

# LÄRMAKTIONSPLAN 2023/2024 STADT PEITZ

Entwurf: März 2024



**Amt Peitz**  
Schulstraße 6  
03185 Peitz



**GWJ Ingenieurge-**  
sellschaft für  
Bauphysik  
Berliner Straße 62  
03046 Cottbus



<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>ANLASS</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ZIELE UND AUFGABEN</b> .....	<b>3</b>
<b>2.1</b>	<b>Ziele und Vorteile</b> .....	<b>3</b>
<b>2.2</b>	<b>Aufgabe und Verbindlichkeit</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>EINORDNUNG IN DIE KOMMUNALE PLANUNG</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>UNTERSUCHUNGSRAUM UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE</b> .....	<b>5</b>
<b>4.1</b>	<b>Beschreibung des Untersuchungsraumes</b> .....	<b>5</b>
<b>4.2</b>	<b>Bewertungsgrundsätze</b> .....	<b>5</b>
4.2.1	Ausgangslage .....	5
4.2.2	Schallpegel und Berechnungsgrundlagen.....	5
4.2.3	Geändertes Berechnungsverfahren in der Lärmaktionsplanung Stufe 4 .....	6
4.2.4	Ableitung der Prüfwerte .....	7
4.2.5	Betroffenheitsanalyse .....	7
4.2.6	Lärmbelastung.....	8
4.2.7	Ruhige Gebiete.....	9
<b>5</b>	<b>DER LÄRMAKTIONSPLAN – STUFE 4</b> .....	<b>11</b>
<b>5.1</b>	<b>Ergebnisse der Lärmkartierung des Landes Brandenburg</b> .....	<b>11</b>
5.1.1	Kartierungsergebnisse und Betroffenheiten – 4. Stufe .....	11
<b>5.2</b>	<b>Präzisierte Lärmkartierung</b> .....	<b>13</b>
5.2.1	Allgemeines .....	13
5.2.2	Ergebnisse der präzisierten Lärmkartierung.....	14
5.2.3	Betrachtungsbereich Peitz – B168.....	15
5.2.4	Zusätzliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung in LAP Stufe 4.....	18
<b>5.3</b>	<b>Verfahrensablauf und Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden</b> .....	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>ANLAGE</b> .....	<b>19</b>

<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Tabelle 1: Stufen der Lärmaktionsplanung .....	1
Tabelle 2: EU- Umwelthandlungsziele .....	9
Tabelle 3: Gängige Kategorien von ruhigen Gebieten .....	10
Tabelle 4: Betroffene Einwohner Stufe 4 $L_{DEN}$ .....	11
Tabelle 5: Betroffene Einwohner Stufe 4 $L_{NIGHT}$ .....	11
Tabelle 6: Lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	12
Tabelle 7: Angaben zur geschätzten Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen (neu in Stufe 4) .....	12
Tabelle 8: Isophonenbänder und Überschreitungsgebiete der 4. Stufe.....	13
Tabelle 9: Verkehrszahlen für die Straßen in den Betrachtungsbereichen.....	15
Tabelle 10: Standörtliche Verhältnisse .....	15
Tabelle 11: Berechnungsergebnisse Peitz – Betrachtungsbereich B168 .....	16
Tabelle 12: Evaluierung der Maßnahmen aus LAP Stufe 3 .....	17
Tabelle 13: Übersicht über den Verfahrensablauf und die Beteiligungen .....	18

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Abbildung 1: Einordnung der Lärmaktionsplanung in die kommunale Planung.....	4
Abbildung 2: Vergleich der unterschiedlichen Lärmindizes .....	6

## 1 ANLASS

Die Lärmvermeidung und die Verbesserung der Lärmsituation gehören mit zu den wichtigsten und zugleich schwierigsten Aufgaben der Stadt Peitz. Von allen Lärmarten (Gewerbelärm, Sport- und Freizeitlärm, Verkehrslärm) ist der von Straßen ausgehende Lärm derjenige, der sich am nachhaltigsten auf die städtebauliche Planung und geordnete Entwicklung und damit auf die Bürger auswirken kann. Dieser Herausforderung stellt sich die Stadt Peitz auch in der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung, die als Pflichtaufgabe durchzuführen ist.

Gemeinden, bei denen die Voraussetzungen des § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vorliegen, haben die Pflicht bis zum 18. Juli 2024 Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Zuständigkeit ergibt sich aus § 47d Abs. 1 i. V. m. § 47e Abs. 1 BImSchG.

Hintergrund dieser Aufgabe ist die Umgebungslärmrichtlinie der EG (Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002), die durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 in nationales Recht umgesetzt wurde (Einfügung in das BImSchG).

Für Städte und Gemeinden und für das Eisenbahn-Bundesamt besteht die Verpflichtung, alle fünf Jahre eine Lärmaktionsplanung nach § 47 d) BImSchG durchzuführen, bzw. diese zu überprüfen.

Folgende Stufen der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung wurden bereits bzw. wird aktuell vorgenommen:

**Tabelle 1: Stufen der Lärmaktionsplanung**

Lärmaktionsplanung	Jahr	Untersuchungsgegenstand / Verkehrsbelastung		Zuständigkeit für Lärmaktionsplanung	
				Stadt	EBA
1. Stufe	2007/2008	Straßen	DTV > 6 Mio. Kfz/a bzw. 16.000 Kfz/24 h*	Ja, LAP erstellt.	
		Eisenbahnstrecken	> 60.000 Züge/a		Nein, war für Peitz nicht relevant.
2. Stufe	2012/2013	Straßen	DTV > 3 Mio. Kfz/a bzw. 8.000 Kfz/24 h**	Ja, LAP erstellt.	
		Eisenbahnstrecken	> 30.000 Züge/a		Nein, war für Peitz nicht relevant.
3. Stufe	2017/2018	Straßen	DTV > 3 Mio. Kfz/a bzw. 8.000 Kfz/24 h**	Ja, LAP erstellt.	
		Eisenbahnstrecken	> 30.000 Züge/a		Nein, war für Peitz nicht relevant.
4. Stufe	2023/2024	Straßen	DTV > 3 Mio. Kfz/a bzw. 8.000 Kfz/24 h**	Ja, Gegenstand des aktuellen LAP.	
		Eisenbahnstrecken	> 30.000 Züge/a		Nein, ist für Peitz nicht relevant.

DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

\* gemäß § 47c Abs. 1 BImSchG

\*\* gemäß § 47b Nr. 3 BImSchG

Gemäß § 47 c BImSchG sind bis zum 18.07.2024 für die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr, für den Flughafen Berlin-Schönefeld (Berlin-Brandenburg - BER) sowie für Ballungsräume Lärmkarten zu erstellen. Die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken und die Aufstellung eines diesbezüglichen bundesweiten Lärmaktionsplans übernimmt das Eisenbahn-Bundesamt. Die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen, des Großflughafens und von Ballungsräumen obliegt in Brandenburg dem Landesamt für Umwelt. Teilleistungen werden durch externe Sachverständige erbracht. Die Lärmkarten entsprechen den Anforderungen nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 7. September 2021.

Lärmkarten stellen die bestehende Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet anhand von Lärmindizes dar (hier  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$ ). Abgeleitet werden aus den Lärmkarten statistische Kennwerte beispielsweise wie viele Personen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder Flächen in einem Gebiet von Überschreitungen dieser Lärmindizes betroffen sind.

Diese Basisdaten aus der Lärmkartierung werden vom brandenburgischen Landesamt für Umwelt (LfU) koordiniert und den betroffenen Kommunen als Grundlage für die Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellt. Die Basisdaten enthalten auch vom LfU durchgeführte Betroffenheitsstatistiken und eine Bewertung der Lärmsituationen in tabellarischer Form. Neu in der 4. Stufe ist die Ausweisung von geschätzten Zahlen der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen. Entsprechend § 4 Abs. 4 Nr. 9 der 34. BImSchV enthalten Lärmkarten auch tabellarische Angaben über

- die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten (ischaemic heart disease, IHD)
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (high annoyance, HA) und
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörungen (high sleep disturbance, HSD)

Die Ermittlung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungsrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte.

Die Berechnungen wurden mit dem Programm IMMI für Windows in der aktuellen Fassung, Fa. Wölfel Messsysteme Software, Höchberg durchgeführt.

