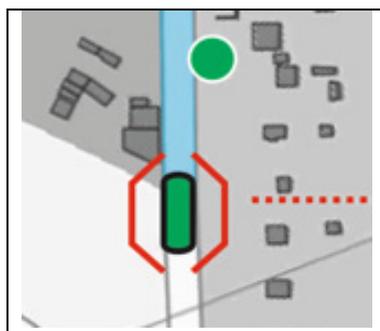
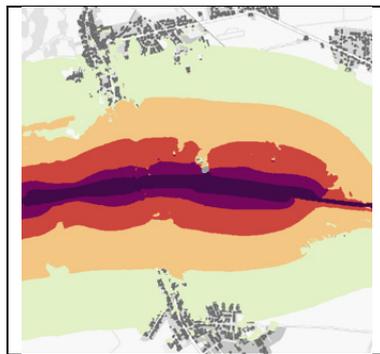


# Gemeinde Oberkrämer Lärmaktionsplan 4. Runde





# Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der  
Gemeinde Oberkrämer

bearbeitet von  
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard

Mariella Lung  
Sascha Achtenhagen

Ergänzende Verkehrslärberechnungen:  
Akustikbüro Krämer + Stegmaier GmbH, Berlin

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages nach der Offenlage

Aachen/ Berlin, Mai 2024



## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung gemäß V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	10
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	11
	5.1 Straßenverkehr	11
	5.2 Schienenverkehr	18
	5.3 Belastungsachsen	23
	5.4 Ruhige Gebiete	30
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	34
	6.1 Straßenverkehr	34
	6.2 Schienenverkehr	35
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	37
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	38
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	40
	9.1 Strategischer Managementansatz zur Lärminderung	40
	9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr	42
	9.2.1 A 10 (nördlicher Berliner Ring)	42
	9.2.2 L 20 – Chausseestraße im OT Marwitz	44
	9.2.3 L 20 – Veltener Straße/ Schönwalder Straße im OT Bötzow	48
	9.2.4 K 6506 – Ortsdurchfahrten Vehlefanze und Bärenklau	52
	9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	57
10.	Langfristige Strategie	58
11.	Finanzielle Informationen	60
	11.1 Kosten Lärmaktionsplan	60
	11.2 Kosten-Nutzen-Analyse	60
	11.3 Fördermöglichkeiten	60



12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	61
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	62

## Anhänge

I.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit	
I.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB	
II	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie	



## AB B I L D U N G S V E R Z E I C H N I S

Abb. 1.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen .....	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) .....	12
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	13
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D).....	14
Abb. 5.4:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz (nur Schallschutzwände).....	15
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{den}$ .....	16
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{night}$ .....	17
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr $L_{den}$ .....	19
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr $L_{night}$ .....	20
Abb. 5.9:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr - Lärmkennziffer $L_{den}$ .....	21
Abb. 5.10:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr - Lärmkennziffer $L_{night}$ .....	22
Abb. 5.11:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 60$ dB(A) – Straßenverkehr .....	24
Abb. 5.12:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 50$ dB(A) – Straßenverkehr .....	25
Abb. 5.13:	K 6506 - Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung tags.....	26
Abb. 5.14:	K 6506 - Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nachts .....	27
Abb. 5.15:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 60/50$ dB(A) – Straßenverkehr .....	28
Abb. 5.16:	Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land .....	33
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht L 20 – Chausseestraße (OT Marwitz).....	47
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht L 20 – Veltener Straße, Schönwalder Straße (OT Bötzw).....	51
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht K 6506 – OD Vehlefanzen .....	55
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht K 6506 – OD Bärenklau.....	56
Abb. 10.1:	Linienverlauf L 20n im Flächennutzungsplan der Gemeinde Oberkrämer .....	59



## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen .....	9
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte) .....	9
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA) .....	10
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land .....	31
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr .....	34
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr .....	35
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr .....	35
Tab. 6.4:	Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Straßenverkehr .....	35
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr .....	36
Tab. 6.6:	Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr .....	36
Tab. 6.7:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr .....	36
Tab. 6.8:	Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Schienenverkehr .....	36
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde .....	38
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen L 20 – Chausseestraße .....	44
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen L 20 – Veltener Straße/ Schönwalder Straße .....	48
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen K 6506 – Ortsdurchfahrten Vehlefanzen und Bärenklau .....	52



## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMDV	-	Bundesministerium für digitales und Verkehr
BUB	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DB	-	Deutsche Bahn AG
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
L <sub>Aeq</sub>	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L <sub>den</sub>	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L <sub>day</sub>	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L <sub>evening</sub>	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L <sub>night</sub>	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LfU	-	Landesamt für Umwelt Brandenburg
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VCD	-	Verkehrsclub Deutschland
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



## 1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

§ 47b BImSchG definiert die zu untersuchenden Lärmquellen wie folgt:

### Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Brandenburg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Oberkrämer im Landkreis Oberhavel zählt mit 11.860 Einwohnern zum 31. Dezember 2021 nicht zu den Ballungsräumen.

### Hauptverkehrsstraßen

Zu untersuchende Hauptverkehrsstraße sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV >8.200 Kfz). Das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 10 innerhalb des Gemeindegebiets,
- L 20 Chausseestraße – Veltener Straße – Schönwalder Straße,
- L 17 Berliner Straße (südliche Gemeindegrenze bis Kreisverkehr Veltener Straße).

Kreis- und Gemeindestraßen sind i.d.R. keine Pflichtaufgabe in der Lärminderungsplanung, da sie nicht zu den "grenzüberschreitenden" Straßen gehören. Da Lärm unabhängig von der Baulastträgerschaft überall gleich schädlich ist, hat die Gemeinde als zuständige Behörde entschieden, die folgende Verkehrsachse freiwillig zu betrachten:

- K 6506 in den Ortslagen Vehlefanze und Bärenklau.

### Haupteisenbahnen

Zu betrachten sind die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.

Die DB-Strecke

- Nr. 6087 Berliner Außenring

erfüllt diese Rahmenbedingung und ist somit durch das EBA kartierungspflichtig.



## Großflughäfen

Die Gemeinde Oberkrämer befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

## Gewerbelärm

Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen deshalb außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

## Andere Lärmquellen

Nach § 47a BImSchG gilt der sechste Teil des BImSchG nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

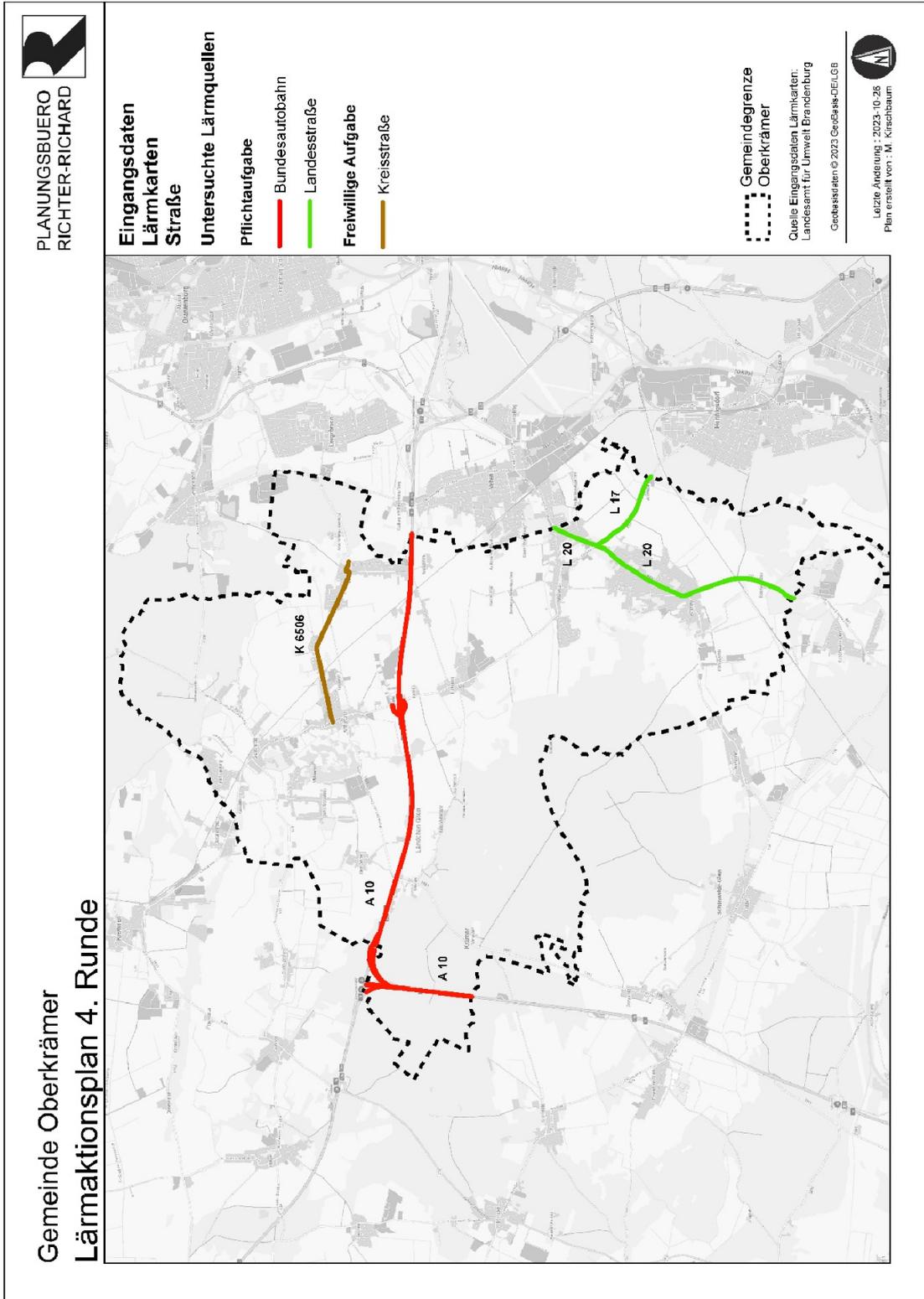


Abb. 1.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen



## 2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr und Flughäfen ist in Brandenburg das LfU zuständig. Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das EBA.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Ballungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Brandenburg bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Gemeinde Oberkrämer  
Bau- und Ordnungsamt  
Herr Dirk Eger  
Perwenitzer Weg 2  
16727 Oberkrämer

Tel. 03304 3932-0  
Fax 03304 3932-39  
E-Mail: [dirk.eger@oberkraemer.de](mailto:dirk.eger@oberkraemer.de)

Internet: [www.oberkraemer.de](http://www.oberkraemer.de)

Gemeindeschlüssel: 12 0 65 251

Seit dem 1. Januar 2015 ist gemäß § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen auch zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Über die Lärmaktionsplanung und den beschlossenen Lärmaktionsplan ist durch die Gemeinde formulargebunden elektronisch zu berichten. Das zuständige Landesministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) stellt ein Berichtsformular zur Verfügung. Das MLUK ist zuständig für die Weiterleitung der Angaben an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Informationen an die EU-Kommission weiterleitet.



### 3. Rechtlicher Hintergrund

#### Vorbemerkung

Seit der 3. Runde der Lärmaktionspläne haben sich nahezu alle Richtlinien und Berechnungsverordnungen zum Lärmschutz auf EU- wie auch auf nationaler Ebene verändert:

- Die Berechnungsmethoden entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie haben sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt geändert:
  - Die "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS, Schienen – VBUSch und Industrie und Gewerbe – VBUI" wurden durch die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) ersetzt.
  - Anstelle der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen" (VBUF) gilt nun die BUF.
  - Die Belastetenzahlen werden nun nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB), die im Sinne der Betroffenen zu deutlich höheren Belastetenzahlen führt und damit den Handlungsdruck erhöht.
- Auf nationaler Ebene wurden für Berechnung des Straßenverkehrslärms bisher die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90" angewandt. Diese wurden am 1. März 2021 mit Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19" abgelöst.
- Bisher wurden die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als einzige Lärmschutzrichtlinie noch nicht novelliert, so dass hier in den meisten Bundesländern bis auf weiteres die RLS-90 zur Anwendung kommt.
- Das Umweltbundesamt hat die bisherigen Empfehlungen für die Auslösewerte von 65/55 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  für die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A), bei den mittelfristigen Handlungszielen um weitere 5 dB(A) auf 55/45 dB(A) abgesenkt.
- Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert.
- Bereits seit 1. Januar 2022 ist das bis zur 3. Runde gültige Berichtsformular an die EU geändert mit der Folge, dass der Aufwand für die Übermittlung der Daten deutlich aufwändiger ist als bisher.
- Der LAI empfiehlt in seinen jüngsten Hinweisen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteiligeren Rahmen zu betrachten als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.
- Es wurden vom Umweltbundesamt vereinfachte Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen eingeführt.



Als Folge ist der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde.

## EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Seit der 2. Stufe (= 2. Runde) sind außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne der 3. Runde zu überprüfen. Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, auch einen Lärmaktionsplan (ggf. mit verringertem Aufwand) aufstellen.

Als Anhang II sind die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

## Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
- *rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
- *lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
- *nisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

## Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Ein direkter Vergleich der nach BUB und RLS-19 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Mit den Werten der BUB kann lediglich eingeschätzt werden, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach StVO anordnungsfähig sein könnten. Für eine ermessensfehlerfreie Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die national für die Straßenbauverwaltung (Lärmsanierung) bzw. Straßenverkehrsbehörden (Straßenverkehrsordnung) bindenden RLS-19 zu verwenden (in einzelnen Bundesländern gelten bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 derzeit noch die RLS-90).

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL



97 in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete*	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

\* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten allgemein für bestehende Straßen und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen beispielsweise bei 70 dB(A) tagsüber und bei 60 dB(A) in der Nacht, 72/62 dB(A) für Misch- und Gewerbegebiete. Eine Prüfpflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen und somit auch Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht jedoch nicht erst bei Überschreitung der Grenzwerte der Richtlinien-StV, sondern bereits bei Überschreitung der wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV (Gefahrenlage).

Tab. 3.2: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Urbane Gebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)



## 4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004<sup>1</sup> und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005<sup>2</sup> auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung herzustellen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.<sup>3</sup>

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung<sup>4</sup>, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den  $L_{den}$  und auf weniger als 45 dB(A) für den  $L_{night}$  zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, dass sich die Lärmsanierungswerte immer weiter den Lärmvorsorgewerte annähern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Umweltbundesamt als kurzfristiges Umwelthandlungsziel für den Lärmaktionsplan das Wertepaar 60/50 dB(A) zu verwenden und mittelfristig das Wertepaar 55/45 dB(A) anzustreben.

Tab. 4.1: Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	$L_{DEN}$		$L_{Night}$	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Gemeinde Oberkrämer verwendet bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die vom Umweltbundesamt als kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den  $L_{den}$  bzw. 50 dB(A) für den  $L_{night}$ .

1 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004  
 2 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005  
 3 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, Berlin, 2020  
 4 Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018



## 5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursacherguppe (also Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt zu erstellen. Diese werden mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet. Bei Flugplätzen kommt die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen" (BUF) zur Anwendung.

### 5.1 Straßenverkehr

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen 5.1 bis 5.4.

Die Eingangsdaten der Lärmkartierung weisen in den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kreuzungsbereich L 17/ L20 und auf dem westlichen Abschnitt der A 10 geringfügige Abweichungen gegenüber der realen Situation auf. Diese haben jedoch keine lärmrelevanten Auswirkungen auf die Ausweisung der untersuchungspflichtigen Belastungsachsen und der Planung von Lärminderungsmaßnahmen.

Die mittlerweile erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h auf der A 10 ist nicht lärmrelevant ( $< 1 \text{ dB(A)}$ ), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrtstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind.

Die strategischen Lärmkarten wurden durch das LfU Brandenburg berechnet und sind in den nachfolgenden Abbildungen 5.5 und 5.6 dokumentiert.

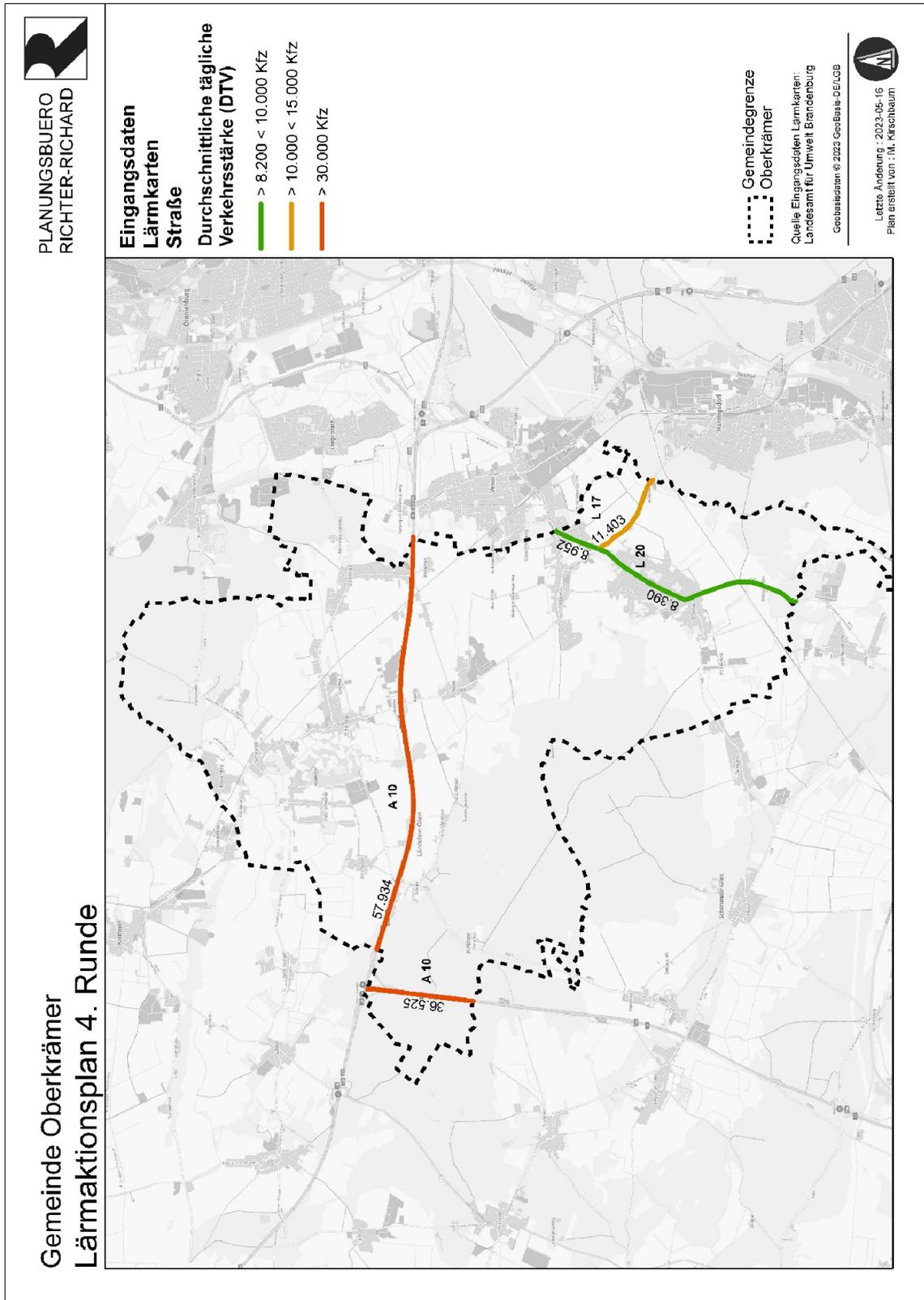


Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

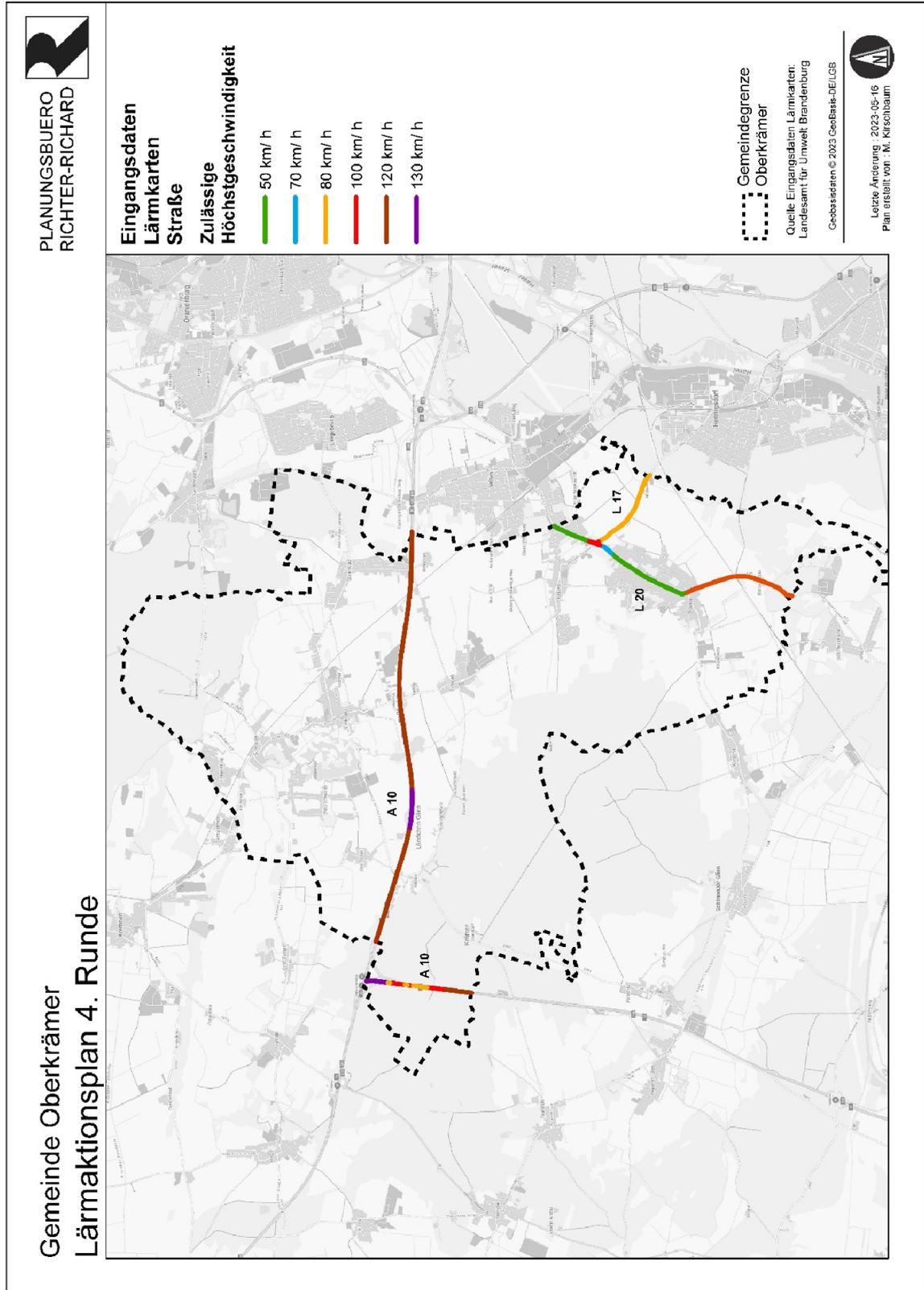


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

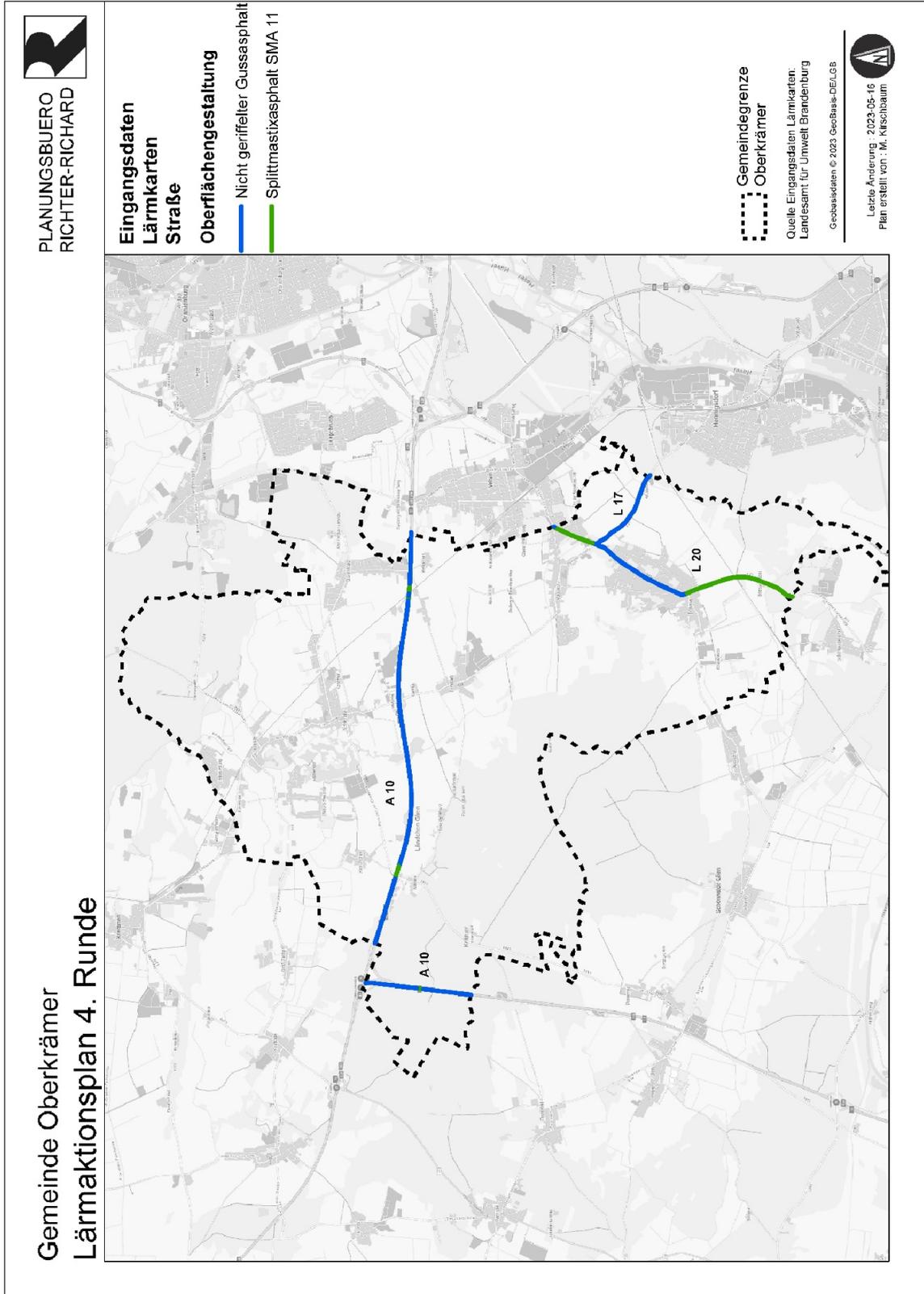


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D)

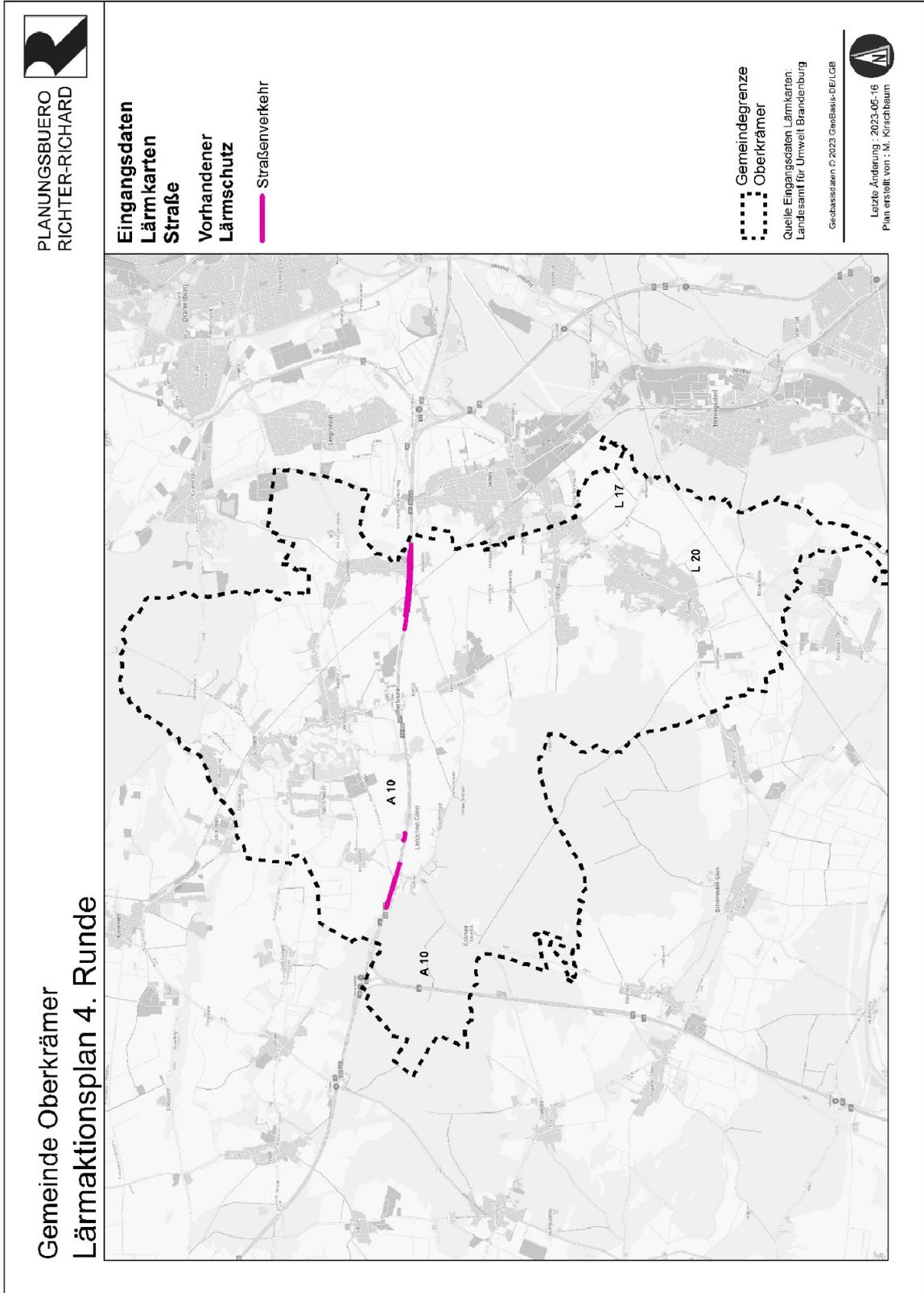


Abb. 5.4: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Vorhandener Lärmschutz (nur Schallschutzwände)

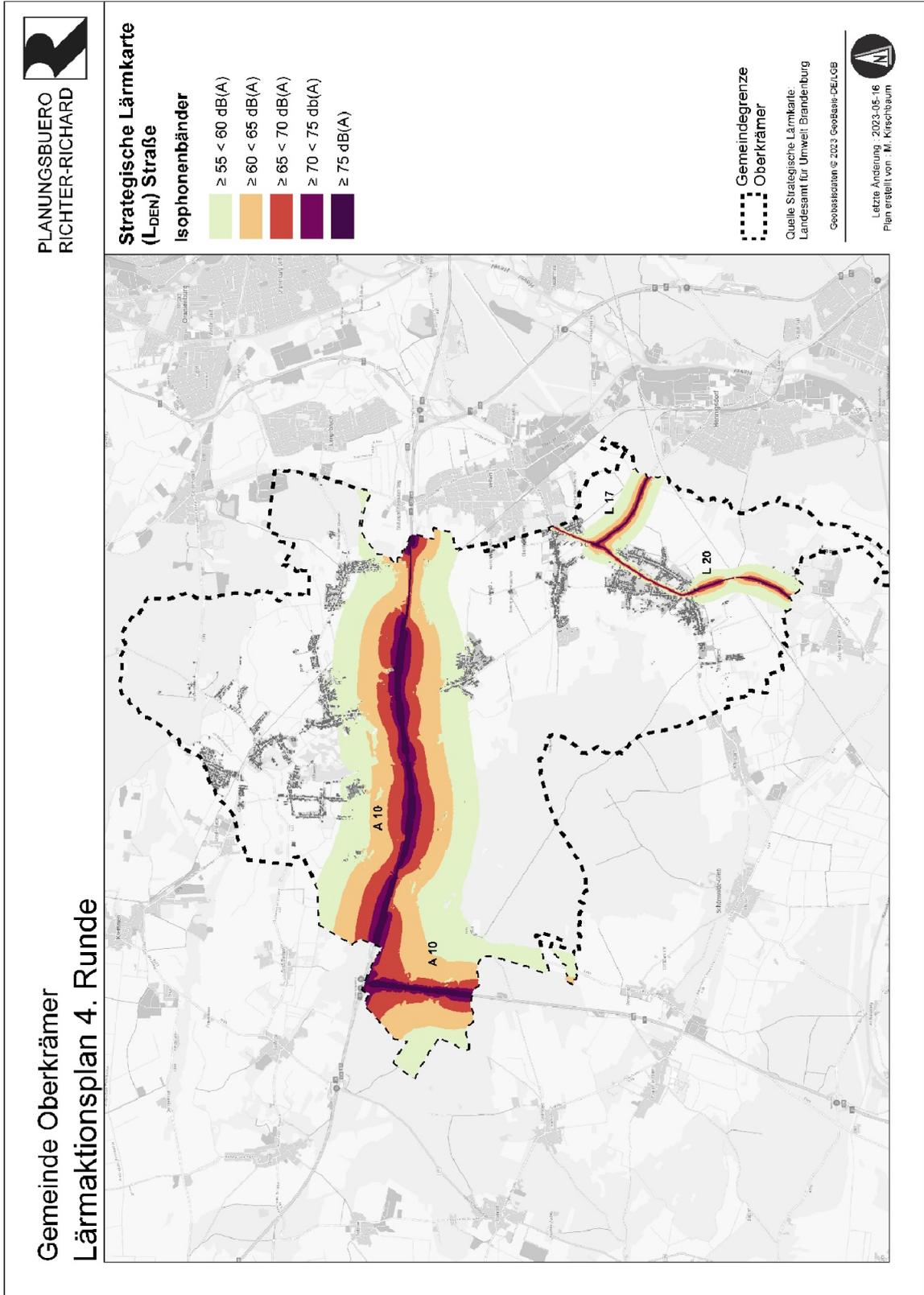


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>DEN</sub>

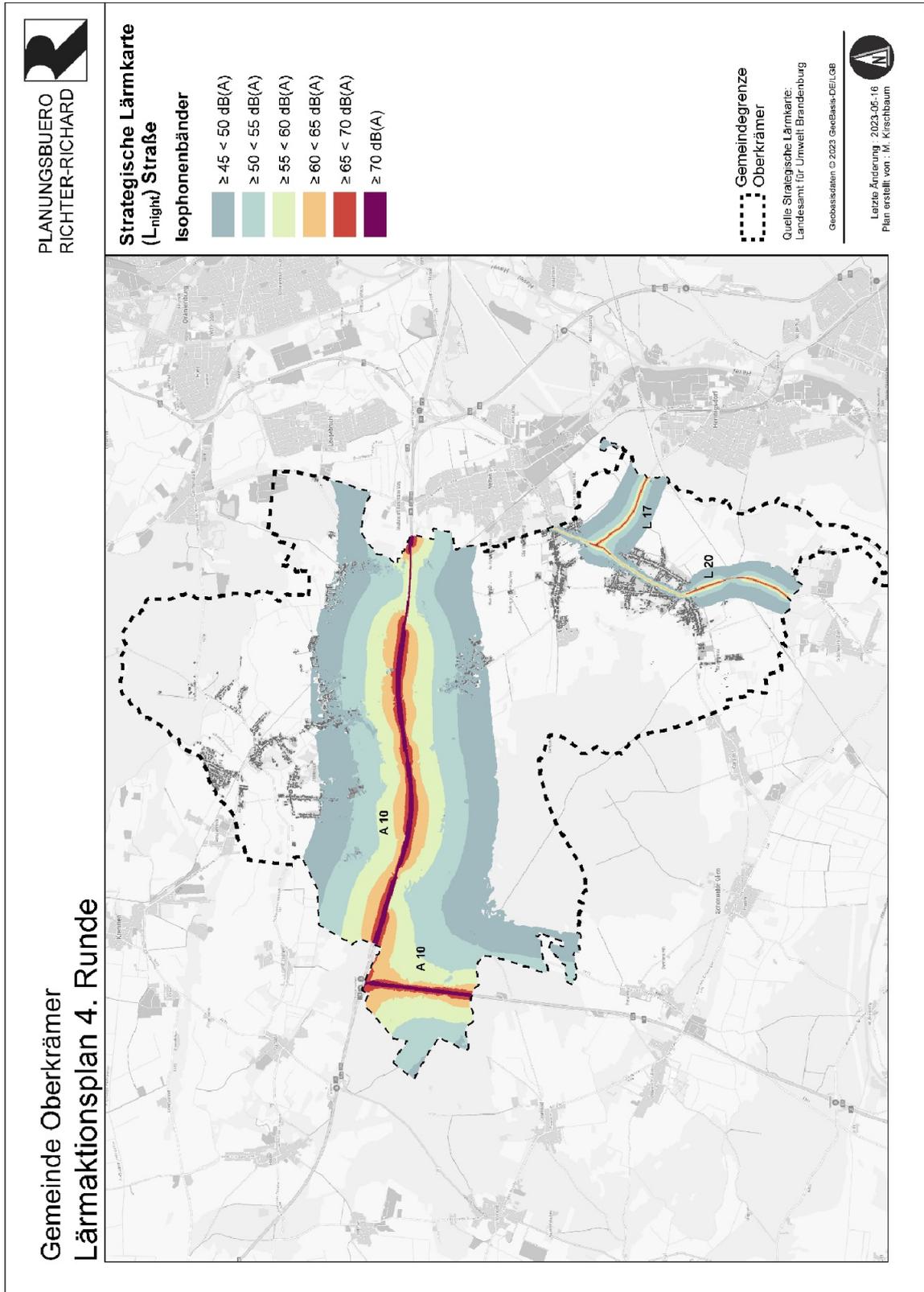


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>night</sub>



## 5.2 Schienenverkehr

Die Zuständigkeit für die Erstellung der strategischen Lärmkarten und Betroffenheitskarten an den Schienenwegen des Bundes liegt außerhalb der Ballungsräume beim EBA.

