

# Anhang

## A1 Strategische Lärmkarten der Stufe 4 des Landes Brandenburg

- A1.1 strategische Lärmkarte Tag
- A1.2 strategische Lärmkarte Nacht
- A1.3 strategische Lärmkarte Tag Überschreitung
- A1.4 strategische Lärmkarte Nacht Überschreitung

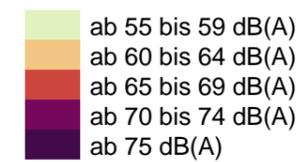
Strategische Lärmkarte der 4. Runde  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Eberswalde

Planinhalt:  $L_{DEN}$  - Straßen

Pegelbereich

$L_{DEN}$



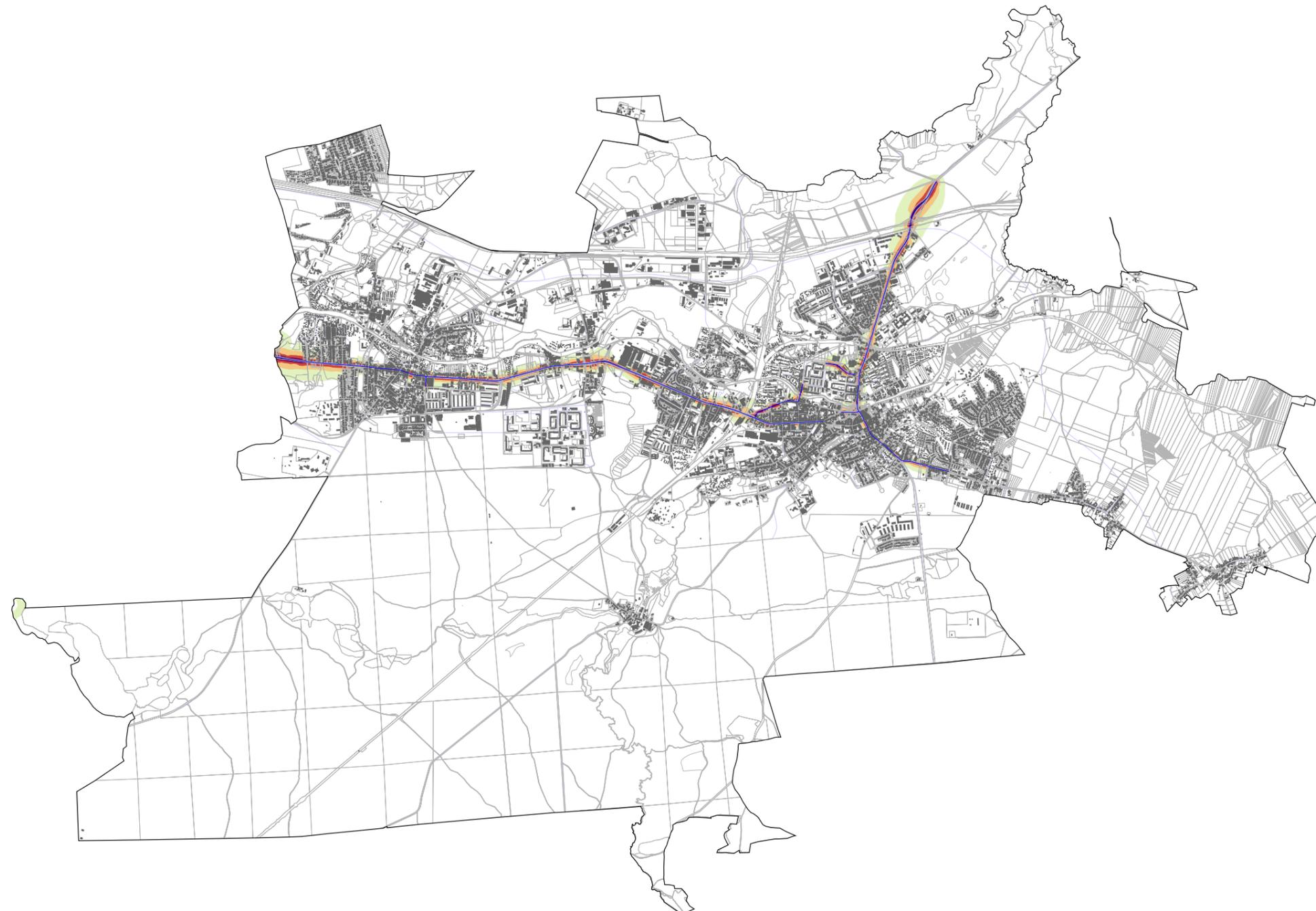
Zeichenerklärung

- Gemeindegebiet
- Gebäude
- Straße
- Straße > 3 Mio. Kfz/Jahr
- Lärmschutzwand

Berechnungsgrundlage: BUB 2021  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: EBA 2021, ALKIS, LGB 2021  
Geländemodell: DGM1, LGB, 2021  
Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen  
Umweltstraßendatenbank LfU  
© GeoBasis-DE/LGB (2022), dl-de/by-2-0

