

Abschlussbericht

Auswertung der Lärmaktions- planung im Land Brandenburg

Aufbereitung der Meldungen und Auswertung der Ergebnisse zur Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe unter Berücksichtigung von Synergien der kombinierten Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg

31. Mai 2015

LK Argus GmbH

Abschlussbericht

Auswertung der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg

**Aufbereitung der Meldungen und Auswertung der Ergebnisse
zur Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe unter Berücksich-
tigung von Synergien der kombinierten Luftreinhalte- und
Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg**

Auftraggeber

**Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt
und Landwirtschaft des Landes Brandenburg**

Heinrich-Mann-Allee 103

14473 Potsdam

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Dipl.-Ing. Falk Kumsteller

Berlin, 31. Mai 2015

1	Aufgaben- und Zielstellung	1	
2	Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg	3	MLUL Brandenburg
2.1	Meldungen zur Lärmkartierung	3	Auswertung der
2.2	Meldungen zur Lärmaktionsplanung	6	Lärmaktionsplanung
2.2.1	Umfang und Bearbeitungsstand	7	im Land Brandenburg
2.2.2	Hauptlärmquellen	8	Abschlussbericht
2.2.3	Umsetzungsstand und Maßnahmen	10	31. Mai 2015
2.2.4	Beteiligungsprozess	13	
2.2.5	Ruhige Gebiete	15	
2.3	Schriftliche Befragung zur Lärmaktionsplanung	17	
2.3.1	Umfang und Bearbeitungsstand	18	
2.3.2	Lärmquellen	23	
2.3.3	Umsetzungsstand und Maßnahmen	24	
2.3.4	Beteiligungsprozess	32	
2.4	Stärken und Schwächen der Lärmaktionsplanung	37	
3	Luftreinhalteplanung im Land Brandenburg	39	
3.1	Maßnahmen	39	
3.1.1	Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes	39	
3.1.2	Technische Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen	41	
3.1.3	Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrs	42	
3.1.4	Maßnahmen zur verträglicheren Verkehrsabwicklung	45	
3.1.5	Sonstige Maßnahmen	47	
3.2	Innovative, vorbildliche oder integrierte Maßnahmen, Beteiligungs- oder Informationsformen	47	
4	Synergien durch eine integrierte Planung	50	
5	Problemschwerpunkte und Lösungsmöglichkeiten	54	
6	Zusammenfassung	63	
	Tabellenverzeichnis	64	
	Abbildungsverzeichnis	64	
	Anlagenverzeichnis	67	

1 Aufgaben- und Zielstellung

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Die Untersuchung wertet die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (LAP) der zweiten Stufe im Land Brandenburg aus. Da in Brandenburg häufig eine integrierte Lärmaktionsplanung in Kombination mit der Luftreinhalteplanung (LRP) durchgeführt wurde und es zwischen beiden Planungsinstrumenten einige Parallelen gibt, wird die Untersuchung auf eine Auswertung der Luftreinhalteplanung im Land Brandenburg ausgeweitet. Ziel ist in beiden Fällen die Darstellung der bisherigen Ergebnisse, eine Identifizierung von häufig auftretenden Problemen und das Aufzeigen von Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Planungen. Die Auswertung beschäftigt sich mit folgenden Kerninhalten.

Überblick über den Stand der Lärmaktionsplanung in Brandenburg

Auf Basis der beim Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) vorliegenden EU-Meldungen und einer ergänzend durchgeführten Befragung der LAP-beteiligten Gemeinden werden der aktuelle Stand der Umsetzung und die Erkenntnisse zur Qualität und zum Inhalt der Planwerke dargestellt.

Neben der Auswertung der Lärmaktionspläne erfolgte auch eine Aufbereitung der Daten zur Meldung an die EU. Hierzu wurden die zum Stichtag 17. April 2015 vorliegenden Meldungen an die Anforderungen aus dem „Electronic Noise Data Reporting Mechanism“ der Europäischen Umweltagentur angepasst und an das LUGV übermittelt.

Überblick über den Stand der Luftreinhalteplanung in Brandenburg

Die Städte Bernau, Brandenburg an der Havel, Cottbus, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Nauen, Oranienburg, Potsdam und Teltow haben einen Luftreinhalteplan aufgestellt. Ähnlich wie in der Aufbereitung des Standes der Lärmaktionsplanung werden auch für die Luftreinhalteplanung der aktuelle Stand, Erkenntnisse zur Qualität und zum Inhalt zusammenfassend dargestellt. Grundlage sind die beim MLUL vorliegenden Tabellen zum Stand der Luftreinhalteplanung und die ergänzend in den LRP-Gemeinden durchgeführte Befragung. Abschließend werden Vergleiche mit dem Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung durchgeführt.

Synergien durch eine integrierte Planung

Für die Maßnahmenumsetzung in der Lärmaktionsplanung sind die Zuständigkeiten oft gesplittet. In der Regel müssen fachrechtliche Anforderungen aus anderen Disziplinen berücksichtigt werden. Die Lärmaktionsplanung ist daher im Besonderen auf eine Zusammenarbeit mit anderen Planverfahren angewiesen. Die Wechselwirkungen anderer Planungsebenen mit der Lärmaktionsplanung, bestehende Synergieeffekte bei einer gemeinsamen Planung sowie der Grad der Intensität einer integrierten Planung (gemeinsame Bearbeitung oder beeinflussende Bearbeitung) werden in der zusammenfassend dargestellt.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Problemschwerpunkte und Lösungsmöglichkeiten

Ziel ist die praxisnahe Weiterentwicklung der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung in Brandenburg. Es werden die häufig auftretenden Probleme identifiziert. Die über die Befragung von den Gemeinden übermittelten Verbesserungsvorschläge werden zusammengetragen. Darauf aufbauend werden die bei der Planerstellung und Maßnahmenumsetzung vorhandenen Hemmnisse und Defizite aufgezeigt und es werden Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung in Brandenburg entwickelt.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Abschließend wird allgemeinverständlich zusammengefasst, warum Lärminderung und Luftreinhaltung wichtig sind, was im Land Brandenburg bisher diesbezüglich getan wurde und wie es zukünftig weitergehen wird.

2 Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

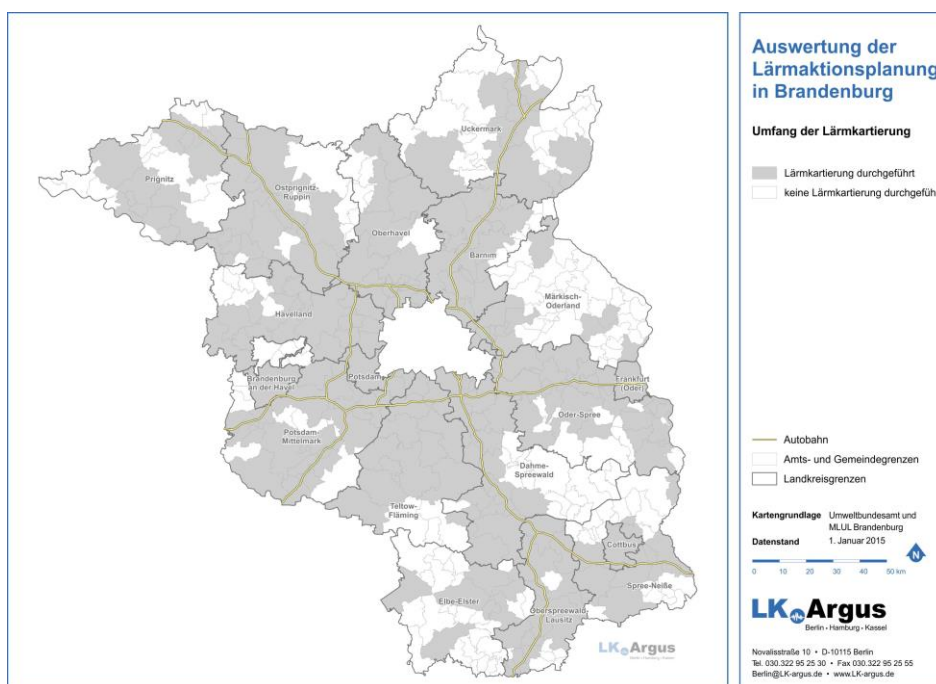
2.1 Meldungen zur Lärmkartierung

Abschlussbericht
31. Mai 2015

In den vorliegenden EU-Meldungen wurden die Lärmkarten hinsichtlich der Betroffenheit des Gemeindegebietes analysiert. Als Merkmal für die Betroffenheit des Gemeindegebietes wurde, jeweils differenziert für Straßen-, Schienen-, Flug- und Industrielärm die Überschreitung der Schwellenwerte $L_{DEN} > 55$ dB(A) und $L_{Night} > 50$ dB(A) verwendet. Eine Betroffenheit der Einwohner wurde anhand einer Überschreitung der vom Land Brandenburg empfohlenen Prüfwerte $L_{DEN} > 65$ dB(A) und $L_{Night} > 55$ dB(A) ermittelt.

Mit Stand vom 1. Januar 2015 lagen für Brandenburg 229 Meldungen zur Lärmkartierung vor.¹ Damit wurde in über der Hälfte aller 419 Gemeinden Brandenburgs² mindestens eine Lärmquelle innerhalb der Verwaltungsgrenzen kartiert. Einen Überblick über die in Brandenburg lärmkartierten Gemeinden gibt die Abbildung 1.

Abbildung 1: Lärmkartierte Gemeinden (Meldungen bis zum Stichtag 1.1.2015)³



¹ Als lärmkartiert wird eine Gemeinde bezeichnet, die innerhalb ihres Gebietes von einer Isophone oberhalb der oben genannten Schwellenwerte geschnitten wird.

² Statistisches Bundesamt: Verwaltungsgliederung in Deutschland am 01.01.2013.

³ Zur besseren Lesbarkeit liegen die Karten in der Anlage 1 im A3-Format bei.

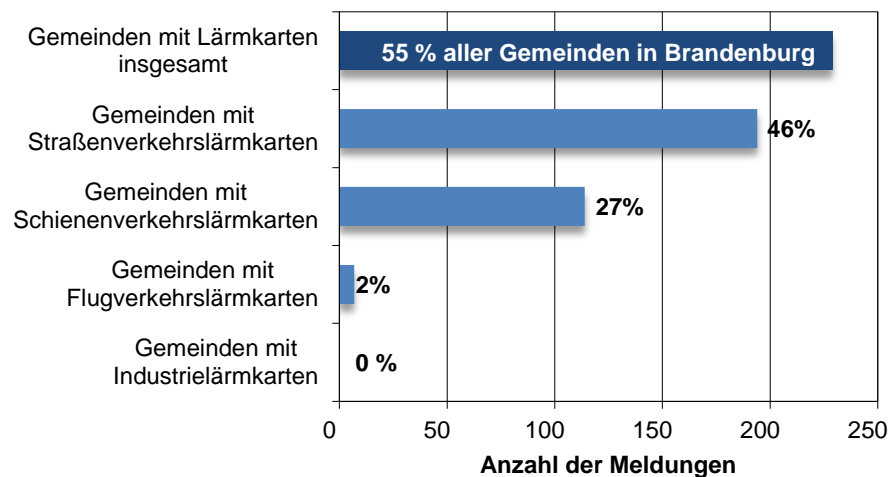
MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Die Meldungen zeigen folgendes (Abbildung 2):

- Der Straßenverkehr wurde in 194 Gemeinden kartiert. Dies sind ca. 46 % aller Gemeinden in Brandenburg.
- Lärmkarten für den Schienenverkehr liegen für 114 Gemeinden vor (27 %).
- Lärmkarten für den Flugverkehr liegen für sieben Gemeinden vor (2 %).
- Industrie- und Gewerbeanlagen in Brandenburg wurden nicht kartiert.

Abbildung 2: Lärmkartierte Gemeinden in Brandenburg
(Meldungen bis zum Stichtag 1.1.2015)

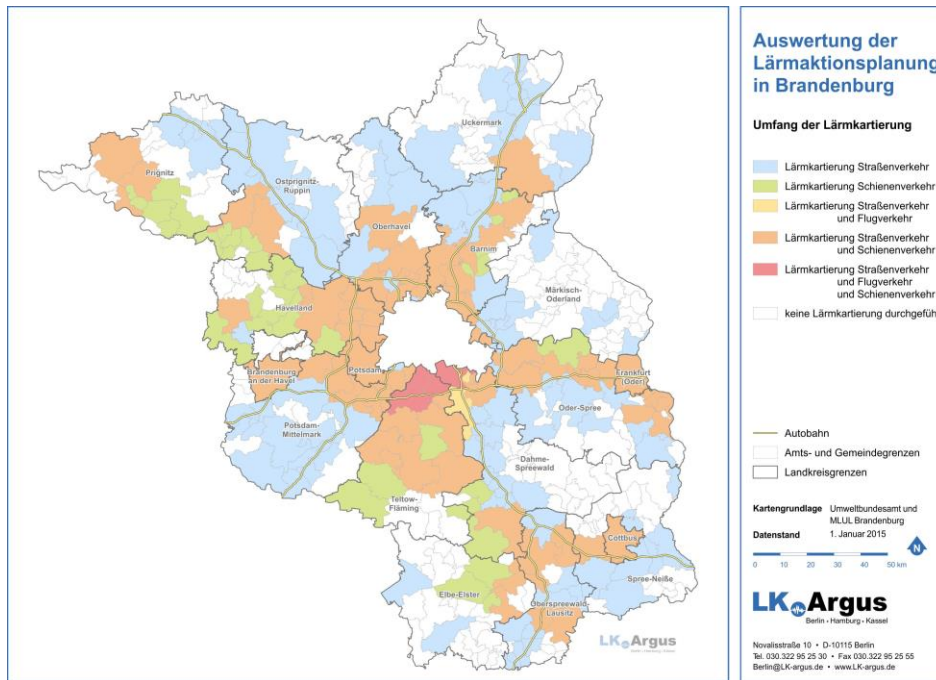


Für 81 Gemeinden wurden mehrere Lärmarten kartiert. Bei 2 Gemeinden sind es der Straßen- und der Flugverkehr, bei 74 Gemeinden der Straßen- und der Schienenverkehr. Für fünf Gemeinden liegen neben den Kartierungen für den Straßen- und Schienenverkehr noch Lärmkarten zum Flugverkehr vor. In 65 % der lärmkartierten Gemeinden in Brandenburg ist mit dem Straßen- oder dem Schienenverkehr nur eine Lärmquelle relevant (Abbildung 3).

Von den 194 Gemeinden mit kartiertem Straßen- und Flugverkehr weisen 154 Gemeinden von Lärm betroffene Einwohner oberhalb der im Land Brandenburg empfohlenen Prüfwerte von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ auf (Abbildung 4). Dies entspricht rund 67 % der lärmkartierten Gemeinden und rund 37 % aller Gemeinden in Brandenburg.

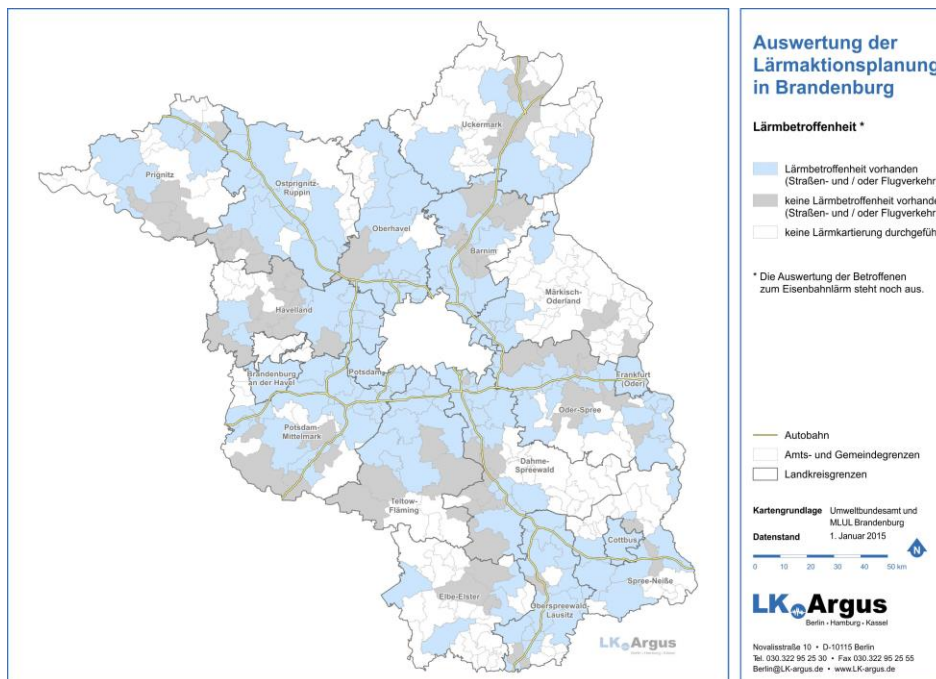
Angaben zu den Lärmbetroffenheiten in den bahnlärmkartierten Gemeinden oberhalb der im Land Brandenburg empfohlenen Prüfwerte von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ sind nicht möglich. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat diese Daten für die Brandenburger Gemeinden bisher nicht in geeigneter auswertbarer Form übermittelt.

Abbildung 3: Umfang der Lärmkartierung (Meldungen bis zum Stichtag 1.1.2015)



MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**
Abschlussbericht
31. Mai 2015

Abbildung 4: Lärmkartierte Gemeinden ohne und mit lärmbeeinträchtigten Einwohnern
 $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ / $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$
(Meldungen bis zum Stichtag 1.1.2015)

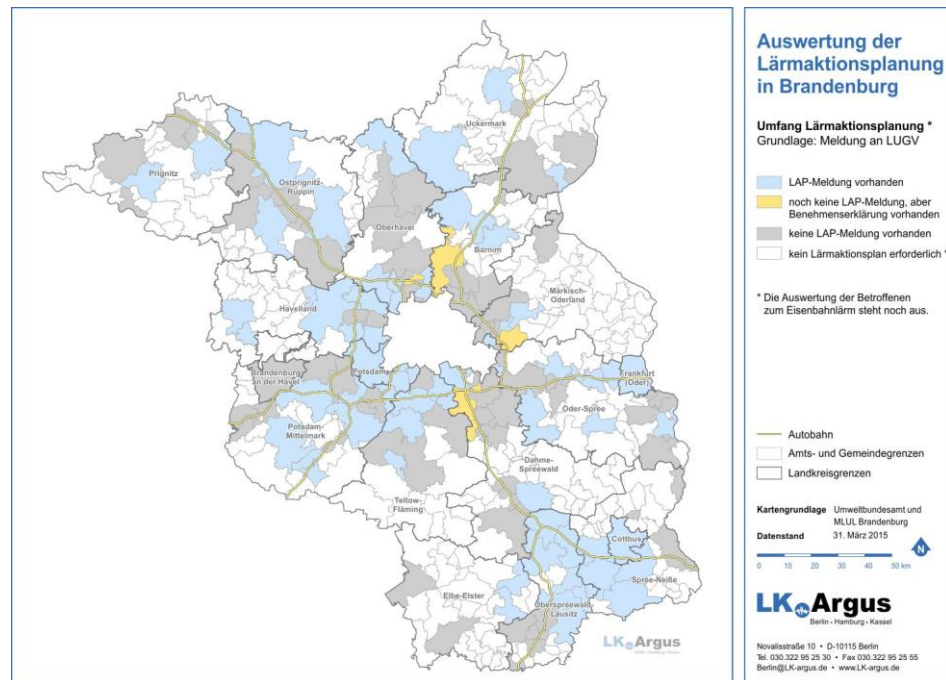


2.2 Meldungen zur Lärmaktionsplanung

Datengrundlage für die Auswertungen sind die 76 beim Land Brandenburg bis zum Stichtag 31. Oktober 2014 eingegangenen EU-Meldungen zur Lärmaktionsplanung. Von diesen 76 Meldungen konnten 68 Meldungen für die Auswertung der Lärmaktionsplanung genutzt werden (Abbildung 5). Zwei der aussortierten Meldungen enthielten Informationen zur ersten Stufe der Lärmaktionsplanung. Sechs Gemeinden mit EU-Meldebericht wiesen keine von Lärm betroffenen Einwohner oberhalb der Prüfwerte auf. Diese wurden ebenfalls nicht bei der Auswertung berücksichtigt.

Die von den Gemeinden erarbeiteten Lärmaktionspläne der zweiten Stufe waren gemäß gesetzlicher Frist bis zum 31. Juli 2013 abzuschließen und beim Land Brandenburg zu melden. Befand sich der Lärmaktionsplan einer Gemeinde nach dem 31. Juli 2013 noch in der Bearbeitung und wurde dies dem Land Brandenburg durch die entsprechende Gemeinde mitgeteilt, so liegt von dieser Gemeinde eine Benehmenserklärung zur Lärmaktionsplanung vor. Wird der abgeschlossene Lärmaktionsplan einer Benehmensgemeinde an das Land Brandenburg nachgemeldet, dann erfüllt die Gemeinde die gesetzliche Berichtspflicht und die Benehmenserklärung erlischt. Mit Stand vom 31. Oktober 2015 bestehen für noch 5 Gemeinden Benehmenserklärungen. Für sie liegt demnach noch kein vollständiger LAP-Meldebericht vor.

Abbildung 5: Gemeinden mit LAP-Meldung (68) und verbleibender Benehmenserklärung (3) zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)

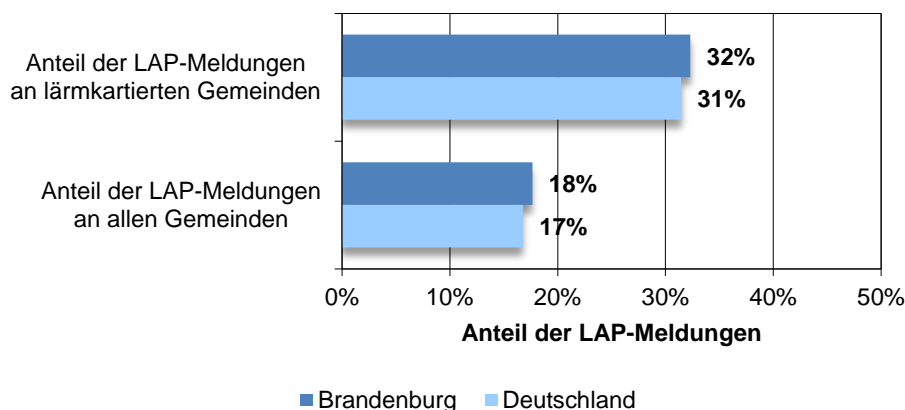


Zusammenfassend bedeutet dies, dass zum Stichtag 31. Oktober 2014 86 der insgesamt 154 Gemeinden mit einer Überschreitung der empfohlenen Prüfwerte

te noch keinen abgeschlossenen Lärmaktionsplan in Form des Standardformulars beim Land Brandenburg gemeldet hatten.

Für einen Vergleich der Brandenburger Ergebnisse mit den bundesweiten Werten wurde die Anzahl der gemeldeten EU-Berichte in Relation zur Anzahl der lärmkartierten Gemeinden und allen Gemeinden in Brandenburg gesetzt (Abbildung 6). Es zeigt sich, dass die Rückmeldung zur zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung in Brandenburg auf etwa dem gleichen Niveau wie im gesamtdeutschen Durchschnitt liegt. Zu beachten ist, dass den Brandenburger Werten die bei dieser Auswertung 74 gemeldeten Aktionspläne inklusive der sechs Gemeinden ohne betroffene Einwohner zugrunde liegen. Dies ist wegen der Vergleichbarkeit mit der bundesweiten Meldung erforderlich.

Abbildung 6: Anteil der Gemeinden mit LAP-Meldung an lärmkartierten und allen Gemeinden für Brandenburg und Deutschland (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014 (Brandenburg) bzw. 01.01.2015 (Deutschland))



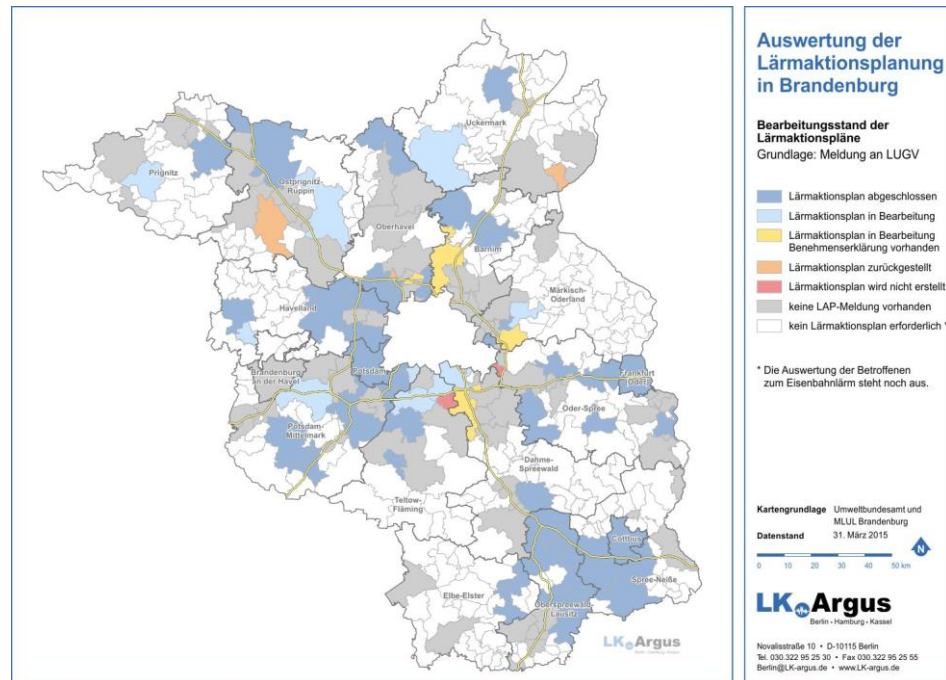
2.2.1 Umfang und Bearbeitungsstand

Laut den zum 31.10.2014 vorliegenden Meldungen gibt es in Brandenburg in 53 Gemeinden abgeschlossene Lärmaktionspläne (Abbildung 7).