Eine Plausibilitätskontrolle der Lärmkarten wurde angesichts der Zuständigkeit des EBA für den Lärmaktionsplan nicht durchgeführt. Die vom EBA berechneten Lärm- und Betroffenheitskarten für die Schienenwege des Bundes sind deshalb nachfolgend nur nachrichtlich eingefügt.

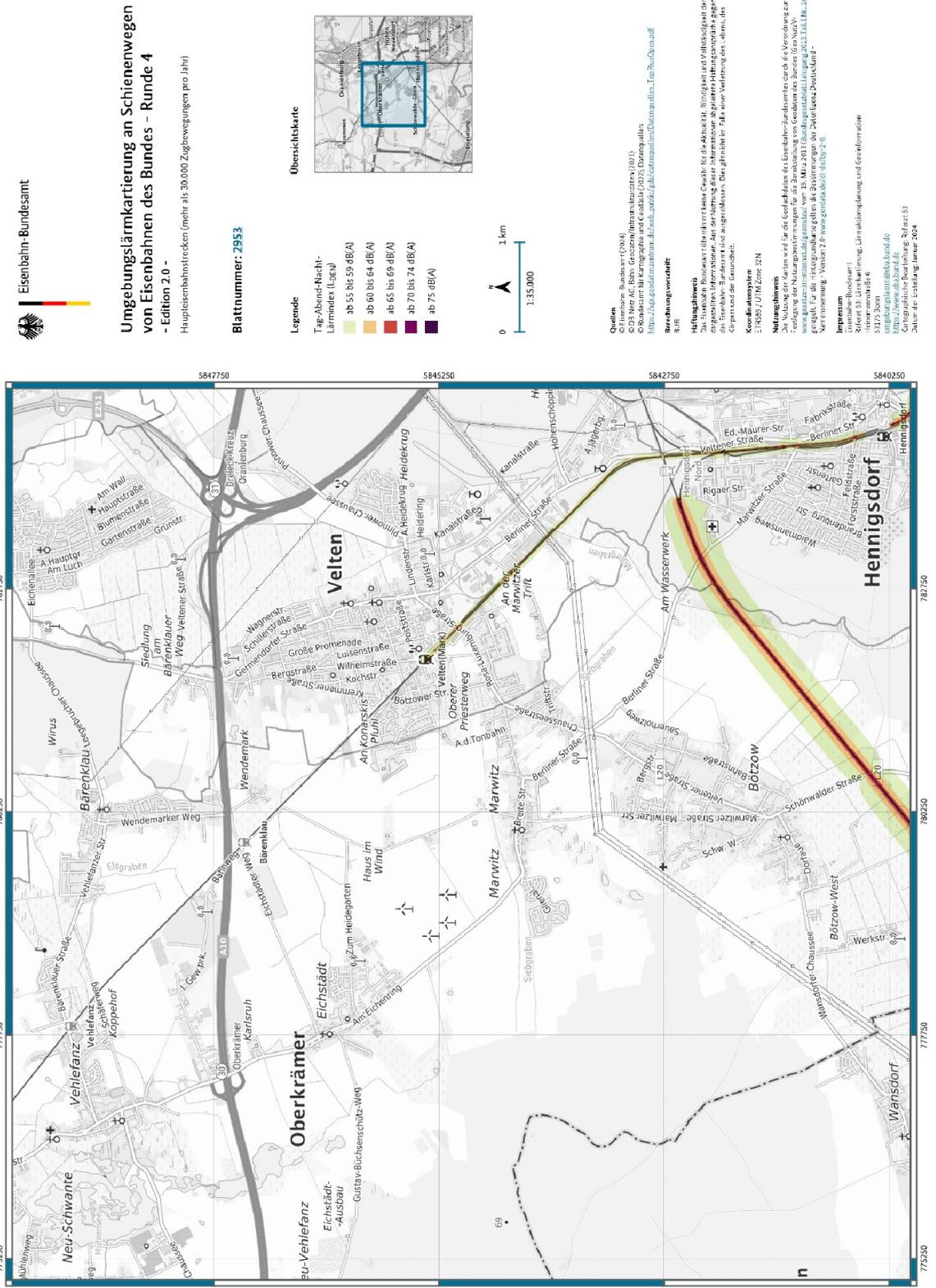


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr  $L_{den}$



**Umgebungsärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 4 - Edition 20 -**

Hauptstreckennetze (mehr als 30.000 Zughbewegungen pro Jahr)

Blattnummer: 2953

**Legende**

- Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L<sub>den</sub>)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)



**Quellen**  
 © Eisenbahn Bundesamt (2004)  
 © DB Netz AG, Bahn-Gesetz (Immissionsschutz) (2017)  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), Copernicus  
 https://www.geo.bund.de/DE/Themen/Geoinformationssysteme/Geodatenzentrum/GeoDaten/GeoOpen.html

**Berechnungsvorgang**  
 L<sub>den</sub>

**Haftungshinweis**  
 Die Angaben sind ohne Gewähr für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Auch die Nennung dieser Informationen, abgesehen von Haftungsversprechen, zogen die Richter-Richard-Büro nicht zur Folge. Dies gilt nicht für die Inhalte der von den Bundesländern und den Bundesländern angelegten Datenbanken, die in der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung gestellt werden.

**Koordinatensysteme**  
 E: WGS84 / UTM Zone 32N

**Nutzungshinweis**  
 Die Nutzung der Daten ist für die Zwecke der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung zulässig. Die Weitergabe zur weiteren Nutzung ist ohne schriftliche Genehmigung der Richter-Richard-Büro nicht zulässig. Die Weitergabe zur weiteren Nutzung ist ohne schriftliche Genehmigung der Richter-Richard-Büro nicht zulässig. Die Weitergabe zur weiteren Nutzung ist ohne schriftliche Genehmigung der Richter-Richard-Büro nicht zulässig.

**Impressum**  
 Richter-Richard  
 Schönbühlstr. 1  
 33173 Bielefeld  
<http://www.rrb.de>  
 Kontakt: Telefon +49 (0)521 1001-10  
 E-Mail: [info@rrb.de](mailto:info@rrb.de)



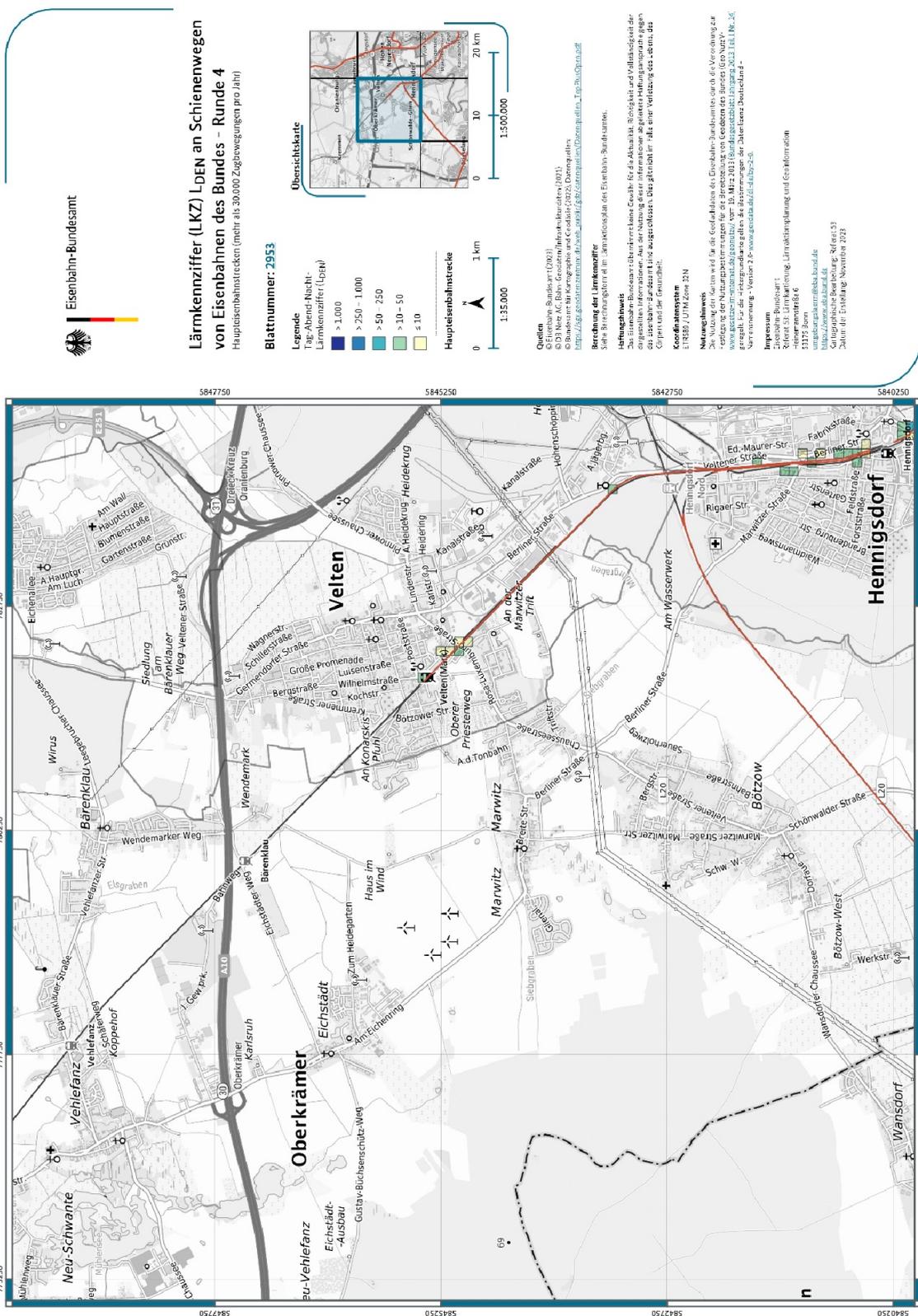


Abb. 5.9: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr - Lärmkennziffer Lden

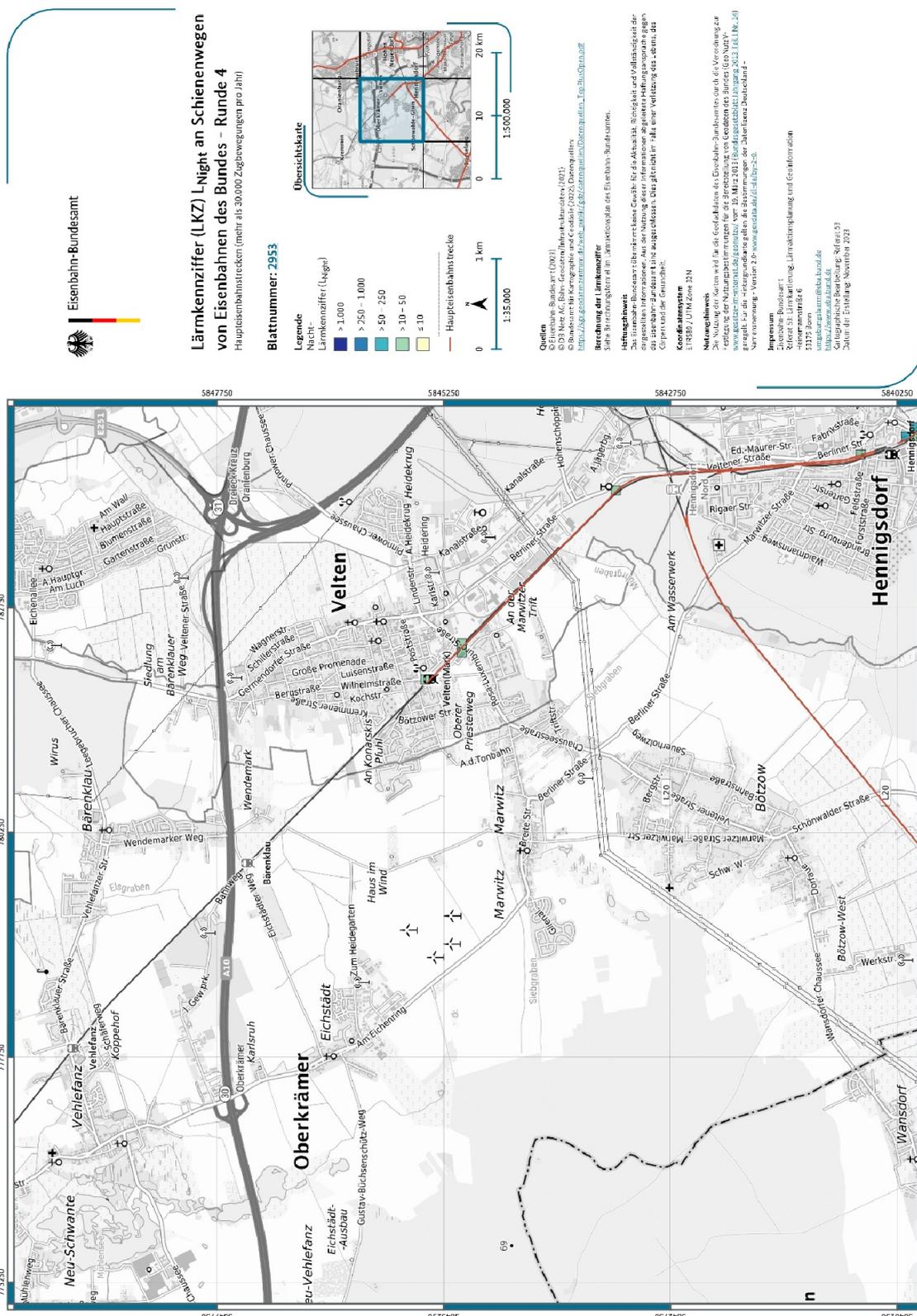


Abb. 5.10: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr - Lärmkennziffer  $L_{Night}$



**Lärmkennziffer (LKZ)  $L_{Night}$  an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 4**

Hauptstammstrecken (mehr als 300000 Zugbewegungen pro Jahr)

Blattnummer: 2953

**Legende**

Nacht-  
Lärmkennziffer ( $L_{Night}$ )

- █ > 1.000
- █ > 250 - 1.000
- █ > 50 - 250
- █ > 10 - 50
- █ ≤ 10

— Hauptstammstrecke

0 1 km 1:35.000

**Übersichtskarte**

**Quelle:**  
 Bundesamt für Eisenbahnwesen (2021)  
 © DLR, © G. A. C. (Bahn, Gleise) (https://www.dlr.de/transport) (2021)  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022, OpenStreetMap)  
 https://www.gisdatenportal.de/arcgis/rest/services/Geoportal/MapServer/1/arcgis/rest/info?layers=0,1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43,44,45,46,47,48,49,50,51,52,53,54,55,56,57,58,59,60,61,62,63,64,65,66,67,68,69,70,71,72,73,74,75,76,77,78,79,80,81,82,83,84,85,86,87,88,89,90,91,92,93,94,95,96,97,98,99,100

**Berechnung der Lärmkennziffer**  
 siehe Berechnungsmethode im Anhang des Eisenbahn-Bundesamtes.

**Hinweis:**  
 Diese Karte stellt die Lärmkennziffer dar, die auf Basis der Messungen an den Hauptstammstrecken berechnet wurde. Sie ist eine strategische Karte und kann von der tatsächlichen Lärmsituation abweichen. Für eine detaillierte Information über die Lärmsituation an einer bestimmten Stelle ist eine Untersuchung der Lärmsituation erforderlich.

**Geokoordinatensystem**  
 EPSG:31466 / UTM Zone 32N

**Nachweis:**  
 Die Nutzung der Karte wird für die Eisenbahn-Bundesamt durch die Verwendung der Daten der Bundesagentur für Kartographie und Geodäsie (DLG) ermöglicht. Für die Nutzung der Karte ist die Zustimmung der Bundesagentur für Kartographie und Geodäsie erforderlich.

**Impressum**  
 Planungs-Büro Richter-Richard  
 153775 Born  
 www.richter-richard.de  
 Karto: www.richter-richard.de  
 Datum der Erstellung: November 2023



### 5.3 Belastungsachsen

#### Straßenverkehr

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig größere Ungenauigkeiten auf. Genauer sind Fassadenpegel, die im Rahmen der BEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
  - $L_{den} > 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 60$  dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
  - $L_{den} > 65 \leq 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 55 \leq 60$  dB(A) als hohe Lärmbelastung,
  - $L_{den} > 60 \leq 65$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 50 \leq 55$  dB(A) wegen Nichteinhaltung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben.

Sehr hohen Pegeln  $L_{den} > 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 60$  dB(A) sind lediglich vereinzelte Gebäude im Zuge der Ortsdurchfahrt Bötzw (L 20) ausgesetzt.

Bereiche mit Gebäuden die Pegeln  $L_{den} > 65-70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 55-60$  dB(A) ausgesetzt sind:

- L 20 - Veltener Straße in der Ortslage Bötzw,
- L 20 - Chausseestraße in der Ortslage Marwitz,
- A 10 – vereinzelte Bebauungen in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefanf, Karlsruhe sowie Bahnweg und Wendemarker Weg im OT Bärenklau,

Bereiche mit Gebäuden die Pegel  $L_{den} > 60-65$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 50-55$  dB(A) aufweisen:

- A 10 - Bebauungen in den Ortsteilen Neu-Vehlefanf, Vehlefanf und Bärenklau.

Die Gemeinde Oberkrämer hat in freiwilliger Leistung aktuelle Verkehrslärmberechnungen nach den RLS-19 für die K 6506 in den Ortslagen Vehlefanf und Bärenklau durchführen lassen.<sup>5</sup> Ein direkter Vergleich mit den nach BUB (Methode der EU-Umgebungslärmrichtlinie) berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Die Ergebnisse sind aber hinreichend genau, um als Anhaltspunkt zur Einschätzung der Lärmbelastung im LAP herangezogen werden zu können.

Demnach werden an nahezu allen angrenzenden Wohngebäuden der untersuchten K 6506 die Lärmvorsorgewerte (16. BImSchV) tags und nachts überschritten. In der Bärenklauer Straße (Vehlefanf) werden nachts überdies vermehrt die Lärmsanierungswerte (VLärmSchR) überschritten. Die K 6506 wird somit als Belastungsachse in den aktuellen Lärmaktionsplan aufgenommen.

<sup>5</sup> Akustikbüro Krämer + Stegmaier GmbH, Verkehrslärmberechnungen für die Bärenklauer Straße und Vehlefanfer Straße, Juni 2023

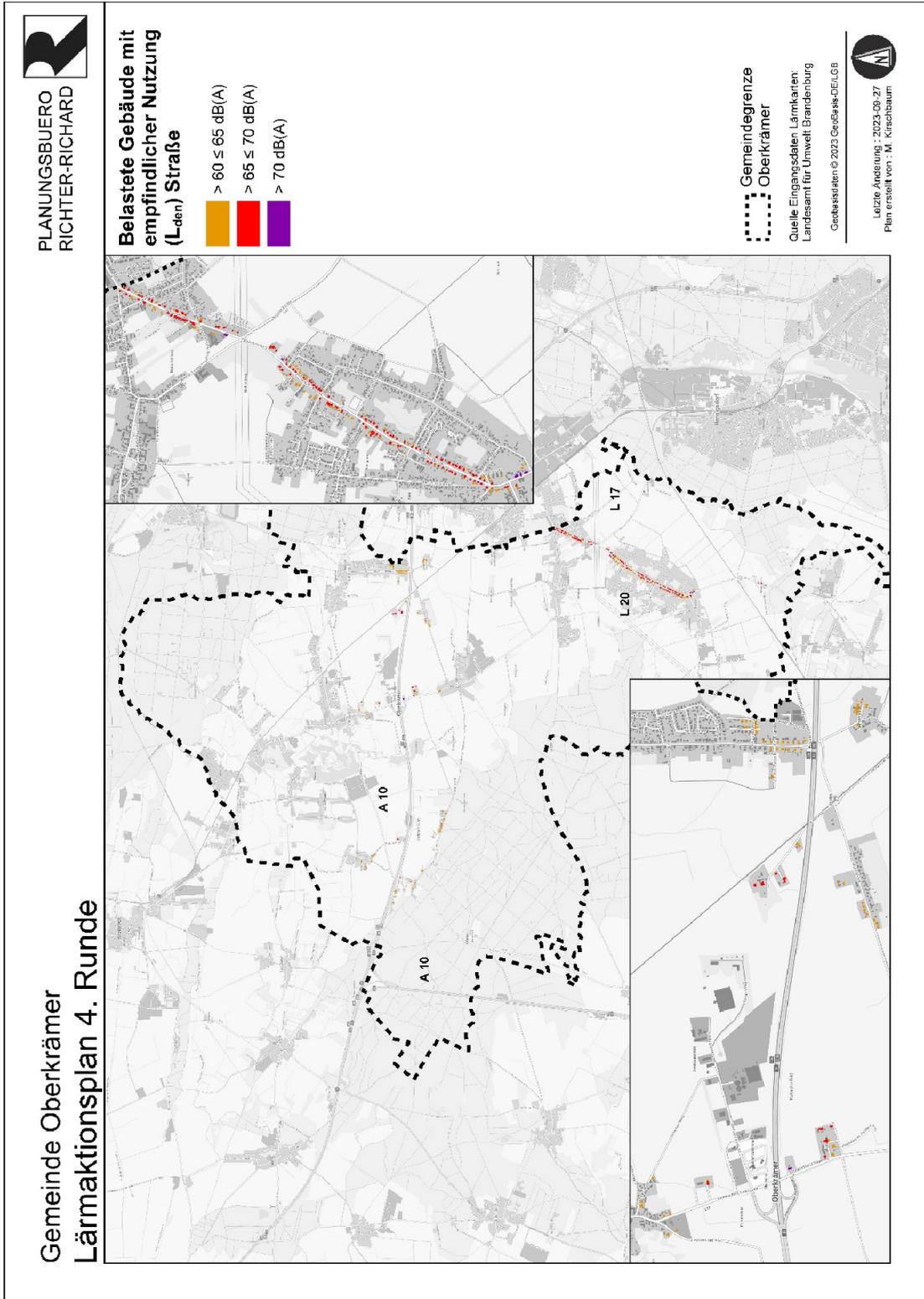


Abb. 5.11: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{den} > 60$  dB(A) – Straßenverkehr

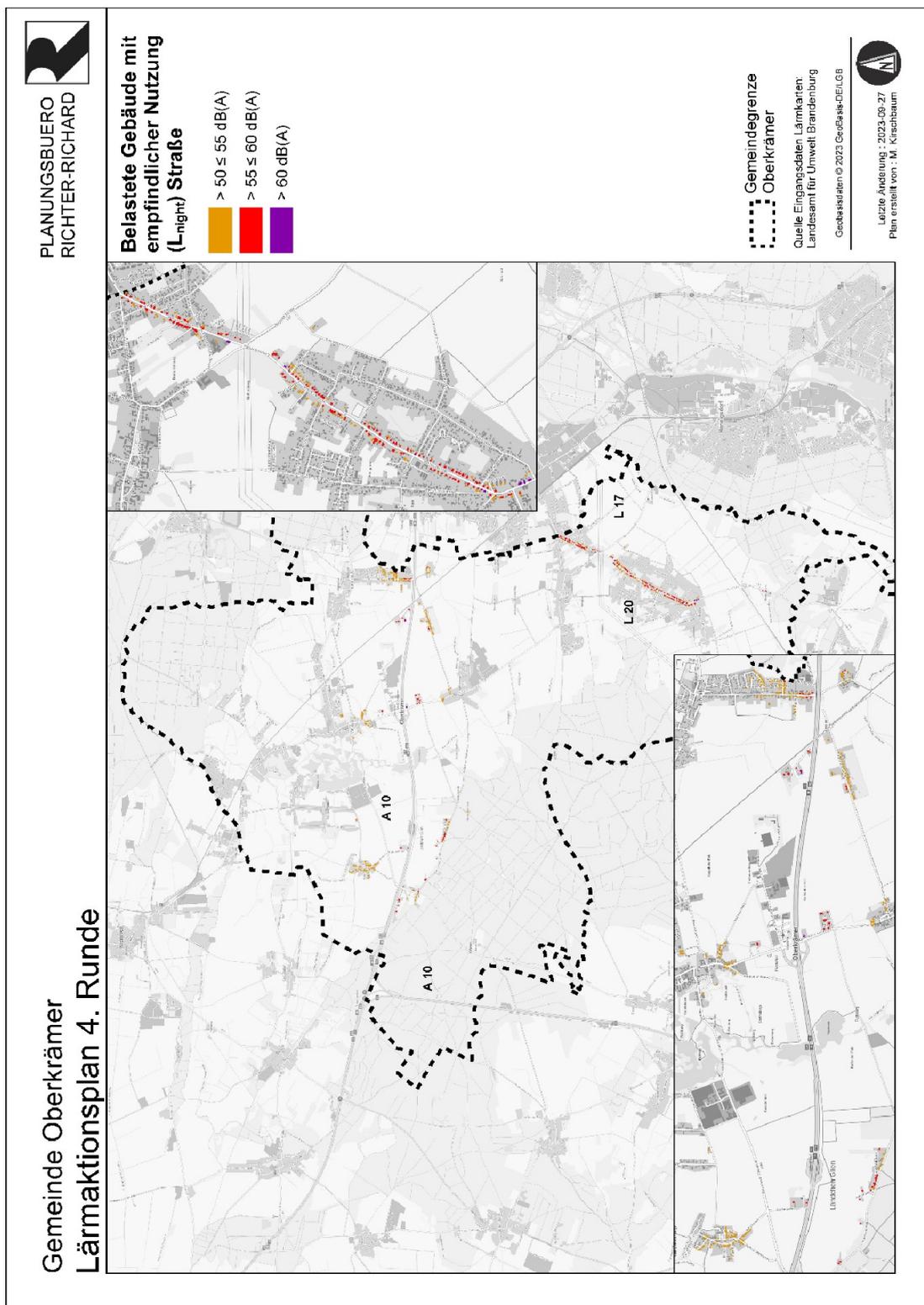


Abb. 5.12: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{night} > 50$  dB(A) – Straßenverkehr