Verwendung mit Genehmigung:  
Landesbetrieb Straßenwesen

Berlin, im Juni 2022  
im Auftrag des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt  
und Klimaschutz des Landes Brandenburg



Strategische Lärmkarte der 4. Runde  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Eberswalde

Planinhalt:  $L_{Night}$  - Straßen

Pegelbereich

$L_{Night}$

	ab 45 bis 49 dB(A)
	ab 50 bis 54 dB(A)
	ab 55 bis 59 dB(A)
	ab 60 bis 64 dB(A)
	ab 65 bis 69 dB(A)
	ab 70 dB(A)

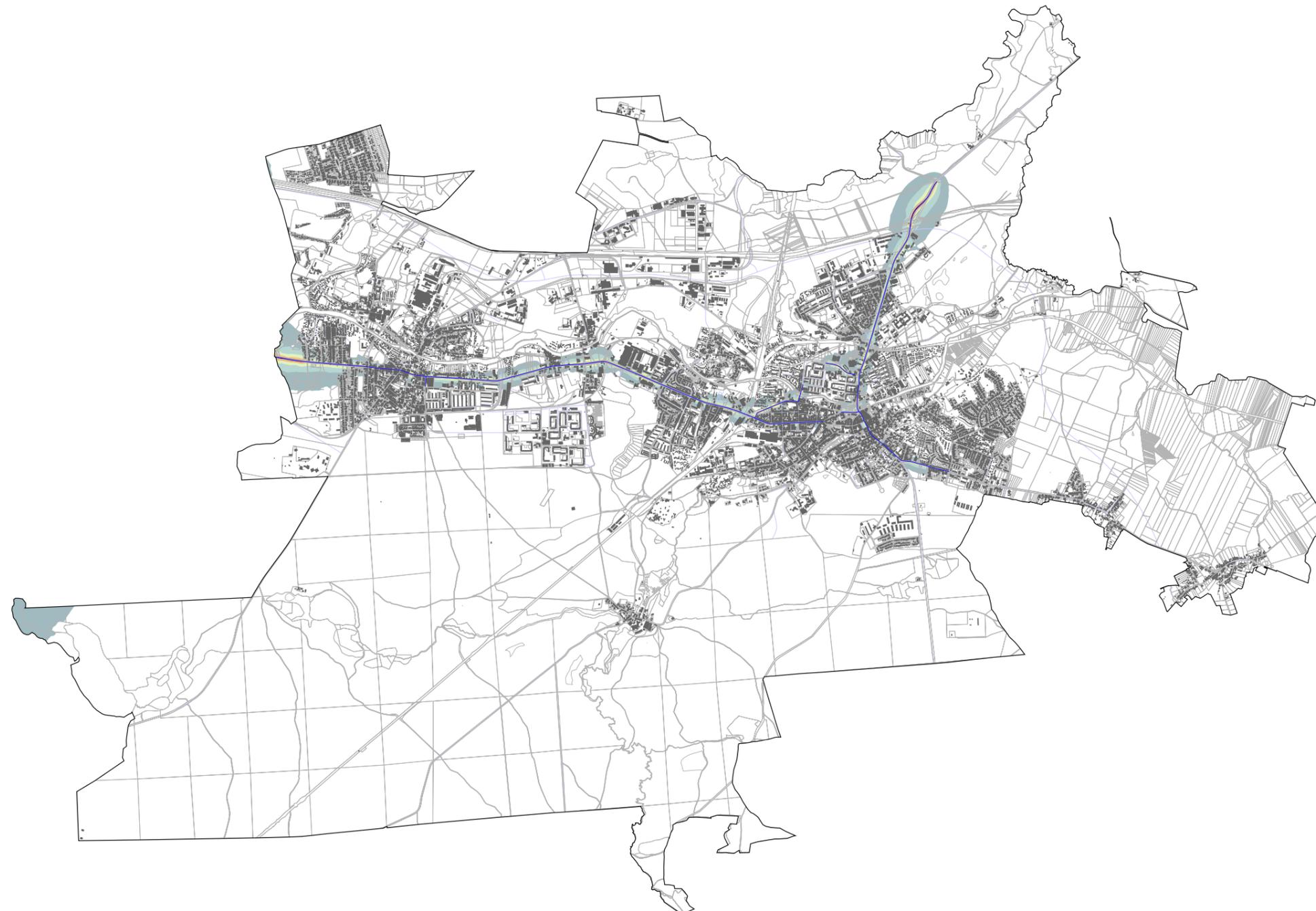
Zeichenerklärung

-  Gemeindegebiet
-  Gebäude
-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/Jahr
-  Lärmschutzwand