Für Peitz liegt die Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt, (LfU) von Oktober 2022 vor mit einer Betroffenheit durch Verkehrslärm von den Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/a, die sich ausschließlich auf die B168 von der südlichen Ortseinfahrt bis zur Kreuzung Gubener Straße bezieht.

Die Durchführung und Fortschreibung der Lärmaktionsplanung ist eine kommunale Daueraufgabe (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

## 2 ZIELE UND AUFGABEN

### 2.1 Ziele und Vorteile

Grundsätzliches Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verbesserung der Situation in Bezug auf den Umgebungslärm im Sinne des BImSchG. Sie dient damit auch

- dem Schutz ruhiger Gebiete,
- dem Gesundheitsschutz und der Vorsorge,
- der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung,
- dem Erhalt und der Steigerung von Immobilienwerten,
- der Aufenthaltsqualität im Freien und damit der freizeitbezogenen und touristischen Attraktivität und der Naherholung.

Lärmaktionspläne fördern andere gemeindliche Ziele, wie

- Verbesserung der Luftqualität, der Verkehrssicherheit und der verkehrlichen Erschließung (z. B. Anbindung ÖPNV, Fuß-/ Radwegenetz),
- Förderung von kleinklimatischen Verbesserungen sowie auch Beitrag zum Klimaschutz,
- Erhöhung der Attraktivität der Gemeinde für die Bewohner und ihre Gäste,
- Optimierung der Standortvoraussetzungen für die Ansiedlung sowohl von ruhebedürftigen Unternehmen (Tourismus, Medizin, Bildung) als auch von „normalem“ Gewerbe (weicher Standortfaktor),
- Imagegewinn der Stadt als Wohn-, Tourismus- und staatlich anerkannter Erholungsort.

Lärmaktionspläne bieten Vorteile, unter anderem durch

- eine nachvollziehbare Erfassung und Bewertung der Lärmsituation,
- eine plausible Darstellung, was möglich und was z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht realisierbar ist,
- eine hohe Transparenz durch Information und Mitwirkung der Bürger und Behörden,
- eine Ableitung von kurzfristigen Maßnahmen und langfristigen Strategien zur Lärmminde- rung im Zusammenwirken mit anderen Planungen („Lärmmanagement“),
- Synergien für andere Planungen bei der Grundlagenermittlung (z.B. bei Bereitstellung von Grundlagendaten, Prüfungen und Abwägungen für die Bauleitplanung) und bei der Zielerreichung (z. B. bei Verkehrsplanungen),
- Koordinierung und Abstimmung von interkommunalen Zielen und Zusammenarbeiten.

### 2.2 Aufgabe und Verbindlichkeit

Die wesentliche Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist die Analyse und Bewertung der Lärmsituation. Im Ergebnis sind Maßnahmen, Konzepte und Strategien zu formulieren, um unter Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit, der Behörden und der Baulastträger zur Lärmreduzierung beizutragen und Lärmbelastungen entgegen zu wirken.

Die Aktionsplanung ist ein strategisches Planwerk, in dem der weitere Planungs- und Umsetzungsprozess aufgezeigt, die Zuständigkeiten für die Maßnahmenumsetzung dargestellt und die rechtliche, finanzielle und technische Realisierbarkeit abgeleitet wird.

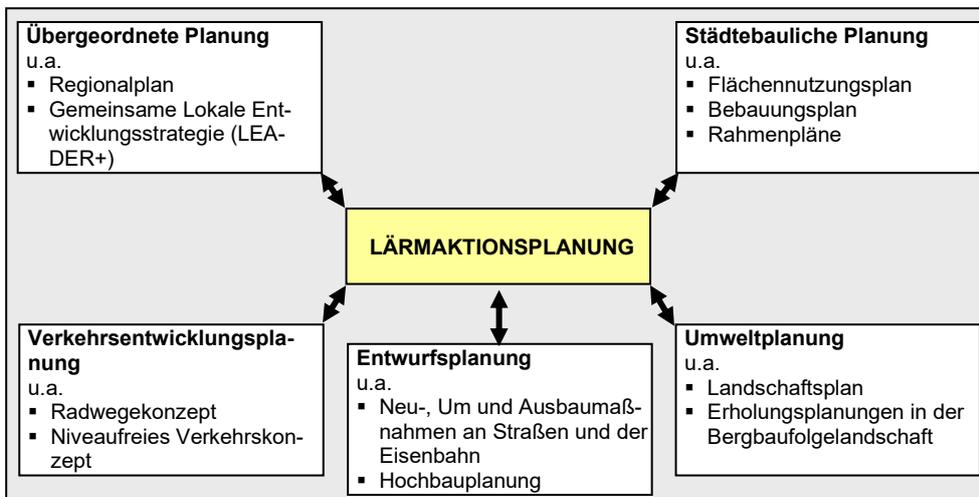
Der Lärmaktionsplan trifft keine rechtsverbindlichen Festlegungen. Ansprüche auf Durchführung von Maßnahmen können nicht abgeleitet werden.

### 3 EINORDNUNG IN DIE KOMMUNALE PLANUNG

Die Lärmaktionsplanung stellt zwar ein eigenständiges und später fortzuschreibendes Planwerk dar, sie ist aber nicht losgelöst von vorhandenen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen und von Entwicklungsvorstellungen der Stadt zu sehen. Die bestehenden Planungen und Entwicklungsvorstellungen (z. B. aus Dorferneuerungsplanungen, Stadtumbauplanung, Verkehrsplanungen) werden in den betroffenen Bereichen unter dem Aspekt des Lärmschutzes überprüft und je nach Situation unter diesem Gesichtspunkt weiterentwickelt.

Wechselwirkungen, Synergien und auch mögliche Zielkonflikte erfordern eine enge Abstimmung mit anderen Planungen, zumal Maßnahmen mit Lärminderungswirkung durch andere Planungsträger zu berücksichtigen sind. Damit wird dem Lärmschutz auf der planerischen Ebene mehr Gewicht beigemessen, ohne mit neuen Richt- und Grenzwerten Gestaltungsspielräume einzuschränken.

**Abbildung 1: Einordnung der Lärmaktionsplanung in die kommunale Planung**



## 4 UNTERSUCHUNGSRAUM UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

### 4.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes

Die Stadt Peitz ist eine amtsfreie Gemeinde des Landkreises Spree-Neiße im Süden Brandenburgs.

Die Stadt ist Sitz des Amtes Peitz. Zu dem Amtszusammenschluss gehören die Gemeinden Drachhausen, Turnow-Preilack, Tauer, Jänschwalde, Drehnow, Teichland, Heinersbrück und die Stadt Peitz selbst.

Die Stadt Peitz ist im Wesentlichen aus dem Verkehr der Bundesstraße 168 und der Landesstraßen 50 / 474 durch Verkehrslärm betroffen.

Dabei erreicht nur die Bundesstraße 168 von Cottbus kommend die gesetzlich vorgegebenen Verkehrszahlen zur Auslösung der Lärmaktionsplanung. Der Auftraggeber hat sich entschlossen, die Lärmaktionsplanung nicht über diesen gesetzlich geforderten Bereich auszudehnen.

### 4.2 Bewertungsgrundsätze

#### 4.2.1 Ausgangslage

Grundlagen für die Darstellung von Lärmsituationen und für die Auslösung einer Lärmaktionsplanung sind die Kartierungsergebnisse des LfU Brandenburg, wie unter Kap. 5.1 dargestellt. Die strategischen Lärmkarten zeigen, dass in den von der südlichen Stadtgrenze bis zur Kreuzung Gubener Straße die sogenannten Auslösewerte für eine verpflichtende Lärmaktionsplanung mehr oder weniger überschritten sind.

Aus den vorgegebenen strategischen Lärmkarten ergeben sich formal die Untersuchungsräume für die Lärmaktionsplanung in den genannten Pflichtbereichen.

Untersuchungsgegenstand ist dabei die Quellenart Straßenverkehr. Die vorgegebene Herangehensweise zur Klärung von Lärmsituationen folgt ausschließlich einem Verkehrsmengenansatz, d. h. es werden alle Straßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr (entspricht einer täglichen Verkehrsmenge von mehr als DTV = 8.200 KFZ/Tag) kartiert. In diese Kategorie fallen insbesondere Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen. Die Kartierungspflicht und damit verbunden auch die Meldepflicht für die Stadt Peitz resultiert ausschließlich aus dem Verkehrslärmeinfluss der Bundesstraße B168.