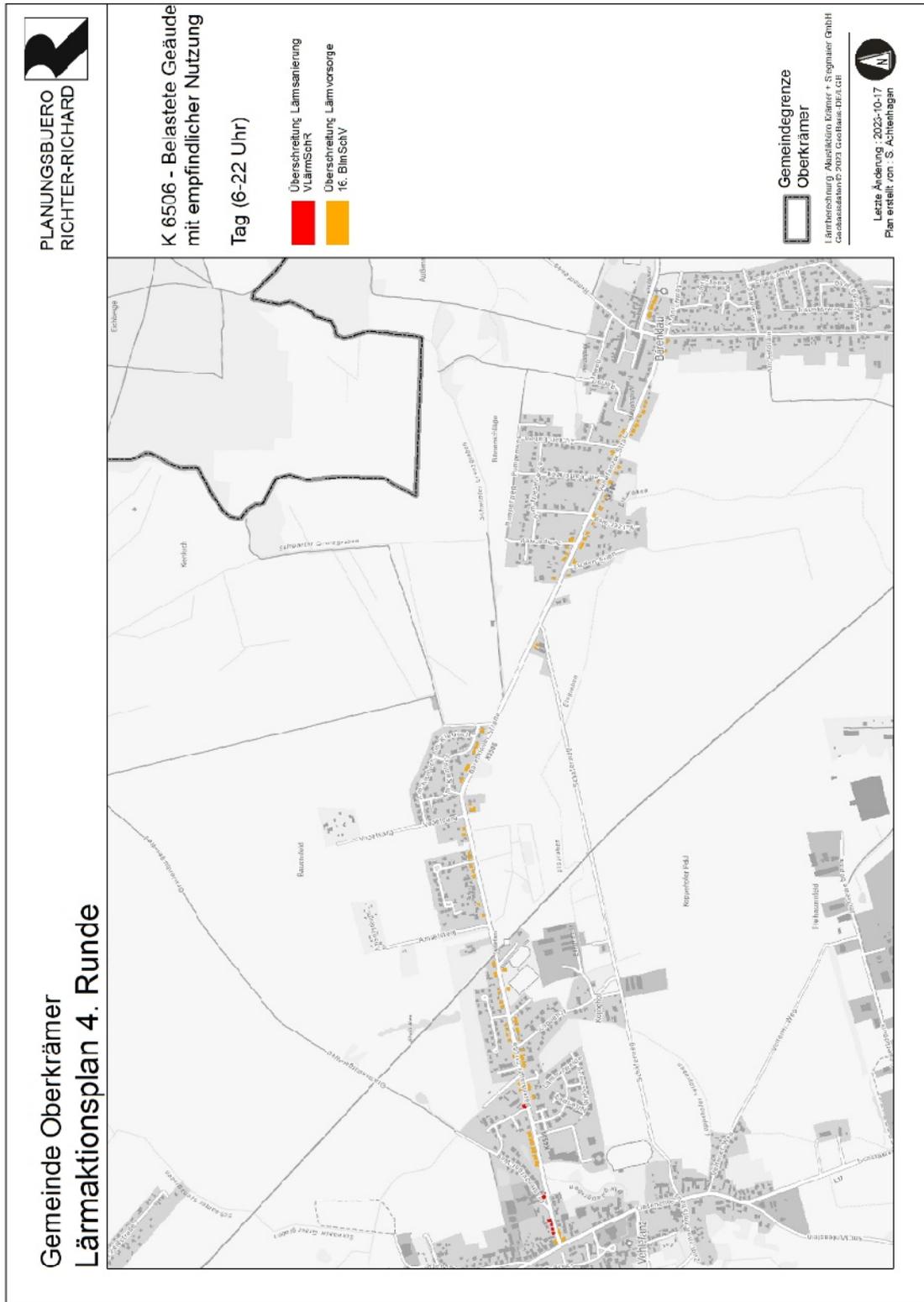


Abb. 5.13: K 6506 - Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung tags

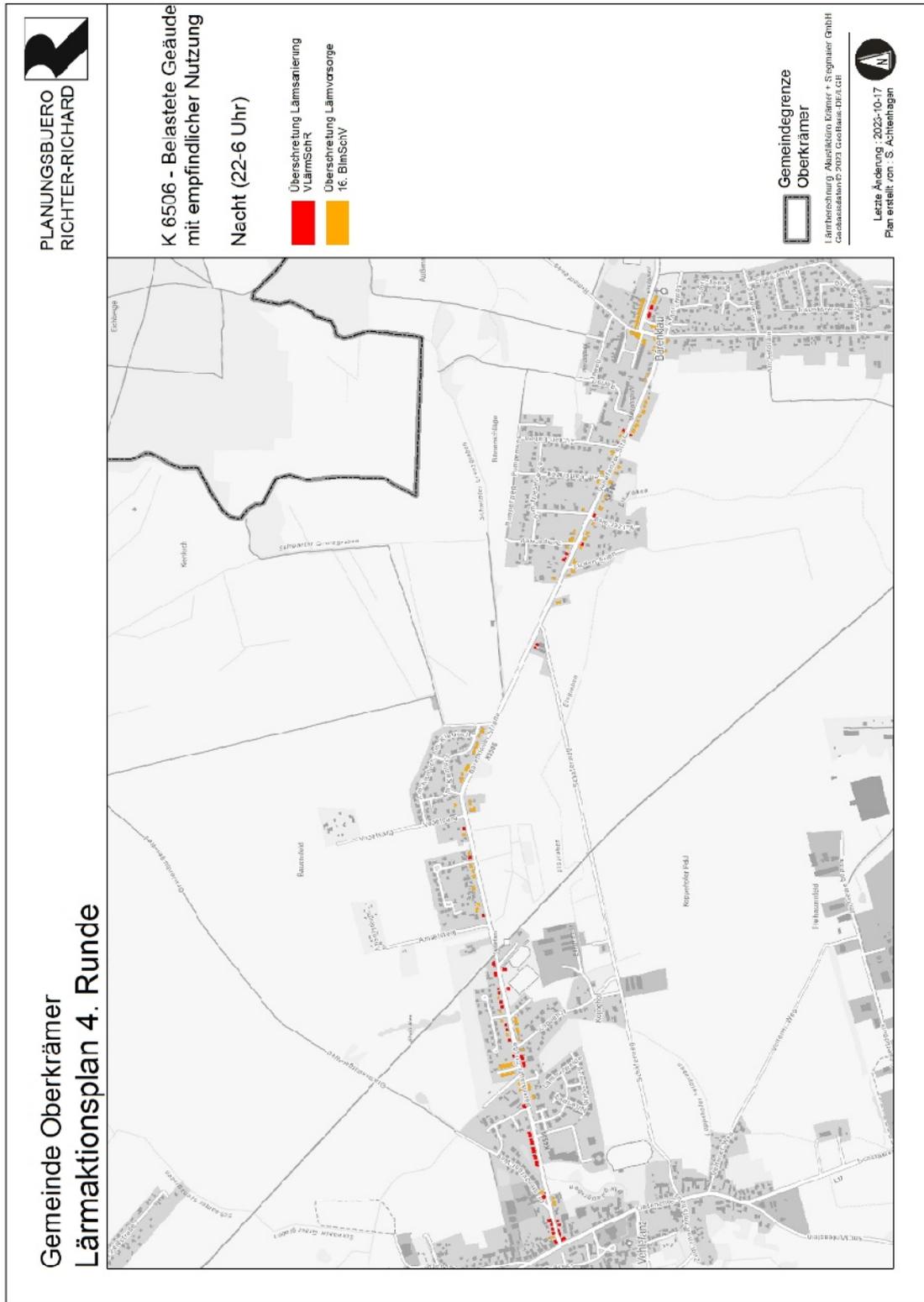


Abb. 5.14: K 6506 - Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nachts

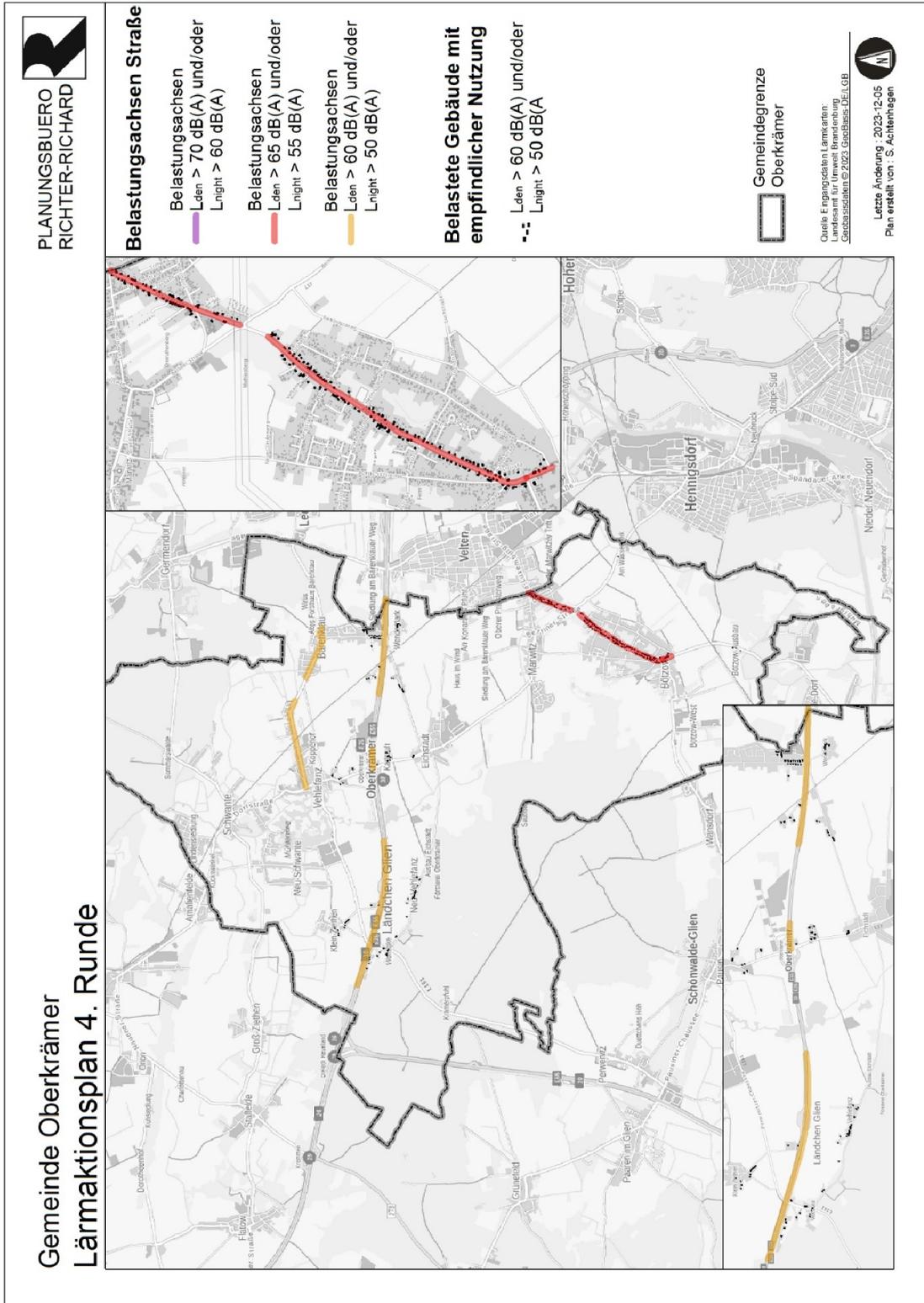


Abb. 5.15: Belastungsachsen Straßenverkehr L<sub>den</sub>/L<sub>nicht</sub> >60/50 dB(A) – Straßenverkehr



## Schienenverkehr

Eine Lärmbelastung und Betroffenheit oberhalb der Auslösewerte  $L_{\text{den}}/L_{\text{night}}$  von 60/50 dB(A) ist nicht festzustellen. Die einzige kartierungspflichtige Bahnstrecke des Berliner Außenrings ist damit keine Belastungsachse innerhalb des Gemeindegebietes von Oberkrämer.

## 5.4 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine weitergehenden Vorgaben zur Definition und Auswahl von ruhigen Gebieten in Lärmaktionsplänen festgelegt. Es liegt bei der für die Aufstellung zuständigen Behörde, der Gemeinde Oberkrämer, für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise auszuwählen.

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)<sup>6</sup> sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes<sup>7</sup> orientieren.

### Akustische Kriterien (möglichst einzuhaltende Lärmbelastung)

In der Praxis werden anzustrebende bzw. möglichst einzuhaltende akustische Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten häufig herangezogen. Die Fachbroschüren geben für ruhige Gebiete auf dem Land einen Pegelbereich von 40 bis 50 dB(A) für den  $L_{DEN}$  vor (der  $L_{night}$  ist hier nicht von Bedeutung). Gemäß der Definition "keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt" werden als Anhaltspunkt für potenziell ruhige Gebiete für den  $L_{DEN}$  einzuhaltende Pegel von <45 dB(A) angesetzt. Dies gilt nach LAI nicht für Geräusche verursacht durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes.

Die strategischen Lärmkarten reichen allerdings außerhalb der Ballungsräume nicht aus, um die Gebiete zweifelsfrei zu identifizieren. In den Lärmkarten werden zudem erst Werte  $L_{den} > 55$  dB(A) ausgewiesen und die verkehrlichen Lärmquellen (Straße, Schiene) mit verschiedenen Berechnungsverfahren getrennt voneinander kartiert. Sie umfassen daher weder eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen noch aller relevanten Lärmquellen.

Aufgrund dieser unzureichenden Datengrundlage wird ein zur Lärmkartierung alternatives Prüfverfahren angewandt. Dazu werden Abstandslängen zwischen erheblichen Verkehrslärmquellen (Straßen/ Schiene) und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die vorgegebenen Mindestgrößen (s. u.) eines ruhigen Gebiets mit den notwendigen Abständen, ist davon auszugehen, dass in der Kernfläche das Niveau des Lärmindex  $L_{DEN}$  auf <40 dB(A) sinkt.

<sup>6</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

<sup>7</sup> Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018



Die Abstandswerte werden auf Basis von Ausweisungen in der DIN 18005 in Verbindung mit empirischen Erfahrungen zu den Ausbreitungsflächen der Isophonenbänder gemäß vorliegender Lärmkartierung eingeschätzt.

Tab. 5.1: Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} < 45 \text{ dB(A)}$ im Randbereich
	Abstand von der Achse in m
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

## Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von 4 km<sup>2</sup> oder etwa 2,5 km im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von 40 dB(A) erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

## Flächennutzung und Erholungsfunktion

Die Art der Flächennutzung ist in der Praxis ein häufig verwendetes Auswahlkriterium. Vor allem Wald-, Grün- und Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Ein ruhiges Gebiet soll vom Menschen zur natur-/ landschaftsbezogenen Erholung genutzt werden können. Es dient dem Gesundheitsschutz und bietet Rückzugsmöglichkeiten. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist somit auch die öffentliche Zugänglichkeit.



## Ruhige Gebiete in der Gemeinde Oberkrämer

Gemäß der o.g. Auswahlkriterien stellt innerhalb der Gemeinde Oberkrämer der südwestliche Teil des Waldgebiets Krämer Forst per Definition ein ruhiges Gebiet dar. Die identifizierte Fläche ist ca. 4 km<sup>2</sup> groß und liegt im Landschaftsschutzgebiet "Nauen-Brieselang-Krämer". Es unterliegt damit bereits entsprechenden Schutzbestimmungen (z. B. keine Bauflächenentwicklung). Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Oberkrämer weist den Krämer Forst als Waldgebiet aus. Es ist damit kein Flächenpotenzial für die langfristige Siedlungsentwicklung.

Räumlich dehnt sich das ruhige Gebiet Krämer Forst auf die Nachbargemeinde Schönwalde-Glien aus. Die besonders ruhige Kernfläche läge in etwa auf der Gemarkungsgrenze. Eine übergreifende Festlegung des ruhigen Gebiets Krämer Forst sollte im Zuge des Lärmaktionsplans der Gemeinde Schönwalde-Glien angestrebt werden.

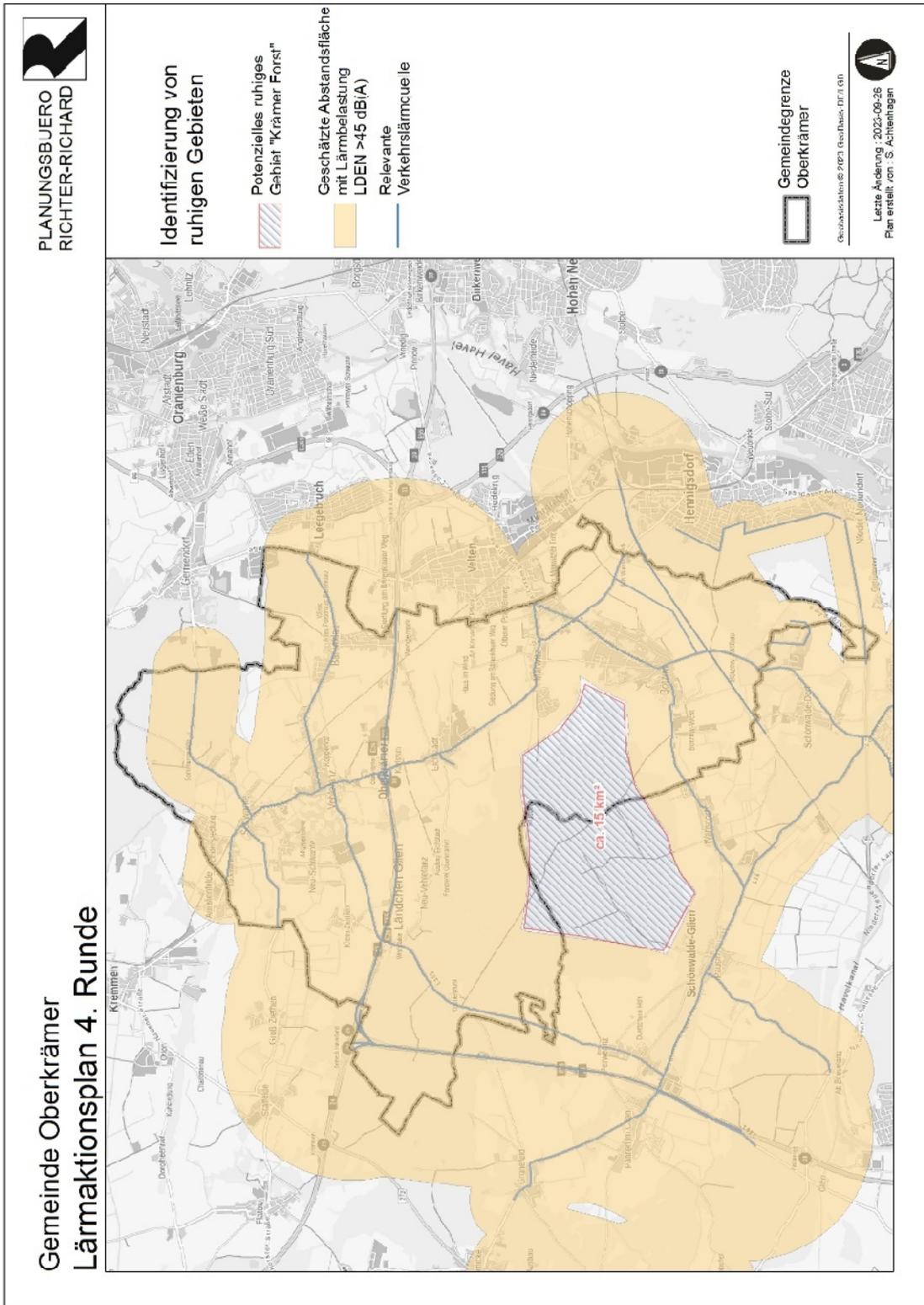


Abb. 5.16: Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land

## 6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Im Gegensatz zur 3. Runde des Lärmaktionsplans werden die Belastetenzahlen nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB). Daraus ergibt sich eine deutliche Erhöhung der Betroffenenzahlen gegenüber dem Lärmaktionsplan der 3. Runde, da nun alle Bewohner eines Gebäudes der lautesten Fassade zugerechnet und nicht mehr auf alle Gebäudeseiten verteilt werden. Es ist zu begrüßen, dass mit der neuen Methode die Berechnung stärker zugunsten der Betroffenen ausgerichtet ist, bisher erzielte Erfolge im Lärmschutz sind darin jedoch quantitativ nicht mehr erkennbar.

Hinzu kommt, dass das Umweltbundesamt die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  reduziert hat, sich also auch hier zahlenmäßig eine höhere Betroffenheit ergibt.

Infolgedessen ist ein direkter Vergleich der neuen Betroffenenzahlen mit den bisherigen Werten nicht möglich.

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbetroffenenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

Die von den pflichtig kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LfU berechnet und zur Verfügung gestellt.

### 6.1 Straßenverkehr

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

$L_{den}$ [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	$\geq 75$
N	1.064	497	247	22	14

$L_{night}$ [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	$\geq 70$
N	2.200	817	369	29	14	0

Ganztags sind 283 Personen mit Pegeln  $\geq 65$  dB(A), davon sind 36 Personen mit Pegeln  $\geq 70$  dB(A) und davon wiederum 14 mit Pegeln  $\geq 75$  dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 780 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 412 Personen von Pegeln  $\geq 55$  dB(A) betroffen, davon sind 43 von Pegeln  $\geq 60$  dB(A) belastet. Mit Pegeln  $\geq 70$  dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 1.229 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die ganztägigen Lärmbetroffenheit.



Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	24,9	7,6	1,6

24,9 km<sup>2</sup> sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, 7,6 km<sup>2</sup> einem Pegel >65 dB(A) und 1,6 km<sup>2</sup> einem Pegel >75 dB(A).

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	744	129	7
Schulgebäude	2	0	0
Kita-Gebäude	3	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

\* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor

880 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A) betroffen, 136 Wohnungen von Pegeln >65 dB(A) und sieben Wohnungen von einem Pegel >75 dB(A). Entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel sind zwei Schulgebäude und drei Kitagebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen, Belastungen >65 dB(A) betreffen kein Schul-, Kita und Krankenhausgebäude.

Tab. 6.4: Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Straßenverkehr

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörungen
Anzahl	1	290	72

Die Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Herzinfarkt, plötzlicher Herztod, Herzrhythmusstörungen, Herzschwäche), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in einem Gebiet sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen<sup>8</sup> abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/367 berechnet werden. Die tatsächliche Anzahl realer Fälle in einem bestimmten Gebiet wird hierdurch nicht abgebildet.

Innerhalb der Isophonenbänder 65/55 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> tritt geschätzt ein Fall mit ischämischer Herzkrankheit, 290 Fälle mit starker Belästigung durch Lärm und 72 Fälle starker Schlafstörungen auf.

## 6.2 Schienenverkehr

Die von den kartierten Schienenwegen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom EBA berechnet und online abgerufen.

<sup>8</sup> Environmental Noise Guideline for the European Region, World Health Organization, 2018



Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	0	0	0	0	0

L <sub>night</sub> [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	<10	0	0	0	0	0

Ganztags und nachts sind keine Personen von Pegeln >60 dB(A) betroffen. Gemäß den UBA-Umwelthandlungszielen sind keine Personen Pegeln >50 dB(A) ausgesetzt.

Tab. 6.6: Lärmbelastete Flächen – Schienenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	2,01	0,27	0

2,01 km<sup>2</sup> sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt. 0,27 km<sup>2</sup> sind einem Pegel >65 dB(A) ausgesetzt.

Tab. 6.7: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	0	0	0
Schulgebäude	0	0	0
Kita-Gebäude	k.A.	k.A.	k.A.
Krankenhausgebäude	0	0	0

\* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor

Keine Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A) betroffen. Entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel sind keine Krankenhausgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen.

Tab. 6.8: Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Schienenverkehr

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörungen
Anzahl	0	0	0

Innerhalb der Isophonenbänder 65/55 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> tritt geschätzt kein Fall mit ischämischer Herzkrankheit, mit starker Belästigung durch Lärm oder starker Schlafstörungen auf.



## 7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 20. Dezember 2023 wurde vom 8. März bis 5. April 2024 öffentlich ausgelegt. Begleitend bot die Gemeinde Oberkrämer am 21. März 2024 eine Einwohnerversammlung an. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, sich mit Fachleuten aus der Verwaltung und des bearbeitenden Büros über Lärmprobleme und mögliche Lösungen auszutauschen.

Die Offenlage und Einwohnerversammlung wurden über verschiedene Medien angekündigt (Amtsblatt, Homepage, Aushänge). Parallel wurde der Lärmaktionsplanentwurf ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der allgemeinen Öffnungszeiten der Gemeindeverwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

Die aus der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden dokumentiert und abgewogen. Die Abwägungsergebnisse zu den Hinweisen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind dem Lärmaktionsplan als Anhang I.1 und I.2 beigefügt. Positiv abgewogene Hinweise flossen in den Lärmaktionsplan ein.

Die Gemeindevertretung hat in ihrer Sitzung am 16.05.2024 den Lärmaktionsplan angenommen.

Die Gemeinde Oberkrämer dankt allen für ihr Engagement, sich am Mitwirkungsverfahren zum Lärmaktionsplan beteiligt zu haben.



## 8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Gemeinde Oberkrämer hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 12. Dezember 2013 durch die Gemeindevertretung angenommen. In der 3. Runde wurde kein Lärmaktionsplan aufgestellt, so dass sich die nachfolgende Tabelle auf die Maßnahmen aus der 2. Runde bezieht.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Ergänzend werden ggf. Maßnahmen mit einer Lärm-minderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom LAP in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (Baurecht besteht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.).

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde

- grün = Maßnahme umgesetzt, fortlaufende strategische Maßnahmen werden durch den LAP 4. Runde unterstützt
- blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 4. Runde weiterverfolgt
- schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
<b>A 10/ A 24 – AD Havelland</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	Der Umbau des Autobahndreiecks (AD) Havelland (A 10/A 24), 1. Bauabschnitt (BA) wurde 2014 mit entsprechendem Lärmschutz gemäß den Lärmvorsorgewerten der 16. BImSchV abgeschlossen.	Maßnahme wurde umgesetzt.
	Sechsstreifiger Ausbau des 3. BA von westlich der Anschlussstelle Oberkrämer bis Autobahnkreuz Oranienburg mit entsprechendem Lärmschutz gemäß den Lärmvorsorgewerten der 16. BImSchV	Maßnahme wurde umgesetzt.
	Ein zweiter BA von westlich Brücke Perwenitzer Chaussee bis westlich Anschlussstelle Oberkrämer wurde bis 2018 realisiert. Dieser Abschnitt wurde mit entsprechendem Lärmschutz gemäß den Lärmvorsorgewerten der 16. BImSchV umgesetzt.	Maßnahme wurde umgesetzt.
<b>L 20 – Chausseestraße</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags (-2,4 dB(A)).	Maßnahme von Straßenverkehrsbehörde bisher abgelehnt und daher nicht umgesetzt, wird im LAP 4 weiterverfolgt.
	Bei Fälligkeit einer Sanierung der Fahrbahndecke: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (-4 bis -7 dB(A)).	Maßnahme wurde 2023 ohne Einbau eines explizit lärm-mindernden Asphalts umgesetzt. Dieser bleibt Bestandteil der langfristigen Lärm-minderungsstrategie.
Förderung des Umweltverbundes	Verlängerung der nordwestlichen Radverkehrsanlage bis zum Kreisverkehr.	Lückenschluss Radweg umgesetzt.



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	<p>Alternativ: Bau einer Querungssicherung am jetzigen Ende des Radwegs in Höhe des Ortschafts. Nach Aussage des LS Brandenburg wäre die Errichtung einer Querungssicherung am südlichen Ortseingang im Zuge der L 20 auf Initiative der Gemeinde zu realisieren. Die Details zur Übernahme der Planungskosten und der Baukosten sind zwischen der Gemeinde und dem LS Brandenburg abzustimmen.</p>	
	<p>Markierung von Fahrradfurten in den Einmündungen auf der nordwestlichen Straßenseite.</p>	<p>Maßnahme wurde umgesetzt.</p>
<p>Unterstützende Maßnahmen</p>	<p>Pflanzung von Bäumen in den bestehenden Grünstreifen, sofern sie ausreichend breit sind.</p>	<p>Maßnahme nicht umgesetzt, wird als Prüfauftrag zur vereinzelt Pflanzung von Bäumen im LAP 4 weiterverfolgt.</p>

## 9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Lärmaktionsplanung bezieht sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die indirekt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Soweit erforderlich wurden diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert. Ferner werden Maßnahmen für die neu festgestellten Belastungsachsen vorgeschlagen.

### 9.1 Strategischer Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen und Baulastträgerschaften müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,



- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
  - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
  - Luftreinhaltung,
  - Klimaschutz,
  - Mobilitätsplanung,
  - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
  - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
  - Stadterneuerung,
  - Straßenunterhaltung,
  - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden können. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur die Erfüllung einer Pflichtaufgabe dar.

Die Gemeinde Oberkrämer lässt aktuell untersuchen, inwiefern die ÖPNV-Erschließung des Gewerbeparks Vehlefan/ Bärenklau verbessert werden kann, um so Kfz-Fahrten zu ersetzen und einen Beitrag zur Lärminderung zu leisten. Dazu werden der Angebotsbestand sowie das Fahrgastpotenzial ermittelt. Ferner sind Ansätze für Optimierungsmöglichkeiten im Liniennetz des ÖPNV zur Einbindung des Gewerbeparks zu finden. In Abstimmung mit dem Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen können darauf aufbauend, dann ggf. weitere Konkretisierungsschritte eingeleitet werden.



## 9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr

### 9.2.1 A 10 (nördlicher Berliner Ring)

Die A 10 wurde auf der Gemarkung Oberkrämer im Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Kreuz Oranienburg in den letzten Jahren sechsstreifig ausgebaut.

Der Ausbau war eine wesentliche Änderung, so dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Lärmvorsorge) heranzuziehen waren. Entsprechend der Planfeststellungsbeschlüsse (Aktenzeichen 40.10 7171/24.2 und 40.1 7171/10.32) wurde aktiver Lärmschutz in Form von Schallschutzwänden/ -wällen im Bereich der Ortslagen Wolfslake, Klein-Ziehten, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Wendemark und Bärenklau sowie eine standardmäßig lärmreduzierte Fahrbahnoberfläche (Korrekturwert -2dB(A)) umgesetzt.

Soweit die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV dennoch überschritten wurden, haben jeweilige Grundstückseigentümer gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passiven Schallschutz.

Die aktuellen Verkehrsstärken der A 10 liegen unterhalb der im Planfeststellungsverfahren angesetzten Verkehrsprognose. Der damalige Vorhabenträger (MIL BB) hat der Lärmvorsorge damit weiterhin gesetzlich ausreichend Rechnung getragen.

Die Autobahn GmbH des Bundes ist als Straßenbaulastträger für den Lärmschutz an der A 10 zuständig. Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge und keiner erheblichen Erhöhung (3 dB(A)) der Lärmimmissionen nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses ist deren Handlungsspielraum für weiterführende aktive Minderungsmaßnahmen weitgehend erschöpft.

Dennoch haben vor allem nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.

Es ist eine Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h auf der A 10 durch die Gemeinde Oberkrämer bei der Autobahn GmbH des Bundes zu beantragen.

Zudem verbleiben als letzte Lösung für die Betroffenen noch private Maßnahmen zum passiven Schallschutz am Bau. Diesen tragen z. T. auch zur Erhaltung und Aufwertung der Bausubstanz bei und sollten bei Instandsetzungs-/ Sanierungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Es ist unbekannt, welche der betroffenen Gebäude bereits eine Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen vom Straßenbaulastträger im Rahmen der Lärmvorsorge erhalten und deshalb keinen Anspruch mehr haben. Die lärmbeeinträchtigten Eigentümer können sonst einen Antrag auf Erstattung von notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen bei der Autobahngesellschaft des Bundes stellen.

Die Gemeinde Oberkrämer sollte mit der Autobahngesellschaft ein Verfahren abstimmen, wie mit der freiwilligen Lärmsanierung umgegangen werden könnte. Es wären die Anspruchsvoraussetzungen auf Grundlage aktueller Nachberechnungen mit den RLS-19 zu prüfen und bauliche Aufwendungen je nach zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln ggf. zu erstatten.

Es kommen als private bauliche Maßnahmen unter anderem nachfolgende in Betracht, wobei nicht alle erstattungswürdig im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes sind:

- Schallschutzfenster,
- kleinräumliche Lösungen durch Garagen, Gartenhäuser, Einfriedungsmauern (mit hochwertiger baulicher oder grünplanerischer Gestaltung),
- Formgebung der Fassade,
- qualifizierte Grundrisse mit Schlaf- und Aufenthaltsräumen auf der schallabgewandten Gebäudeseite,
- absorbierende Fassadenmaterialien (Akustikputze),
- Verglasung von Balkonen/ Loggien.

Ein Schutz der Balkone und Loggien kann z. B. durch geschlossene Brüstungen mit aufgesetzten festen oder verschiebbaren Glasverkleidungen oder durch einen Ausbau als Erker oder Wintergarten erreicht werden. Vorgesetzte Wintergärten oder Treppenhäuser/ Lifte können Schutz der Innenräume bieten.

Freiräume wie Gärten und Höfe können durch punktuellen Lärmschutz einzelner Bereiche (z. B. Gartenhäuser) bis zu Geländemodellierung mit integrierten Nutzungen wie Möblierung und Spielgeräte, sowie Auffangmulden/ -becken zur Bewältigung von Starkregenereignissen geschützt werden.

Zur energetischen Sanierung von Gebäuden werden derzeit hohe private und öffentliche Investitionen getätigt, vielfach unterstützt von Förderprogrammen, Zuschüssen oder günstigen Krediten. Bisher weitgehend unbeachtet sind die Synergieeffekte, die sich aus einer gleichzeitigen Verbesserung des baulichen Schallschutzes ergeben (z. B. Lärmschutzfenster, Akustikputze).

#### Maßnahme

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h im Zeitraum ganztags und nachts für die BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.

### 9.2.2 L 20 – Chausseestraße im OT Marwitz

Tab. 9.1: Rahmenbedingungen L 20 – Chausseestraße

		L 20 – Chausseestraße						
		Straßenabschnitt		DTV	SV-Anteil	V <sub>zul</sub>	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis	[Kfz]	Tag/Nacht [%]	Tag/ Nacht [km/h]	L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
		Kreisverkehr L 17	Stadtgrenze Velten	9.000	5-7	50	69,0	59,4
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung und Anmerkungen						
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Fahrbahn mit Breite >6,50 m in gutem Zustand, saniert im Jahr 2023.						
	Nebenanlagen (Radfahrer, Fußgänger)	Nebenanlagen beidseits durch schmalen Grünstreifen ohne Baumbestand von der Fahrbahn getrennt, nördliche Straßenseite Gehweg mit Freigabe Radverkehr, Ausführung in Betonsteinpflaster, überwiegend guter Zustand, Bewuchs über die Randeinfassung schränkt Nutzbreite ein, südliche Straßenseite schmaler Gehweg und Radfahrer im Mischverkehr, vermehrt Unebenheiten und Bewuchs in der Gehwegbefestigung, keine gesonderte Querungssicherung auf dem gesamten Straßenabschnitt.						
ÖPNV		Derzeit baubedingte Ersatzhaltestelle der Linie 824, keine Bedienung im Regelbetrieb, nächstgelegene Bushaltestellen ca. 500 m Luftlinie entfernt.						
Realnutzung		Überwiegend Wohnen, vereinzelt kleinteiliges Gewerbe.						
Baustruktur		Überwiegend 1- bis 2-geschossige Wohnnutzung, freistehende Einzelhäuser mit Vorgärten.						
Umgesetzte Maßnahmen mit lärm-mindernder Wirkung		Keine						
		 <p>Schmalere Gehweg in Fahrtrichtung Velten</p>		 <p>Gehweg mit Freigabe Radverkehr in Fahrtrichtung Bötzw</p>		 <p>Überdimensionierter Knotenpunkt</p>		

Die Chausseestraße L 20 verläuft im Ortsteil Marwitz vom Kreisverkehr Berliner Straße (L 17) bis zur Stadtgrenze Velten und setzt sich dort über die Rosa-Luxemburg-Straße fort.

Die Verkehrsstärke (DTV) beträgt ca. 9.000 Kfz, bei einem Schwerverkehrsanteil von 5 % und 7 % (ganztags/ nachts). Damit ist die Chausseestraße von allen angebauten Straßen der Gemeinde Oberkrämer verkehrlich am stärksten belastet.

Nach Auswertung der aktuellen Lärmkartierung des LfU Brandenburg

- sind insgesamt 62 Wohngebäude von Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte des Lärmaktionsplans (60/50 dB(A) ganztags/ nachts) betroffen,
- liegen die Fassadenpegel der von Straßenverkehrslärm am stärksten betroffenen Gebäude überwiegend bei über 65 bis 69 dB(A) ganztags und über 55 bis 59 dB(A) nachts und treten über den gesamten Straßenzug verteilt auf,



- betragen die maximalen Pegel ganztags 69,0 dB(A) und nachts 59,4 dB(A). Die Auslösewerte werden um über 9 dB(A) überschritten. Die Berechnungsmethoden BUB und RLS-90/ RLS-19 sind nicht direkt vergleichbar, aufgrund der hohen Lärmbelastung ist eine Überschreitung der Lärmsanierungspegel anzunehmen.

Ein Vergleich mit den Fassadenpegeln aus vorangegangenen Lärmaktionsplänen ist nicht möglich, da sich die Berechnungsverfahren grundlegend geändert haben (vgl. Kap. 3.).

Die Ortsumfahrung Marwitz (L 20n) ist als indisponibles Projekt im landesweiten Straßenausbaubedarf angemeldet, wird jedoch nicht vor 2029 gebaut werden (s. Kap. 10.). Die Fahrbahn der Chausseestraße wurde zur Straßeninstandhaltung kürzlich saniert. Weitere Baumaßnahmen sind derzeit nicht geplant. Das Land Brandenburg als Straßenbaulastträger wird vermutlich nur noch bedingt in die Straßeninfrastruktur investieren. Solange der Bau der L 20n im Raum steht, wird man sich deshalb auf Maßnahmen beschränken müssen, die sowohl der heutigen als auch der zukünftigen Funktion gerecht werden.

Die Chausseestraße geht an der Stadtgrenze Velten in die Rosa-Luxemburg-Straße über. Die Maßnahmen am Ortsausgang sind zwischen den beiden Kommunen abzustimmen.

## Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im Zeitraum ganztags für die gesamte Ortsdurchfahrt (geschätzte Lärm-minderung 2-3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Prüfauftrag zur Unterbrechung des geradlinigen Straßenverlaufs durch bauliche Elemente (z. B. Mittelinseln mit Fahrbahnverschwenkung) an Standorten mit dafür ausreichenden Platzverhältnissen (z. B. südwestlicher Ortseingang oder im Bereich der Einmündung Triftstraße), um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen (Lärm-minderung) und zugleich die Querungs-situation für Fußgänger zu verbessern. Zuständig: LS Brandenburg.
- Aufstellung von (mobilen) Dialog-Displays in der Mitte des sehr langen, geradli-nigen Straßenabschnitts zur Unterstützung der Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit. Sofern dies nicht zu einer befriedigenden Einhaltung führt, ist die Aufstellung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung zu prüfen. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer, Landkreis Oberhavel.
- Regelkonforme Furtmarkierung (Gehweg, Radverkehr frei) an der untergeordne-ten Einmündung Wilhelmstraße. Zuständig: LS Brandenburg.
- Prüfauftrag für vereinzelte Pflanzung von Bäumen (optische Einengung der Fahr-bahn, aber auch Schattenspende im Sinne der Klimafolgenanpassung) in den bestehenden Grünstreifen zwischen Gehweg und Privatgrundstücken, sofern diese dafür ausreichend breit sind und Grenzabstände zur nebenstehenden Be-bauung eingehalten sind. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer.