Berechnungsgrundlage: BUB 2021  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: EBA 2021, ALKIS, LGB 2021  
Geländemodell: DGM1, LGB, 2021  
Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen  
Umweltstraßendatenbank LfU  
© GeoBasis-DE/LGB (2022), dl-de/by-2-0

Verwendung mit Genehmigung:  
Landesbetrieb Straßenwesen

Berlin, im Juni 2022  
im Auftrag des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt  
und Klimaschutz des Landes Brandenburg



Strategische Lärmkarte der 4. Runde  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Eberswalde

Planinhalt:  $L_{DEN}$  - Straßen



 ab 65 dB(A)  $L_{DEN}$

Zeichenerklärung

-  Gemeindegebiet
-  Gebäude
-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/Jahr
-  Lärmschutzwand

Berechnungsgrundlage: BUB 2021  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: EBA 2021, ALKIS, LGB 2021  
Geländemodell: DGM1, LGB, 2021  
Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen  
Umweltstraßendatenbank LfU  
© GeoBasis-DE/LGB (2022), dl-de/by-2-0

Verwendung mit Genehmigung:  
Landesbetrieb Straßenwesen

Berlin, im Juni 2022  
im Auftrag des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt  
und Klimaschutz des Landes Brandenburg



Strategische Lärmkarte der 4. Runde  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Eberswalde

Planinhalt: L<sub>Night</sub> - Straßen

 ab 55 dB(A) L<sub>Night</sub>

Zeichenerklärung

-  Gemeindegebiet
-  Gebäude
-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/Jahr
-  Lärmschutzwand

Berechnungsgrundlage: BUB 2021  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: EBA 2021, ALKIS, LGB 2021  
Geländemodell: DGM1, LGB, 2021  
Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen  
Umweltstraßendatenbank LfU  
© GeoBasis-DE/LGB (2022), dl-de/by-2-0

Verwendung mit Genehmigung:  
Landesbetrieb Straßenwesen

Berlin, im Juni 2022  
im Auftrag des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt  
und Klimaschutz des Landes Brandenburg



## A2 Karten Betroffenheiten

A2.1 Karte Betroffene Analyse\_L<sub>DEN</sub>

A2.2 Karte Betroffene Analyse\_L<sub>night</sub>

A2.3 Karte Betroffene Nullfall\_L<sub>DEN</sub>

A2.4 Karte Betroffene Nullfall\_L<sub>night</sub>

A2.5 Karte Betroffene Planfall\_L<sub>DEN</sub>

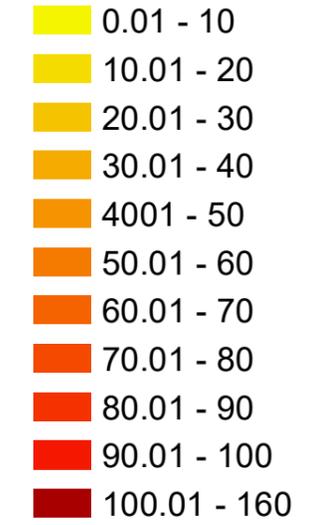
A2.6 Karte Betroffene Planfall\_L<sub>night</sub>

# Lärmkarte

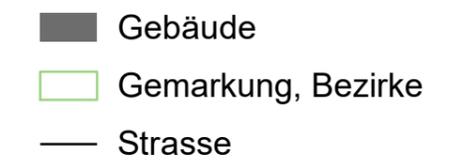
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x 100 m)

### Analyse LDEN (BUB)



### Zeichenerklärung



Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024

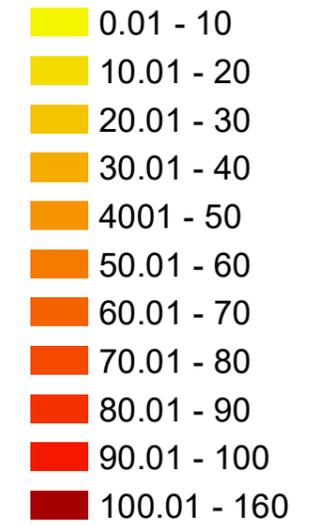


# Lärmkarte

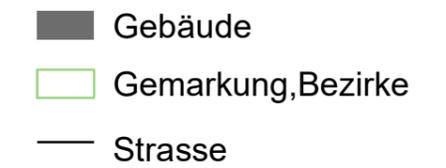
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x 100 m)

