau werden. Desweiteren sind Messungen durch den großen Aufwand mit hohen Kosten verbunden.
HOFFMANN-LEICHTER	z.B. VDI-Norm; Der Gesetzgeber sieht keine Gesamtlärbetrachtung vor.
Bürgerin 1	Als Betroffene gelten gemeldete Personen?
Herr Hecht	Die gemeldete Wohnbevölkerung zählt.
Bürger 2	Kann in der Hauptstraße »Tempo 30 nachts« eingeführt werden?
HOFFMANN-LEICHTER	Wir analysieren momentan den Bestand und führen Lärmberechnungen durch. Im nächsten Schritt der Lärmaktionsplanung werden geeignete Maßnahmen für stark betroffene Gebiete erarbeitet. Dazu wird es einen weiteren Workshop mit den Bürgern geben der am 03.06.2014 stattfindet. Es deutet sich jedoch auch jetzt schon an, dass »Tempo 30 nachts« sicherlich der Maßnahmenvorschlag für die Hauptstraße sein wird.
Bürger 2	Wurde auch die Straße am Krankenhaus in der Lärmberechnung berücksichtigt?
HOFFMANN-LEICHTER	Die Straße am Krankenhaus wird in den Berechnungen noch ergänzt. Dies wurde von der Gemeinde beauftragt. Die Ergebnisse sind aber noch nicht Teil der Präsentation.
Bürgerin 1	Ist die Friedensallee nicht relevant? Diese verläuft parallel zur Autobahn!
HOFFMANN-LEICHTER	Als Detail-Rechengebiet werden nur kartierte Straßen untersucht. Die Friedensallee wurde jedoch nicht kartiert. Die Betroffenheit durch den Autobahnlärm ist dennoch in der Gesamtrechnung berücksichtigt.
Bürgerin 1	Ab welcher Farbe ist man betroffen?
HOFFMANN-LEICHTER	Von einer Betroffenheit spricht man bei einer Belastung von 65 dB(A) am Tag (dunkelroter bis dunkelblauer Bereich) und 55 dB(A) in der Nacht (orange-farbener bis dunkelblauer Bereich).
Bürgerin 1	Wird in der Berechnung das Grundstück oder das Haus erfasst?
HOFFMANN-LEICHTER	Die Wohngebäude sind relevant.
Bürger 3	Ist die Präsentation für alle zugänglich.
HOFFMANN-LEICHTER	Ja, auf der Internetseite der Gemeinde Birkenwerder ist bzw. wird die Präsentation veröffentlicht.
Bürger 2	Warum ist Flüsterasphalt innerorts ungeeignet?

HOFFMANN-LEICHTER	Dieser sogenannte offenporiger Asphalt sollte innerorts nicht verbaut werden, da die sich die Poren durch Schmutz schnell zusetzen und so die lärmindernde Wirkung verloren geht. Darüber hinaus ist er teurer als konventioneller Asphalt.
Bürger 2	In der Havelstraße ist sehr wenig Verkehr, trotzdem besteht eine hohe Betroffenheit. Wie kommt es dazu?
HOFFMANN-LEICHTER	Die Berechnungen wurden auf Basis der Verkehrszahlen des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz durchgeführt. Zudem ist die Havelstraße eine Pflasterstraße.
Bürger 3	Werden für Straßen, die keine Betroffenenzahlen aufweisen, keine Maßnahmen untersucht?
HOFFMANN-LEICHTER	Generell werden Maßnahmen für die am stärksten betroffenen Gebiete erarbeitet. Dort, wo keine Betroffenen über den Prüfwerten vorhanden sind, können auch keine Maßnahmen abgeleitet und begründet werden.
Bürgerin 1	Was passiert, wenn das Eisenbahn-Bundesamt, das die Lärmkartierung an Schienenwegen vornimmt, keine Daten herausgibt? Die Bürgerinitiative benötigt die Datengrundlage um Klagen gegen die Planfeststellung einreichen zu können.
Verwaltung	Am Donnerstag (3. April) wird in der Gemeindefestung ein Antrag an die Deutsche Bahn verfasst.
Bürger 4	Werden nicht betroffene Straßen gar nicht mehr betrachtet?
Herr Hecht	Maßnahmen sind zunächst dort vorzusehen, wo eine Betroffenheit besteht. Grundsätzlich können aber auch darüber hinaus Maßnahmen ergriffen werden.
Bürger 2	Die wirklichen Lärmprobleme in Birkenwerder werden nicht angegangen.
Verwaltung	In der Vergangenheit wurden drei Straßen umgebaut (bspw. Brieseeallee, Friesenstraße). Trotzdem konnte keine Lärminderung erzielt werden. Die Umsetzung von Vorhaben ist aus finanzieller Sicht nur begrenzt möglich.
Bürger 2	Es bestehen Lärmspitzen, die im LAP nicht erfasst werden.
Verwaltung	Die Lärmaktionsplanung ist ein längerer Prozess. Kritische Bereiche werden über einen längeren Zeitraum untersucht.
HOFFMANN-LEICHTER	Ziel des LAP ist das Aufzeigen von Schwerpunkten der Betroffenheit durch Umgebungslärm und der Vorschlag von geeigneten Maßnahmen in diesen Gebieten.
Bürgerin 5	Wie sieht es mit Sport- und Freizeitlärm aus? Beispiele: Feuerwerk bei Sommerfesten, Fluglärm durch Kleinflieger und Laubbläser im Herbst.
HOFFMANN-LEICHTER	Sport- und Freizeit- und Nachbarschaftslärm sind nicht Teil der Lärmaktionsplanung. In diesen Bereichen gibt es andere rechtliche Lösungen und teils sogar konkrete Satzungen. Solche Lärmprobleme lassen sich am besten untereinander lösen.