- Instandhaltung/ Pflege der Gehwegbefestigungen (u. a. von Grünbewuchs freihalten), um Einschränkungen der Nutzbarkeit zu vermeiden. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer.
- Prüfauftrag für den mittel-/ langfristigen Umbau (Verkleinerung der Eckausrundungen/ Abbiegeradien) der überdimensionierten Knotenpunkte Hedwig-Bollhagen-Straße mit Triftstraße, Wilhelmstraße und Lindenstraße – ggf. zunächst provisorisch mit Markierungen – mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und speziell für querende Fußgänger/ Radfahrer zu erhöhen. Zuständig: LS Brandenburg, Gemeinde Oberkrämer.
- Prüfauftrag für den mittel-/ langfristigen Straßenausbau mit regelkonformen Angeboten für den Fuß-/ Radverkehr. Diese und obige Maßnahme sind in Abhängigkeit/ im Vorgriff einer Umsetzung der Ortsumfahrung (L 20n) zu planen. Zuständig: LS Brandenburg, Gemeinde Oberkrämer.
- Bei einer notwendigen Fahrbahnsanierung ist der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-2 bis -3 dB(A)) zu prüfen. Aufgrund der kürzlich erfolgten Sanierung ist diese Maßnahmen der langfristigen Lärminderungsstrategie zuzuordnen. Zuständig: LS Brandenburg.
- Den betroffenen Eigentümern der Gebäude mit Pegeln  $>65/55$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, einen Antrag beim Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg) auf Förderung passiver Maßnahmen zur Lärmsanierung zu stellen.

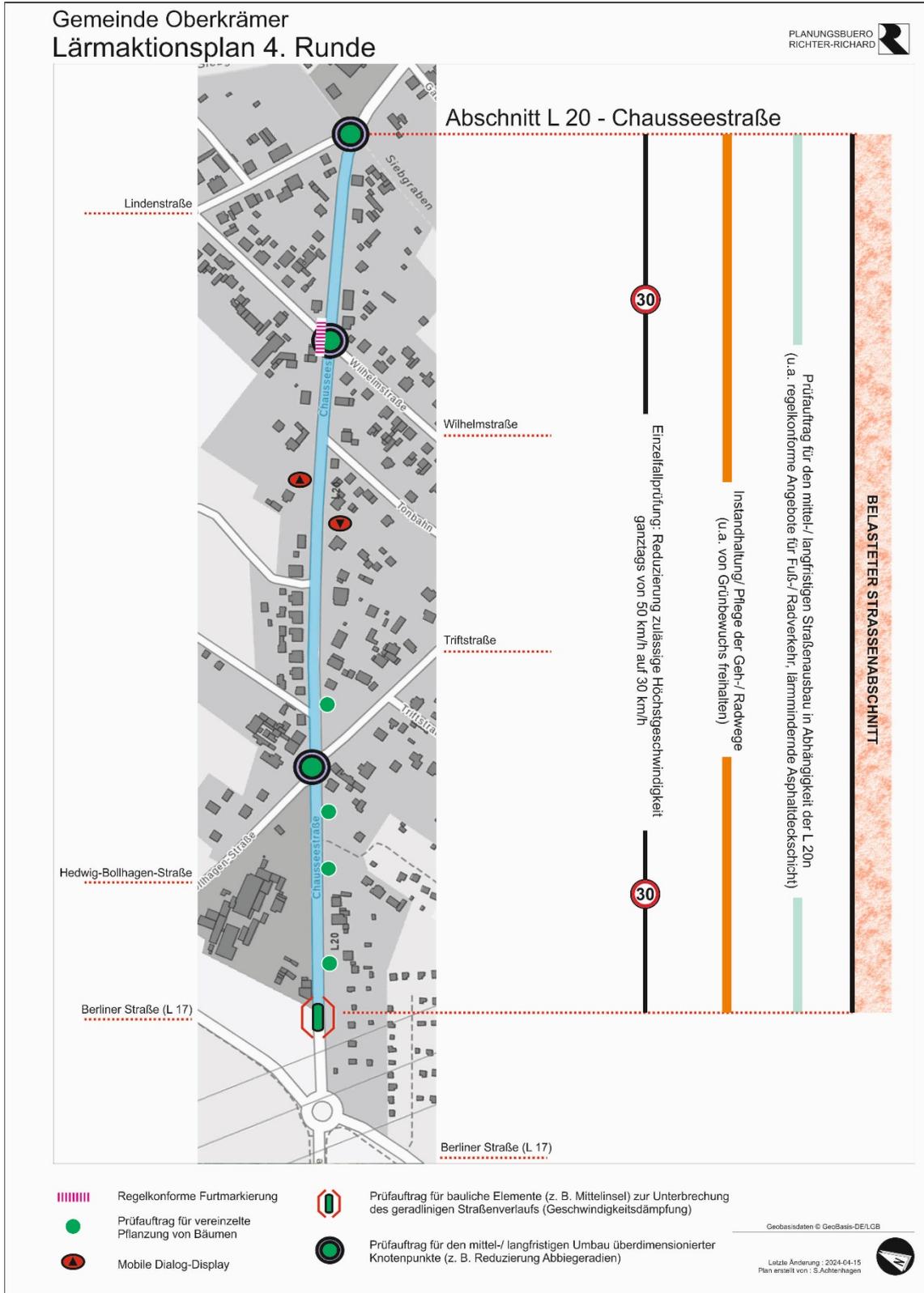


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht L 20 – Chausseestraße (OT Marwitz)

### 9.2.3 L 20 – Veltener Straße/ Schönwalder Straße im OT Bötzow

Tab. 9.2: Rahmenbedingungen L 20 – Veltener Straße/ Schönwalder Straße

		L 20 – Veltener Straße/ Schönwalder Straße					
Straßenabschnitt		DTV	SV-Anteil Tag/Nacht	V <sub>zul</sub> Tag/ Nacht	Fassadenpegel maximal [dB(A)]		
von		bis	[Kfz]	[%]	[km/h]	L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
Kreisverkehr L 17		Ortsausgang Bötzow	8.400	6-10	50	70,2	60,4
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung und Anmerkungen					
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	Fahrbahn mit Breite >6,50 m, vereinzelt Schäden (Risse, Unebenheiten) und vielen Ausbesserungen, gelegentliche Anordnung von Parkbuchten in Längsaufstellung im mittleren Abschnitt Veltener Straße.					
	Nebenanlagen	Nebenanlagen beidseitig durch schmalen Grünstreifen ohne Baumbestand von der Fahrbahn getrennt, jeweils durchlaufender Gehweg mit Freigabe Radverkehr, Ausführung in Betonsteinpflaster, überwiegend guter Zustand mit gelegentlichen Unebenheiten, Bewuchs über die Randeinfassung schränkt Nutzbreite ein, Straßenbeleuchtung im Grünstreifen auf nördlicher Straßenseite, Fußgänger-LSA zur Querungssicherung Supermarkt (westlich Neue Luchstraße) und an der signalisierten Einmündung Schönwalder Straße/ Dorfaue (Bereich Kita/ Hort).					
ÖPNV		Bushaltestelle Bötzow, Kreisverkehr (Linien 811, 812) sowie Bushaltestellen Sportplatz und Bötzow, Veltener Straße (jeweils Linien 651, 811, 812).					
Realnutzung		Mehrheitlich Wohnen, zwischen Hennigsdorfer Straße und Poststraße vereinzelt kleinteiliges Gewerbe, Supermarkt, Sportplatz, im südlichen Ortsteil in der Schönwalder Straße Kita/ Hort.					
Baustruktur		Größtenteils freistehende 1- bis 2-geschossige Einzelhäuser mit Vorgärten.					
Umgesetzte Maßnahmen mit aktiver lärmindernder Wirkung		Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung auf Höhe Veltener Straße, Haus Nr. 23, Dialog-Display im Bereich Hort/ Kita "Pippi Langstrumpf".					
							
Linearer und monotoner Straßenverlauf		Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung		Fahrbahnschäden			

Die L 20 verläuft in der Ortsdurchfahrt Bötzow als Veltener Straße und Schönwalder Straße und stellt eine Verbindung zwischen L 16 und L 17 her.

Die Verkehrsstärke (DTV) beträgt gemäß Lärmkartierung ca. 8.400 Kfz, bei einem Schwerverkehrsanteil von etwa 6 % und 10 % (ganztags/ nachts).

Nach Auswertung der aktuellen Lärmkartierung des LfU Brandenburg

- sind insgesamt 179 Wohngebäude von Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte des Lärmaktionsplans (> 60/50 dB(A) ganztags/ nachts) betroffen,



- davon liegen die Fassadenpegel der von Straßenverkehrslärm am stärksten betroffenen Gebäude mehrheitlich bei über 65 bis 69 dB(A) ganztags und über 55 bis 59 dB(A) nachts und treten über den gesamten Straßenzug verteilt auf,
- betragen die maximalen Pegel ganztags 70,2 dB(A) und nachts 60,4 dB(A). Die Auslösewerte werden mit mehr als 10 dB(A) deutlich überschritten. Ebenso ist eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte anzunehmen, wobei die Berechnungsmethoden BUB und RLS-90/ RLS-19 nicht direkt vergleichbar sind.

Analog zum Abschnitt der Chausseestraße gilt, dass bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der potenziellen Ortsumfahrung Bötzow (L 20n, indisponibles Projekt im brandenburgischen Landesstraßenbedarfsplan) zu planen sind. Investitionen in die Straßeninfrastruktur müssen deshalb so ausgerichtet sein, dass die baulichen Anpassungen sowohl den aktuellen als auch zukünftigen Anforderungen gerecht werden. Nach Auskunft des LS BB sind Fahrbahnsanierungen oder weitere Baumaßnahmen derzeit nicht geplant.

### Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ganztags zwischen der Straße Grüneck und Bahnstraße (Lärmminde- rung -2 bis -3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Prüfauftrag zur Unterbrechung des geradlinigen Straßenverlaufs durch bauliche Elemente (z. B. Mittelinseln mit Fahrbahnverschwenkung) in regelmäßigen Abständen und in Lagen mit genügend Platzverhältnissen (z. B. an den Ortseingängen, Bushaltestelle Veltener Straße, Sportplatz), um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen (Lärminderung) und zugleich die Querungssituation für Fußgänger zu verbessern. Zuständig: LS Brandenburg.
- Aufstellung von (mobilen) Dialog-Displays zwischen Hennigsdorfer Straße und Straße Grüneck, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer.
- Instandhaltung/ Pflege der Geh-/ Radwege (u. a. Grünbewuchs), um Einschränkungen in der Nutzbarkeit zu vermeiden. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer.
- Prüfauftrag für Straßenraumbegrünung durch Pflanzung von Bäumen (optische Einengung der Fahrbahn, aber auch Schattenspenden im Sinne der Klimafolgenanpassung) in ausreichend breiten Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer.
- Prüfauftrag für den mittel-/ langfristigen Straßenausbau mit regelkonformen Angeboten für den Fuß-/ Radverkehr. Ziel ist auch eine städtebaulich orientierte Gestaltung und bessere Einfassung des Straßenraums. Diese und obige Maßnahme sind in Abhängigkeit/ im Vorgriff einer Umsetzung der Ortsumfahrung (L 20n) zu planen. Zuständig: LS Brandenburg, Gemeinde Oberkrämer.
- Bei einer notwendigen Fahrbahnsanierung ist der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-2 bis -3 dB(A)) zu prüfen. Zuständig: LS Brandenburg.



- Den betroffenen Eigentümern der Gebäude mit Pegeln  $>65/55$  dB(A)  $L_{\text{der}}/L_{\text{night}}$  wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, einen Antrag beim Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg) auf Förderung passiver Maßnahmen zur Lärmsanierung zu stellen.

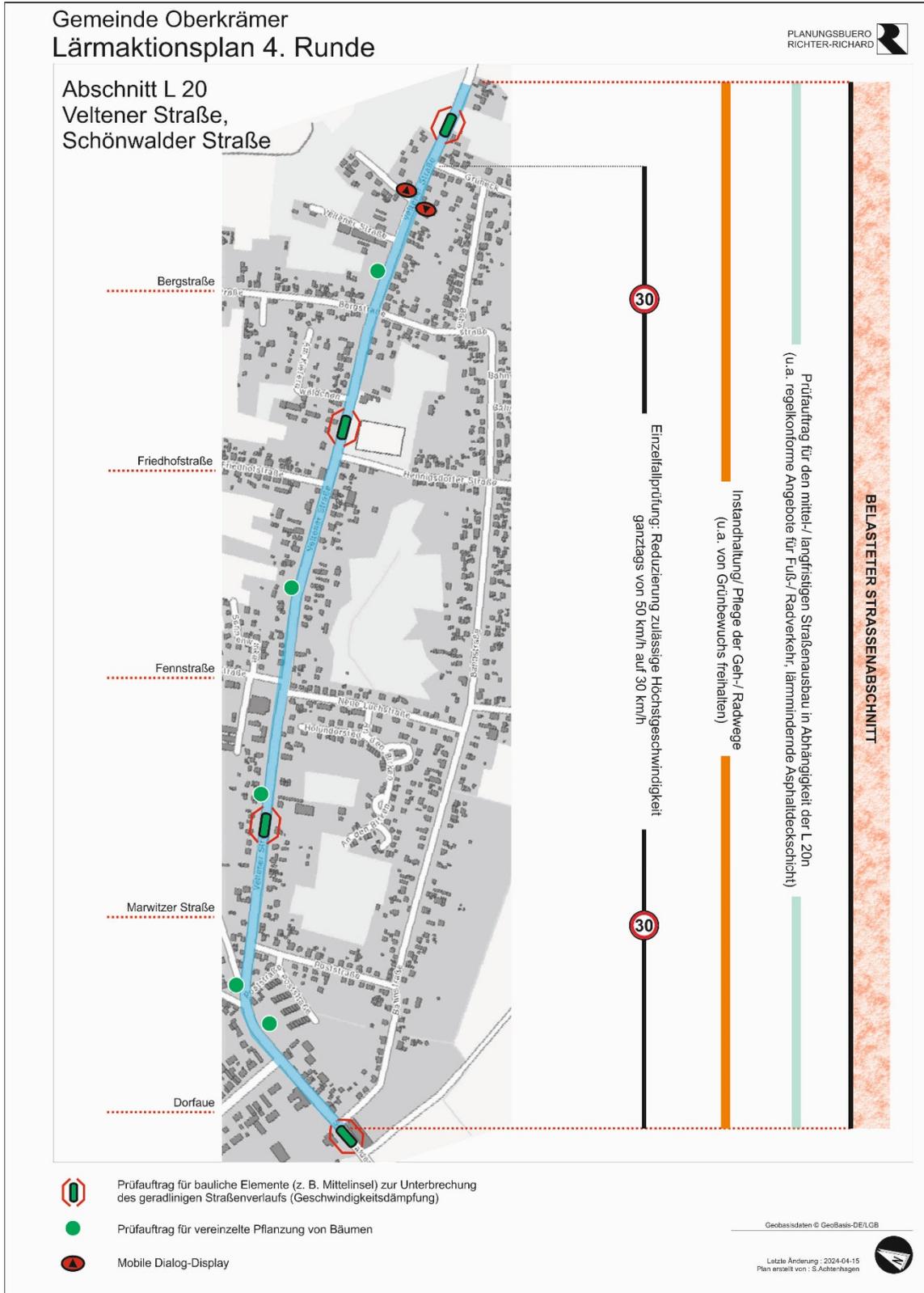


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht L 20 – Veltener Straße, Schönwalder Straße (OT Bötzw)

### 9.2.4 K 6506 – Ortsdurchfahrten Vehlefanz und Bärenklau

Die Gemeinde Oberkrämer hat in freiwilliger Leistung ergänzend zu den pflichtigen Straßen die K 6506 im Rahmen des Lärmaktionsplans der 4. Runde geprüft.

Tab. 9.3: Rahmenbedingungen K 6506 – Ortsdurchfahrten Vehlefanz und Bärenklau

		K 6506 – Ortsdurchfahrten Vehlefanz und Bärenklau						
		Straßenabschnitt		DTV	SV-Anteil Tag/Nacht	V <sub>zul</sub> Tag/ Nacht	Beurteilungspegel maximal [dB(A)] <sup>9</sup>	
		von	bis	[Kfz]	[%]	[km/h]	tags	nachts
		Lindenallee (L 17)	Straße Am Kienluch	3.100	5-7	50*	68	60
		OE Bärenklau	Wendemarker Weg	2.800	5-7	50	64	56
		Wendemarker Weg	Remont- graben	4.000	5-7	50	64	56
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung und Anmerkungen						
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	Fahrbahn mit Breite >6,00 m, häufige Schäden (Risse, Unebenheiten) und Ausbesserungen, Fahrbahnverschwenkung hinter dem Ortseingang Bärenklau.						
	Nebenanlagen	Im Ortsteil Vehlefanz auf südlicher Straßenseite schmale Gehwegbefestigung (1,50 m) in Betonpflaster, an Fahrbahn angrenzend, ab Bahnübergang Fortführung als gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240) im Zweirichtungsverkehr zur Fahrbahn mit Grünstreifen getrennt, Zustand der Wegebefestigungen größtenteils gut, gelegentlich Schäden (Unebenheiten) sowie Bewuchs über die Randeinfassung. Im Ortsteil Vehlefanz auf nördlicher Seite wechseln sich mehrheitlich unbefestigte Abschnitte mit einzelnen befestigten Gehwegen in verschiedenen Materialien und meist geringen Breiten ab. Im Ortsteil Bärenklau auf südlicher Seite gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240) im Zweirichtungsverkehr zur Fahrbahn mit Grünstreifen getrennt, nördliche Seite ohne Gehweg (durchgehend unbefestigt), ab Wendemarker Weg beidseitiges Gehwegangebot, Zustand der Wege überwiegend gut mit gelegentlich auftretenden Schäden, Breite der Wege häufig sehr schmal. Keine gesondert geschützten Querungsmöglichkeiten auf dem gesamten Straßenabschnitt.						
ÖPNV		Bushaltestellen Vehlefanz Schule, Bahnhof, Kienluch (Linien 800, 812) sowie Bushaltestellen Bärenklau Pumpenweg (Linien 800, 812) und Remontehof (Linie 800).						
Realnutzung		Ortsteil Vehlefanz überwiegend Wohnen, Grundschule, Sportplatz und Bahnhof. Ortsteil Bärenklau überwiegend Wohnen, im Ortskern Schule, Kirche und kleinteiliges Gewerbe.						
Baustruktur		Lockere, überwiegend beidseitige Bebauung mit freistehenden 1- bis 2-geschossigen Einzelhäusern, vereinzelt mehrgeschossige Bauten im Ortsteil Vehlefanz.						
Umgesetzte Maßnahmen mit aktiver lärmmindernder Wirkung		Temporäre (Montag bis Freitag von 6.30 bis 15.00 Uhr) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor der Grundschule, Dialog-Displays Bereich Grundschule und Wohngebiet Am Gesundbrunnen (abgeschaltet).						
 <p>Tempo 30 vor der Grundschule Vehlefanz</p>		 <p>Gemeinsamer Geh-/ Radweg am Ortseingang Bärenklau</p>		 <p>Abknickende Vorfahrt im Ortskern Bärenklau</p>				

<sup>9</sup> Akustikbüro Krämer + Stegmaier GmbH, Verkehrslärberechnungen für die Bärenklauer Straße und Vehlefanzer Straße, Juni 2023



Die K 6506 verläuft in der Ortsdurchfahrt Vehlefanz als Bärenklauer Straße und geht in der Ortslage Bärenklau in die Vehlefanzer Straße sowie Alte Dorfstraße über. Sie dient als Verbindung zwischen der L 17 und L 172 und erschließt die Ortsteile.

Der Straßenzug ist gemäß Verkehrszählungen der Gemeinde von April/ Mai 2023 mit einer DTV von 3.100 bis 4.000 Kfz belastet. Der Schwerverkehrsanteil war nicht zweifelsfrei ermittelbar und wird im Sinne der Lärmbetroffenen auf 5 und 7 % (tags/ nachts) geschätzt.

Es wurden ergänzend Verkehrslärberechnungen nach den RLS-19 durchgeführt.<sup>10</sup> Demnach sind in der Bärenklauer Straße Beurteilungspegel bis zu 68 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festzustellen. Die Richtwerte der nationalen Lärmsanierung (64/54 dB(A)) werden tags an sieben und nachts an 36 Wohngebäuden überschritten. Die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV werden tags an 68 und nachts an 87 Wohngebäuden überschritten.

In der Vehlefanzer Straße und Alte Landstraße (beide Ortslage Bärenklau) treten Beurteilungspegel bis zu 64 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts auf. Die Richtwerte der Lärmsanierung werden nur nachts an 11 Wohngebäuden, die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV tags an 43 und nachts an 67 Wohngebäuden überschritten.

Die Umsetzungschancen von straßenverkehrsrechtlichen Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind bezogen auf die gesamte Ortsdurchfahrt aufgrund der vorherrschenden Lärmbelastung eingeschränkt. Eine häufige und zusammenhängende Überschreitung der Lärmsanierungswerte dient zur Einschätzung eines besonderen Handlungsbedarfs. Dies trifft lediglich nachts für das am stärksten lärmbelastete Teilstück der Bärenklauer Straße von der Kreuzung Lindenallee bis zum Bahnübergang zu. Für diesen Abschnitt soll ein Antrag auf Einzelfallprüfung zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h für den Zeitraum nachts gestellt werden. Der bereits angeordnete, temporäre Tempo 30-Bereich vor der Grundschule Vehlefanz (ca. 150 m lang) sollte zur besseren Nachvollziehbarkeit für den Kraftfahrer zu einer ganztägigen Anordnung erweitert werden (sonst Tempo 30-Ausweisung in diesem Bereich in den Zeiten von 22.00-6.00 Uhr und 6.00-15.00 Uhr).

Neben der voraussichtlich kurz- bis mittelfristig notwendigen Fahrbahnsanierung sind zur Beseitigung der oben angeführten Mängel die Nebenanlagen der beiden Ortsdurchfahrten auf den Stand der Technik zu bringen.

## Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h nachts (Lärminderung 2 bis 3 dB(A)) auf der Bärenklauer Straße zwischen Lindenallee und Bahnübergang. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Prüfauftrag zur Querungssicherung im Bereich Bushaltestelle Grundschule Vehlefanz sowie zwischen den Einmündungen Am Gesundbrunnen und Am Kienluch (Bushaltestelle Kienluch) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, aber auch zur Geschwindigkeitsdämpfung. Zuständig: Landkreis Oberhavel.
- Prüfauftrag zur Umgestaltung östliche Ortseinfahrt Vehlefanz zur Geschwindigkeitsdämpfung und Querungssicherung des "Rhinluch-Radweges" (z. B. Mittellinsel mit Fahrbahnversatz). Zuständig: Landkreis Oberhavel.

<sup>10</sup> Akustikbüro Krämer + Stegmaier GmbH, Verkehrslärberechnungen für die Bärenklauer Straße und Vehlefanzer Straße, Juni 2023



- Instandhaltung/ Pflege der Geh-/ Radwege (u. a. Grünbewuchs), um Einschränkungen in der Nutzbarkeit zu vermeiden. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer.
- Nachrüstung Fahrgastunterstand an der Bushaltestelle Kienluch (Fahrtrichtung Bärenklau). Zuständig: Gemeinde Oberkrämer.
- Inbetriebnahme des derzeit abgeschalteten Dialog-Displays gegenüber der Einmündung Am Gesundbrunnen. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer.
- Sanierung der Fahrbahndecke in beiden Ortsdurchfahrten, hierbei ist der Einbau eines lärmindernden Asphalts (-2 bis -3 dB(A)) zu prüfen. Zuständig: Landkreis Oberhavel.
- Im Fall eines (mittel-/ langfristigen) Straßenausbaus sind auf der südlichen Straßenseite Anlagen für den Fuß- und Radverkehr entsprechend dem Stand der Technik herzustellen. Auf der nördlichen Straßenseite ist bei den angebauten Abschnitten möglichst ein durchgehendes Gehweg anzulegen. Zudem ist vor allem im Bereich der Grundschule Vehlefanz und im Ortskern Bärenklau eine bessere städtebauliche Integration des Straßenraums anzustreben. Zuständig: Gemeinde Oberkrämer, Landkreis Oberhavel.

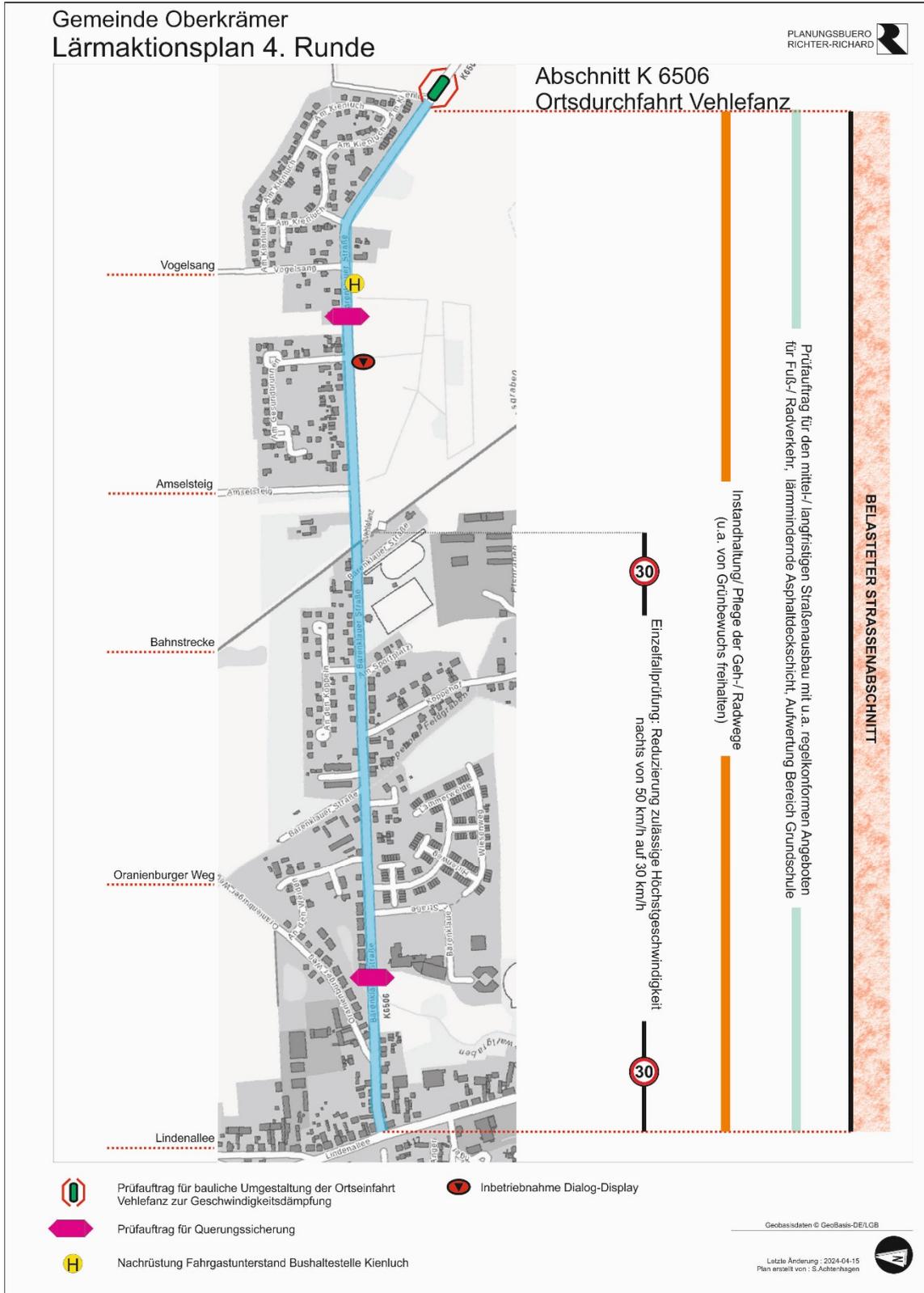


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht K 6506 – OD Vehlefanz

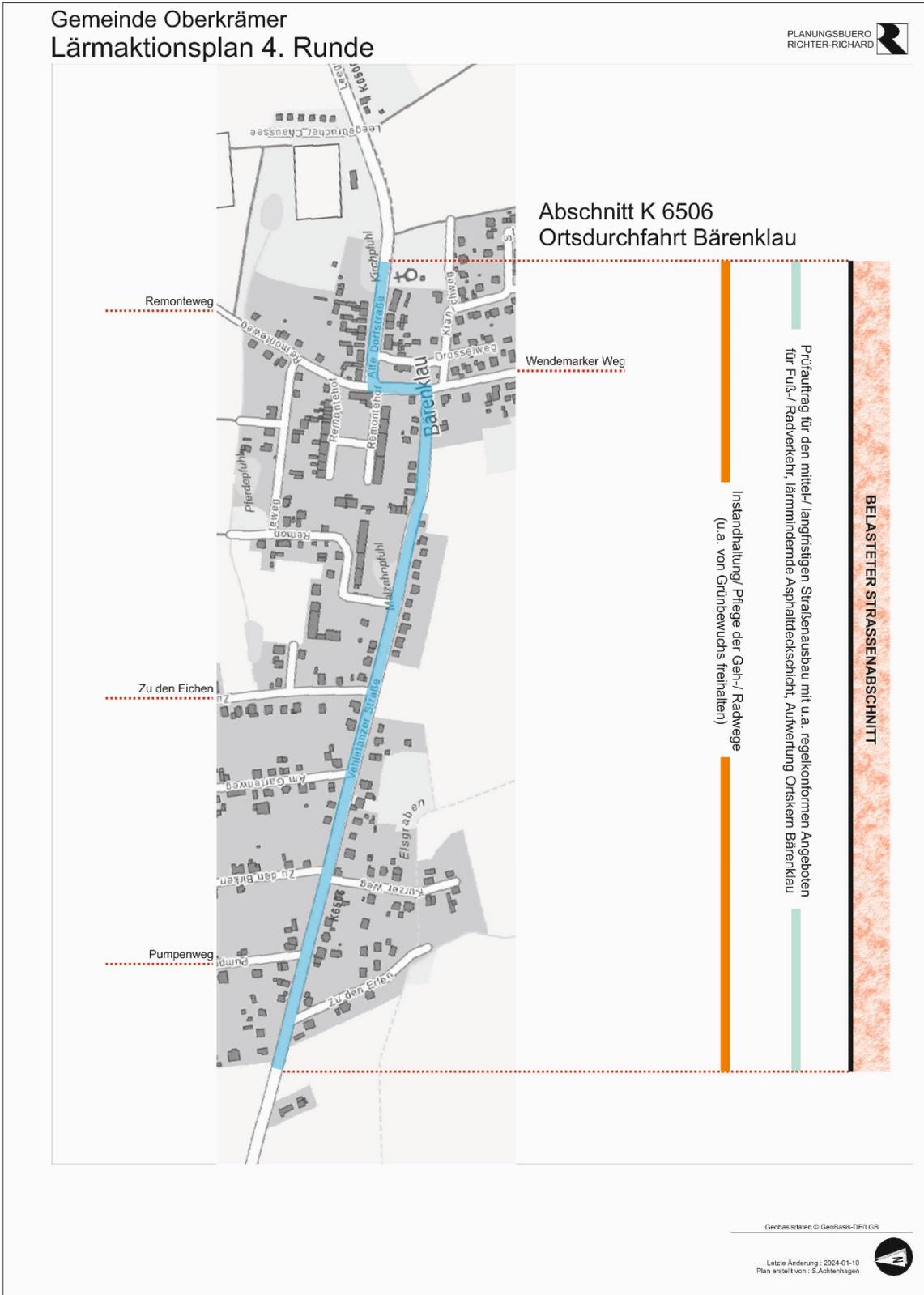


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht K 6506 – OD Bärenklau



### 9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuerst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges "Aufheulenlassen" oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h, sowie den Kraftstoffverbrauch. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht, unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es ergibt also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen – übrigens werden weiße Fahrzeuge gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen.

Die Bundesregierung strebt an, bis 2030 die Zulassung von sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeugen in Deutschland zu etablieren – ein Marktanteil von weniger als 20 %. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich jedoch erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % bemerkbar machen. Dabei ist zu beachten, dass der Elektroantrieb der Fahrzeuge nicht geräuschlos arbeitet, die Fahrzeuge bis 20 km/h zur Sicherheit künstliche Geräusche erzeugen müssen und ab ca. 40 km/h wie bei allen anderen Fahrzeugtypen die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist ein Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

## 10. Langfristige Strategie

Die Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten wird innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt. Die über das Jahr 2029 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung hat zum Ziel, die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.

Grundlage ist der strategisch angelegte Managementansatz zur Lärminderung (vgl. Kapitel 9.1), aber auch baulich wie investiv sehr aufwändige Maßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2029 umgesetzt werden können. Hierzu zählt in erster Linie der Einbau von lärmindernden Asphaltdeckschichten an folgenden Belastungsachsen, deren Einsatzmöglichkeiten im Rahmen der nächsten grundhaften Sanierung jeweils zu prüfen sind:

- L 20 - Chausseestraße, Veltener Straße, Schönwalder Straße, Baulastträger ist der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg oder die Gemeinde Oberkrämer bei Umwidmung zur Gemeindestraße nach Fertigstellung L 20n,
- K 6506 – Ortsdurchfahrten Vehlefanze und Bärenklau, Baulastträger ist der Landkreis Oberhavel.

### L 20n Ortsumfahrung Bötzw-Marwitz-Velten

Die Realisierung der L 20n mit den Ortsumfahrungen Bötzw, Marwitz und Velten stellt über die Hohenschöppinger Straße (L 177) eine direkte Anbindung an die Autobahnanschlussstelle Hennigsdorf der A 111 her.

Detaillierte Untersuchungen zu der verkehrsplanerischen Wirkung der L 20n für die heutige L 20 im Zuge der Veltener Straße und Chausseestraße liegen nicht vor. Aufgrund des Netzzusammenhanges kann jedoch spürbarer Entlastungseffekt erwartet werden. Geht man als grobe Abschätzung von einer Halbierung des Verkehrs auf den bisherigen Ortsdurchfahrten Bötzw und Marwitz aus, so wäre von der L 20n eine lärmindernde Wirkung in einer Größenordnung von etwa 3 dB(A) in den beiden Ortslagen zu erwarten.