### Analyse Nacht (BUB)



### Zeichenerklärung



Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024

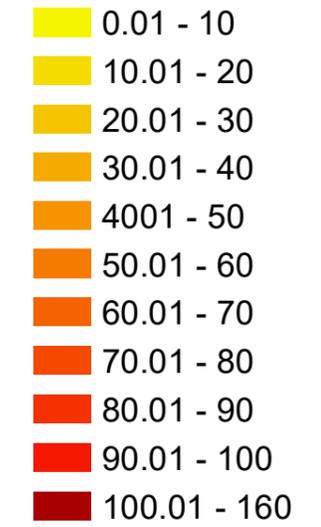


# Lärmkarte

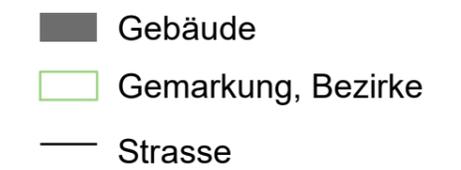
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x 100 m)

### Nullfall LDEN (BUB)

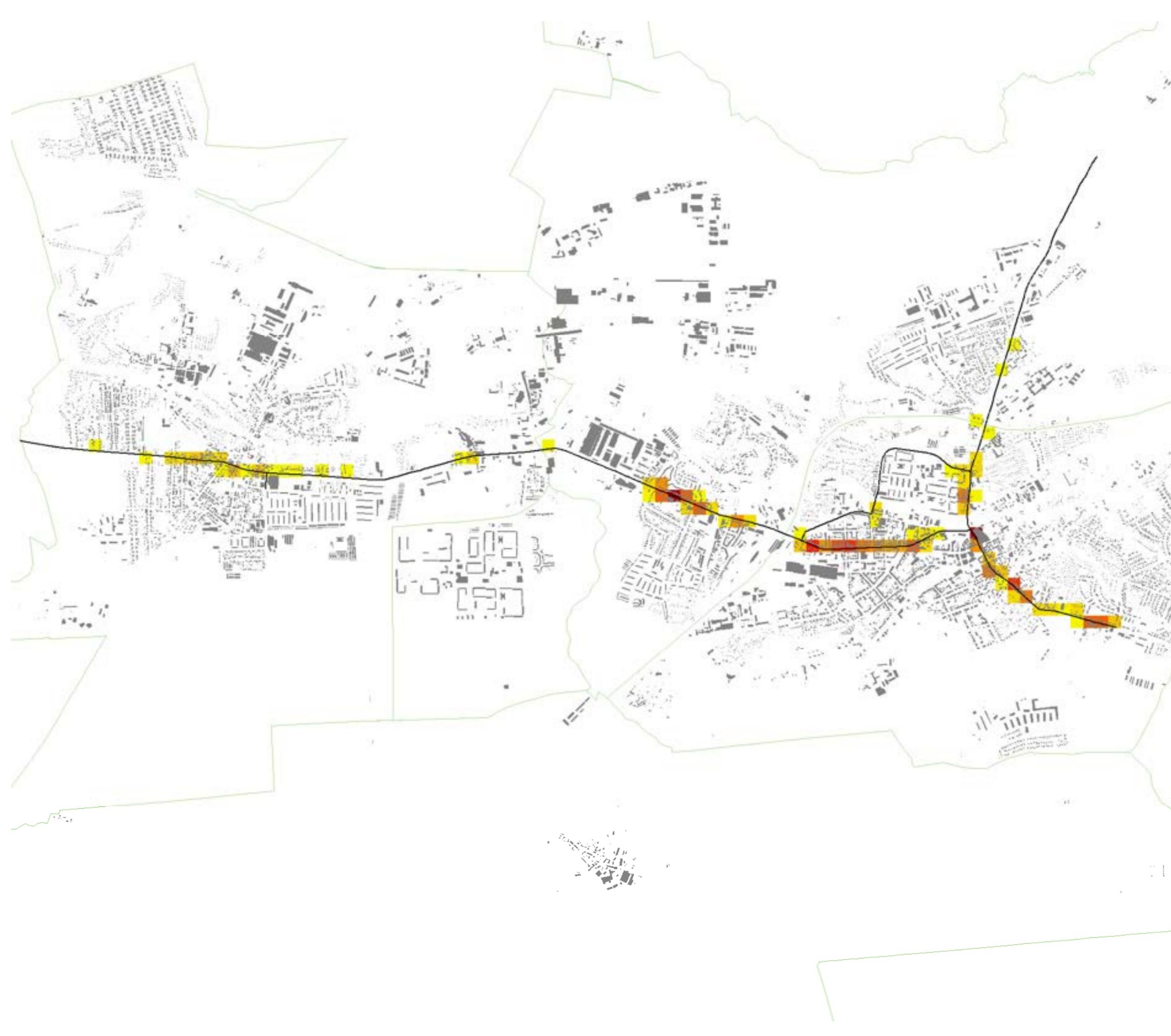


### Zeichenerklärung



Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024

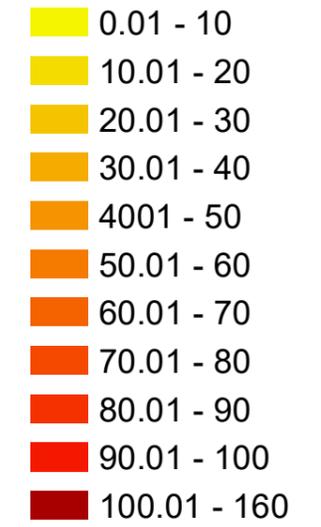


# Lärmkarte

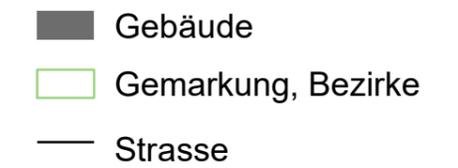
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x 100 m)

