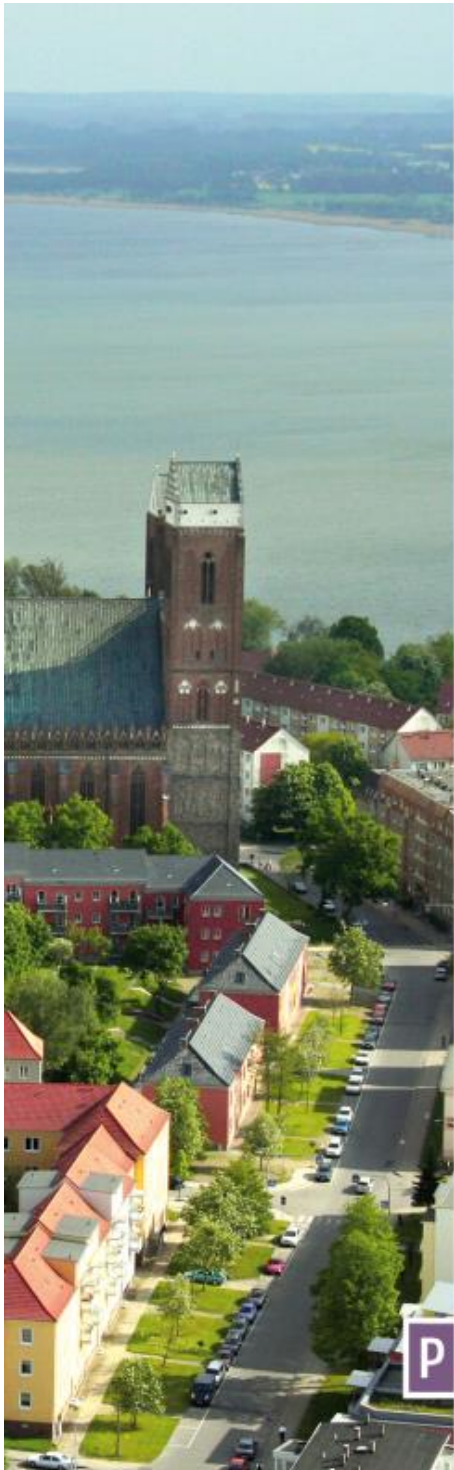


Geforderte Beschlussfassung, Ergebnisse und Handlungsmöglichkeiten Lärmaktionsplan Stadt Prenzlau

(erarbeitet 09/2013 und aktuelle Bewertung)

Stadt Prenzlau
Stadt- und Ortsteilentwicklung

Januar 2017



EG-Umgebungslärmrichtlinie



Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

34. Bundesimmissionsverordnung – 34. BImSchV



Siehe hierzu u.a.:

Portal zum Umgebungslärm des Landes Brandenburg

<http://www.mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299439.de>

Betroffenheit

In der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung waren Straßenabschnitte mit mehr als rund 8.000 Kfz / 24 Stunden kartierungspflichtig. Durch Straßenverkehrslärmpegel im potenziell gesundheitsgefährdenden Bereich ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$) sind in Prenzlau gemäß Lärmkartierung an den kartierungspflichtigen Straßenabschnitten am Gesamttag rund 2.361 Personen und nachts rund 3.273 Personen betroffen.