Damit sind 34 % aller lärmkartierten Gemeinden mit betroffenen Einwohnern durch Aktionspläne abgedeckt. In weiteren zehn Gemeinden ist die Lärmaktionsplanung derzeit in Bearbeitung. Tatsächlich dürfte diese Anzahl höher liegen, da dem LUGV zum Stichtag 31. Oktober 2014 für mehrere Gemeinden keine Meldeberichte vorlagen, jedoch nach Aussage des LUGV einige Gemeinden um eine Fristverlängerung gebeten hatten.

Die drei Gemeinden Leegebruch, Schöneberg und Wusterhausen / Dosse geben an, den Lärmaktionsplan zurückzustellen und derzeit nicht zu bearbeiten. Dies wird mit einer sehr geringen Betroffenenzahl begründet. Mit dem Hinweis auf die nach Auffassung der Gemeinden fehlende Zuständigkeit verzichteten Gosen-Neu Zittau und Rangsdorf auf die Erstellung eines Lärmaktionsplans.

Abbildung 7: Bearbeitungsstand der gemeldeten Lärmaktionspläne
(Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)

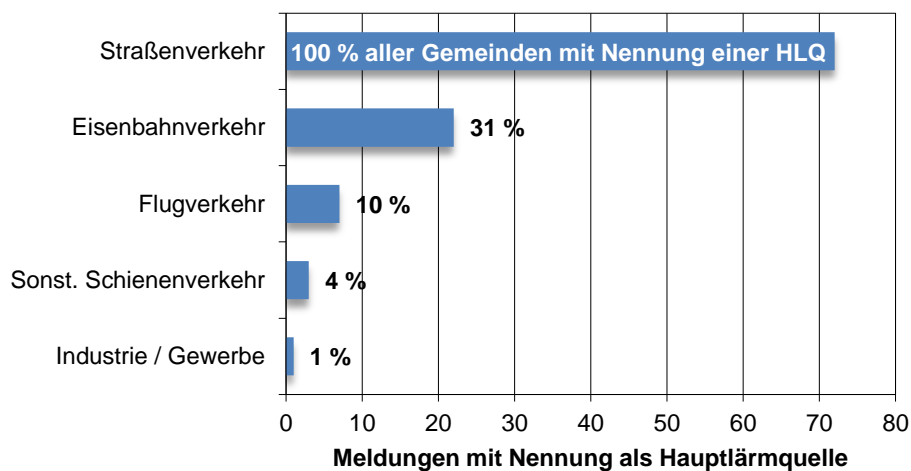


2.2.2 Hauptlärmquellen

Für die Auswertung der Hauptlärmquellen (HLQ) wurden auch die LAP-Meldungen der Gemeinden berücksichtigt, die keine betroffenen Einwohner haben (n = 74). Davon enthalten 72 Meldungen Nennungen zu Hauptlärmquellen. Zwei Gemeinden – ohne betroffene Einwohner – haben keine Hauptlärmquelle angegeben. Demnach haben aber auch vier Gemeinden, in denen es keine betroffenen Personen oberhalb der Schwellenwerte gibt, Lärmquellen gemeldet.

Der Straßenverkehr ist die mit Abstand am häufigsten genannte Hauptlärmquelle in den Meldungen zur Aktionsplanung. Aus den Meldungen geht jedoch nicht immer hervor, ob die Nicht-Nennung einer Lärmquelle automatisch bedeutet, dass diese Quelle nach Auffassung der zuständigen Behörde keine Konflikte verursacht. Hierzu liefert die in dieser Untersuchung ergänzend durchgeführte Befragung genauere Ergebnisse (vgl. Kapitel 2.3, Seite 17 ff.).

Abbildung 8: Hauptlärmquellen (HLQ) laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 30.10.2014, n = 72 Nennungen zu HLQ)



MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Abbildung 9: Hauptlärmquelle (HLQ) Straßenverkehr laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)

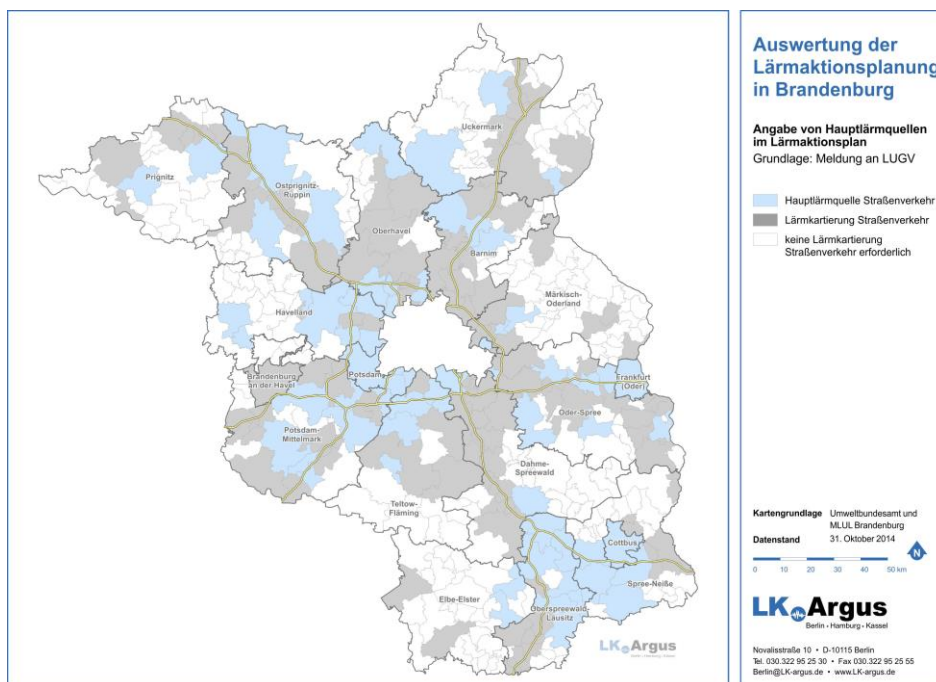
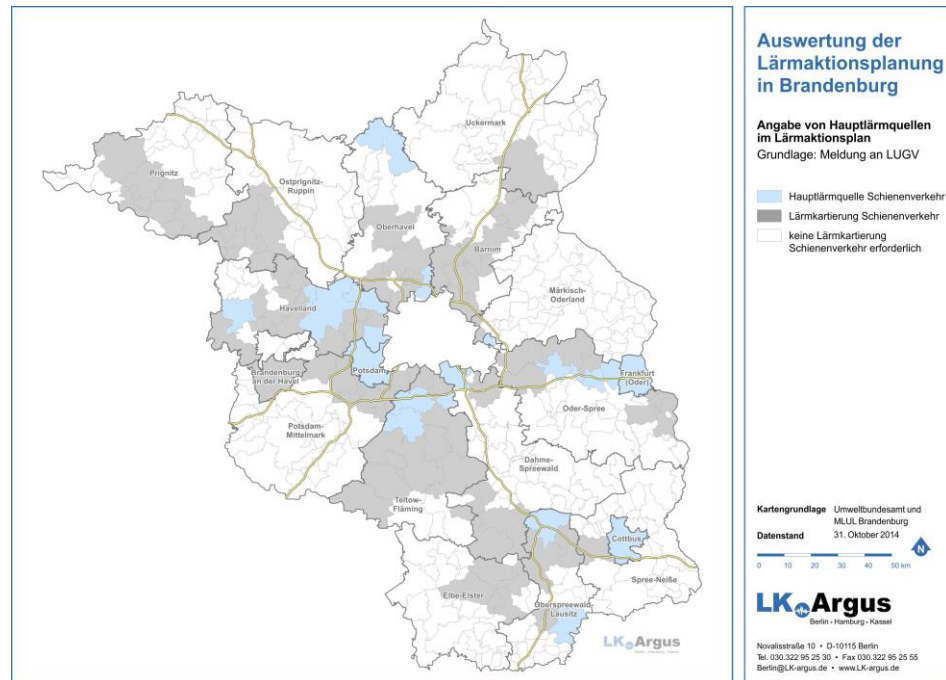


Abbildung 10: Hauptlärmquelle (HLQ) Schienenverkehr laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)



2.2.3 Umsetzungsstand und Maßnahmen

54 der 68 zugrunde gelegten LAP-Meldungen der Gemeinden mit betroffenen Einwohnern nennen bereits geplante - also auch ohne Lärmaktionsplan erarbeitete - Maßnahmen. Konkret benannt werden bislang 206 Maßnahmen, von denen rund 90 Prozent auf verkehrliche Maßnahmen entfallen (Tabelle 1).

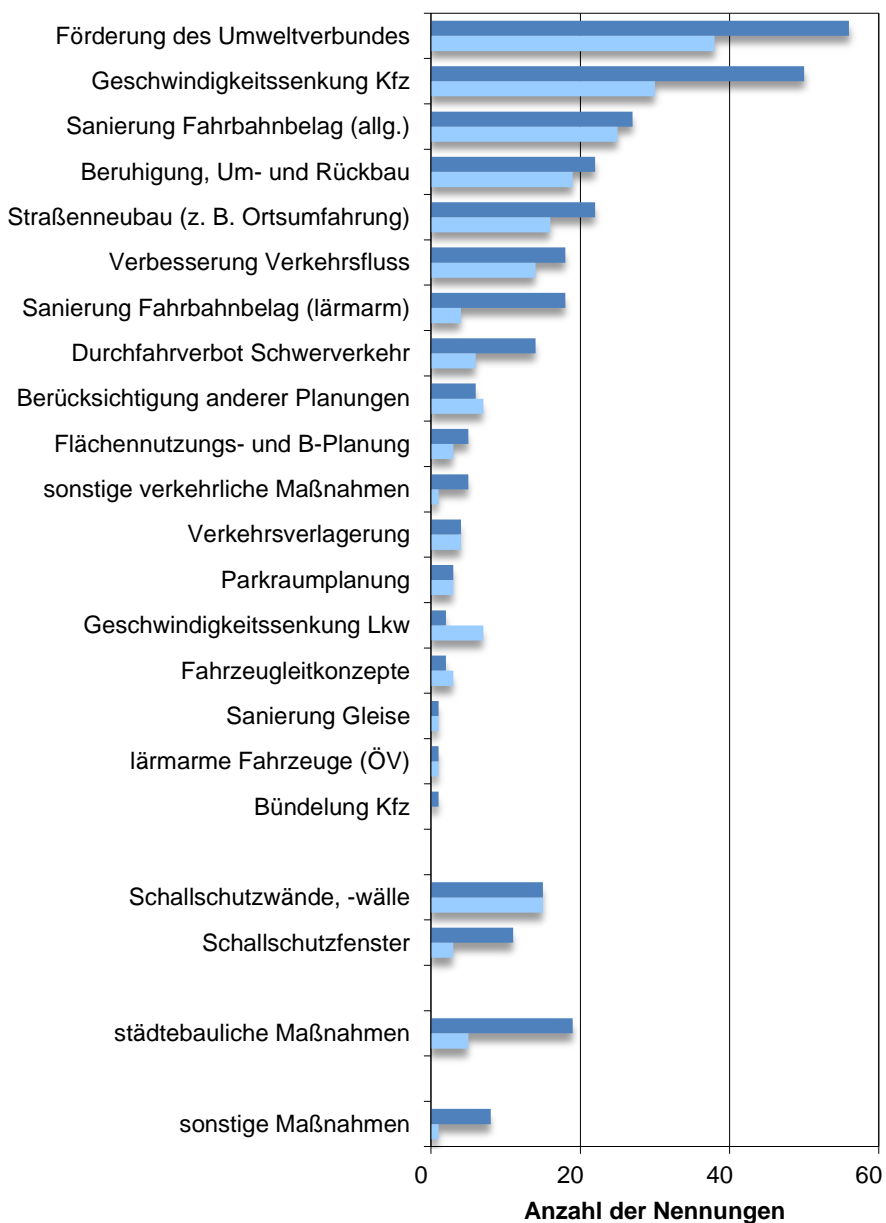
Tabelle 1: Im Lärmaktionsplan enthaltene Maßnahmen laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)

im LAP enthaltene Maßnahmen im Bereich ...	mit der Lärmaktionsplanung entwickelte Lärmminderungsmaßnahmen		aus anderen Planungen übernommene Lärmminderungsmaßnahmen	
	Anzahl	Anteil (%)	Anzahl	Anteil (%)
Verkehr	257	83 %	182	88 %
Schallschutzwände, -wälle	15	5 %	15	7 %
Schallschutzfenster	11	4 %	3	1 %
Städtebauliche Maßnahmen	19	6 %	5	2 %
Sonstige	8	3 %	1	0 %
Summe	310	100 %	206	100 %

62 Meldungen nennen insgesamt 310 Maßnahmen, die die zuständigen Behörden im Rahmen der Lärmaktionsplanung entwickelt haben oder zum Zeitpunkt der Meldung noch entwickelten (Abbildung 11, Abbildung 12).

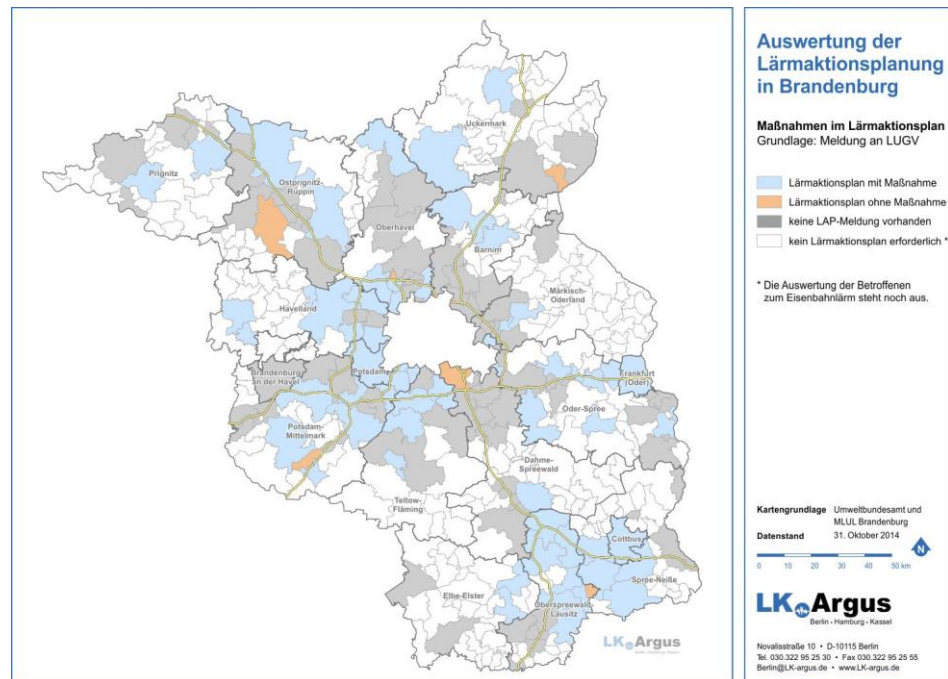
Mit einem Anteil von 18 bzw. 16 % an allen LAP-Maßnahmen werden die Förderung des Umweltverbundes und die Geschwindigkeitssenkung im motorisierten Individualverkehr (MIV) am häufigsten angegeben (Abbildung 11).

Abbildung 11: In den Lärmaktionsplänen in Brandenburg enthaltene geplante LAP-Maßnahmen und unabhängig von der Aktionsplanung geplante Maßnahmen laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 68 LAP-Meldungen)



- mit der Lärmaktionsplanung entwickelte Lärminderungsmaßnahmen
- in der Lärmaktionsplanung aus anderen Planungen übernommene Lärminderungsmaßnahmen

Abbildung 12: Gemeinden mit einer LAP-Maßnahmenplanung laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 68 LAP-Meldungen)



Ein Vergleich mit den bundesweiten Angaben zur Maßnahmenplanung ist in Abbildung 13 und Abbildung 14 dargestellt. Demnach wird in Brandenburg häufiger versucht, eine Lärminderung durch verkehrsbezogene Maßnahmen zu erreichen. Im Hinblick auf die Einzelmaßnahmen zählten die Förderung des Umweltverbundes, die Geschwindigkeitssenkung im MIV und die Sanierung des Fahrbahnbelags auch bundesweit zu den häufigsten Maßnahmen.

Abbildung 13: Mit der Lärmaktionsplanung entwickelte Lärminderungsmaßnahmen in Brandenburg und Deutschland (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014 (Brandenburg) bzw. 01.01.2015 (Deutschland))

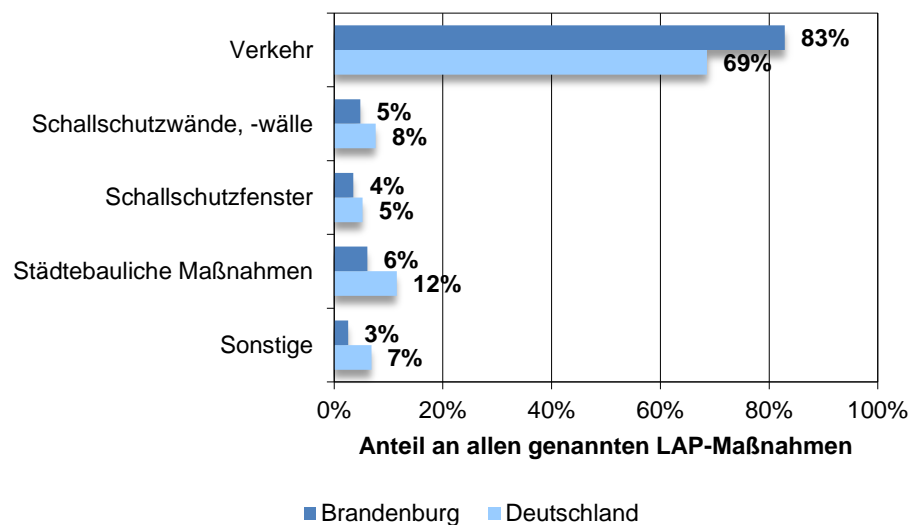
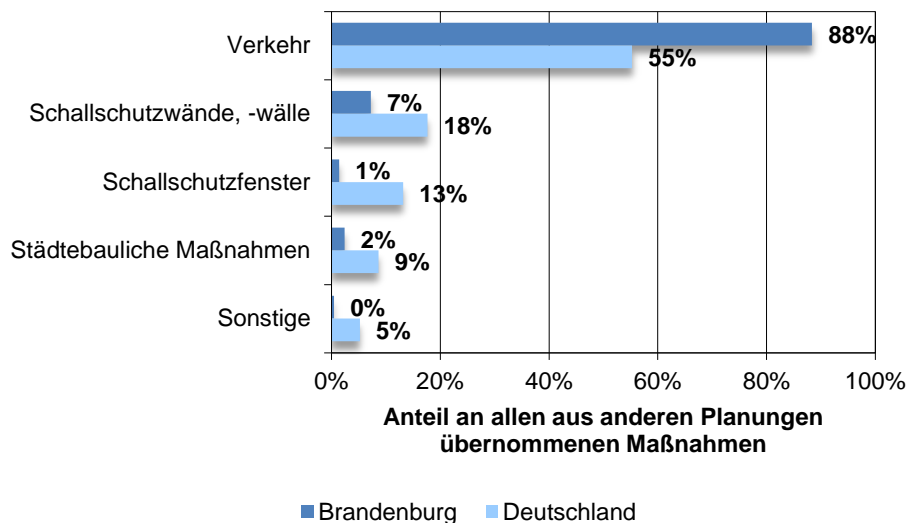


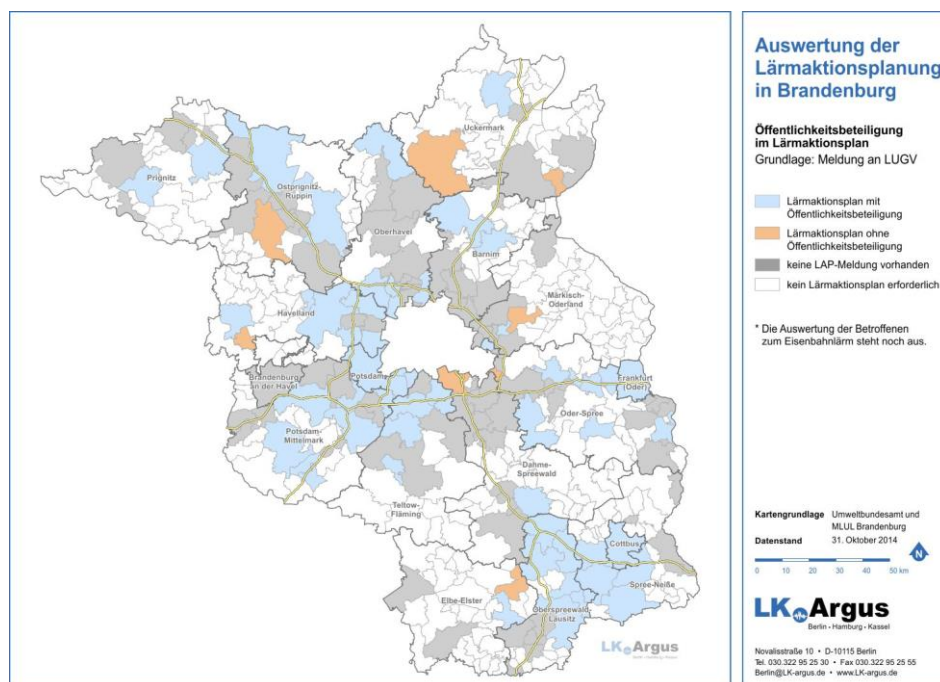
Abbildung 14: In der Lärmaktionsplanung benannte, aber aus anderen Planungen übernommene Lärminderungsmaßnahmen in Brandenburg und Deutschland (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014 (Brandenburg) bzw. 01.01.2015 (Deutschland))



2.2.4 Beteiligungsprozess

60 der 68 meldenden Gemeinden machen Angaben zur Öffentlichkeitsbeteiligung (Abbildung 15).

Abbildung 15: Information und Beteiligung der Öffentlichkeit laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 68 LAP-Meldungen)

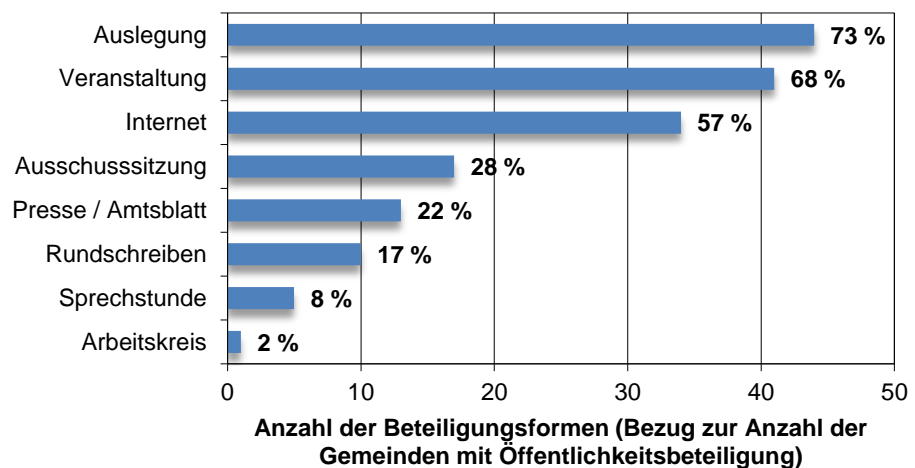


MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Je Gemeinde werden durchschnittlich drei Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung genannt. Am häufigsten wurde die Auslegung des Lärmaktionsplanes gewählt. Dies betrifft 73 % aller Gemeinden mit Angaben zur Öffentlichkeitsbeteiligung in Brandenburg (Abbildung 16). Weitere häufige Beteiligungsformen waren die Diskussion in öffentlichen Informationsveranstaltungen (68 %) und die Bereitstellung von Informationen über das Internet (57 %).

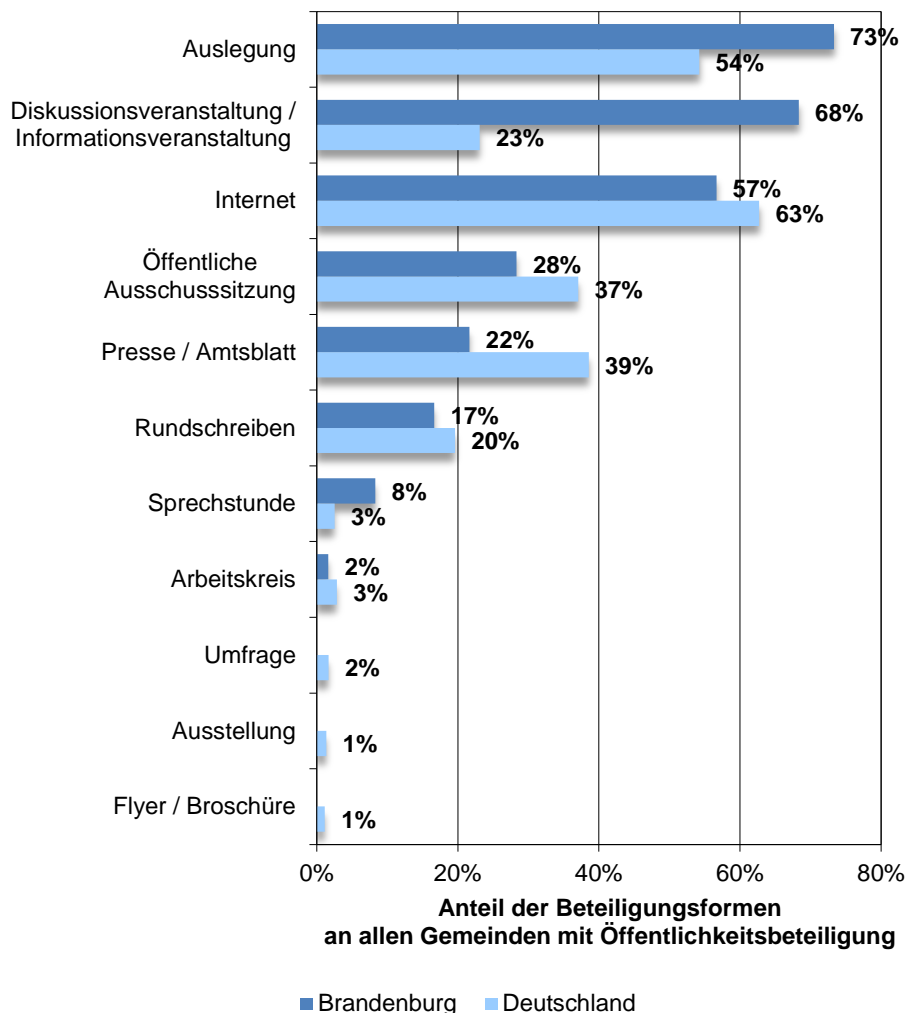
Abbildung 16: Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 60 Gemeinden mit Öffentlichkeitsbeteiligung)



Von den Gemeinden, die eigene LAP-Maßnahmen entwickelt haben, gaben 92 Prozent an, auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt zu haben. Nur fünf Gemeinden geben keine Beteiligungsformen an. Von den sechs Gemeinden ohne LAP-Maßnahmenplanung melden drei Kommunen Aktivitäten zur Information und Beteiligung.