Die L 20n OU Bötzw-Marwitz-Velten ist im derzeit gültigen Landesstraßenbedarfsplan (Beschluss vom 7. Juli 2011) den indisponiblen Projekten zugeordnet. Die beabsichtigte Linienbestimmung ist ferner im aktuellen Flächennutzungsplan (Fassung Dezember 2020) der Gemeinde Oberkrämer als in Aussicht genommene Planung vermerkt.

Der erste Planungsabschnitt, Ersatzneubau Bahnbrücke und Lückenschluss Radweg südlich Ortslage Bötzw, ist umgesetzt. Weitere Planungsaktivitäten seitens des LS Brandenburg sind nicht bekannt. Eine Fertigstellung der L20n ist deshalb innerhalb der kommenden fünf Jahre unwahrscheinlich und somit der langfristigen Lärmierungsstrategie zuzuordnen.

## Maßnahmen

- Prüfauftrag zum Einbau von lärmindernden Fahrbahndeckschichten im Rahmen der nächsten grundhaften Sanierung von den Belastungsachsen L 20 und K 6506. Zuständig: LS Brandenburg und Landkreis Oberhavel.
- Neubau L 20n mit Verknüpfung der L 17 und L 172 zur Anbindung in Richtung A 111 (Entlastung der L 20 in den Ortsdurchfahrten Bötzow und Marwitz geschätzt um 50 % des Kfz-Verkehrs = -3 dB(A)). Zuständig: LS Brandenburg.

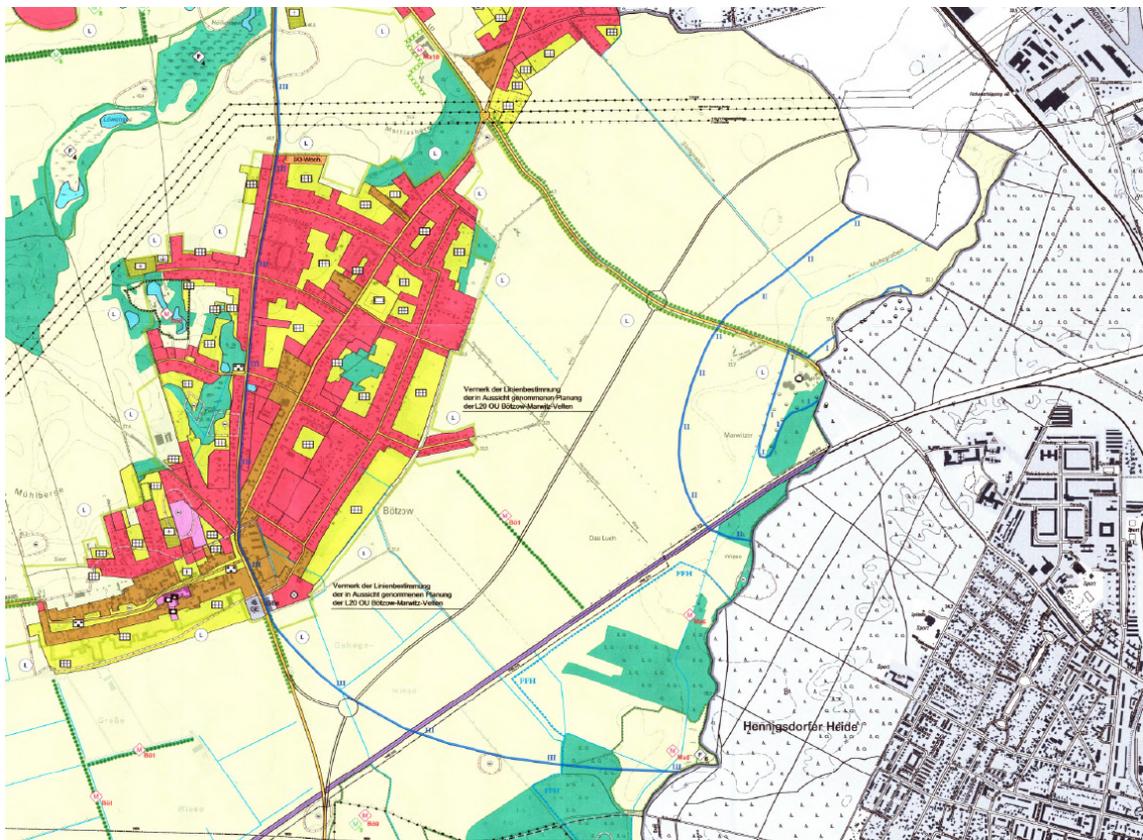


Abb. 10.1: Linienverlauf L 20n im Flächennutzungsplan der Gemeinde Oberkrämer



## 11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse). Hier ist zu unterscheiden zwischen volkswirtschaftlich quantifizierbare, jährlich anfallende Lärmschadenskosten (z. B. Gesundheitskosten, Immobilienverluste), die für die planende Gemeinde bzw. den Baulastträger zunächst nicht haushaltsrelevant sind, und den Kosten, die im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans und der Umsetzung der dort enthaltenen Maßnahmen entstehen.

Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei den kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

### 11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betragen ca. 17.595,94 EUR (einschl. 19 % MwSt.).

### 11.2 Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Kosten-Nutzen-Analyse gibt es unterschiedliche Berechnungsmethoden, was Daten und Rechenaufwand betrifft. Allen Methoden gemein ist, dass sie letztlich auf der Anzahl der Betroffenen beruhen, die Pegelklassen zugeordnet werden oder die erreichbare Pegelminderung berücksichtigen.

Diese Daten liegen jedoch nur als Summe für das jeweilige Gemeindegebiet vor, so dass die notwendigen Daten nicht zur Verfügung stehen.

### 11.3 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:

[www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme](http://www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme).

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da diese Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Antriebe).



## 12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 4. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 4. und 5. Runde ermittelt wird.



### 13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten und quantifizierbaren akustischen Auswirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9.2 bei den einzelnen Straßenabschnitten der Belastungsachsen aufgeführt.

Es wird im Folgenden die geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen an untersuchungspflichtigen Straßen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen angegeben, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Gemäß Formular zur Berichterstattung an die EU des MLUK Brandenburg zählt eine Person ab einem Wert von  $L_{den} > 55$  dB(A) oder von  $L_{night} > 50$  dB(A) als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB(A) betragen.

Die Ergebnisse eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes zur Bewertung typischer und standardisierbarer Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärm-minderungs- und Mobilitätsplanung werden als Hilfsmittel zur Bewertung herangezogen.

Im Lärmaktionsplan werden für die pflichtig zu untersuchenden Belastungsachsen A 10 sowie L 20 im Zuge der Ortsdurchfahrten Marwitz und Bötzwow aktive lärmschutzmaßnahmen (i.d.R. Geschwindigkeitsbeschränkungen) als Prüfaufträge festgesetzt.

Die genannten Straßen weisen gemäß Lärmkartierung vom LfU (vgl. Kapitel 5.) an etwa 598 Gebäuden mit insgesamt 1.303 Bewohnern eine Lärmbelastung oberhalb einem Wert von  $L_{night}$  50 dB(A) auf. Somit resultiert eine geschätzte Summe von ca. 1.300 Personen, die durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans potenziell entlastet werden.