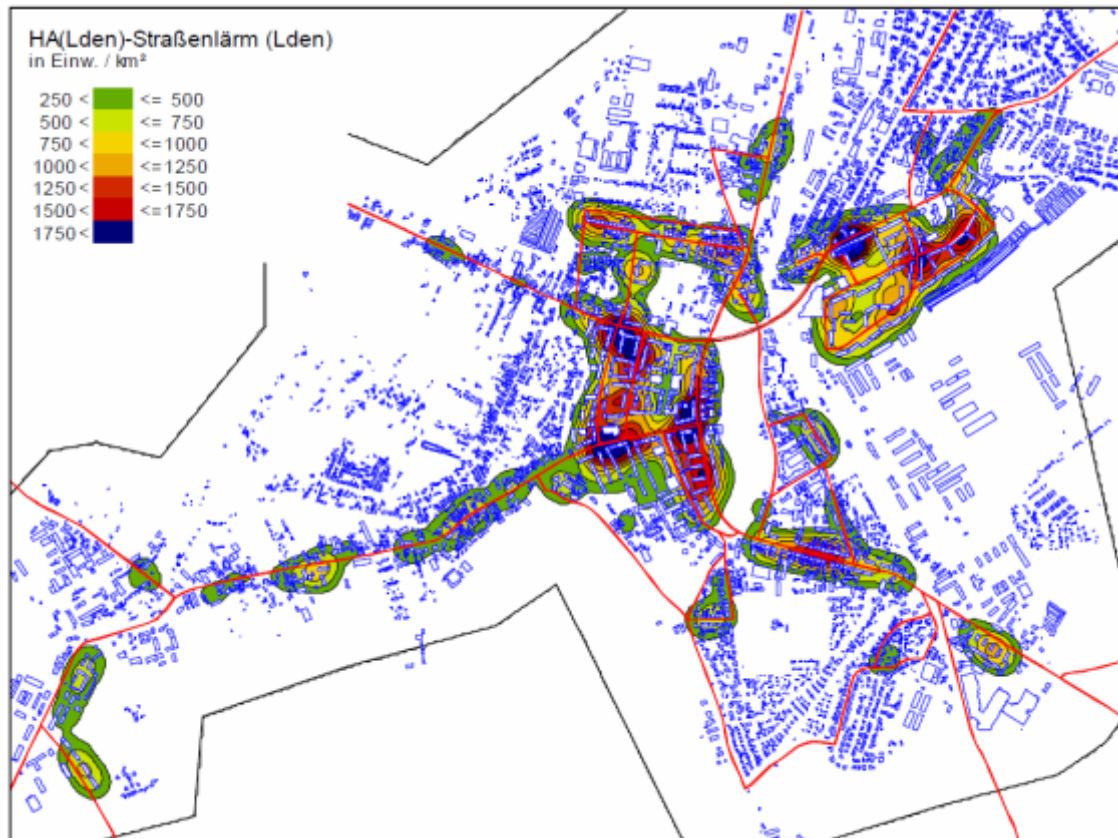


Abbildung 2 Hot-Spot-Karte für Prenzlau, Schwerpunkte für HA (erheblich Belästigte) bezogen auf den L_{DEN} -Pegel