In Abbildung 17 ist die Verteilung der unterschiedlichen Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung für Brandenburg im Vergleich mit den bundesweiten Ergebnissen dargestellt. Bezugsgröße ist jeweils die Anzahl der Gemeinden mit gemeldeter Öffentlichkeitsbeteiligung. Öffentliche Auslegungen sowie Diskussions- und Informationsveranstaltungen wurden in Brandenburg weitaus häufiger durchgeführt als im bundesweiten Durchschnitt. Deutschlandweit spielen die Bereitstellung von Informationen über das Internet und durch Pressemitteilungen sowie öffentliche Ausschusssitzungen eine größere Rolle als im Land Brandenburg.

Abbildung 17: Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung für Brandenburg und Deutschland (Meldungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung bis zum Stichtag 31.10.2014 (Brandenburg n = 60) bzw. 01.01.2015 (Deutschland n = 944))



2.2.5 Ruhige Gebiete

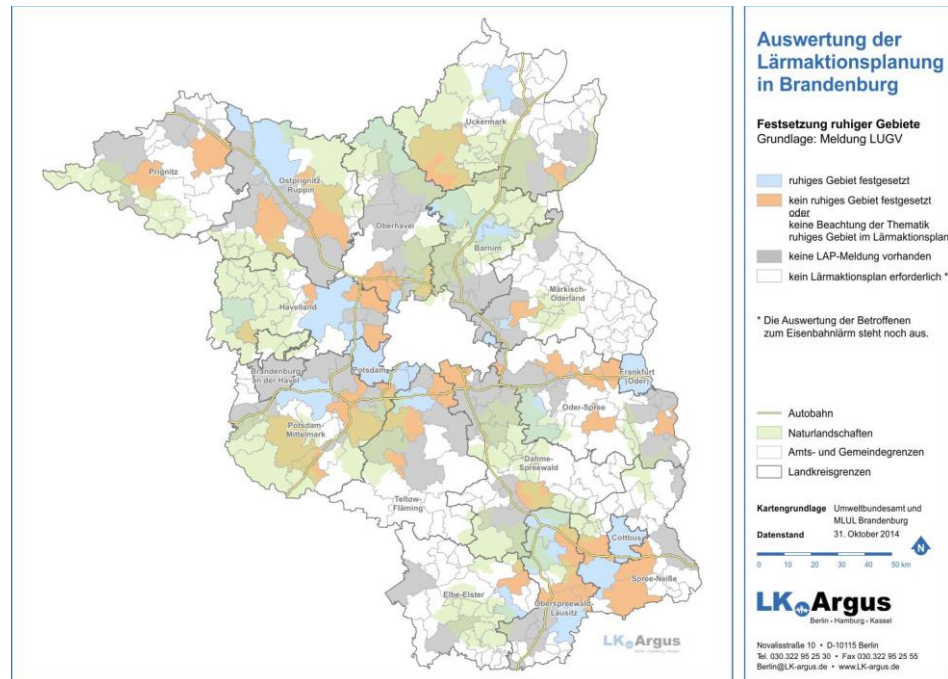
Von den 68 brandenburgischen Kommunen mit einer LAP-Meldung gaben 25 Gemeinden (37 %) an, dass in den Aktionsplänen ruhige Gebiete festgelegt wurden. In 43 Gemeinden (63 %) wurde auf die Festlegung von ruhigen Gebieten verzichtet. Ein Verzicht kann zwei Gründe haben. Entweder die Gemeinden kommen nach vorgenommener Überprüfung zu dem Schluss, dass im Gemeindegebiet keine ruhigen Gebiete vorhanden sind oder die Gemeinde hat auf eine Bearbeitung der Thematik vollends verzichtet – also auch keine Prüfung vorgenommen. Die LAP-Meldungen geben keine Auskunft darüber, aus welchen Gründen auf die Festlegung ruhiger Gebiete verzichtet wurde.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

In Abbildung 18 sind die entsprechenden Gemeinden sowie die Gebietskulissen der Brandenburger Naturlandschaften⁴ abgebildet. Die Naturlandschaften gelten als besonders schützenswerte Landschaften. Sie haben eine gehobene Stellung als Erholungsgebiet und Rückzugsort für die Bevölkerung des Landes Brandenburg und über die Landesgrenzen hinaus. Erstaunlich ist, dass große Teile der Naturlandschaften trotz ihrer gehobenen Bedeutung als Erholungsgebiet von den Gemeinden in den Lärmaktionsplänen nicht als ruhige Gebiete festgesetzt wurden.

Abbildung 18: Festlegung von ruhigen Gebieten laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 68)



Der bundesweite Vergleich zeigt, dass in Brandenburg eine höhere Festlegungsquote zu ruhigen Gebieten besteht. Bundesweit haben nur 13 % der 1.916 gemeldeten Lärmaktionspläne entsprechende Gebiete festgelegt.

⁴ Die Brandenburger Naturlandschaften setzen sich zusammen aus dem Nationalpark Unteres Odertal, den drei Biosphärenreservaten Flusslandschaft Elbe-Brandenburg, Schorfheide-Chorin und Spreewald sowie elf Naturparks.

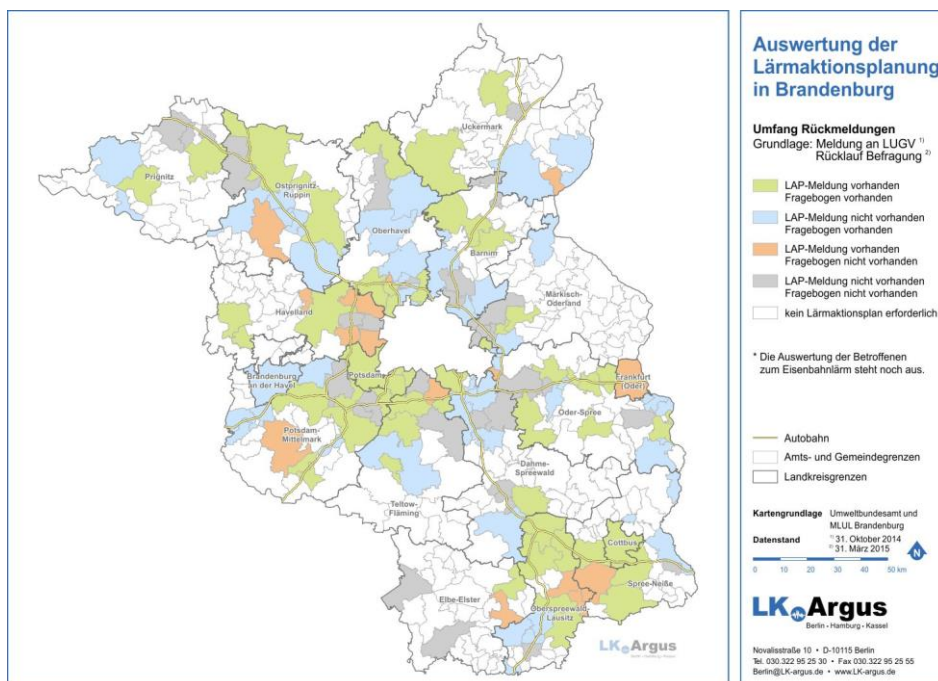
2.3 Schriftliche Befragung zur Lärmaktionsplanung

Die Auswertung der vorliegenden Lärmaktionspläne allein auf Grundlage der EU-Meldeberichte lässt nur eingeschränkte Schlussfolgerungen zum Umsetzungsstand zu. In den Berichten werden nicht alle relevanten Planungsaspekte dokumentiert. Erfahrungsgemäß sind aber gerade die „weichen“ Faktoren wie verwaltungsinterne Abläufe, das Maß der lokalpolitischen Unterstützung, finanzielle und personelle Ausstattung usw. ausschlaggebend für Erfolg oder Misserfolg der Planung.

Um diese Erkenntnisse zu gewinnen, wurde im November und Dezember 2014 eine schriftlich-postalische Befragung der 154 Gemeinden Brandenburgs durchgeführt, die zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet sind. Der Fragebogen ist dem Bericht als Anlage 2 beigefügt.

Mit Stand vom 31. März 2015 haben 105 der 154 angeschriebenen LAP-Gemeinden an der Befragung teilgenommen. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 68 %.

Abbildung 19: Gemeinden mit Rückmeldung zur schriftlichen Befragung (105) und LAP-Meldung (68) zur Lärmaktionsplanung; (Meldungen beim MLUL bis zum Stichtag 31.10.2014; Befragung mit Stand vom 31.3.2015)



Die Fragebögen wurden von den Verantwortlichen in den Gemeinden nicht immer vollständig ausgefüllt. Bei den folgenden Auswertungen wird daher angegeben, in wie vielen Fragebögen der entsprechende Sachverhalt beantwortet wurde (Angabe der sachverhaltbezogenen auswertbaren Fragebögen).

Zu berücksichtigen ist zudem, dass bei der Auswertung der Fragebögen nicht immer klar erkennbar war, ob die Angaben der Gemeinden auf die aktuelle

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

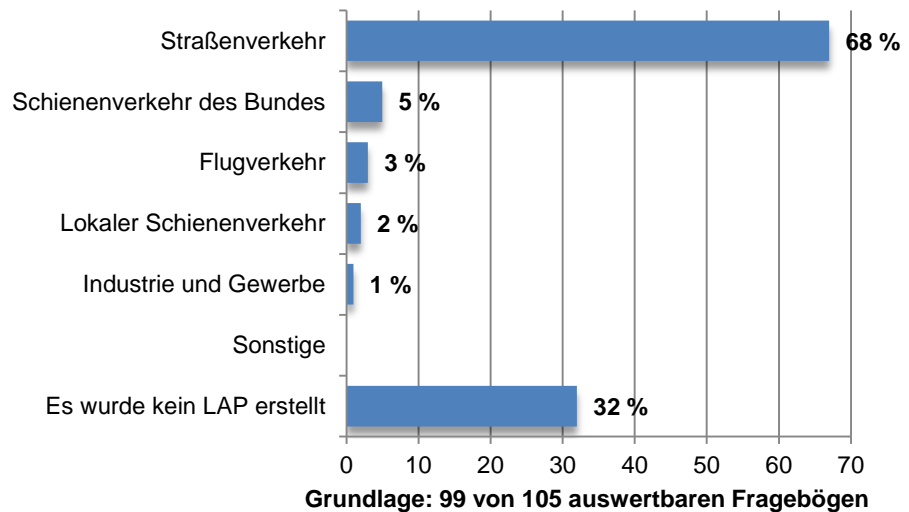
2. Stufe der Lärmaktionsplanung (2013 / 2014) oder die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung (2008 / 2009) Bezug nehmen. Da die Auswertung der Befragung vor allem dazu dient, die oben genannten „weichen“ Faktoren näher zu beleuchten, ist dies jedoch von geringer Bedeutung.

Alle folgenden Auswertungen in Kapitel 2.3 beziehen sich auf die Befragungsergebnisse. Die Ergebnisse der Meldungen zur Lärmkartierung aus Kapitel 2.1 und zur Lärmaktionsplanung aus Kapitel 2.2 werden hier nicht berücksichtigt.

2.3.1 Umfang und Bearbeitungsstand

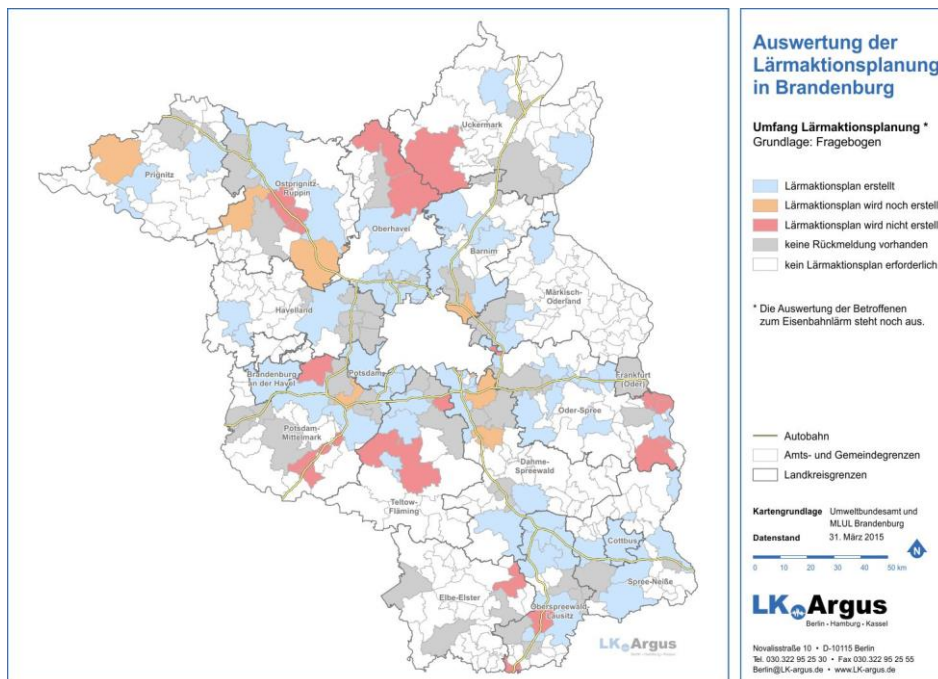
Zum Umfang der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg liefern 99 der 105 Fragebögen Aussagen. 67 dieser Gemeinden haben einen Lärmaktionsplan erstellt. In all diesen Fällen wurde eine Planung für den Straßenverkehr vorgenommen. In Eisenhüttenstadt, Hohen Neuendorf, Ludwigsfelde, Potsdam und Wildau wurde darüber hinaus der Schienenverkehr des Bundes in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Der Fluglärm wurde in den an der Befragung teilnehmenden Gemeinden Bad Saarow und Langewahl (Amt Scharmützelsee) und dem Ballungsraum Potsdam im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

Abbildung 20: Genannter Umfang der Lärmaktionsplanung
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 99 Fragebögen)



32 der an der Befragung teilgenommenen Gemeinden haben keinen Lärmaktionsplan erstellt. 9 dieser Gemeinden wollen diesen noch für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung aufstellen. 23 Gemeinden haben nicht die Absicht, ein entsprechendes Planwerk aufzustellen (Abbildung 21).

Abbildung 21: Genannter Bearbeitungsstand der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 99)



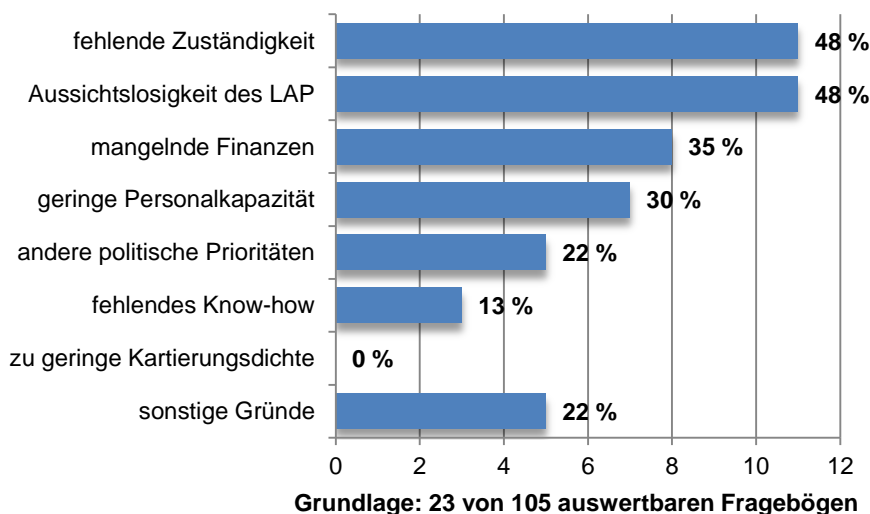
MLUL Brandenburg
Auswertung der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Als Hauptgründe für die Nichterstellung der Lärmaktionsplanung nennen die 23 betroffenen Gemeinden (Abbildung 22):

- eine aus Sicht der Gemeinde fehlende Zuständigkeit (11 Nennungen),
- Aussichtslosigkeit des Lärmaktionsplanes (11 Nennungen),
- mangelnde Finanzen (8 Nennungen) und
- geringe Personalkapazität (7 Nennungen).

Abbildung 22: Genannte Gründe für die fehlende Absicht, einen Lärmaktionsplanung aufzustellen (Mehrfachnennungen möglich; Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 23 Fragebögen)

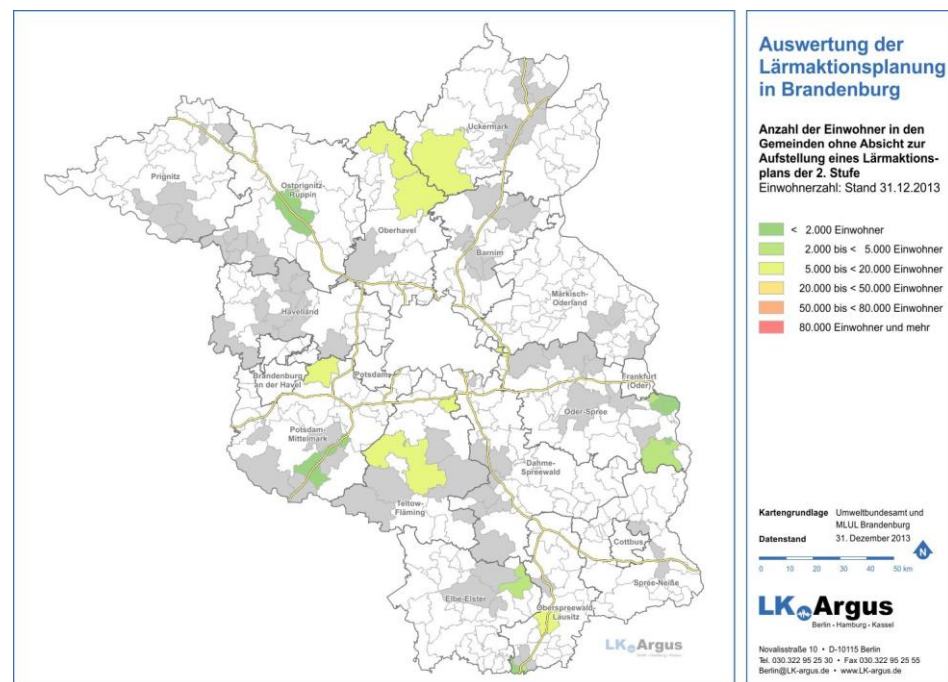


MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Von den Gemeinden werden in der Regel mehrere Gründe aufgeführt, weshalb kein Lärmaktionsplan erstellt wird. Eine aus Sicht der betroffenen Gemeinden fehlende Zuständigkeit sowie die Aussichtslosigkeit des Lärmaktionsplanes werden vor allem von 13 Gemeinden, die vom Autobahnlärm betroffen sind als Hinderungsgrund genannt. Auffällig ist zudem, dass sich 6 Gemeinden gegen eine Lärmaktionsplanung entschlossen haben, die sehr geringe Einwohnerzahlen (< 5.000 Einwohner) aufweisen und zugleich mangelnde Finanzen und geringe Personalkapazitäten als Hinderungsgrund benennen.

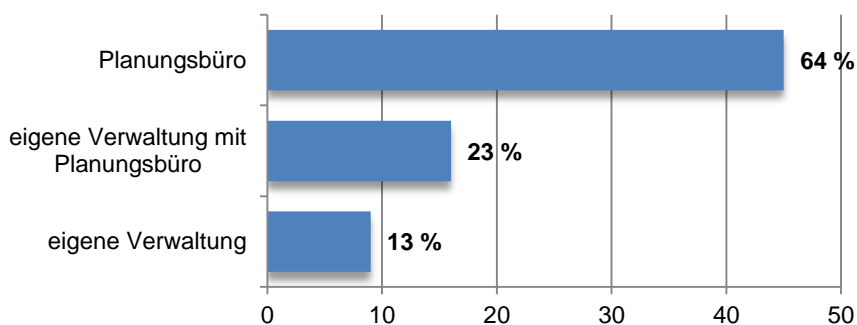
Abbildung 23: Anzahl der Einwohner in den Gemeinden ohne Absicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans der 2. Stufe (Gemeinden gem. Befragung mit Stand vom 31.3.2015 (n = 23 Fragebögen); Einwohnerzahl mit Stand vom 31.12.2013 des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg)



Von drei der 23 Gemeinden ohne Absicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans wurde ein fehlendes Know-how als Hinderungsgrund genannt. Gleichzeitig lagen hier keine ausreichenden finanziellen Mittel für die Aufstellung des Planwerkes vor, um bspw. einen externen Gutachter mit der Erstellung des Lärmaktionsplanes zu beauftragen.

Den Weg, den Lärmaktionsplan über einen externen Gutachter oder ein Planungsbüro erstellen zu lassen, hat die große Mehrheit der LAP-Gemeinden in Brandenburg gewählt. Von 70 hierzu beantworteten Fragebögen haben 45 Gemeinden (64 %) eine alleinige Erstellung des LAP durch ein Planungsbüro sowie 16 (23 %) eine verwaltungsunterstützende Bearbeitung durch ein Planungsbüro angegeben. 9 Gemeinden (13 %) verfügten über das Know-how und die personellen Kapazitäten, um den Lärmaktionsplan in Eigenregie aufzustellen (Abbildung 24).

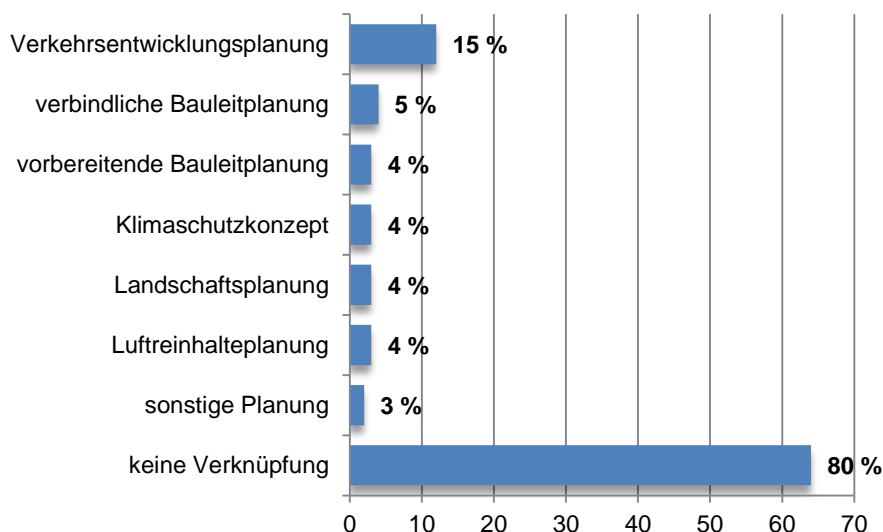
Abbildung 24: Genannte Bearbeiter der Lärmaktionspläne
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 70 Fragebögen)



Grundlage: 70 von 105 auswertbaren Fragebögen

Nur wenige befragte Gemeinden bearbeiten die Lärmaktionsplanung integriert mit anderen Planwerken. 80 der 105 Rückmeldungen trafen hierzu eine Aussage. 16 Gemeinden, die einen integrierten Ansatz gewählt haben (20 %) stehen 64 Gemeinden gegenüber, welche eine separate Lärmaktionsplanung erarbeitet haben (80 %). Bei der integrierten Planung überwiegt die Kombination mit der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP; 12 Nennungen, dies entspricht 15 % der 80 beteiligten Gemeinden).

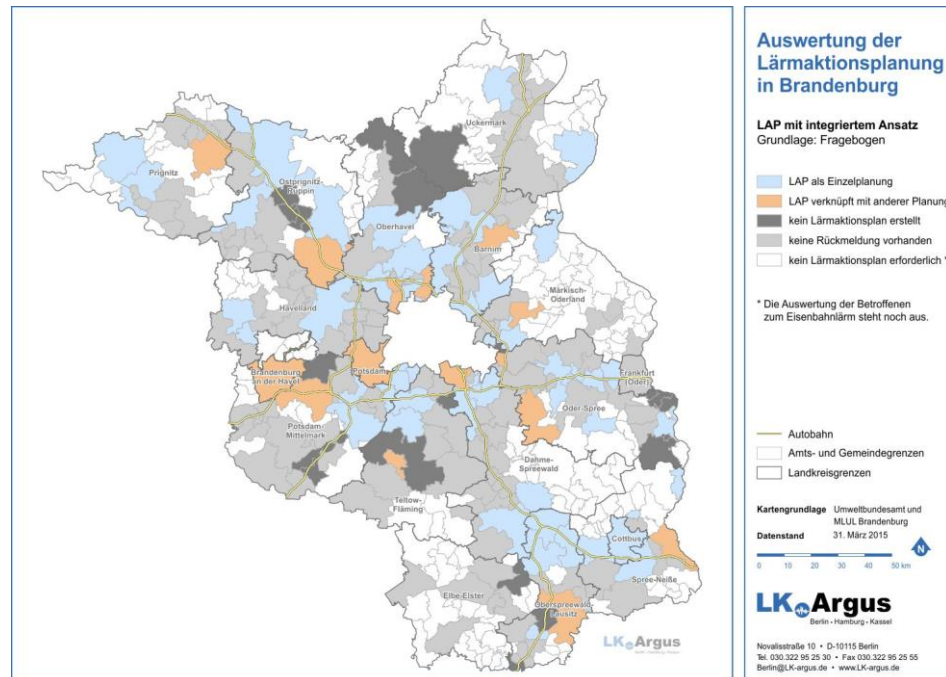
Abbildung 25: Genannte Verknüpfungen bei der Erstellung der Lärmaktionsplanung
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 80 Fragebögen)



Grundlage: 80 von 105 auswertbaren Fragebögen

Interessant ist, dass integrierte Planungen nicht nur in den bevölkerungsreichen brandenburgischen Kommunen wie Potsdam oder Brandenburg an der Havel Anwendung finden. So haben beispielsweise auch Pritzwalk (LAP, VEP, vorbereitende Bauleitplanung), Fehrbellin (LAP, VEP), Kloster Lehnin (LAP, VEP, vorbereitende Bauleitplanung), Storkow (LAP, Landschaftsplanung) oder Forst (LAP, vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung, Klimaschutzkonzept) integrierte Ansätze zur Planerstellung gewählt.

