

GEMEINDE SCHWIELOWSEE

Lärmaktionsplan Runde 4 | Anlage 7

► Beschluss der Gemeindevertretung Schwielowsee am 15.05.2024 ◀

Im vorliegenden Abwägungsprotokoll sind sämtliche konkreten Anregungen und Hinweise, die während des Beteiligungsverfahrens im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP) (Runde 4) der Gemeinde Schwielowsee eingebracht wurden, sowie die jeweiligen Abwägungen dokumentiert.

Die öffentliche Auslage des Vorentwurfs des LAP (mit Stand vom 05.03.2024) erfolgte vom 11.03.2024 bis einschließlich 25.03.2024*. Während dieses Zeitraums waren die allgemeine Öffentlichkeit wie auch fachlich berührte Behörden und Träger öffentlicher Belange (TöB) eingeladen bzw. aufgefordert, schriftliche Stellungnahmen zu hinterlegen.

*Auf Nachfrage wurde Behörden/Institutionen eine Fristverlängerung gewährt.

Auftraggeber: Gemeinde Schwielowsee

Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
1	Stadt Werder (Havel) Stellungnahme vom 11.03.2024	
1.1	Es ergeben sich hieraus keine Einwendungen oder Bedenken für den Zuständigkeitsbereich der Stadt Werder (Havel). Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Werder (Havel) in Ihrer Funktion als unterste Straßenverkehrsbehörde ist von den im Entwurf geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht in ihrer Zuständigkeit betroffen.	Zur Kenntnis genommen
2	Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming Stellungnahme vom 12.03.2024	
2.1	Belange der Regionalplanung werden durch den Lärmaktionsplan nicht berührt	Zur Kenntnis genommen
3	Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) Stellungnahme vom 18.03.2024	
3.1	Gegen die vorliegende Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schwielowsee, in deren Rahmen die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr sowie auch Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen unterhalb dieses immissionsrechtlichen Schwellenwertes betrachtet und im Ergebnis konstruktive und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur weiteren Reduzierung des durch Kfz-Verkehr erzeugten Lärms formuliert wurden, bestehen aus verkehrsbehördlicher Sicht des Landes keine Einwände.	Zur Kenntnis genommen