Bürger 2	Ist es rechtlich möglich, dass die Gemeinde Birkenwerder einen eigenen Blitzer betreibt um Geschwindigkeitsverstöße zu ahnden?
Verwaltung	Es ist rechtlich möglich. Hierzu besteht eine Kooperation mit der Gemeinde wie Hennigsdorf.
Bürger 2	Ein Blitzer würde sich selbst finanzieren bei der Anzahl an Geschwindigkeitsverstößen!
Verwaltung	Nein, eigene Blitzer sind weitaus teurer als man annimmt. Anschaffungskosten, Eichung der Geräte und die zusätzlichen Kosten für die Verwaltung kann die Gemeinde nicht alleine tragen.
Bürger 2	Die Frankenstraße soll als betroffene Straße aufgeführt werden. <i>Anmerkung HL: Die Frankenstraße ist schon Teil der Untersuchung.</i>
Bürger 6	An der Industriestraße 42 müssen unbedingt Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen werden um Lärmreduktion zu erreichen.
Bürger 8	Ein generelles Problem sind die nicht vorhandenen Radwege. Das Radwegenetz muss dringend ausgebaut werden um mehr Verkehr auf das Rad zu verlagern. Pflasterstraßen sind sehr unattraktiv für Fahrradfahrer. Momentan bestehen häufig Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auf dem Bürgersteig. Darüber hinaus müssen auch mehr Abstellanlagen geschaffen werden.
HOFFMANN-LEICHTER	Das ist völlig richtig. Gerade die Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Das heißt, man muss die Infrastruktur schaffen und die Leute nutzen dann von selbst das Rad. Im Lärmaktionsplan nehmen wir solche Maßnahmen als »begleitende Maßnahmen« auf. Grundsätzlich kann im Lärmaktionsplan nur die grobe Richtung vorgegeben oder auf die Notwendigkeit hingewiesen werden. Das konkrete Radverkehrskonzept muss dann in einer eigenständigen Planung erstellt werden.
Verwaltung	Neben dem Rathaus wurde kürzlich eine neue Abstellanlage für Fahrräder geschaffen.
Verwaltung	Fahrradfahrer sollten bei der Routenwahl asphaltierte Straßen nutzen und Pflasterstraßen umfahren.
Bürgerin 5	Die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde sollten sich zusammensetzen, um die Probleme zu lösen, die nicht in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden können. Eine Art »kleiner LAP« der Gemeinde sollte auf die punktuellen Probleme eingehen und auch Straßen betrachten, die nicht kartiert wurden.
Verwaltung	Die Gemeinde macht schon jetzt deutlich mehr als das, was rechtlich Pflicht ist. Es sind zusätzliche Straßen eingepflegt worden, darunter auch Straßen mit deutlich weniger Verkehr. Es muss nun ein Abwägungsprozess stattfinden, welche Maßnahmen sinnvoll sind.