Abbildung 26: Genannte Gemeinden mit integrierter Lärmaktionsplanung
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 80 Fragebögen)

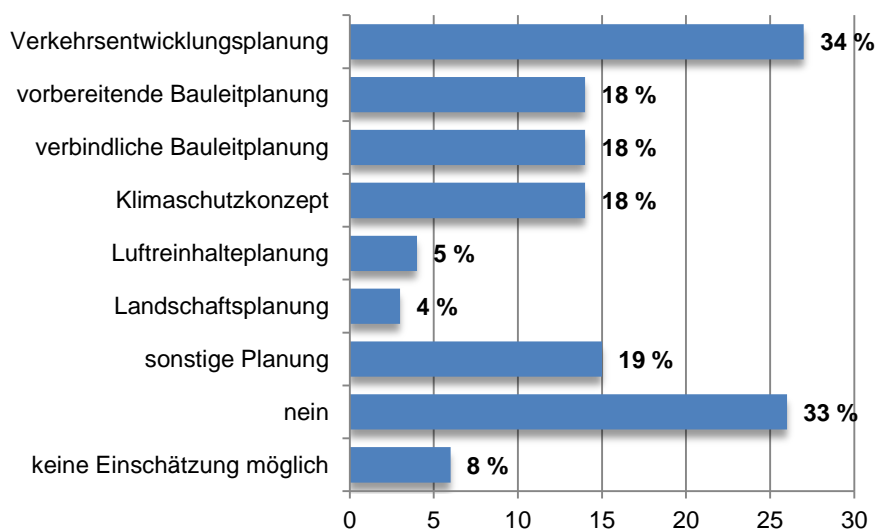


Gemeinden mit integrierten Planungen konnten im Vergleich zu nicht integriert erarbeiteten Lärmaktionsplänen in größerem Umfang Maßnahmen umsetzen. Die Gründe hierfür liegen aus eigener Erfahrung bei der Bearbeitung von Lärmaktionsplänen in der Nutzung von Synergien zwischen den Planungsfeldern, einer fundierter und umfassender ausgearbeiteten Maßnahmenplanung sowie einer häufig fachgerechteren Abwägung (Lärmschutz, verkehrliche Belange, Kosten etc.).

Gegen eine integrierte Planung sprechen häufig die Fristen der Lärmaktionsplanung. Ein Planungsprozess von einem Jahr zwischen den Meldefristen für Kartierung und Aktionsplanung, ist mit Planungen mit zumeist 2 oder 3 Jahre andauernden Bearbeitungszeiträumen (Verkehrsentwicklungsplanung) nur sehr schwer vereinbar.

Auch wenn integrierte Ansätze in der Lärmaktionsplanung seltener angewendet werden, so ziehen doch andere Planungsfelder einen Nutzen aus der Lärmaktionsplanung. 47 der 105 Gemeinden gaben an, Erkenntnisse der Lärmaktionsplanung auch in anderen Planungen zu nutzen. Den Aspekten Lärmbelastung und Lärminderung wird dadurch auch außerhalb der Lärmaktionsplanung ein Stellenwert beigemessen und Synergien werden genutzt. An vorderster Stelle steht auch hier die Verkehrsentwicklungsplanung (27 Nennungen), gefolgt von der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung sowie Klimaschutzkonzepten (jeweils mit 14 Nennungen, vgl. Abbildung 27).

Abbildung 27: Genannter Erkenntnisgewinn aus der Lärmaktionsplanung für andere Planungsfelder (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 79 Fragebögen)



Grundlage: 79 von 105 auswertbaren Fragebögen

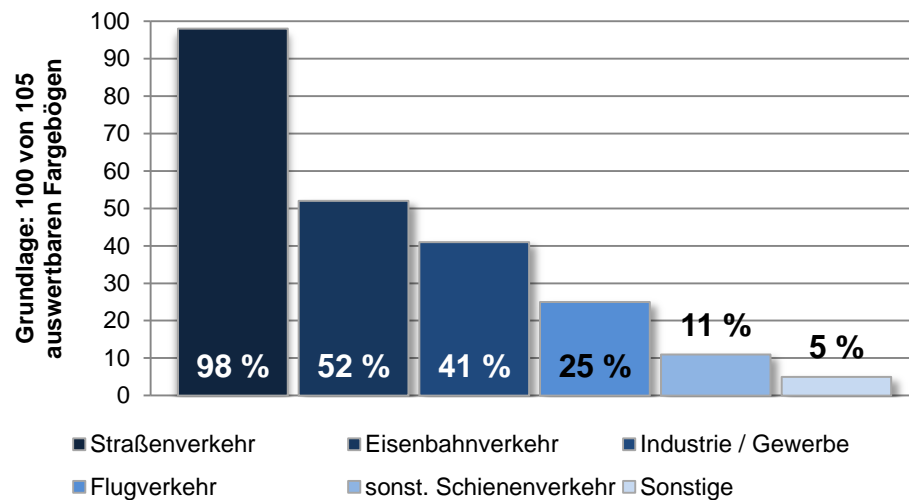
Ein beschlossener Lärmaktionsplan liegt in 95 % der Fälle vor. Über einen politisch beschlossenen Lärmaktionsplan verfügen 69 der 76 Gemeinden (91 %), die zur Form des Abschlusses der Lärmaktionsplanung eine Aussage getroffen haben. In drei Gemeinden liegt ein Verwaltungsbeschluss vor (4 %).

2.3.2 Lärmquellen

In den EU-Meldeberichten werden bereits die Hauptlärmquellen der LAP-Gemeinden erfasst. Darin ist es möglich, mehrere Hauptlärmquellen zu benennen. Wie im Kapitel 2.2.2, Seite 8 ff. erwähnt, geht aus der LAP-Meldung allerdings nicht immer hervor, ob die Nicht-Nennung einer Lärmquelle automatisch bedeutet, dass diese Quelle nach Auffassung der zuständigen Behörde keine Konflikte verursacht. Um dieses Bild für die LAP-Gemeinden Brandenburgs zu vervollständigen, werden nachfolgend die Ergebnisse der schriftlichen Befragung zu den konfliktträchtigen Lärmquellen dargestellt.

Von den befragten Gemeinden haben 100 eine Angabe zu den auftretenden Lärmquellen gemacht. Im Gegensatz zu den EU-Meldeberichten sah der Fragebogen vor, dass alle Lärmquellen unabhängig von der Rangfolge genannt werden können, insofern sie Lärmkonflikte auslösen.

Abbildung 28: Genannte konfliktträchtige Lärmquellen
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 100 Fragebögen)



In 98 der 100 Fragebögen (98 %) mit Beantwortung der Frage nach den vorhandenen Lärmquellen wurde der Straßenverkehr als Konfliktverursacher genannt (Abbildung 28). 52 % der 100 Gemeinden gaben an, dass der Eisenbahnverkehr Lärmkonflikte verursacht. Auf den weiteren Rängen folgen Industrie und Gewerbe mit 41 %, Flugverkehr mit 25 % und der sonstige Schienenverkehr mit 11 %. Die hohen Anteile des Straßen- und Schienenverkehrs korrespondieren mit den Anteilen der in Brandenburg lärmkartierten Gemeinden.⁵ Deutliche Unterschiede werden beim Gewerbe- und Industrielärm sowie beim Fluglärm ersichtlich. Beide Lärmverursacher werden konfliktträglicher eingeschätzt, als dies die Lärmkartierung abbildet.

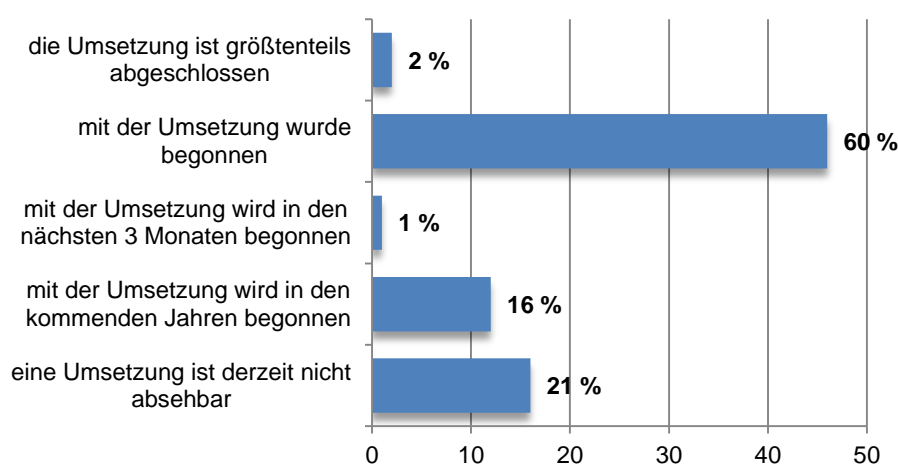
2.3.3 Umsetzungsstand und Maßnahmen

Von den 105 teilnehmenden Gemeinden machten 77 Angaben zum Umsetzungsstand des Lärmaktionsplanes. Dies ist die Hälfte aller zur Lärmaktionsplanung verpflichteten Gemeinden. 48 Gemeinden sind in der Umsetzungsphase, zwei davon haben die Planung bereits größtenteils abgeschlossen (Abbildung 29 und Abbildung 30). 13 Gemeinden haben mit der Umsetzung noch nicht begonnen, planen dies jedoch in den kommenden Jahren. Für 16 Gemeinden ist eine Umsetzung der Lärmaktionsplanung derzeit nicht absehbar. Darunter befinden sich

⁵ 229 lärmkartierte Gemeinden in Brandenburg insgesamt; davon 194 Gemeinden mit Kartierung Straßenverkehr (85 %), 114 Gemeinden mit Kartierung Eisenbahnverkehr (50 %), 4 Gemeinden mit Kartierung Flugverkehr (2 %) und keine Gemeinden mit Kartierung von Industrie und Gewerbe. Vergleiche hierzu Kapitel 2.1 und Kapitel 2.2.2).

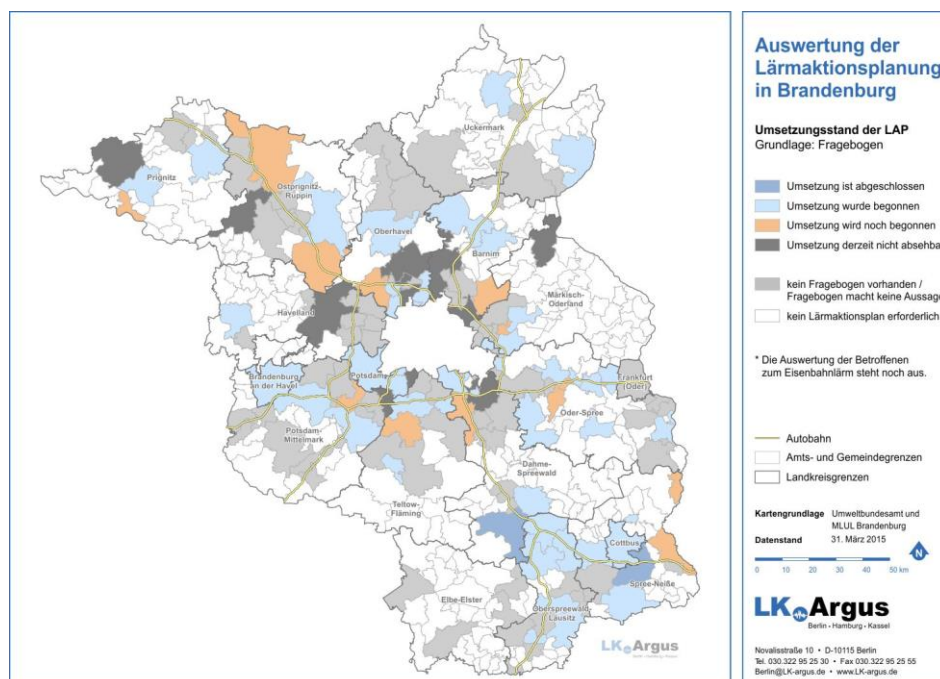
- fünf Gemeinden, die noch keinen Lärmaktionsplan der 2. Stufe aufgestellt haben, dies aber in naher Zukunft vorhaben,
- vier Gemeinden, die keinen Lärmaktionsplanung aufstellen werden,
- vier Gemeinden, die zum Zeitpunkt der Befragung nur einen noch nicht beschlossenen Lärmaktionsplan vorliegen hatten und
- drei Gemeinden mit politisch beschlossenen Lärmaktionsplänen der 2. Stufe.

Abbildung 29: Genannter Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 77 Fragebögen)



Grundlage: 77 von 105 auswertbaren Fragebögen

Abbildung 30: Genannter Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 77 Fragebögen)

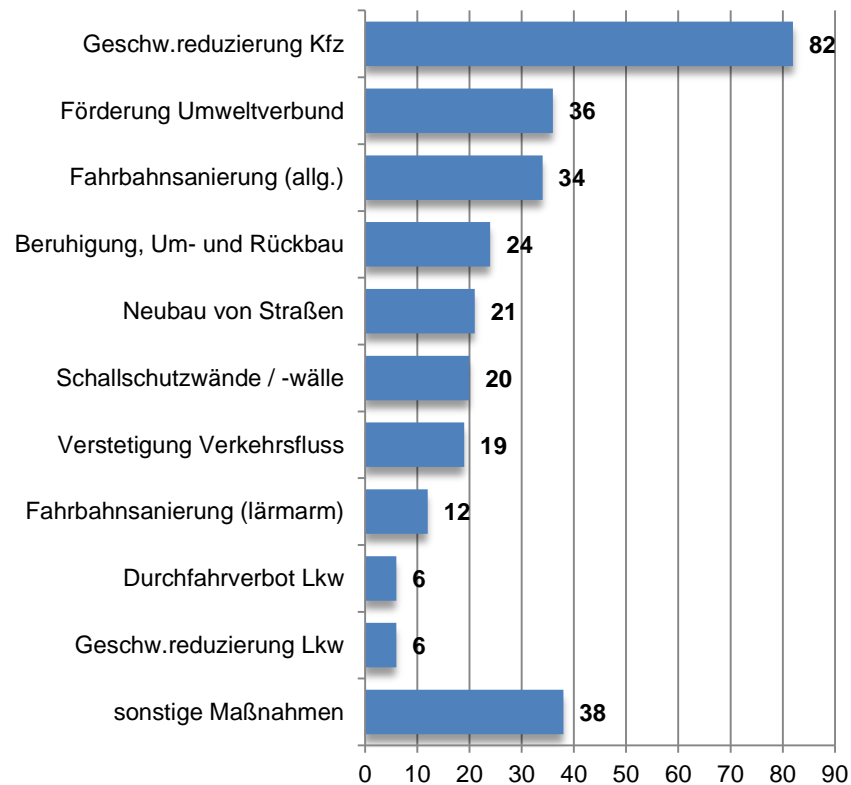


MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

69 der 105 antwortenden Gemeinden machten Angaben zu geplanten Lärm-minderungsmaßnahmen. Am häufigsten vorgeschlagen werden Geschwindigkeitsreduzierungen für den motorisierten Individualverkehr (82 konkrete Maßnahmenennungen), gefolgt von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (36 Nennungen) und Fahrbahnsanierungen (34 Nennungen, vgl. Abbildung 31).

Abbildung 31: Zehn häufigste Nennungen von Einzelmaßnahmen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen, Mehrfachnennungen je Einzelmaßnahme möglich)

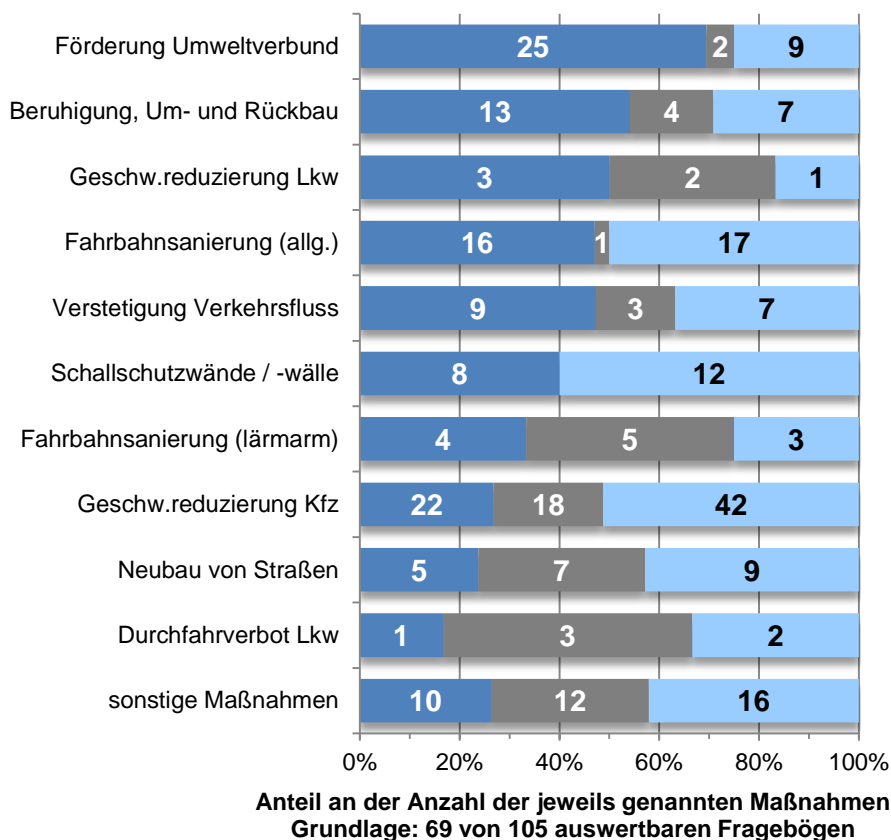


Grundlage: 69 von 105 auswertbaren Fragebögen

69 Gemeinden machten Angaben zum Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmen. Eine positive Umsetzungsbilanz zeigen die Maßnahmen Schallschutzfenster (67 % umgesetzte Maßnahmen) und Parkraummanagement (100 %). Allerdings bezieht sich der Umsetzungsstand hier auf eine sehr geringe Anzahl von jeweils maximal 3 Maßnahmenennungen. Größere Fallzahlen bei gleichzeitig positiver Umsetzungsbilanz zeigen die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (69 %) und der Maßnahmenkomplex Verkehrsberuhigung, Um- und Rückbau von Straßen (54 %, Abbildung 32). Bei Fahrbahnsanierungen (konventionell / allgemein), Geschwindigkeitsreduzierungen für den Lkw-Verkehr sowie der Verstetigung des Verkehrsflusses liegt der Umsetzungsstand bei rund 50 %. Seltener realisiert werden Schallschutzwände / Schallschutzwälle (40 %), Fahrbahnsanierungen (lärmarm, 33 %), Geschwindigkeitsreduzierung

für den Kfz-Verkehr (27 %), Neubau von Straßen (24 %) sowie Durchfahrverbote für den Schwer- / Lkw-Verkehr (17 %).

Abbildung 32: Genannter Umsetzungsstand der Maßnahmenempfehlungen⁶
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen,
Mehrfachnennungen je Einzelmaßnahme möglich)



- umgesetzte Maßnahmen
- unbekannter Umsetzungsstand
- nicht umgesetzte Maßnahmen

Für die sechs am häufigsten genannten Maßnahmen sind in den nachfolgenden Karten die Umsetzungsstände dargestellt. Diese Maßnahmen sowie deren Umsetzungsstände treten flächenhaft im gesamten Bundesland Brandenburg auf. Es sind keine eindeutigen regionalen Tendenzen in Bezug auf die Maßnahmennennung und deren Umsetzungsstände erkennbar.

⁶ Maßnahmen mit einer geringen Gesamtanzahl an Nennungen < 3 (umgesetzt und nicht umgesetzt) wurden mit den sonstigen Maßnahmen zusammengefasst.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Abbildung 33: Umsetzungsstand der 82 genannten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 64 Fragebögen)

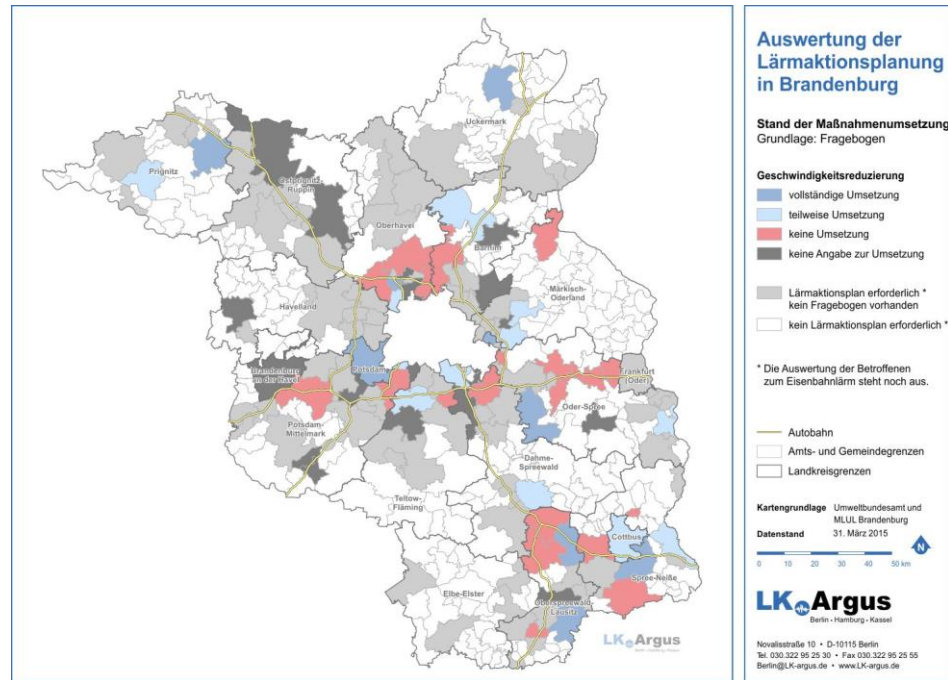


Abbildung 34: Umsetzungsstand der 48 genannten Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung (allgemein und lärmarm) (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 40 Fragebögen)

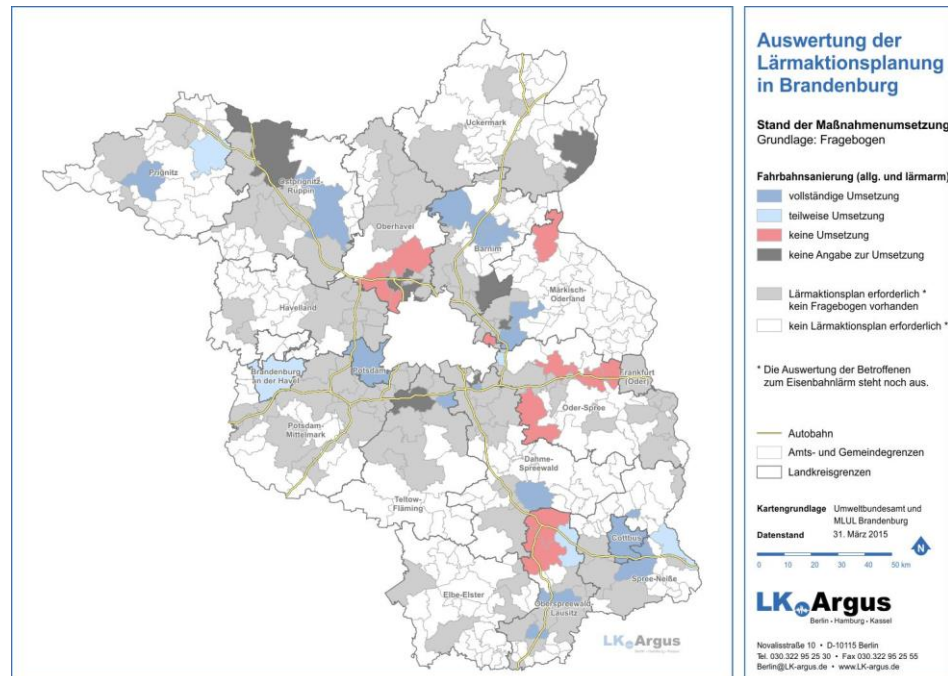
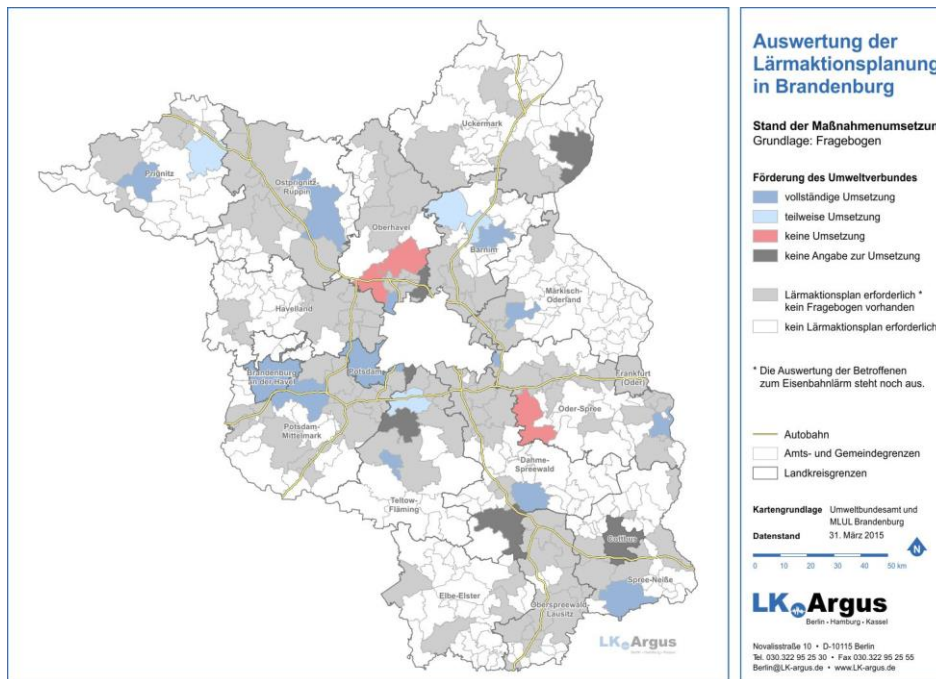