### Nullfall Nacht (BUB)

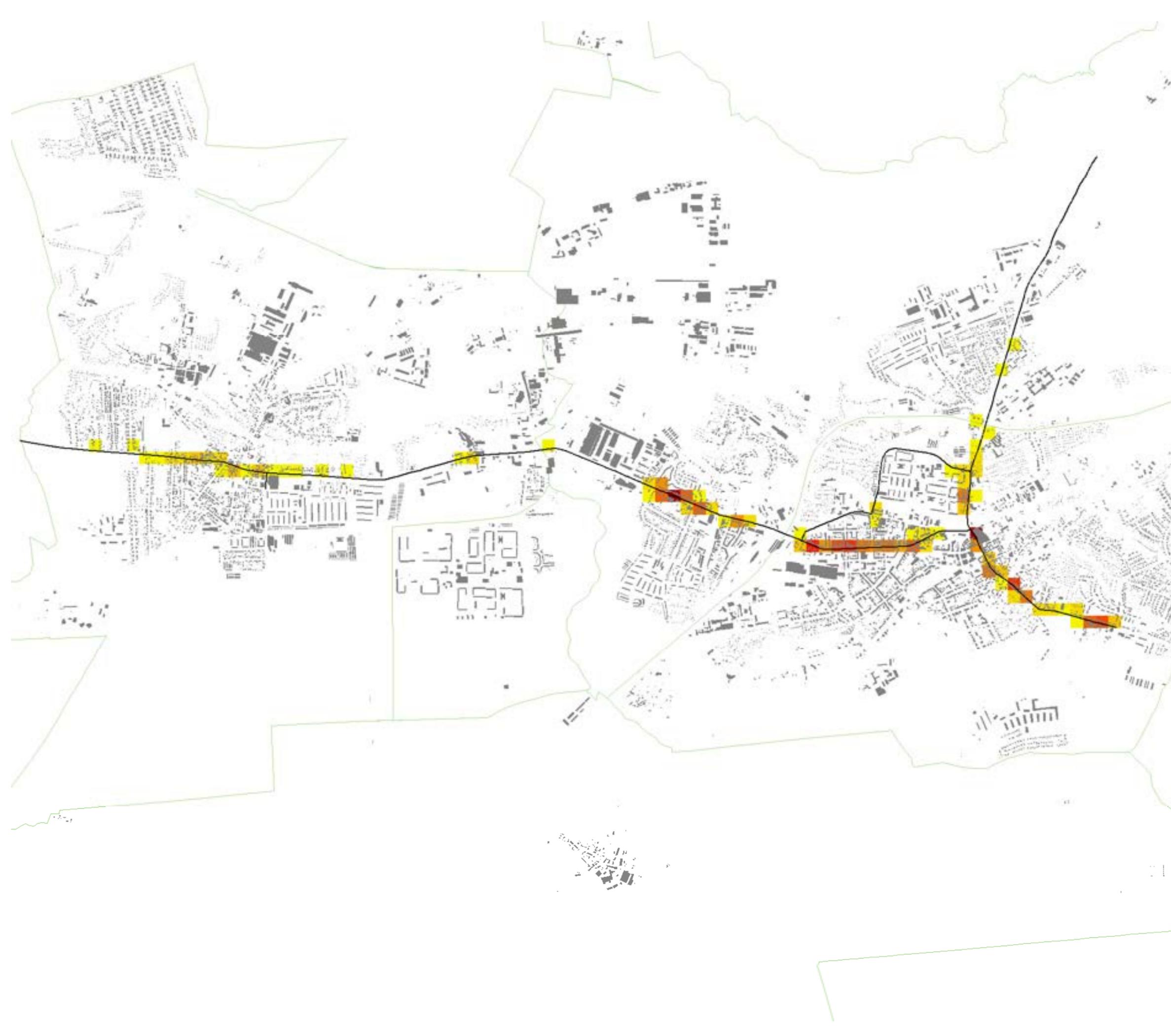


### Zeichenerklärung



Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024

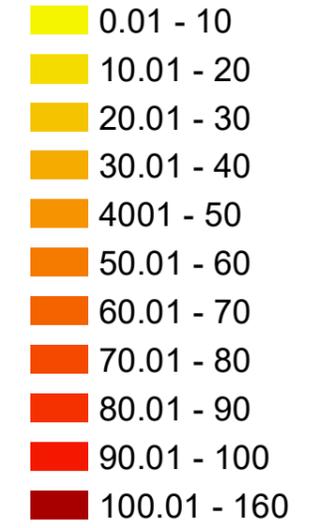


# Lärmkarte

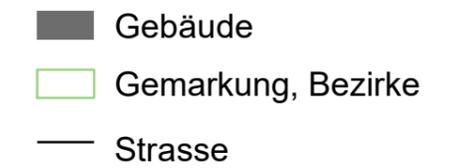
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x 100 m)