Bürger 5	Die BI benötigt einen Saal, um den »kleinen LAP« zu besprechen. Das Problem ist, wie wir in der Gemeinde miteinander umgehen. Es gibt vielleicht gerade kein Geld für neue Radwege, aber die Verkehrsplanung bietet doch viele Facetten.
Bürger 9	Die Menschen der Gemeinde müssen zusammenkommen und die Probleme besprechen.
HOFFMANN-LEICHTER	Der LAP kann einen Anstoß zu einem Radverkehrskonzept liefern und einen groben Rahmen abstecken, mehr aber nicht.
Bürger 1	Es ist eine Überprüfung der alten Planungen notwendig (z. B. Verkehrskonzept 2003). Diese entsprechen vielleicht gar nicht mehr den derzeitigen Anforderungen.
HOFFMANN-LEICHTER	Wir werden insbesondere die Maßnahmen aus der ersten Stufe genau überprüfen und auf die sinnvollen Maßnahmen beschränken.
Bürger 1	Das Problem ist der überlagerte Lärm. Wir müssen irgendwo in der Gemeinde eine Messung durchführen, um zu sehen, wie der Lärm wirklich ist.
HOFFMANN-LEICHTER	Das Problem wäre dann, dass die Messung nur für eine Stelle der Gemeinde Aussagen trifft. Außerdem sind dann die üblichen Einschränkungen für Messungen zu beachten (Witterung, Überprüfung des Verkehrs am Messtag durch parallele Zählung etc.). Die Ergebnisse müssten dann auch fachkundig interpretiert werden.

Anlage 31 Protokoll Bürgerworkshop II

Datum 26.08.2014, 18.⁴⁰ Uhr bis ca. 20.⁰⁰ Uhr

Ort Birkenwerder, Rathaus

Teilnehmer Herr Kruse (Amtsleiter Bauen, Umwelt, Sicherheit und Ordnung), Herr Schlieffe (Stadtplanung), Frau Groth (Bauverwaltung), Herr Hecht (Hoffmann-Leichter), Frau Knapschinsky (Hoffmann-Leichter) und 12 interessierte Bürger bzw. Abgeordnete

Tagesordnung

TOP1: Begrüßung und Eröffnung

TOP2: Einleitung und Zusammenfassung der bisherigen und folgenden Schritte des LAP

TOP3: Präsentation zum aktuellen Stand des Lärmaktionsplans der Gemeinde Birkenwerder durch HOFFMANN-LEICHTER

Wesentliche Inhalte der Präsentation:

- ▶ Grundlagen des Lärmaktionsplans
- ▶ Bestandsanalyse
- ▶ Maßnahmenplanung (allgemein)
- ▶ Vorstellung konkreter Maßnahmen und deren Auswirkungen für einige Gebiete Birkenwerders
 - ▶ Tempo 30 nachts in der Hauptstraße, Clara-Zetkin-Straße und Bergfelder Straße
 - ▶ Grundhafter Ausbau der Havelstraße - Asphalt
 - ▶ Lärmschutzwanderweiterung an der Autobahn (betrifft Fichteallee/Freidensallee und Birkenwerder Nord)
- ▶ Gesamtlärm
 - ▶ LAP für den Bereich Schiene wird ab 2015 vom Eisenbahn-Bundesamt erstellt
 - ▶ HL hat eine Gesamtlärberechnung für Schienen- und Straßenverkehrslärm durchgeführt
- ▶ weiteres Vorgehen
 - ▶ Weiterführen der Maßnahmenentwicklung
 - ▶ Öffentlichkeitsbeteiligung im November 2014
 - ▶ Beschlussfassung des LAP durch die Gemeinde in 2015

TOP4: Fragerunde

Bürger 1	Es muss beachtet werden, dass der Lärm stark abhängig von der Windrichtung ist.
HOFFMANN-LEICHTER	Wind und Reflexionen durch Gebäude werden in der Berechnung berücksichtigt.
Bürger 2	Es werden nur Mittelwerte in den Plänen gezeigt, Lärmspitzen (Peaks) werden nicht dargestellt.
Bürger 3	Wurden die Maßnahmen des LAP 2008 umgesetzt?
HOFFMANN-LEICHTER	Die Maßnahmen wurden nicht vollständig ausgeführt, das liegt z. T. aber auch daran, dass hauptsächlich bauliche Maßnahmen im Nebennetz betrachtet worden sind oder wenig konkrete strategische Maßnahmen.
Bürger 4	Sind innerörtliche Straßen nördlich und südlich der BAB A 10 (Triftweg, Birkenwerder Nord) nicht betroffen?
HOFFMANN-LEICHTER	In diesen innerörtlichen Straßen gibt es keine Betroffenen über den Prüfwerten.
Bürger 5	Gibt es Verkehrszahlen zu innerörtlichen Straßen?
	<i>Antwort: Die Daten stammen zum Großteil vom LUGV aus dem Jahr 2011. Kartierungspflichtig sind nur Straßen über 8.000 Kfz/24h, es wurden aber weitere Straßen vom LUGV kartiert und die Gemeinde hat zusätzlich Straßen kartieren lassen.</i>
	Verkehr wird in der Frankenstraße gebündelt. Vorschläge wären die Einrichtung von Einbahnstraßen oder Mittelinseln.
Bürger 1	Ich möchte kurz anmerken, dass es damals, als wir begonnen haben, die Straßen zu erneuern, das ursprüngliche Ziel war, den Verkehr zu verteilen. Das geschah, in dem erst einmal die schlechtesten Straßen verbessert wurden. Es können leider nicht alle auf einmal verbessert werden.
Bürger 5	Ich würde mir wünschen, dass ein Gesamtkonzept zu Maßnahmen der Verkehrsvermeidung bzw. -verminderung aufgestellt wird, ganz abseits des LAP. Es geht nicht nur um Straßenausbau, sondern auch um die Regelung des Verkehrs. Vielleicht lässt sich auch etwas über Einbahnstraßen und Sackgassen erreichen, sodass nur die Leute eine Straße benutzen, die auch dort wohnen.
HOFFMANN-LEICHTER	Die Hinweise sind gut, jedoch kann der LAP nicht alle diese Ideen alleine abdecken, das geht eher in Richtung Verkehrsentwicklungsplan. Grundsätzlich ist es jedoch wichtig, die einzelnen Planung gut miteinander zu verzahnen.