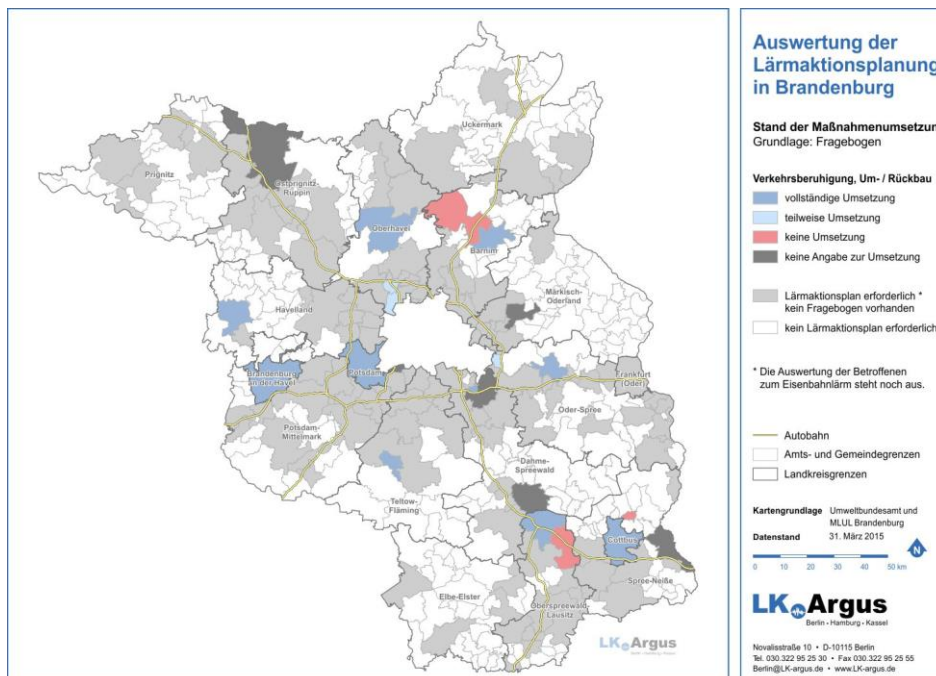
Abbildung 35: Umsetzungsstand der 36 genannten Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 34 Fragebögen)



MLUL Brandenburg
Auswertung der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Abbildung 36: Umsetzungsstand der 24 genannten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zum Um- und Rückbau von Straßen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 20 Fragebögen)



MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Abbildung 37: Umsetzungsstand der 21 genannten Maßnahmen zum
Neubau von Straßen
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 14 Fragebögen)

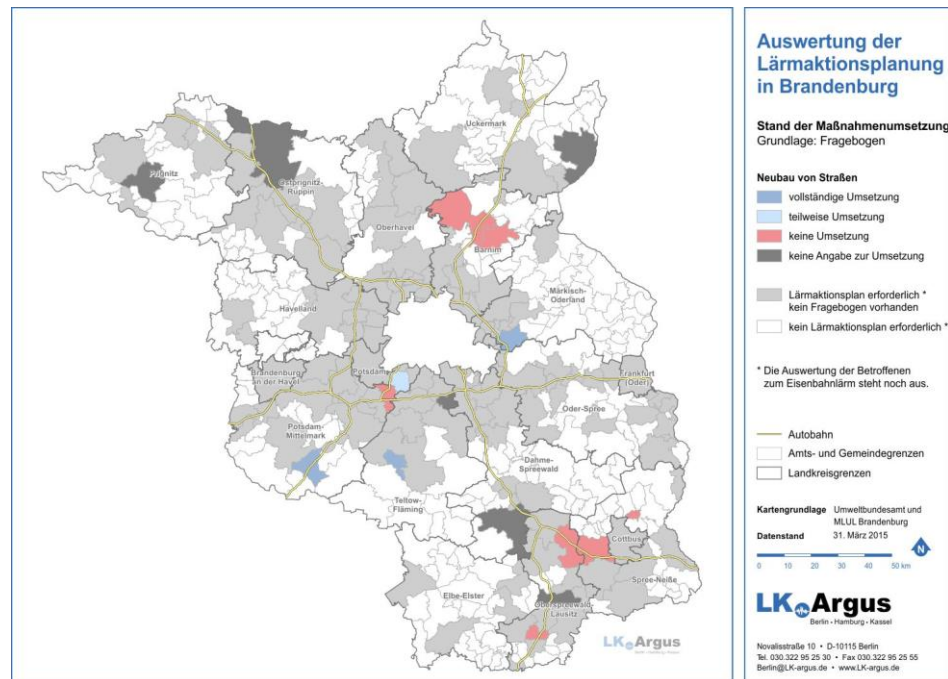
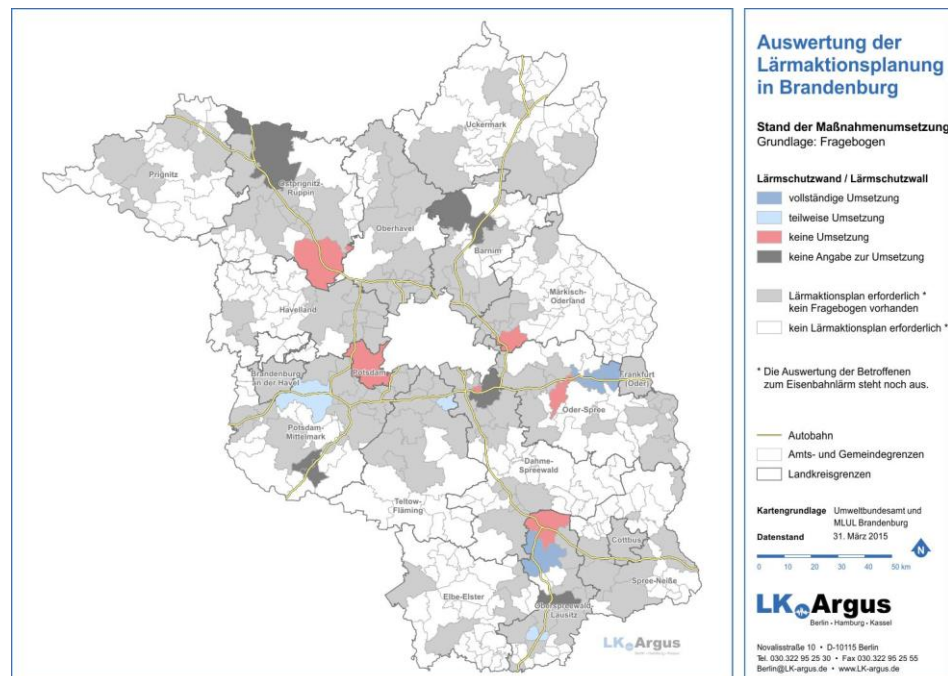


Abbildung 38: Umsetzungsstand der 20 genannten Maßnahmen zum
Bau von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 20 Fragebögen)



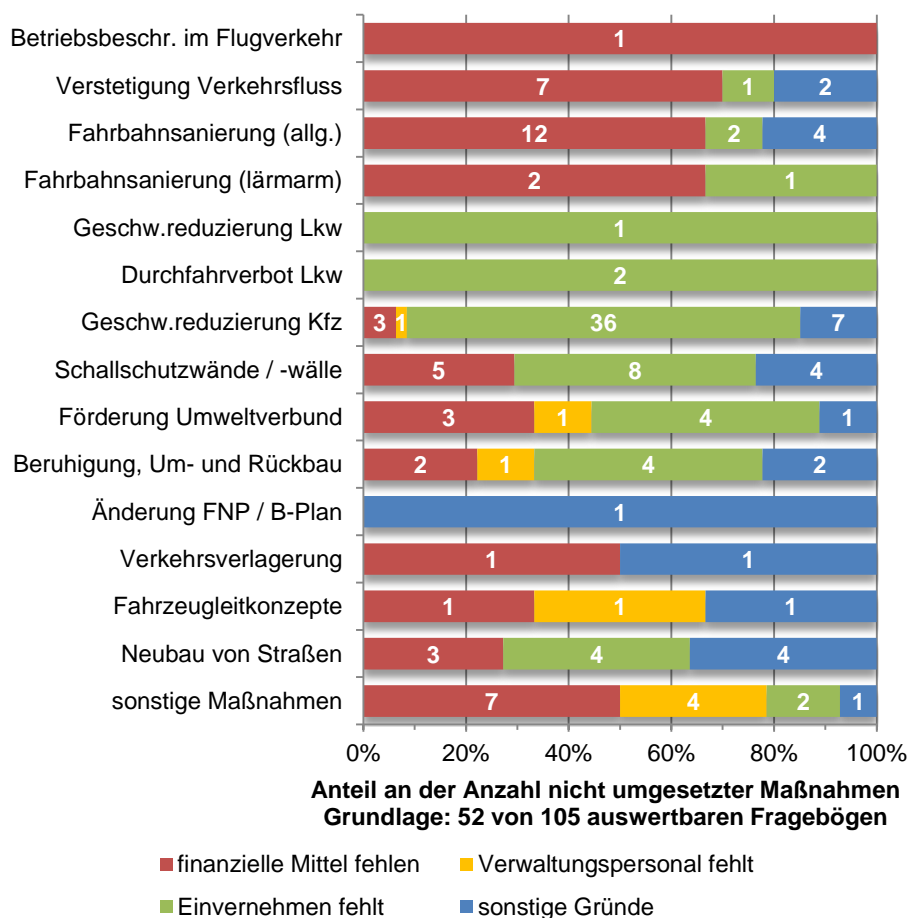
Die von den Gemeinden angeführten Gründe gegen eine Realisierung der Maßnahmen fasst die Abbildung 39 zusammen. Überwiegend finanzielle Gründe stehen der Umsetzung von Betriebsbeschränkungen im Flugverkehr,

Maßnahmen der Verstetigung des Verkehrsflusses⁷ und Fahrbahnsanierungen entgegen. Die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen und Durchfahrverboten konnte hauptsächlich wegen des fehlenden Einvernehmens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nicht umgesetzt werden.

Bei den Maßnahmen Schallschutzwände / Schallschutzwälle, Förderung des Umweltverbundes und Verkehrsberuhigung / Um- und Rückbau geben die Gemeinden ein fehlendes Einvernehmen als Hauptgrund gegen eine Realisierung an. Außerdem gelten hier auch fehlende finanzielle Mittel als großes Hemmnis.

Hinter den in Abbildung 39 zusammengefasten sonstigen Gründen verbirgt sich überwiegend eine aus Sicht der Gemeinden fehlende Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme des Lärmaktionsplanes. Darüber hinaus wurden als sonstiger Grund gegen eine Umsetzung unter anderem fehlende politische Beschlüsse, anhängige Gerichtsverfahren, die fehlende technische Umsetzbarkeit oder eine niedrige Priorität der Maßnahme genannt.

Abbildung 39: Genannte Hinderungsgründe für die nicht umgesetzten Maßnahmen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 52 Fragebögen, Mehrfachnennungen je Einzelmaßnahme möglich)



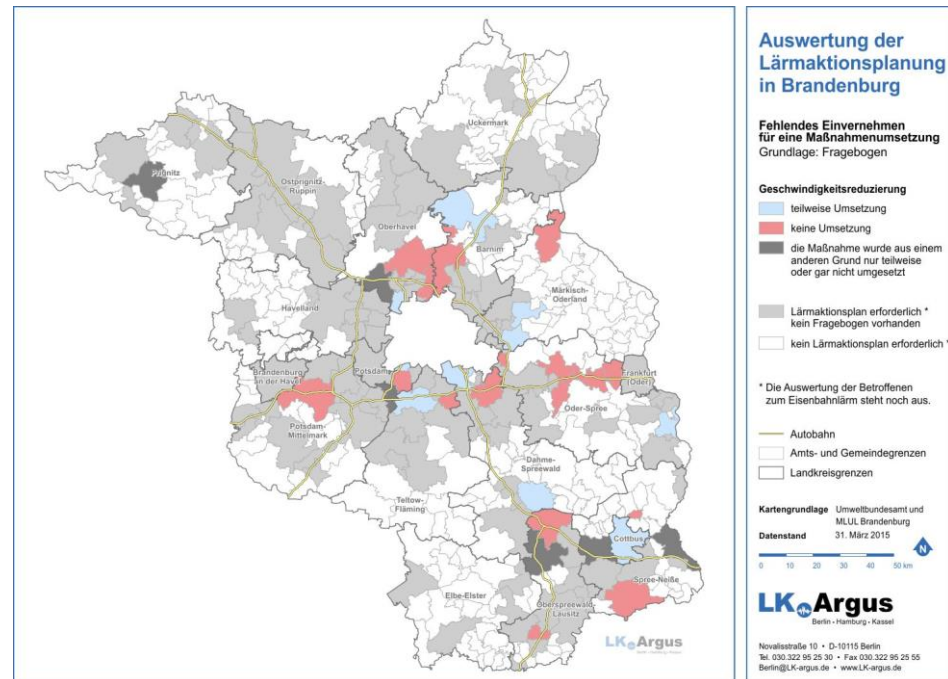
⁷ Darunter fallen zum Beispiel der Bau von Kreisverkehren oder die Einrichtung von Lichtsignalkoordinierungen (Grüne Wellen).

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Die Abbildung 40 stellt beispielhaft für die Geschwindigkeitsreduzierung im Kfz-Verkehr dar, in welchen Gemeinden wegen des fehlenden Einvernehmens keine oder nur teilweise eine Umsetzung erfolgte. Der Hinderungsgrund tritt flächenhaft in ganz Brandenburg auf. Eine regionale Tendenz ist nicht erkennbar.

Abbildung 40: Gemeinden mit fehlendem Einvernehmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 64 Fragebögen)

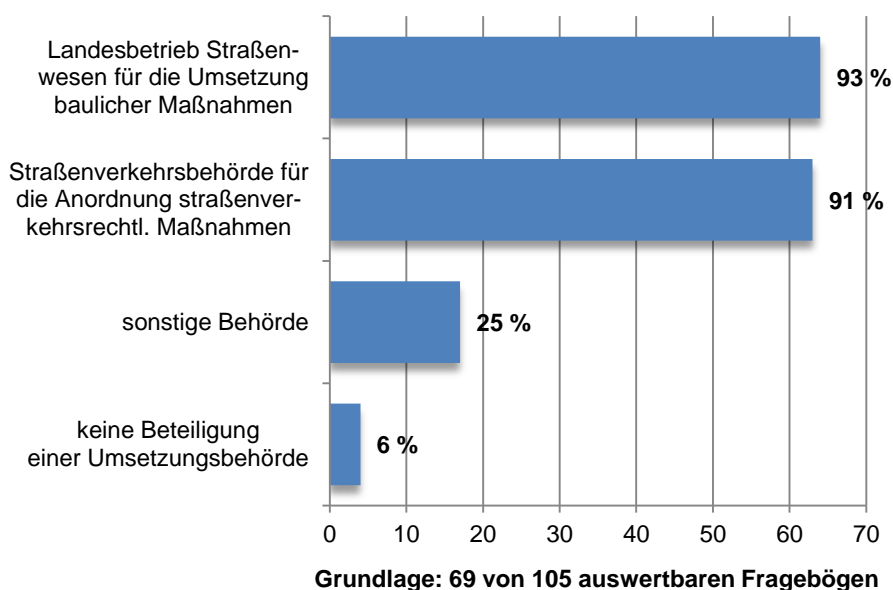


2.3.4 Beteiligungsprozess

Fachbehörden

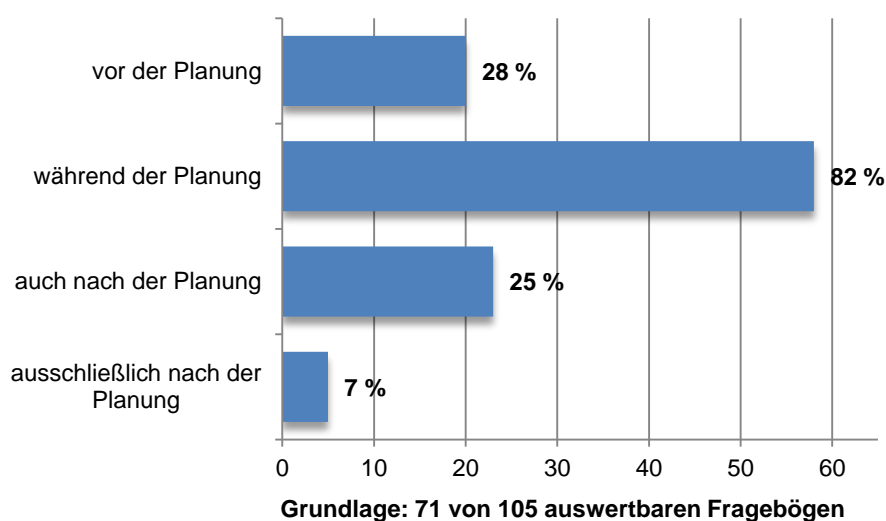
Für den Erfolg der Lärmaktionsplanung von eminenter Bedeutung ist die Beteiligung anderer Fachämter und der Umsetzungsbehörden bei der Planerstellung. Dies wird offenbar von den Gemeinden beachtet. 63 der 69 sich zu diesem Aspekt äußernden Gemeinden gaben an, die Umsetzungsbehörden bei der Planerstellung beteiligt zu haben (Abbildung 41). In der Regel erfolgt die Beteiligung des Landesbetriebes Straßenwesen für die Umsetzung baulicher Maßnahmen sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörden für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen.

Abbildung 41: Genannte Art der Beteiligung umsetzender Behörden an der Aufstellung des Lärmaktionsplanes (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen)



Eine Beteiligung der zuständigen Behörden erfolgt in den meisten Fällen während der Planung. 58 der 71 Gemeinden, welche angaben, die Umsetzungsbehörden zu beteiligen, wählten diesen Weg. Abstimmungen bereits vor der Planung nahmen 20 der 71 Gemeinden vor. Eine Beteiligung nach der Planaufstellung erfolgte in 23 Fällen (Abbildung 42). 5 der 23 Gemeinden haben die zuständigen Behörden ausschließlich nach der Planung beteiligt. Da die zuständigen Behörden in die Planaufstellung einzubeziehen sind, haben diese 5 Gemeinden einen Verfahrensfehler begangen. Die verbleibenden 18 der 23 Gemeinden wählten einen verfahrenskonformen Weg, indem Kombinationen des Beteiligungszeitpunkts gewählt wurden.

Abbildung 42: Genannter Zeitpunkt der Beteiligung der zuständigen Behörde (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 71 Fragebögen)

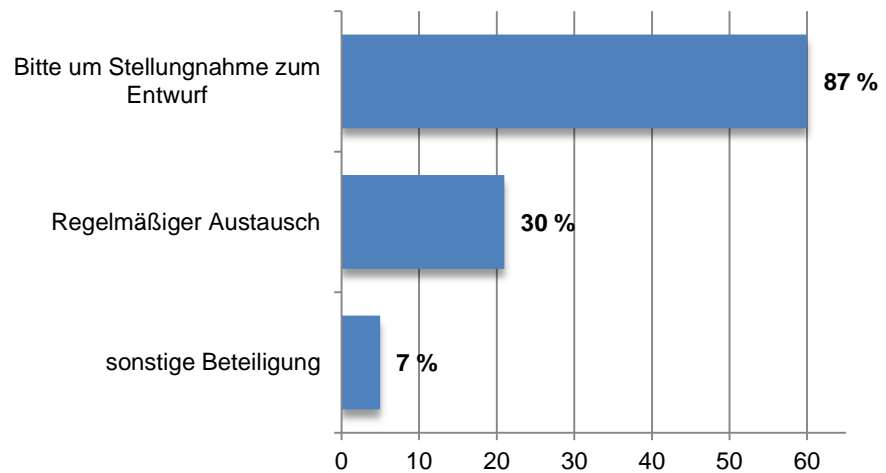


MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Angaben zur Art der Beteiligung haben 69 Gemeinden gemacht. In der Regel fordern die Gemeinden die Umsetzungsbehörden zu einer Stellungnahme zum Planungsstand des Lärmaktionsplanes auf. Rund 30 % der sich zu dieser Fragestellung äussernden Gemeinden gaben an, regelmäßig den Austausch mit den Umsetzungsbehörden zu suchen (Abbildung 43).

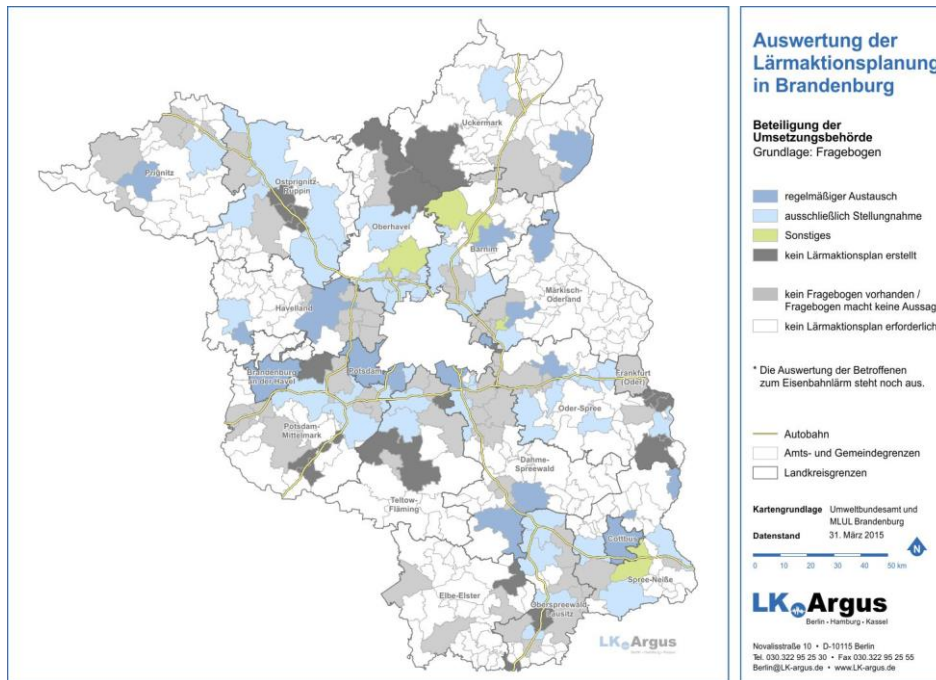
Abbildung 43: Genannte Art der Beteiligung der zuständigen Behörde (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen)



Grundlage: 69 von 105 auswertbaren Fragebögen

Der Vergleich der gewählten Beteiligungsform mit dem Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung zeigt, dass die 21 Gemeinden mit regelmäßigem Austausch etwas weiter fortgeschritten sind als die Gemeinden, die einen anderen Weg gewählt haben (Abbildung 44 und Abbildung 45). 15 der 21 Gemeinden befinden sich in der Umsetzungsphase (72 %), drei noch nicht (14 %). Weitere drei Gemeinden haben keinen Umsetzungsstand gemeldet. Bei den 60 Gemeinden mit Bitte um Stellungnahme liegt der Umsetzungsstand bei 63 % (38 Gemeinden). 19 Gemeinden setzen den Lärmaktionsplan noch nicht um (32 %). Drei Gemeinden haben keinen Umsetzungsstand gemeldet.

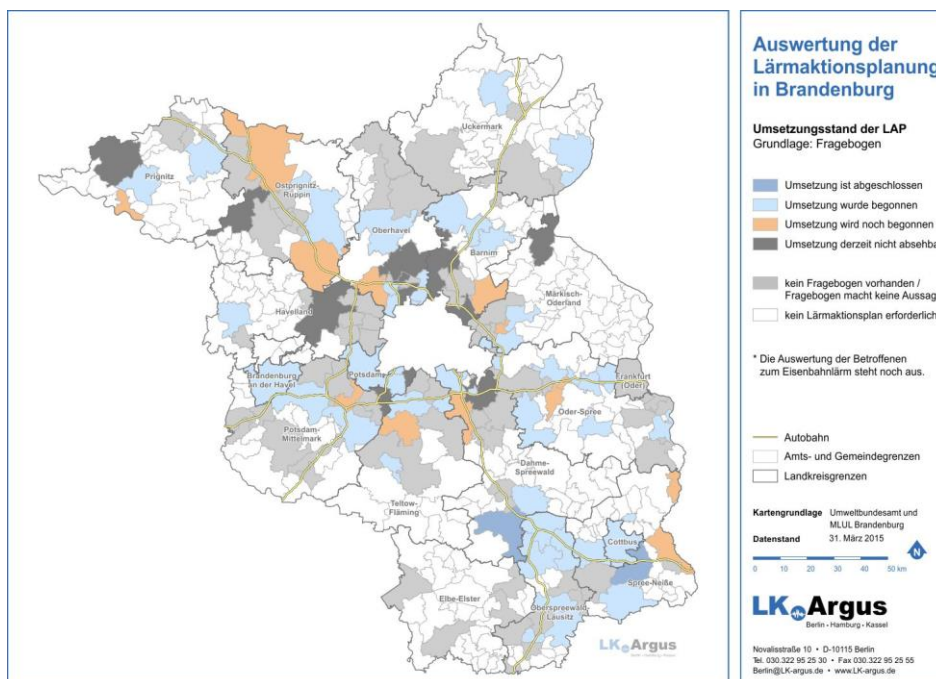
Abbildung 44: Genannte Art der Beteiligung der zuständigen Behörde
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen)



MLUL Brandenburg
Auswertung der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Abbildung 45: Genannter Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 77 Fragebögen)



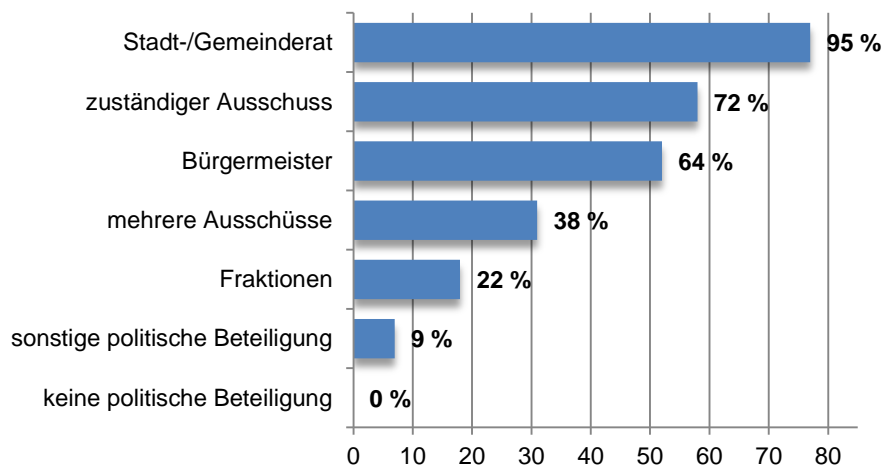
MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Politik und Öffentlichkeit

Die Information und Beteiligung der Politik erfolgt sehr umfangreich. In nahezu allen Gemeinden wird der Lärmaktionsplan im Stadt- oder Gemeinderat sowie in den zuständigen Ausschüssen vorgestellt. Insbesondere in kleineren Gemeinden erfolgt die Abstimmung direkt mit dem Bürgermeister. In geringerem Umfang (18 von 81 Nennungen) wurde der Lärmaktionsplan gesondert mit den Fraktionen besprochen.