Handlungsmöglichkeiten

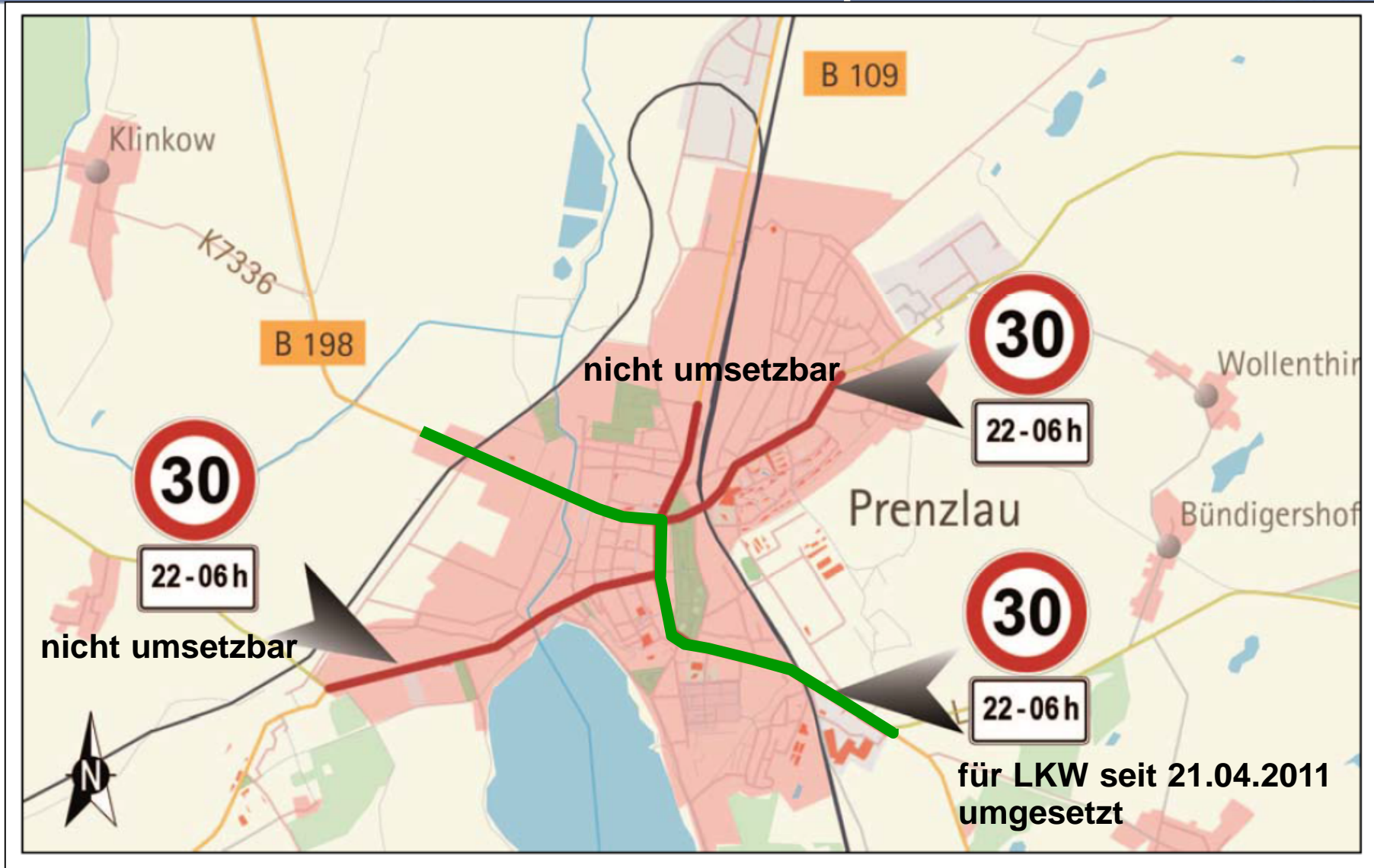
www.prenzlau.de

Tabelle 2 Übersicht Lärminderungspotenziale (l - langfristig, m - mittelfristig, k - kurzfristig)

Maßnahme	Lärminderungspotential	Beschreibung	Zeitraum
Ortsumfahrung, Rück-/ Umbau von Straßen	- 3 dB(A)	bei Halbierung der Verkehrsmenge	l
	-10 dB(A)	bei Reduzierung der Verkehrsmenge um 90 %	
Lenkung des Lkw-Verkehrs	ca. - 3 dB(A)	bei Reduzierung des SV-Anteils von 5 % auf 0 %	m
	ca. - 5 dB(A)	bei Reduzierung des SV-Anteils von 10 % auf 0 %	
Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	-2,4 dB(A)	bei Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, gilt auch für Tempo 30- Zonen	k
Signalsteuerung ("Grüne Welle")	-2 bis -3 dB(A)	Homogenisierung des Fahrverlaufs	m
Nachtabstaltung von LSA	bis 3 dB(A)	in Knotenpunktbereichen	k
Lärmindernder Fahrbahnbelag	- 2 dB(A)	Splitt-Mastix-Belag gegen Asphaltbeton Ersatz unebener Pflasterdecken	m
	-3 bis -7 dB(A)		
veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten	bis -4 dB(A)	abhängig vom Abstand des Immissionsortes zur Straßenachse	m
Lärmschutzwände- und wälle	-5 bis -15 dB(A)	in Abhängigkeit von Höhe und Länge	m
Schadensbeseitigung bei Straßenoberflächen	-1 bis -2 dB(A)	Erneuerung schadhafter Straßenoberflächen	m

Vorschlag zur Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus dem Lärmaktionsplan 2013

www.prenzlau.de



Aktuelle Lage zum Thema Geschwindigkeitsbegrenzung

www.prenzlau.de

Die **30 km/h Begrenzung** innerhalb der Ortslage Prenzlau besteht nur für die **B198** (Schwedter Straße, Baustraße, Dr.-Wilhelm-Külz-Straße, Neubrandenburger Straße). In der Karte der Lärmaktionsplanung 2013 ist darüber hinaus die B109 (Neustädter Damm, Neustadt, Marktberg, Vincentstraße sowie Stettiner Straße) gekennzeichnet. Lärmaktionspläne sind aber wie Luftreinhaltepläne bloße Verwaltungsvorschriften, die selbst keine Rechtsgrundlage für belastende verkehrsrechtliche Anordnungen bilden.