### Planfall LDEN (BUB)

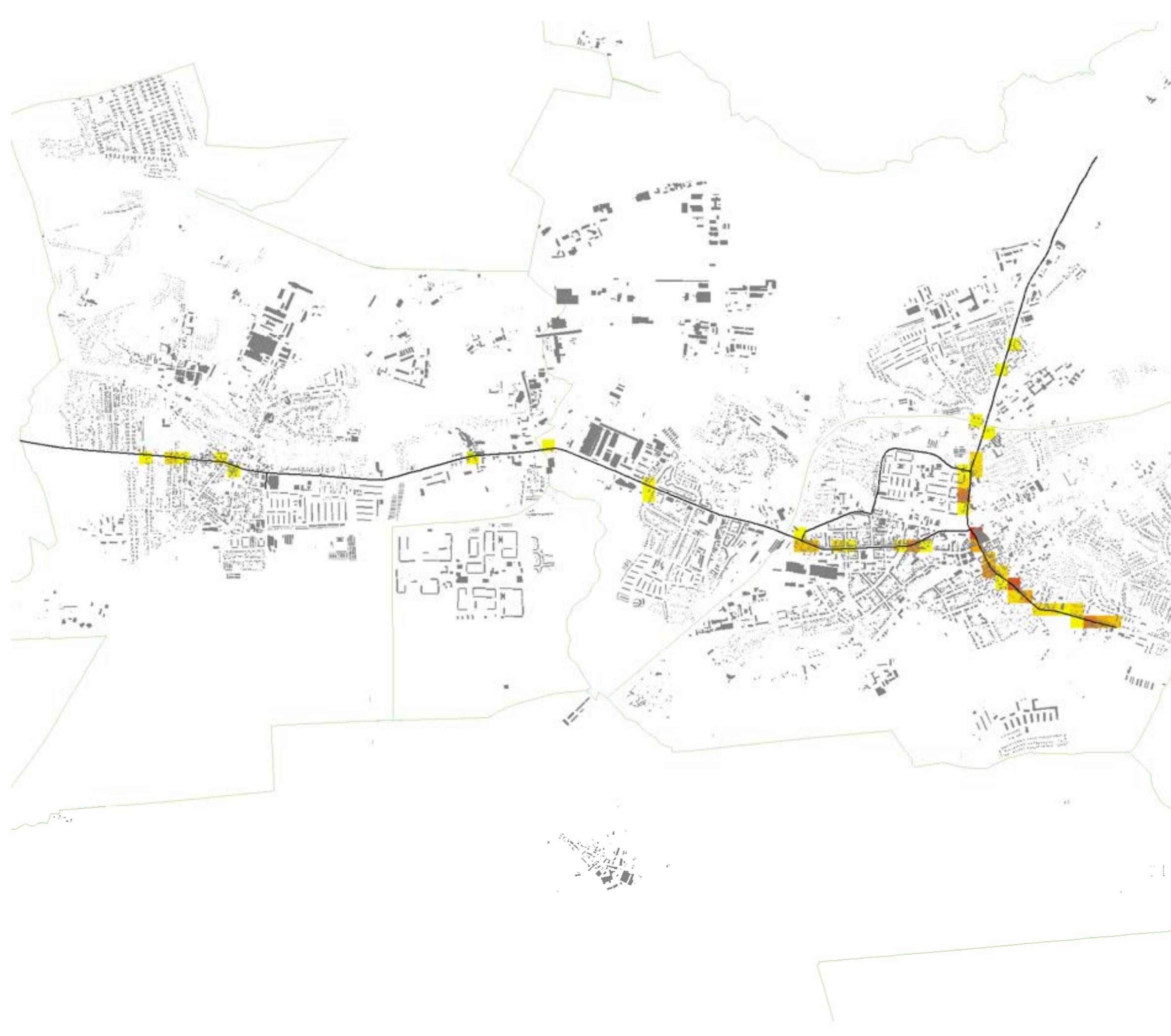


### Zeichenerklärung



Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024

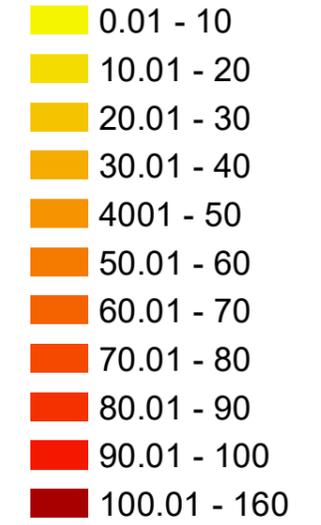


# Lärmkarte

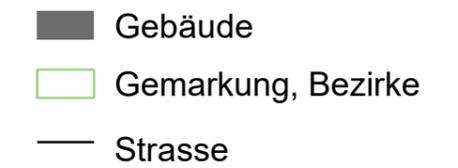
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x 100 m)

### Planfall Nacht (BUB)

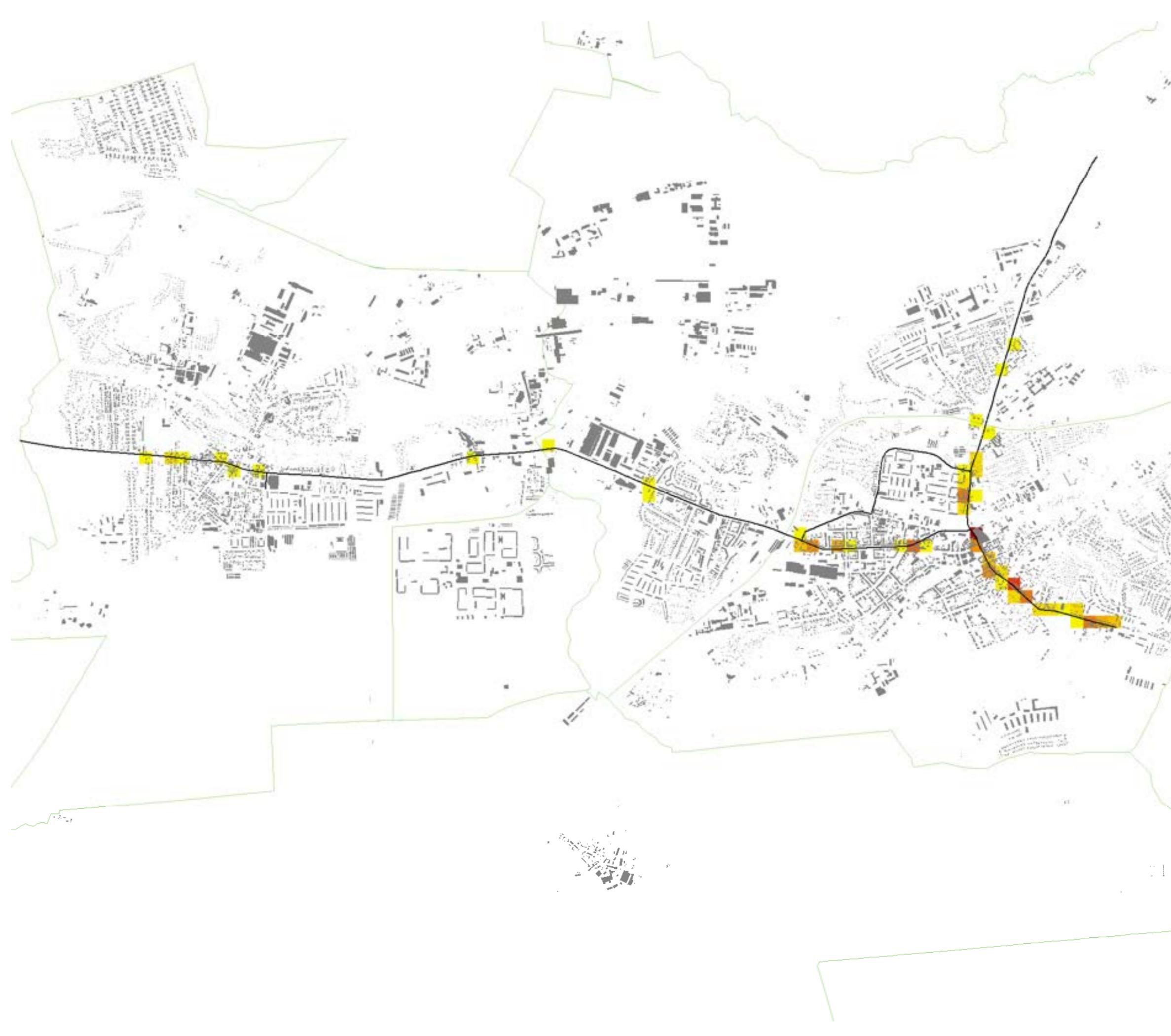


### Zeichenerklärung



Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



## A3 Isophonenkarten

- A3.1 Isophonenkarte Analyse TAG
- A3.2 Isophonenkarte Analyse NACHT
- A3.3 Isophonenkarte Nullfall TAG
- A3.4 Isophonenkarte Nullfall NACHT
- A3.5 Isophonenkarte Planfall TAG
- A3.6 Isophonenkarte Planfall NACHT