Anhang I.1  
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	24.03.2024	Wir sind wohnhaft in 16727 Bärenklau. Die Entfernung zur A10 nördlicher Berliner Ring liegt bei ca. 1 km Luftlinie. Terrasse sowie Schlafzimmer im 1.OG liegen in südlicher Ausrichtung. Wir stellen fest, dass insbesondere nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A10 die Lärm-belästigung durch die Autobahn massiv zugenommen hat. Wir nehmen ein nahezu ständiges Grundrauschen wahr. Insbesondere bei süd-/südwestlichen und bei südöstlichen Winden ist es verstärkt. Bei geöffnetem Fenster, insbesondere im Sommer, ist unsere Nachtruhe nur mit Gehörschutzstöpseln möglich. Unsere Schlafqualität ist stark beeinträchtigt. Wir möchten darauf hinweisen, dass der erstellte Lärmaktionsplan zu einem Zeitpunkt entstanden ist, wo noch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h auf der A10 bestanden hat und somit der aktuellen Verkehrssituation nicht mehr entspricht. Wir erwarten Lösungen zur Lärminderung, um unsere Gesundheit nicht weiter zu gefährden.	Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.	Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
2	25.03.2024	Hiermit bitte ich um Aufnahme folgender Maßnahme in den aktuellen Lärmaktionsplan Phase 4: Geschwindigkeitsreduzierung auf der A10 zwischen Kreuz Oranienburg und Dreieck Havelland auf 100 km/h. Begründung: nach Vollendung der Ausbaumaßnahmen und der damit verbundenen Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung vor ca. 2 Jahren (genauen Zeitpunkt weiß ich leider nicht mehr) hat die Lärmbelastung trotz entsprechender Lärmschutzmaßnahmen erhebliche zugenommen! Bei entsprechenden Wetterlagen sind große Flächen von Oberkrämer betroffen; z.B. auch Neu-Schwante Die auf der Einwohnerversammlung vom 21.03.24 entstandene Idee einer Bürgerinitiative zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf o.g. Autobahnstück, für die sich Herr Geppert stark machen will, unterstütze ich hiermit ausdrücklich!	Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.	Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
3	26.03.2024	Als Anwohner im Wohngebiet Am Kienluch unterstützen wir die mögliche Umgestaltung der östlichen Ortseinfahrt Vehlefan zur Geschwindigkeitsdämpfung sehr. Täglich ist zu beobachten, dass sich Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit dem Ort nähern oder herausfahren. Dabei ist besonders der abbiegende, die Straße querende Radweg nach Neuruppin eine Unfallstelle. Oft ist auch, durch die nahen Pferdehöfe, ein Überqueren von Reitern oder am Halfter geführten Pferden zu beobachten. Die Sicht auf die Straße durch den Holzzaun vom Kienluch ist dabei sehr schlecht.	Der Hinweis zur Querungssicherung des "Rhinluch-Radweges" (Neuruppin – Hennigsdorf) wird ergänzt.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
4	04.03.2024	5. Belastungsachsen Straßenverkehr	Die Lärmkartierung der A 10 erfolgte durch das LfU BB und entspricht den	Ergänzung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Die im Punkt 5.3. des Lärmaktionsplanes aufgeführten Belastungsachsen sind inhaltlich richtig. Die aufgeführte Belastungsachse A 10 - Bebauungen in den Ortsteilen Vehlefan, Neu-Vehlefan und Bärenklau ist nach heutigen Gegebenheiten hinsichtlich der aufgeführten Lärmbelastung falsch eingestuft. Die aufgeführte Lärmbelastung stammt aus dem Baugenehmigungsverfahren des sechsstreifigen Ausbaus der A10. Die tatsächliche Belastung, hier insbesondere im Bereich der Ortslage Bärenklau erweist sich aufgrund der baulichen Besonderheiten der A 10 und der abweichend vom Baugenehmigungsverfahren erfolgten Umsetzung des Bauvorhabens als deutlich höher. Private Messungen zeigen hier Lärmbelastungen, die deutlich über den Grenzwerten von Lden 65 db und Lnight 55 db liegen und damit gegenüber den Betroffenenstand aus der Baugenehmigungsphase auch deutlich mehr Einwohner von der starken Lärmbelastung der A 10 betroffen sind.</p>	<p>gesetzlichen Anforderungen (34. BImSchV). Die Eingangsdaten beruhen auf den Zustand des Jahres 2019. Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Lärmmessungen sind gesetzlich nicht vorgesehen und mit Lärmberechnungen nicht vergleichbar. Zudem ist der Mittelungspegel für die Beurteilung relevant.</p>	
		<p>8.2. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung (Tabelle 8.1) Die Tabelle erweckt den Anschein, dass alle Maßnahmen korrekt umgesetzt wurden. Dies ist nicht der Fall (siehe Einwendungen zu Punkt 9.2.1)</p>	<p>In der Tabelle sind die per Planfeststellungsbeschluss rechtswirksamen und für den LAP verbindlichen Lärminderungsmaßnahmen aufgeführt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr            9.2.1 A10 (nördlicher Berliner Ring)</p> <p>Bei der Umsetzung der baulichen Maßnahmen gemäß dem Planfeststellungsverfahren wurden insbesondere im Bereich der A10 Ortslage Bärenklau Richtung Autobahnkreuz Oranienburg Abweichungen festgestellt. Der in der Bauplanung und im Planfeststellungsverfahren festgelegte Fahrbahnoberfläche mit lärm mindernden Asphalt zur deutliche Reduzierung der Lärmwerte wurde durch den Autobahnträger nicht umgesetzt (Vergleich: Einsatz von lärm mindernden Asphalt auf der A 10 Höhe Ortslage Birkenwerder). Im Ergebnis ist eine höhere Lärmbelastung, als ursprünglich vorgesehen zu verzeichnen. Verstärkt wird die höhere Lärmbelastung insbesondere auch durch die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung von vormals 100 km/h, zwischenzeitlich 120 km/h, jetzt unbegrenzt. Dies führte noch einmal zu einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung insbesondere in den Randbereichen (Anfang / Ende der Lärmschutzwand (Nord) Ortslage Bärenklau). Durch die baulich längere Lärmschutzwand auf der südlichen Seite wurde der Effekt des zurückgeworfenen Schalls Richtung Nord ebenfalls weiter verstärkt.</p> <p>Abweichend von der Bauplanung sind auch die Höhenverhältnisse der Fahrbahnoberkante nicht in der Bauausführung entsprechend umgesetzt worden. In der Erörterung zur Planfeststellung und in der nachfolgenden Planfeststellung wurde eine Verlängerung der nördlichen Lärmschutzwand unter anderem abgelehnt, dass die Fahrbahnoberkante erst ab Höhe des heutigen Beginns der Lärmschutzwand über dem allgemeinen Bodenniveau liegen wird. Tatsächlich liegt die Fahrbahnoberkante auf Höhe des Beginns der Lärmschutzwand nach Bauausführung &gt;1 m über Geländenniveau, so dass der durch die Autobahn erzeugte Schall bereits deutlich zur Erhöhung der Lärmbelastung führt.</p>	<p>Im Planfeststellungsverfahren/ -beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärm mindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP. Einwendungen gegen die Bauausführung sind in anderen Verfahren außerhalb des LAP zu klären.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Insgesamt muss hier deutlich nachgebessert werden, um nicht noch eine deutlich höhere Lärmbelastungen im Bereich der Ortslage Bärenklau zu manifestieren. Kurzfristig wäre der einfachste Schritt die Rücknahme der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung. Weitere Schritte wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Verlängerung des Lärmschutzes</li> <li>- bzw. eine entlang der Autobahn begleitende lärmindernde Bepflanzung des Grünstreifens mit Bäumen und Sträuchern.</li> </ul>	<p>Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p> <p>Eine Verlängerung der Lärmschutzwände wurde per Planfeststellungsbeschluss begründet (unverhältnismäßig hoher Kostenaufwand) abgelehnt. Bäume und Sträucher haben keinen lärmindernden Effekt.</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
5	28.04.2024	<p>Wir sind Anwohner der Straße am Sägewerk 8 in Bötzow und wohnen nun seit 2,5 Jahren dort in einem neu erschlossenen Wohngebiet, das dicht an der Bahnstrecke gelegen ist. Im Lärmaktionsplan wird angegeben (vgl. Tabelle 6.5), dass 0 Menschen vom Lärm des Schienenverkehrs belastet sind. Dies entspricht jedoch nicht der Realität. Seit unserem Einzug im Jahr 2021 hat der Güterverkehr auf der dicht an unserem Wohnort gelegenen Bahnstrecke stetig zugenommen. Zunächst noch relativ leise und in geringer Anzahl, donnern nun besonders spät abends bzw. nachts in engen Takten und vermutlich durch immer schwerere Beladungen auch immer lauter an unserem Haus vorbei. Ein Schlafen bei offenem Fenster ist seit einiger Zeit nicht mehr möglich. Die Vibrationen übertragen sich zeitweise sogar auf das gesamte Haus. Aus diesem Grund bitten wir um Überprüfung und Aufnahme von Maßnahmen im LAP zum Schutz vor Lärm durch Schienenverkehr im Gebiet rund um die Bahnstraße/ am Sägewerk in Bötzow.</p>	<p>Zuständig für den Schienenverkehrslärm (Haupteisenbahnstrecken des Bundes) und der Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans mit eigenem Mitwirkungsverfahren ist das Eisenbahnbundesamt (EBA).</p> <p>Die vom EBA berechneten strategischen Lärmkarten/ Daten für die Schienenwege des Bundes sind nachrichtlich übernommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
6	02.04.2024	<p>Mein Vorschlag zur Lärmreduzierung der Autobahngeräusche auf der A10 ist in erster Linie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf mindestens 120 km/h.</p> <p>Folgende Gründe kann ich als Anwohner anbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach Abschluss der Umbau-/Erweiterungsmaßnahmen der A10, besonders zwischen dem Dreieck Havelland und Anschlussstelle Oberkrämer, ist</li> </ul>	<p>Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen)</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>diese deutlich lauter geworden! Besonders bei Südwestwind ist es an meinem Wohnort sehr belastend.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ich wohne jetzt seit 33 Jahren hier in Schwante, unser Garten war und ist ein Rückzugsort zur Erholung. Durch die Lärmbelästigung ist die Wohn- bzw. Lebensqualität schlechter geworden.</li> <li>- Dies führt zum Beispiel auch dazu, dass die Fenster nicht nur zur Nachtzeit geschlossen werden müssen, weil die Lärmbelästigung zu groß ist.</li> <li>- Das Rauschen ist auch weiter als nur bis zu meinem Wohnort zu vernehmen (von Kremmen bis Marwitz).</li> </ul> <p>Ich unterstütze auch die auf der Versammlung entstandene Idee des Bürgermeisters, eine Bürgerinitiative zur Geschwindigkeitsreduzierung zu bilden. Leider konnte ich an der Versammlung nicht teilnehmen, aber mein Netzwerk mit den Nachbarn hat darüber berichtet.</p>	<p>voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
7	03.04.2024	<p>Hiermit möchten wir von der Möglichkeit Gebrauch machen, zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Oberkrämer Stellung zu beziehen. Dabei ist vorzuschicken, dass wir die aus zahlreichen Bürgerbeschwerden resultierende Aufnahme der K 6506 in den Ortslagen Vehlefan und Bärenklau in den Lärmaktionsplan befürworten. Ihre Untersuchungen haben bestätigt, dass die Anwohner der Bärenklauer Straße einer hohen Lärmexposition (68 Dezibel tagsüber, 60 Dezibel nachts) ausgesetzt sind. Diese Lärmexposition überschreitet die Richtwerte der nationalen Lärmsanierung und beeinträchtigt die Lebensqualität in erheblicher Weise. Darüber hinaus birgt eine solch andauernde Lärmexposition zahlreiche gesundheitliche Risiken (z. B. Schlafstörungen, Stress, Herz-Kreislauf-Erkrankungen), die Ihnen sicherlich hinreichend bekannt sind. Aus den genannten Gründen ist es uns ein besonderes Anliegen, die Lärmbelastung an unserer Straße nachhaltig zu reduzieren. Jede der unterzeichnenden Parteien hat inzwischen viel Geld investiert und damit die uns selbst zur Verfügung stehenden Maßnahmen weitgehend ausgeschöpft, um die Lärmbelastung zu verringern (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern, Bau von Zäunen und Lärmschutzzäunen, Aufstellen von Streetbuddies). Bislang konnten wir jedoch kein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Es ist sowohl im Innenbereich als auch im Außenbereich immer noch sehr laut -und es ist nicht ungewöhnlich, dass das gesamte I-laue erschüttert, wenn ein Schwerfahrzeug vorbeifährt. Der Ausbau des Gewerbegebietes lässt zudem eine weitere Steigerung der Belastungen durch Schwerlastverkehr erwarten.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Eine wesentliche Ursache für die hohe Lärmbelastung sehen wir nicht nur in dem hohen Anteil an Schwerlastverkehr, sondern auch in den</p>	<p>Die Umgestaltung der östlichen Ortseinfahrt Vehlefan zur Geschwindigkeits-</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Geschwindigkeitsüberschreitungen, die an unserer Straße weit verbreitet sind. Die festgelegte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h halten viele Fahrzeugführer nicht ein. Dies ist nicht nur mit Lärmbelastigungen verbunden, sondern gefährdet auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Besondere Sorge bereitet uns in diesem Zusammenhang die Situation an der Einfahrt zur Wohnsiedlung "Am Kienluch". Diese Einfahrt liegt - genau wie unsere Grundstücke - direkt an einer Kurve, an der die Sicht auf die Straße stark eingeschränkt ist. Es gibt für zahlreiche Kinder - beispielsweise auf ihrem täglichen Schulweg - und für Erwachsene keine andere Möglichkeit, als direkt an der Kurve die Fahrbahn zu überqueren. Dies stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, da Fahrzeuge oft mit hoher Geschwindigkeit in die Kurve fahren und Verkehrsteilnehmer (z. B. querende Fußgänger; sich schnell annähernde Fahrzeuge) aufgrund der Streckenführung oft erst spät zu erkennen sind. Diese Situation ist für die Anwohner untragbar.	dämpfung und Querungssicherung ist als Prüfauftrag (Maßnahme) im Lärmaktionsplan formuliert.	
		Sowohl vor dem Hintergrund des Lärmschutzes als auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit erscheint es geboten, geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Das Dialog-Display am Wohngebiet "Am Gesundbrunnen" mag hier als ein kleiner Anfang gelten - allerdings ist es schon seit langer Zeit abgeschaltet, ohne dass den Bürgern hierfür Gründe vorgetragen wurden.	Ein Dialog-Display trägt zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei und ist dementsprechend wieder in Betrieb zu nehmen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
		Erfolgversprechend und unbedingt zu befürworten, erscheint der Vorschlag des Planungsbüros RICHTER-RICHARD im Lärmaktionsplan, die östliche Ortseinfahrt Vehlefanze zur Geschwindigkeitsdämpfung umzugestalten (z. B. durch eine Mittelinsel mit Fahrbahnversatz).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Darüber hinaus bitten wir eindringlich um eine Umsetzung des Vorschlags, die Fahrbahndecke in beiden Ortsdurchfahrten unter Nutzung eines lärm-mindernden Asphalts (-2 bis -3 dB(A)) zu sanieren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Über diese bei den Maßnahmen hinaus sollten verstärkte Geschwindigkeitskontrollen rund um die Kienluch-Einfahrt vorgenommen werden. Besonders erfolgversprechend erscheint der Aufbau einer stationären Messanlage. Sofern dies nicht umsetzbar sein sollte, könnten vermutlich auch regelmäßig tagsüber und nachts aufgestellte mobile Messgeräte dazu beitragen, dass mehr Fahrzeuge die vorgeschriebene Geschwindigkeit einhalten.	Der Landkreis Oberhavel und die Polizei führen im Rahmen ihrer Dienstpläne Geschwindigkeitskontrollen durch.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Schließlich ist es unabdingbar, eine Querungssicherung im Bereich der Einfahrt zur Wohnsiedlung "Am Kienluch" umzusetzen, um eine Geschwindigkeitsdämpfung zu erreichen und zugleich einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten: Kinder als besonders vulnerable Verkehrsteilnehmer, aber natürlich auch Erwachsene sollten die Möglichkeit haben, die Fahrbahn auf ihren täglichen Wegen sicher zu überqueren (Mit	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Blick auf Kinder als Verkehrsteilnehmer gilt, dass sie im Vergleich zu Erwachsenen häufiger spontan die Straße überqueren, beim Überqueren der Straße häufiger ihr Tempo variieren, bei der Entscheidung zum Überqueren einer Straße nicht die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, sondern nur die Größe der Lücke berücksichtigen und dass sie sich leichter ablenken lassen (Füsser et al., 1993; Basner &amp; De Mares, 1993). Die beschriebenen Verhaltensweisen erhöhen das Risiko von Kindern, an Unfällen im Straßenverkehr beteiligt zu sein - womit auf dem hier diskutierten Streckenabschnitt verheerende Folgen verbunden wären). Im Zuge der Umbaumaßnahmen sollte zudem geprüft werden, inwiefern ein Schluss der Gehweglücke auf dem Weg zur Bushaltestelle vorgenommen werden kann.</p> <p>Wir appellieren an die Gemeindeverwaltung und den Landkreis Oberhavel, die Angelegenheit ernst zu nehmen und nun konkrete Schritte einzuleiten, um den Verkehrslärm zu reduzieren und die Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde zu erhöhen. Nur so können wir sicherstellen, dass Oberkrämer ein Ort bleibt, an dem es sich gut leben und sicher bewegen lässt.</p>		
8	05.04.2024	<p>Nachfolgend erhalten Sie stellvertretend im Namen der Einwohner laut Unterschriftenliste meine Einwände und Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2024, Unter anderem beziehe ich mich auch auf die "LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung - Stand 19.09.2022 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland".</p> <p>"Nach § 47d Absatz 1 BImSchG stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach § 47d Absatz 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, ... ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen". Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar. Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen wie Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne haben und ermöglichen dadurch eine gesamtplanerische Problemlösung und -vermeidung. Viele lärmbedingte Konfliktfälle, die im Nachhinein hohe Kosten verursachen, können vorausschauend vermieden werden. Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten."</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Lärmmessungen sind gesetzlich nicht vorgesehen und mit Lärmberechnungen auch nicht vergleichbar. Das Kapitel 9.2.1 wird geändert. Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den</p>	<p><b>Ergänzung des Lärmaktionsplans um den Hinweis zur Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung.</b></p> <p><b>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b></p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Im Lärmaktionsplan wurde u.a. unter 9.2.1 als Belastungsachse Straßenverkehr die A10 (nördliche Berliner Ring) aufgenommen (Seite 41). Es wird folgendes ausgeführt: "... Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge ist der Handlungsspielraum äußerst gering, auch die Umsetzungschancen gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen ... äußerst gering".</p> <p>In der Einwohnerversammlung vom 21.03.2024 wurde darüber hinaus darauf hingewiesen, dass die Gemeinde rechtlich nicht in der Lage ist Maßnahmen für die A 10 festzulegen bzw. zu fordern, da diese Aufgabe in die Zuständigkeit der Bundesautobahnbehörde fällt.</p> <p>An dieser Stelle möchte ich mein Unverständnis zum Ausdruck bringen und nochmals auf die Ausführungen zum Sinn und Zweck eines Lärmaktionsplanes verweisen. Fakt ist, das bereits die Lärmkartierung 2022 mehrere Bereiche, u.a. auch Bärenklau, mit einer erhöhten Lärmbelastung (L<sub>night</sub> mit 54 db) ausgewiesen hat, was hier keine Berücksichtigung gefunden hat. Die dabei zugrunde gelegten Daten basierten auf einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, die mittlerweile aufgehoben wurde. Der durch diese Aufhebung verursachte erhöhte Lärmpegel stellt aus meiner Sicht eine erhebliche Einschränkung der Lebensqualität und eine Gesundheitsgefährdung dar.</p> <p>Ich verstehe durchaus, dass der Lärmaktionsplan aufgrund bestehender Lärmkarten erstellt wird, dennoch muss die neue Situation unbedingt Berücksichtigung finden, da es nicht hinnehmbar ist, dass die Bürger: innen noch weitere 5 Jahre ohne Maßnahmenplan der Gemeinde unter dem Autobahnlärm leiden.</p> <p>Insbesondere aufgrund der ihnen seit mindestens 2021 vorliegenden Beschwerdelage aus verschiedenen Ortsteilen sollte es der Gemeinde ein Anliegen sein, entsprechende Lärmmessungen punktuell vornehmen zu lassen, um die objektive Zunahme des Lärms auch gegenüber den zuständigen Landes- und Bundesbehörden nachweisen zu können. Sicherlich stehen dafür Gelder zur Verfügung, um dies mit einem unabhängigen Gutachter durchführen zu lassen.</p> <p>Im Übrigen wird eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von der LAI als effektivstes und kostengünstigstes Mittel beschrieben, um negativen Lärmauswirkungen entgegen zu treten. Ich erwarte daher, dass die Gemeinde eine Empfehlung zur Reduzierung der Geschwindigkeit in den Lärmaktionsplan aufnimmt.</p>	<p>Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Ich bitte ebenfalls zu berücksichtigen, dass bereits beim Ausbau der A10 und den vorherigen Planungen Einlassungen meinerseits erfolgten, die auf die nunmehr vorliegenden Probleme hingewiesen hatten. U.a. durch die nicht durchgehende Lärmschutzwand werden die Immissionen kanalisiert und treffen verstärkt, je nach Windrichtung, auf die Wohnbebauung. Zudem fand durch die Lärmschutzwände eine Verlagerung statt und die Immissionen gehen nunmehr eher in der Ortslage, also entfernter von der Lärmquelle, nieder. Dies können insbesondere wir in der Vogelsiedlung bestätigen. Auch wurde zum damaligen Zeitpunkt von einem "Flüsterasphalt" Abstand genommen, der sicherlich auch zu einer Minimierung der Immissionen beigetragen hätte. Wer regelmäßig den Weg auf der A10 in Richtung Dreieck Pankow unterwegs ist, kann durchaus den Effekt eines solchen Belages in Höhe Birkenwerder erleben. Selbst als Autofahrer kann man den Unterschied sehr deutlich erkennen.</p>	<p>Im Planfeststellungsverfahren/ -beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Soweit mir bekannt ist erhalten Anwohner in unmittelbarer Nähe zur Lärmquelle (unmittelbar hinter der Lärmschutzwand) entsprechende finanzielle Unterstützung für schallisolierte Fenster. Insbesondere aufgrund der oben ausgeführten Verlagerung der Immissionen sollte dies auch weiteren Anwohnern in der Ortslage zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Der Planfeststellungsbeschluss regelt den Anspruch auf passivem Schallschutz gemäß Lärmvorsorge (16. BImSchV). Davon unberührte Eigentümer können im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes die Anspruchsvoraussetzungen auf Basis aktueller Verkehrslärberechnungen (VLärmSchRL 97) per Antrag prüfen und ggf. bauliche Aufwendungen von der Autobahn GmbH des Bundes erstatten lassen. Ein einklagbarer Rechtsanspruch besteht nicht. Die Förderung ist vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel des Bundes.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Um den auszuhaltenden Lärm etwas plastischer zu verdeutlichen kann ich ihnen versichern, dass wir zunehmend insbesondere in der Sommerzeit auf Gehörschutz in Form von Ohrstöpseln beim Schlafen angewiesen sind, um bei geöffneten Fenstern ohne gesundheitliche Beeinträchtigung schlafen zu können. Ich gehe nicht davon aus, dass dies im Sinne der LAI ist.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Sollten diese Ausführungen nicht ausreichen um "etwas in Bewegung zu setzen", sind wir auch gerne bereit das Schreiben zu vervielfältigen und einzeln an die zuständige Landesbehörde zu versenden. Wir bitten freundlich um Berücksichtigung, hier besteht die Möglichkeit insgesamt zur</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität beizutragen, das sollte auch im Rahmen einer Planung genutzt werden. Abschließend möchte ich mich für die sehr aufschlussreiche Einwohnerversammlung bedanken und hoffe, dass derartige Veranstaltungen kein Einzelfall bleiben.		
9	05.04.2024	Lärm kann tatsächlich eine ernsthafte Gesundheitsgefährdung darstellen. Langfristige Belastung durch hohe oder permanente Lautstärken kann zu Schlafstörungen, Stress und sogar zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen. Die Bürger der Gemeinde sollten das Recht haben, in einer ruhigen und gesunden Umgebung zu leben, leider ist das in unserer Gemeinde derzeit nicht mehr gegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>§ 4 des Lärmaktionsplanes, Seite 4 Warum werden nicht die mittelfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele bei der Fortschreibung verwendet, wenn der Lärmaktionsplan 5 Jahre Gültigkeit hat? Insbesondere mit Blick die Langfristigkeit der Planung hierzu sollten 45 dB Lnight entsprechend der Empfehlung der WHO Büro Europa, Verwendung finden. Die Überschreitung wäre demnach dann in vielen Bereich gem. der Lärmkartierungen nachts 10 db - zumindest sollte das als Ziel bei den Auswirkungen den Autobahnlärm berücksichtigt werden (siehe hierzu aktuelle Lärmkartierung <a href="https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm 2022/">https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm 2022/</a>) Diese, und auch die bestehende Überschreitung ist nicht mehr als unerheblich einzustufen. Wir erwarten eine Prüfung und Änderung im Lärmaktionsplan.</p>	Die Gemeinde Oberkrämer legt als zuständige Behörde auf Empfehlung des Umweltbundesamtes das Wertepaar 60/50 dB(A) für den L <sub>den</sub> /L <sub>night</sub> als Prüfwerte zur Einschätzung eines besonderen Handlungsbedarfs fest. Dies sind keine konkreten Grenzwerte bei deren Überschreitung sich eine direkte Rechtsfolge ergibt. Es besteht auch kein Rechtsanspruch auf Einhaltung der Prüfwerte. Die Bärenklauer Straße ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>§ 9.2.4 Ortsdurchfahrten K 6506 Die Maßnahmenvorschläge unterstützen wir, insbesondere die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nachts auf Tempo 30 km/h - lokal begrenzte Temporeduzierungen führen zu deutlich erhöhter Lärmbelastung und sollten unbedingt vermieden werden. Da aber ähnliche Maßnahmen auf der L20 in Marwitz seit 2008 nicht umgesetzt werden konnten, stellt sich die Frage, wie die Gemeinde Ihre Maßnahmen plant, so dass zukünftig Maßnahmen des Lärmaktionsplanes bei Sanierungen berücksichtigt und umgesetzt werden? Welche Bemühungen werden diesbezüglich unternommen?</p>	Der Landkreis Oberhavel und die Polizei führen im Rahmen ihrer Dienstpläne Geschwindigkeitskontrollen durch. Verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken. Der Lärmaktionsplan erfüllt die Anforderungen gemäß § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Der Lärmaktionsplan allein stellt ohne vorherige Zustimmung durch Straßenbaulastträger oder Straßenverkehrsbehörde keine Rechtsgrundlage für die	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Umsetzung der darin festgeschriebenen Maßnahmen dar. Dies erfolgt im Nachgang nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern bzw. den dazu ermächtigten Behörden.	
		<p>9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr/ 9.2.1 A 10 nördlicher Berliner Ring Seite 41</p> <p>"... Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge ist der Handlungsspielraum äußerst gering, auch die Umsetzungschancen gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen ... äußerst gering". Es liegen Ihnen seit 2022 Aussagen der Bürger der Bereiche Veltener Weg, Schäfergarten, Koppehof, Klein Ziethen, Hauptstraße Schwante und weiterer Bereiche des Ortes vor, die eine erhebliche Lärmbelastung bekunden, diese sollten daher zwingend Berücksichtigung finden.</p> <p>Gem. Lärmkartierung 2022 liegen mehrere Ortsteile in kleinen oder großen Abschnitten (Klein-Ziethen, Neu Vehlefan, Eichstädt, Bärenklau, Vehlefan, Schwante) im betroffenen Bereich - Lnight mit 54 db, die hier keinerlei Berücksichtigung fanden. Warum ist das nicht Gegenstand des Gutachtens und des Lärmaktionsplanes?</p>	<p>Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Das Kapitel 9.2.1 wird geändert. Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
		<p>Unter Berücksichtigung der aktuellen Bauleitplanung erhöht sich außerdem die Anzahl der betroffenen Personen im Bereich der B Pläne 80/2021 und 82/2022 deutlich und die o.g. Aussage wäre daher zu überprüfen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan orientiert sich bei der Analyse grundsätzlich am Bestand und berücksichtigt keine geplanten Maßnahmen. Der Verkehrslärm der A 10 wird in den B-Plänen 80/2021 und 82/2022 untersucht und ggf. erforderlicher Lärmschutz darin festgesetzt. Die A 10 ist auch ohne die geplante Bebauung als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Wünschenswert wäre ein Gutachten, eine Prüfung, welche aufzeigen, was die Situation verbessern würde und welche Kosten dadurch entstehen!	Im Planfeststellungsverfahren/ -beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Lärmkartierungen wurden augenscheinlich unter Bezugnahme auf die 2022 gültige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h erstellt, die Höchstgeschwindigkeit ist seit über einem Jahr freigegeben.	Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (<1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
		Wir verstehen, dass der Lärmaktionsplan aufgrund bestehender Lärmkarten erstellt wird, dennoch muss die neue Situation unbedingt Berücksichtigung finden, da es nicht hinnehmbar ist, dass die Bürgerinnen noch weitere 5 Jahre ohne Maßnahmenplan der Gemeinde unter dem Autobahnlärm leiden. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird hinlänglich als effektivstes und kostengünstiges Mittel beschrieben und wird hier sofort abgelehnt - das ist für uns nicht nachvollziehbar, wenigstens als Plan/ Vision zur Unterstützung der betroffenen Bürger, wäre die Prüfung wünschenswert und auch notwendig. Wir erwarten eine Prüfung und Aufnahme der bekannten Problematik in den Lärmaktionsplan.	Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruh, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.	Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		Wir müssen anmerken, dass die Karten, Abbildungen schwer zu lesen, zu deuten sind und unseres Erachtens teilweise falsch (Höchstgeschwindigkeit und Lärmschutzwände) - hier wäre eine Nachbesserung wünschenswert.	Die Karten und Abbildungen werden im hochauflösenden Format als gesonderte Anlage beigefügt.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
10	05.04.2024	Dauerhafte Lärmbelastung kann tatsächlich eine ernsthafte Gesundheitsgefährdung darstellen und zu einer Beeinträchtigung des normalen Lebens	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		führen. Die Bürger Ihrer Gemeinde haben das Recht, in einer ruhigen und gesunden Umgebung zu leben, leider ist das in unserer Gemeinde derzeit nicht mehr gegeben.		
		<p>§ 4 des Lärmaktionsplanes, Seite 4 Warum werden nicht die mittelfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele bei der Fortschreibung verwendet wenn der Lärmaktionsplan 5 Jahre Gültigkeit hat?</p> <p>Insbesondere mit Blick die Langfristigkeit der Planung hierzu sollten 45 dB Lnight entsprechend der Empfehlung der WHO Büro Europa, Verwendung finden. Die Überschreitung wäre demnach dann in vielen Bereich gem. der Lärmkartierungen nachts 10 db - zumindest sollte das als Ziel bei den Auswirkungen den Autobahnlärm berücksichtigt werden (siehe hierzu aktuelle Lärmkartierung <a href="https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm2022/">https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm2022/</a>) Diese, und auch die bestehende Überschreitung ist nicht mehr als unerheblich einzustufen. Wir erwarten eine Prüfung und Änderung im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Die Gemeinde Oberkrämer legt als zuständige Behörde auf Empfehlung des Umweltbundesamtes das Wertepaar 60/50 dB(A) für den L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> als Prüfwerte zur Einschätzung eines besonderen Handlungsbedarfs fest. Dies sind keine konkreten Grenzwerte bei deren Überschreitung sich eine direkte Rechtsfolge ergibt. Es besteht auch kein Rechtsanspruch auf Einhaltung der Prüfwerte.</p> <p>Die Bärenklauer Straße ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>§ 9.2.4 Ortsdurchfahrten K 6506 Die Maßnahmenvorschläge unterstützen wir, insbesondere die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nachts auf Tempo 30 km/h - lokal begrenzte Temporeduzierungen führen zu deutlich erhöhter Lärmbelastung und sollten unbedingt vermieden werden. Allerdings stellt sich mir die Frage, wie Sie die Umsetzung der Höchstgeschwindigkeit kontrollieren wollen, die nächtliche Belastung ergibt sich jetzt schon durch unkontrollierte Überschreitungen der gebotenen Geschwindigkeit, insbesondere der nächtliche LKW Verkehr verursacht diese Belastung.</p> <p>Da aber ähnliche Maßnahmen auf der L20 in Marwitz seit 2008 nicht umgesetzt werden konnten, stellt sich die Frage, wie die Gemeinde Ihre Maßnahmen plant, so dass zukünftig Maßnahmen des Lärmaktionsplanes bei Sanierungen berücksichtigt und umgesetzt werden? Welche Bemühungen werden diesbezüglich unternommen? Die Installation einer festen Blitzeranlage wie in Bötzow wäre bereits jetzt ein Lösungsansatz. Ich erwarte eine Prüfung, Stellungnahme und Änderung im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Der Landkreis Oberhavel und die Polizei führen im Rahmen ihrer Dienstpläne Geschwindigkeitskontrollen durch. Verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken.</p> <p>Der Lärmaktionsplan erfüllt die Anforderungen gemäß § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Der Lärmaktionsplan allein stellt ohne vorherige Zustimmung durch Straßenbaulastträger oder Straßenverkehrsbehörde keine Rechtsgrundlage für die Umsetzung der darin festgeschriebenen Maßnahmen dar. Dies erfolgt im Nachgang nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern bzw. den dazu ermächtigten Behörden.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr/ 9.2.1 A 10 nördlicher Berliner Ring Seite 41</p> <p>" ... Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge ist der Handlungsspielraum äußerst gering, auch die Umsetzungschancen gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen ... äußerst gering". Es liegen Ihnen seit 2022 Aussagen der Bürger der Bereiche Veltener Weg, Schäfergarten, Koppehof, Klein Ziethen, Hauptstraße Schwante und weiterer Bereiche des Ortes vor, die eine erhebliche Lärmbelastung bekunden, diese sollten daher zwingend Berücksichtigung finden.</p> <p>Gem. Lärmkartierung 2022 liegen mehrere Ortsteile in kleinen oder großen Abschnitten (Klein-Ziethen, Neu Vehlefan, Eichstädt, Bärenklau, Vehlefan, Schwante) im betroffenen Bereich - Lnicht mit 54 db, die hier keinerlei Berücksichtigung fanden. Warum ist das nicht Gegenstand des Gutachtens und des Lärmaktionsplanes?</p>	<p>Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Das Kapitel 9.2.1 wird geändert. Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
		<p>Unter Berücksichtigung der aktuellen Bauleitplanung erhöht sich außerdem die Anzahl der betroffenen Personen im Bereich der B Pläne 80/2021 und 82/2022 deutlich und die o.g. Aussage wäre daher zu überprüfen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan orientiert sich bei der Analyse grundsätzlich am Bestand und berücksichtigt keine geplanten Maßnahmen. Der Verkehrslärm der A 10 wird in den B-Plänen 80/2021 und 82/2022 untersucht und ggf. erforderlicher Lärmschutz darin festgesetzt. Die A 10 ist auch ohne die geplante Bebauung als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Wünschenswert wäre ein Gutachten, eine Prüfung, welche aufzeigen, was die Situation verbessern würde und, welche Kosten dadurch entstehen!</p>	<p>Im Planfeststellungsverfahren/ -beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Die Lärmkartierungen wurden augenscheinlich unter Bezugnahme auf die 2022 gültige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h erstellt, die Höchstgeschwindigkeit ist seit über einem Jahr freigegeben.</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)),</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraffahrtstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Krafffahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.	
		Wir verstehen, dass der Lärmaktionsplan aufgrund bestehender Lärmkarten erstellt wird, dennoch muss die neue Situation unbedingt Berücksichtigung finden, da es nicht hinnehmbar ist, dass die Bürgerinnen noch weitere 5 Jahre ohne Maßnahmenplan der Gemeinde unter dem Autobahnlärm leiden. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird hinlänglich als effektives und kostengünstiges Mittel beschrieben und wird hier sofort abgelehnt - das ist für uns nicht nachvollziehbar, wenigstens als Plan/ Vision zur Unterstützung der betroffenen Bürger, wäre die Prüfung wünschenswert und auch notwendig. Wir erwarten eine Prüfung und Aufnahme der bekannten Problematik in den Lärmaktionsplan.	Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.	Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
		Weiterhin habe ich leider erst zu spät von der Einwohnerversammlung erfahren, die Öffentlichkeitsarbeit zur Bürgerbeteiligung sollte unbedingt verbessert werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	05.04.2024	Nachfolgend finden Sie unsere Bedenken und Einwände zum Inhalt des Lärmaktionsplan der Gemeinde Oberkrämer / 4. Runde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit. Dabei beziehen wir uns auch auf die "LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung -". Stand 19.09.2022 der "Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland". "Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf Bauleitpläne haben, viele lärmbedingte Konflikte können vorausschauend behandelt werden. Die Überprüfung von Lärmaktionsplänen sollte auf Empfehlung der LAI mind. folgende Punkte umfassen: die Entwicklungen der Zahl lärmbelasteter Menschen und die Verknüpfung der mit anderen raumbezogenen Planungen."(lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritteaktualisierung_1667389269.pdf (lai-immissionsschutz.de), Seite 2, Punkt 1 von Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)	Der Lärmaktionsplan orientiert sich bei der Analyse grundsätzlich am Bestand und berücksichtigt keine geplanten Maßnahmen. Der Verkehrslärm der A 10 wird in den B-Plänen 80/2021 und 82/2022 untersucht und ggf. erforderlicher Lärmschutz darin festgesetzt. Die A 10 ist auch ohne die geplante Bebauung als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Die im Gutachten 031-23-L-01_rev00 getroffene Aussage ist nicht korrekt. Da diese sich jedoch lediglich auf die Gebietsnutzung für die bestehenden	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland)</p> <p>Die Bebauungspläne für den Ortsteil Vehlefan (BPlan 82/2022, BPlan 80/2021), die derzeit zur Bürgerbeteiligung vorliegen, wurden nicht in Betracht gezogen oder berücksichtigt. Die als Wohngebiete Allgemein (WA) ausgewiesenen Gebiete im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 80 sind vollständig und im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 82 teilweise gemäß der Lärmkartierung Lnight mit 50 - 54 dB gekennzeichnet (siehe: <a href="https://lvie-wer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022">https://lvie-wer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022</a>). Gemäß dem Bundesimmissionschutzgesetz liegt der Immissionsrichtwert für Allgemeine Wohngebiete nachts bei 49 dB, was zu einer Überschreitung von bis zu 5 - 4 dB in großen Teilen führt - insbesondere bei vorherrschender Wetterlage (Südwest). Die Anzahl der von Lärm betroffenen Personen wird durch die genannten Bebauungspläne erheblich steigen. Vehlefan zählt derzeit 1868 Einwohner, durch die geplanten Bauprojekte sollen laut Planung weitere 350 hinzukommen. Dies würde eine Steigerung um fast 20% bedeuten, zusätzlich zu den bereits festgestellten Auswirkungen auf die Bärenklauer Straße. Im Gegensatz zur Feststellung auf Seite 11 des Gutachtens 031-23-L-01_rev00, dass "keine Bebauungspläne im untersuchten Gebiet vorhanden sind", existiert ein gültiger Bebauungsplan - 76/2021 für die Bärenklauer Straße 137 und 139 (gemäß Amtsblatt 7/2021). Wir bitten Sie um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p> <p>Pkt.: 9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr / 9.2.1 A 10 nördlicher Berliner Ring Seite 41</p> <p>Es wird folgendes ausgeführt: " ... Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge ist der Handlungsspielraum äußerst gering, auch die Umsetzungschancen gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen ... äußerst gering".</p> <p>Es wird festgestellt, dass aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge der Handlungsspielraum äußerst begrenzt ist und die Umsetzungschancen angesichts der Anzahl betroffener Personen äußerst gering sind. Dies ist bedauerlich, insbesondere da bestimmte Aspekte nicht berücksichtigt wurden. Mit Blick auf die aktuelle Bauleitplanung steigt die Anzahl betroffener Personen in den Bereichen der Bebauungspläne 80/2021 und 82/2022 deutlich an, weshalb die genannte Aussage überprüft werden sollte. Gemäß der Lärmkartierung 2022 liegen mehrere Ortsteile (Klein-Ziethen, Neu Vehlefan, Eichstadt, Bärenklau, Vehlefan, Schwante) in Abschnitten mit einer Lnight von 54 dB, was bisher nicht berücksichtigt wurde. Warum wurden diese Aspekte nicht im Gutachten und im Lärmaktionsplan behandelt?</p>	<p>Gebäude bezieht und diese alternativ über den Flächennutzungsplan (bereitet die B-Pläne vor) festgelegt wird, hat diese keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der Verkehrslärberechnung. Die Bärenklauer Straße ist auch ohne die potenzielle Umsetzung des B-Plans 76/2021 als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p> <p>Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Das Kapitel 9.2.1 wird geändert. Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruh, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Die Lärmkartierungen wurden offensichtlich unter Berücksichtigung der Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erstellt, obwohl diese Geschwindigkeitsbegrenzung seit über einem Jahr aufgehoben ist. Wir verstehen, dass der Lärmaktionsplan auf Grundlage bestehender Lärmkarten erstellt wird, jedoch muss die neue Situation dringend berücksichtigt werden. Es ist inakzeptabel, dass die Bürgerinnen und Bürger weitere fünf Jahre ohne Maßnahmenplan der Gemeinde unter dem Autobahnlärm leiden müssen. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird in der LAI als effektivste und kostengünstigste Maßnahme beschrieben, jedoch wird sie hier sofort abgelehnt - für uns ist dies nicht nachvollziehbar. Zumindest eine Prüfung als Plan oder Vision zur Unterstützung der betroffenen Bürger wäre wünschenswert und notwendig. Wir bitten Sie um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefanz, Karlsruhe, Vehlefanz sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans um den Hinweis zur Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
		<p>Pkt.: 9. Maßnahmen und Pkt.: 10. Langfristige Strategien Seiten, Ihre geplante Untersuchung des ÖPNV-Anschlusses an den Gewerbepark Oberkrämer Die gestiegene Lärmbelastung aufgrund des tatsächlichen Betriebs des Gewerbegebiets durch den Schwerlastverkehr wurde nicht berücksichtigt oder geprüft. Warum wurde in der Aktualisierung nicht die Zunahme des Schwerlastverkehrs durch die zahlreichen großen Logistikunternehmen im Gewerbegebiet thematisiert, von dem die Ortsteile Eichstadt, Marwitz, Vehlefanz und Schwante aufgrund der Durchfahrt betroffen sind? Die Gemeinde prüft zwar derzeit die Anbindung des Gewerbeparks an den öffentlichen Nahverkehr. Der Fokus sollte jedoch nicht nur auf den privaten Fahrten zu den Arbeitgebern liegen, sondern insbesondere auch auf den Schwerlastfahrten der Unternehmen im Gewerbegebiet. Wir bitten Sie um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Die Entwicklung des Schwerlastverkehrs wird durch die turnusmäßige bundesweite Erhebung des Verkehrsaufkommens im klassifizierten Straßennetz (Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen) als Grundlage für die regelmäßige Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Zusätzlich möchten wir Sie auf folgende Punkte aufmerksam machen: In Abbildung 5.2 auf Seite 14 des Dokuments zum Lärmaktionsplan ist die dargestellte zulässige Höchstgeschwindigkeit falsch. Ab Kilometer 165 (zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und der Anschlussstelle Oberkrämer sowie dem Autobahndreieck Havelland) ist die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben, sodass gemäß den Angaben eine</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Geschwindigkeit von 130 km/h angezeigt werden sollte. Daher ist es erforderlich, den Lärmaktionsplan zu überprüfen und anzupassen.	Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.	
		Wir möchten höflich darum bitten, unsere Anmerkungen und Einwände zu berücksichtigen. Nur so besteht die Chance, insgesamt zur Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität in Oberkrämer beizutragen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	05.04.2024	Grundsätzlich sollten Belastungen durch mehrere Lärmquellen berücksichtigt werden und auf Prioritäten eingegangen werden, die sich aus der Überschreitung von Grenzwerten oder anderen Kriterien ergeben. Unser Wohnort liegt in einem Gebiet (gem. Lärmkartierung des Bundes) mit deutlicher Überschreitung der Grenzwerte: LDEN 60-64 dB (A) und LNIGHT 50-54 dB(A).	Der Lärmaktionsplan erfüllt die Anforderungen gemäß § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		§ 4 des Lärmaktionsplanes, Seite 4 Warum werden nicht die mittelfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele bei der Fortschreibung verwendet wenn der Lärmaktionsplan 5 Jahre Gültigkeit hat? Insbesondere mit Blick die Langfristigkeit der Planung hierzu sollten 45 dB Lnight entsprechend der Empfehlung der WHO Büro Europa, Verwendung finden. Die Überschreitung wäre demnach dann in vielen Bereich gem. der Lärmkartierungen nachts 10 db - zumindest sollte das als Ziel bei den Auswirkungen den Autobahnlärm berücksichtigt werden (siehe hierzu aktuelle Lärmkartierung <a href="https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm 2022/">https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm 2022/</a> ) Diese, und auch die bestehende Überschreitung ist nicht mehr als unerheblich einzustufen. Wir erwarten eine Prüfung und Änderung im Lärmaktionsplan.	Die Gemeinde Oberkrämer legt als zuständige Behörde auf Empfehlung des Umweltbundesamtes das Wertepaar 60/50 dB(A) für den Lden/Lnight als Prüfwerte zur Einschätzung eines besonderen Handlungsbedarfs. Dies sind keine konkreten Grenzwerte bei deren Überschreitung sich eine direkte Rechtsfolge ergibt. Es besteht auch kein Rechtsanspruch auf Einhaltung der Prüfwerte. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr/ 9.2.1 A 10 nördlicher Berliner Ring Seite 41 " ... Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge ist der Handlungsspielraum äußerst gering, auch die Umsetzungschancen gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen ... äußerst gering". Es liegen Ihnen seit 2022 Aussagen der Bürger der Bereiche Veltener Weg, Schäfergarten, Koppehof, Klein Ziethen, Hauptstraße Schwante und weiterer Bereiche des Ortes vor, die eine erhebliche Lärmbelastung bekunden, diese sollten daher zwingend Berücksichtigung finden. Auch wir haben 2021 die Unterschriftensammlung unterstützt, da wir stark betroffen sind.	Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Das Kapitel 9.2.1 wird geändert. Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den	<b>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Gem. Lärmkartierung 2022 liegen mehrere Ortsteile in kleinen oder großen Abschnitten (Klein-Ziethen, Neu Vehlefan, Eichstädt, Bärenklau, Vehlefan, Schwante) im betroffenen Bereich - Lnight mit 54 db, die hier keinerlei Berücksichtigung fanden. Warum ist das nicht Gegenstand des Gutachtens und des Lärmaktionsplanes?</p> <p>Unter Berücksichtigung der aktuellen Bauleitplanung erhöht sich außerdem die Anzahl der betroffenen Personen im Bereich der B Pläne 80/2021 und 82/2022 deutlich und die o.g. Aussage wäre daher zu überprüfen.</p>	<p>Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	
		<p>Wünschenswert wäre ein Gutachten, eine Prüfung, welche aufzeigen, was die Situation verbessern würde und welche Kosten dadurch entstehen!</p>	<p>Im Planfeststellungsverfahren/ -beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Die Lärmkartierungen wurden augenscheinlich unter Bezugnahme auf die 2022 gültige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h erstellt, die Höchstgeschwindigkeit ist seit über einem Jahr freigegeben.</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Wir verstehen, dass der Lärmaktionsplan aufgrund bestehender Lärmkarten erstellt wird, dennoch muss die neue Situation unbedingt Berücksichtigung finden, da es nicht hinnehmbar ist, dass die Bürgerinnen noch weitere 5 Jahre ohne Maßnahmenplan der Gemeinde unter dem Autobahnlärm leiden.</p> <p>Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird hinlänglich als effektivstes und kostengünstiges Mittel beschrieben und wird hier sofort abgelehnt -</p>	<p>Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>das ist für uns nicht nachvollziehbar, wenigstens als Plan/ Vision zur Unterstützung der betroffenen Bürger, wäre die Prüfung wünschenswert und auch notwendig. Wir erwarten eine Prüfung und Aufnahme der bekannten Problematik in den Lärmaktionsplan.</p>		<p>Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
		<p>Wir müssen anmerken, dass die Karten, Abbildungen schwer zu lesen, zu deuten sind und unseres Erachtens teilweise falsch (Höchstgeschwindigkeit und Lärmschutzwände) - hier wäre eine Nachbesserung wünschenswert.</p>	<p>Die Karten und Abbildungen werden im hochauflösenden Format als gesonderte Anlage beigelegt.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>
13	03.04.2024	<p>Lärmaktions- und Bauleitpläne können und sollten Auswirkungen aufeinander haben. Viele lärmbedingte Konflikte mögen dahingehend sinnvollerweise auch bitte vorausschauend behandelt werden. Laut Empfehlung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz ist eine Überprüfung von Lärmaktionsplänen daher mindestens im Hinblick auf die Entwicklung der Zahl lärmbelasteter Menschen und die Verknüpfung mit anderen raumbezogenen Planungen vorzunehmen. U.a. zum Autobahnlärm der A10 nördlicher Berliner Ring heißt es sinngemäß, dass aufgrund bereits gesetzlich erfüllter Lärmvorsorge kaum zusätzlicher Handlungsspielraum bestünde und auch die Umsetzungschancen weiterer Maßnahmen – gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen - äußerst gering sei. Der Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete liegt nachts bei 49 dB. Laut Lärmkartierung 2022 liegen mehrere - schon heute nicht unwesentlich bewohnte - Bereiche der Ortsteile Bärenklau und Vehlefanze bei 54 dB. Demnach liegt die Überschreitung bei bis zu 5 dB. Nach Empfehlung der WHO sollen bei mittelfristig anzustrebenden Umweltschutzziele nur 45 dB Anwendung finden. Die Überschreitung läge damit in vielen Bereichen sogar bei 10 dB. Nach aktuell ausliegenden Bebauungsplänen für den Ortsteil Vehlefanze werden mit "Wohnen allgemein" ausgewiesene Gebiete im Bereich des BPlanes Nr.80 komplett und im Bereich des BPlanes Nr.82 teilweise laut Lärmkartierung auch mit überschreitenden Werten von L<sub>night</sub> 50-54 dB ausgewiesen. Die Zahl lärmbelasteter Menschen wird sich damit im Ortsteil Vehlefanze absehbar um nahezu 20% und damit signifikant erhöhen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan orientiert sich bei der Analyse grundsätzlich am Bestand und berücksichtigt keine geplanten Maßnahmen. Der Verkehrslärm der A 10 wird in den B-Plänen 80/2021 und 82/2022 untersucht und ggf. erforderlicher Lärmschutz darin festgesetzt. Die A 10 ist auch ohne die geplante Bebauung als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Zu beanstanden ist in diesem Zusammenhang auch, dass die zugrunde gelegte Lärmkartierung 2022 hinsichtlich der Autobahn noch auf einer durchgehend zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h basiert. Mittlerweile gibt es - auf dem insbesondere den Ortsteil Vehlefanze beeinflussenden Autobahnabschnitt ohne Schallschutzwand - keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Dies dürfte eine wesentliche Änderung darstellen, die</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		die Lärmentwicklung gegenüber der herangezogenen Kartierung nochmals erheblich erhöht hat und damit nicht erst bei einer nächsten Lärmkartierung Berücksichtigung finden kann.	Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.	
		Zudem sehen wir in diesem Zusammenhang auch die angestiegene Lärmbelastung durch den Schwerlastverkehr des stark logistisch geprägten und in den letzten zwei Jahren wesentlich ausgebauten Gewerbegebietes leider nicht berücksichtigt.	Die aktuellen Verkehrsstärken der A 10 liegen unterhalb der im Planfeststellungsverfahren angesetzten Verkehrsprognose.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Feststellungen zu bereits gesetzlich erfüllter Lärmvorsorge und äußerst geringen Umsetzungschancen weiterer Maßnahmen - gemessen an der Anzahl betroffenen Personen - scheinen u.E. damit doch zweifelhaft. Wir möchten Sie daher bitten die angesprochenen Punkte zu überprüfen und den Lärmaktionsplan ggf. nachzubessern.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zur Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität würden wir einen Ausbau der Schallschutzmauerbauten auch im Bereich der Kilometer 163/,5 bis 161, 5 sehr begrüßen.	Im Planfeststellungsverfahren/ -beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Eine Reduzierung der Autobahnhöchstgeschwindigkeit die effektivste und kostengünstigste Möglichkeit, wurde bislang jedoch abgelehnt. Dies darf als ein mögliches Mittel aber nicht ausgeschlossen sein und möge bitte als Alternative ggf. weiter angestrebt werden.	Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.	<b>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
14	05.04.2024	Wir hoffen zumindest mittelfristig auf die Umsetzung von effektiven Maßnahmen, um die Z.Z. bestehende unbefriedigende Situation zu verbessern. Als wir vor vielen Jahren bewusst nach Vehlefan gezogen sind, haben wir	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		die ländliche Ruhe zu schätzen gelernt. Inzwischen hat die Lärmbelästigung jedoch unerträgliche Ausmaße angenommen, insbesondere nach dem Ausbau der A1 0 und der Zunahme des LKW-Verkehrs in der Bärenklauer Straße.		
		Unter Punkt 9.3 sind mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung aufgeführt. Sie können versichert sein, dass auch wir bereit sind, unseren Beitrag zu leisten. So nutzen wir z.B. das E-Auto bzw. das Rad, um zur Arbeitsstätte zu kommen und legen Wege im Dorf zu Fuß oder per Rad zurück. Radfahren im Dorf wäre allerdings weniger gefährlich, gäbe es ausgewiesene Radwege.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>Im Dokument "LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung – Stand 19.09.2022, Seite 2, Punkt 1 von Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland" heißt es:</p> <p>.. Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf Bauleitpläne haben, viele lärmbedingte Konflikte können vorausschauend behandelt werden. Die Überprüfung von Lärmaktionsplänen sollte auf Empfehlung der LAI mind. folgende Punkte umfassen: die Entwicklungen der Zahl lärmbelasteter Menschen und die Verknüpfung der mit anderen raumbezogenen Planungen."</p> <p>Die aktuell für die Bürgerbeteiligung ausliegenden Bebauungspläne für den Ortsteil Vehlefan (BPlan 82/2022, BPlan 8012021) wurden nicht einbezogen oder berücksichtigt.</p> <p>Die mit WA (Wohnen Allgemein) ausgewiesenen Gebiete sind im Bereich des B Planes Nr. 80 komplett und im Bereich des B Planes Nr. 82 teilweise gem. Lärmkartierung Lnight mit 50 – 54 dB(A) ausgewiesen (siehe: <a href="https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022">https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022</a>). Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz ist für Allgemeine Wohngebiete nachts der Immissionsrichtwert mit 49 dB(A) angegeben, somit ergibt sich eine Überschreitung in großen Bereichen um 5 - 4 dB (A) nachts - dauerhaft bei vorherrschender Wetterlage (Südwest).</p> <p>Die Anzahl lärmbelasteter Menschen wird sich durch die in Rede stehenden B Pläne stark verändern - insgesamt gem. Planung 350 (ausgehend von aktuell 1858 Einwohnern in Vehlefan ergibt sich eine Steigerung von fast 20%), zusätzlich zu den bereits genannten, festgestellten Auswirkungen der Bärenklauer Straße. Anders als die in dem Gutachten 031-23-L-01_rev00, Seite 11 aufgeführte Feststellung "..... Bebauungspläne liegen im untersuchten Gebiet nicht vor", liegt ein gültiger Bebauungsplan -</p>	<p>Der Lärmaktionsplan orientiert sich bei der Analyse grundsätzlich am Bestand und berücksichtigt keine geplanten Maßnahmen. Der Verkehrslärm der A 10 wird in den B-Plänen 80/2021 und 82/2022 untersucht und ggf. erforderlicher Lärmschutz darin festgesetzt. Die A 10 ist auch ohne die geplante Bebauung als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p> <p>Die im Gutachten 031-23-L-01_rev00 getroffene Aussage ist nicht korrekt. Da diese sich jedoch lediglich auf die Gebietsnutzung für die bestehenden Gebäude bezieht und diese alternativ über den Flächennutzungsplan (bereitet die B-Pläne vor) festgelegt wird, hat diese keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der Verkehrslärberechnung.</p> <p>Die Bärenklauer Straße ist auch ohne die potenzielle Umsetzung des B-Plans 76/2021 als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>7612021 Bärenklauer Str.137 und 139 vor. (gem. Amtsblatt 712021) Wir bitten Sie hierzu um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p> <p>Abschnitt 4 des Lärmaktionsplanes "Geltende Grenzwerte ...": Warum verwendet die Gemeinde Oberkrämer nicht die mittelfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 55/45 dB(A) bei der Fortschreibung in der 4. Runde? Insbesondere mit Blick auf die neuen Bebauungspläne und der langfristigen Planung hierzu sollten L<sub>night</sub> = 45 dB(A) entsprechend der Empfehlung der WHO, Regionalbüro Europa, Verwendung finden. Die bestehende Geräuschbelastung sowie auch die kurzfristig von der Gemeinde Oberkrämer angestrebte Überschreitung der empfohlenen Werte sind nicht mehr als unerheblich einzustufen. Wir bitten Sie hierzu um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Die Gemeinde Oberkrämer legt als zuständige Behörde auf Empfehlung des Umweltbundesamtes das Wertepaar 60/50 dB(A) für den L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> als Prüfwerte zur Einschätzung eines besonderen Handlungsbedarfs fest. Dies sind keine konkreten Grenzwerte bei deren Überschreitung sich eine direkte Rechtsfolge ergibt. Es besteht auch kein Rechtsanspruch auf Einhaltung der Prüfwerte. Die Bärenklauer Straße ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>Abschnitt 5.3 des Lärmaktionsplanes "Belastungsachsen" In Abb. 5.11 und 5.12 werden belastete Gebäude in der Bärenklauer Straße markiert. Dort können wir uns allerdings nicht wiederfinden, da unser Haus in 2. Reihe steht. Die Lärmbelastung - gerade in den frühen Morgenstunden - ist enorm. Daher fragen wir uns, wie die Berechnung der Pegel das tatsächliche Empfinden wiedergeben soll. Die unter Abschnitt 9.2.4 vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und die Sanierung der Fahrbahndecke würden sicher Abhilfe schaffen. Wir bitten Sie um entsprechende Stellungnahme.</p>	Es wurden alle Hauptgebäude (mit Wohnnutzung) der Ortslage Vehlefanzen in den Verkehrslärberechnungen berücksichtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>Abschnitt 9.2 des Lärmaktionsplanes "Belastungsachsen Straßenverkehr" 9.2.1 "A 10 (nördlicher Berliner Ring)" Es wird folgendes ausgeführt: "... Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge ist der Handlungsspielraum äußerst gering, auch die Umsetzungschancen gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen ... äußerst gering". Unter Berücksichtigung der aktuellen Bauleitplanung erhöht sich die Anzahl der betroffenen Personen im Bereich der B Pläne 80/2021 und 82/2022 deutlich und die o.g. Aussage wäre daher zu überprüfen. Zudem liegen Ihnen Aussagen der Bürger der Bereiche Veltener Weg, Schäfergarten, Koppehof, Klein Ziethen, Hauptstraße Schwante und weiterer Bereiche des Ortes vor, die eine erhebliche</p>	Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Das Kapitel 9.2.1 wird geändert. Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefanzen, Karlsruhe, Vehlefanzen sowie Bärenklau	<b>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Lärmbelastung bekunden und sollten daher Berücksichtigung finden. Gem. Lärmkartierung 2022 liegen mehrere Ortsteile in kleinen oder großen Abschnitten (KleinZiethen, Neu Vehlefan, Eichstädt, Bärenklau, Vehlefan, Schwante) im betroffenen Bereich - Lnight 54 db(A), die hier keinerlei Berücksichtigung fanden. Warum ist das nicht Gegenstand des Gutachtens und des Lärmaktionsplanes?</p> <p>Wären stichprobenartigen Messungen an festzulegenden Triggerpunkten denkbar, die rechtlich zwar keine Relevanz haben, die aber zeigen können, dass objektiv eine Belastung besteht und als Handlungsgrundlage für Verbesserungen dienen kann?</p>	<p>insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	
		<p>Wünschenswert wäre zudem ein Gutachten, eine Prüfung, welche aufzeigen, was die Situation verbessern würde und, welche Kosten dadurch entstehen!</p>	<p>Im Planfeststellungsverfahren/-beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Die Lärmkartierungen wurden augenscheinlich unter Bezugnahme auf die 2022 gültige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h erstellt, die Höchstgeschwindigkeit ist seit über einem Jahr freigegeben.</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	<p><b>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</b></p>
		<p>Wir verstehen, dass der Lärmaktionsplan aufgrund bestehender Lärmkarten erstellt wird, dennoch muss die neue Situation unbedingt Berücksichtigung finden, da es nicht hinnehmbar ist, dass die Bürgerinnen noch weitere 5 Jahre ohne Maßnahmenplan der Gemeinde unter dem Autobahnlärm leiden.</p> <p>Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird in der LAI als effektivstes und kostengünstiges Mittel beschrieben und wird hier sofort abgelehnt - das ist für uns nicht nachvollziehbar, wenigstens als Plan/Vision zur</p>	<p>Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p><b>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem</b></p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Unterstützung der betroffenen Bürger, wäre die Prüfung wünschenswert und auch notwendig. Wir bitten Sie auch hierzu um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p> <p>Abschnitt 9 "Maßnahmen ..." und 10. "Langfristige Strategien" Ihre geplante Untersuchung des ÖPNV-Anschlusses an den Gewerbepark Oberkrämer: Die erhöhte Lärmbelastung durch Schwerlastverkehr durch tatsächliche Inbetriebnahme des Gewerbegebietes fand keine Berücksichtigung bzw. wurde nicht geprüft. Warum wurde in der Fortschreibung die Zunahme des Schwerlastverkehrs durch die vielen großen Logistikunternehmen des Gewerbegebietes, von dem die Ortsteile Eichstädt, Marwitz, Vehlafanz und Schwante betroffen sind, nicht thematisiert? Die Gemeinde lässt derzeit die ÖPNV-Erschließung des Gewerbeparks prüfen. Der Fokus sollte allerdings neben den privaten Fahrten zum Arbeitgeber insbesondere auf den Schwerlastfahrten durch die Unternehmen im Gewerbegebiet liegen. Wie ist die Kosten- Nutzen- Effizienz dieser Untersuchung? In der Einwohnerversammlung wurde zum Thema Lärm explizit auf die sinnvolle Verwendung von Steuergeldern hingewiesen. Wo sehen Sie die Effizienz einer solchen Untersuchung in Bezug auf die Lärmreduzierung? Wir bitten Sie hierzu um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p>		<p>Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
15	05.04.2024	<p>Im Folgenden erhalten Sie unsere Einwände und Stellungnahmen zum Inhalt der rubr. Bekanntmachung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit. Dabei beziehen wir uns auch auf die "LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung -", Stand 19.09.2022 der "Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland".</p> <p>"Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf Bauleitpläne haben, viele lärmbedingte Konflikte können vorausschauend behandelt werden. Die Überprüfung von Lärmaktionsplänen sollte auf Empfehlung der LAI mind. folgende Punkte umfassen: die Entwicklungen der Zahl lärmbelasteter Menschen und die Verknüpfung der mit anderen raumbezogenen Planungen."(lai:hinweise,zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung..1667389269.pdf (lai-Immissionsschutz.de) Seite 2, Punkt 1 von Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland)</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan orientiert sich bei der Analyse grundsätzlich am Bestand und berücksichtigt keine geplanten Maßnahmen. Der Verkehrslärm der A 10 wird in den B-Plänen 80/2021 und 82/2022 untersucht und ggf. erforderlicher Lärmschutz darin festgesetzt. Die A 10 ist auch ohne die geplante Bebauung als Belastungsachse mit</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Die aktuell für die Bürgerbeteiligung ausliegenden Bebauungspläne für den Ortsteil Vehlefan (BPlan 62/2022, BPlan 80/2021) wurden nicht einbezogen oder berücksichtigt. Die mit WA (Wohnen Allgemein) ausgewiesenen Gebiete sind im Bereich des B Planes Nr. 80 komplett und im Bereich des B Planes Nr. 82 teilweise gern. Lärmkartierung <math>L_{night}</math> mit 50 – 54 dB ausgewiesen (siehe: <a href="https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022">https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022</a>). Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz ist für Allgemeine Wohngebiete nachts der Immissionsrichtwert mit 49 dB angegeben, somit ergibt sich eine Überschreitung in großen Bereichen um 5 - 4 dB nachts - dauerhaft bei vorherrschender Wetterlage (Südwest). Die Anzahl lärm belasteter Menschen wird sich durch die in Rede stehenden B Pläne stark verändern - insgesamt gem. Planung 350 (ausgehend von aktuell 1858 Einwohnern in Vehlefan ergibt sich eine Steigerung von fast 20%). zusätzlich zu den bereits genannten, festgestellten Auswirkungen der Bärenklauer Str.</p> <p>Anders als die in dem Gutachten 031-23-L-01_rev00, Seite 11 aufgeführte Feststellung " ... Bebauungspläne liegen im untersuchten Gebiet nicht vor", liegt ein gültiger Bebauungsplan - 76/2021 Bärenklauer Str.137 und 139 vor. (gem. Amtsblatt 7/2021) Wir bitten Sie hierzu um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p> <p>Die im Gutachten 031-23-L-01_rev00 getroffene Aussage ist nicht korrekt. Da diese sich jedoch lediglich auf die Gebietsnutzung für die bestehenden Gebäude bezieht und diese alternativ über den Flächennutzungsplan (bereitet die B-Pläne vor) festgelegt wird, hat diese keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der Verkehrslärberechnung.</p> <p>Die Bärenklauer Straße ist auch ohne die potenzielle Umsetzung des B-Plans 76/2021 als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	
		<p><b>§ 4 des Lärmaktionsplanes, Seite 4</b></p> <p>Warum werden nicht die mittelfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele bei der Fortschreibung verwendet? Insbesondere mit Blick auf die neuen Bebauungspläne- Pläne und der langfristigen Planung hierzu sollten 45 dB <math>L_{night}</math> entsprechend der Empfehlung der WHO Büro Europa, Verwendung finden.</p> <p>Die Überschreitung wäre demnach dann in vielen Bereichen hier nachts 10 db. Zumindest sollte dieser Umstand als formuliertes Ziel bei den Auswirkungen den Autobahnlärm berücksichtigt werden (siehe hierzu aktuelle Lärmkartierung <a href="https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022/">https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022/</a>) Diese, und die bestehende Überschreitung ist nicht mehr als unerheblich einzustufen.</p>	<p>Die Gemeinde Oberkrämer legt als zuständige Behörde auf Empfehlung des Umweltbundesamtes das Wertepaar 60/50 dB(A) für den <math>L_{den}/L_{night}</math> als Prüfwerte zur Einschätzung eines besonderen Handlungsbedarfs fest. Dies sind keine konkreten Grenzwerte bei deren Überschreitung sich eine direkte Rechtsfolge ergibt. Es besteht auch kein Rechtsanspruch auf Einhaltung der Prüfwerte.</p> <p>Die Bärenklauer Straße ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p><b>9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr 1 9.2.1 A 10 nördlicher Berliner Ring Seite 41</b></p> <p>Es wird folgendes ausgeführt: "... Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge ist der Handlungsspielraum äußerst gering, auch die Umsetzungschancen gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen ... äußerst</p>	<p>Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p> <p>Das Kapitel 9.2.1 wird geändert.</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>gering". Unter Berücksichtigung der aktuellen Bauleitplanung erhöht sich die Anzahl der betroffenen Personen im Bereich der B Pläne 80/2021 und 82/2022 deutlich und die o.g. Aussage wäre daher zu überprüfen. Zudem liegen Ihnen Aussagen der Bürger der Bereiche Veltener Weg, Schäfergarten, Koppehof, Klein Ziethen, Hauptstraße Schwante und weiterer Bereiche des Ortes vor, die eine erhebliche Lärmbelastung bekunden und sollten daher Berücksichtigung finden. Wir verweisen hierzu freundlich auf den geführten Schriftwechsel und die Gespräche zur "Lärmbelastung Autobahn A10".</p> <p>Gem. Lärmkartierung 2022 liegen mehrere Ortsteile in kleinen oder großen Abschnitten (Klein-Ziethen, Neu Vehlefan, Eichstädt, Bärenklau, Vehlefan, Schwante) im betroffenen Bereich - Lnight mit 54 db, die hier keinerlei Berücksichtigung fanden. Warum ist das nicht Gegenstand des Gutachtens und des Lärmaktionsplanes?</p>	<p>Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p><b>10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b></p>
		<p>Was halten Sie von stichprobenartigen Messungen an festzulegenden Triggerpunkten, die rechtlich zwar keine Relevanz haben, die aber zeigen können, dass objektiv eine Belastung besteht und die als Handlungsgrundlage für Verbesserungen dienen können?</p>	<p>Lärmmessungen sind gesetzlich nicht vorgesehen und ersetzen keine Verkehrslärberechnungen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Wünschenswert wäre zudem eine gutachterliche Prüfung, welche aufzeigt, was die Situation verbessern würde und welche Kosten dadurch entstehen!</p>	<p>Im Planfeststellungsverfahren/-beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Die Lärmkartierungen wurden augenscheinlich unter Bezugnahme auf die, 2022 gültige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h erstellt, die Höchstgeschwindigkeit ist seit über einem Jahr freigegeben.</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	<p><b>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</b></p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Wir verstehen, dass der Lärmaktionsplan aufgrund bestehender Lärmkarten erstellt wird, dennoch muss die neue Situation unbedingt Berücksichtigung finden, da es nicht hinnehmbar ist, dass die Bürgerinnen noch weitere 5 Jahre ohne Maßnahmenplan der Gemeinde unter dem Autobahnlärm leiden.</p> <p>Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird in der LAI als effektivstes und kostengünstiges Mittel beschrieben und wird hier sofort abgelehnt -das ist für uns nicht nachvollziehbar - Wir erwarten wenigstens einen Plan, eine Vision zur Unterstützung der betroffenen Bürger, daher ist diese Prüfung wünschenswert.</p> <p>Wir bitten Sie hierzu um Überprüfung und Ergänzung im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
		<p><b>9.2.2 L20 Chauseestr. Marwitz Seite 43</b></p> <p>Die L20 wurde im letzten Jahr teilsaniert und war 2008/2013 schon Gegenstand des Lärmaktionsplanes. Warum wurden die Vorschläge im Zuge der Sanierung nicht umgesetzt, Wieweit gingen die Bemühungen - Welche Absprachen wurden getroffen und umgesetzt/ nicht umgesetzt? Welche Maßnahmen plant die Gemeinde, dass zukünftig Maßnahmen des Lärmaktionsplanes bei Sanierungen berücksichtigt und umgesetzt werden? Wir bitten Sie um entsprechende Stellungnahme.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan erfüllt die Anforderungen gemäß § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Der Lärmaktionsplan allein stellt ohne vorherige Zustimmung durch Straßenbaulastträger oder Straßenverkehrsbehörde keine Rechtsgrundlage für die Umsetzung der darin festgeschriebenen Maßnahmen dar. Dies erfolgt im Nachgang nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern bzw. den dazu ermächtigten Behörden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p><b>9. Maßnahmen und 10.Langfristige Strategien</b></p> <p><b>Ihre geplante Untersuchung des ÖPNV-Anschlusses an den Gewerbepark Oberkrämer</b></p> <p>Die erhöhte Lärmbelastung durch den Schwerlastverkehr durch tatsächliche Inbetriebnahme des Gewerbegebietes fand keine Berücksichtigung bzw. wurde nicht geprüft. Warum wurde in der Fortschreibung die Zunahme des Schwerlastverkehrs durch die vielen großen Logistikunternehmen des Gewerbegebietes, von dem durch die Durchfahrt die Ortsteile Eichstädt, Marwitz, Vehlefan, Schwante betroffen sind, nicht thematisiert. Dagegen: "Die Gemeinde lässt derzeit die ÖPNV-Erschließung des Gewerbebereichs prüfen." Der Fokus sollte allerdings neben den privaten Fahrten zum Arbeitgeber, insbesondere auf den Schwerlastfahrten durch die Unternehmen im Gewerbegebiet liegen. Wie ist die Kosten- Nutzen- Effizienz dieser Untersuchung? In der Einwohnerversammlung wurde zum Thema Lärm explizit auf die</p>	<p>Die Entwicklung des Schwerlastverkehrs wird durch die turnusmäßige bundesweite Erhebung des Verkehrsaufkommens im klassifizierten Straßennetz (Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen) als Grundlage für die regelmäßige Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.</p> <p>Der LAP enthält ein Kapitel zur finanziellen Information. Die Prüfung der ÖPNV-Erschließung des Gewerbebereichs ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Erstellung eines Logistik- oder Lkw-Lenkungskonzeptes ist nicht</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		sinnvolle Verwendung von Steuergeldern hingewiesen. Wo sehen Sie die Effizienz einer solchen Untersuchung im Bezug auf die Lärmreduzierung? Wir bitten Sie hierzu um Überprüfung und Stellungnahme.	Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sofern ein solches Konzept vorläge, könnte darauf zurückgegriffen werden.	
16	05.04.2024	<p><b>1) Allgemeines:</b> Die aktuell für die Bürgerbeteiligung ausliegenden Bebauungspläne für den Ortsteil Vehlefan (BPlan 82/2022, BPlan 80/2021) wurden nicht einbezogen oder berücksichtigt. Die mit WA (Wohnen Allgemein) ausgewiesenen Gebiete sind im Bereich des B Planes Nr. 80 komplett und im Bereich des B Planes Nr. 82 teilweise gern. Lärmkartierung <math>L_{night}</math> mit 50 – 54 dB ausgewiesen (siehe: <a href="https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022">https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022</a>). Gemäß Bundesimmissionschutzgesetz ist für Allgemeine Wohngebiete nachts der Immissionsrichtwert mit 49 dB angegeben. Somit ergibt sich eine Überschreitung in großen Bereichen um 5 - 4 dB nachts - dauerhaft bei vorherrschender Wetterlage (Südwest). Die Anzahl lärmbelasteter Menschen wird sich durch die in Rede stehenden B-Pläne stark verändern - insgesamt gem. Planung 350 (ausgehend von aktuell 1858 Einwohnern in Vehlefan ergibt sich eine Steigerung von fast 20%). zusätzlich zu den bereits genannten, festgestellten Auswirkungen der Bärenklauer Str. Wir erwarten die Berücksichtigung und Änderung im Lärmaktionsplan.</p> <p><b>§ 9.2.4 Ortsdurchfahrten K 6506</b> Die Maßnahmenvorschläge unterstützen wir, insbesondere die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nachts auf Tempo 30 km/h - lokal begrenzte Temporeduzierungen führen zu deutlich erhöhter Lärmbelastung und sollten unbedingt vermieden werden. Da aber ähnliche Maßnahmen auf der L20 in Marwitz seit 2008 nicht umgesetzt werden konnten, stellt sich die Frage, wie die Gemeinde Ihre Maßnahmen plant, so dass zukünftig Maßnahmen des Lärmaktionsplanes bei Sanierungen berücksichtigt und umgesetzt werden? Welche Bemühungen werden diesbezüglich unternommen?</p>	<p>Der Lärmaktionsplan orientiert sich bei der Analyse grundsätzlich am Bestand und berücksichtigt keine geplanten Maßnahmen. Der Verkehrslärm der A 10 wird in den B-Plänen 80/2021 und 82/2022 untersucht und ggf. erforderlicher Lärmschutz darin festgesetzt. Die A 10 ist auch ohne die geplante Bebauung als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p> <p>Der Landkreis Oberhavel und die Polizei führen im Rahmen ihrer Dienstpläne Geschwindigkeitskontrollen durch. Verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken. Der Lärmaktionsplan erfüllt die Anforderungen gemäß § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Der Lärmaktionsplan allein stellt ohne vorherige Zustimmung durch Straßenbausträger oder Straßenverkehrsbehörde keine Rechtsgrundlage für die Umsetzung der darin festgeschriebenen Maßnahmen dar. Dies erfolgt im Nachgang nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern bzw. den dazu ermächtigten Behörden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>9.2 Belastungsachsen Straßenverkehr 1 9.2.1 A 10 nördlicher Berliner Ring Seite 41</p> <p>"... Aufgrund der gesetzlich erfüllten Lärmvorsorge ist der Handlungsspielraum äußerst gering, auch die Umsetzungschancen gemessen an der Anzahl der betroffenen Personen äußerst gering". Es liegen Ihnen seit 2022 Aussagen der Bürger der Bereiche Veltener Weg, Schäfergarten, Koppehof, Klein Ziethen, Hauptstraße Schwante und weiterer Bereiche des Ortes vor, die eine erhebliche Lärmbelastung bekunden, diese sollten daher zwingend Berücksichtigung finden. Gem. Lärmkartierung 2022 liegen mehrere Ortsteile in kleinen oder großen Abschnitten (Klein-Ziethen, Neu Vehlefan, Eichstädt, Bärenklau, Vehlefan, Schwante) im betroffenen Bereich - L<sub>night</sub> mit 54 db, die hier keinerlei Berücksichtigung fanden. Warum ist das nicht Gegenstand des Gutachtens und des Lärmaktionsplanes? Unter Berücksichtigung der aktuellen Bauleitplanung erhöht sich außerdem die Anzahl der betroffenen Personen im Bereich der B Pläne 80/2021 und 82/2022 deutlich und die o.g. Aussage wäre daher zu überprüfen.</p>	<p>Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert. Das Kapitel 9.2.1 wird geändert. Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h haben die Beschwerden über eine zu hohe Verkehrslärmbelastung von betroffenen Bürgern stark zugenommen. Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
		<p>Wünschenswert wäre ein Gutachten, eine Prüfung, welche aufzeigen, was die Situation verbessern würde und, welche Kosten dadurch entstehen!</p>	<p>Im Planfeststellungsverfahren/-beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Die Lärmkartierungen wurden augenscheinlich unter Bezugnahme auf die 2022 gültige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h erstellt, die Höchstgeschwindigkeit ist seit über einem Jahr freigegeben.</p>	<p>Die nachträglich erfolgte Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ist nicht lärmrelevant (&lt;1 dB(A)), da gemäß Berechnungsvorschrift (BUB) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (leichte Kraftfahrzeuge) 130 km/h anzusetzen sind. Dieser Hinweis ist bereits enthalten und wird konkretisiert. Die A 10 ist als Belastungsachse mit Prüfbedarf für Lärmschutzmaßnahmen im Lärmaktionsplan identifiziert.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Wir verstehen, dass der Lärmaktionsplan aufgrund bestehender Lärmkarten erstellt wird, dennoch muss die neue Situation unbedingt Berücksichtigung</p>	<p>Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		finden, da es nicht hinnehmbar ist, dass die Bürgerinnen noch weitere 5 Jahre ohne Maßnahmenplan der Gemeinde unter dem Autobahnlärm leiden. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird hinlänglich als effektivstes und kostengünstiges Mittel beschrieben und wird hier sofort abgelehnt -Das ist für uns nicht nachvollziehbar, wenigstens als Plan/ Vision zur Unterstützung der betroffenen Bürger, wäre die Prüfung wünschenswert und auch notwendig. Wir erwarten eine Prüfung und Aufnahme der bekannten Problematik in den Lärmaktionsplan.	in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.	<b>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</b>
		<b>Abschnitt 9 Maßnahmen und 10. Langfristige Strategien Seiten, geplante Untersuchung des ÖPNV-Anschlusses an den Gewerbepark Oberkrämer</b> Die erhöhte Lärmbelastung durch Schwerlastverkehr durch tatsächliche Inbetriebnahme des Gewerbegebietes fand keine Berücksichtigung bzw. wurde nicht geprüft. Warum wurde in der Fortschreibung die Zunahme des Schwerlastverkehrs durch die vielen großen Logistikunternehmen des Gewerbegebietes, von dem die Ortsteile Eichstädt, Marwitz, Vehlefan und Schwante betroffen sind, nicht thematisiert? Die Gemeinde lässt derzeit die ÖPNV-Erschließung des Gewerbeparks prüfen. Wie ist die Kosten- Nutzen-Effizienz dieser Untersuchung? In der Einwohnerversammlung wurde zum Thema Lärm explizit auf die sinnvolle Verwendung von Steuergeldern hingewiesen. Wo sehen Sie die Effizienz einer solchen Untersuchung im Bezug auf die Lärmreduzierung?	Die Entwicklung des Schwerlastverkehrs wird durch die turnusmäßige bundesweite Erhebung des Verkehrsaufkommens im klassifizierten Straßennetz (Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen) als Grundlage für die regelmäßige Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt. Der LAP enthält ein Kapitel zur finanziellen Information. Die Prüfung der ÖPNV-Erschließung des Gewerbeparks ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Erstellung eines Logistik- oder Lkw-Lenkungskonzeptes ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Sofern ein solches Konzept vorläge, könnte darauf zurückgegriffen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir müssen anmerken, dass die Karten, Abbildungen schwer zu lesen, zu deuten sind und unseres Erachtens teilweise falsch (Höchstgeschwindigkeit und Lärmschutzwände) - hier wäre eine Nachbesserung wünschenswert.	Die Karten und Abbildungen werden im hochauflösenden Format als gesonderte Anlage beigelegt.	<b>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</b>
		Lärm kann tatsächlich eine ernsthafte Gesundheitsgefährdung darstellen. Langfristige Exposition gegenüber hohen und auch permanenten Lautstärken kann zu Schlafstörungen, Stress und sogar Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen. Der Lärmaktionsplan kann helfen, diese Belastungen zu reduzieren, wenn die Planungen und Maßnahmen ernst genommen werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
17	05.04.2024	Hiermit möchte ich die Möglichkeit nutzen, zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Oberkrämer Stellung zu beziehen. Dabei möchte ich aus der Perspektive eines durch den Lärm stark belasteten Anwohners der Bärenklauer Straße etwas zur Verringerung der Belastung beitragen und vor allem die	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Strecke ab der Ortseinfahrt Vehlefan (aus Bärenklau kommend) bis zum Bahnhof Vehlefan in den Blick nehmen. Ich bin in der Bärenklauer Straße und im Wohngebiet Am Kienluch aufgewachsen, dann nach Berlin gezogen und im Jahr 2022 zurückgekehrt. Der Grund für die Rückkehr lag unter anderem in der Lärmbelastung, die ich in meiner Wohnung in Berlin erfahren habe – ich ahnte jedoch nicht, dass die Lärmbelastung in Vehlefan deutlich größer ist. Diesbezüglich stellen Sie in Ihrem Lärmaktionsplan fest, dass an nahezu allen angrenzenden Wohngebäuden der K 6506 die Lärmvorsorgewerte (16. BImSchV) tags und nachts sowie in der Bärenklauer Straße nachts überdies vermehrt die Lärmsanierungswerte (VLärmSchR) überschritten werden. Den in der Zuständigkeit des Landkreises liegenden Maßnahmenvorschlag, die östliche Ortseinfahrt Vehlefan zur Geschwindigkeitsdämpfung umzugestalten (z. B. Mittelinsel mit Fahrbahnversatz), halte ich für zielführend, um die belastende Situation zu entschärfen. Ich habe dazu jedoch noch einige Fragen:</p>		
		<p>a. Gehört eine solche Umgestaltung zu den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen (die bis 2029 angestrebt sind)? Gibt es eine Priorisierung der Maßnahmen und wovon hängt diese ab?</p>	<p>Die Umgestaltung zählt zu den kurz-/mittelfristigen Maßnahmen, die für die nächsten fünf Jahre angestrebt werden. Die konkrete Umsetzung obliegt den dafür zuständigen Behörden, in diesem Fall dem Landkreis Oberhavel als Straßenbaulastträger.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>b. Wird es einen Ablaufplan geben, sodass man sich auf die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen einstellen kann?</p>	<p>Die konkrete Umsetzung obliegt den dafür zuständigen Behörden, in diesem Fall dem Landkreis Oberhavel als Straßenbaulastträger.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>c. Die genannten Lärmwerte wurden offenbar berechnet und nicht gemessen. Wie zuverlässig sind die Beurteilungspegel zur Feststellung einer tatsächlichen Beeinträchtigung, wenn die Berechnungsgrundlage die gesetzlich vorgeschriebenen 50 km/h darstellen, sich aber viele Fahrzeugführer nicht daranhalten? Die Schwerlastfahrzeuge, Pkw und Kraffräder kommen aus Richtung Bärenklau von einem Streckenabschnitt, der für 70 km/h freigegeben ist. Sie bremsen zu großen Teilen erst kurz vor der Kurve – und damit direkt vor unserem Haus – ab. Aus Richtung Bahnhof Vehlefan kommend, beginnen viele Fahrzeugführer bereits unmittelbar nach der Kurve zu beschleunigen – obwohl noch ein ganzes Stück Wohngebiet bis zum Ortsausgang vor ihnen liegt. Einige der Vor-Ort Gegebenheiten führen dazu, dass die naheliegenden Wohngebiete ausgeblendet werden und man sich</p>	<p>Die Lärmberechnungen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Etwaige Geschwindigkeitsüberschreitungen können nicht in die Berechnung einbezogen werden. Verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		schon auf einer Außerortsstrecke wohnt (z. B. gerade Strecke, unbebaute rechte Seite, Wäldchen auf der rechten Seite).		
		d. Falls die baulichen Umgestaltungsmaßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung nicht sehr zeitnah realisiert werden, erbitte ich dringend ein Konzept, um die Geschwindigkeitsübertretungen bis dahin einzudämmen.	Der Landkreis Oberhavel und die Polizei führen im Rahmen ihrer Dienstpläne Geschwindigkeitskontrollen durch.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Eine signifikante Quelle erhöhter Lärmbelastung stellen auch die Spurrinnen dar, die die Fahrbahn durchziehen und – neben der Erhöhung des Lärms – auch zu einer Verringerung der Fahrsicherheit beitragen. Die Entstehung derartiger Spurrinnen ist unter anderem auf das Gewicht und die Häufigkeit der Überfahrt von Schwerlastfahrzeugen zurückzuführen. Die Fahrbahnoberfläche sollte daher dringend instandgesetzt werden. Dabei sollte ein lärmoptimierter Asphalt zum Einsatz kommen.	Die Sanierung der Fahrbahndecke, vorzugsweise mit einem lärmindernden Asphalt, ist als Prüfauftrag im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zusätzlich sollten Verkehrsmanagementstrategien ausgearbeitet werden, um die Straßenschädigung und die Lärmbelastung durch Schwerlastverkehr zu reduzieren.	Die Bärenklauer Straße weist entsprechend ihrer Verkehrsfunktion als Kreisstraße kein signifikant überhöhtes Schwerlastverkehrsaufkommen aus.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im Bereich der Kurve bzw. der Straße zwischen Kurve und Bahnhof gibt es zwei große Wohnsiedlungen (Am Kienluch, Gesundbrunnen), die bei hohem Tempo der Autofahrer nur unzureichend sichere Querungen haben und gerade für schwache Verkehrsteilnehmer (Kinder, ältere Personen) gefährlich sind. Der Gehweg liegt auf der anderen Seite der Siedlungen – Personen und insbesondere Kinder, die den Gehweg nutzen wollen (bzw. für den täglichen Schulweg nutzen müssen), müssen die Fahrbahn queren, die zum Übergang auf den Gehweg teilweise auch noch einen kleinen Graben hat. Eine Querung am Siedlungsgebiet „Am Gesundbrunnen“ ist nicht vorhanden. Die Querung am Siedlungsgebiet „Am Kienluch“ ist ungünstig gebaut und sehr schmal. Im Winter sammeln sich am Straßenrand, nachdem die Straße geräumt wurde, „Schneewälle“ an, die das Überqueren der Straße noch schwieriger machen. Querungssicherungen sind gar nicht vorhanden. Nicht nur aus Gründen des Lärmschutzes, sondern auch aus Gründen der Verkehrssicherheit erbitte ich eine Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gantztägig für den Straßenabschnitt von der Lindenallee (L 17) bis zur Straße Am Kienluch.	Die Verbesserung der Querungssituation zwischen den Einmündungen Am Gesundbrunnen und Am Kienluch wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan ergänzend übernommen (Bushaltestelle Kienluch, Erreichbarkeit der Wohngebiete). Die ca. 2 km lange Ortsdurchfahrt Vehlfeanz (Bärenklauer Straße) ist kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt und es werden voraussichtlich nicht durchgehend die Lärmsanierungswerte überschritten. Somit liegen keine zwingenden Anordnungsvoraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der gesamten Straße vor. Die Verkehrslärmbelastung und Anzahl betroffener Wohngebäude ist im Abschnitt Lindenallee bis Bahnhof Vehlfeanz am höchsten, weshalb hier prioritär eine Einzelfallprüfung auf Geschwindigkeitsbeschränkungen im Lärmaktionsplan in Betracht gezogen wird.	<b>Ergänzung des Lärmaktionsplans mit den Prüfauftrag zur Verbesserung der Querungssituation.</b>
		Ich bin hier aufgewachsen und konnte sehr früh allein mit dem Fahrrad zur Schule und zurückfahren bzw. mich in der Freizeit mobil bewegen. Dass man hier heutzutage nur wenige Kinder mit dem Fahrrad fahren sieht, finde ich schade. Nach Gesprächen mit Nachbarn liegt das insbesondere an der Sorge vor wenig umsichtigen, mit hohen Geschwindigkeiten fahrenden		