Diese Untersuchungsmethodik kann nicht ausschließen, dass Lärmbelastungsbereiche auch außerhalb der Wirkung der beschriebenen Quellengruppe zu finden sind, beispielsweise an stärker bewohnten Straßen oder Straßenrandbebauungen mit geringem Abstand zur Straße oder zu Straßen mit Kopfsteinpflasteroberflächen.

Die Lärmaktionsplanung Stufe 4 basiert auf der Lärmaktionsplanung der Stufe 3. Die vorhandene Lärmaktionsplanung wird hinsichtlich der grundsätzlichen Inhalte aktualisiert und bezüglich der Maßnahmen geprüft und gegebenenfalls angepasst.

Für die Stadt Peitz sind Straßen mit 3 Mio. Fahrzeugen an Hand der Prüfwert-Isophonen für eine Lärmaktionsplanung Lärmbetroffenheiten festgestellt (Menschen, Flächen, Wohnungen).

#### 4.2.2 Schallpegel und Berechnungsgrundlagen

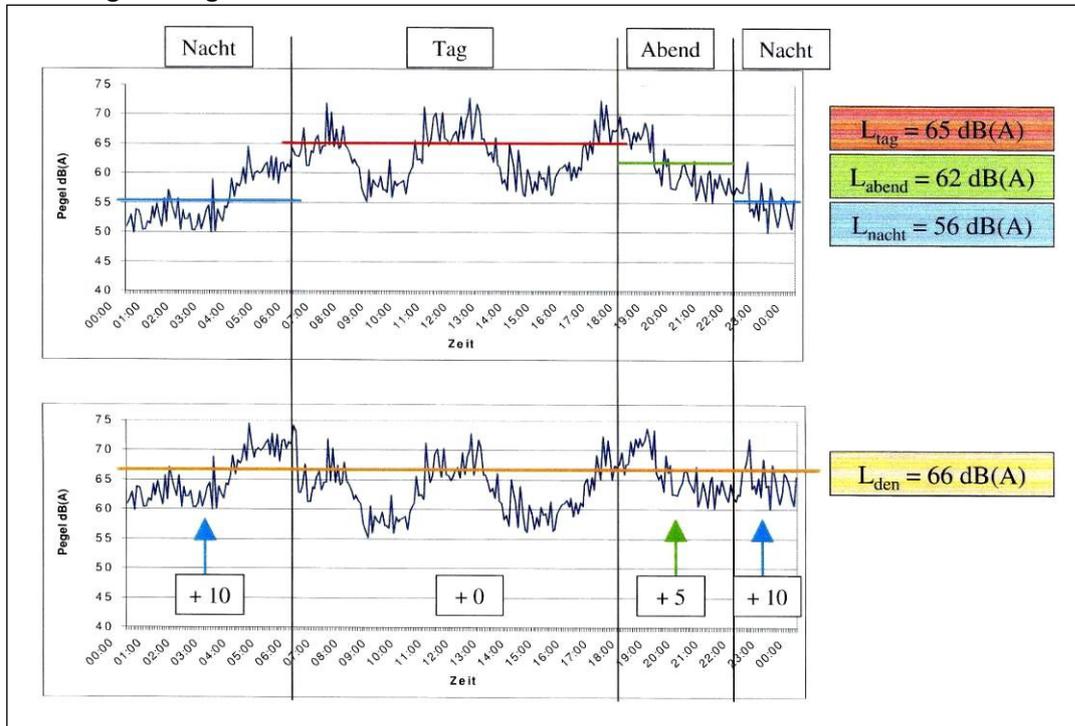
Die Darstellung der Lärmsituation erfolgt durch mittlere Schalldruckpegel. Dabei werden die europäischen Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  verwendet.

Der Lärmindex  $L_{DEN}$  spiegelt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 Stunden) wider. Er berücksichtigt die Lärmbelastung am Tag (Day, 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr), am Abend (Evening, 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und in der Nacht (Night, 22.00 bis 06.00 Uhr). Für den Abend wird ein Zuschlag von 5 dB und für die Nacht ein Zuschlag von 10 dB erteilt, um die höhere Störwirkung in diesen Zeitabschnitten zu berücksichtigen.

Der Lärmindex  $L_{\text{Night}}$  berücksichtigt ausschließlich die Lärmbelastung in der Nacht (Night, 22.00 bis 06.00 Uhr). Er liegt bei Straßen in der Regel etwa 10 dB unter dem Wert des  $L_{\text{DEN}}$ .

Nachstehende Grafik verdeutlicht den Grundzusammenhang:

**Abbildung 2: Vergleich der unterschiedlichen Lärmindizes**



Quelle: ACCON GmbH

#### 4.2.3 Geändertes Berechnungsverfahren in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Während die Kartierung in den bisherigen Stufen 1 bis 3 der Lärmaktionsplanung nach nationalen eingeführten, vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm erstellt wurde, ist zum 1. Januar 2019 ein europaweit einheitliches Berechnungsverfahren CNOSSOS-EU in Kraft getreten, welches seit diesem Zeitpunkt verbindlich anzuwenden ist. Dies hat zur Folge, dass die Lärmkartierung im Jahre 2023 nach den Vorgaben von CNOSSOS erfolgen muss. Die in nationalen Regelungen überführten und auf die deutschen Gegebenheiten konkretisierten Berechnungsmethoden sind im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Aus den nunmehr im Rahmen der Lärmkartierung eingeführten Methoden resultieren Veränderungen gegenüber der bisherigen Herangehensweise an die Schallberechnungen.

Beispielhaft zu nennen sind Änderungen an den für die Schallberechnung benötigten Eingangsdaten, aber auch an der der Berechnung zu Grunde liegenden Schallausbreitungsmodellierung.

Das betrifft insbesondere:

- die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) mit der Datenbank für die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB-D),
- die Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB),
- die 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung vom 28. Mai 2021).

Beispielsweise beziehen sich die methodischen Änderungen in den Berechnungs- und Bewertungsverfahren nach CNOSSOS auf:

- die Ausbreitung von Lärm, bezogen auf die geometrische Ausbreitung, Luftabsorption, Beugung, Bodeneffekt und auch auf die Reflexion an Gebäuden,
- eine differenzierte Fahrzeugklasseneinteilung in leichte, mittelschwere, schwere Fahrzeuge sowie zweirädrige Kraftfahrzeuge,
- von nationalen Annahmen abweichende Pegeligenschaften von Straßenoberflächen, die weiter nach Fahrzeugklassen und Geschwindigkeiten unterschieden sind,
- eine deutliche Veränderung in der Methodik der Festlegung von Nachweisorten vor Gebäuden und die Zuordnung der Bewohner zu diesen Berechnungspunkten. Nach aktueller Herangehensweise werden die Bewohner nicht mehr gleichmäßig, sondern auf die obere Hälfte des Medians je Fassadenbereich verteilt.
- eine veränderte Splittung der Isophonenbänder und veränderte Rundungsregeln, was zur Folge hat, dass belastete Personen verändert eingruppiert werden
- veränderte Kartierungsfarben
- eine Harmonisierung der Ergebnisse mit nationalen Regelwerken ist nicht mehr möglich

Diese Änderungen in den verwendeten Grundlagen der Lärmkartierung führen dazu:

- ein allgemein gültiger Vergleich der Lärmkarten nach VBUS (Kartierungsstufen 1-3) und BUB (Kartierungsstufe 4) ist nicht möglich,
- es können nur informativ nachstehende Tendenzen der Ergebnisunterschiede mitgeteilt werden,
- im Einwirkungsbereich von Autobahnen wird mit Anwendung der BUB eine deutlich höhere Lärmbelastung von bis zu 5 dB ausgewiesen,
- über fast alle Pegelklassen vergrößert sich die Fläche der einzelnen 5 dB - Isophonenbänder erheblich,
- bei ungehinderter Schallausbreitung ist auch bei nachrangigen Straßen ein ähnlicher Effekt mit Vergrößerung der verlärmten Fläche zu beobachten,
- in innerörtlichen Bereichen mit komplexer Bebauung und Abschirmungen sind pauschale Aussagen zur Lärmimmission nicht möglich. Unterschiede von  $\pm 2$  dB sind in Abhängigkeit von Quellenentfernungen und Bebauungsdichte durchaus zu erwarten.
- Vergleiche zu belasteten Einwohnerzahlen stellen fest, dass auf Grund der Einwohnerverteilung nach BEB durchaus um 75% bis 100% höhere Belastungszahlen im Vergleich zu früheren Kartierungsverfahren zu erwarten sind.