Abbildung 46: Genannte Art der Beteiligung der Politik
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 81 Fragebögen)



Grundlage: 81 von 105 auswertbaren Fragebögen

Die gesetzlich geforderte Beteiligung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung erfolgte in fast allen an der Befragung teilnehmenden Gemeinden (Abbildung 47). Den Aktionsplan öffentlich auszulegen, die Öffentlichkeit über Informations- und Diskussionsveranstaltungen zu beteiligen sowie über die Presse oder das Amtsblatt zu informieren sind die häufigsten Beteiligungsformen. Jeweils mehr als 60 % der Gemeinden wählten diese Formen der Öffentlichkeitsarbeit. Internetportale mit oder ohne Beteiligungsmöglichkeit wurden in 27 bzw. 16 Gemeinden gewählt. Wenig verbreitet sind Beteiligungs- und Informationsformen über Flyer, Umfragen oder Ausstellungen zur Lärmaktionsplanung. Eine gesonderte Einbindung von Interessensgruppen in die Lärmaktionsplanung erfolgte in 32 Fällen (40 %, Abbildung 48).

Abbildung 47: Genannte Art der Öffentlichkeitsbeteiligung
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 77 Fragebögen)

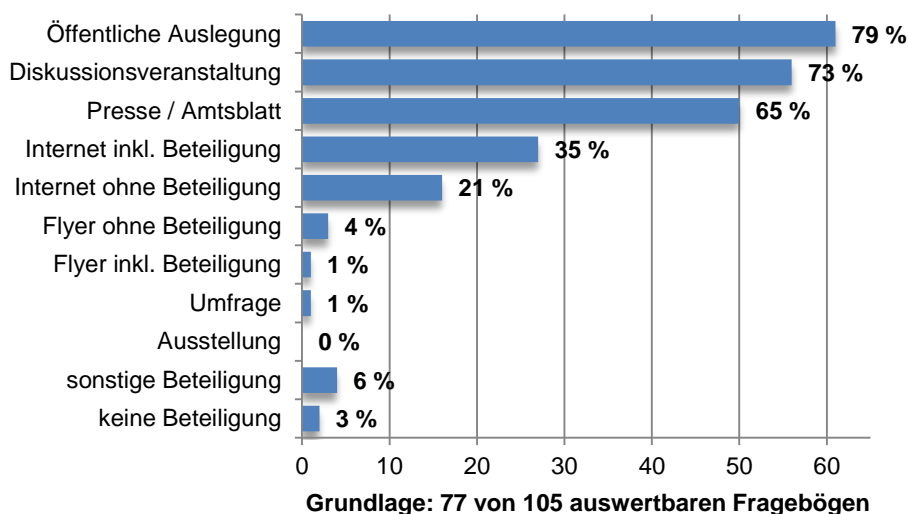
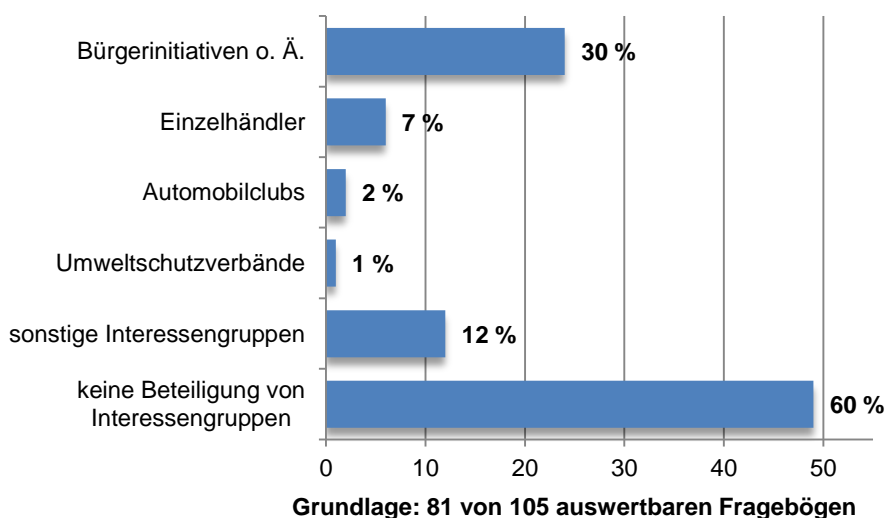


Abbildung 48: Genannte Art der Beteiligung von Interessensgruppen
(Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 81 Fragebögen)



2.4 Stärken und Schwächen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung hat das Thema Lärm stärker in das Bewusstsein von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit gerückt. Mit der Lärmkartierung liegt den Gemeinden eine fundierte Bewertungsgrundlage zur Einschätzung der Lärmsituation vor. Die Notwendigkeit der Auseinandersetzung mit dem Thema Lärm und der Wille, Lärminderungsmaßnahmen zu planen und umzusetzen werden gestärkt.

Die Erkenntnisse der Lärmaktionsplanung lassen sich auch in anderen Planungsebenen, wie der Verkehrsentwicklungsplanung, der Bauleitplanung, Stadtplanung, in Klimaschutzkonzepten und Luftreinhalteplänen nutzen. Synergien zwischen den verschiedenen Planungen werden genutzt, Maßnah-

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

men umfassender bewertet und in die Umsetzungsreife gebracht. Nach Aussage einiger Gemeinden konnten mit Hilfe der Lärmaktionsplanung Maßnahmen umgesetzt werden, die zum Teil bereits in anderen Planungen enthalten waren, vorher jedoch nicht als umsetzbar erschienen.

Die Gemeinden sind mit der Lärmaktionsplanung dazu aufgefordert, Lärminderungsmaßnahmen und Lärminderungsstrategien zu entwickeln. Die Verwaltungs- und behördenübergreifende Interaktion wird gestärkt. Von den Gemeinden besonders hervorgehoben wurde die gewährte Kooperation und Unterstützung des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg für die Aufstellung der Lärmaktionspläne.

Wesentliche Schwachpunkte der Lärmaktionsplanung sind folgende Aspekte:

- Aus Sicht der Gemeinden sind die Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplanes nicht eindeutig geregelt.
- Für die in kommunaler Zuständigkeit erarbeiteten Lärminderungsmaßnahmen sind die Umsetzungsmöglichkeiten nur begrenzt gegeben.
- Gegenüber der Öffentlichkeit können keine Maßnahmen verbindlich zugesichert werden, da in vielen Punkten keine kommunale Verantwortung bei der Umsetzung der Maßnahmen besteht.
- Die unterschiedlichen Berechnungsverfahren auf der europäischen Ebene (Lärmkartierung) und der nationalen Ebene (Anordnungsvoraussetzung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen) bereiten Probleme.
- Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung unterscheiden sich deutlich von den Grenzwerten der Lärmsanierung und den Orientierungswerten der Lärmschutzrichtlinien-StV.

Darüber hinaus stehen nicht ausreichende finanzielle Mittel für die Umsetzung der Lärmaktionspläne zur Verfügung. Dies betrifft die planaufstellenden Gemeinden bei Maßnahmen in eigener Zuständigkeit und die Landesbehörden bei Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit der Gemeinden.

Die Möglichkeit der kommunalen Einflussnahme auf Bundes-, Landes- und Kreisbehörden wird von den Gemeinden als gering oder nicht vorhanden bewertet. Eine Mitwirkung und Kooperation der Straßenverkehrsbehörden ist nach Einschätzung der Gemeinden häufig nicht gegeben.

Die Fristen der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes werden von vielen Gemeinden als zu kurz angegeben. Zudem fehlen den Gemeinden Sanktionierungsmöglichkeiten gegenüber dem Eisenbahnbundesamt, wenn die Bahnlärmkartierung für die Eisenbahnstrecken nicht rechtzeitig bereitgestellt wird.

3 Luftreinhalteplanung im Land Brandenburg

3.1 Maßnahmen

Auf Grundlage der EU-Berichterstattung mit Stand vom September 2013 sowie der durchgeführten schriftlichen Befragung vom November / Dezember 2014 wurden die Luftreinhaltepläne (LRP) in Brandenburg ausgewertet.⁸ Die Ergebnisse der Untersuchung sind nachfolgend thematisch zusammengefasst.

3.1.1 Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes

Tabelle 2 fasst die konkreten, auf eine Örtlichkeit bezogenen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes der Luftreinhaltepläne im Land Brandenburg zusammen. Darüber hinaus ist die Förderung des Umweltverbundes meist Inhalt strategischer Überlegungen und Konzepte zur Reduzierung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung und damit eine Daueraufgabe für die Kommunen. Die strategischen Zielsetzungen sind in der Regel Bestandteil aller Luftreinhaltepläne in Brandenburg, werden in der Tabelle 2 aber nicht gesondert aufgelistet.

Tabelle 2: Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung

	Kommune	Maßnahme
Fußverkehrs-förderung	Oranienburg	Ausbau des Fußwegenetzes
	Potsdam	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen
Radverkehrs-förderung	Bernau	Umsetzung der Radverkehrskonzeption
	Brandenburg a. d. Havel	Angebotserweiterung an Radfahr- und Schutzstreifen in der Innenstadt
		Einrichtung von Bike- & Ride-Anlagen
		Überprüfung der Fahrbahnoberflächen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nebennetz hinsichtlich der Möglichkeit, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen
		Schaffung von Radabstellanlagen im Zuge der Neugestaltung des Hauptbahnhofvorplatzes
Einrichtung einer Fahrradstraße in der August-Bebel-Straße		

⁸ Der Fragebogen liegt dem Bericht als Anlage 3 bei.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

	Kommune	Maßnahme
Radverkehrs-förderung	Cottbus	Teilumgestaltung der Straße der Jugend mit Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs Umsetzung des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes
	Eberswalde	Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
	Frankfurt (Oder)	innerstädtischer Radwegebau
	Oranienburg	Ausbau des Radwegenetzes Ausbau der Bike- & Ride-Anlagen
	Potsdam	Umsetzung des Radroutennetzes
	Teltow	Förderung des Radverkehrs
Förderung des öffentlichen Verkehrs	Brandenburg a. d. Havel	Erhalt der ÖPNV-Zuwendungen für die Nutzung des hohen Verkehrsverlagerungspotenzials vom Kfz-Verkehr auf den auf den Umweltverbund Prüfung von ÖPNV-Einsparpotenzialen ohne Angebotsverschlechterung Optimierung von Umsteigehaltestellen in der Innenstadt Einrichtung von Bike- & Ride-Anlagen Modernisierung von Haltestellen Weiterentwicklung von bedarfsorientierten Bedienungsformen wie Rufbus und Anrufsammelbus optimierte Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr im Zuge der Neugestaltung des Hauptbahnhofvorplatzes Einrichtung von Mittelinseln mit integrierter Straßenbahnhaltestelle an der Magdeburger Straße / Fouquéstraße
	Cottbus	Teilumgestaltung der Straße der Jugend mit Sanierung des Straßenbahngleises konsequente Fortsetzung der ÖPNV-Förderung mit Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung
	Eberswalde	Förderung des Umweltverbundes (allg.)
	Frankfurt (Oder)	Ausbau von ÖPNV-Haltestellen
	Potsdam	Straßenbahnneubaustrecke Nordost Neubau von 5 Park- & Ride-Anlagen
	Teltow	Förderung des ÖPNV

Beim Umsetzungsstand der Maßnahmen der Luftreinhaltepläne zur Förderung des Umweltverbundes zeigen sich Parallelen zur Lärmaktionsplanung. In der Befragung geben die Gemeinden an, dass 69 % der in den Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes umgesetzt sind.

Bei den Luftreinhalteplänen sind es 81 %. Die Gründe sind jedoch unterschiedlich: Die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes werden überwiegend wegen fehlender finanzieller Mittel nicht umgesetzt; bei der Lärmaktionsplanung ist dies nur in rund einem Drittel der nicht umgesetzten Maßnahmen die Ursache.

3.1.2 Technische Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen

Wie die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes sind auch technische Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen an Kraftfahrzeugen eine Daueraufgaben der Kommunen. Sie sind abhängig von den jeweils geltenden gesetzlichen Regelungen – zum Beispiel die Einhaltung Norm Euro 4 für Lkw und Busse ab Oktober 2005; Euro 5 ab Oktober 2008, Euro 6 ab Januar 2013 etc. und bedürfen somit einer fortwährenden Aktualisierung.

Die Luftreinhaltepläne von Bernau, Brandenburg an der Havel, Cottbus, Frankfurt (Oder), Eberswalde und Potsdam empfehlen den Einsatz von schadstoffarmen Fahrzeugen. Der zum damaligen Zeitpunkt anspruchsvollste Abgasstandard EEV⁹ wurde in den Planwerken von Brandenburg an der Havel und Potsdam als Vorgabe für die Beschaffung von Linienbussen empfohlen. Auch in Eberswalde sollen bei der Beschaffung von Fahrzeugen für die kommunale Fahrzeugflotte die Umweltstandards berücksichtigt werden. Der Luftreinhalteplan von Teltow empfiehlt die Förderung der Elektromobilität.

Für die Landeshauptstadt Potsdam hat der Luftreinhalteplan die Einführung einer Umweltzone nach § 40 (1) BImSchG ab 2010 vorgeschlagen. Die Maßnahme wurde wegen einer fehlenden nachweisbaren Wirksamkeit nicht umgesetzt.

Tabelle 3: Fahrzeugtechnische Maßnahmen aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung, Strategie der Vermeidung

	Kommune	Maßnahme
Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge	Bernau	Umstellung der Linienbusflotte auf emissionsarme Fahrzeuge mit mindestens Euro 3
	Brandenburg a. d. Havel	Vorgabe des EEV-Standards in allen Ausschreibungen für Verkehrsdienstleister

⁹ Der EEV-Standard (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) war der zum damaligen Zeitpunkt anspruchsvollste europäische Abgasstandard für Busse und Lkw. Fahrzeuge, welche diesen Standard einhielten, übertrafen die Abgasqualität der ab Oktober 2008 bei Lkw und Bussen für alle neuen Fahrzeugtypen gültigen Norm Euro 5. Seit Januar 2013 gilt die Norm Euro 6.
Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit:
<http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/luftreinhaltung/eev-standard/>;
Zugriffzeitpunkt: 25. Mai 2015.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

	Kommune	Maßnahme
Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge	Cottbus	Umstellung der Linienbusflotte auf emissionsarme Fahrzeuge mit mindestens Euro 4
	Eberswalde	Berücksichtigung von Umweltstandards bei der Beschaffung von Fahrzeugen der kommunalen Fahrzeugflotte
	Frankfurt (Oder)	Umstellung der kommunalen Kfz-Flotte auf emissionsarme Fahrzeuge mit mindestens Euro 4
	Potsdam	Prüfung der generellen Kat-Nachrüstung für Busse mit Euro 3 Beschaffung von 135 Bussen mit Euro 5 bzw. mit EEV-Standard bis 2015 Einrichtung einer Umweltzone nach § 40 (1) BImSchG
	Teltow	Förderung der Elektromobilität

3.1.3 Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrs

Mit der Verlagerung von Verkehren besteht eine weitere Möglichkeit, die Luftschadstoffkonzentrationen in stark belasteten Straßenabschnitten und Bereichen zu reduzieren. Konkrete Lösungsansätze hierzu sind folgende.

- **Neubau von Straßen, zum Beispiel von Orts- oder Ortsteilumgehungen:** Eine neue Trasse soll den Durchgangsverkehr und Teile des Quell- und Zielverkehrs aufnehmen und damit ausgewählte Bereiche verkehrlich entlasten.
- **Ausbau und Umbau von Straßen:** Durch einen Ausbau von Straßen werden Kapazitätsengpässe beseitigt und die Leistungsfähigkeit einer Straße angehoben. Diese Straßen sind anschließend attraktiver für den Kfz-Verkehr und werden stärker genutzt. Dies führt zu einer Verkehrsabnahme an anderer Stelle des Straßennetzes – z.B. in Bereichen mit hohen Luftschadstoffkonzentrationen. Ein Um- oder Rückbau von Straßen dient dazu, überdimensionierte Straßen an die verkehrlich notwendigen und städtebaulich verträglichen Anforderungen anzupassen. In Verbindung mit für den Kfz-Verkehr attraktiven Alternativrouten stellt sich eine Verkehrsverlagerung ein.
- **Verkehrsorganisation:** Der Verkehr wird durch Wegweisungskonzepte, Ge- und Verbotregelungen (Einbahnstraßenregelungen, Abbiegeverbote etc.) gelenkt, konfliktträchtige Straßen werden entlastet. Durch eine Parkraumbewirtschaftung kann der Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes verlagert werden.

Tabelle 4 fasst die LRP-Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs im Land Brandenburg zusammen. Darunter sind 14 Neubaumaßnah-

men, 6 Um- oder Ausbaumaßnahmen sowie 14 Maßnahmen der Verkehrsorganisation.

Tabelle 4: Maßnahmen zum Kraftfahrzeugverkehr aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung, Strategie der Verlagerung

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

	Kommune	Maßnahme
Verkehrs- verlage- rung	Bernau	Neubau: Bahntangente als Teil-Ostumfahrung
	Brandenburg a. d. Havel	Umbau / Ausbau: vierspuriger Ausbau der Rathenower Landstraße (Teilabschnitt)
		Verkehrsorganisation: Abbiegeverbot von der Neuendorfer Straße in Richtung Luckenberger Straße (Blockumfahrung und Verkehrsberuhigung)
		Neubau: L 98 zwischen Gerostraße und Werner-Sänger-Straße
		Verkehrsorganisation: Rechtsabbiegeverbot am Knoten Grillendamm / Krakauer Straße
	Cottbus	Neubau: Westtangente zur Schließung mittlerer Ring
		Neubau: südwestlicher Schluss des mittleren Ringes
		Umbau / Ausbau: Straße am Spreeufer mit flankierenden Maßnahmen
		Umbau / Ausbau: Straße der Jugend mit Einschränkung des Kfz-Verkehrs
		Umbau / Ausbau: Umgestaltung der Bahnhofstraße mit Fahrbahnrückbau von 4 auf 2 Fahrstreifen
		Verkehrsorganisation: Sperrung der Berliner Straße / Sandower Straße in einer Fahrtrichtung für den motorisierten Individualverkehr
		Verkehrsorganisation: Aktualisierung des innerstädtischen Wegweisungs- und Parkleitsystems
	Neubau: Ostumgehung	
	Eberswalde	Verkehrsorganisation: punktuelle Anpassung der Parkraumbewirtschaftung
		Verkehrsorganisation: Realisierung eines Parkleitsystems
		Neubau: Realisierung der Nord-Tangente
		Umbau / Ausbau: Eichwerder Ring
		Verkehrsorganisation: Optimierung der Schwerverkehrsführung
Verkehrsorganisation: Lenkung des Kfz-Verkehrs von der Eisenbahnstraße auf die Bergerstraße		
Neubau: Realisierung der Ost-Tangente		

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

	Kommune	Maßnahme
Verkehrs- verlage- rung	Frankfurt (Oder)	Neubau: Ortsumgehung der B 87 Markendorf mit südlicher Fortführung der B 112
		Verkehrsorganisation: Wegweisungskonzept für den Schwerverkehr
		Neubau: Netzergänzung zwischen Knappenweg und Fürstenwalder Poststraße mit Anbindung an den ehemaligen Eisenbahndamm
		Neubau: zweite innerstädtische Oderbrücke
	Potsdam	Neubau: Anschlussstelle Friedrich-List-Straße / Nuthestraße
		Verkehrsorganisation: Einrichtungsverkehr in der Leipziger Straße
		Verkehrsorganisation: Umwidmung bzw. Verlegung der B 1 in der Innenstadt
		Verkehrsorganisation: Parkraumbewirtschaftung
		Neubau: Vollanschluss der Friedrich-Engels-Straße an die Nuthestraße
		Umbau / Ausbau: Rückbau der Breiten Straße auf 2 Fahrspuren in Querschnitt
	Oranienburg	Verkehrsorganisation: Einschränkung des Schwerverkehrs
		Verkehrsorganisation: Parkleitsystem

Die Neubaumaßnahmen wurden zu einem Großteil noch nicht umgesetzt. Hauptgrund sind fehlende finanzielle Mittel sowie der Umstand, dass noch keine Planungsmittel in die kommunalen und Landeshaushalte eingestellt sind. Besser ist der Umsetzungsstand bei Um- und Rückbaumaßnahmen sowie bei Maßnahmen zur Verkehrsorganisation.

Dies deckt sich mit den Umsetzungsständen der Lärmaktionsplanung. Bei den Maßnahmen des Luftreinhalteplanes sind fehlende finanzielle Mittel zu Umsetzung das Hauptausschlusskriterium, gefolgt von weiterem Prüfbedarf, planerischen Gründen und fehlendem Einvernehmen. Bei den Lärmaktionsplänen nennen die Gemeinden ebenfalls häufig finanzielle Gründe für eine noch ausstehende Maßnahmenumsetzung. Haupthinderungsgrund in der LAP ist nach Aussage der Gemeinden jedoch ein fehlendes Einvernehmen der übergeordneten Fachbehörden.

3.1.4 Maßnahmen zur verträglicheren Verkehrsabwicklung

Zu den Maßnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs zählen Fahrbahnsanierungen, Geschwindigkeitsreduzierungen und Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrsflusses. Eine Verbesserung im Verkehrsfluss wird zum Beispiel durch Umbauten an Knotenpunkten (zusätzliche Abbiegefahrstreifen, Kreisverkehr) oder die Koordinierung von Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) erreicht. Tabelle 5 fasst die Maßnahmen zusammen.

Tabelle 5: Maßnahmen zum Kraftfahrzeugverkehr aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung, Strategie der verträglicheren Abwicklung

	Kommune	Maßnahme
Fahr- bahnsa- nierung	Bernau	Fahrbahnsanierung in der Weißenseer Straße
		Fahrbahnsanierung in der August-Bebel-Straße
	Brandenburg a. d. Havel	Fahrbahnsanierung in der Luckenberger Straße und der Neuendorfer Straße zwischen Nicolaiplatz und Luckenberger Brücke
		Fahrbahnsanierung in der Bahnhofstraße und dem Neustädtischen Markt
	Cottbus	Fahrbahnsanierung im Zuge der Umgestaltung der Straße am Spreeufer
		Fahrbahnsanierung in der Dresdner Straße
		Fahrbahnsanierung in der Karl-Liebknecht-Straße
Cottbus	Fahrbahnsanierung im Zuge der Umgestaltung der Karl-Marx-Straße	
Eberswalde	Fahrbahnsanierung im Hauptstraßennetz (allg.)	
	Fahrbahnsanierung im Nebenstraßennetz (allg.)	
Frankfurt (Oder)	Fahrbahnsanierung auf innerstädtischen Straßen (allg.)	
Geschwin- schwin- digkeits- reduzie- rung	Brandenburg a. d. Havel	zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Bereich Magdeburger Straße, Nicolaiplatz, Neuendorfer Straße, Luckenberger Straße
		flächendeckende Tempo 30-Zone innerhalb des Zentrumsringes mit Bevorrechtigung des ÖPNV
		Geschwindigkeitsreduzierung in der Neuendorfer Straße und Steinstraße
		Geschwindigkeitsreduzierung in der Mühlentorstraße
	Cottbus	zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Zuge der Umgestaltung der Straße am Spreeufer
		zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in der Bahnhofsstraße
Frankfurt (Oder)	zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in Leipziger Straße	

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

	Kommune	Maßnahme
Geschwin- schwin- digkeits- reduzie- rung	Potsdam	zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in der Großbeerenstraße
	Nauen	Geschwindigkeitsreduzierung (allg.)
Manage- ment, Steu- erung und Versteti- gung des Verkehrs	Bernau	Einsatz von Lichtsignalanlagen zur Dosierung der Verkehrsmenge im Bereich Innenstadtring / Bahntan- gente
	Brandenburg a. d. Havel	Optimierung der Lichtsignalkoordinierung („Grüne Welle“) im Zuge des Zentrumsrings
		durchgängig Koordinierungsgeschwindigkeit („Grüne Welle“) von 60 km/h
		Knotenpunktumbau Nicolaiplatz zu dreiarmigem Knotenpunkt mit Lichtsignalregelung
		Knotenpunktumbau Magdeburger Landstraße / Zanderstraße mit veränderter Fahrstreifeneinteilung
		Knotenpunktumbau Wilhelmsdorfer Straße / Otto- Sidow-Straße mit zusätzlicher Linksabbiegespur
	Cottbus	Verkehrsmanagementsystem zur Verkehrsbeeinflus- sung auf 14 lichtsignalgeregelten Koordinierungsstrec- ken
	Eberswalde	Koordinierung von Lichtsignalanlagen
Frankfurt (Oder)	Bau eines Kreisverkehrs Berliner Chaussee (B 5) / Lebuser Straße in Kliestow	
Oranienburg	Grüne Welle	
Potsdam	Verkehrsmanagement zur umweltorientierten Straßenverkehrssteuerung (VSMZ)	

Der Umsetzungsstand der in den Luftreinhalteplänen vorgeschlagenen Fahr-
bahnsanierungen ist mit nahezu 75 % überaus positiv. Anders als bei den voran-
genannten Maßnahmenansätzen standen anscheinend für die in der Luftrein-
halteplanung empfohlenen Fahrbahnsanierungen ausreichend finanzielle Mittel
zur Verfügung. Vergleichend dazu liegt der Umsetzungsstand der Empfehlun-
gen zur Fahrbahnsanierung aus den Lärmaktionsplänen laut Befragung bei nur
rund 43 %. Die nicht umgesetzten Fahrbahnsanierungen aus den LAP konnten
wiederum in 70 % der Fälle wegen fehlender finanzieller Mittel nicht realisiert
werden.