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen vorgeschlagen werden, können daher nur umgesetzt werden, wenn die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO vorliegen, die in den bundesrechtlichen „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ näher konkretisiert sind. Somit rechtfertigen lediglich die Lärmberechnungen für die B198 die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen (s. Karte vorher).

Standorte: Baustr. 78 (20:00 Uhr bis 21:30 Uhr)
3 Geschwindigkeitsüberschreitungen
1 bis 10 km/h
1 bis 15 km/h
1 bis 25 km/h
Maximale Überschreitung Pkw 73 km/h bei erlaubten 50 km/h

Neubrandenburger Str. gegenüber Nr. 74 (22:00 Uhr bis 0:15 Uhr)
4 Geschwindigkeitsüberschreitungen unter 10 km/h
Maximale Überschreitung Pkw 60 km/h bei erlaubten 50 km/h

8 Geschwindigkeitsüberschreitungen polnische Lkws
6 bis 10 km/h
1 bis 15 km/h
1 bis 25 km/h
Maximale Überschreitung Lkw 51 km/h bei erlaubten 30 km/h

**Geschwindigkeitskontrolle vom
16.10.2016**

Ergebnisse

Anlage 6 Umsetzungsstand der Maßnahmen des LAP der 1. Stufe

Maßnahme	Maßnahmen LAP 1. Stufe	Umsetzungsstand	Wirkung der Umsetzung/ Gründe der Nichtumsetzung	Übernahme LAP 2. Stufe
M1	Weiterverfolgung sämtlicher bereits geplanter Maßnahmen zur Stärkung der Verkehre des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr)	Umgesetzt	Ersatz der Fußgängerbrücke an der Bahnstrecke durch einen barrierefreien Tunnel (östlich der Gleise mit Rampe, westlich der Gleise Aufzug). Durch die Schaffung von 50 zusätzlichen Stellplätzen auf der Ostseite werden Zubringerverkehre über die Hochbrücke Brüssower Allee vermieden. Darüber hinaus konnten Radverkehrsanlagen an folgenden Straßen realisiert werden: B 109 (Marktberg, Nordseite), B 109 (Neustadt, Neustädter Damm beidseitig), Radweg Grabowstraße, Radweg Dreke-Ring (als Lückenschluss zwischen R.-Schulz-Ring und Stadtbrücke), Röpersdorfer Straße (straßenbegleitender Geh- u. Radweg von der B 109 bis zum neuen Wohngebiet)	Nach wie vor sollte die Stärkung des Umweltverbundes Teil der Verkehrsplanung der Stadt Prenzlau sein. Da es sich dabei um eine allgemeine Planungsphilosophie handelt, wird in diesem Lärmaktionsplan von konkreten Maßnahmenvorschlägen abgesehen. ständige Aufgabe
M2	Festsetzung von Lärmgrenzwerten im Rahmen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung auf 24-Stundenwert $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ und Nachtmittelwert $L_{NIGHT} = 55 \text{ dB(A)}$	Nicht umgesetzt	Bei der Erstellung von Bauleitplänen werden in Prenzlau die allgemein anerkannten Regeln des Lärmschutzes herangezogen. Dabei werden die zur Zeit gültigen Vorschriften, Richtlinien eingehalten.	Wird nicht übernommen. Die in der Bauleitplanung gebräuchlichen Verfahren und Grenzwerte sind für diesen Zweck besser geeignet als die Pegel L_{DEN} und L_{NIGHT} . So besitzt die TA Lärm zum Beispiel strengere Richtwerte und betrachtet auch Spitzenpegel. Eine Verwendung der aus der Umgebungslärmkartierung bekannten Prüfwerte für L_{DEN} und L_{NIGHT} bietet also weder Vorteile noch einen besseren Schutz der Bevölkerung und erscheint daher für die Bauleitplanung nicht zweckmäßig. Die Maßnahme sollte nicht weiter verfolgt werden.
M3	Erstellung und Umsetzung eines Parkraumkonzeptes sowie Einrichtung eines statischen Parkleitsystems	Nicht umgesetzt (nur temporär zur Landesgartenschau)	Es fand lediglich der Ausbau von Parkplätzen statt (Binnenmühle, Fischerstraße, und parallel zur Grabowstraße)	Vorstufe als Hilfestellung vorhanden
M4	Überprüfung und ggf. Anpassung der wegweisenden Beschilderung auf den Autobahnen BAB A 11 und BAB A 20 sowie im umliegenden Bundesstraßennetz durch den LS Brandenburg	Nicht umgesetzt.	Es sind keine Vorgänge der Überprüfung und Anpassung bekannt.	Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden, da insbesondere der Schwerverkehr eine sehr große Lärmwirkung besitzt.
M5	Überprüfung der Koordinierung bzw. der verkehrsabhängigen Steuerung an den Knotenpunkten mit LSA im Zuge der Brüssower Allee und der Baustraße	Umgesetzt	Laut Aussage des Landesbetriebs Straßenwesen liegt eine Koordinierung vor.	Wird nicht übernommen, da bereits umgesetzt.
M6	Tempo 30 in der Brüssower Allee (uneingeschränkt oder nachts) mit der Empfehlung für die uneingeschränkte Variante	Nicht umgesetzt	Die Umsetzung ist zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht abgeschlossen. Die St...	Grenzwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden nicht überschritten