#### 4.2.4 Ableitung der Prüfwerte

Die vorliegende Planung folgt den Vorgaben der 34. BImSchV (Kartierungsverordnung) eine Lärmaktionsplanung insbesondere dann durchzuführen, wenn

ein Prüfwert von  **$L_{DEN} = 65$  dB bzw.  $L_{Night} = 55$  dB** an Wohngebäuden überschritten wird.

Einer Überschreitung dieses Wertes soll durch das Instrument der Lärmaktionsplanung immer entgegengewirkt werden.

#### 4.2.5 Betroffenheitsanalyse

Neben der Darstellung der flächenhaften Belastung in Form von Lärmkarten verlangt die EU-Umgebungslärmrichtlinie auch tabellarische Angaben über die Anzahl der lärmbelasteten Menschen, Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude.

Weiter sind Angaben zur Gesamtfläche von lärmbelasteten Gebieten zu machen.

Die Vorgehensweise ist mit der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) bundesweit einheitlich vorgegeben. Bei der Ermittlung der lärmbelasteten Personen wird die Einwohnerzahl in Gebäuden auf die obere Hälfte des Medians je Fassadenbereich verteilt. Die Betroffenheitsanalyse bezieht sich auf die in Stufe 4 der Umgebungslärmkartierung vom Landesumweltamt Brandenburg kartierten Lärmquellen, ergänzt durch Ergebnisse aus der präzisierten Lärmkartierung.

Eine Betroffenheitsdarstellung wird in der Form vorgenommen, dass die Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe und 0,10 m vor den Gebäuden berechnete Lärmindex in folgenden Isophonen-Bändern liegt:

für $L_{DEN}$	für $L_{NIGHT}$
	45 - 49 dB(A) optional
55 - 59 dB(A)	50 - 54 dB(A)
60 - 64 dB(A)	55 - 59 dB(A)
65 - 69 dB(A)	55 - 59 dB(A)
70 - 74 dB(A)	60 - 64 dB(A)
ab 75 dB(A)	65 - 69 dB(A)
	ab 70 dB (A)

Geringere Lärmpegel sind gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Lärmaktionsplanung nicht relevant.

Ergänzende Informationen werden in nachstehender Form gegeben:

- Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen  
Die Anzahl der Wohnungen wurde aus der Zahl der betroffenen Einwohner und der gemein-despezifischen durchschnittlichen Personenzahl pro Wohnung ermittelt. Sie stellt daher nur eine Schätzung dar. Auch diese Werte sind gesondert nach  $L_{DEN}$  (0 - 24 Uhr) und  $L_{Night}$  (22 - 6 Uhr) aufgeführt.
- Größe der lärmbelasteten Fläche  
Angegeben ist die Größe der lärmbelasteten Gemeindefläche für die 24-stündige Lärmbelastung  $L_{DEN}$  - bezogen auf die kartierten Lärmquellen.
- Anzahl der lärmbelasteten Schul- und Krankenhausgebäude (in der aktuellen Planung nur für nicht pflichtige Bereiche zutreffend)

Berücksichtigt wurden die Gebäude, die nach der Automatisierten Liegenschaftskarte (ALK) als Schul- bzw. Krankenhausgebäude gekennzeichnet sind.

#### 4.2.6 Lärmbelastung

Zur Bewertung der Konfliktschwere oder gesundheitlicher Auswirkungen, zur Bewertung von Lärminderungsmaßnahmen, zur prioritären Festlegung einer Maßnahmenreihenfolge zur Lärminderung oder zur Ermittlung von Belastungsschwerpunkten kann es hilfreich sein, Lärmbewertungssysteme heranzuziehen. Derartige Lärmbewertungssysteme berücksichtigen beispielsweise Lärmpegelhöhen und Anzahl der betroffenen Menschen in einer funktionalen Verknüpfung. Eine einheitliche Vorgehensweise dazu ist derzeit nicht reglementiert.

Für die Stadt Peitz wird eine derartige Stufung z.B. nach dem Verfahren "Lärmkennziffer" (Methode zur Beurteilung lärmbedingter Konfliktpotentiale in der städtebaulichen Planung) nicht vorgenommen.

Eine Harmonisierung bzw. ein Vergleich der Lärmbelastung berechnet nach den methodischen Vorgaben der EU ist mit nationalen Regelwerken nicht möglich, beispielsweise nach den Regeln der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) oder den Lärmsanierungsgrundsätzen nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien 97. Im Zusammenhang mit Gesundheitsgefährdungen durch Lärm geht die EU von nachstehenden Umwelthandlungszielen aus:

**Tabelle 2: EU- Umwelthandlungsziele**

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von Belästigung/Beeinträchtigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Quelle: Positionspapier des Umweltbundesamtes zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung

Im Zusammenhang mit der Klärung von gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärm verlangt die 34. BImSchV (Kartierungsverordnung) in § 4 Abs. 4 Angaben zu Belastungsfällen bezogen auf ischämische Herzkrankheiten, auf Fälle starker Belästigung und Fälle starker Schlafstörung.

#### 4.2.7 Ruhige Gebiete

Ziel der Lärmaktionsplanung soll es auch sein, "ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen" (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Feste Kriterien für "ruhige Gebiete" gibt es nicht, hier sind Individualentscheidungen der planenden Kommune gefragt.

In der Praxis werden akustische Parameter (L<sub>DEN</sub>), Flächennutzungen (Erholung, Tourismus), Lage (fußläufige Erreichbarkeit), Größe, Umgang mit Störeinflüssen (Kinderspielplätze, Sportaktivitäten möglich) u. ä. als Auswahlkriterien herangezogen.

Nachstehende Tabelle fasst die gängigen Kriterien für ruhige Gebiete zusammen:

**Tabelle 3: Gängige Kategorien von ruhigen Gebieten**

	<b>Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen</b>	<b>Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum</b>	<b>Landschaftlich geprägte Erholungsräume</b>
<b>Akustische Kriterien</b>	L <sub>DEN</sub> 55 dB(A) bis L <sub>DEN</sub> 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 6 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich	L <sub>DEN</sub> 50 dB bis L <sub>DEN</sub> 55 dB(A)	L <sub>DEN</sub> 40 dB(A) bis L <sub>DEN</sub> 50 dB(A)
<b>Flächennutzung</b>	Grünflächen, Parks, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime	Wald, Grünflächen, Parks, Feld, Flur und Wiesen	Naturschutzgebiete, Landwirtschaft, Wald, Wasser, Moore
<b>Mindestgröße</b>	bis 30 ha	3 bis 400 ha	30 bis 6.400 ha
<b>Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit</b>	Wohngebietsnah, fußläufig erreichbar		
<b>Zusammenfassung</b>	Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für die Anwohnenden	Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen	Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes wird nicht untersucht, inwieweit sich bezüglich von akustischen Kriterien stadtnahe Flächen für eine verwaltungsrechtliche Festsetzung als ruhige Gebiete eignen.

Eine derartige Untersuchung setzt beispielsweise eine Identifikation aller Lärmarten auf die ausgewählte Fläche voraus, d.h. nicht nur Straßenverkehrslärm von Hauptachsen, sondern auch von niedriger gewidmeten Straßen, von Bahnanlagen und auch von Gewerbelärm.

Diese Untersuchung kann die Lärmaktionsplanung in der gewählten Aufgabenstellung nicht leisten.

Es ist weiter darauf hinzuweisen, dass eine Festsetzung von ruhigen Gebieten in der Lärmaktionsplanung auf Grund der Beschlussbindung durchaus eine Steuerungsfunktion auf zukünftige Gebietsnutzungen und gebietsbezogene Planungen hat, beispielsweise in der Bauleitplanung.