Die Umsetzungsquote der Empfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung aus
den Luftreinhalteplänen liegt bei rund 70 %. Bei zwei Drittel der nicht umsetzba-
ren Maßnahmen fehlt das Einverständnis der zuständigen Behörde. Für das
restliche eine Drittel der nicht umsetzbaren Maßnahmen wurde nach erfolgter
verkehrsplanerischer Prüfung festgestellt, dass sie nicht umsetzbar sind. Im
Vergleich dazu zeigt der Umsetzungsstand der Empfehlungen zur Geschwin-
digkeitsreduzierung aus den Lärmaktionsplänen ein ganz anderes Bild. Hier

wurden nur 29 % der Empfehlungen umgesetzt. Wesentlicher Hinderungsgrund war mit 86 % das fehlende Einverständnis der zuständigen Fachbehörde.

Beim Umsetzungsstand der Maßnahmen zur Verkehrsverstärkung zeigen sich Parallelen zwischen der Luftreinhalteplanung und der Lärmaktionsplanung. Realisiert wurde jeweils gut die Hälfte der Maßnahmen. Während bei den entsprechenden Maßnahmen der Lärmaktionspläne häufig wegen fehlender finanzieller Mittel keine Umsetzung erfolgte (70 %), ist dies bei der Luftreinhalteplanung nur in rund 40 % der nicht umgesetzten Maßnahmen der Fall. Hier wurden zu weiteren rund 40 % planerische Gründe als weiterer wesentlicher Hinderungsgrund genannt.

3.1.5 Sonstige Maßnahmen

Unter den sonstigen Maßnahmen sind die in der Tabelle 6 enthaltenen Maßnahmen zusammengefasst. Dazu gehören vor allem städtebauliche Themen und Vorgaben der Emissionssenkung bei Haushalten und Gewerbe. Der Umsetzungsstand liegt bei rund 75 %.

Tabelle 6: Sonstige Maßnahmen aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung

	Kommune	Maßnahme
Sonstige Maßnahmen	Bernau	Einsatz modernster Straßenreinigungsmaschinen
	Brandenburg a. d. Havel	Schaffung und Stärkung verkehrsarmer Siedlungs- und Nutzungsstrukturen
		Vorrangentwicklung neuer Wohn- und Gewerbe-standorte in Bereichen guter ÖPNV-Anbindung
		Förderung des Mobilitätsmanagements
	Eberswalde	Straßenraumgestaltung / Straßenraumbegrünung
	Potsdam	Emissionssenkung bei Industrieanlagen im Rahmen der Anlagensanierung
		Emissionssenkung bei Kleinf Feuerungsanlagen und Hausbrand im Rahmen der Umsetzung der 1. BImSchV
Verbot der Abfallverbrennung im Freien und Emissionssenkung bei Baustellen		
	Mobilitätsagentur	

3.2 Innovative, vorbildliche oder integrierte Maßnahmen, Beteiligungs- oder Informationsformen

Aus der Sichtung der im Land Brandenburg vorliegenden Luftreinhaltepläne und der Befragung der Brandenburgischen Gemeinden mit Luftreinhalteplänen liegen Informationen zu innovativen, vorbildlichen oder integrierten Maßnah-

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

men, Beteiligungs- oder Informationsformen im Rahmen der Luftreinhalteplanung vor. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 7. Aus der Befragung gab es hierzu verwertbare Rückmeldungen von den Städten Cottbus, Eberswalde und Potsdam.

Tabelle 7: Innovative, vorbildliche oder integrierte Maßnahmen, Beteiligungs- oder Informationsformen im Rahmen der Luftreinhalteplanung in Brandenburg

Kommune	Maßnahme	Themenfeld und Kurzbeschreibung der Maßnahme
Cottbus	Integrierte Neugestaltung der Bahnhofstraße	integrierte Planung: Verknüpfung der Planungsfelder Luftreinhaltung, Lärminderung, Verkehrs- und Stadtplanung Neugestaltung der Bahnhofstraße mit Rücknahme von Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, Einbau von Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr und Erweiterung der Straßenraumbegrünung.
Eberswalde	Online-Beteiligung im Rahmen des Radnutzungskonzeptes Eberswalde	integrierte Planung: Verknüpfung der Planungsfelder Luftreinhaltung, Lärminderung und Verkehrsplanung Beteiligungs- und Informationsformen Aus rund 400 Vorschlägen von 182 Bürgerinnen und Bürgern wird das Radnutzungskonzept für die Stadt Eberswalde erstellt.
	klimatische Workshops	integrierte Planung: Verknüpfung der Planungsfelder Luftreinhaltung, Lärminderung, Klimaschutz und Verkehrsplanung Beteiligungs- und Informationsformen Im Rahmen des kommunalen Energiekonzeptes für die Stadt Eberswalde wurden Expertenworkshops zum Thema klimagerechte Mobilität durchgeführt.
	Stadtforen (INSEK)	integrierte Planung: Verknüpfung der Planungsfelder Luftreinhaltung, Lärminderung, Klimaschutz, Verkehrs- und Stadtplanung Beteiligungs- und Informationsformen In zwei Stadtforen wurde über Schwerpunkte und Projekte der künftigen Stadtentwicklung, u.a. auch zum Thema Klimawandel und Verkehrsentwicklung diskutiert. Aus 85 vorgeschlagenen Projektideen wurden im Ergebnis die „Top 10“ ermittelt. Diese „Top 10“ sind in die zentralen Vorhaben der Strategie Eberswalde 2030 aufgenommen.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Kommune	Maßnahme	Themenfeld und Kurzbeschreibung der Maßnahme
Eberswalde	E-Mobility-Workshops	<p>Integrierte Planung: Verknüpfung der Planungsfelder Luftreinhaltung, Lärminderung, Klimaschutz und Verkehrsplanung</p> <p>Beteiligungs- und Informationsformen</p> <p>Im Rahmen des EU-Projektes „Intelligente Energie Europa“ soll die Nutzung von Elektromobilität in Kommunen und Unternehmen voran gebracht werden. In Deutschland beteiligt sich u.a. auch Eberswalde an dem Projekt. Durch das Akteursnetzwerk sollen die Potenziale für die E-Mobilität in den Kommunen ermittelt und somit Möglichkeiten der Verringerung von Lärm und Schadstoffbelastung aufgezeigt werden.</p>
Potsdam	Umweltsensitive (umweltorientierte) Verkehrssteuerung	<p>Integrierte Planung: Verknüpfung der Planungsfelder Luftreinhaltung, Lärminderung, Klimaschutz und Verkehrsplanung</p> <p>Die Stadt Potsdam verfügt seit April 2012 über ein Verkehrssteuerungssystem zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen. Bei zu hohen Belastungen wird der Zufluss des Verkehrs in die Stadt für begrenzte Zeiträume dosiert. Gleichzeitig wird der Verkehr in der Stadt verflüssigt.</p>
	Projektgruppe Mobilität und Klimaschutz in Zusammenarbeit mit dem IASS	<p>Integrierte Planung: Verknüpfung der Planungsfelder Luftreinhaltung, Lärminderung, Klimaschutz und Verkehrsplanung</p> <p>Beteiligungs- und Informationsformen</p> <p>Die Projektgruppe „Mobilität und Klimaschutz“ der Landeshauptstadt Potsdam geht der Frage nach, welche Bedeutung das Thema Mobilität für Klima- und Lärmschutz sowie Luftqualität hat. Es wurden rund 90 Maßnahmen ermittelt, die in Workshops nach Synergieeffekten für Klima, Luftqualität, Lärm, Verkehrssicherheit, Stärkung des Umweltverbundes und Lebensqualität bewertet wurden. Ziel ist die Erstellung einer Prioritätenliste sowie die Umsetzung und Evaluierung der Maßnahmen.</p>
	Mobilitätsagentur	<p>Informationsformen</p> <p>Die Mobilitätsagentur berät und informiert Bürger und Unternehmen über vorhandene Möglichkeiten der Verknüpfung zwischen den Verkehrsarten. Hierzu bestehen Kooperationen der unterschiedlichen in Potsdam agierenden Mobilitätsdienstleister (VBB, ViP, Havelbus, DB, Taxi, nextbike, Carsharing, Autovermietungen, u. a.). Ziel ist die Stärkung des Umweltverbundes.</p>

4 Synergien durch eine integrierte Planung

Für die Maßnahmenumsetzung in der Lärmaktionsplanung sind die Zuständigkeiten oft gesplittet. In der Regel müssen fachrechtliche Anforderungen aus anderen Disziplinen berücksichtigt werden. Die Lärmaktionsplanung ist daher im Besonderen auf eine Zusammenarbeit mit anderen Planverfahren angewiesen.

Die Integration der Lärminderungs- / Lärmaktionsplanung in andere Planungsebenen wird im Land Brandenburg seit mehr als 20 Jahren praktiziert. Im Vordergrund stehen hierbei die Verzahnungen mit der Verkehrsentwicklungsplanung, der Bauleit- und Stadtentwicklungsplanung sowie der Luftreinhalteplanung. Dieser Ansatz ist auch Gegenstand der Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg. Darüber hinaus ist die Fördermittelgewährung zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen im Land Brandenburg auch daran geknüpft, ob die Lärmaktionsplanung unter Beachtung eines integrierten Ansatzes erstellt wurde.

Tabelle 8 fasst die Wechselwirkungen anderer Planungsebenen mit der Lärmaktionsplanung sowie den daraus abgeleiteten Grad der Intensität einer integrierten Planung (gemeinsame Bearbeitung oder beeinflussende Bearbeitung) kurz zusammen.

Tabelle 8: Wechselwirkungen anderer Planungsebenen mit der Lärmaktionsplanung und Intensität einer integrierten Planung

Planungsebene	Wechselwirkung mit der Lärmaktionsplanung	Intensität der integrierten Planung
Übergeordnete Planungen	Mit übergeordneten Planungen (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung) werden Rahmenbedingungen geschaffen, die sich auf den Lärmschutz und die Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung auf kommunaler Ebene auswirken. Dabei können übergeordnete Planungen sowohl kommunale Bemühungen der Verkehrsvermeidung unterstützen als auch konterkarieren. Die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung können dazu beitragen, bestehende und absehbare Konflikte bereits in den übergeordneten Planungen zu verorten. Die Lärmauswirkungen von überörtlichen Planungen können besser abgeschätzt werden. Die Umweltprüfung kann auf die in den Gemeinden und Städten vorliegenden Lärmkartierungen und Aktionsplanungen zurückgreifen.	Die Planungen sollten Einfluss aufeinander nehmen und die jeweiligen Ergebnisse und Schlussfolgerungen nutzen. Eine gemeinsame Bearbeitung erscheint nicht zwingend erforderlich.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Planungsebene	Wechselwirkung mit der Lärmaktionsplanung	Intensität der integrierten Planung
Vorbereitende Bauleitplanung	Die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) nimmt eine Flächenzuordnung vor. Durch die Festlegung von Baugebieten und die räumliche Verteilung der Nutzungen kann die Verkehrsentstehung im Sinne einer verkehrssparsamen Stadtstruktur beeinflusst werden. Der Lärmaktionsplan berücksichtigt diese Festlegungen und kann sie auch für die Definition ruhiger Gebiete nutzen. Gleichzeitig können Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung die Flächennutzungsplanung beeinflussen. So wäre es denkbar, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung bestimmten ruhigen Gebiete in den Flächennutzungsplan oder in den Landschaftsplan aufzunehmen.	Die Planungen sollten Einfluss aufeinander nehmen und die jeweiligen Ergebnisse und Schlussfolgerungen nutzen. Eine gemeinsame Bearbeitung erscheint nicht zwingend erforderlich.
Großmaßstäbliche informelle Planungen	Die Lärmproblematik ist ein wichtiger Bestandteil für zukünftige städtische Leitbilder und für den Umbau des Bestands. Stadtentwicklungspläne, Bereichsentwicklungspläne und Stadterneuerungskonzepte usw. sollten diesem Umstand Rechnung tragen. Die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung können als Grundlage für die Einschätzung der Lärmproblematik dienen. Gleichzeitig hat die Lärmaktionsplanung auch informelle Planungen zu berücksichtigen.	Die Planungen sollten Einfluss aufeinander nehmen und die jeweiligen Ergebnisse und Schlussfolgerungen nutzen. Eine gemeinsame Bearbeitung erscheint nicht zwingend erforderlich.
Verkehrsentwicklungsplanung	Die Verkehrsentwicklungsplanung beeinflusst die Lärmsituation durch Maßnahmen wie die Förderung des Umweltverbundes, die Festlegung einer Straßennetzhierarchie, Lkw-Routenkonzepte und verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Eine direkte Berücksichtigung der Lärmproblematik in der Verkehrsentwicklungsplanung kommt selten vor. Durch die in der Regel herausragende Rolle des Verkehrslärms und die im Vergleich dazu untergeordnete Rolle der anderen Lärmquellen ähneln viele Lärmaktionspläne in ihrem konzeptionellen Teil Verkehrsentwicklungsplänen. Vor diesem Hintergrund ist eine unzureichende Verknüpfung von Lärmaktionsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung ein zentrales Hemmnis der Lärmschutzbemühungen.	Eine gemeinsame Bearbeitung wäre mit Synergieeffekten bei der Datenbeschaffung, der Maßnahmenentwicklung und der Maßnahmenbewertung verbunden. Sie erscheint daher zweckmäßig, ist allerdings kein Allheilmittel und keine Garantie für eine erfolgsversprechende Planung. Die daraus erwachsenden Anforderungen sind neben weiteren Inhalten Gegenstand des Kapitels 5.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Planungs- ebene	Wechselwirkung mit der Lärmaktionsplanung	Intensität der integrierten Planung
Luftreinhalteplanung	Luftreinhaltepläne enthalten wie Lärmaktionspläne Angaben zu den vorhandenen Belastungen, zu deren Ursachen und zu Maßnahmen zur Verbesserung der Situation. Für die Durchsetzung der Maßnahmen gelten für beide Planungen die gleichen Vorschriften. Die Bestandsanalysen der Luftreinhaltepläne beruhen häufig auf ähnlichen Datengrundlagen wie die der Lärmaktionspläne. Viele Maßnahmen der Lärmaktionsplanung wie z. B. die Verstärkung des Verkehrsflusses wirken sich positiv auf die Luftqualität aus. Andere lärmmindernde Maßnahmen, z. B. verkehrsverlagernde Maßnahmen, können jedoch auch negative Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung haben und Zielkonflikte verursachen.	Eine gemeinsame Bearbeitung wäre mit Synergieeffekten bei der Datenbeschaffung, der Maßnahmenentwicklung und der Maßnahmenbewertung verbunden. Sie würde Zielkonflikte frühzeitig erkennbar machen. Sie erscheint daher zweckmäßig, ist allerdings kein Allheilmittel und keine Garantie für eine erfolgversprechende Planung. Die daraus erwachsenden Anforderungen sind neben weiteren Inhalten Gegenstand des Kapitels 5.
Kleinmaßstäbliche informelle Planungen	Eine frühzeitige Berücksichtigung des Lärmschutzes bereits in den Rahmenplänen und städtebaulichen Konzepten kann die Rolle des aktiven und vorsorgenden Lärmschutzes stärken. Es kann durch die Festlegung von Nutzungsarten und Nutzungsstandorten Einfluss auf die Lärmsituation genommen werden. Darüber hinaus können Maßnahmen entwickelt werden, die über die Festsetzungen in Bebauungsplänen hinausgehen. Die Lärmaktionsplanung kann mit Lärmkartierung und Betroffenheitsanalysen zur Einschätzung der Lärmsituation des Plangebiets beitragen. Die Auswirkungen im Hinblick auf eine relevante Zunahme der Verkehrs- und Lärmbelastungen durch die vorgesehenen Nutzungen oder auf bestehende Lärmbelastungen der zu beplanenden Fläche selbst können berücksichtigt werden. So können bereits auf dieser Planungsebene Lösungsansätze zur Verkehrs- und Lärmvermeidung entwickelt und weiterer Handlungsbedarf für Maßnahmen in den weiteren Planungsstufen benannt werden.	Die Planungen sollten Einfluss aufeinander nehmen und die jeweiligen Ergebnisse und Schlussfolgerungen nutzen. Eine gemeinsame Bearbeitung erscheint nicht zwingend erforderlich.
Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen	Städtebauliche Konflikte werden häufig durch hohe Verkehrsbelastungen mitverursacht. Die Lärm- und Betroffenheitsanalysen der Lärmaktionsplanung können daher als Grundlage und für eine Priorisierung der Sanierungsmaßnahmen verwendet werden. Auch in der Maßnahmenplanung liegen häufig Überschneidungen vor, zumal die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung nicht nur der Lärminderung dienen, sondern auch der Aufwertung eines städtebaulichen Bereiches, indem die Aufenthaltsqualität erhöht wird.	Eine gemeinsame Maßnahmenplanung ist mit Synergieeffekten verbunden und erscheint daher zweckmäßig. Sie ist allerdings kein Allheilmittel und keine Garantie für eine erfolgversprechende Planung. Die daraus erwachsenden Anforderungen sind neben weiteren Inhalten Gegenstand des Kapitels 5.

Planungsebene	Wechselwirkung mit der Lärmaktionsplanung	Intensität der integrierten Planung
Verbindliche Bauleitplanung	<p>Der Bebauungsplan kann durch die Festsetzung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung und über die Festsetzungen zur Stellung der baulichen Anlagen Einfluss auf die Lärmsituation nehmen. Bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen können darüber hinaus weitere Schallschutzmaßnahmen vereinbart werden, wenn sie städtebaulich begründbar sind. Nach der Umgebungslärmrichtlinie müssen Lärmaktionspläne „bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung“ enthalten. Festgesetzte Maßnahmen in Bebauungsplänen zum Lärmschutz sind daher in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen, sofern sie auf dieser Maßstabsebene relevant sind. Die Lärmaktionsplanung kann darüber hinaus einen Beitrag zur verbindlichen Bauleitplanung leisten, indem die Lärm- und Betroffenheitsanalysen für eine erste Einschätzung der Lärmsituation des Plangebiets genutzt werden.</p>	<p>Die Planungen sollten Einfluss aufeinander nehmen und die jeweiligen Ergebnisse und Schlussfolgerungen nutzen. Eine gemeinsame Bearbeitung ist in der Regel nicht zweckmäßig.</p>

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
 Lärmaktionsplanung
 im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
 31. Mai 2015

5 Problemschwerpunkte und Lösungsmöglichkeiten

Tabelle 9 fasst die Problemschwerpunkte zusammen und nennt Lösungs- und Verbesserungsmöglichkeiten für die Lärmaktionsplanung und die Luftreinhalteplanung. Die Punkte wurden aus der Auswertung beider Planungsinstrumente zusammengetragen.

Tabelle 9: Problemschwerpunkte und Lösungswege

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
Die in der Umgebungs-lärmrichtlinie genannten Fristen sind zu knapp bemessen und ermöglichen keine Flexibilität.	<p>Die Gemeinden schätzen die Aufwände (zeitlich, personell, kostenseitig) für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes sehr hoch ein. Die Fristen lassen sich so kaum einhalten.</p> <p>Ein höherer Aufwand besteht insbesondere bei der Erstaufstellung eines Lärmaktionsplans. Der Gesetzgeber fordert spätestens alle 5 Jahre eine Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes. So entsteht den Städten und Gemeinden in den Folgestufen der Lärmaktionsplanung häufig ein geringerer Bearbeitungsaufwand.</p> <p>Zahlreiche Gemeinden gaben in der durchgeführten Befragung an, dass durch Aufstellung eines Lärmaktionsplans das Problembewusstsein bzgl. des Lärms in den Gemeinden gestärkt wurde. Es gab in der Regel einen starken politischen Willen einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Das Interesse und die Akzeptanz der Öffentlichkeit waren groß. Dies sind Effekte, die es ohne die Verpflichtung und ohne Vorgabe von Fristen für die Lärmaktionsplanung nicht gegeben hätte, da zahlreiche Gemeinden vermutlich aus Kosten- oder personellen Gründen auf die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verzichtet hätten. Die Fristen sind daher zweckdienlich und sinnvoll, sollten aber verlängert werden.</p>	EU
Zuständigkeit für die Lärmkartierung	<p>Der Gesetzgeber fordert spätestens alle 5 Jahre eine Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes. Mit der Übertragung der Lärmkartierungspflicht auf die Städte und Gemeinden gewinnen diese eine größere Flexibilität bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes. Es besteht die Möglichkeit einer anlassbezogenen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung innerhalb der 5-Jahresfrist. Zudem können die Städte und Gemeinden selbst entscheiden, welche Verkehrswege zusätzlich zu den verpflichtend zu kartierenden berücksichtigt werden.</p> <p>Mit Übertragung der Kartierungspflicht auf die Gemeinden kommen gleichzeitig aber auch weitere Aufwände (zeitlich, personell, kostenseitig) auf die Gemeinden zu.</p> <p>...</p>	Land

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
weiter zu ... Zuständigkeit für die Lärmkartierung	<p>...</p> <p>Die Vorteile einer zentralen Lärmkartierung in der Verantwortung des Landes Brandenburg liegen im vorhandenen Knowhow, der Gewährleistung landesweit einheitlicher Kartierungsergebnisse und in der Qualitätssicherung.</p> <p>Da einheitliche Kartierungsergebnisse und die Qualitätssicherung wesentliche Kriterien der Lärmkartierung sind, wird empfohlen, diese weiterhin in der Verantwortung des Landes Brandenburg zu belassen.</p>	
	<p>Um die von den Gemeinden erwünschte Flexibilität zu gewährleisten wird empfohlen, vor Durchführung der Kartierung zwischen Land und Gemeinden / Städten die zu verwendenden Kartierungsgrundlagen (Dichte des Netzes, verwendete Eingangsparameter) abzustimmen.</p>	Land und Gemeinde
	<p>Eine Flexibilität hinsichtlich des Kartierungszeitpunktes ist bei einer zentral organisierten Kartierung nicht möglich. Um diese prinzipiell zu ermöglichen (anlassbezogene Kartierung und Aktionsplanung), wird empfohlen, den Gemeinden / Städten innerhalb des gesetzlichen 5-Jahreszeitraums zu gestatten, die Kartierung zeitlich vorzuziehen und selbst vorzunehmen. Im Sinne der Qualitätssicherung und der Wahrung landesweit einheitlicher Ergebnisse sollte die Lärmkartierung einer Gemeinde / Stadt jedoch in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg erfolgen.</p>	Gemeinde und Land
Den Kommunen fehlen finanzielle Mittel und perso- nelle Kapazitäten für die Aufstellung von LAP.	<p>Die Problematik betrifft vor allem kleinere Gemeinden. Zur Bündelung der verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen sollte ein Zusammenschluss mehrerer Nachbargemeinden zu einer Art Planergemeinschaft in Erwägung gezogen werden.</p> <p>Darüber hinaus steigert ein solches Vorgehen die Einflussmöglichkeiten gegenüber übergeordneten Baulastträgern. Auf überörtlicher Ebene können außerdem insbesondere Maßnahmen zur Verkehrslenkung oder zu Verkehrsbeschränkungen frühzeitig abgestimmt und die Ressourcen gegenüber unabhängigen Einzelplanungen gebündelt und die Kosten reduziert werden. Diese Vorgehensweise bedarf jedoch einer Koordinierung der Planungsabläufe, einer bindenden Festlegung der Zuständigkeiten und regelmäßiger Abstimmungen zwischen den Beteiligten.</p> <p>Um den Anforderung an die Berichtsform zu entsprechen, sind separate Meldungen an die EU zu erarbeiten.</p>	Gemeinde

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
weiter zu ... Den Kommunen fehlen finanzielle Mittel und perso- nelle Kapazitäten für die Aufstellung von LAP.	Zur Minimierung des Planungsaufwandes sollte in Vorbereitung der Maßnahmenplanung eine kritische Auseinandersetzung mit den Kartierungsergebnissen erfolgen. Die Maßnahmenplanung sollte sich gezielt auf die Bereiche mit den höchsten Betroffenheiten konzentrieren. Eine mögliche Auswahl vertieft zu bearbeitender Maßnahmen sollte sich auf wirksame und im Rahmen des Lärmaktionsplanes umsetzbare Maßnahmen zum Lärmschutz beschränken.	Gemeinde
Die unterschiedlichen Berechnungsverfahren bereiten Probleme und sind für die Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar.	Die Lärmkartierung erfolgt nicht nach den nationalen Lärmberechnungsverfahren (RLS-90, Schall 03). Dies bereitet den Gemeinden vor allem bei der Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen Probleme, da für diese ein Nachweis der Wirksamkeit gemäß RLS-90 gefordert ist. Eine Harmonisierung der Berechnungsverfahren ist erforderlich, jedoch mit den aktuellen Entwicklungen (RLS-16, Schall 03, CNOSSOS-EU) nicht absehbar. Dennoch sollte die Forderung nach einer Harmonisierung aufrechterhalten werden.	EU und Bund
Die Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Maßnahmen des LAP sind nicht eindeutig (Zuständigkeiten und Eingriffsmöglichkeiten).	In Brandenburg sind die Gemeinden für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zuständig (mit Ausnahme der LAP für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit). In vielen Fällen hat die Gemeinde jedoch keinen Zugriff auf die Umsetzungsinstrumente. Laut § 47d Abs. 6 in Verb. mit § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen „durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.“ In der Praxis ist umstritten, ob die Formulierung „sind ... durchzusetzen“ die zuständigen Behörden tatsächlich zur Umsetzung verpflichten kann. Aus Sicht des Lärmschutzes ist es daher erforderlich, bessere Ermächtigungsgrundlagen für lärm-mindernde Maßnahmen im Straßen-, Schienen- und Flugverkehr zu schaffen. Dies beinhaltet <ul style="list-style-type: none"> eine Anpassung der Lärmschutzrichtlinien-StV: Die darin formulierten Orientierungswerte zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn- / Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm werden häufig als Grenzwerte interpretiert. Die Notwendigkeit einer Senkung der Orientierungswerte ist notwendig. Entsprechende Diskussionen werden derzeit in der Verkehrsministerkonferenz geführt. <p>...</p>	Bund und Land

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
weiter zu ... Die Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Maßnahmen des LAP sind nicht eindeutig (Zuständigkeiten und Eingriffsmöglichkeiten).	<p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> ein Aufgreifen der Lärmaktionsplanung in der StVO: Der Zielkonflikt zwischen § 45 Abs. 9 S. 2 StVO mit seiner bisherigen Sondergewichtung des Belangs Verkehrsfluss sollte mit Blick auf die Bedeutungszunahme des Belangs Reduktion von verkehrlichem Umgebungslärm geändert werden.¹⁰ 	
	Voraussetzung für die Entfaltung der Bindungswirkung des Lärmaktionsplanes ist eine angemessene Beteiligung der zuständigen Behörden und eine ausreichende Abwägung aller maßgebenden Belange im Rahmen der Aufstellung des LAP.	Gemeinde
	Für eine angemessene Beteiligung der zuständigen Behörden reicht das häufig praktizierte Verfahren der Einholung einer Stellungnahme gegen Ende der Planung nicht aus. Vielmehr sollten bereits im Vorfeld der Maßnahmenkonzeption Handlungsansätze vorabgestimmt werden. Dies erfordert eine kritische Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Lärmkartierung und der Bestandsanalyse.	Gemeinde
	Hierbei sollten auch die zuständigen Fachbehörden konkrete Hinweise für die weitere Maßnahmenplanung an die Gemeinden weitergeben.	Fachbehörde
	In der <i>Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg</i> ist sinngemäß vermerkt, dass Vorschläge für Maßnahmen in Verantwortung der Städte und Gemeinden erforderlichenfalls unter Herstellung des Einvernehmens mit den für die Umsetzung von etwaigen Maßnahmen zuständigen Behörden zu erarbeiten sind.	Land
	Diese Formulierung entspricht der aktuell gängigen Praxis, wonach für die Umsetzung von Maßnahmen in etwaiger Zuständigkeit der Fachbehörde auch ein Einvernehmen zur Maßnahme durch die Fachbehörde erforderlich ist. Dies bedeutet zudem, dass die Fachbehörde die Plananordnungen eines LAP nicht zwingend vollziehen muss, sondern ihr fachbehördliches Ermessen selbständig ausüben kann.	
	...	