Bürger 2	Ausgebaute Straßen ziehen den Verkehr an. Eine bessere Verteilung des Verkehrs ist notwendig. Ein Gesamtkonzept für Lärminderung und Verkehrsvermeidung ist wünschenswert.
HOFFMANN-LEICHTER	Aus diesem Grund ist die Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit einem Verkehrsentwicklungskonzept sinnvoll.
Bürger 6	Der Ausbau der Havelstraße ist sinnvoll.
Bürger 4	Sind die Bahndaten belastbar?
HOFFMANN-LEICHTER	Ja, die Daten sind direkt bei der Deutschen Bahn .
Bürger 6	Werden Verkehrszählungen durchgeführt?
Verwaltung	Das Verkehrszählgerät wandert im Ort.
Bürger 6	Was kann dieses Gerät leisten?
Verwaltung	Es gibt insgesamt vier Geräte. Zwei davon sind fest montiert und zwei sind mobil. Die festmontierten »Smileys« zeigen, ob Höchstgeschwindigkeiten überschritten werden. Die anderen beiden, mobilen Geräte zählen die Fahrzeuge und erfassen deren Geschwindigkeiten. Es sind umfangreiche Auswertungen mit den gewonnenen Daten möglich.
Bürger 6	Bitte um Verkehrszählung am Knotenpunkt Sacco-Vanzetti-Straße / Burgstellenweg.
HOFFMANN-LEICHTER	Auf die verkehrsberuhigenden Maßnahmen zurückkommend, die sie vorhin vorgeschlagen haben, möchte ich anmerken, dass diese nur punktuell wirken und teilweise sogar zu mehr Lärm führen können. Ein Beispiel dafür sind Aufpflasterungen. Maßnahmen solcher Art haben Vor- und Nachteile, die bei der Planung gründlich abzuwägen sind.
Bürger 4	Wird die Präsentation im Internet veröffentlicht?
Verwaltung	Ja, spätestens in 14 Tagen.
Bürger 7	Wäre die Einführung eines Busses nicht hilfreich, um den Lärm zu reduzieren?
HOFFMANN-LEICHTER	Grundsätzlich ja, solch eine Maßnahme wäre aber nur langfristig denkbar und würde kurzfristig wohl kaum Wirkung zeigen. Entscheidend für die Lärminderung wäre die Auslastung des Busses, d.h. wie viele Kfz-Fahrten durch den Bus ersetzt würden. Für eine Pegelminderung um 3 dB(A) müsste die Hälfte der Kfz-Fahrten durch den Bus ersetzt werden. Grundsätzlich sind Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes aber zu begrüßen. Die Zuständigkeit liegt beim Besteller des ÖPNV.
Bürger 8	Wurden Ihnen eigentlich punktuelle Lärmquellen von Bürgern gemeldet?

Herr Hecht	Nein, es wurde nichts an uns herangetragen.
Verwaltung	Ist die Maßnahme »Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 nachts« denn überhaupt sinnvoll, da nachts sowieso wenig Verkehr herrscht? Geht das in die Berechnungen ein?
Herr Hecht	Ja das ist sinnvoll. In der Berechnung wurden die unterschiedlichen Verkehrsstärken berücksichtigt und die Maßnahme bzw. die Wirkung wurde darauf abgestimmt.