



**Berliner Straße 15**  
**14712 Rathenow**  
[www.rathenow.de](http://www.rathenow.de)

# Lärmaktionsplan Stufe 3 für die Stadt Rathenow im Landkreis Havelland

**nts**

Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63  
48165 Münster  
Tel. 02501-2760-0

Proj.-Nr.: 04180042

Nauener Straße 72  
14612 Falkensee  
Tel. 03322-2280-5

[info@nts-plan.de](mailto:info@nts-plan.de)

Verfasser

Norma Niederwemmer / Manfred Lebbin

23.08.2018

## Inhalt

	Seite
1. Aufgabenstellung .....	4
2. Beschreibung des Untersuchungsraumes .....	6
3. Lärmkartierung .....	7
4. Minderungspotentiale .....	14
5. Maßnahmenvorschläge.....	16
6. Wirkungsanalyse: Bestand und Maßnahmen (Aktionen) .....	23
7. Quellen.....	25
8. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit .....	26
9. Stellungnahmen der Behörden.....	27

## Anlagen - Lagepläne - Lärmausbreitung als Rasterlärmkarten mit Bewertung

- 1.1 Analyse Straßen  $L_{DEN}$  Stadt Rathenow
- 1.2 Analyse Straßen  $L_{Night}$  Stadt Rathenow
- 2.1 Analyse im Bereich Zentrum Stadt Rathenow - Hotspot der Straßen  $L_{DEN}$
- 2.2 Analyse im Bereich Zentrum Rathenow - Hotspot Straßen  $L_{DEN}$
- 3.1 Maßnahme 4 – Tempo 30 Tag/Nacht  $L_{DEN}$  im Zentrum
- 3.2 Maßnahme 4 – Tempo 30 Tag/Nacht  $L_{Night}$  im Zentrum

Der Lärmaktionsplan wird auf Grundlage der durch das Landesamt für Umwelt gemäß § 47c BImSchG durchgeführten Lärmkartierung gemäß § 47d BImSchG durch die Gemeinde aufgestellt. Die Berichterstattung über die Lärmaktionsplanung wird durch die Gemeinde an das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL) übermittelt und von dort aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit mitgeteilt.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung nach §47e BImSchG ist demnach:

Stadt Rathenow  
Berliner Straße 15  
14712 Rathenow  
[www.rathenow.de](http://www.rathenow.de)  
Gemeindekennzahl: 12063252

Ansprechpartner:  
Sachgebietsleiter Jens Hubald  
Amt für Stadtentwicklung  
Tel.: 03385/596-553  
E-Mail: jens.hubald@stadt-rathenow.de

## 1. Aufgabenstellung

Hohe Lärmbelastungen stellen nicht nur eine Belästigung dar, welche die Lebensqualität der Betroffenen mindert, sondern haben auch eine gesundheitliche Bedeutung. Die EU hat daher mit der Umgebungslärmrichtlinie ein Instrument geschaffen, das in Deutschland durch die Erarbeitung von Lärmaktionsplänen umgesetzt wird. Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist, die Lärmbelastung der am stärksten durch Umgebungslärm betroffenen Bevölkerung zu senken.

Auf der Grundlage der aktuellen Lärmkarten und ggf. aufbauend auf den Ergebnissen einer bereits bestehenden Lärmaktionsplanung sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz durch die Kommunen bis zum 18. Juli 2018 Lärmaktionspläne aufzustellen. Ziel ist es dabei, Maßnahmen zu prüfen, die zur Regelung relevanter Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geeignet sind. Hierzu gibt die Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung Hinweise.

Für die Entscheidung über die Dringlichkeit der Feststellung von Maßnahmen innerhalb eines Lärmaktionsplanes wird in Brandenburg ein Prüfwert (Auslösewert) definiert. Bei dessen Überschreitung sind nach Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung bei dauerhafter Exposition gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen nicht mehr auszuschließen. Als Prüfwert soll ein Mittelungspegel in Höhe von 65 dB (A)  $L_{den}$  (Day - Evening - Night) bzw. 55 dB (A)  $L_{night}$  angewendet werden.

Aber auch soweit die Prüfwerte unterschritten sind, besteht eine Pflicht, sich mit den vorhandenen Lärmauswirkungen und Lärmproblemen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung zu befassen. Allerdings betreffen etwaige Maßnahmen dann den Erhalt einer eher als gut einzuschätzenden Lärmsituation, was etwaige Maßnahmen in ihrer Priorität gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG zurücktreten lässt. Sollten keine Maßnahmen ergriffen werden können oder wird auf die Festlegung konkreter Maßnahmen verzichtet, so ist auch dies – nach Mitwirkung der Öffentlichkeit – im Rahmen eines Lärmaktionsplans darzustellen.

### Vergleich Auslösewerte EU-Umgebungslärmrichtlinie / nationales Recht

Tabelle 3: Lärmrelevante Grenz- und Orientierungswerte (DIN 18005, Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV, VLärmSchR 97)

Art der zu schützenden Nutzung	Tag 06.00 – 22.00 Uhr			Nacht 22.00 – 06.00 Uhr		
	Orientierungswerte *)	Grenzwerte 16. BImSchV **)	Grenzwerte Verkehrslärmschutzrichtlinie ***)	Orientierungswerte *)	Grenzwerte 16. BImSchV **)	Grenzwerte Verkehrslärmschutzrichtlinie ***)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	45 dB(A)	57 dB(A)	67 dB(A)	35 dB(A)	47 dB(A)	57 dB(A)
Reine Wohngebiete	50 dB(A)	59 dB(A)	67 dB(A)	40 dB(A)	49 dB(A)	57 dB(A)
Wochenendhaus-/ Ferienhaus	50 dB(A)	64 dB(A)	--	40 dB(A)	54 dB(A)	--
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	55 dB(A)	59 dB(A)	67 dB(A)	45 dB(A)	49 dB(A)	57 dB(A)
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	60 bzw. 65 dB(A)	64 dB(A)	69 dB(A)	50 bzw. 55 dB(A)	54 dB(A)	59 dB(A)

\*) Orientierungswerte DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ (zur Abwägung im Städtebau)

\*\*) Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes/ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) - Neubau und wesentliche Änderung

\*\*\*) VLärmSchR 97

Quelle: Umweltbundesamt, Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlung für eine lärmindernde Verkehrsplanung

## Empfehlungen zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

### Lärmaktionsplanung gem. EU Richtlinie - Dreistufiger Ablauf

#### Stufe 1

Lärmkarten bis 30 Juni 2007 / Aktionspläne bis 18 Juli 2008

Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern

Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen > 6 Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr

Haupteisenbahnstrecken mit über 60 000 Zügen pro Jahr

Großflughäfen

#### Stufe 2

Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume

(Gebiet mit mehr als 100.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer)

Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio Kraftfahrzeugen pro Jahr, ca. 8.200 Kfz/24h

Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr, ca. 82 Züge /24h

Der Lärmaktionsplan der Stadt Rathenow Stufe 2 (Aufgestellt von der Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Bundesallee 13-14 in 10719 Berlin) wurde am 04.12.2013 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

#### Stufe 3

**Die Lärmaktionspläne werden gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.**

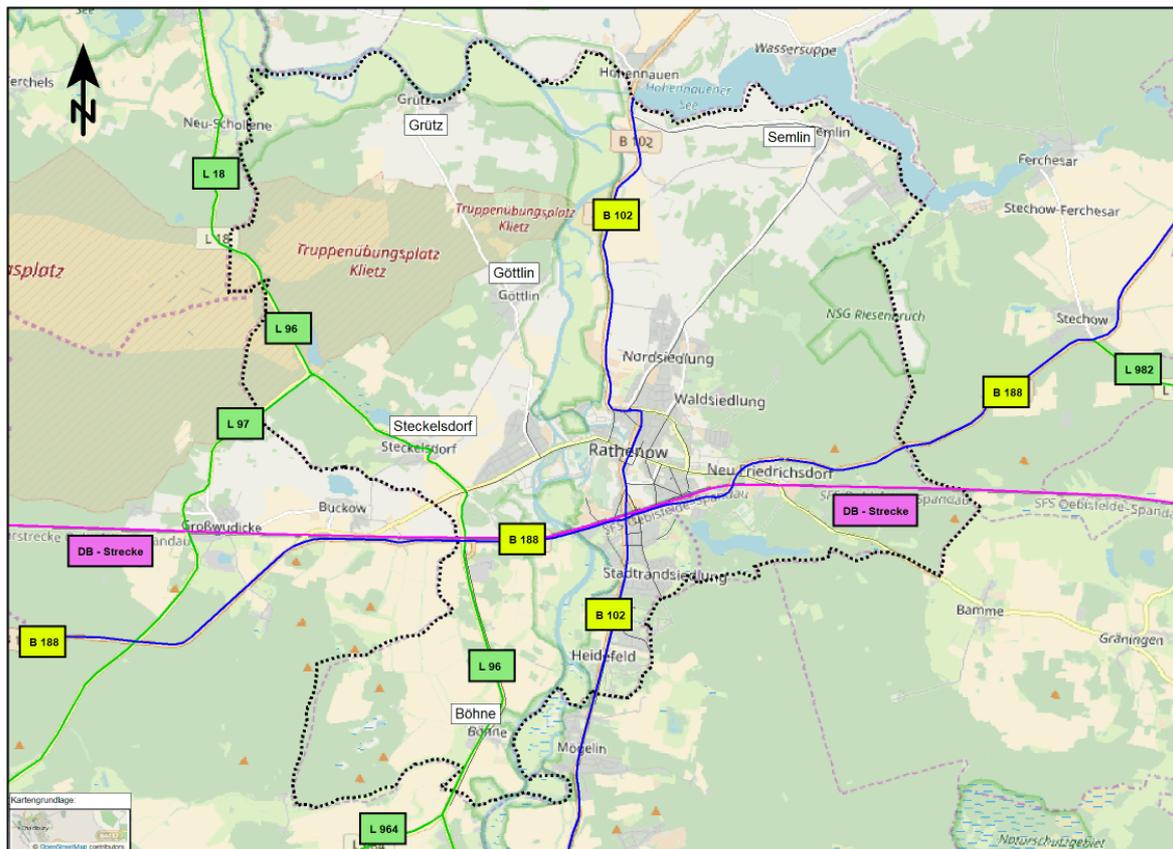
## 2. Beschreibung des Untersuchungsraumes

Die dem Landkreis Havelland angehörige Stadt Rathenow gliedert sich in 6 Ortsteile. Dem im Zentrum der Stadt gelegenen namensgebenden Rathenow fügen sich westlich die Ortsteile Steckelsdorf und südwestlich Böhne an. Im nördlichen Bereich des Stadtgebietes liegen von West nach Ost genannt die Ortsteile Grütz, Göttlin und Semlin.

Die Stadt Rathenow hat aktuell eine Einwohnerzahl von ca. 24.000 (Stand 2017).

Durch die Stadt Rathenow führen die folgenden Verkehrswege:

- die B 102, kommend von Brandenburg an der Havel, durchquert von Süd nach Nord das Zentrum von Rathenow. In Richtung Neustadt (Dosse) verlässt die B102 die Stadt Rathenow.
- Die B 188 durchquert die Gemeinde in West-Ost-Richtung. Von Stendal kommend in Richtung der B 5 kreuzt die B 188 südlich vom Zentrum Rathenow die B 102.
- Westlich des Stadtgebietes verläuft die L 96
- Südlich des Stadtzentrums durchquert u. A. die DB-Strecke Brandenburg-Neustadt (Dosse) – Berlin-Hannover von Ost nach West den Stadtbereich und verläuft dabei teilweise parallel zur B 188.



Quelle der Grundlagenkarte: © OpenStreetMap

Abb. 1: Übersichtskarte Stadtgebiet Rathenow

### 3. Lärmkartierung

Die Lärmkartierung erfolgte durch das Landesamt für Umwelt, eine Verfeinerung der Kartierung, Detailuntersuchungen von Problembereichen oder Kartierungen im nicht kartierten Nebenstraßennetz (weniger als 3 Millionen Kfz pro Jahr; ca. 8.200 Kfz pro Tag) können durch die Gemeinde im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgen.