Ergebnisse

			gangs- und innerstädtischen Verkehrs auf und sichert die Überregionale Verbindung sowie die Erreichbarkeit der Innerstädtischen Bereiche. Die Argumentation aus dem Jahr 2009 schließt jedoch eine erneute Betrachtung und Bewertung nicht aus.	
M7	Tempo 30 in der Baustraße (uneingeschränkt oder nachts) mit der Empfehlung für die uneingeschränkte Variante, gleichzeitig Überwachung durch Polizei oder Ordnungsamt	Teilweise umgesetzt (Tempo 30 nachts nur für Lkw >7,5 t)	Die Umsetzung der Maßnahme schien zum damaligen Zeitpunkt nicht mit Straßenverkehrsrecht und zugehörigen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien vereinbar. Die Straße nimmt einen großen Teil des Durchgangs- und innerstädtischen Verkehrs auf und sichert	Es wird Tempo 30 nachts für Lkw und Pkw empfohlen, da nach wie vor Betroffene in hoher Anzahl über den Prüfwerten zu beklagen sind.
Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für LKW von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr besteht seit 21.04.2011				
M8	Lkw-Fahrverbot in der Nacht (22-6 Uhr) im Zuge der Ortsdurchfahrt L 26/ B109/ B198 mit Ausnahme genehmigungen für die Belieferung ortsansässiger Unternehmen und Überwachung der Maßnahme durch Polizei und Ordnungsamt	Nicht umgesetzt	Die L26, B109 und B198 sind für den LKW-Verkehr geeignet und als Bundes- und Landesstraßen dem überörtlichen Verkehr gewidmet. Verkehrsrechtliche bzw. Verkehrssicherheitsrechtliche Gründe, die ein Nachtfahrverbot begründen würden, liegen nicht vor. Bereits im Lärmaktionsplan Stufe 1 wird eine Umsetzung in den Ortsdurchfahrten der B 109 und der B 198 nicht empfohlen. Als Begründung wird ein Mangel an Alternativrouten angegeben.	Wird nicht übernommen. Ein Lkw-Verbot auf Bundes- und Landesstraßen scheint nicht angemessen. Hier sind geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen besser geeignet.
M8.2	Lkw-Verbot in der Nacht im Zuge der Ortsdurchfahrt B 109	Nicht umgesetzt	Eine Umsetzung wird schon im LAP Stufe 1 nicht empfohlen.	Wird nicht übernommen.
M8.3	Lkw-Verbot in der Nacht im Zuge der Ortsdurchfahrt B 198	Nicht umgesetzt	Eine Umsetzung wird schon im LAP Stufe 1 nicht empfohlen.	Wird nicht übernommen.
M9	Nachtabstaltung der LSA im Zuge der Brüssower Allee und der Baustraße	Umgesetzt		Wird nicht übernommen, da bereits umgesetzt.
M10	Sanierung der Fahrbahnbeläge in der Brüssower Allee und in der Baustraße	Teilweise umgesetzt Brüssower Allee – nein Baustraße – ja, 2011	Die Sanierung der Brüssower Allee konnte wegen fehlenden finanziellen Mitteln des Baulastträgers nicht umgesetzt werden	Wird nicht übernommen. Im kartierungspflichtigen Netz bestehen darüber hinaus keine Abschnitte, bei denen beispielsweise Kopfsteinpflaster gegen Asphalt ausgetauscht werden müsste. Maßnahmen, die über die gewöhnliche Instandhaltung von Asphaltfahrbahnen hinausgehen, werden nicht als spezielle Lärminderungsmaßnahmen in den LAP aufgenommen.
M11	Fahrstreifenreduktion in der Brüssower Allee	Nicht umgesetzt	Der Lärmaktionsplan Stufe 1 beschreibt die Wirkung der Maßnahme als vernachlässigbar klein.	Wird nicht übernommen, da mit dieser Maßnahme keine Reduktion der Lärmbetroffenheit erzielt werden kann.
M12	Fahrstreifenreduktion in der Baustraße in Fahrtrichtung Nord	Nicht umgesetzt	Die Fahrstreifenreduktion in der Baustraße würde zu Rückstaus führen, die wiederum negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der anderen innerstädtischen Straßen hätten. Die erschwerte Verkehrssituation würde die Lärmsituation nicht verbessern und eine erhebliche Mehrbelastung für die Verkehrsteilnehmer	Wird nicht übernommen, da eine nennenswerte Reduktion der Betroffenenanzahl nicht zu erwarten ist und in keinem Verhältnis zur Einschränkung des Verkehrs stünde.

