

Anlage 9 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**Polizeidirektion Ost (Stellungnahme vom 06.12.2013)**

- ▶ **Maßnahmen zum Lärmschutz werden von der Polizei grundsätzlich befürwortet. Es bestehen keine grundsätzlichen Einwände oder Bedenken bezüglich des Lärmaktionsplans der Stadt Beeskow.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ **Seitens der Polizei werden hinsichtlich der Wahl von Maßnahmen folgende Hinweise gegeben: bei Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw sind Kontrollmaßnahmen mit der automatisierten Geschwindigkeitsmesstechnik teilweise nicht möglich, eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf Hauptdurchfahrtsstraßen verringert die Durchlassfähigkeit.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (Stellungnahme vom 17.12.2013)

- ▶ **Das MUGV nimmt den Entwurf zur Kenntnis. Der Lärmaktionsplanungsentwurf wird als umfassende Behandlung der straßenverkehrsbezogenen Umgebungslärsituation auf Basis einer vertieften Analyse eingeschätzt. Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen in Beeskow werden detailliert erörtert. Weiterhin wird auf folgende Sachverhalte hingewiesen:**
 - ▶ **Gemäß § 13 Ziffer 2 ImSchZV ist für Maßnahmen, deren Kosten vom Bund oder Land zu tragen sind, Einvernehmen einzuholen.**
 - ▶ **Eine Umsetzung der Maßnahmen ist nur auf Basis geltender gesetzlicher Bestimmungen durch die zuständige Behörde möglich. Mit diesen Behörden ist, sofern es nicht die Gemeinde selbst ist, Einvernehmen herzustellen.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

Landkreis Oder-Spree | Amt für Kreisentwicklung (Stellungnahme vom 14.01.2014)

- ▶ **Von Seiten des Amtes für Kreisentwicklung bestehen zum Lärmaktionsplan der Stadt Beeskow keine Bedenken. Die Belange der Straßenbaubehörde werden durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht berührt.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ **Es wird darauf hingewiesen, dass Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hinblick einer Wirksamkeit mit regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen einherge-**

Fortsetzung von Anlage 9

hen sollten. Von Seiten des Amtes für Kreisentwicklung sind bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung denkbar.

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

Landkreis Oder-Spree | Umweltamt (Stellungnahme vom 14.01.2014)

- ▶ Seitens der unteren Naturschutzbehörde, Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde sowie der unteren Wasserbehörde werden keine fachspezifischen Belange berührt.

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

Landkreis Oder-Spree | Straßenverkehrsamt (Stellungnahme vom 14.01.2014)

- ▶ »[...] Die Ermächtigungsgrundlage zur Durchführung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen) ist grundsätzlich verankert in:

- ▶ § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

- ▶ § 45 Abs. 1a StVO.«

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ »[...] Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setzt nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht voraus, dass ein bestimmter Schallpegel überschritten wird, maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Die Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) finden bei der Beurteilung der zumutbaren Lärmbelastigung im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht unmittelbar Anwendung. Diese Verordnung bestimmt die Schwelle der Zumutbarkeit von Verkehrslärm nur für den Bau und die wesentliche Änderung u.a. von öffentlichen Straßen. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV können aber im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungshilfe herangezogen werden, da sie ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck bringen, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion anzunehmen ist. Allerdings folgt für den Einzelnen aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO auch dann grundsätzlich „nur“ ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, wenn die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen einer Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden, denn bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist eine Gesamtbilanz vorzunehmen.«

Abwägungsvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Wesentlichen wird daraus geschlussfolgert, dass die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung nicht als Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen herangezogen werden können. Vielmehr ist eine Be-

Fortsetzung von Anlage 9

urteilung der schalltechnischen Auswirkungen im Hinblick auf eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung nach der 16. BImSchV vorzunehmen, vorzugsweise im Zusammenhang mit dem erforderlichen Antrag auf Anordnung. Dies wird im Verlauf der weiteren Planung berücksichtigt.

- ▶ **Grundsätzlich ist zu prüfen, ob Verbesserungen der lärmtechnischen Situation nur mit Maßnahmen möglich sind, die Verschlechterungen an anderer Stelle nach sich ziehen. Im Hinblick auf die Verschlechterung der Gesamtsituation werden insbesondere die Verschlechterung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder durch Verlagerungen von Verkehrsströmen hervorgerufene zusätzliche Lärmbelastungen von Anwohnern angesprochen.**

Abwägungsvorschlag:

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden verschiedene Maßnahmen diskutiert. Die jeweils nach sich ziehenden Konsequenzen wurden dabei ebenfalls mit berücksichtigt. Zum Beispiel wurde aufgrund der möglichen Verlagerungseffekte sowie der Verschlechterung der Leichtigkeit des Verkehrs auf einen Maßnahmenvorschlag zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Großteil des inneren Altstadtrings über den Gesamttag verzichtet. Somit ist eine Prüfung und Abwägung bereits durchgeführt worden.