Zu kartierende industrielle Großanlagen befinden sich ebenso nicht im Stadtgebiet wie zu berücksichtigende Flughäfen und -plätze, Häfen für die Schifffahrt oder Straßenbahnen.

Die Lärmkartierung der Schienenwege wird durch das Eisenbahnbundesamt (EBU) durchgeführt und unter nachfolgender Adresse veröffentlicht:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

In der 34. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 16.03.2006 sind die Details zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt. Die Berechnungen sind gemäß der 34. BImSchV 55 Abs. 1 durchzuführen. Als vorläufige Berechnungsverfahren wurden eingeführt und bei der Berechnung angewandt:

- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF)
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI)
- Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Betroffenenanzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)

Für die VBUS gilt, dass nur Geschwindigkeiten ab 30 km/h betrachtet werden. Daher können bspw. verkehrsberuhigte Bereiche nicht in der Lärmkartierung bzw. Aktionsplanung dargestellt werden. Ähnliches gilt für Kreuzungen, da hier der Kreuzungszuschlag entfällt. Damit können mit der VBUS Lärminderungen nicht berechnet werden, die durch den Abbau von Signalanlagen, durch Grüne Wellen oder durch den Bau eines Kreisverkehrs entstehen. Maßnahmen in diesen Bereichen müssen daher ergänzend qualitativ bewertet werden.

Für die Betroffenenanalyse werden gemäß der VBEB die Außenlärmpegel für Immissionsorte rund um alle Gebäude in 4,0 m Höhe berechnet. Aus dem berechneten Pegel werden die betroffenen Bewohner und Wohnungen gemäß der VBEB ermittelt. Die Betroffenenanalyse (Anzahl der betroffenen Einwohner und Wohnungen bzw. Schulen und Krankenhäuser) wird entsprechend den Vorgaben für die Lärmkarten nach den Lärmindizes und Belastungsstufen durchgeführt.

Die Grundlagendaten (Straßennetz, Verkehrsbelastungsdaten, Geschwindigkeiten, Gebäudebestand usw.) wurden von dem Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg mit Stand 2017 zur Verfügung gestellt und mit den Angaben der Stadt Rathenow abgeglichen.

Verkehrsbelastungsdaten

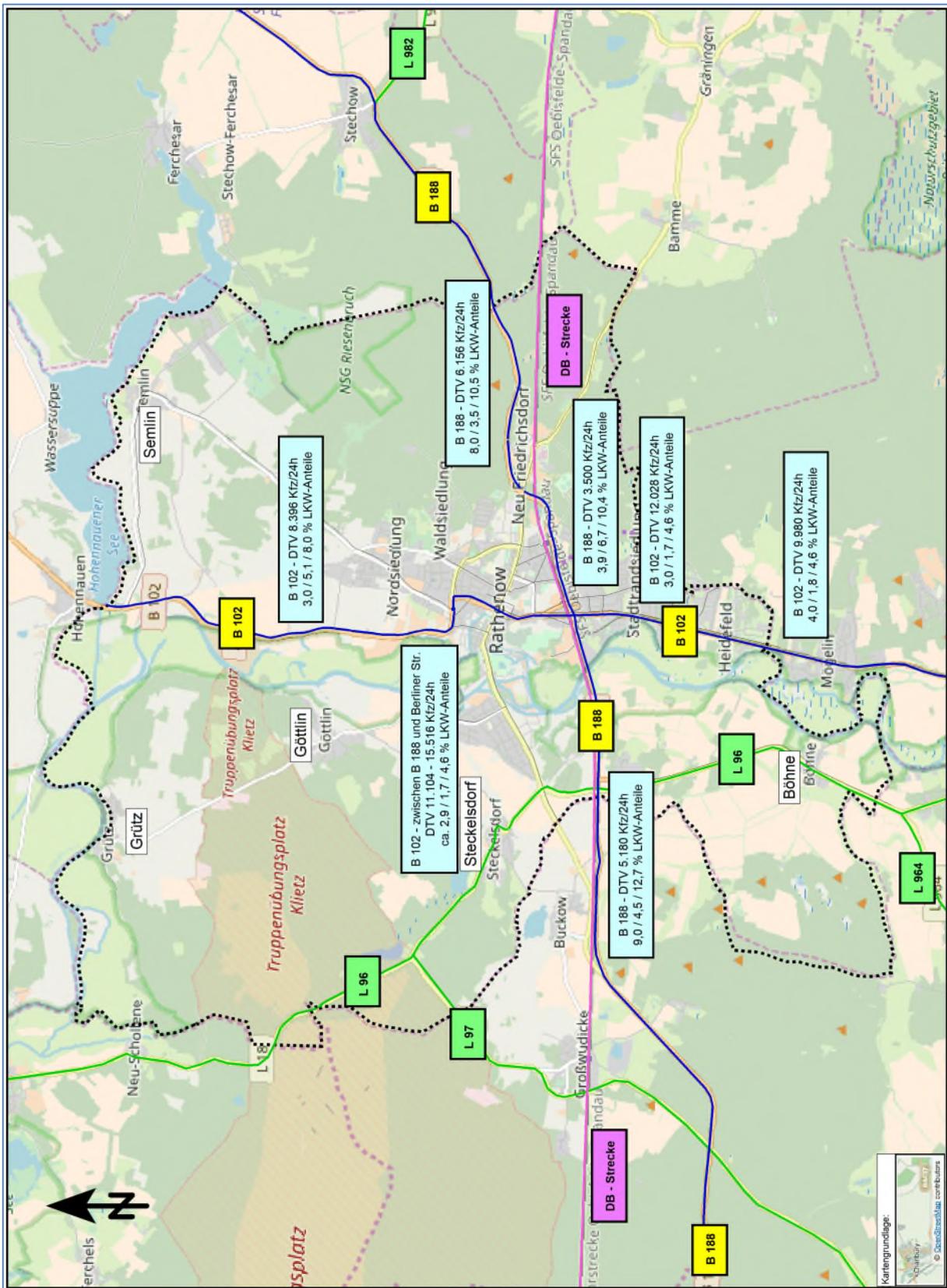


Abb. 2: Verkehrsbelastungen - Bundesstraßen

Quelle der Grundlagenkarten: © OpenStreetMap

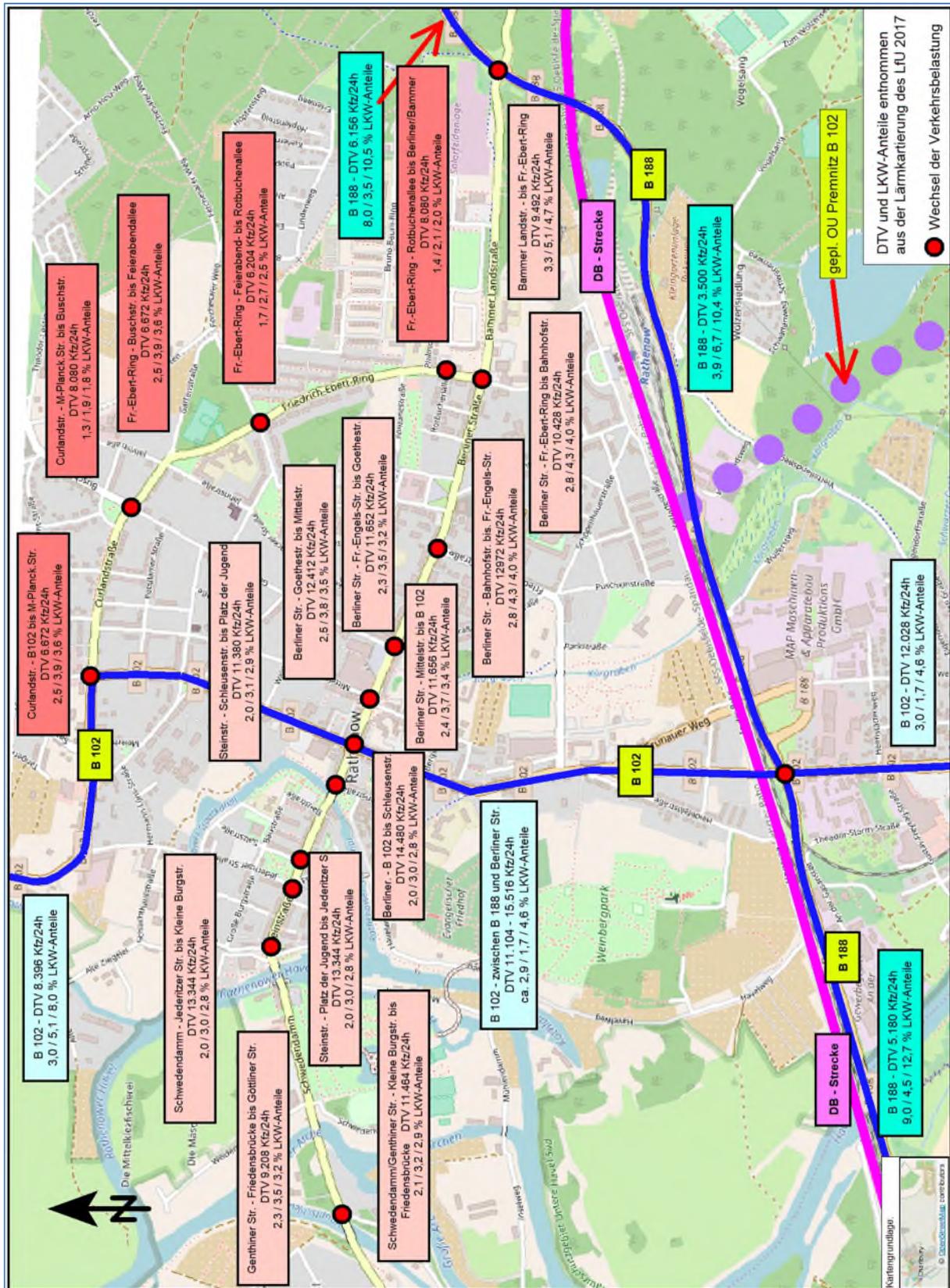
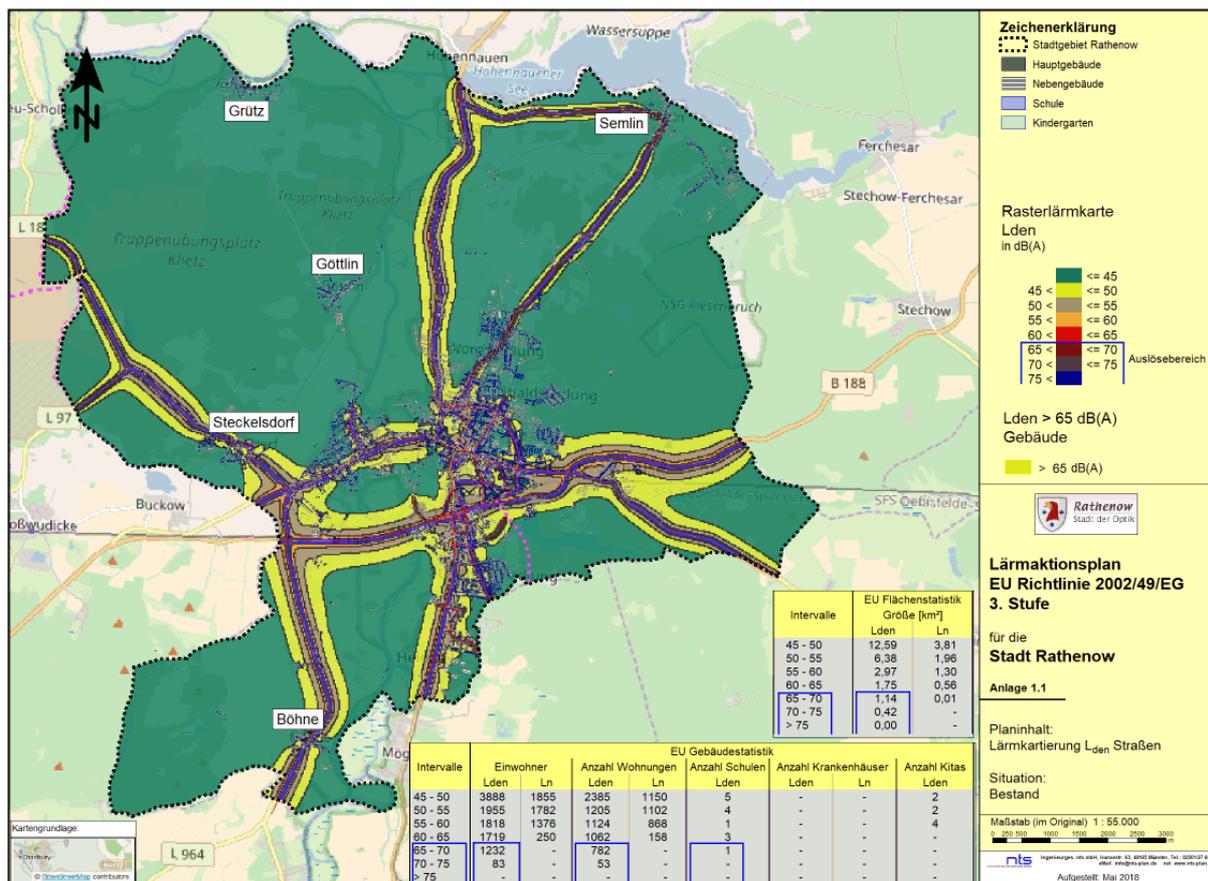