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Fahrzeugführern. Diese Sorge ist nicht unbegründet: Allein zwischen den Jahren 2017 bis 2020 gab es auf dem gesamten Straßenabschnitt mindestens sieben (gemeldete) Unfälle (Quelle: <a href="https://unfallatlas.statistikportal.de">https://unfallatlas.statistikportal.de</a>); auch direkt in der Kurve zum Eingang des Kienluch Wohngebiets ereignete sich ein Unfall, bei dem eine Person schwerverletzt wurde. Ich war jahrelang in einem Forschungsinstitut tätig, das sich der Verkehrssicherheitsarbeit widmet. Untersuchungen zeigen, dass in Tempo-30-Bereichen etwa 40 Prozent weniger Unfälle als in vergleichbaren Tempo-50-Bereichen passieren. Grund dafür sind insbesondere die kürzeren Brems- und Anhaltewege bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50. Die Anzahl der bei Unfällen getöteten und schwerverletzten Personen geht mit der Einführung von Tempo-30-Bereichen sogar um 60 bis 70 Prozent zurück, weil sich die Aufprallwucht bei Unfällen mit geringeren Geschwindigkeiten reduziert. Die durch Tempo 30 erreichte Unfallrisikominderung wirkt am stärksten bei den nichtmotorisierten Verkehrsarten, mithin bei den Fußgängerinnen und Fußgängern sowie bei den Radfahrerinnen und Radfahrern. Die Fahrzeit verlängert sich durch die Geschwindigkeitsreduzierung dagegen nur geringfügig – auf einer Strecke von 500 Metern innerhalb einer Tempo-30-Zone liegt der Zeitverlust bei maximal 5 bis 10 Sekunden im Vergleich zu Tempo 50. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h stellt insgesamt nicht nur eine effektive, sondern auch eine besonders preisgünstige Lösung dar. Zudem finden sich im § 45 „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) explizit diesbezügliche Ermächtigungen, die jeden einzelnen die hier kumuliert vorliegenden Faktoren (Lärmschutz, Straßenschäden, Verkehrssicherheitsgefährdung) betreffen und eine Grundlage für die Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung schaffen:</p> <p>„(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie (...)</p> <p>2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,  3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, (...)</p> <p>5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie</p> <p>6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.)</p> <p>(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen (...)</p>		

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.“</p> <p>Abschließend bleibt hinzuzufügen, dass der vorliegende Lärmaktionsplan vielfach konkrete Fristen vermissen lässt, bis wann Maßnahmen oder zumindest Prüfaufträge umgesetzt werden sollen. Ich fordere die Gemeindeverwaltung und den Landkreis Oberhavel auf, schnellstmöglich konkrete Maßnahmen einzuleiten, um den Verkehrslärm zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und mehr Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger Oberkrämers zu schaffen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan erfüllt die Anforderungen gemäß § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Der Lärmaktionsplan allein stellt ohne vorherige Zustimmung durch Straßenbaulastträger oder Straßenverkehrsbehörde keine Rechtsgrundlage für die Umsetzung der darin festgeschriebenen Maßnahmen dar. Dies erfolgt im Nachgang nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern bzw. den dazu ermächtigten Behörden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
18	05.04.2024	<p>Der o.g. Straßenabschnitt ist der meistbefahrene Bereich im Ortsteil Schwante und gehört zu den stark befahrenen Strecken in der Gemeinde Oberkrämer. Seit 2019 bemühen sich die Bewohner um eine Verbesserung der Lebensqualität und ein gesundes Wohnen. In 2021 führten Anwohner eine über 3 Monate von April bis Juni dauernde Zählung der Fahrzeuge durch. Durchschnittlich wurden ca. 7.000 DTV(Kfz) registriert. Die stündliche Verkehrsdichte ist von Montag bis Freitag (von 5.00-21.00Uhr), Sonnabend (8.00-18.00Uhr) und Sonntag (8.00-18.00Uhr) als Diagramm dargestellt (im Anhang 1: Zählung Anwohner). Am 10.08.2021 kam es dann zu einem Gespräch mit dem Bürgermeister Herrn Leys und Herrn Eger, mit der Zusage eine belastbare Zählung mit einem geeichten und zugelassenen Messgerät durchzuführen. Die Gemeindeverwaltung hat dann in Ortsdurchfahrt Schwante (Querung Dorfstraße 1) vom 18.08-27.08.2021 ein Verkehrszählgerät installiert und Verkehrsdaten erhoben.</p> <p>Folgende Daten wurden uns mitgeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ca. 6.500 Fahrzeuge passieren pro Tag die Ortsdurchfahrt in beiden Fahrtrichtungen</li> <li>- die Durchschnittsgeschwindigkeit (VD) beträgt 56 km/h, 50% der Fahrzeuge (V50) fahren 57km/h oder langsamer und 85% der Fahrzeuge (V85) fahren 65 km/h oder langsamer, der schnellste wurde am 24.08.2021 um 18:17 Uhr mit 146 km/h gemessen</li> <li>- der Anteil des Schwerlastverkehrs (Fahrzeugklasse 3 und 4) ist mit ca. 33% als hoch einzuschätzen (im Anhang 2: Verkehrsdatenauswertung vom 31.08.2021)</li> </ul> <p>Das war schon eine große Belastung vor allem hauptsächlich in den Tagesstunden. Nun hat der Verkehr aber noch weiter zugenommen, so dass man quasi fast immer Autolärm hört.</p> <p>Gründe der Zunahme sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Gemeinden sind gewachsen und wachsen weiter – Pendlerstrecke</li> <li>- Gewerbepark Vehlefan (größter in OHV mit viel Logistik) ist im Betrieb</li> <li>- Mitarbeiterverkehr Gewerbepark</li> <li>- an den Wochenenden starker Ausflugsverkehr</li> <li>- Homeoffice ist gegenüber 2021 zurückgegangen</li> </ul> <p>Besonders belastend ist der LKW-Verkehr und Schwerlasttransport, seit Monaten befahren fast täglich und an Wochenenden und Feiertagen (auch Karfreitag 2024) große Muldenkipper bzw. Tankfahrzeuge intensiv oder weniger intensiv die Dorfstraße. Aber auch die SUVs, Pickups oder Vans sind nicht gerade leise. Nachts ist wenig Verkehr, d.h. es gibt keinen signifikanten Lärm. Wir bitten Sie, den Abschnitt Dorfstraße 1-7 zu untersuchen und geeignete Maßnahmen abzuleiten.</p>	Die Dorfstraße (L 170, Ortsdurchfahrt Schwante) ist nicht pflichtiger Gegenstand (DTV <8.200 Kfz/24 h) des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. In der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans besteht die Möglichkeit, die Dorfstraße (L 170, Ortsdurchfahrt Schwante) in freiwilliger Leistung zusätzlich untersuchen zu lassen.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
19	05.04.2024	<p>Mein Einwand bezieht sich auf den Punkt „9.2.1 A10 (nördlicher Berliner Ring)“.</p> <p>Der Lärmaktionsplan 4. Runde benennt den aktiven Lärmschutz, welcher in Form von Schallschutzwänden für die Ortsteile Wolfslake und Bärenklau hergestellt wurde. Ebenfalls wird benannt, dass dieser aktive Lärmschutz auch im Bereich der Ortslage Klein-Ziethen umgesetzt wurde. Festzustellen ist jedoch, dass kein aktiver Lärmschutz auf der nördlichen Seite westlich der Brücke Perwenitzer Chaussee in Richtung Dreieck Havelland ausgeführt wurde. Bezogen auf den Planfeststellungsbeschluss 40.10. 7171/24.2 vom 15.07.2011 ist die Aussage richtig. Jedoch ist für uns als Einwohner vom Ortsteil Klein-Ziethen festzustellen, dass mit dem Ausbau der Autobahn eine deutliche Lärmbelastung insbesondere in der Nacht oder bei Wetterlagen mit hoher Feuchtigkeit eingetreten ist.</p> <p>Verstärkt wird diese Lärmbelastung durch die optische Belastung, da aus unserer Sicht die Autobahn auf einem höheren Niveau (NHN) ausgebaut wurde und die nachträgliche Bepflanzung in Form von Sträuchern auf der angrenzenden tieferen Geländefläche noch nicht einmal das Höhengniveau der Autobahn erreicht hat (früher standen hier hohe Pappeln).</p> <p>Ebenfalls ist eine Verkehrsreduzierung – wie im damaligen Planfeststellungsverfahren prognostiziert – aus Sicht der Einwohner nicht eingetreten. Es ist verständlich, dass – in 1. Linie – Berechnungen als Bemessungsgrundlagen für Lärmkartierungen angewandt werden. Ebenso benennt der Lärmaktionsplan die Zuständigkeit für den Lärmschutz an der A10 bei der Autobahn GmbH des Bundes.</p> <p>Um zur Verbesserung von Lebens- und Wohnqualitäten der Einwohner Ihrer Gemeinde beizutragen, sehe ich Möglichkeiten in Ihrer Position unser Anliegen – eine Reduzierung der Lärmbelastung durch die Autobahn A10 – bei der Autobahn GmbH des Bundes zu unterstützen. Das könnten folgende Maßnahmen sein:</p>	<p>Die festgestellten (Beschluss 40.10 7171/24.2) aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind verbindlich für den Lärmaktionsplan. Hierzu zählen auch Lärmschutzwälle, was textlich ergänzt wird. Die aktuellen Verkehrsstärken der A 10 liegen unterhalb der im Planfeststellungsverfahren angesetzten Verkehrsprognose.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Messungen, um zu zeigen, dass eine objektive Belastung besteht,</li> </ul>	<p>Lärmmessungen sind gesetzlich nicht vorgesehen und ersetzen keine Verkehrslärmberechnungen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gutachterliche Bewertung, um die Effizienz aktiver Lärmschutzmaßnahmen wie Erweiterung von Schallschutzwänden, lärmreduzierende Fahrbahnoberflächen oder Reduzierung von Geschwindigkeiten einschl. der voraussichtlich entstehenden Kosten beurteilen zu können.</li> </ul>	<p>Im Planfeststellungsverfahren/-beschluss wurden verschiedene Lärmschutzvarianten (lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, längere Lärmschutzwände) umfassend geprüft. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen. Die</p>	<p>Die Beantragung einer Einzelfallprüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h (ganztags und nachts) auf der Belastungsachse BAB 10 (beide Fahrtrichtungen) zwischen dem Autobahnkreuz</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Planfeststellung ist verbindlich für den LAP.</p> <p>Die Lärmkartierung deutet darauf hin, dass voraussichtlich mehrere Gebäude in den Siedlungen Wolfslake, Neu-Vehlefan, Karlsruhe, Vehlefan sowie Bärenklau insbesondere nachts Pegel im Bereich oberhalb der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV aufweisen.</p>	<p>Oranienburg und dem Autobahndreieck Havelland wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>