Ergebnisse

			bedeuten. Vermehrtes Bremsen und Anfahren würden Lärm- und Abgasimmissionen erhöhen.	
M13	Rückbau des Mittelstreifens in der Baustraße	Nicht umgesetzt	Der Rückbau des Mittelstreifens konnte bisher wegen fehlenden finanziellen Mitteln nicht umgesetzt. Diese Maßnahmenempfehlung wird jedoch bei künftigen Umbaumaßnahmen berücksichtigt.	ja wird weiterhin verfolgt
M14	Umgestaltung des Knotenpunktes Brüssower Allee / Brüssower Straße zum Kreisverkehr	Nicht umgesetzt	Die aktuelle Beschlusslage der Stadt Prenzlau lässt die Umsetzung der Maßnahme nicht zu.	Wird nicht übernommen.
M15	Umgestaltung des Knotenpunktes Baustraße / Brüssower Allee zum Kreisverkehr	Nicht umgesetzt	Wie oben: Die aktuelle Beschlusslage der Stadt Prenzlau lässt die Umsetzung der Maßnahme nicht zu. Neben der fehlenden finanziellen Mitteln, ist der Platzmangel als weiterer Grund zu benennen.	Wird aus den genannten Gründen nicht übernommen.
M16	Ortsumgehung im Zuge der B 109 (gemäß BVWP)	Nicht umgesetzt	Es liegt keine konkrete Planung vor.	BVWP 2030 enthält keine Aussage dazu
M17	Lärmsanierung von Gebäuden als Begleitmaßnahme	Einbau von Schallschutzfenster Vincentstraße (Wohnbau Prenzlau)	Je nach Schalldämmmaß geringere Immission in den Wohnräumen. Die Wirkung kann mit den Berechnungsmethoden der Lärmaktionsplanung nicht nachgewiesen werden, da bei die Immission an der Fassade berechnet wird und nicht im Innenraum. Zudem sind sog. Scheinbetroffene möglich, da die Verwendung von Schallschutzfenstern nur schwer in der Datengrundlage implementieren lässt.	Wird nicht übernommen. Lärmaktionspläne sollen aktive Maßnahmen zum Schallschutz enthalten.

Die Beachtung und Umsetzung des Lärmaktionsplans der Stadt Prenzlau (Stand 24.09.2013) wurde in der Vergangenheit somit schon vorsorglich betrieben. Allerdings ist eine Beschlussfassung durch die SVV nun empfehlenswert, damit die weiteren Handlungsmöglichkeiten legitimiert sind und auch gegenüber anderen Behörden vertreten werden können. Darüber hinaus hat das Land Brandenburg mit Schreiben vom 12.08.2016 die Stadt Prenzlau aufgrund des drohenden EU-Vertragsverletzungsverfahrens (Pilotverfahren der Europäischen Kommission 7807/15/ENVI) aufgefordert, die Beschlussfassung nachzuholen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit ...