Abb. 3: Verkehrsbelastungen im Zentrum der Stadt Rathenow

Für die computerunterstützte Erstellung der Lärmkarten wurde das Software-Programm „Soundplan - Version 8.0“ der Braunstein + Berndt GmbH, 71522 Backnang verwendet, welches nach ISO 9001-2008 zertifiziert und für die Lärmkartierung anerkannt ist.

**Betroffenheiten durch alle erhobenen Straßen am Ganzttag (24h) (siehe auch Anlage 1.1)**



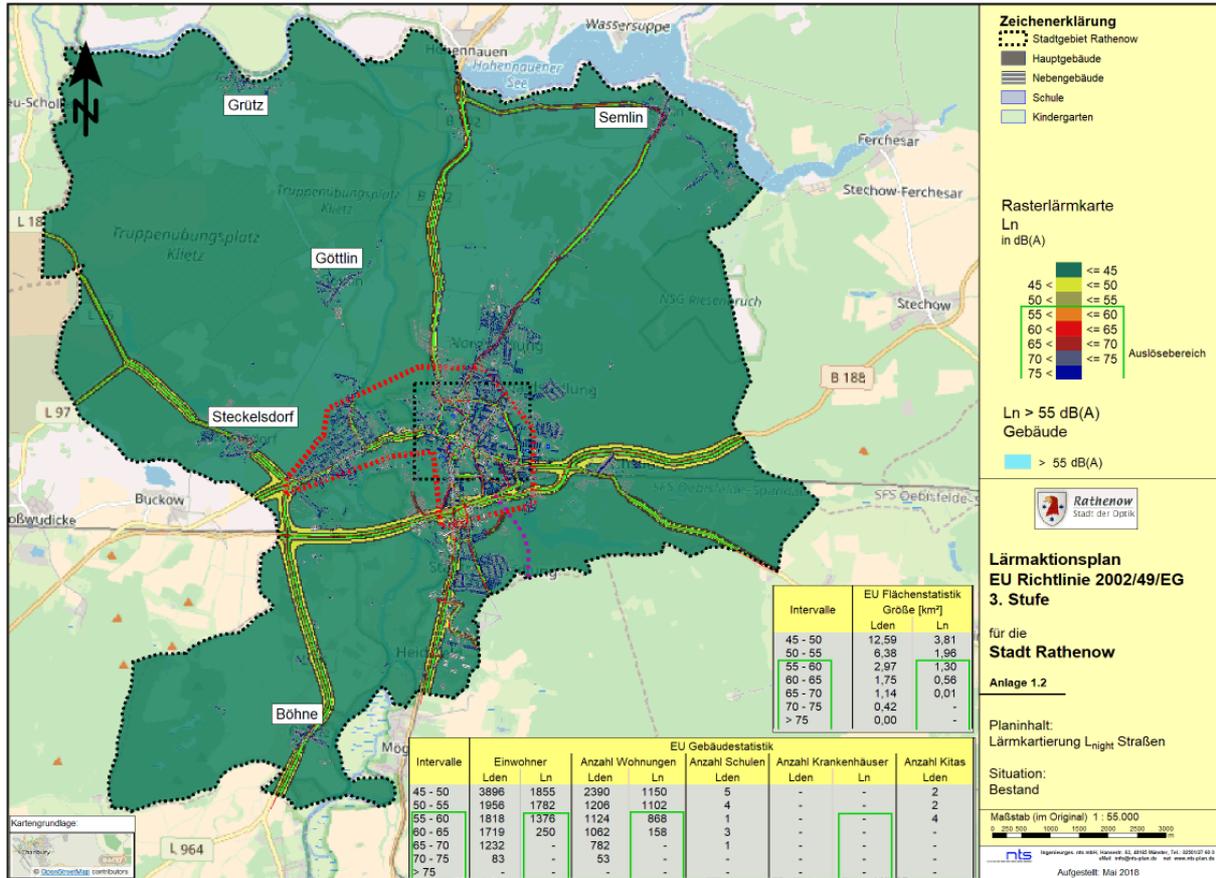
**L den**

Intervalle	EU Gebäudestatistik							
	Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen	Anzahl Krankenhäuser		Anzahl Kitas
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Lden	Ln	Lden
45 - 50	3896	1855	2390	1150	5	-	-	2
50 - 55	1956	1782	1206	1102	4	-	-	2
55 - 60	1818	1376	1124	868	1	-	-	4
60 - 65	1719	250	1062	158	3	-	-	-
65 - 70	1232	-	782	-	1	-	-	-
70 - 75	83	-	53	-	-	-	-	-
> 75	-	-	-	-	-	-	-	-

Abb. 4: Betroffenheiten durch alle erhobenen Straßen am Ganzttag (vgl. Anlage 1.1)

Entsprechend den Verkehrsbelastungszahlen (vgl. Abb.2 und 3) ergeben sich relativ enge Korridore, in denen Lärmbelastungen an Straßen ermittelt worden sind. Überschreitungen der Auslösewerte liegen am Ganzttag zwischen 65 und 75 dB(A) vor. Belastete Einwohner über  $L_{den} > 75$  dB(A) sind nicht ermittelt worden. Die Anzahl der betroffenen Einwohner über dem Auslösewert von 65 dB(A) insgesamt beträgt  $(1232 + 83 =) 1.315$ .

**Betroffenheiten durch alle erhobenen Straßen zur Nachtzeit (22<sup>00</sup> – 6<sup>00</sup> Uhr) (siehe auch Anlage 1.2)**



**L<sub>night</sub>**

Intervalle	Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser		Anzahl Kitas	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Lden	Ln	Lden	Lden	
45 - 50	3896	1855	2390	1150	5	-	-	-	2	
50 - 55	1956	1782	1206	1102	4	-	-	-	2	
55 - 60	1818	1376	1124	868	1	-	-	-	4	
60 - 65	1719	250	1062	158	3	-	-	-	-	
65 - 70	1232	-	782	-	1	-	-	-	-	
70 - 75	83	-	53	-	-	-	-	-	-	
> 75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Abb. 4: Betroffenheiten durch alle erhobenen Straßen zur Nachtzeit (vgl. Anlage 1.2)

Da der Schutzanspruch der Bevölkerung in der Nachtruhe mit einem Grenzwert von 55 dB(A) deutlich höher ist als am Ganztage, ergibt sich eine Betroffenenzahl von insgesamt (siehe Tabelle: 1.376 + 250=) 1.626 Einwohnern. Hiervon sind 250 Einwohner mit einer Belastung von mehr als 60 dB(A) belastet. Die Belastungen der Einwohner liegen jedoch im gesamten Stadtgebiet unterhalb von L<sub>night</sub> = 65 dB(A). Es sind mehr Einwohner in der Nachtzeit als am Ganztage betroffen.

Die höchste Konzentration der betroffenen Einwohner (Lärmschwerpunkte) befindet sich in dem Zentrum der Stadt Rathenow. In dem nachfolgenden Plan ist das betrachtete Zentrum mit den meisten betroffenen Einwohnern über L<sub>den</sub> > 65 dB(A) bzw. L<sub>night</sub> > 55 dB(A) eingetragen.

**Hotspot – Zentrum Rathenow**

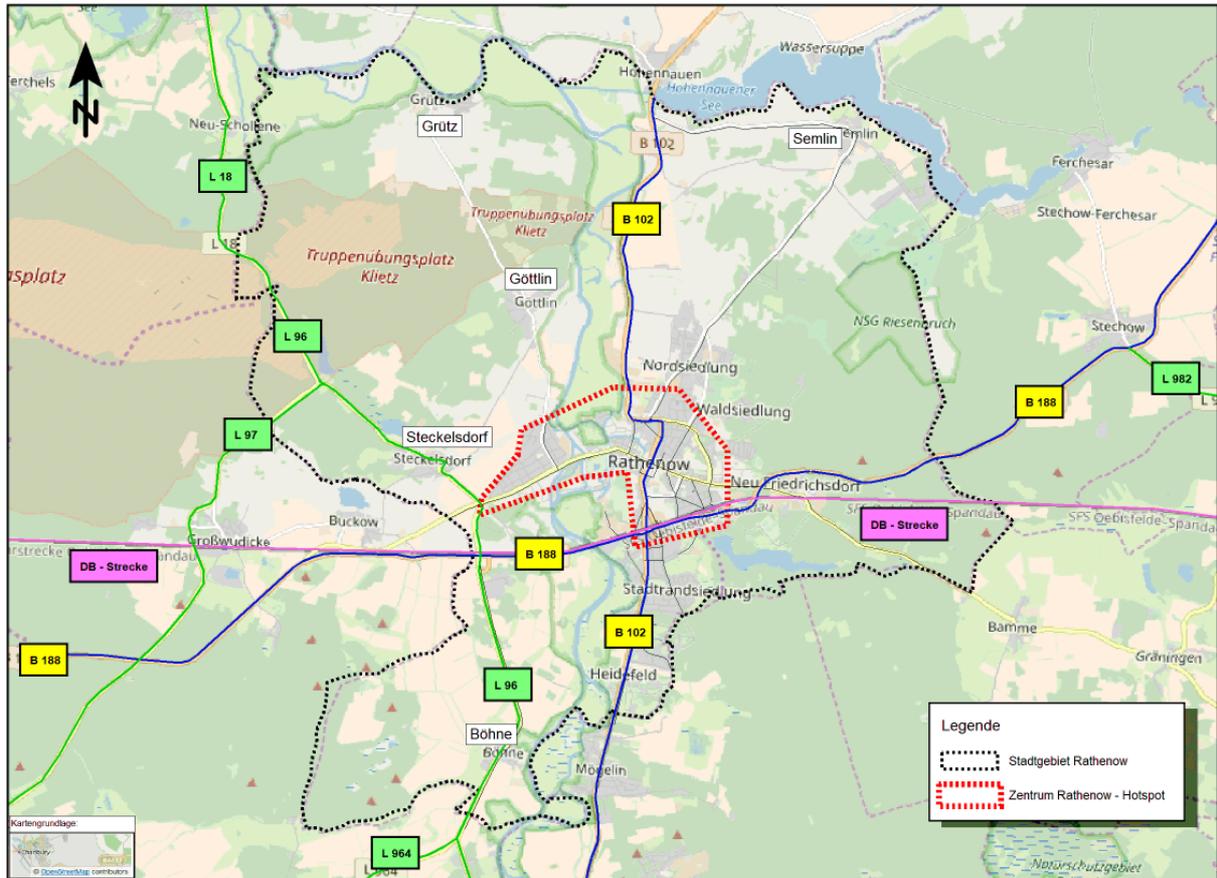


Abb. 4: Lage Zentrum Rathenow - Hotspot

Analyse der betroffenen **Einwohner** im Bestand bedingt durch Straßenverkehrslärm mit den Verkehrsbelastungen nach Angabe des LfU 2017

Betrachtetes Gebiet	L <sub>DEN</sub> in dB(A)				L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)						
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
<b>Stadtgebiet Rathenow</b>	1818	1719	1232	83	0	1855	1782	1376	250	0	0
<b>Auswertung Zentrum - Hotspot (siehe Abb.4)</b>											
<b>Zentrum Rathenow</b>	1487	1528	1187	83	0	1489	1552	1324	247	0	0

vgl. Anlage auch 1.1/1.2 Stadtgebiet und Anlage 2.1/2.2 Zentrum - Hotspot

Betroffene Einwohner insgesamt in der Stadt Rathenow		davon im Zentrum Rathenow
L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)	1.232 + 83 = <u>1.315</u>	1.187 + 83 = <u>1.270</u>
L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)	1.376 + 250 = <u>1.626</u>	1.324 + 247 = <u>1.571</u>

Festzuhalten ist also, dass die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung vorwiegend (**ca. 96,6 %**) im oben dargestellten Zentrum der Stadt Rathenow liegen.