Eine rechtliche Kollision mit anderen Planungen ist denkbar, aber derzeitig nur abstrakt zu bewerten. Mit dem genannten Hintergrund führt die Stadt Peitz keine neuen Flächen in den Lärmaktionsplan ein, die den Charakter von ruhigen Gebieten nach § 47 d Abs. 2 BImSchG haben. Die Argumentation wird auch dadurch gestützt, dass auf Grund der Ortslagen und ihrer geringen Größe naturnahe und ruhige Flächen im Sinne ruhiger Gebiete schnell und ohne KFZ-Nutzung erreichbar sind.

## 5 DER LÄRMAKTIONSPLAN – STUFE 4

Folgende wesentlichen Gegenstände werden in der nunmehr erstellten Lärmaktionsplanung Calau, Stufe 4 untersucht:

1. Es werden die relativ generalisierten und durchaus ungenauen Daten des LfU mit den konkreten örtlichen Verhältnissen und mit den Daten aus der LAP-Stufe 3 abgeglichen.
2. Es erfolgt eine Evaluierung der empfohlenen Lärminderungsmaßnahmen aus LAP-Stufe 3.
3. Im Ergebnis der Prüfung der Schallimmissionsberechnungen (s. Nr. 1) und der Evaluierung der empfohlenen Lärminderungsmaßnahmen (s. Nr. 2) wird abgewogen, ob an den bisherigen Maßnahmen festgehalten wird oder neue Maßnahmen zur Lärminderung bestimmt werden.

### 5.1 Ergebnisse der Lärmkartierung des Landes Brandenburg

#### 5.1.1 Kartierungsergebnisse und Betroffenheiten – 4. Stufe

Die Ergebnisse der LfU-Kartierung beziehen sich auf die Gesamtheit der Stadt Peitz. Die Kartierung der Stufe 4 zeigt, dass die Überschreitung des Prüfwertes durch den Verkehrslärmeinfluss der Bundesstraße B168 hervorgerufen wird.

Einen Überblick zu den Kartierungsergebnissen der Stufe 4 aus der LfU-Kartierung geben die beigefügten Grafiken und nachstehende tabellarische Übersichten.

**Tabelle 4: Betroffene Einwohner Stufe 4  $L_{DEN}$**

$L_{DEN}/dB(A)$	EW- Zahl
55-59	115
60-64	82
<b>65-69</b>	<b>71</b>
<b>70-74</b>	<b>58</b>
>75	0
<b>Betroffene:</b>	<b>326</b>

**Tabelle 5: Betroffene Einwohner Stufe 4  $L_{NIGHT}$**

$L_{NIGHT}/dB(A)$	EW- Zahl
45-49	151
50-54	85
<b>55-59</b>	<b>69</b>
<b>60-64</b>	<b>650</b>
<b>65-69</b>	<b>5</b>
>70	0
<b>Betroffene:</b>	<b>375</b>

Angaben über lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen, Kindergärten und Krankenhäuser innerhalb der geforderten Isophonenbänder:

**Tabelle 6: Lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser**

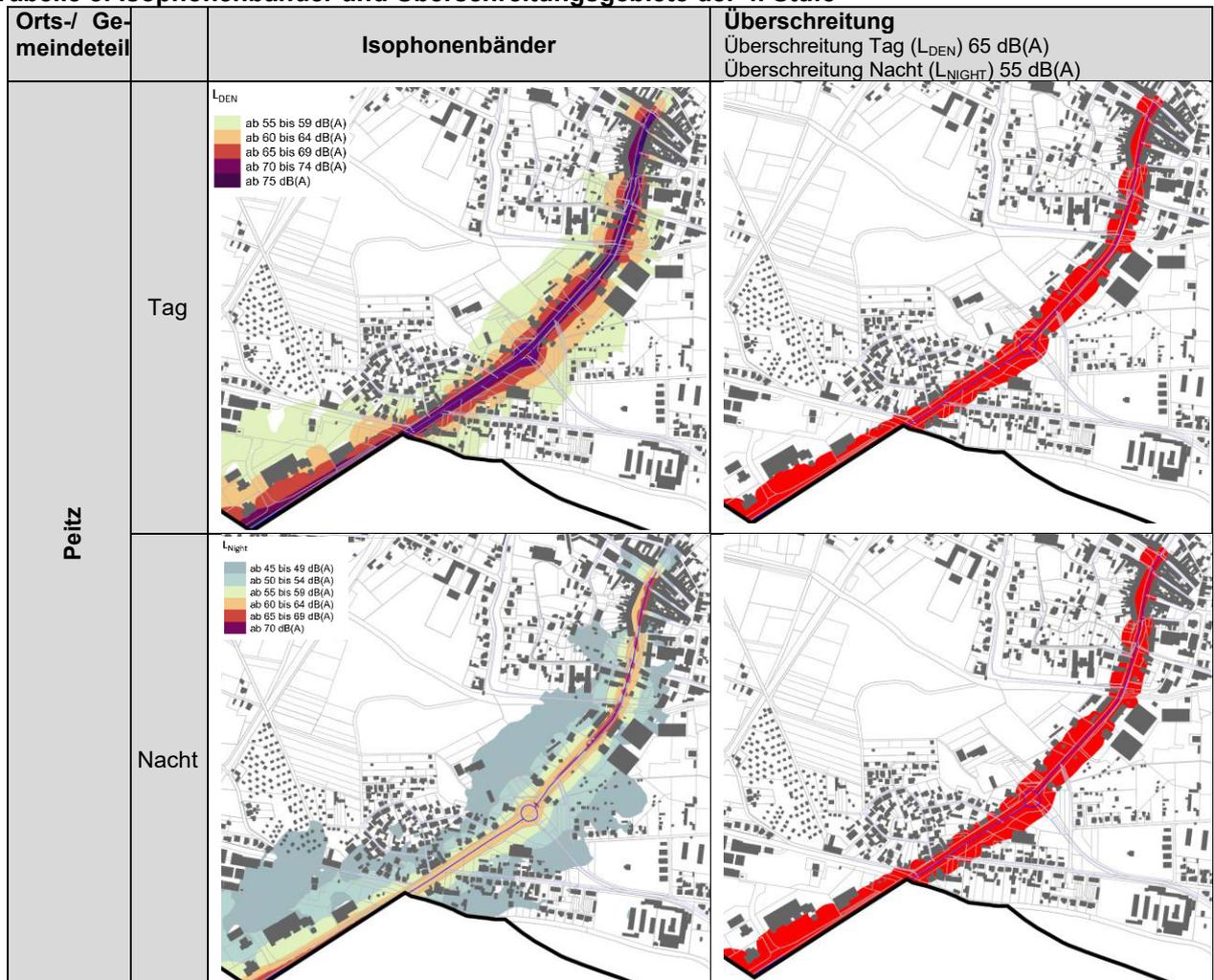
<b>L<sub>DEN</sub>/dB(A)</b>	<b>55-64</b>	<b>65-74</b>	<b>&gt;75</b>
	<b>Stufe 4</b>	<b>Stufe 4</b>	<b>Stufe 4</b>
Flächen/km <sup>2</sup>	0,21	0,08	0,01
Wohnungen/Anzahl	94	620	0
Schulgebäude/Anzahl	0	1	0
Kitagebäude/Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

**Tabelle 7: Angaben zur geschätzten Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen (neu in Stufe 4)**

<b>Gesundheitsschädliche Auswirkung</b>	<b>Fälle ischämischer Herzkrankheiten</b>	<b>Fälle starker Belästigung</b>	<b>Fälle starker Schlafstörung</b>
	<b>IHD</b>	<b>HA</b>	<b>HSD</b>
Anzahl aus LfU	0	64	16

Für folgende Ortsbereiche liegen in der **4. Stufe** neue Kartierungsergebnisse vor:

**Tabelle 8: Isophonenbänder und Überschreitungsgebiete der 4. Stufe**



Aus den vorherigen Grafiken und tabellarischen Übersichten lassen sich folgende erste Schlussfolgerungen zur Betroffenheiten ableiten:

- Die Grafiken zeigen in einer grundsätzlichen Darstellung die Überschreitung der Prüfwerte Tag/Nacht von 65 dB/55dB in den Ortslagen, welche an der B168 südlich des Ortskerns und der Gubener Straße liegen.
- Die Prüfwert-Isophonen Tag sowie Nacht erreichen die Fassaden der angrenzenden bis zu einem Abstand von ca. 50 m von der B168.