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
4	Bürger:in Stellungnahme vom 19.03.2024 [Eingangsstempel: 25.03.2024]	
4.1	Mein Vorschlag ist eine Verkehrsinsel am Geltower Ortseingang wie auf der B 5 in den Ortschaften vorhanden (trotz einiger Blitzer auf der B 5 Richtung Friesack).	Zur Kenntnis genommen Die Errichtung einer Mittelinsel auf der B 1 in Geltow auf Höhe der Ortsgrenze zu Potsdam – bzw. von Potsdam aus kommend: vor der Einmündung des Kuckuckswegs – ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht praktikabel. Dies würde u. a. eine Verlegung der Bushaltestelle und einen Rückbau der vorhandenen Fußgänger-Lichtsignalanlage („Bedarfsampel“) erfordern. Nicht zuletzt befindet sich der entsprechende Bereich auf der Gemarkung der Stadt Potsdam. Südwestlich der Einmündung des Kuckuckswegs wären aufgrund beengter Flächenverhältnisse umfängliche bauliche Eingriffe in den Straßenraum nötig, die u. a. eine Verlegung des Gehwegs und die Entnahme der straßenbegleitenden Bäume erfordern würden.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
5	Landesbetrieb Straßenwesen Stellungnahme vom 28.03.2024	
5.1	<p>Entsprechend den Unterlagen sind die Basis- für die Erstellung der Lärmkartierung und Auswertung Daten aus 2010, 2015 und 2021. Diese Zahlen sind zu alt. 2023 wurde eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU) für den Bereich erstellt mit aktuellen Verkehrszahlen. Diese sind für den Lärmaktionsplan Runde 4 zu verwenden.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) kann zu den eingereichten Unterlagen keine Stellungnahme abgeben, da die Zahlen veraltet sind.</p> <p>Nach Einfügen der aktualisierten Zahlen aus der verkehrstechnischen Untersuchung für Geltow Süd ist dem LS der Lärmaktionsplan erneut zur Prüfung vorzulegen.</p>	<p>Die Lärmkartierung und hierauf basierende kommunale Lärmaktionsplanung sind ein zweistufiges, turnusmäßig durchzuführendes Verfahren, das mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gesetzlich geregelt ist. Die immissionsrechtlich definierte Zuständigkeit der kommunalen Lärmaktionsplanung beschränkt sich – wie im Fall Schwielowsee – außerhalb der Ballungsräume auf Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr, wobei die maßgebliche Beurteilungsgrundlage die jeweils jüngste Runde Lärmkartierung darstellt – im konkreten Fall handelt es sich um die im Jahr 2022 vom landeszentral verantwortlichen Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) veröffentlichten Ergebnisse der Lärmkartierung Runde 4 (siehe: https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermkartierung/).</p> <p>Weder das LfU noch die Kommunen sind gesetzlich verpflichtet, Neuberechnungen des Lärms vorzunehmen, sofern sich z. B. infolge der landeszentral bereits durchgeführten Lärmkartierung neue Erkenntnisse ergeben bzw. sich die örtlichen Gegebenheiten ändern (maßgeblich ist einzig der durch das oben benannte gesetzliche Regelwerk definierte 5-Jahres-Turnus).</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
		<p>Gleichwohl empfiehlt sich für eine möglichst realitätsnahe Interpretation der Lärmkartierungsergebnisse die ergänzende, rein qualitativ-interpretierende Berücksichtigung jüngste Erkenntnisse bezüglich etwaiger Änderungen von Parametern, die im Berechnungsverfahren der Lärmkartierung (CNOSSOS-EU bzw. BUB) zentrale Einflussgrößen darstellen (siehe Kap. 2.1.1 im Erläuterungsbericht). Dementsprechend wurde die vom LS angeführte – bzw. eine auf das Jahr 2022 datierende – VTU für den Bereich Geltow-Süd im Kap. 2.1.3.1 des Berichts besonders gewürdigt. Die in jener VTU ermittelten Verkehrsstärken für die Ortsdurchfahrt der B 1 in Geltow weichen aus Perspektive der Lärmkartierung und -aktionsplanung nur geringfügig von den in der Lärmkartierung Runde 4 unterstellten Verkehrsstärken ab, ergo: Selbst im hypothetischen Falle einer Neuberechnung des Straßenverkehrslärms mit CNOSSOS-EU ergäbe sich durch die Berücksichtigung des in der o. g. VTU ermittelten DTV – bei sonst identischen Eingangsdaten wie 2022 – annehmbar keine merkliche Änderung der Ergebnisse. Deutlich stärker ins Gewicht fallen würden hingegen der in der Lärmkartierung Runde 4 nicht berücksichtigte, in 2019 im betreffenden Straßenabschnitt der B 1 eingebaute, lärmmindernd wirkende CIAir® Asphalt sowie die rechnerisch nicht gewürdigte – aber tatsächlich geltende – Beschränkung der nächtlichen Höchstgeschwindigkeit (im Bericht jeweils eingehend dokumentiert und interpretiert in Kap. 2.1.3.1 bzw. 2.1.3.3 sowie in Kap. 2.3.1).</p>

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6	Autobahn GmbH des Bundes Stellungnahme vom 05.04.2024	
6.1	<p>Vorgeschlagen wird die Errichtung einer Lärmschutzwand.</p> <p>Es wurde festgestellt, dass im Ortsteil Ferch gemäß den allgemeinen Bewertungsmaßstäben des LAP kein Lärminderungserfordernis festzustellen ist.</p> <p>[...]</p> <p>Die Maßnahme Lärmschutzwand ist zu streichen.</p>	<p>Zutreffend ist, dass sich mit den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 und den allgemein anerkannten Bewertungsmaßstäben der Lärmaktionsplanung kein Lärminderungserfordernis in Ferch begründen lässt.</p> <p>Gleichwohl wurde im Ergebnis eines kommunalpolitischen Willensbildungsprozess (Erläuterungen in Kap. 3.4 des Erläuterungsberichts) einstimmig beschlossen, die Lärmschutzwand und weitere Autobahn-bezogene Lärminderungsmaßnahmen im Maßnahmenkatalog des LAP Runde 4 der Gemeinde Schwielowsee zu dokumentieren.</p> <p>Eine aus gegenwärtiger Perspektive äußerst vage und spekulativ erscheinende fachliche Legitimation dieser Maßnahmen beruht auf der Berücksichtigung des generell steigenden, lärmintensiven Güterverkehrsaufkommens auf der Straße (Lkw), der Anwendung der erst kürzlich eingeführten Berechnungsvorschrift RLS-19 und der Bewertung jener Ergebnisse eines schalltechnischen Gutachtens im Lichte der zum gegebenen Zeitpunkt gültigen Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes (siehe Kap. 1.4.5.3 im Bericht), die in der Vergangenheit bereits zwei Mal (in den Jahren 2010 und 2020) um jeweils 3 dB gesenkt wurden.</p>