Als maßgebende Lärmquellen sind nachfolgend aufgeführte Straßenabschnitte bzw. Straßenzüge ermittelt worden:

1. B 102 - von der Straße „An der Bahn“ im Süden bis zum Luchsweg im Norden,
2. Genthiner Straße - von der Gebhardtsiedlung im Westen, Schwedendamm, Steinstraße, Berliner Straße, Bammer Landstraße bis zur B 188 im Osten,
3. Friedrich-Ebert-Ring - von der Bammer Landstraße/Berliner Straße im Süden bis zur Curlandstraße
4. Curlandstraße – vom Friedrich-Ebert-Ring im Osten bis zur B 102 im Westen
5. Semliner Straße – von der Curlandstraße bis zur Gaußstraße
6. Göttliner Straße – von der Genthiner Straße im Süden bis zum Baumschulenweg im Norden
7. Platz der Jugend – von der Steinstraße im Süden, über die Jederitzer Straße über die Rhinower Straße bis zur B 102 im Norden
8. Goethestraße – von der Berliner Straße im Süden bis zur Curlandstraße / Friedrich-Ebert-Ring im Norden
9. Friedrich-Engels-Straße – von der Puschkinstraße im Süden bis zur Berliner Straße im Norden

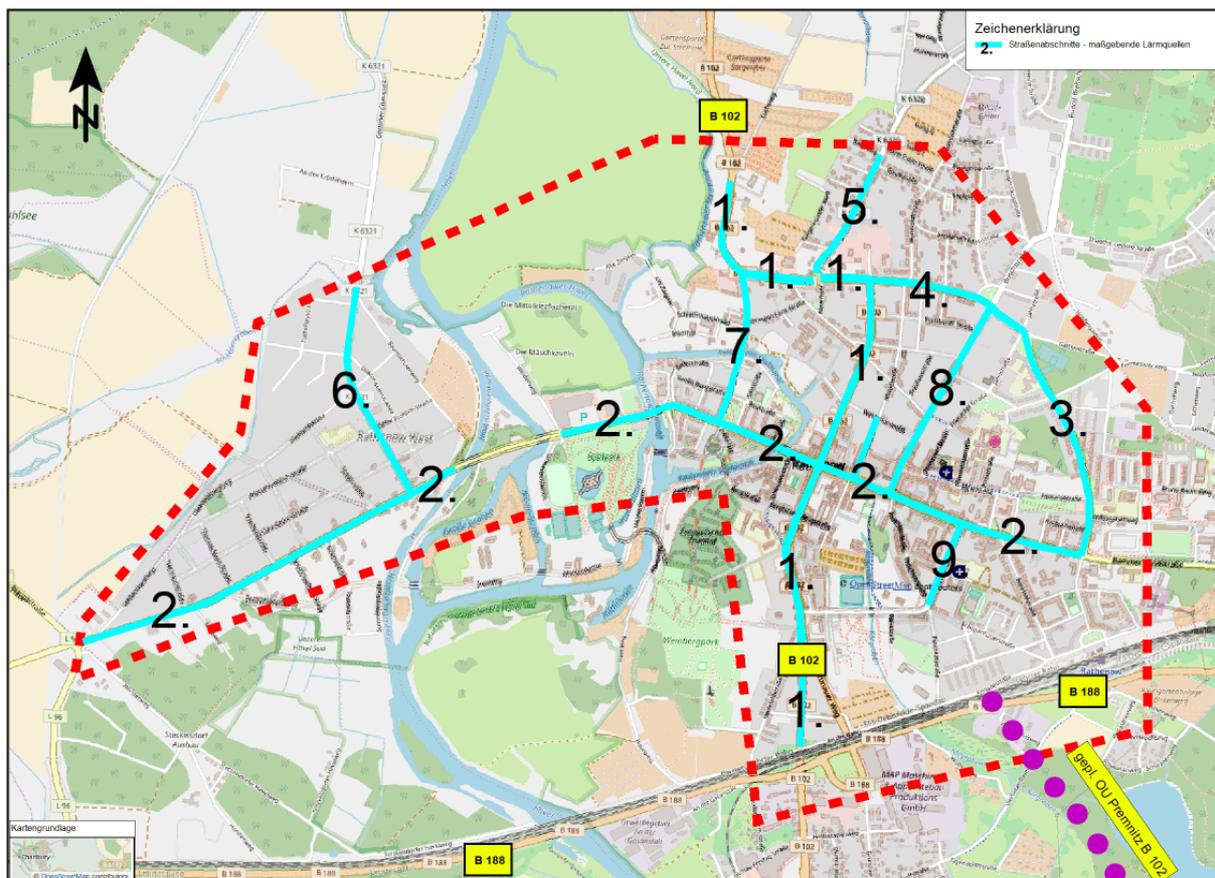


Abb. 5 maßgebende Straßenabschnitte bzw. Straßenzüge

## 4. Minderungspotentiale

Unter Lärminderung werden Straßenverkehrslärm vermeidende, verlagernde und vermindernde Strategien verstanden. In erster Linie ist es das Ziel, den Lärm an der Emissionsquelle zu bekämpfen. Unnötiger Verkehr bzw. Verkehrslärm sollen vermieden, unvermeidbarer Verkehrslärm verlagert oder durch Minderungen des Emissionsausstoßes verträglicher gestaltet werden. Maßnahmen auf der Immissionsseite (Lärmbetroffene) sind nicht dazu geeignet, das grundsätzliche Problem des Verkehrslärms zu lösen und sollten erst nachrangig zur Anwendung kommen. Es gilt der Grundsatz dem Lärm möglichst an der Quelle entgegenzuwirken und nicht am Einwirkungsort.

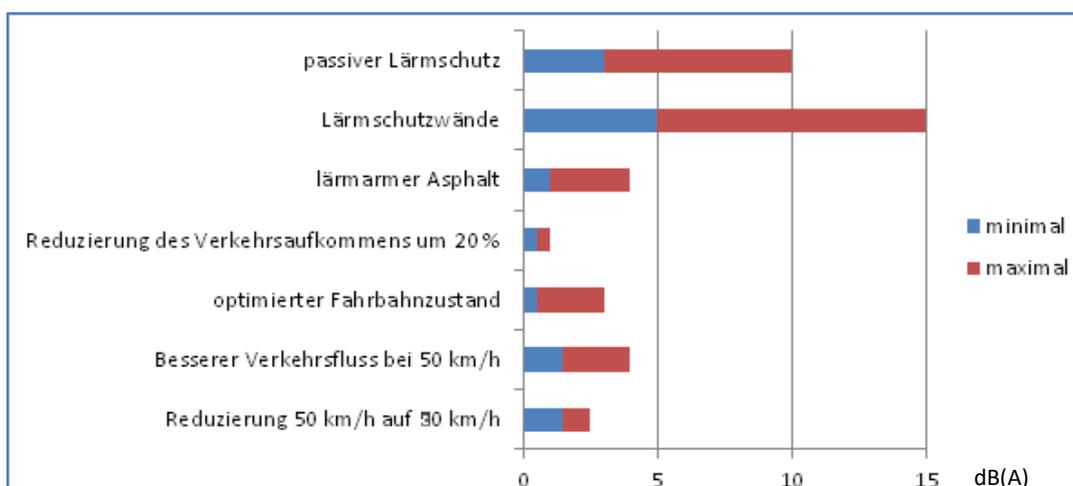
Folgende Arten von Maßnahmen werden unterschieden und kommen grundsätzlich in Betracht:

### Aktive Maßnahmen

- Quantifizierbar
  - Räumliche Verlagerung (Umgehungsstraßen)
  - Maßnahmen zur Verflüssigung der Verkehre (Kreisverkehre, Grüne Welle)
  - Verlangsamung (Geschwindigkeitsreduzierung z. B: Tempo 30 Tag oder/und Nacht)
  - Sperrung (auch für einzelne Fahrzeugarten oder zeitlich beschränkt)
  - Stadt der kurzen Wege (Siedlungsentwicklung)
  - Einsatz von lärmarmen Belägen (Asphalt gegen Pflaster / LOA / OPA)
  - Bau von Lärmschutzwänden
- Nicht quantifizierbar
  - Vermeidung von Kfz-Verkehr - Förderung Umweltverbund Radverkehr / ÖPNV (z.B. Taktsteigerung, günstigere Tarife bis z.B. Brandenburg an der Havel hinaus, Erweiterung der Stellplätze im Bahnhofsbereich)
  - Optimierung des Straßenzustandes (z.B. Schlaglöcher)
  - Regelmäßige oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

### Passive Maßnahmen

- Quantifizierbar
  - Passiver Lärmschutz



Quelle: Umweltbundesamt

Abb. 6: Lärminderungspotential verschiedener beispielhafter Maßnahmen

Die unterschiedlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung sowie Verminderung haben insbesondere entsprechend ihres Realisierungsaufwandes unterschiedliche Umsetzungs- bzw. Wirkungshorizonte:

Straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Fahrverbote, Tempobeschränkungen, Verstetigung des Verkehrsflusses etc.) zur räumlichen Verlagerung und Bündelung des Verkehrs sowie zur Minderung der Lärmemissionen und -immissionen sind zumeist in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont realisierbar.

In Abhängigkeit vom Umfang der Infrastrukturmaßnahmen sind Maßnahmen zur Verminderung sowie Verlagerung und Bündelung auch mittel- bis eher langfristigen Strategien zuzuordnen. Dies trifft bspw. auf die Bauleitplanung zu, die z. B. durch abschirmende Gebäudestellungen die Lärmimmissionen mindern kann oder auch auf umfassende bauliche Konzepte zur Verkehrsberuhigung auf Bestandsstraßen.

Maßnahmen zur Vermeidung besitzen oft eher einen langfristigen Umsetzungs- und damit Wirkungshorizont. Hierzu zählen Leitbilder bzw. Strategien der Stadtplanung (Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung, Verdichtung etc.) und Strategien wie die Förderung des Umweltverbundes, die neben organisatorischen Aspekten zumeist auch mit einer nachhaltigen Anpassung der Infrastruktur verbunden sind. Die verkehrsvermeidenden Maßnahmen im Bereich des Parkraummanagements, P&R, Mobilitätsmanagement etc. sind demgegenüber durchaus mittel- bis kurzfristig umsetzbar.

In dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030, beschlossen am 18.10.2017, hat die Stadt Rathenow u.a. hinsichtlich der Infrastruktur, Verkehrsberuhigung und des Mobilitätsmanagement einige Maßnahmen aufgenommen, die auch der Lärminderung dienen.