In der präzisierten Lärmkartierung innerhalb der Lärmaktionsplanung werden die Betroffenheiten von der Bundesstraße B168 für den betroffenen Stadtbereich differenziert dargestellt.

## 5.2 Präzisierte Lärmkartierung

### 5.2.1 Allgemeines

Die vom LfU durchgeführte strategische Lärmkartierung in Stufe 4 (Grobkartierung) für Straßenverkehr im Straßennetz mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr weist für die bundesstraßennahe Bebauung eine Betroffenheit aus.

Zur prioritären Bewertung der Betroffenheiten und der Konfliktschwere sowie zur differenzierten Beurteilung ist die Schaffung von Betrachtungsbereichen sinnvoll.

Für die präzisierte Lärmkartierung wurden daher ein Betrachtungsbereich für die B168 von der südlichen Ortseinfahrt bis zur Gubener Straße gebildet, in dem eine Feinkartierung vorgenommen

wurde, die die Ergebnisse differenziert zuordenbar macht. Eine Feinkartierung bedeutet eine flächenhaft tiefere Darstellung der Verkehrslärmsituation im Betrachtungsgebiet. Diese Herangehensweise gestattet eine bessere und realistischere Abbildung der Lärmsituation, ihrer Zusammenhänge und der gegebenen Konfliktschwere.

Die vorgegebene Herangehensweise, das Finden von Lärmschwerpunkten primär von Verkehrszahlen abhängig zu machen, kann nicht ausschließen, dass weitere und durch die Methodik nicht feststellbare Konfliktsituationen existieren. Das kann beispielhaft auch der Fall sein, wenn viele Menschen sehr nah an weniger stark befahrenen Straßen wohnen oder akustisch laute Straßenoberflächen vorhanden sind.

Die hier durchgeführte Feinkartierung kann derartige Probleme auch in dem Betrachtungsbereich nicht erkennbar machen. Dafür wird eine Ausdehnung der Lärmkartierung in die Ortslagen hinein notwendig. Im Rahmen der Pflichtaufgaben nach EU-Forderung ist diese Herangehensweise ausdrücklich nicht gewollt. Sind im Einzelfall Verkehrslärmuntersuchungen in Ortsbereichen mit geringen Verkehrsstärken gewünscht, sind diese getrennt von dem Pflichtbereich in einer parallelen Untersuchung festzustellen.

In diesem Zusammenhang wird auf die Mitwirkung der Öffentlichkeit gesetzt. Bürger können Lärmprobleme aus ihrer Sicht vortragen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung weiter geprüft und gegebenenfalls in einer parallelen Bearbeitung integrierbar gemacht werden.

Für den untersuchten Betrachtungsbereich B168 wurde im Rahmen der Feinkartierung nur die Quellengruppe B168 behandelt. Die Einbeziehung des weiteren Straßensystems wurde nicht vorgenommen.

Die Anlage 1 gibt zu dem Betrachtungsbereich einen Überblick.

Es wird darauf hingewiesen, dass es durch die Anpassung der Rechen- und Beurteilungsvorschriften zu stark veränderten Betroffenenanzahlen im Vergleich zur bisherigen Kartierung kommt und eine Vergleichbarkeit nicht möglich ist.

### **5.2.2 Ergebnisse der präzisierten Lärmkartierung**

Neben der Darstellung der flächenhaften Belastung in Form von Lärmkarten sind auch tabellarische Angaben über die Anzahl der lärmbelasteten Menschen, Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude gemacht.

Die Betroffenheitsanalyse bezieht sich auf den Betrachtungsbereich und beinhaltet nur den auf diese Gebiete wirkenden Straßenlärm der B168.

Der präzisierten Lärmkartierung für die B168 in dem Betrachtungsbereich liegen folgende verkehrslärmbestimmende Eingangsdaten zugrunde:

**Tabelle 9: Verkehrszahlen für die Straßen in den Betrachtungsbereichen**

Straße	Betrachtungsbereich	DTV LfU [Kfz/24 Std.]	D <sub>Stro</sub> LfU [dB]	v LfU [Km/h]
B168	von Cottbus kommend bis Ortseingang	12.095	Asphalt	70/70
B168	Von Ortseingang bis Abzweig Gubener Straße	12.095	Asphalt	50/50

DTV : durchschnittlicher täglicher Verkehr  
 D<sub>Stro</sub> : Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen  
 v : zulässige Höchstgeschwindigkeit  
 LfU : Landesamt für Umwelt,

### 5.2.3 Betrachtungsbereich Peitz – B168

**Tabelle 10: Standörtliche Verhältnisse**

<b>Lage</b>	südlicher Orteingang bis Gubener Straße
<b>Einwohner</b>	ca. 4399
<b>Hauptlärmquelle</b>	Bundestraße B168: DTV ca. 12.095 KFZ/Tag Belag: Asphalt Geschwindigkeit: 70 km/h (außerhalb Ortslage) 50 km/h (innerhalb Ortslage)
<b>Entfernung Hauptlärmquelle/erste Wohnbebauung</b>	straßenbegleitend
<b>Weitere Lärmquellen (nicht Planungsinhalt)</b>	Bundestraße B168 Richtung Lieberose: DTV nicht angegeben Belag: Asphalt Geschwindigkeit: 50/30 km/h
<b>Entfernung weiterer Quellen/nächste Wohnbebauung</b>	straßenbegleitend
<b>Bebauungsstruktur</b>	überwiegend offene Ein- und Mehrfamilienhausbebauung
<b>Nutzungen</b>	überwiegend gemischte bauliche Nutzung
<b>Mehrfachbelastungen aus weiteren Verkehrswegen, Gewerbe, Industrie, Freizeit</b>	keine relevanten Belastungen
<b>Hinweis</b>	Anlage 2 - Lärmkarten
<b>Luftbild</b>	Quelle: GeoBasis DE/LGB (2024), dl-de/by-2-0



**Tabelle 11: Berechnungsergebnisse Peitz – Betrachtungsbereich B168**

Belastete Bewohner, Wohnungen, Schulen, ...													
Variante:	2024, nur B168												
Rechengebiet:	Peitz												
Lage-Parameter:	Lage von IP gemäß BEB <sup>1)</sup> (2021) [d=0.10m Lmin=2.0m Lmax=5.0m H=4.00m ]												
Nacht (22-6 Uhr)													
Methode: BEB <sup>1)</sup> , EU-Richtlinie 2021/1226, CNOSSOS-EU													
Kategorie	Summe	n.b.	>..-35	>35-40	>40-45	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75-80	>80-..
			dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB
Bewohner	4399	0	2750	959	323	165	79	79	46	0	0	0	0
... mit bes. Dämmung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
... leiser Fassade	710	0	413	168	14	32	26	39	19	0	0	0	0
Wohnung	2086	0	1305	452	154	78	38	37	22	0	0	0	0
Schule	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kindergarten	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DEN													
Methode: BEB <sup>1)</sup> , EU-Richtlinie 2021/1226, CNOSSOS-EU													
Kategorie	Summe	n.b.	>..-35	>35-40	>40-45	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75-80	>80-..
			dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB
Bewohner	4399	0	818	1011	1438	555	267	127	67	90	27	0	0
... mit bes. Dämmung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
... leiser Fassade	504	0	88	112	155	22	27	21	25	38	17	0	0
Wohnung	2086	0	389	480	678	264	127	60	32	43	13	0	0
Schule	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kindergarten	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Gesundheitsschädliche Auswirkung													
	Fälle ischämischer Herzkrankheiten			Fälle starker Belästigung				Fälle starker Schlafstörung					
	IHD			HA				HSD					
Anzahl	1			567				222					

<sup>1)</sup> BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

## Interpretatorische Bewertung

- Lärmbelastungen über tags 75 dB/ nachts 65 dB treten nicht auf.
- Lärmbelastungen über tags 70 dB sind für < 1% der Einwohner vorhanden.
- Lärmbelastungen über nachts 60 dB sind für ca. 1% der Einwohner vorhanden.
- ca. 3 % der Einwohner ist über den Prüfwert von 65 dB tags belastet.
- ca. 3 % der Einwohner sind über den Prüfwert von 55 dB nachts belastet.
- ca. 8 % der Einwohner wohnen in einem Pegelbereich größer 45 dB und sind der Gefahr von Schlafstörungen ausgesetzt.
- Fälle ischämischer Herzkrankheiten (IHD) treten nur in einem Fall auf
- 567 Fälle starker Lärmbelästigung (HA) treten auf
- 222 Fälle starker Schlafstörung (HSD) treten auf
- Die Verkehrsstärke DTV der B168 hat sich im Vergleich zur Stufe 3 geringfügig erhöht (von 11.848 KFZ/Tag auf 12.095 KFZ/Tag).