- ▶ **Das Ermessen der Behörde zur Pflicht zum Einschreiten kann sich verdichten, wenn durch Lärmpegel die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (in reinen Wohngebieten) überschritten werden. Dennoch reduziert sich das Ermessen dabei nicht auf Null. Die Berechnung des Beurteilungspegels kann nach den RLS-90 erfolgen. Der Beurteilungspegel kann dann mit den jeweiligen Grenz- bzw. Richtwerten verglichen werden.**

Abwägungsvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In Ergänzung zu Punkt zwei wird hieraus geschlossen, dass es ebenso sinnvoll ist, eine Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen anhand der Richtwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (in reinen Wohngebieten) vorzunehmen. Dies wird ebenfalls im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt.

- ▶ **Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden, das die zuständigen Stellen erarbeiten.**

Abwägungsvorschlag:

Die Lärmaktionsplanung wird genau als eine solche sogenannte Querschnittsaufgabe eingestuft und stellt ein solches Konzept dar, welches unter Berücksichtigung aller planerischen oder baulichen Belange Lärmschutzmaßnahmen erarbeitet. Dies wird zum Beispiel auch in den Hinweisen zur Verkehrsplanungspraxis¹ unter Kapitel 4.2 entsprechend formuliert und gefordert.

Landkreis Oder-Spree | Bauordnungsamt (Stellungnahme vom 14.01.2014)

- ▶ **Von Seiten der unteren Denkmalschutzbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Lärmaktionsplanungsentwurf. Es wird darauf hingewiesen, dass bei möglichen**

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis – Teil 2: Lärmaktionsplan | Köln 2011.

Fortsetzung von Anlage 9

Sanierungsplanungen im »Historischen Stadtkern Beeskow« die Denkmalbehörden früh zu beteiligen sind.

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

Landkreis Oder-Spree | Landwirtschaftsamt (Stellungnahme vom 14.01.2014)

- ▶ **Es ist grundsätzlich darauf zu achten, dass schwere Landtechnik gefahrlos an parkenden Autos vorbeifahren kann. Dies ist insbesondere bei Lärminderungsmaßnahmen wie zum Beispiel das Anlegen von Parktaschen von Bedeutung.**

Abwägungsvorschlag:

Grundsätzlich wird die Stellungnahme zur Kenntnis genommen und bei weiteren Planungen beachtet. Im Lärmaktionsplan der Stadt Beeskow sind allerdings keine bauliche Maßnahmen, wie zum Beispiel das Anlegen von Parktaschen, vorgesehen.

- ▶ **Es wird empfohlen, die Zulässigkeit der Befahrung der Umgehungsstraße durch schwere Landtechnik zu überprüfen. Eine Anfrage könnte bei den zuständigen Stellen im Sinne einer Ausnahmeregelung gestellt werden.**

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und soll bis zur Bearbeitung der dritten Stufe geklärt werden.

Landkreis Oder-Spree | Gesundheitsamt (Stellungnahme vom 14.01.2014)

- ▶ **Der öffentliche Gesundheitsdienst unterstützt aus Gründen der Gesundheitserhaltung und des vorbeugenden Gesundheitsschutzes die Durchsetzung der Maßnahmen zur Lärminderung.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

Landesbetrieb Straßenwesen (Stellungnahme vom 22.01.2014)

- ▶ **Für Geschwindigkeitsreduzierungen an Bundes- und Landesstraßen ist ein Antrag bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde zu stellen. Bei den entsprechenden Verfahren ist eine Beteiligung des Landesbetriebs vorzusehen.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ **Im Zusammenhang mit der Förderung des Fuß- und Radverkehrs wird darauf hingewiesen, dass an der B 246 der Radweg von Schneeberg nach Grunow 2013 fertiggestellt wurde.**

Fortsetzung von Anlage 9

Weiterhin erfolgten Erhaltungsmaßnahmen an der Freien Strecke zwischen Schneeberg und Grunow sowie in der Ortsdurchfahrt Schneeberg.