Viele Maßnahmen strategischer Natur sind im städtischen Gesamtzusammenhang zu sehen. Empfehlenswert ist daher die Etablierung eines kommunalen Planungsmanagements, in dem lärmvermeidende/verlagernde/vermindernde Strategien und Maßnahmen im Sinne einer Lärmvorsorge obligatorisch Berücksichtigung finden. Hierzu gehört auch die integrierte Betrachtung des Lärmschutzes im Zusammenspiel mit anderen Fachplanungen und Themenfeldern wie der Stadt- und Bauleitplanung, der Verkehrsentwicklungsplanung, dem städtischen Klimaschutz oder der Verkehrssicherheit.

Mit der Fertigstellung der südlichen Umgehungsstraße (B 188) Rathenow, südlich der Bahnstrecke im Jahr 2010 ist eine wesentliche Umsetzung zur Lärminderung im Zentrum der Stadt Rathenow erzielt worden.

Die B 188 ist eine Kraftfahrtstraße und somit für die Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht zugelassen. Durch die landwirtschaftlich geprägte Umgebung von Rathenow gibt es zahlreiche landwirtschaftliche Fahrzeuge die daher die Ortsdurchfahrt nutzen müssen. Durch eine Sondergenehmigung zur Zulassung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf der B 188 könnte die OD wirksam entlastet werden.

Eine weitere Entlastung und somit auch Lärminderung, wird durch die geplante Ortsumgehung Premnitz (B 102, Planfeststellung voraussichtlich 2018) auch für die Stadt Rathenow im südlichen Bereich der Stadt erreicht. Da die Verkehrsentwicklung durch die OU Premnitz noch nicht bekannt ist, wird sie in der hier vorliegenden Lärmaktionsplanung noch nicht betrachtet.

Nach der Eröffnung der südlichen Umgehungsstraße hat die Stadt Rathenow schon einen teilweisen Rückbau der ehemaligen B 188 mit Anlegung von Kreisverkehrsplätzen als Ortsdurchfahrt durchgeführt, die eine weitere Reduzierung der Lärmimmissionen im Stadtzentrum zur Folge hatte. Ferner

beabsichtigt die Stadt Rathenow bei der Sanierung von Gebäuden in der Berliner Straße und Steinstraße eine Minderung der Schallreflexionen durch schallabsorbierende Fassaden zu erreichen. Des Weiteren befinden sich im Stadtgebiet noch einige Straßen mit Kopfsteinpflasterdecke, die in einem schlechten Zustand sind. Diese Straßen sollen im Zusammenhang der anstehenden Leitungserneuerung und Verlegung von Leerrohren saniert bzw. asphaltiert werden.

### 5. Maßnahmenvorschläge

**Maßnahme 1:** Reduzierung der Fahrbahnbreite der Berliner Straße (ehemaligen B 188) von 12,5 auf 6,5m Fahrbahnbreite mit Zentrierung der Trasse und Anlegung von Kreisverkehrsplätzen von der Schleusenbrücke bis zur Friedrich-Engels-Straße. Diese Maßnahme wurde bereits 2014 durchgeführt bzw. abgeschlossen.

#### Auswertung der betroffenen Einwohner durch Fahrbahnreduzierung

	L <sub>DEN</sub> in dB(A)					L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
<b>Bestand vor 2014</b>	183	202	400	55	0	178	240	386	86	0	0
Schulen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kitas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
<b>Bestand 2018</b>	203	231	418	32	0	203	267	396	78	0	0
Schulen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kitas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Differenzen zum Bestand</b>	+20	+29	+18	-23	0	-25	-27	+10	-8	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	+10,9 %	+14,4 %	+4,5 %	-41,8 %	0 %	+14,0 %	+11,3 %	+2,6 %	-9,3 %	0 %	0 %

Abb.7: Auswertung der betroffenen Einwohner durch Fahrbahnreduzierung

Bewertung: Durch die Fahrbahnreduzierung 2014 wurden in den Intervall von L<sub>den</sub> = 70-75 dB(A) bzw. L<sub>night</sub> = 60-65 dB(A) um 41,8 % am Ganztage bzw. 9,3 % in der Nacht betroffene Einwohner entlastet.

**Maßnahme 2:** Erhöhung der Absorptionseigenschaften der Gebäudefassaden an der Berliner Straße von der Jederitzer Straße bis zur Fehrbelliner Straße.

#### Auswertung der betroffenen Einwohner durch Absorption der Gebäudefassaden

	L <sub>DEN</sub> in dB(A)					L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
<b>Bestand 2018</b>	203	231	418	32	0	203	267	396	78	0	0
Schulen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kitas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
<b>Gebäude mit absorbierenden Fassaden</b>	202	226	420	30	0	198	265	398	76	0	0
Schulen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kitas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Differenzen zum Bestand</b>	1	5	+2	-2	0	5	2	+2	-2	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	-0,5 %	-2,2 %	+0,5 %	-6,3 %	0 %	-2,5 %	-0,7 %	+0,5 %	-2,6 %	0 %	0 %

#### Abb.8: Auswertung der betroffenen Einwohner durch Erhöhung der Absorptionseigenschaften von Gebäudefassaden

Bewertung: Berücksichtigt wurden hier die Gebäude beidseitig der Berliner Straße zwischen der Jederitzer Straße und Fehrbelliner Straße bei denen der Reflexionsverlust der Hausfassaden verdoppelt wurde. Durch Minderung der Reflexionen an den Gebäudefassaden kann nur eine geringe Reduzierung der Lärmbelastungen erzielt werden – aus lärmtechnischer Sicht kann somit auf die Umsetzung dieser Maßnahmen verzichtet werden.

**Maßnahme 3:** Sanierung der Fahrbahnoberflächen und Austausch von Kleinpflasterdecken gegen Asphaltdecken oder der Einbau lärmoptimierter Asphaltdeckschichten.

Eine Lärminderung von sanierungsbedürftigen Asphaltdeckschichten ist nach den Rechenvorschriften für Verkehrslärm nicht quantifizierbar, da Zuschläge für z.B. Schlaglöcher o.Ä. nicht vorgesehen sind. Es wird nur zwischen z.B. Asphalt und Pflaster unterschieden aber nicht der Zustand der Oberflächen.

Bei den Straßen mit einer Kleinpflasterdecke in der Stadt Rathenow handelt es sich vorwiegend um Verkehrswege mit einer geringen Verkehrsbelastung. Diese werden dadurch im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfasst und somit auch nicht vorrangig betrachtet.

Durch den Einbau von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten können je nach Art des Asphalts und abhängig von der Verkehrsbelastung Lärminderungen von 2-3 dB(A) bis zu 5 dB(A) erreicht werden. Sinnvoll ist der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt frühestens auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h, da bis 30 km/h das Motorengeräusch klassischer Verbrennungsmotoren das Rollgeräusch übersteigt und keine nennenswerte Lärminderung mehr eintritt. Die Wirksamkeit des lärmoptimierten Asphalts bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h wurde in der Praxis bislang kaum untersucht. In den Regelwerken zur modellhaften Lärmberechnung (z.B. VBUS und RLS90) sind auch erst ab höheren Geschwindigkeiten Korrekturwerte für den Asphalt angegeben. Mit einer deutlichen Wirkungsabnahme bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h ist daher zu rechnen und von einer Kombination mit temporeduzierenden Maßnahmen abzuraten.

**Maßnahme 4:** Anordnung von Tempo 30 km/h statt 50 km/h.

In der Stadt Rathenow sind bereits einige Straßen, insbesondere Nebenstraßen seitlich der Hauptverkehrsstraße, als verkehrsberuhigte Zonen mit Tempo 30 eingerichtet. In dem Lärmaktionsplan der Stufe 2 von 2013 der Ing. Ges. Hoffman-Leichter wurden mehrere Straßenabschnitte für eine Absenkung der Geschwindigkeit empfohlen. Die Maßnahmen wurden von der Stadt aber nicht realisiert, da Bedenken darin bestanden, dass nur das Aufstellen der Schilder effektiv ist und von Autofahrern eingehalten wird. Versuche in Frankfurt am Main haben jedoch ergeben, dass die Geschwindigkeitsreduzierung und damit einhergehende Lärmreduzierung erfolgreich sind. Es wird somit für die Stadt Rathenow eine Geschwindigkeitsreduzierung als Lärminderungsmaßnahme empfohlen.

In der nachfolgenden Karte sind die bereits vorhandenen Tempo 30 Zonen eingetragen.

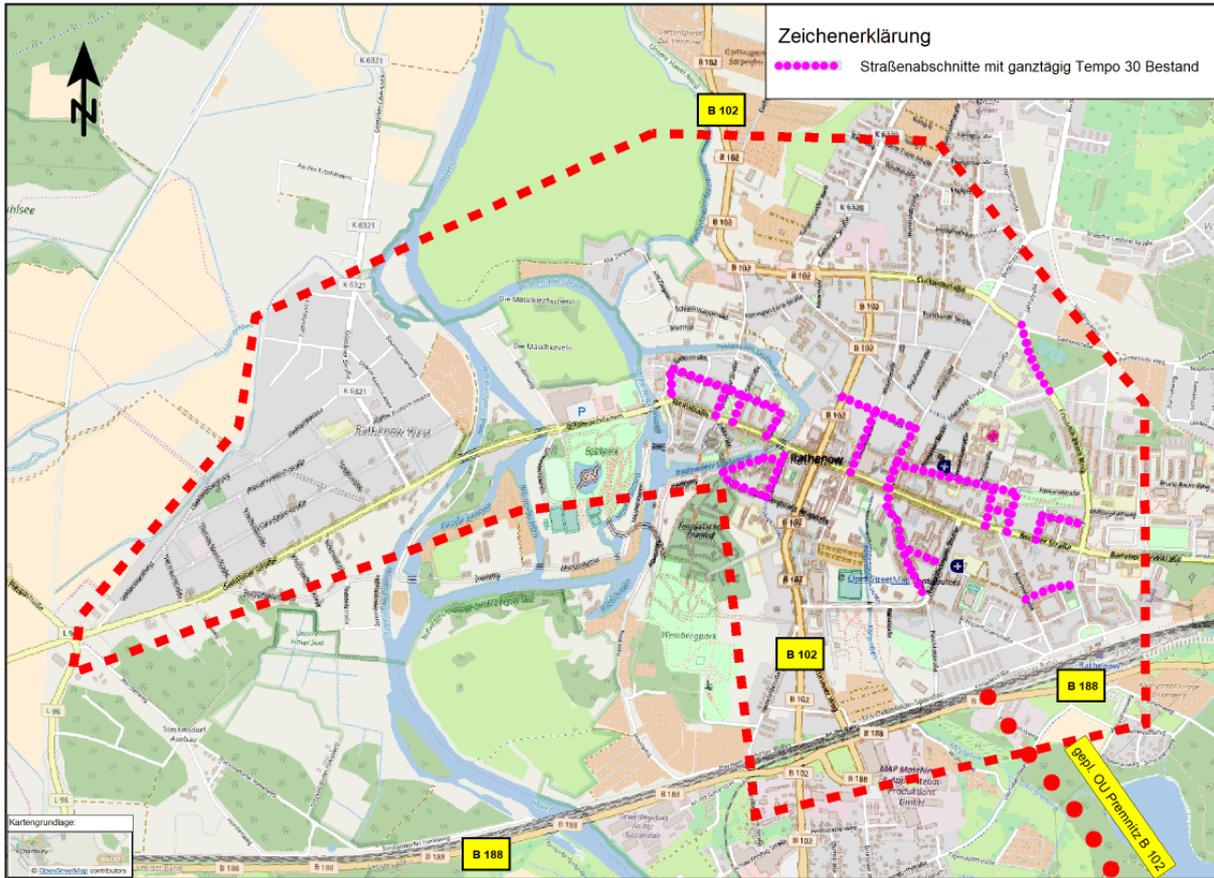


Abb.9: Straßenzüge bzw. Straßenabschnitte mit Tempo 30 im Bestand

Ergänzend zu den vorhandenen Tempo 30 Zonen werden alle in Abb. 5 dargestellten maßgeblichen Lärmquellen, bzw. Straßenzüge und Straßenabschnitte die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h am Tag und in der Nacht aus lärmtechnischer Sicht getrennt untersucht:

1. B 102 - von der Straße „An der Bahn“ im Süden bis zum Luchsweg im Norden

	L <sub>DEN</sub> in dB(A)					L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
<b>Bestand 50 km/h</b>	169	314	516	75	0	195	282	453	223	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	1	0	0	0	0						
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
<b>Tempo 30</b>	230	455	352	2	0	208	340	515	22	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Differenzen zum Bestand</b>											
<b>Tempo 30</b>	+61	+141	-164	-73	0	+13	+58	+62	-201	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	-1	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	+36,1 %	+44,9 %	-31,8 %	-97,3 %	0 %	+6,7 %	+20,6 %	+13,7 %	-90,1 %	0 %	0 %

2. Genthiner Str. - von der Gebhardtsiedlung im Westen, Schwedendamm, Steinstr., Berliner Str., Bammer Landstr. bis zur B 188 im Osten

L <sub>DEN</sub> in dB(A)						L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)						
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75		> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
	≥ Auslösewert der Betroffenheit						≥ Auslösewert der Betroffenheit					
Bestand 50 km/h	221	334	490	15	0		205	345	495	59	0	0
Schulen	0	1	0	0	0							
Kitas	1	0	0	0	0							
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>												
Tempo 30	323	471	190	0	0		259	466	286	2	0	0
Schulen	0	1	0	0	0							
Kitas	0	0	0	0	0							
<b>Differenzen zum Bestand</b>												
Tempo 30	+102	+137	-300	-15	0		+54	+121	-209	-57	0	0
Schulen	0	0	0	0	0							
Kitas	-1	0	0	0	0							
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>												
	+46,2 %	+41,0 %	-61,2 %	-100,0 %	0 %		+26,3 %	+35,1 %	-42,2 %	-96,6 %	0 %	0 %

3. Friedrich-Ebert-Ring - von der Bammer Landstraße/Berliner Straße im Süden bis zur Curlandstraße

L <sub>DEN</sub> in dB(A)						L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)						
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75		> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
	≥ Auslösewert der Betroffenheit						≥ Auslösewert der Betroffenheit					
Bestand 50 km/h	91	123	40	0	0		84	141	41	0	0	0
Schulen	0	2	0	0	0							
Kitas	0	0	0	0	0							
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>												
Tempo 30	109	108	7	0	0		92	132	14	0	0	0
Schulen	0	2	0	0	0							
Kitas	0	0	0	0	0							
<b>Differenzen zum Bestand</b>												
Tempo 30	+18	-15	-33	0	0		+8	-9	-27	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0							
Kitas	0	0	0	0	0							
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>												
	+19,8 %	-12,2 %	-82,5 %	0 %	0 %		+9,5 %	-6,4 %	-65,9 %	0 %	0 %	0 %

4. Curlandstraße - vom Friedrich-Ebert-Ring im Osten bis zur B 102 im Westen

L <sub>DEN</sub> in dB(A)						L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)						
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75		> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
	≥ Auslösewert der Betroffenheit						≥ Auslösewert der Betroffenheit					
Bestand 50 km/h	42	44	49	0	0		37	50	50	4	0	0
Schulen	0	0	0	0	0							
Kitas	0	0	0	0	0							
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>												
Tempo 30	55	57	7	0	0		47	68	15	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0							
Kitas	0	0	0	0	0							
<b>Differenzen zum Bestand</b>												
Tempo 30	+13	+13	-42	0	0		+10	+18	-35	-4	0	0
Schulen	0	0	0	0	0							
Kitas	0	0	0	0	0							
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>												
	+31,0 %	+29,5 %	-85,7 %	0 %	0 %		+27,0 %	+36,0 %	-70,0 %	-100,0 %	0 %	0 %

5. Semliner Straße – von der Curlandstraße bis Gaußstraße

L <sub>DEN</sub> in dB(A)						L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
	≥ Auslösewert der Betroffenheit					≥ Auslösewert der Betroffenheit					
Bestand 50 km/h	40	57	24	0	0	34	48	43	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
Tempo 30	51	38	17	0	0	49	46	20	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Differenzen zum Bestand</b>											
Tempo 30	+11	-19	-7	0	0	+15	-2	-23	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	+27,5 %	-33,3 %	-29,2 %	0 %	0 %	+44,1 %	-4,2 %	-53,5 %	0 %	0 %	0 %

6. Göttliner Straße – von der Genthiner Straße im Süden bis zum Baumschulenweg im Norden

L <sub>DEN</sub> in dB(A)						L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
	≥ Auslösewert der Betroffenheit					≥ Auslösewert der Betroffenheit					
Bestand 50 km/h	39	48	6	0	0	32	47	18	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
Tempo 30	49	35	0	0	0	48	39	0	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Differenzen zum Bestand</b>											
Tempo 30	+10	-13	-6	0	0	+16	-8	-18	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	+25,6 %	-27,1 %	-100,0 %	0 %	0 %	+50,0 %	-17,0 %	-100,0 %	0 %	0 %	0 %

7. Platz der Jugend – von der Steinstraße im Süden, über die Jederitzer Straße über die Rhinower Straße bis zur B 102 im Norden

L <sub>DEN</sub> in dB(A)						L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
	≥ Auslösewert der Betroffenheit					≥ Auslösewert der Betroffenheit					
Bestand 50 km/h	36	37	20	0	0	32	35	26	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
Tempo 30	33	43	0	0	0	36	46	1	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Differenzen zum Bestand</b>											
Tempo 30	-3	+6	-20	0	0	+4	+11	-25	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	-8,3 %	+16,2 %	-100,0 %	0 %	0 %	+12,5 %	+31,4 %	-96,2 %	0 %	0 %	0 %

8. Goethestraße – von der Berliner Straße im Süden bis zur Curlandstraße / Friedrich-Ebert-Ring im Norden

L <sub>DEN</sub> in dB(A)						L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
	≥ Auslösewert der Betroffenheit					≥ Auslösewert der Betroffenheit					
<b>Bestand 50 km/h</b>	81	145	74	0	0	73	128	108	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
<b>Tempo 30</b>	71	174	26	0	0	77	163	47	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Differenzen zum Bestand</b>											
<b>Tempo 30</b>	-10	+29	-48	0	0	+4	+35	-61	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	-12,3 %	+20,0 %	-64,9 %	0 %	0 %	+5,5 %	+27,3 %	-56,5 %	0 %	0 %	0 %

9. Friedrich-Engels-Straße – von der Puschkinstraße im Süden bis zur Berliner Straße im Norden

L <sub>DEN</sub> in dB(A)						L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
	≥ Auslösewert der Betroffenheit					≥ Auslösewert der Betroffenheit					
<b>Bestand 50 km/h</b>	19	109	27	0	0	21	76	60	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
<b>Tempo 30</b>	32	105	8	0	0	30	111	8	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Differenzen zum Bestand</b>											
<b>Tempo 30</b>	+13	-4	-19	0	0	+9	+35	-52	0	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	+68,4 %	-3,7 %	-70,4 %	0 %	0 %	+42,9 %	+46,1 %	-86,7 %	0 %	0 %	0 %

Abb. 10: Betroffenheit bei Tempo 30 auf den maßgeblichen Straßenzügen bzw. Straßenabschnitte

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 50 km/h auf 30 km/h in den Abschnitten

1. B 102 - von der Straße „An der Bahn“ im Süden bis zum Luchsweg im Norden und
  2. Genthiner Straße - von der Gebhardtsiedlung im Westen, Schwedendamm, Steinstraße, Berliner Straße, Bammer Landstraße bis zur B 188 im Osten
- die meisten Einwohner entlastet werden können.

Im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Erarbeitung einer Prioritätenliste zur Umsetzung der Maßnahme Temporeduzierung angeregt.

Für den oben genannten Abschnitt 1 sind nachts erhebliche Betroffenheiten sogar im Bereich 60-65 dB(A) festzustellen – durch eine Temporeduzierung sind hier deutliche Entlastungen zu erzielen (vergl. S.18). Überlagert man den Straßenzug mit dem Flächennutzungsplan der Stadt, so liegen dichter besiedelte Wohnbauflächen im Abschnitt „Friedhofsweg“ bis „An der Bahn“. Der Abschnitt wird daher als erste Maßnahme „Tempo 30 nachts“ vorgeschlagen.

Die Maßnahme „Tempo 30 tags“ zeigt die höchsten Entlastungen im Abschnitt 2.

Aus stadtplanerischer Sicht wird zur ersten Umsetzung dieser Maßnahme der unmittelbare Zentrumsbereich von Goethestraße bis Schleusenplatz vorgeschlagen.

Grundsätzlich ist eine solche Prioritätenliste unter Abwägung der verschiedenen stadtplanerischen Belange zu entwickeln – eine Temporeduzierung tags im Zentrumsbereich erhöht dabei auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, eine Temporeduzierung nachts innerhalb der Wohnbauflächen erzielt vermutlich hier den höchsten Wirkungsgrad an Entlastung.

Zur Orientierung für weitere Priorisierungen wurden in der nachfolgenden Tabelle die entlasteten Einwohner über dem Auslösewert jeweils auf 100 m Straßenabschnitt umgerechnet:

betrachteter Straßenabschnitt mit Tempo 30	Entlastete Einwohner (EW) über dem Auslösewert		Länge des betrachteten Straßenabschnittes	Entlastete Einwohner (EW) / 100m Straßenabschnitt	
	Tag	Nacht		Tag	Nacht
1.	-237 EW	-139 EW	2.800 m	8,5 EW / 100 m	5,0 EW / 100 m
2.	-315 EW	-266 EW	4.240 m	7,4 EW / 100 m	6,3 EW / 100 m
3.	-33 EW	-27 EW	1.100 m	3,0 EW / 100 m	2,4 EW / 100 m
4.	-42 EW	-39 EW	500 m	8,4 EW / 100 m	7,8 EW / 100 m
5.	-7 EW	-23 EW	540 m	1,3 EW / 100 m	4,3 EW / 100 m
6.	-6 EW	-18 EW	880 m	0,7 EW / 100 m	2,0 EW / 100 m
7.	-20 EW	-25 EW	610 m	3,3 EW / 100 m	4,1 EW / 100 m
8.	-48 EW	-61 EW	845 m	5,7 EW / 100 m	7,2 EW / 100 m
9.	-19 EW	-52 EW	350 m	5,4 EW / 100 m	14,9 EW / 100 m

Tab. 1: Entlastete Einwohner / 100 m Straßenabschnitt durch Geschwindigkeitsreduzierung

Aus der obigen Tabelle kann getrennt für den Tag und die Nacht die tatsächliche Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduzierung je 100 m Straßenabschnitt abgelesen und danach die Prioritäten festgelegt werden. So ist im Abschnitt 1. B 102 - von der Straße „An der Bahn“ im Süden bis zum Luchsweg im Norden und nachfolgend auf dem Abschnitt 4. Curlandstraße - vom Friedrich-Ebert-Ring im Osten bis zur B 102 im Westen am Tag die höchste Entlastung / 100 m Straßenabschnitt festzustellen.

Für die Nachtzeit wurden mit einem deutlichen Abstand der Abschnitt 9. Friedrich-Engels-Straße - von der Puschkinstraße im Süden bis zur Berliner Straße im Norden mit 14,9 entlastete Einwohner je 100 m der höchste Effekt zur Lärminderung durch eine Temporeduzierung festgestellt.