Die statistische Zahl der lärmbelasteten Bewohner ist mit den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung 2018 auf Grund der veränderten Berechnungsvorschriften nicht vergleichbar.

## Resümee

Eine Betroffenheit über den Prüfwert von 65 dB Tag sowie von 55 dB Nacht liegt bei ca. 3 % der Bewohner vor, diese ist noch als gering zu werten. Die Überschreitung des Pegelbereiches von 45 dB nachts, die mit möglichen Schlafstörungen verbunden ist, ist mit ca. 8 % ebenfalls noch als gering zu bezeichnen. Dennoch werden Maßnahmen empfohlen.

### Evaluierung der Maßnahmen zur Lärmreduzierung aus LAP Stufe 3

In der Lärmaktionsplanung Stufe 3 sind Maßnahmen zur Lärmreduzierung festgelegt worden, die teilweise aus der Lärmaktionsplanung Stufe 2 übernommen wurden. Die damals entfallenen bzw. realisierte Maßnahmen aus Stufe 2 werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 4 nicht mehr weitergeführt. Somit beschränken sich die nachfolgenden Angaben auf Maßnahmen der Stufe 3 und 4 und deren Umsetzungsstand. Die Prüfungsergebnisse sind in nachstehender Tabelle beschrieben.

**Tabelle 12: Evaluierung der Maßnahmen aus LAP Stufe 3**

Maßnahmenempfehlung LAP Stufe 3	Stand	Relevanz LAP Stufe 4
<b>1. Erneuerung von Straßenoberflächen und differenzierte Geschwindigkeitsregelungen</b>		
1.1 Versetzung des Ortseingangsschildes an der Bundesstraße 168 in Richtung Turnow	Geprüft, durch Straßenverkehrsbehörde abgelehnt	weiter LAP Gegenstand
1.2 Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes, der u. a. Aspekte des Verkehrslärmschutzes beinhaltet	noch offen, ist schon im Haushaltsplan berücksichtigt, wird demnächst ausgeschrieben	weiter LAP Gegenstand
1.3 Durchsetzung eines lärmindernden Oberflächenbelages (kein offenporiger Belag) beim nächsten Instandhaltungszyklus der Bundesstraße 168	laufend	weiter LAP Gegenstand
1.4 Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für LKW bei Nacht auf 30 km/h im Bereich der B 168 innerorts	noch offen war in der Vergangenheit nicht möglich jetzt neue gesetzl. Regelungen Prüfung sollte erneut erfolgen	weiter LAP Gegenstand
<b>2. Weiterverfolgung des Ziels einer Stadtführung</b>		
2.1 B 168	noch offen wird derzeit nicht verfolgt	weiter LAP Gegenstand
<b>3. Integrierte Lärminderungsmaßnahmen</b>		
3.1 Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege bzw. der Förderung des Umweltverbundes	Derzeit Erarbeitung eines FNP's für das gesamte Amt Peitz darin Festlegung zu Siedlungsentwicklung	weiter LAP Gegenstand
3.2 Förderung des Fußverkehrs	In Ausschreibung Verkehrs-/Mobilitätskonzept	weiter LAP Gegenstand
3.3 Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV	In Ausschreibung Verkehrs-/Mobilitätskonzept	weiter LAP Gegenstand
3.4 Förderung der Elektromobilität	In Ausschreibung Verkehrs-/Mobilitätskonzept	weiter LAP Gegenstand
<b>4. Weiterführende Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr</b>		
4.1 Regelmäßige Prüfung der Funktionalität und Notwendigkeit bestehender Signalisierungssysteme mit Berücksichtigung der Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie der Lärminderung	In Ausschreibung Verkehrs-/Mobilitätskonzept	weiter LAP Gegenstand
4.2 Prüfung der Möglichkeiten zur Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz	noch offen wird derzeit nicht verfolgt	weiter LAP Gegenstand

## Zusammenfassung

Die Maßnahmenempfehlungen aus der Lärmaktionsplanung- Stufe 3 konnten zum Teil nicht umgesetzt werden und bleiben so weiter Gegenstand der Lärmaktionsplanung- Stufe 4.

Im Zuge der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung werden die Maßnahmen im Sinne eines Monitorings weiterhin überwacht. Damit ist man in der Lage, veränderte Rahmenbedingungen oder unvorhersehbare nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

### 5.2.4 Zusätzliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung in LAP Stufe 4

In der Lärmaktionsplanung- Stufe 4 werden keine zusätzlichen Maßnahmen ergänzt. Die Maßnahmen aus der LAP-Stufe 3 sind weiterhin zu beobachten (s. Monitoring) und zu unterstützen.

## 5.3 Verfahrensablauf und Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden

Die Verfahrensanforderungen richten sich nach § 47d Abs. 3 BImSchG.

Im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in den unterschiedlichen Verfahrensschritten die Öffentlichkeit und die von der Planung maßgeblich berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die jeweiligen Stellungnahmen wurden, sofern sie für den Lärmaktionsplan von Belang waren, in den entsprechenden Abschnitten des Berichtes eingearbeitet.

Eine von diesem LAP wesentlich betroffene Behörde ist der Landesbetrieb für Straßenwesen (LS). Er ist Straßenbaulastträger der durch die Stadt führenden Autobahnen und der Landesstraßen sowie untere Straßenverkehrsbehörde für den Bereich der Autobahnen. Wegen dieser Betroffenheit und auf Grund des § 13 Nr. 2 der ImSchZV (Immissionszuständigkeitsverordnung vom 31. März 2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 24.02.2012) besteht hinsichtlich der Abstimmung mit der LS eine erhöhte Anforderung. Das Beteiligungsverfahren gibt dem Landesbetrieb Straßenwesen die Möglichkeit, die Prüfung nach § 13 Nr. 2 ImSchZV durchzuführen.

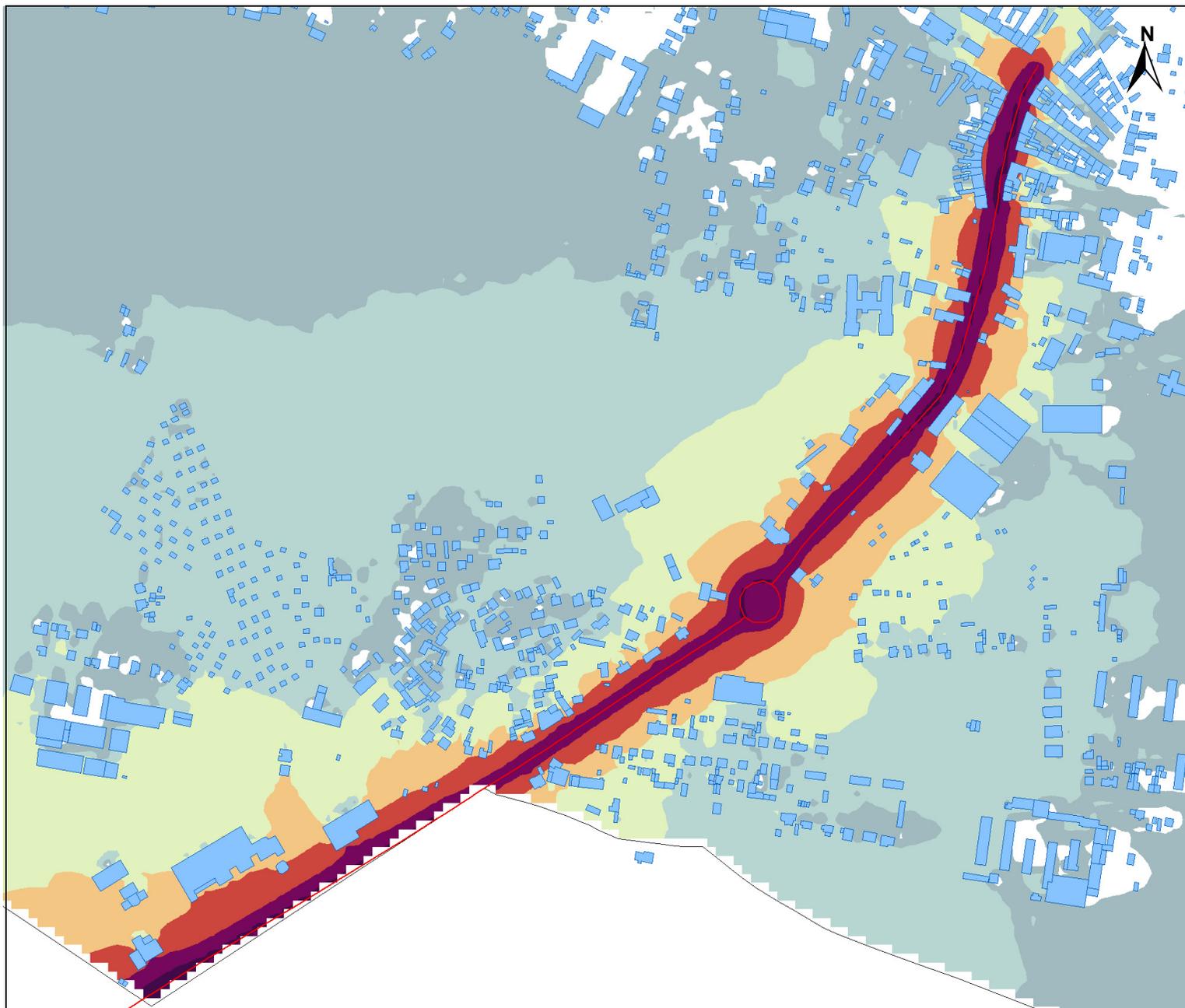
Nachstehende Tabelle zeigt die durchgeführten Verfahrensschritte:

**Tabelle 13: Übersicht über den Verfahrensablauf und die Beteiligungen**

Verfahrensschritt	Datum	
Information zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes in der Stadtverordnetensitzung	am	
Erhalt der Lärmkartierung vom Land Brandenburg mit Stand Juni 2022	am	Verfügbar im Internet für die Öffentlichkeit im Kartendienst des LfU
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Offenlegung	vom bis	
Stadtverordnetenversammlung	am	
Übergabe der Planung und des Berichtsbogens an das Land Brandenburg	im	

## **6 ANLAGE**

Anlage 1: Betrachtungsbereich – B168

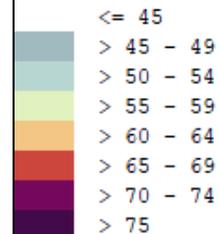


**Anlage 1: Betrachtungsbereich – B168**



Straßenlärm 24 Stunden – L<sub>DEN</sub> in dB(A)  
 Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Pegel im Berechnungsgebiet  
 DEN Prüfwert-Isophone  
 Pegel L<sub>DEN</sub>: 65 dB(A)  
 dB(A)



Erstellungsdatum: 2/2024  
 Berechnungsprogramm:  
 IMMI, Version 2023

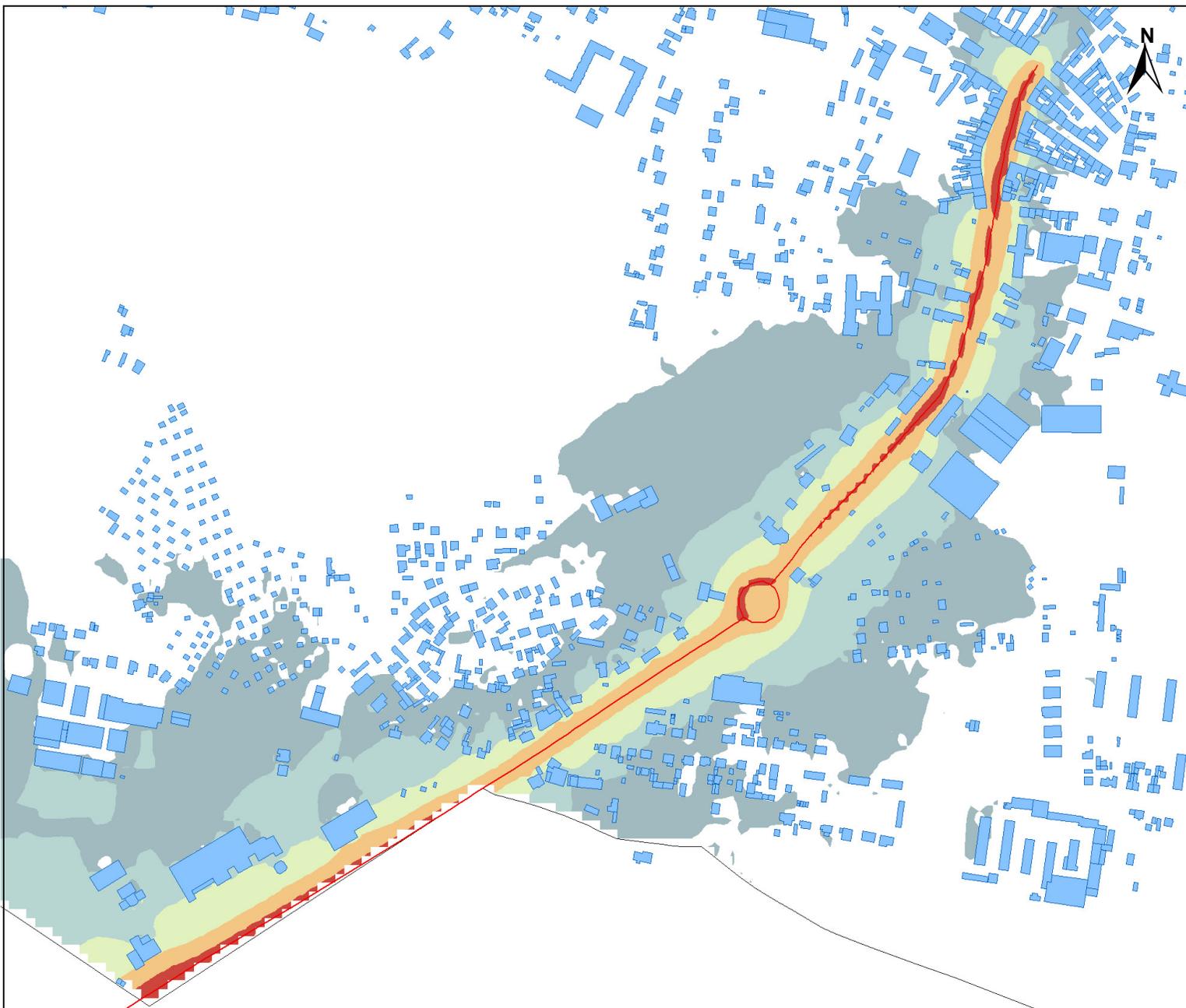
LS- Wand

Lärmaktionsplanung Peitz 2023/2024  
 Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr

**B168**

Grundlagen: Geländemodell: DGM1, LGB (2021)  
 Gebäudemodell: EBA 2021, ALKIS, LGB 2021)  
 Umweltstraßendatenbank (LFU 2022)  
 © GeoBasis-DE/LGB (2022), dl-de/by-2-0



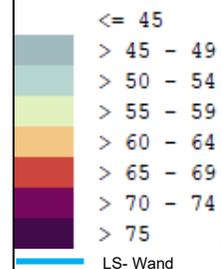


**Anlage 1: Betrachtungsbereich – B168**



Straßenlärm Nacht –  $L_{Night}$  in dB(A)  
 Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Pegel im Berechnungsgebiet  
 Nacht (22-6 Uhr) Prüfwert-Isophone  
 Pegel  $L_{Night}$ : 55 dB(A)  
 dB(A)



Erstellungsdatum: 2/2024  
 Berechnungsprogramm:  
 IMMI, Version 2023

Lärmaktionsplanung Peitz 2023/2024  
 Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr

**B168**

Grundlagen: Geländemodell: DGM1, LGB (2021)  
 Gebäudemodell: EBA 2021, ALKIS, LGB 2021)  
 Umweltstraßendatenbank (LFU 2022)  
 © GeoBasis-DE/LGB (2022), dl-de/by-2-0