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ **Derzeit im Planungsprozess befinden sich die Radwege an der B 168 und der B 246 von Bornow nach Buckow und von Buckow nach Lindenberg. Diesbezüglich sind noch keine Aussagen zur baulichen Realisierung der Maßnahmen möglich.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ **Folgende Radwege wurden in den vergangenen Jahren realisiert: an der B 168 von Friedland nach Beeskow sowie der 1. BA von Beeskow nach Ragow, an der B 246 von Schneeberg nach Krügersdorf, von Beeskow nach Bornow und von Krügersdorf nach Beeskow.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ **Bezüglich des Straßenbaus sind Erhaltungsmaßnahmen an der Fernstraße von Friedland nach Beeskow durchgeführt worden. Außerdem ist eine Deckenerneuerung in der OD Beeskow geplant, deren Zeitpunkt zur baulichen Umsetzung derzeit nicht festlegbar ist.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

Anlage 10 Stellungnahmen von Bürgern

Bürger 1 (Stellungnahme vom 30.11.2013)

- ▶ **Betroffene Anwohner der Luchstraße schätzen die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 nachts in der Luchstraße als nicht wirkungsvoll ein, da dort ab 22:00 Uhr im Vergleich ein geringes Verkehrsaufkommen vorherrscht. Das Empfinden ist vielmehr eine Lärmbelastung durch Lkw und Landwirtschaftliche Fahrzeuge.**

Abwägungsvorschlag:

In dem Lärmaktionsplan (siehe Abbildung 5-51) wird für die Luchstraße die Maßnahme Tempo 30 nachts aufgenommen. Gemäß der Abbildung 5-28 des Berichts zur Lärmaktionsplanung wird die Wirksamkeit gerade in den kritischen Nachtstunden und den gesundheitsgefährdenden Schwellenwerten deutlich. Die Betroffenen können in der Nacht von 10 auf 1 über dem Pegel von 60 dB(A) nachts reduziert werden. Der obigen Stellungnahme, gerade im Hinblick auf die Lärmbelastung durch Lkw und Landwirtschaftliche Fahrzeuge wird somit teilweise gefolgt.

- ▶ **Es wird vorgeschlagen, die Befahrbarkeit der großen Umgehungsstraße mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen während der Erntezeit zuzulassen.**

Abwägungsvorschlag:

Dieser Hinweis wurde ebenfalls vom Landwirtschaftsamt des Landkreises Oder-Spree geäußert. Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und soll bis zur Bearbeitung der dritten Stufe geklärt werden.

- ▶ **Die Einführung vom Tempo 30 ganztags oder zumindest für Lkw wird gefordert.**

Abwägungsvorschlag:

Vor dem Hintergrund, dass die Luchstraße zu dem Altstadtring in Beeskow zählt und die Wahrung der Leichtigkeit des Verkehrs auch immer mit zu berücksichtigen ist - dies wird auch in der Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes deutlich - wurde von der Maßnahme Tempo 30 ganztags abgesehen. Stattdessen wurden die Maßnahmen Tempo 30 für Lkw und Tempo 30 nachts weiter untersucht. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass die Maßnahme Tempo nachts gerade in der schützenswerten Nachtzeit - bei vergleichbarer Wirkung über den Gesamttag - etwas wirksamer ist und wird demnach in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Somit wird der Stellungnahme teilweise gefolgt.

Bürger 2 (Stellungnahme vom 16.12.2013)

- ▶ **Widerspruch gegen die Einstufung der Liebknechtstraße Süd und Wiesenring in eine höhere Priorität. Sie sind nicht als Pflichtstraßen einzuordnen. Es gibt und gab auch keinen Wunsch der Anwohner dies zu tun. Auch eine Änderung der Priorität von gering auf mittel ist demzufolge nicht statthaft.**

Abwägungsvorschlag:

Grundsätzlich ist es richtig, dass die südliche Liebknechtstraße und der Wiesenring nicht zu den sogenannten Pflichtstraßen (DTV > ca. 8.000 Kfz/24h) gemäß der EG-Umgebungslärmrichtlinie zählen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden diese Straßenabschnitte auch nicht als solche behandelt. Aufgrund von Bürgerbeschwerden, die an die Stadtverwaltung Beeskow herangetragen worden, wurden diese Straßenabschnitte lediglich ergänzend in die weitere Untersuchung mit einbezogen und die dort bestehenden schalltechnischen Auswirkungen ermittelt sowie Maßnahmen zur Lärminderung abgeleitet.