**Maßnahme 50 km/h gegen 30 km/h im Zentrum Rathenow - Hotspot**

	L <sub>DEN</sub> in dB(A)					L <sub>NIGHT</sub> in dB(A)					
	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 75
<b>Bestand 50 km/h</b>	1.487	1.528	1.187	83	0	1.489	1.552	1.324	247	0	0
Schulen	1	3	1	0	0						
Kitas	2	0	0	0	0						
<b>Auswertung der Maßnahme im benannten Abschnitt</b>											
<b>Tempo 30</b>	1.631	1.790	549	2	0	1.551	1.769	899	24	0	0
Schulen	1	3	1	0	0						
Kitas	0	0	0	0	0						
<b>Differenzen zum Bestand</b>											
<b>Tempo 30</b>	+144	+262	-638	-81	0	+62	+217	-425	-223	0	0
Schulen	0	0	0	0	0						
Kitas	-2	0	0	0	0						
<b>Reduzierung der betroffenen Einwohner in Prozent</b>											
	+9,7 %	+17,1 %	-53,7 %	-97,6 %	0 %	+4,2 %	+14,0 %	-32,1 %	-90,3 %	0 %	0 %

Abb. 11: Zusammenfassung der Betroffenheit bei Tempo 30 im Zentrum - Hotspot

**6. Wirkungsanalyse: Bestand und Maßnahmen (Aktionen)**

Betroffene Einwohner im Ausschnitt Berliner Straße (Abb. 6)	Entlastete Einwohner gegenüber Bestand
<b>Bestand</b>	
L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)      400 + 55 + 0 = <u>455</u>	
L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)      386 + 86 + 0 = <u>472</u>	
<b>Maßnahme 1 – Reduzierung der Fahrbahnbreite</b>	
L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)      418 + 32 + 0 = <u>450</u>	455 - 450 = <u>5</u>
L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)      396 + 78 + 0 = <u>474</u>	472 - 474 = <u>2</u>

Festzustellen ist, dass eine Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte eine Lärminderung bewirkt, die aber rechnerisch nur eine minimale Auswirkung auf die belasteten Einwohner hat.

**Maßnahme 2 und 3** > minimale Auswirkungen bzw. nicht im Rahmen der Aktionsplanung berechenbar

Betroffene Einwohner im Zentrum der Stadt (siehe Abb. 10)	Entlastete Einwohner gegenüber Bestand
<b>Bestand</b>	
L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)      1.187 + 83 + 0 = <u>1.270</u>	
L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)      1.324 + 247 + 0 = <u>1.571</u>	
<b>Maßnahme 4 – Tempo 30 auf den maßgeblichen Straßen</b>	
L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)      549 + 2 + 0 = <u>551</u>	1.270 - 551 = <b>719</b> (vergl. Anlage 3.1)
L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)      899 + 24 + 0 = <u>923</u>	1.571 - 923 = <b>648</b> (vergl. Anlage 3.2)

Mit einer Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist eine Reduzierung der Betroffenen um 43,4 % am Tag (Ganztag) und 58,7 % in der Nacht möglich und in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger ist diese auch kurzfristig mit wenig Kostenaufwand zu realisieren. Wenn nicht beabsichtigt ist, die Tempo 30 Strecken unmittelbar gleichzeitig bzw. in kurzer Reihenfolge einzurichten, sind Vorschläge für eine Prioritätenliste entwickelt.

Basierend auf der Lärmkartierung hat die Stadt Rathenow somit nun einen Lärmaktionsplan erstellt, der Maßnahmen zur Lärmreduzierung (sogenannte Minderungsmaßnahmen) beinhaltet. Zusätzlich zu vorgenannten Maßnahmen ist das bereits in der 2. Stufe festgesetzte „Ruhige Gebiet“ Weinberg in der zukünftigen, lärmvorsorgenden Stadtentwicklungsplanung zu beachten.

Dieser Lärmaktionsplan wird entweder bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt seiner Aufstellung überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.

Rathenow, 23.08.2018

## 7. Quellen

- [1.] EU-Umgebungslärmrichtlinie
- [2.] Durchführungsvorschriften des Bundes/Landes
- [3.] Homepage von Bundes- u. Landesministerien
- [4.] BImSchG – Bundesimmissionsschutzgesetz, Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge
- [5.] Lärmaktionsplan der Stadt Rathenow Stufe 2, beschlossen von der Stadtverordnetenversammlung am 04.12.2013 beschlossen, Aufgestellt von der Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Bundesallee 13-14 in 10719 Berlin

## **8. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit**

Öffentliche Bürgerversammlung am 24.08.2018 von 18.00 – 19.30 Uhr.

Blauer Saal im Kulturzentrum Rathenow

Weitere Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit

# Lärmaktionsplanung Stufe III Stadt Rathenow

Öffentliche Bürgerversammlung mit Vorstellung Entwurf und Diskussion

Blauer Saal im Kulturzentrum Rathenow am 24.07.2018 von 18.00 - 19.30 Uhr

Einwender /-in:	Hinweis / Einwendung:
Bürgerin A	<ul style="list-style-type: none"><li>- als Bewohnerin von Neufriedrichsdorf (Nordteil) ist sie verstärkt der Verkehrslärmbelastung durch die B 188 ausgesetzt, insbesondere die sehr frühen Pendler sind belastend</li><li>- Vorschlag: das Ortseingangsschild Rathenow vorverlegen, damit die Verkehrsteilnehmer nicht mehr mit Landstraßengeschwindigkeit, sondern mit Tempo 50 unterwegs sind</li></ul>
Bürger B	<ul style="list-style-type: none"><li>- die Akzeptanz für flächendeckende Tempo 30 Zone ist eher gering</li><li>- allerdings können begrenzte Eingriffe (Teilstrecken u. Beschränkung auf Nachtzeit) durchaus sinnvoll sein</li><li>- dabei kann Verständnis und Akzeptanz beim Bürger durch mehr Informationen Seitens der Stadt verbessert werden</li><li>- besonders gefährlich und laut sind landwirtschaftliche Fahrzeuge, große LKW und Baufahrzeuge, die vermehrt durch die Innenstadt fahren - diese sollten doch besser auf die Ortsumgehungsstraße umgeleitet werden</li><li>- ein nahliegender Pizzadienst (Rhinower Str.) fährt in der Jederitzer Straße auf dem Kopfsteinpflaster regelmäßig mit stark überhöhter Geschwindigkeit</li><li>- es sollte in dem Bereich Platz der Jugend und Steinstraße über verkehrsberuhigende Maßnahmen nachgedacht werden (Pflanzkübel)</li><li>- auch sollte in der Steinstraße die Ampel von Gelegenheitsrot auf automatischen Zyklus gewechselt werden, damit die Verkehrsteilnehmer aus den Nebenstraßen eine bessere Chance haben, auf die Steinstraße zu kommen</li><li>- regelmäßige Polizeikontrollen und feste Blitzer können Abhilfe schaffen</li><li>- Die Polizei, die Verkehrswacht und das Ordnungsamt sollten gemeinsame Aktionen starten</li></ul>
Bürgerin C	<ul style="list-style-type: none"><li>- bei aller Verkehrsberuhigerei in der City dürfen auch die Siedlungen rundherum nicht außer Acht gelassen werden</li><li>- das LKW-Verbot in der Eigendorffstraße wird kaum eingehalten, die Geschwindigkeitsbegrenzung greift nicht - die Straße ist immer noch heimliche Umgehungsstraße für die Anbindung B 102 und B 188</li><li>- Wer weiß schon wann und ob die „Spange“ (B 102n) kommt</li></ul>

Bürger D	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo 30 in der Innenstadt mit Kreisverkehren kann schon deshalb nicht greifen, weil im dichten Verkehr tagsüber ohnehin nicht einmal Tempo 30 gefahren werden kann (eher 20 km/h)</li> <li>- auf dem Friedrich-Ebert-Ring und auf der Genthiner Straße Nachts ( von 22.00 - 06.00 Uhr) macht es schon eher Sinn</li> <li>- wie wäre es denn mit einer Lärmschutzwand für Neufriedrichsdorf?</li> <li>- es sind dringend mehr Verkehrskontrollen nötig, um die Geschwindigkeitsvorgaben, die es jetzt schon gibt auch durchzusetzen</li> </ul>
Bürgerin E	<ul style="list-style-type: none"> <li>- es wird viel zu schnell im Kreisverkehr Brandenburger Straße / Berliner Straße gefahren</li> <li>- es sollten unbedingt Blitzer aufgestellt werden</li> </ul>
Bürgerin F	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gerade in den Abend- und Nachtstunden sind in der Berliner Straße manipulierte Fahrzeuge unterwegs (dröhnender Auspuff / Motor) die voll aufdrehen und herumrasen</li> <li>- oft wird die Polizei gerufen</li> </ul>
Bürger G	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sind Tempo 30 nicht hinderlich für den fließenden Verkehr?</li> <li>- eher die einzelnen Rowdys / Raser sind störend, als der gleichmäßige normale Verkehr</li> <li>- muss die Feuerwehr immer gleich mit Blaulicht &amp; Sirene fahren?</li> </ul>
Bürgerin H	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beim Verkehrslärm stören v.a. die Motorradfahrer, aber auch rücksichtslose Jugendliche, die zu später Stunde laut sprechen / schreien / Musik abspielen - Schwerpunkt für letztere ist die Berliner Straße samt Märkischen Platz sowie der Alte Hafen</li> <li>- da kann nur mehr Kontrolle durch z.B. die Polizei helfen</li> <li>- Vorschlag zur Geschwindigkeitsreduzierung: Einbau von Gummischwellen</li> </ul>
Bürger I	<ul style="list-style-type: none"> <li>- die Verkehrsmenge und die äußeren Vorgaben wie der zeitlich nicht einzutaktende Bau der B 102n sind erst einmal gesetzt</li> <li>- der einzige kostengünstige und kurzfristig effektiv wirksame Eingriff durch die Stadt ist eine Temporeduzierung</li> <li>- denkbar wäre eine testweise Einführung auf Teilabschnitten, die bei Erfolg schrittweise erweitert werden können</li> </ul>

Ohne Zuordnung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tempo 30 Nachts ist auf Teilabschnitten sinnvoll</li><li>- Dialogdisplays ergänzend zu anderen Maßnahmen</li><li>- Puschkinstraße sollte auch mehr kontrolliert werden - dort ist Tempo 30 doch kaum einer hält sich daran - trotz schlechter Kopfsteinpflasterung</li></ul>
Bürger J	<ul style="list-style-type: none"><li>- LKW-Durchgangsverkehr aus der Stadt raushalten</li></ul>

Protokollverantwortlicher :

Jens Hubald

25.07.2018

Anlage: - Teilnehmerliste

**Jens Hubald - Lärmaktionsplan**

---

**Von:**   
**An:** <poststelle@stadt-rathenow.de>  
**Datum:** 19.07.2018 10:42  
**Betreff:** Lärmaktionsplan

---

Sehr geehrten Damen und Herren,  
Sehr geehrter **Herr Hubald**

aus der Presse habe von der Lärmkarte und den damit verbundenen Termin am 24.07.2018 erfahren. Leider kann ich nicht Anwesend sein. Aus diesem Grund ,hier noch ein Hinweis für die neue Karte. Unbedingt sollte bei der Erarbeitung der Streckenabschnitt Grünauer Weg von der Einmündung Milower Str. bis zur Unterführung Bahn Beachtung finden.

Es ist nicht möglich, sich bei diesen Lärm im Außenbereich aufzuhalten.LKW, Landwirtschafts-Fahrzeuge und vor allem die an den Wochenenden die Motorradfahrzeuge. Seit der Maut auf alle Bundesstraßen hat der LKW- Verkehr zugenommen. (Kurze Strecken)Für Ihr Entgegenkommen Danke ich im Voraus.  
Ich hoffe von Ihnen zu hören

Mit freundlichen Grüßen



**Jens Hubald - Lärm Berliner Str. 53a**

---

**Von:**   
**An:** <poststelle@stadt-rathenow.de>  
**Datum:** 23.07.2018 09:54  
**Betreff:** Lärm Berliner Str. 53a

---

Sehr geehrte Damen und Herren, mein Vorschlag dazu wäre: Zone 30 vom Friedrich Ebert Ring ( Netto) an. Hinweis auch die Umgehungsstrasse zu benutzen, die einfach nur von Ost-West, West-Ost fahren ohne in der Stadt etwas erledigen zu müssen. Ein Zebrastreifen oder Ampel für Berlinerstr. ecke Friedrich Engels Str. eventuell.