¹⁰ vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, UFOPLAN FKZ 3712 55 101, UBA Texte 33/2015.

MLUL Brandenburg
Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
weiter zu ... Die Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Maßnahmen des LAP sind nicht eindeutig (Zuständigkeiten und Eingriffsmöglichkeiten).	... Derzeit befassen sich einige Juristen und Gutachter in Deutschland mit dieser Problematik, um zu klären, ob diese Praxis mit dem Europarecht und den Zielen der Umgebungslärmrichtlinie vereinbar ist. Sie treffen zusammenfassend folgende Aussagen: <i>Die aktuell gängige Praxis entspricht nicht dem Wortlaut von § 47 Abs. 6 BImSchG und dem Gebot effektiver Umsetzung von Europarecht. Denn sie macht den Planträger, der die Pflichten aus der Umgebungslärmrichtlinie erfüllen muss, abhängig von Entscheidungen der Fachbehörde, die er nicht ausreichend beeinflussen kann.¹¹</i> <i>Nach Auffassung der Juristen und Gutachter gilt vielmehr nach derzeitigem Recht bei europarechtskonformer Auslegung, dass der Planträger nach ordnungsgemäßer Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde bspw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen mit verbindlicher Wirkung für die Straßenverkehrsbehörde festlegen kann. Die Bindungswirkung tritt jedoch nur ein, wenn der LAP rechtmäßig ist, der Planträger also die Anforderungen des Fachrechts bei der Planung einbezogen und die Verkehrssicherungszwecke der StVO berücksichtigt hat. Auch alle weiteren Anforderungen an die Planerstellung (insbesondere die ausreichende Abwägung) muss er erfüllen. Erfüllt der Planträger diese Bedingungen, wird das Ermessen der Fachbehörde überlagert oder auf null reduziert. Es lebt nur in besonderen, vom Plan nicht erfassten Situationen wieder auf. Grundsätzlich muss die Straßenverkehrsbehörde somit die rechtmäßig im LAP angeordneten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen realisieren.¹¹</i>	
	Aus gutachterlicher Sicht wird daher empfohlen, die Verweise auf ein erforderliches Einvernehmen in der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (<i>Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV</i>) und in der <i>Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg</i> zu überprüfen und ggf. stattdessen auf folgende Notwendigkeiten hinzuweisen:	Land
	<ul style="list-style-type: none"> • eine ordnungsgemäße Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde durch den Planträger, • die Einbeziehung des Fachrechts und die Berücksichtigung der Verkehrssicherungszwecke der StVO bei der Planung, • eine ausreichende Abwägung aller verkehrlichen Belange gegenüber dem Lärmschutz. 	

¹¹ vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, UFOPLAN FKZ 3712 55 101, UBA Texte 33/2015.

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
Es fehlen finanzielle Mittel für die Umsetzung von Maßnahmen der LAP und LRP.	<p>Die Auswertung der brandenburgischen Lärmaktionspläne und Luftreinhaltepläne hat gezeigt, dass fehlende finanzielle Mittel ein großes Hemmnis für die Umsetzung von Maßnahmen sind. Dadurch konnten häufig akustisch wirksame oder aus Sicht der Luftreinhaltung bedeutsame Maßnahmen nicht realisiert werden. Eine finanzielle Förderung von Maßnahmen ist somit erforderlich.</p> <p>Die in früheren Jahren angestellten Überlegungen zu einem entsprechenden Förderprogramm sollten wieder aufgegriffen werden.</p>	Bund und Land
	<p>Durch eine integrierte Planung besteht die Möglichkeit, neben der Lärmproblematik und / oder hohen Luftschadstoffkonzentrationen auch weitere Aspekte in der Maßnahmenplanung zu berücksichtigen. Daraus erwächst für die Gemeinden die Chance, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten anderer Handlungsfelder für die Lärminderung und / oder Luftreinhaltung zu nutzen. Vorhandene finanzielle Mittel (z. B. Städtebauförderung, Denkmalpflege) können somit effektiver genutzt werden (Synergien).</p> <p>Integrierte Planungen sind jedoch kein Allheilmittel und keine Garantie für eine erfolversprechende Planung. Die daraus erwachsenden Anforderungen sind Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen zu integrierten Planungen.</p>	Gemeinde
Die Möglichkeiten integrierter Planungen werden nicht ausreichend ausgeschöpft.	<p>Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung haben viele Berührungspunkte untereinander sowie mit benachbarten Planungsdisziplinen. Die Zuständigkeiten für die Maßnahmenumsetzung bei der Luftreinhalteplanung und gemäß der aktuell gängigen Praxis auch bei der Lärmaktionsplanung sind häufig von den Zuständigkeiten der Planerstellung gesplittet. Darüber hinaus sind in den meisten Fällen die Haushaltsmittel für eine Maßnahmenrealisierung sehr begrenzt.</p> <p>Folglich sind die Luftreinhalteplanung und die Lärmaktionsplanung im besonderen Maß auf die Zusammenarbeit untereinander und / oder mit anderen Planungsverfahren angewiesen.</p> <p>Einige Kommunen in Brandenburg folgen der u.a. in der <i>Strategie der Lärmaktionsplanung in Brandenburg</i> festgehaltenen Empfehlung, integrierte Planungen zu erarbeiten. Diese Zusammenarbeit erscheint jedoch ausbaufähig und bedarf einer Konkretisierung.</p> <p>Bei integrierten Planungen erscheint es angebracht, unterschiedliche Grade der Intensität zu unterscheiden: beeinflussende Bearbeitung und / oder gemeinsame Bearbeitung.</p> <p>...</p>	

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

MLUL Brandenburg
Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
weiter zu... Die Möglichkeiten integrierter Planungen werden nicht ausreichend ausgeschöpft.	<p>...</p> <p><u>Beeinflussende Bearbeitung</u></p> <p>Andere Fachplanungen profitieren von der Lärmkartierung, der Lärmaktionsplanung und der Luftreinhalteplanung. Diesen Erkenntnisgewinn nutzen bereits rund 60 % der befragten LAP-Gemeinden.</p> <p>Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung sollten diesen Einfluss weiter ausüben und dieser Einfluss sollte erweitert werden. Diese Vorgehensweise stärkt die Stellung der Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung in Brandenburg und fördert den fachbehördenübergreifenden Austausch.</p> <p>Eine beeinflussende Bearbeitung von LAP und LRP ist für nachfolgende Planungsebenen in beschriebenem Umfang denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übergeordnete Planungen (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung): Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung können dazu beitragen, bestehende und absehbare Konflikte bereits in den übergeordneten Planungen zu verorten. Die Auswirkungen von überörtlichen Planungen können besser abgeschätzt werden. • Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan): Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung können die Flächennutzungsplanung beeinflussen. Denkbar wäre es, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung bestimmten ruhigen Gebiete in den Flächennutzungsplan oder in den Landschaftsplan aufzunehmen. • Großmaßstäbliche informelle Planungen (Stadt- und Bereichsentwicklungspläne, Stadterneuerungskonzepte usw.): Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung können als Grundlage für die Einschätzung der Immissionsproblematik herangezogen werden. • Kleinmaßstäbliche informelle Planungen (Rahmenpläne, städtebauliche Konzepte): Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung können mit ihren Betroffenheitsanalysen zur Ersteinschätzung der Lärm- und Luftschadstoffsituation von Plangebietern beitragen. Die Auswirkungen im Hinblick auf eine relevante Zunahme der Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch die vorgesehenen Nutzungen oder auf bestehende Belastungen der zu beplanenden Fläche selbst können auf dieser Grundlage zumindest grob abgeschätzt werden. <p>...</p>	<p>Land</p> <p>Gemeinde</p> <p>Gemeinde</p> <p>Gemeinde</p>

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
weiter zu... Die Möglichkeiten integrierter Planungen werden nicht ausreichend ausgeschöpft	... • Verbindliche Bauleitplanung: Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung können einen Beitrag zur verbindlichen Bauleitplanung leisten, indem die Lärm-, Luftschadstoff- und Betroffenheitsanalysen für eine erste Einschätzung der Situation des Plangebiets genutzt werden.	Gemeinde
	<p><u>Gemeinsame Bearbeitung</u></p> <p>Zwischen der Lärmaktionsplanung, der Luftreinhalteplanung, der Verkehrsentwicklungsplanung sowie städtebaulichen Planungen gibt es viele Zusammenhänge. Eine gemeinsame Bearbeitung wäre mit Synergieeffekten bei der Datenbeschaffung, der Maßnahmenentwicklung und der Maßnahmenbewertung verbunden. Daraus erwachsen die folgenden Anforderungen, die für eine erfolgreiche integrierte Planung maßgebend sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Entscheidung für und wider ein gemeinsames Planwerk bedarf einer eingehenden Vorprüfung. Zu berücksichtigen sind hierbei folgende Fragen. Sind LRP, LAP, VEP etc. erforderlich? Passen die Bearbeitungszyklen zueinander? Bestehen Maßnahmenpotenziale im Verkehr? Besteht eine Kooperationsbereitschaft bei den Zuständigen? Sind ausreichende Personal- und Finanzressourcen vorhanden? Müssen eine oder mehrere dieser Fragen verneint werden, sind die Erfolgsaussichten einer integrierten Planung kritisch zu hinterfragen. • Erforderlich ist ein im Vorhinein formulierter politischer Wille und Anspruch an eine integrierte Vorgehensweise. Während der Planung muss die Politik regelmäßig über den Arbeitsstand informiert werden. • Das Planwerk sollte grundsätzlich innerhalb einer Legislaturperiode begonnen und beschlossen werden. • Wegen unterschiedlicher Zuständigkeiten sind alle beteiligten Behörden zwingend frühzeitig und regelmäßig zu beteiligen. Dies ist aufwändig, fördert aber erfahrungsgemäß die Bereitschaft bei allen Beteiligten. • Eine Kontinuität ist wichtig. Dafür sorgen die klare Benennung eines Hauptverantwortlichen, eine regelmäßige Beteiligung der Politik und eine personelle Konstanz in der Besetzung der begleitenden Gremien. 	Land und Gemeinde
	...	

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

MLUL Brandenburg
Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Problem- schwerpunkte	Lösungswege und Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Planung	Verant- wortung
weiter zu... Die Möglichkeiten integrierter Planungen werden nicht ausreichend ausgeschöpft.	... • Besteht die Gefahr, dass ein Planwerk wegen seiner Komplexität oder wegen Meinungsverschiedenheiten zu Einzelaspekten scheitert oder stark verzögert wird, ist es ratsam, getrennte Beschlüsse für die Planungsebenen herbeizuführen. Dies betrifft vor allem Situationen, in denen die Verzögerungen EU-Vertragsstrafen nach sich ziehen können.	
	Die <i>Strategie zur Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg</i> empfiehlt eine integrierte Bearbeitung der Lärmaktionsplanung mit anderen Planungsebenen. Um den Gemeinden eine Entscheidungshilfe für / gegen eine integrierte Planung zu geben, wird empfohlen, die <i>Strategie zur Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg</i> um die voran genannten Punkte zu ergänzen.	Land
	Das integrative Denken sollte beim Gesetzgeber insgesamt stärker verankert werden. So sollten Umweltgesichtspunkte stärker in die Verordnungen und Vorschriften anderer Planungen integriert werden (u.a. Lärmschutz-Richtlinien-StV, StVO).	Bund
Die Gemeinden sind bisher sehr zurückhaltend mit der Festlegung von ruhigen Gebieten.	Zur Behandlung der ruhigen Gebiete bestehen vielerorts Unsicherheiten. Die Gemeinden benötigen daher Informationen zu möglichen Auswahlkriterien und zu den rechtlichen Rahmenbedingungen (Bindungswirkung und Rechtsfolgen einer Festsetzung). Denkbar wäre zum Beispiel, die <i>Strategie zur Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg</i> um konkrete Hinweise und praktische Erfahrungen zu ergänzen.	Land
	Für eine akustische Abgrenzung von ruhigen Gebieten wären darüber hinaus Summenlärmkarten und niedrigere Kartierungsschwellen hilfreich. Die Kartierungsschwelle der Lärmkarten liegt derzeit bei $L_{DEN} 55 \text{ dB(A)}$. Hier könnte das Land bei zukünftigen Lärmkartierungen niedrigere Schwellenwerte bzw. die Ausweisung des L_{day} vorgeben.	Land
In vielen zuständigen Behörden fehlen das erforderliche Fachwissen und die Erfahrung im Umgang mit Fachplanungen wie LAP und LRP.	Das Land könnte die bisherigen Erfahrungen in einer „Good Practice“-Sammlung anschaulich aufbereiten. Sinnvoll wäre auch die Organisation von Fortbildungen für kommunale Dienststellen und andere beteiligte Behörden wie z. B. Straßenverkehrsbehörden.	Land

6 Zusammenfassung

MLUL Brandenburg Auswertung der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Die Untersuchung wertet die Lärmaktionsplanung (LAP) der zweiten Stufe im Land Brandenburg aus. Da es zwischen der Lärmaktionsplanung und der Luftreinhalteplanung (LRP) einige Parallelen gibt, enthält die Untersuchung auch eine Auswertung der Luftreinhalteplanung in Brandenburg. Ziel ist in beiden Fällen die Darstellung der bisherigen Ergebnisse, eine Identifizierung von häufig auftretenden Problemen und das Aufzeigen von Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Planungen.

Die Auswertung basiert auf den beim Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) vorliegenden EU-Meldungen zu beiden Planwerken. Da in den Meldungen „weiche“, für den Erfolg oder Misserfolg einer Planung ausschlaggebende Faktoren wie verwaltungsinterne Abläufe, das Maß der lokalpolitischen Unterstützung oder die finanzielle und personelle Ausstattung nicht dokumentiert werden, wurden ergänzend die LAP- und LRP-Gemeinden in Brandenburg befragt.

In Brandenburg liegen 229 Meldungen zur Lärmkartierung vor. Damit wurde in 55 % aller 419 Gemeinden Brandenburgs mindestens eine Lärmquelle kartiert. Von Straßen- und Flugverkehrslärm oberhalb der im Land Brandenburg empfohlenen Prüfwerte von $L_{DEN} > 65$ dB(A) und $L_{Night} > 55$ dB(A) sind Einwohner in 154 Gemeinden betroffen. Vollständige Meldungen zu Lärmaktionsplänen gibt es für 68 dieser 154 Gemeinden. Luftreinhaltepläne gibt es für 9 brandenburgische Gemeinden.

Zur Lärm- und Luftschadstoffminderung setzen die Planwerke auf zahlreiche Maßnahmen, die vor allem Ansätze zur Förderung des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, Geschwindigkeitsreduzierungen, Fahrbahnsanierungen sowie Um- und Rückbaumaßnahmen betreffen.

Obwohl die gewählten Maßnahmenansätze der beiden Planwerke in ihrer Ausprägung und in ihrem Umfang sehr ähnlich sind, gibt es beim Umsetzungsstand größere Unterschiede. Mit Ausnahme der Neubaumaßnahmen zeigt die Luftreinhaltung eine positive Bilanz. Bei der Lärmaktionsplanung konnten Fahrbahnsanierungen, Geschwindigkeitsreduzierungen sowie Um-, Neu- und Rückbaumaßnahmen jedoch häufig nicht realisiert werden. Bei beiden Planwerken sind fehlende finanzielle Mittel ein bedeutendes Umsetzungshindernis. Zu den Lärminderungsmaßnahmen konnte zudem vielfach kein Einvernehmen zwischen Gemeinde und zuständiger Fachbehörde erzielt werden.

Basierend auf den Auswertungen der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung in Brandenburg fasst Kapitel 5 die Problemschwerpunkte zusammen und leitet daraus für die jeweiligen Verantwortungsbereiche (EU, Bund, Land, Gemeinde) geeignete Lösungsansätze, Handlungsempfehlungen und Optimierungen ab. Ziel ist die praxisnahe Weiterentwicklung beider Planwerke in Brandenburg.

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**

Abschlussbericht
31. Mai 2015

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Im Lärmaktionsplan enthaltene Maßnahmen laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)	10
Tabelle 2:	Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung	39
Tabelle 3:	Fahrzeugtechnische Maßnahmen aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung, Strategie der Vermeidung	41
Tabelle 4:	Maßnahmen zum Kraftfahrzeugverkehr aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung, Strategie der Verlagerung	43
Tabelle 5:	Maßnahmen zum Kraftfahrzeugverkehr aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung, Strategie der verträglicheren Abwicklung	45
Tabelle 6:	Sonstige Maßnahmen aus den Luftreinhalteplänen in Brandenburg laut EU-Meldung und Befragung	47
Tabelle 7:	Innovative, vorbildliche oder integrierte Maßnahmen, Beteiligungs- oder Informationsformen im Rahmen der Luftreinhalteplanung in Brandenburg	48
Tabelle 8:	Wechselwirkungen anderer Planungsebenen mit der Lärmaktionsplanung und Intensität einer integrierten Planung	50
Tabelle 9:	Problemschwerpunkte und Lösungswege	54

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lärmkartierte Gemeinden (Meldungen bis zum Stichtag 1.1.2015)	3
Abbildung 2:	Lärmkartierte Gemeinden in Brandenburg (Meldungen bis zum Stichtag 1.1.2015)	4
Abbildung 3:	Umfang der Lärmkartierung (Meldungen bis zum Stichtag 1.1.2015)	5
Abbildung 4:	Lärmkartierte Gemeinden ohne und mit lärmbeeinträchtigten Einwohnern $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ / $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ (Meldungen bis zum Stichtag 1.1.2015)	5
Abbildung 5:	Gemeinden mit LAP-Meldung (68) und verbleibender Benehmenserklärung (3) zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)	6
Abbildung 6:	Anteil der Gemeinden mit LAP-Meldung an lärmkartierten und allen Gemeinden für Brandenburg und Deutschland (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014 (Brandenburg) bzw. 01.01.2015 (Deutschland))	7

Abbildung 7:	Bearbeitungsstand der gemeldeten Lärmaktionspläne (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)	8	MLUL Brandenburg Auswertung der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg Abschlussbericht 31. Mai 2015
Abbildung 8:	Hauptlärmquellen (HLQ) laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 30.10.2014, n = 72 Nennungen zu HLQ)	9	
Abbildung 9:	Hauptlärmquelle (HLQ) Straßenverkehr laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)	9	
Abbildung 10:	Hauptlärmquelle (HLQ) Schienenverkehr laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014)	10	
Abbildung 11:	In den Lärmaktionsplänen in Brandenburg enthaltene geplante LAP-Maßnahmen und unabhängig von der Aktionsplanung geplante Maßnahmen laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 68 LAP-Meldungen)	11	
Abbildung 12:	Gemeinden mit einer LAP-Maßnahmenplanung laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 68 LAP-Meldungen)	12	
Abbildung 13:	Mit der Lärmaktionsplanung entwickelte Lärminderungsmaßnahmen in Brandenburg und Deutschland (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014 (Brandenburg) bzw. 01.01.2015 (Deutschland))	12	
Abbildung 14:	In der Lärmaktionsplanung benannte, aber aus anderen Planungen übernommene Lärminderungsmaßnahmen in Brandenburg und Deutschland (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014 (Brandenburg) bzw. 01.01.2015 (Deutschland))	13	
Abbildung 15:	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 68 LAP-Meldungen)	13	
Abbildung 16:	Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 60 Gemeinden mit Öffentlichkeitsbeteiligung)	14	
Abbildung 17:	Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung für Brandenburg und Deutschland (Meldungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung bis zum Stichtag 31.10.2014 (Brandenburg n = 60) bzw. 01.01.2015 (Deutschland n = 944))	15	
Abbildung 18:	Festlegung von ruhigen Gebieten laut Meldung zur Lärmaktionsplanung (Meldungen bis zum Stichtag 31.10.2014, n = 68)	16	
Abbildung 19:	Gemeinden mit Rückmeldung zur schriftlichen Befragung (105) und LAP-Meldung (68) zur Lärmaktionsplanung; (Meldungen beim MLUL bis zum Stichtag 31.10.2014; Befragung mit Stand vom 31.3.2015)	17	
Abbildung 20:	Genannter Umfang der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 99 Fragebögen)	18	

Abbildung 21:	Genannter Bearbeitungsstand der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 99)	19
Abbildung 22:	Genannte Gründe für die fehlende Absicht, einen Lärmaktionsplanung aufzustellen (Mehrfachnennungen möglich; Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 23 Fragebögen)	19
Abbildung 23:	Anzahl der Einwohner in den Gemeinden ohne Absicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans der 2. Stufe (Gemeinden gem. Befragung mit Stand vom 31.3.2015 (n = 23 Fragebögen); Einwohnerzahl mit Stand vom 31.12.2013 des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg)	20
Abbildung 24:	Genannte Bearbeiter der Lärmaktionspläne (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 70 Fragebögen)	21
Abbildung 25:	Genannte Verknüpfungen bei der Erstellung der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 80 Fragebögen)	21
Abbildung 26:	Genannte Gemeinden mit integrierter Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 80 Fragebögen)	22
Abbildung 27:	Genannter Erkenntnisgewinn aus der Lärmaktionsplanung für andere Planungsfelder (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 79 Fragebögen)	23
Abbildung 28:	Genannte konfliktträchtige Lärmquellen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 100 Fragebögen)	24
Abbildung 29:	Genannter Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 77 Fragebögen)	25
Abbildung 30:	Genannter Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 77 Fragebögen)	25
Abbildung 31:	Zehn häufigste Nennungen von Einzelmaßnahmen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen, Mehrfachnennungen je Einzelmaßnahme möglich)	26
Abbildung 32:	Genannter Umsetzungsstand der Maßnahmenempfehlungen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen, Mehrfachnennungen je Einzelmaßnahme möglich)	27
Abbildung 33:	Umsetzungsstand der 82 genannten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 64 Fragebögen)	28
Abbildung 34:	Umsetzungsstand der 48 genannten Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung (allgemein und lärmarm) (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 40 Fragebögen)	28
Abbildung 35:	Umsetzungsstand der 36 genannten Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 34 Fragebögen)	29
Abbildung 36:	Umsetzungsstand der 24 genannten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zum Um- und Rückbau von Straßen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 20 Fragebögen)	29

Abbildung 37: Umsetzungsstand der 21 genannten Maßnahmen zum Neubau von Straßen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 14 Fragebögen)	30
Abbildung 38: Umsetzungsstand der 20 genannten Maßnahmen zum Bau von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 20 Fragebögen)	30
Abbildung 39: Genannte Hinderungsgründe für die nicht umgesetzten Maßnahmen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 52 Fragebögen, Mehrfachnennungen je Einzelmaßnahme möglich)	31
Abbildung 40: Gemeinden mit fehlendem Einvernehmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 64 Fragebögen)	32
Abbildung 41: Genannte Art der Beteiligung umsetzender Behörden an der Aufstellung des Lärmaktionsplanes (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen)	33
Abbildung 42: Genannter Zeitpunkt der Beteiligung der zuständigen Behörde (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 71 Fragebögen)	33
Abbildung 43: Genannte Art der Beteiligung der zuständigen Behörde (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen)	34
Abbildung 44: Genannte Art der Beteiligung der zuständigen Behörde (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 69 Fragebögen)	35
Abbildung 45: Genannter Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 77 Fragebögen)	35
Abbildung 46: Genannte Art der Beteiligung der Politik (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 81 Fragebögen)	36
Abbildung 47: Genannte Art der Öffentlichkeitsbeteiligung (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 77 Fragebögen)	37
Abbildung 48: Genannte Art der Beteiligung von Interessensgruppen (Befragung mit Stand vom 31.3.2015, n = 81 Fragebögen)	37

MLUL Brandenburg
**Auswertung der
Lärmaktionsplanung
im Land Brandenburg**
Abschlussbericht
31. Mai 2015

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Karten des Textteils
Anlage 2:	Fragebogen für die Gemeinden mit Lärmaktionsplan
Anlage 3:	Fragebogen für die Gemeinden mit Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de