Bei der Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen in den beiden genannten Straßenabschnitten hat sich gezeigt, dass tatsächlich Betroffene über den Prüfwerten von 65 dB(A) am

Fortsetzung von Anlage 10

Gesamttag und 55 dB(A) in der Nacht existieren. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass die Interessen aller Anwohner gleichermaßen berücksichtigt werden sollen, sollen die abgeleiteten Maßnahmen »Tempo 30 ganztags« und »Tempo 30 nachts« weiterhin im Lärmaktionsplan enthalten bleiben, wenngleich deren Dringlichkeit zur Umsetzung nicht so hoch einzuordnen ist, wie bei Pflichtstraßen. Da die Lärmaktionsplanung als Prozess zu verstehen ist und aller fünf Jahre wiederholt wird, ist dies auch nicht als abschließende Entscheidung zu betrachten. Eine Überprüfung des Maßnahmenvorschlags im nächsten Planungszyklus (unter möglicherweise geänderten Randbedingungen) kann dann durchaus sinnvoll sein.

Bürger 3 (Stellungnahme vom 18.12.2013)

- ▶ **Widerspruch gegen die Einstufung der Liebknechtstraße Süd in eine höhere Priorität (Pflichtstraße).**

Abwägungsvorschlag:
Siehe Bürger 2.

Bürger 4 (Stellungnahme vom 20.12.2013)

- ▶ **Einspruch gegen die Einstufung der Liebknechtstraße Süd und Wiesenring in eine höhere Priorität (»Pflichtstraße«).**

Abwägungsvorschlag:
Siehe Bürger 2.

Bürger 5 (Bürgergemeinschaft) (Stellungnahme vom 20.12.2013):

- ▶ **Seitens der Anwohner der Radinkendorfer Straße / Am Spanplattenwerk wird auf den Lärm im Umfeld des GLUNZ-Werks, insbesondere hervorgerufen durch den Lkw-Parkplatz, hingewiesen. Es wird beanstandet, dass dieser Bereich im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht untersucht wurde. Es wird erwartet, dass sich der Betrieb an die EU-Richtlinien hält und Veränderungen im Hinblick auf geringere Lärmbelastungen herbeiführt.**

Abwägungsvorschlag:

Generell gilt in Deutschland für Industrie- und Gewerbeanlagen die TA Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm). Da die darin enthaltenen Immissionsrichtwerte, welche im Hinblick auf eine schalltechnische Verträglichkeit einzuhalten sind, für alle Gebiete außer den Industriegebieten unter den Prüfwerten von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) in der Nacht liegen und somit strenger sind, ist eine Betrachtung der Industrie- und Gewerbeanlagen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in der Regel nicht erforderlich. Der Schwerpunkt der Lärmaktionsplanung liegt in der Betrachtung des Verkehrslärms ausgehend von den öffentlichen Verkehrswegen in Beeskow.

Fortsetzung von Anlage 10

Bürger 6 (Stellungnahme vom 23.12.2013)

- ▶ **Widerspruch gegen die Einstufung des Wiesenrings in eine höhere Priorität (»Pflichtstraße«). Die höhere Einstufung wird als subjektiv und somit als gesetzlich unzulässig betrachtet.**

Abwägungsvorschlag:

Siehe Bürger 2.

Bürger 7 (Bürgergemeinschaft) (Stellungnahme vom 27.12.2013):

- ▶ **Die Maßnahme »Tempo 30 für den Gesamttag und den Nachtbereich« in der Liebknechtstraße Süd (ab Schützenstraße) wird begrüßt. Eine Asphaltierung sollte aufgrund der höheren Kosten und der vergleichbaren Wirkung nicht erfolgen.**

Abwägungsvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Gemäß Seite 54 des Berichts zur Lärmaktionsplanung wird die Asphaltierung des Straßenabschnitts als Lärminderungsmaßnahme nicht weiterverfolgt. In dem Lärmaktionsplan (siehe Seite 84) ist diese Maßnahme demzufolge auch nicht enthalten.

Bürger 8 (Stellungnahme vom 30.12.2013)

- ▶ **Warum wurde die Radinkendorfer Straße nicht in die Betrachtung mit einbezogen?**

Abwägungsvorschlag:

Wie in Abbildung 4-2 des Berichts zur Lärmaktionsplanung deutlich wird, ist für die Radinkendorfer Straße eine Betroffenheitsanalyse durchgeführt worden. Dabei ist diese in die Abschnitte Nord und Süd eingeteilt worden. Die zugehörigen Ergebnisse sind in Tabelle 4-4 dargestellt. Aufgrund der vergleichsweise geringen Betroffenenzahlen des Abschnitts der Radinkendorfer Straße Nord, wurde sich bei der weiterführenden Maßnahmenentwicklung zunächst auf die Radinkendorfer Straße Süd beschränkt. Dafür ist die Maßnahme Tempo 30 für Lkw in den Lärmaktionsplan aufgenommen worden (siehe Abbildung 5-51).