**Jens Hubald - Wtrlt: Stellungnahme**

---

**Von:** Stadtentwicklung  
**An:** Jens Hubald  
**Datum:** 24.07.2018 08:24  
**Betreff:** Wtrlt: Stellungnahme  
**Anlagen:** Stellungnahme zumLärmschutzplan.doc

---

>>>

**An:** Hubald <stadtentwicklung@stadt-rathenow.de>

**Datum:** 23.07.2018 17:45

**Betreff:** Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Hubald,

da wir am 24.07.2018 nicht an der Anhörung zum Lärmschutzplan der Stadt teilnehmen können, bitten wir Sie unsere Stellungnahme ( im Anhang ) bei der Diskussion zu berücksichtigen.

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

## Unsere Stellungnahme zum Lärmschutzplan

Da wir am 24.07.2018 nicht an der geplanten Anhörung zum Lärmschutzplan der Stadt Rathenow teilnehmen können, möchten wir auf diese Weise schriftlich dazu Stellung nehmen.

Wir wohnen seit über 30 Jahren in der Semliner Straße 59. Seit dieser Zeit wurde auch die Semliner Straße neu gebaut. Ab dieser Zeit hat sich das Verkehrsaufkommen stark erhöht, so dass der dadurch verursachte Lärm unerträglich wird. Aufgrund des verwendeten Straßenbelags werden die Rollgeräusche der Reifen besonders laut, was auch im Vergleich zu anderen Straßen deutlich mehr zu hören ist.

Verantwortlich für den hohen Lärmpegel sind die vielen PKWs, Kleintransporter, Lastkraftwagen und Motorräder, die oft mit zu hoher Geschwindigkeit die Straße befahren. Motorcross-Motorräder sind durch ihre Bauart für das Gelände ausgelegt, wobei auf Lärmschutz weniger Wert gelegt wird. Auch Motorräder mit unzureichender Schalldämpfung tragen zur Erhöhung des Lärmpegels bei. Wenn diese Motorräder noch mit sehr hoher Geschwindigkeit die Straße benutzen, ist die Lärmbelastung für die Anwohner besonders groß.

Da die nahe gelegene Rudolf-Breitscheid-Straße zur Entlastung des Verkehrs beitragen könnte, aber ein schlechten Fahrbahnzustand ( Kopfsteinpflaster ) hat, wird natürlich die Semliner Straße bevorzugt.

Vermutlich wird die Semliner Straße auch als Durchgangsstraße für Fahrten in Richtung Hohennauen benutzt.

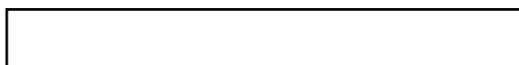
Der Lärm wird natürlich auch dadurch erhöht, da viele Fahrzeugführer die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht konsequent einhalten. Aus Erfahrung werden kaum Geschwindigkeitskontrollen auf der Semliner Straße durchgeführt, so dass einige denken, hier können wir richtig Gas geben.

Unverständlich für uns ist die Tatsache, dass im Lärmschutzplan der Stadt Rathenow die Semliner Straße nur von der Curlandstraße bis zur Gaußstraße berücksichtigt wird.

Natürlich sind auch alle anderen Anwohner der Semliner Straße vom Lärm betroffen.

Unsere Meinung ist, dass ein Appell an die Fahrzeugbesitzer, die Geschwindigkeit auf der Semliner Straße zu verringern, nichts bringt.

Wir fordern deshalb Maßnahmen zu ergreifen, um die Lärmbelästigung durch den Verkehr für die Anwohner der Semliner Straße deutlich zu reduzieren.

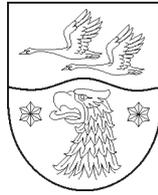


Rathenow, den 23.07.2018

## **9. Stellungnahmen der Behörden**

Anschreiben vom 13.06.2018 mit Fristsetzung bis 10.07.2018

Beteiligt: DB AG, Landkreis Havelland, Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, LUGV



# Landkreis Havelland

## DER LANDRAT

Landkreis Havelland, Platz der Freiheit 1, 14712 Rathenow  
Postanschrift: **Landkreis Havelland, Postfach 1352, 14703 Rathenow**

Dienststelle: Rathenow, Haus 2, Eingang C, Platz der Freiheit 1

V.: 1.  
Stadt Rathenow  
SG Stadtentwicklung, Herr Hubald  
Berliner Straße 15  
14712 Rathenow

Dezernat/Amt: Dezernat IV, Bauordnungsamt SG: 63.3 Genehmigungsverfahren/ Bauleitplanung		
Auskunft erteilt: Herr Büttner		
E-Mail*** Martin.Buettner@havelland.de		
Telefon: 03385/551-2414	Telefax: 03385/551-32414	Zimmer: E 38

Ihr Zeichen: Aktenzeichen: **63.3-02108-18** Datum: **10.07.2018**

Vorhaben: **1. Fortschreibung Lärminderungsplan der Stadt Rathenow (Stand: Mai 2018)**

Sehr geehrter Herr Hubald,

das Gesundheitsamt sowie das Bauordnungsamt, Bereich Bauleitplanung, wurden am o.g. Verfahren beteiligt und geben folgende Stellungnahme ab:

### Gesundheitsamt

Gegenüber dem Lärmaktionsplan der Stufe 2 (2013) erfolgte eine Aktualisierung auf Grund neuerer Kartierungen der Verkehrsstärken als 1. Fortschreibung des Lärminderungsplans. Daraus wurden die aktuellen Lärmbelastungen für die straßennahen Anwohner ermittelt. Danach sind gegenwärtig insgesamt im Untersuchungsgebiet von Prüfwert überschreitenden Lärmbelastungen aus dem Straßenverkehr für den Gesamttag (> 65 dB(A)) ca. 1.315 Einwohner und für die Nachtzeit (> 55 dB(A)) ca. 1.626 Einwohner betroffen. Als Lärmbelastungsschwerpunkte mit hohen Anzahlen Betroffener wurden dabei wiederum die Süd-Nord-Ortsdurchfahrt der B 102 (Große Milower Straße / Brandenburger Straße / Fehrbelliner Straße / Ruppiner Straße) sowie die Ost-West-Ortsdurchfahrt (Genthiner Straße / Schwedendamm / Steinstraße / Berliner Straße / Bammer Landstraße) ermittelt.

Als Lärminderungsmaßnahmen werden neben der bereits erfolgten Reduzierung der Fahrbahnbreite im Stadtzentrum eine Verbesserung der Absorptionseigenschaften an ausgewählten Gebäudefassaden der Steinstraße / Berliner Straße, die Sanierung von Fahrbahnoberflächen sowie als bei weitem effektivste Maßnahme die ganztägige Anordnung von Tempo-30-Zonen auf den o.g. beiden Ortsdurchfahrten vorgeschlagen. Die letztgenannte Maßnahme war bereits das wesentlichste Ergebnis des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe und wurde bislang nicht umgesetzt. Es muss allerdings hinterfragt werden, ob eine derartig großräumige Geschwindigkeitsreduzierung auf den Hauptverkehrsstraßen der Stadt praktisch durchsetzbar und für die Nutzer akzeptabel ist. Mittelfristig ist mit einer weiteren Lärminderung im südlichen Bereich der Stadt durch die geplante Ortsumgehung Premnitz (B 102n) zu rechnen.

\*\*\* Die genannte E-Mail Adresse dient nur für den Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung.

Sprechzeiten: Dienstag 09.00 - 12.00 Uhr  
15.00 - 18.00 Uhr  
Donnerstag 09.00 - 12.00 Uhr  
Freitag 09.00 - 12.00 Uhr

Konto der Kreiskasse  
Mittelbrandenburgische Sparkasse in Potsdam  
IBAN: DE33 1605 0000 3861 0148 30  
BIC: WELADED1PMB  
Gläubiger ID: DE70ZZZ00000089889

Aus Sicht des Gesundheitsamtes gibt es keine Ergänzungen und keine weiteren Hinweise zum vorliegenden Lärmaktionsplan Rathenow. Den vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen wird zugestimmt.

**Bauordnungsamt, Bereich Bauleitplanung**

Aus den Unterlagen geht hervor, dass Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 auf 30 km/h dazu geeignet sind, kurzfristig und verhältnismäßig kostengünstig eine deutliche Lärminderung auf den betroffenen Straßenabschnitten zu erreichen. Daher sollte insbesondere auf denjenigen Abschnitten, auf denen ein Lärminderungseffekt für einen zahlenmäßig besonders großen Personenkreis erreicht werden kann (z.B. Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4, Nr. 8, Nr. 9), diese Maßnahme kurzfristig umgesetzt werden.

Erneut erfolgt die bereits in der ersten Stellungnahme des Landkreises zum Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2013 enthaltene Anregung, die Festsetzung von „ruhigen Gebiete auf dem Land“ im Sinne des Artikels 3 Buchstabe m) der Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) zu prüfen, z. B. im Bereich des Weinbergparks. In den aktuellen Unterlagen sind dazu keine Aussagen enthalten.

Bei Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Büttner

V.: 2. SGL z.Mitz.  
3. z. Vg.



LAND BRANDENBURG



Landesbetrieb  
Straßenwesen

Der Vorstand

Landesbetrieb Straßenwesen | Lindenallee 51 | 15366 Hoppegarten

Stadt Rathenow  
Bauamt/SG Stadtentwicklung  
Herrn Remus  
PSF 14 54  
14704 Rathenow

**Stadt Rathenow**  
Bauamt  
Eingangs-Nr.: 1736/18  
an: .....

**10. JULI 2018**

Mit der Bitte um:

<input type="checkbox"/> Kenntnisnahme	<input type="checkbox"/> Wiedervorlage
<input type="checkbox"/> Stellungnahme	<input type="checkbox"/> Verbleib
<input type="checkbox"/> Erledigung	<input type="checkbox"/> Rückgabe
<input type="checkbox"/> Antwortschreiben	<input type="checkbox"/> Rücksprache o pers.
<input type="checkbox"/> z. Unterschr. vorl.	<input type="checkbox"/> o telef.

Termin: .....

Betriebssitz Hoppegarten  
Lindenallee 51  
15366 Hoppegarten  
Bearb.: Fr. Thomas  
Gesch-Z.: 41.6  
Hausruf: 0334 / 249 - 1029  
Fax: 03342 / 249-1193  
Internet: [www.ls.brandenburg.de](http://www.ls.brandenburg.de)  
Bianca.Thomas@ls.brandenburg.de

Autobahn A 10 AS Berlin-Hellersdorf,  
S-Bahn S 5

Hoppegarten, 6.07.2018

### Lärmaktionsplanung (Stufe 3) der Stadt Rathenow Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Ihr Schreiben vom 13.06.2018

Sehr geehrter Herr Remus,

mit dem o. g. Schreiben bitten Sie den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) um Stellungnahme zu den im Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) 3. Stufe der Stadt Rathenow dargestellten Lärminderungsmaßnahmen.

Durch die Stadt Rathenow verlaufen die Bundesstraßen (B) 102 und B 188 sowie die Landesstraßen (L) 96, 97 und 98.

Ungeachtet der für die Lärmaktionsplanung verwendeten Ausgangsdaten erhalten Sie zu den Maßnahmen im Betrachtungsgebiet folgende Informationen:

#### LAP – Maßnahmenkonzept

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (LAP) werden folgende Maßnahmen zur Lärminderung in Betracht gezogen:

- Sanierung der Fahrbahnoberflächen (Austausch von Kleinpflasterdecken gegen Asphaltdecken)
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der B 102 (von der Straße „An der Bahn“ bis Luchsweg und für die Genthiner Str. bis zur B 188 im Osten).

#### Verkehrslenkende Maßnahmen

Sollten verkehrslenkende Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen geplant werden, so ordnet diese die Untere Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Stadt Rathenow an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen.

### **Baumaßnahmen**

Planungen des LS existieren gegenwärtig für die im Stadtgebiet verlaufenden Straßen nicht.

### **Benehmens-Einvernehmens-Herstellung mit dem LS (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung – ImSchZV)**

Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, ist das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung einzuholen.

Mit der Stellungnahme des LS zum Lärmaktionsplan der Stadt Rathenow wird das Benehmen entsprechend der ImSchZV hergestellt.

Freundliche Grüße

Im Auftrag



Edgar Gaffry  
Vorstand Planung und Bau