## Anhang I.2

### Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Deutsche Telekom Technik GmbH	12.03.2024	Susanne Tschendel 01059 Dresden	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Durch den Lärmaktionsplan werden die Belange der Telekom nicht berührt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Stadt Velten	04.03.2024	Meike Sophie Säger Rathausstr. 10 16727 Velten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die ohne Zustimmung, Befreiung o.Ä. der Fachbehörde in der Abwägung nicht überwunden werden können: <b>keine</b></li> <li>▪ Beabsichtigte eigene Planung und Maßnahmen, die den o.g. Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes und des Zeitrahmens: <b>keine</b></li> <li>▪ Anregungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o.g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und Rechtsgrundlage: <b>keine</b></li> </ul>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz	19.03.2024	Jens Krüsmann Henning-von-Tresckow-Str. 2-13 14467 Potsdam	<b>Zu Seite 5, letzter Absatz</b> Es wird folgende Formulierung vorgeschlagen: Über die Lärmaktionsplanung und den beschlossenen Lärmaktionsplan ist durch die Gemeinde formulargebunden elektronisch zu berichten. Das zuständige Landesministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) stellt ein Berichtsformular über folgenden Link zur Verfügung: <a href="https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionschutz/laerm/umgebungs-laerm/laermaktionsplanung/">https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionschutz/laerm/umgebungs-laerm/laermaktionsplanung/</a> Das MLUK ist zuständig für die Weiterleitung der Angaben an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Informationen an die EU-Kommission weiterleitet.	Die Formulierung präzisiert den Sachverhalt und wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	<b>Überarbeitung der Textpassage im Lärmaktionsplan.</b>
				<b>Zu Seite 29 ff.:</b> <u>Hinweise zu Ruhigen Gebieten</u>	Darüber hinausgehend weist die Fachbroschüre "Ruhige Gebiete" des Umweltbundesamtes	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Die aktuellen „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 3. Aktualisierung in der Fassung vom 19. September 2022“ verzichten auf die Nennung eines zu unterschreitenden Lärmindex <math>L_{DEN}</math> für Ruhige Gebiete, da weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG hierzu Vorgaben machen. In den aktuellen LAI-Hinweisen ist dazu ausgeführt: „Grundsätzlich können sich alle Flächen, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.), für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen. Darüber hinaus können aber auch städtisch geprägte Räume als Erholungsraum in Frage kommen, wenn sie ausreichende (Aufenthalts-)Qualitäten aufweisen und ein „zur Ruhe kommen“ erlauben bzw. tatsächlich als „Lärmrückzugsraum“ genutzt werden.“ und „Die Plan aufstellenden Behörden verfügen damit über weitgehende Spielräume bei der Definition von ruhigen Gebieten, den zugrundeliegenden Auswahlkriterien, den Strategien und Maßnahmen zum Schutz der Gebiete sowie der Art und Weise der rechtlichen Festlegung.“</p> <p>Sofern eignungsfähige Flächen als ruhige Gebiete festgesetzt werden, ist deren Geolage anhand der Formatvorlage „LAP_ruhige_Gebiete_Lage.shp“ an das Landesamt für Umwelt (LfU) zu übermitteln. Ich bitte Sie, für die Berichterstattung über den beschlossenen Lärmaktionsplan (4. Runde) an die EU-Kommission das unter folgenden Link abrufbare Formular zu verwenden und dieses als Excel-Dokument an das MLUK zu senden (ggf. ist Ihnen bereits ein vorausgefülltes Formular durch das LfU übermittelt worden): <a href="https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungs-laerm/laermaktionsplanung/">https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungs-laerm/laermaktionsplanung/</a></p>	<p>akustische Kriterien zur Auswahl ruhiger Gebiete als gängige Praxis aus.</p> <p>Sofern eignungsfähige Flächen als ruhige Gebiete nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens festgesetzt werden, wird deren Geolage anhand der Formatvorlage an das LfU übermittelt.</p> <p>Zur Berichterstattung über den beschlossenen Lärmaktionsplan (4. Runde) an die EU-Kommission wird das zitierte Formular (Excel-Dokument) verwendet und an das MLUK gesendet.</p>	
			<p>Gemäß § 14 Ziffer 2 der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV) vom 31.03.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 25.07.2022, ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen u.a. das Benehmen mit dem für Immissionsschutz zuständigen Mitglied der Landesregierung herzustellen. Im Rahmen des herzustellenden Benehmens habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Ich weise darauf hin, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 14 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung (ggf. unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt. Daher ist es erforderlich - soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist - mit diesen Behörden eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen.</p> <p>Soweit in zukünftigen Verwaltungsverfahren zur Umsetzung von Maßnahmen die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, wird das Landesamt für Umwelt jeweils über eine eigene Stellungnahme entscheiden</p>	<p>Erfolgt im Rahmen der TÖB-beteiligung.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
4	E.DIS Netz GmbH	18.03.2024	Klaus-Dieter Koppe	<p>Hiermit erhalten Sie unsere grundsätzliche Zustimmung zu o. g. Vorhaben. Da keine direkten Belange der E.DIS durch den Planentwurf betroffen sind, bestehen unsererseits keine Einwendungen.</p> <p>Bei geplanten Baumaßnahmen in Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan wie z.B. Änderungen an Straßen, Umgestaltung östliche Ortseinfahrt ..., bitten wir um rechtzeitige separate Stellungnahme, damit unsere Belange hinsichtlich der im Straßenbereich vorhandenen Leitungen und Anlagen berücksichtigt werden können.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
5	Wasser- und Bodenverband	21.03.2024	Ralf Landorff Mittelstraße 12 16559 Liebenwalde	<p>Beachten Sie, dass beim Pflanzen von Bäumen und Sträuchern in Gewässernähe ein 5 m breiter freier Bearbeitungstreifen zur Gewässerunterhaltung benötigt wird. Wird der Graben von Baumpflanzungen beeinflusst mit einem Abstand zur Böschungsoberkante oder zum Rohrscheitel kleiner als 5 m, ist gemäß dem Brandenburgischem Wassergesetz ein entsprechender Antrag bei der unteren Wasserbehörde zu stellen, verbunden mit einer Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes. Prinzipiell empfehlen wir die nördliche Grabenseite zu bepflanzen, da die Beschattung die Verkräutung des Grabens reduziert.</p>	<p>Es sind keine Baumpflanzungen in Nähe von Gewässern im Lärmaktionsplan als Maßnahme vorgesehen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
6	Stadt Hennigsdorf	25.03.2024	Sylke Leonhardt Rathausplatz 1 16761 Hennigsdorf	Die Stadt Hennigsdorf ist von den geplanten Maßnahmen des Lärmaktionsplanes nicht betroffen und hat daher keine Einwände.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	Stadt Nauen	21.03.2024	Jeanette Schmohl Rathausplatz 1 14641 Nauen	Im Rahmen der Trägerbeteiligung zu o.g. Lärmaktionsplan der Gemeinde Oberkrämer teile ich Ihnen mit, dass die Belange der Stadt Nauen nicht berührt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Gemeinde Schönwalde-Glien	22.03.2024	Frau Surkemper Berliner Allee 7 14621 Schönwalde-Glien	Der Entwurf des Lärmaktionsplanes in der Fassung vom 20.12.2023 hat dem Fachausschuss für Bau in seiner Sitzung am 19.03.2024 zur Beratung vorgelegen. Es bestehen seitens der Gemeinde Schönwalde-Glien keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	PI OHV Führungsdienst	28.03.2024	Andreas Kols Germendorfer Allee 17 16515 Oranienburg	Nach Beteiligung des Stabsbereiches 1.3 (Verkehrsangelegenheiten) der PD Nord und des für die Gemeinde Oberkrämer zuständigen Revierpolizisten teile ich Ihnen mit, dass der Entwurf des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Oberkrämer durch die Polizei in seiner veröffentlichten Form so mitgetragen wird und keine Ergänzungen o.ä. vorliegen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	Landesbetrieb Straßenwesen	28.03.2024	Daniel Ruttloff Lindenallee 51 15366 Hoppegarten	Die für den Lärmaktionsplan relevanten Straßen (durchschnittlich täglicher Verkehr mindestens 8.200 Kfz/24h) sind die Bundesautobahn (BAB) 10 und die Landesstraßen (L) 17 und 20. Zum 01.01.2021 wurde die Autobahn GmbH des Bundes gegründet, die die Verwaltung die Planung, den Bau, den Betrieb sowie den Erhalt aller Bundesautobahnen übernommen hat. Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg ist somit nicht mehr für die Bundesautobahnen zuständig. Stellungnahmen zu geplanten Maßnahmen an der A 10 und A 111 sind von der Stadt Hohen Neuendorf direkt von der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung (NL) Nordost in Stolpe einzuholen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Folgende lärmindernde Maßnahmen für die L 20, Ortsdurchfahrt (OT) Marwitz und Ortsteil (OT) Marwitz wurden im Rahmen der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes betrachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km /h ganztags für die gesamte OD</li> <li>- Bau von Mittelinseln</li> <li>- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (bei notwendiger Fahrbahnsanierung)</li> <li>- Lärmsanierungsmaßnahmen</li> </ul> <p>Ich gebe Ihnen folgende Informationen zu betrachteten und sonstigen Maßnahmen:  <b>Verkehrslenkende Maßnahmen</b>  Verkehrslenkende Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Oberhavel im Einvernehmen mit der Gemeinde Oberkrämer an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an Bundes- und Landesstraßen innerhalb von Ortsdurchfahrten (OD) müssen die Voraussetzungen nach StVO § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 vorliegen. Auf der Grundlage von schalltechnischen Berechnungen entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen müssen vorab die Ergebnisse vom Straßenbaulastträger (Lärmschutz-Richtlinien StV vom 23.11.2007) erbracht und der Straßenverkehrsbehörde zur Entscheidung vorgelegt werden. Nach ausführlicher Sachverhaltsermittlung und umfangreicher Prüfung erhält der Antragsteller das Ergebnis der Prüfung.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><b>Baumaßnahmen</b>  Fahrbahnsanierungen und weitere Baumaßnahmen sind derzeit für die L 17 und L 20 nicht geplant.</p>	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	<b>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</b>
			<p><b>Benennens-Einvernehmens-Herstellung mit dem LS (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV)</b>  Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen hat, ist das</p>	Zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen werden als Prüfaufträge formuliert, vorbehaltlich eines Einvernehmens mit dem LS Brandenburg.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
11	Landesamt für Umwelt 05.04.2024	Heike Hawaleschka Postfach 60 10 61 14410 Potsdam  Maik Gruber	<p>Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung einzuholen.</p> <p>Die zum o. g. Betreff übergebenen Unterlagen wurden von den Fachabteilungen Naturschutz, Immissionsschutz und Wasserwirtschaft (Prüfung des Belangs Wasserwirtschaft hier bezogen auf die Zuständigkeiten des Wasserwirtschaftsamtes gemäß BbgWG § 126, Abs. 3, Satz 3, Punkte 1-5 u. 8) des Landesamtes für Umwelt (LfU) zur Kenntnis genommen und geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung wird für die weitere Bearbeitung der Planungsunterlagen sowie deren Umsetzung beiliegende Stellungnahme der Fachabteilung Immissionsschutz übergeben. Die Fachabteilungen Wasserwirtschaft und Naturschutz zeigen keine Betroffenheit an.</p> <p><b>Immissionsschutz</b> Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf der 4. Runde der Lärmaktionsplanung auf der Grundlage einer vertieften Analyse der bestehenden verkehrsbezogenen Umgebungslärsituation die konkreten Möglichkeiten zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen in der Gemeinde Oberkrämer. Die Gemeinde Oberkrämer verwendet bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die vom Umweltbundesamt als kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den L<sub>den</sub> bzw. 50 dB(A) für den L<sub>night</sub>. Als Pflichtaufgabe werden von der Untersuchung die BAB 10 sowie der Kreuzungsbereich L20 / L17, dazu die DB-Strecke 6087 (Berliner Außenring) betrachtet, als freiwillige Aufgabe kommt die Betrachtung von Teilen der K6506 hinzu. Die Berechnungen des Pflichtteils wurden durch das LfU durchgeführt, die Berechnung des Verkehrslärms durch die freiwillige Aufgabe wurde durch das Akustikbüro Krämer+Stegmaier, Gutachten Nr. 031-23-L-01_rev00 vom 16.06.2023 übernommen. Sowohl bei der Pflichtaufgabe als auch der freiwilligen Aufgabe wurden z. T. deutliche Überschreitungen der kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den L<sub>den</sub> bzw. 50 dB(A) für den L<sub>night</sub> für Teile der Wohnbebauung ermittelt, lediglich durch</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>den Schienenverkehr wird der v. g. Auslösewert im betrachteten Gebiet nicht erreicht.</p> <p>Darüber hinaus wurde die Anzahl der Betroffenen ermittelt und die Umsetzung der in der 2. Runde des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen kontrolliert.</p> <p>Im Ergebnis wurde bisher lediglich ein Teil der der 2. Runde vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen, insbesondere dabei im Bereich der BAB 10, umgesetzt.</p> <p>Zu den bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus Runde 2 werden im vorliegenden Lärmaktionsplan zusätzliche Minderungsmaßnahmen vorgeschlagen.</p>		
			<p>Allerdings ist nur ein Teil dieser Maßnahmen nachvollziehbar geeignet, den Lärm für die Betroffenen zu mindern. Ich bitte daher darum, zu überdenken, ob Maßnahmen wie die Nachrüstung eines Fahrgastunterstands für eine Bushaltestelle oder die Instandhaltung und Pflege von Geh- und Radwegen tatsächlich Bestandteil einer Lärmaktionsplanung sein müssen.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan verfolgt einen gesamtgemeindlichen und integrierten Planungsansatz. Die Maßnahmen dienen der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Minderung der Kfz-Emissionen (Lärm).</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Weiterhin wurde ein „ruhiges Gebiet“ (Krämer Forst) im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie ermittelt. Durch seine Lage im LSG wird es bereits vor negativen Einflüssen geschützt.</p>	<p>Hinweis auf Schutzbestimmungen des LSG ist im Lärmaktionsplan bereits enthalten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Zusammenfassend kann der 4. Runde der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Oberkrämer hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes gefolgt werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
12	Landkreis Oberhavel	05.04.2024	<p>Stefan Reinsberg</p> <p>Der Landkreis Oberhavel wurde im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durch Sie zur Stellungnahme aufgefordert.</p> <p>Die koordinierende Aufgabe der Bündelung der Stellungnahmen der Kreisverwaltung als Träger öffentlicher Belange obliegt dem Fachbereich Bauordnung und Kataster, Fachdienst Rechtliche Bauaufsicht.</p> <p>Die nachfolgenden Hinweise und Grundsätze der Fachbereiche und Fachdienste bitte ich bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen bzw. in den Abwägungsprozess einzubeziehen und mich über das Ergebnis zu unterrichten.</p> <p>Grundsätzlich weise ich darauf hin, dass diese Stellungnahme die für das Vorhaben nach öffentlich-rechtlichen</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Vorschriften erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder Anordnungen nicht ersetzt.		
			<b>A. BERÜCKSICHTIGUNG DER BELANGE DES LANDKREISES</b> <b>1. Belange der unteren Wasserbehörde</b> Die Belange des Fachdienstes Wasserwirtschaft sind nicht berührt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>2. Belange der unteren Naturschutzbehörde</b> Zu dem Lärmaktionsplan der Gemeinde Oberkrämer bestehen aus naturschutzrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Für die vorgesehenen Maßnahmen zum lärm-mindernden Straßenausbau gilt: Gemäß § 10 Absatz 3 brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) ist bei Straßenausbau das materielle Fachrecht durch den Straßenbaulastträger zu beachten. Die in ihren Belangen betroffen Behörden sind dabei rechtzeitig mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung zu beteiligen sind (hier u.a. die untere Naturschutzbehörde). Im Einzelfall können aus naturschutzrechtlicher Sicht insbesondere die Vorschriften der Eingriffsregelung nach §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), des Alleenschutzes nach § 29 BNatSchG i. V. mit § 17 Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz, des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG sowie das Fällverbot innerhalb der Vegetationszeit nach § 39 Absatz 5 BNatSchG von Bedeutung sein. Die untere Naturschutzbehörde bittet daher in den einzelnen Planungsverfahren um rechtzeitige Übersendung von Unterlagen zur Einvernehmensherstellung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>3. Belange der unteren Bodenschutzbehörde</b> <b>4. Belange der unteren Abfallwirtschaftsbehörde</b> Die Belange des Bodenschutzes/Altlasten/untere Abfallwirtschaftsbehörde sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht berührt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>5. Belange des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers</b> Sofern bei der Realisierung des Vorhabens Einschränkungen des Straßenverkehrs und insbesondere der ordnungsgemäßen Abfallentsorgung im betroffenen Bereich	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			auftreten, ist durch Sie die AWU Oberhavel GmbH, Breite Straße 47a in 16727 Velten im Vorfeld zu informieren und entsprechende Entsorgungsmöglichkeiten abzustimmen.		
			<b>6. Belange des Bereiches Landwirtschaft</b> Die vom Bereich Landwirtschaft zu vertretenden Belange werden durch das Vorhaben nicht berührt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>7. Belange der Bereiche Liegenschaften und Kreisstraßen</b> Belange, die Kreisstraßen betreffen, werden nicht berührt. Liegenschaften des Landkreises Oberhavel sind durch das Vorhaben nicht betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>8. Belange des Bereiches Mobilität und Verkehrslenkung sowie der unteren Straßenverkehrsbehörde</b> Lärmaktionspläne sind nach gegenwärtiger Sach- und Rechtslage bloße Verwaltungsvorschriften, die selbst keine Rechtsgrundlage für belastende straßenverkehrsbehördliche Anordnungen darstellen (Jarass Hans: Bundesimmissionsschutzgesetz 7. Auflage, München 207 § 47 d BimSchG, Rn.13). Da bislang die immissionsschutzrechtlichen Ergänzungsverordnungen zu Lärmaktionsplänen (§ 47 f BimSchG) von der Bundesregierung nicht erlassen worden sind, können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen vorgesehen sind, auf Antrag nur angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen des jeweiligen Fachgesetzes vorliegen (§ 47 d Abs. VI i.V.m. § 47 VI BimSchG; Jarass Hans a.a.O. § 47 BimSchG Rn.41 und 44). Nach § 45 I S. 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Diese Befugnis wird durch § 45 IX S. 3 StVO hinsichtlich Beschränkungen des fließenden Verkehrs dahin modifiziert, dass Voraussetzung hierfür eine besondere örtliche Gefahrenlage ist, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt. Diese Voraussetzungen sind dann erfüllt, wenn Lärm und Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 7 C 76:84 - BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 13). Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne wird nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel oder Abgaswert bestimmt (vgl. BVerwG, U.v. 22.12.1993 - 11 C 45:92 – NJW 1994, 2037). Orientierungspunkte zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze können jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) entnommen werden (vgl. BVerwG, 22.12.1993 - 11 C45/92). Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatsächlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist auf entsprechenden Antrag hin zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet. Abzustellen ist bei der Ermessensentscheidung insbesondere auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger sowie auf eine eventuell gegebene Lärmvorbelastung. Doch auch andere Besonderheiten des Einzelfalls sind maßgeblich. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit des Lärms ist u.a., ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind ferner die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen. Schließlich sind die Interessen anderer Anlieger, die durch lärm- oder abgasreduzierende Maßnahmen ihrerseits übermäßig durch Lärm oder Abgase beeinträchtigt würden, in Rechnung zu stellen. Dabei darf die Behörde in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärm- oder Abgasbeeinträchtigung ist, der entgegengewirkt werden soll, Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen die verkehrsberuhigenden oder verkehrslenkenden Maßnahmen</p>		

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und Anliegerinteressen schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörde unterbleibt. Die zuständige Behörde darf jedoch selbst bei erheblichen Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint (vgl. BVerwG, U. v. 4.6.1986). Werden die in Nr. 2.1 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (LärmschutzRichtlinien-StV) vom 23. November 2007 (VkBl S. 767) aufgeführten Richtwerte überschritten, kann sich das Ermessen der Behörde zur Pflicht zum Einschreiten verdichten. Eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber auch dann nicht zwangsläufig gegeben. Damit stehen die vorgenannten Maßstäbe, nach denen die Straßenverkehrsbehörde bei Lärm jenseits der Orientierungswerte der Verkehrslärmschutzverordnung die gegenläufigen Interessen gegeneinander abzuwägen und möglichst in einen gerechten Ausgleich zu bringen hat, in Einklang.</p> <p>Im konkreten Fall können verkehrsbeschränkende Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen vorgeschlagen und beim Fachdienst Mobilität und Verkehrlenkung beantragt werden, nur zur Umsetzung kommen, wenn die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO vorliegen, die in den bundesrechtlichen "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007)" näher konkretisiert sind (Ziffer 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). Ausschlaggebend für die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörden aus Lärmschutzgründen, ist eine schalltechnische Berechnung entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90). Diese ist nach Punkt 2.5 der Lärmschutz - Richtlinien - StV vom jeweiligen Straßenbaulastträger zu erbringen. Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung - 34 BImSchV) reichen nicht aus. Bei der Ausarbeitung von Lärmkarten für den Straßenverkehr werden verschiedene Berechnungsmethoden verwendet (vgl. BEB-Berechnungsmethode zur Ermittlung der</p>		

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>belasteten Zahlen durch Umgehungsärm; BUB- Berechnungsmethode für den Umgehungsärm von bodennahen Quellen/ Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe). Die zugrunde gelegten Daten der 16. BImSchV und die oben genannten Berechnungsmethoden sind mit den Werten der Lärmschutz - Richtlinien - StV nicht vergleichbar und können demnach für die Ableitung streckenbezogener Geschwindigkeitsreduzieren nicht zugrunde gelegt werden. Auch sind diese nicht geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte nach Nummer 2.1 zu belegen (Punkt 2.2 und 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien StV).</p>		
			<p>Im Rahmen der Erstellung der Lärmaktionsplanung 4. Runde hat die Gemeindeverwaltung Oberkrämer als proaktive Maßnahme die Kreisstraße 6506 (Abschnitt 010-km 5,840) in den Ortslagen Bärenklau und Vehlefanz mitbetrachtet. Zur schalltechnischen Untersuchung wurde die Berechnungsmethode der RLS-19 verwendet. Wie bereits oben ausgeführt ist die schalltechnische Untersuchung nach der Berechnungsmethode RLS 90 durchzuführen. Diese Berechnungsmethode ist die Grundlage für eine rechtmäßige verkehrsrechtliche Anordnung auf Grund der Eingriffsbefugnis zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Von Seiten der Gemeindeverwaltung Oberkrämer wird beabsichtigt ein Antrag auf Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Zeitraum 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr im Teilstück der Bärenklauer Straße zwischen Kreuzung Lindenallee und Bahnübergang zu stellen. Im Zuge der beabsichtigten Antragstellung verweist die untere Straßenverkehrsbehörde auf die oben genannten Ausführungen und bittet um Vorlage einer Schalltechnischen Untersuchung mit der Berechnungsmethode nach der RLS 90, um eine entsprechende Möglichkeit zur Prüfung der Sach- und Rechtslage zu erhalten.</p>	<p>Im Rahmen der Einzelfallprüfung ist die Lärmberechnung durch den Straßenbaulastträger (Landkreis OHV) durchzuführen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>In der herrschenden Praxis gehen Petenten gegen die Straßenverkehrsbehörde vor, da der Eindruck erweckt wird, dass die Aufstellung von Lärmaktionsplänen bindenden Charakter habe. Für einen Widerspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde fehlt hier die Rechtsgrundlage, da das</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>BImSchG keine Rechtsgrundlage für die Straßenverkehrsbehörde darstellt. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung als oberste Straßenverkehrsbehörde im Land Brandenburg bittet in diesen Zusammenhang auf die öffentliche Richtigstellung, dass die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach derzeitiger Rechtslage keine Bindungswirkung für die Straßenverkehrsbehörde darstellt.</p> <p><b>9. Belange des Brand-, Katastrophenschutzes und Rettungswesens</b> Belange des Brand-, Katastrophenschutzes und Rettungswesens sind nicht betroffen. Aus der Sicht des vorbeugenden Brandschutzes bestehen zu den geplanten Vorhaben derzeit keine Bedenken. Brandschutztechnische Anforderungen ergeben sich gegebenenfalls bei der Bewertung konkreter objektbezogener Bauvorhaben.</p> <p><b>10. Belange der unteren Jagd- und Fischereibehörde</b> Jagdrechtliche und fischereirechtliche Belange sind durch das Vorhaben nicht betroffen.</p> <p><b>11. Belange der Behindertenbeauftragten des Landkreises Oberhavel</b> Auf die Einhaltung der DIN 18040-3 "Barrierefreies Bauen - Teil 3: öffentlicher Verkehrs- und Freiraum" wird - auch im Sinne einer allgemeinen Barrierefreiheit - hingewiesen.</p> <p><b>B. SCHLUSSBEMERKUNGEN</b> Für ein Erörterungsgespräch mit Bezug auf diese Stellungnahme stehe ich Ihnen bei Bedarf gern zur Verfügung.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
13	03.04.2024	Katrin Böttger Fehrbelliner Straße 31 16816 Neuruppin	<p>Die Belange der Regionalen Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel basieren auf den folgenden Erfordernissen der Raumordnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Rohstoffsicherung/Windenergienutzung" (ReP-Rohstoffe) vom 24. November 2010 (ABl. 2012 S. 1659)</li> <li>- Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Freiraum und Windenergie" (ReP FW) vom 21. November 2018</li> <li>- Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Grundfunktionale Schwerpunkte" (ReP GSP) vom 8. Oktober 2020 (ABl. S. 1321)</li> </ul>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Runde der Stadt Pritzwalk (Stand: November 2023) ist mit den Belangen der Regionalen Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel vereinbar.</p> <p>Begründung: Mit der 4. Runde der Lärmaktionspläne sind die zuständigen Behörden aufgerufen die Lärmaktionspläne der 3. Runde bis zum 18. Juli 2024 zu überprüfen und ein aktuelles Konzept zur Lärminderung vorzulegen.</p> <p>Der Regionalplan trifft für die in Rede stehenden räumlichen und sachlichen Planinhalte zur Lärminderung keine Festlegungen. Insofern stehen der Planung keine Erfordernisse der Regionalplanung entgegen.</p> <p>Hinweise!</p> <p>Von den regionalplanerischen Zielen gehen eine Anpassungspflicht gemäß § 1 Absatz 4 BauGB bzw. eine Beachtungspflicht gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 ROG aus. Die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung sind in der Abwägung zu berücksichtigen (ebd.).</p> <p>Die Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Rohstoffsicherung / Windenergienutzung" wurde mit Bescheid vom 14. Februar 2012 teilweise genehmigt. Von der Genehmigung ausgenommen sind die Festlegung des Vorbehaltsgebietes Nr. 65 "Sicherung oberflächennaher Rohstoffe" sowie die Festlegungen zur "Steuerung der Windenergienutzung". Der Regionalplan wurde zum Zwecke der Bekanntmachung entsprechend redaktionell angepasst und trägt nunmehr die Bezeichnung Regionalplan "Rohstoffsicherung".</p> <p>Die Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Freiraum und Windenergie" wurde mit Bescheid vom 17. Juli 2019 teilweise genehmigt. Von der Genehmigung ausgenommen sind die Festlegungen zur Steuerung der raumbedeutsamen Windenergienutzung. Hiergegen hat die Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel Rechtsmittel eingelegt. Die Festlegungen zum Freiraum und zu den historisch bedeutsamen Kulturlandschaften wurden genehmigt. Die Bekanntmachung im Amtsblatt für Brandenburg hat noch zu erfolgen.</p>		

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
			Durch die regionalplanerische Stellungnahme bleibt die aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtung zum Einholen von Genehmigungen, Bewilligungen oder Zustimmungen unberührt. Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens bitten wir um Information über den Planungsfortgang und die Genehmigungsinhalte.			
14	GDMcom GmbH	02.04.2024	Maximilianallee 4 04129 Leipzig	Bezugnehmend auf Ihre oben genannte/n Anfrage(n), erteilt GDMcom Auskunft zum angefragten Bereich für die folgenden Anlagenbetreiber: Erdgasspeicher Peissen GmbH Halle nicht betroffen (Auskunft allgemein: Im angefragten Bereich befinden sich keine Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der/s oben genannten Anlagenbetreiber/s. Wir haben keine Einwände gegen das Vorhaben.)	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Fergas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen) <sup>1</sup> nicht betroffen (Auskunft Allgemein: Im angefragten Bereich befinden sich keine Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der/s oben genannten Anlagenbetreiber/s. Wir haben keine Einwände gegen das Vorhaben.)	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			ONTRAS Gastransport GmbH <sup>2</sup> Leipzig betroffen. (Anhang: ONTRAS Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von ONTRAS-Anlagen)	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			VNG Gasspeicher GmbH <sup>2</sup> Leipzig nicht betroffen (Auskunft Allgemein: Im angefragten Bereich befinden sich keine Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der/s oben genannten Anlagenbetreiber/s. Wir haben keine Einwände gegen das Vorhaben.)	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Anlagenbetreiber (laut Hinweispflicht) betroffen (Bitte beachten Sie, dass sich im angefragten Bereich Anlagen Dritter befinden können, für die GDMcom für die Auskunft nicht zuständig ist. GDMcom verweist an dieser Stelle zur Einholung weiterer Auskünfte auf: EMB Energie Mark Brandenburg GmbH Büdnergasse 1, 14552 Michendorf).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
15	Autobahn GmbH des Bundes	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
16	Brandenburgische BodengmbH	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
17	B.S.V GmbH	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
18	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BlmA	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
19	BVVG Bodenverwertungs- u. Verwaltungs GmbH	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
20	EMB Energie Mark Brandenburg GmbH	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
21	Gemeinde Leegebruch	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
22	Handwerkskammer Potsdam	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
23	Industrie- und Handelskammer (IHK)	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
24	Kreishandwerkerschaft Oberhavel	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
25	Landesamt für Bauen und Verkehr	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
26	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
27	Landesamt für Ländliche Entwicklung,	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Oberkrämer 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange**

<b>Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Adresse</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>	<b>Maßnahme</b>
Landwirtschaft und Flurneuordnung					
28 OWA GmbH	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
29 Stadt Kremmen	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
30 Stadt Oranienburg	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
31 Zweckverband Kremmen	15.04.2024	-	Einreichung nach Auslegungsfrist. Der Zweckverband Kremmen hat keine weiteren Belange.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
32 Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
33 Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH OVG	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
34 DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
35 Havellandautobahn GmbH & Co. KG	-	-	Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



## Anhang II

### Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L<sub>den</sub>"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L<sub>day</sub>"** (Taglärminindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L<sub>evening</sub>"** (Abendlärminindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L<sub>night</sub>"** (Nachtlärminindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L<sub>den</sub>-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für  $L_{den}$  oder  $L_{night}$  und gegebenenfalls  $L_{day}$  oder  $L_{evening}$ , bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

[www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf)

eingesehen werden.