# Lärmkarte

## Eberswalde

### Analyse LDEN (BUB)

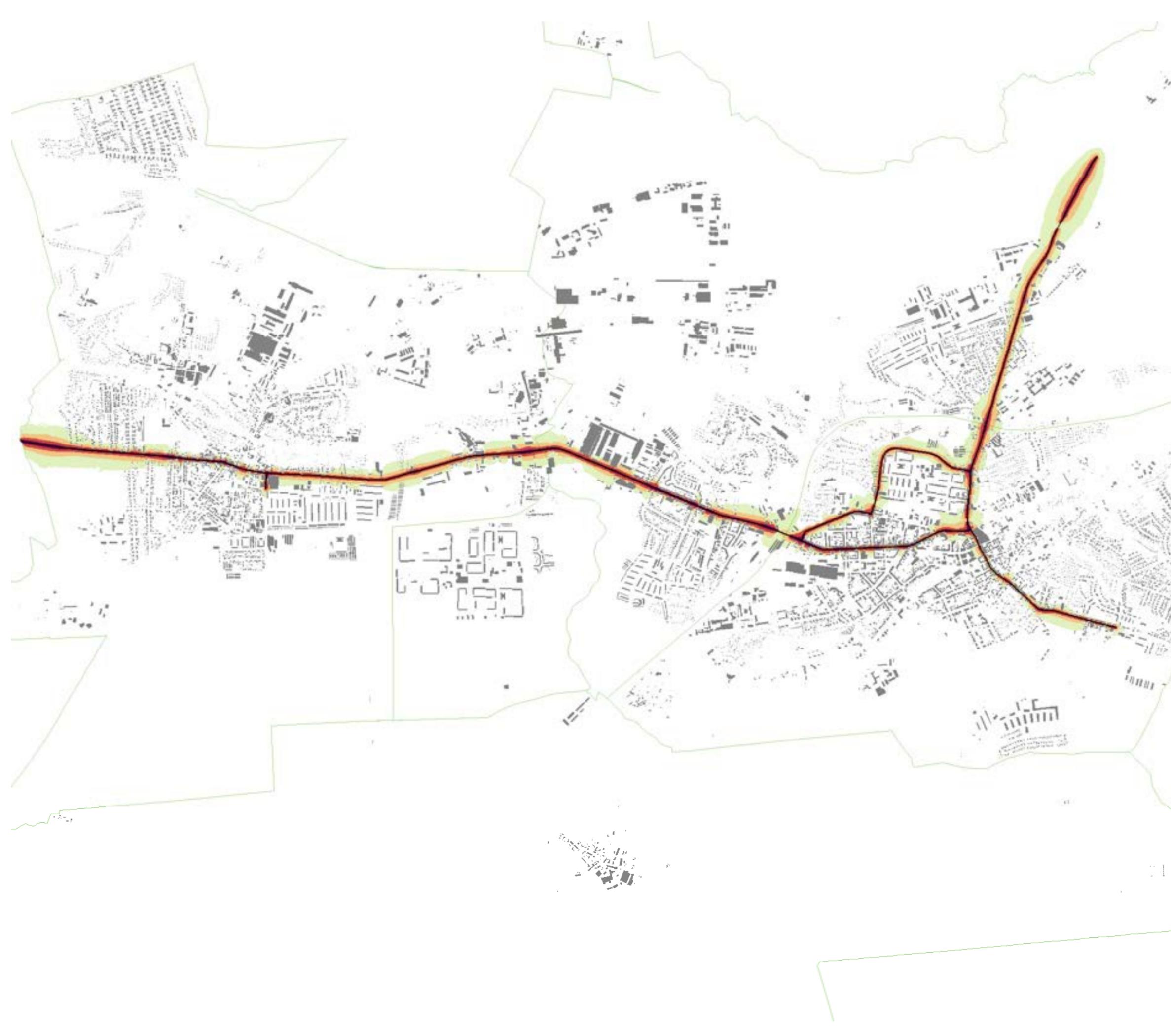
- 55.000 - 60.000
- 60.001 - 65.000
- 65.001 - 70.000
- 70.001 - 75.000
- 75.001 - 100.000

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Analyse Nacht (BUB)

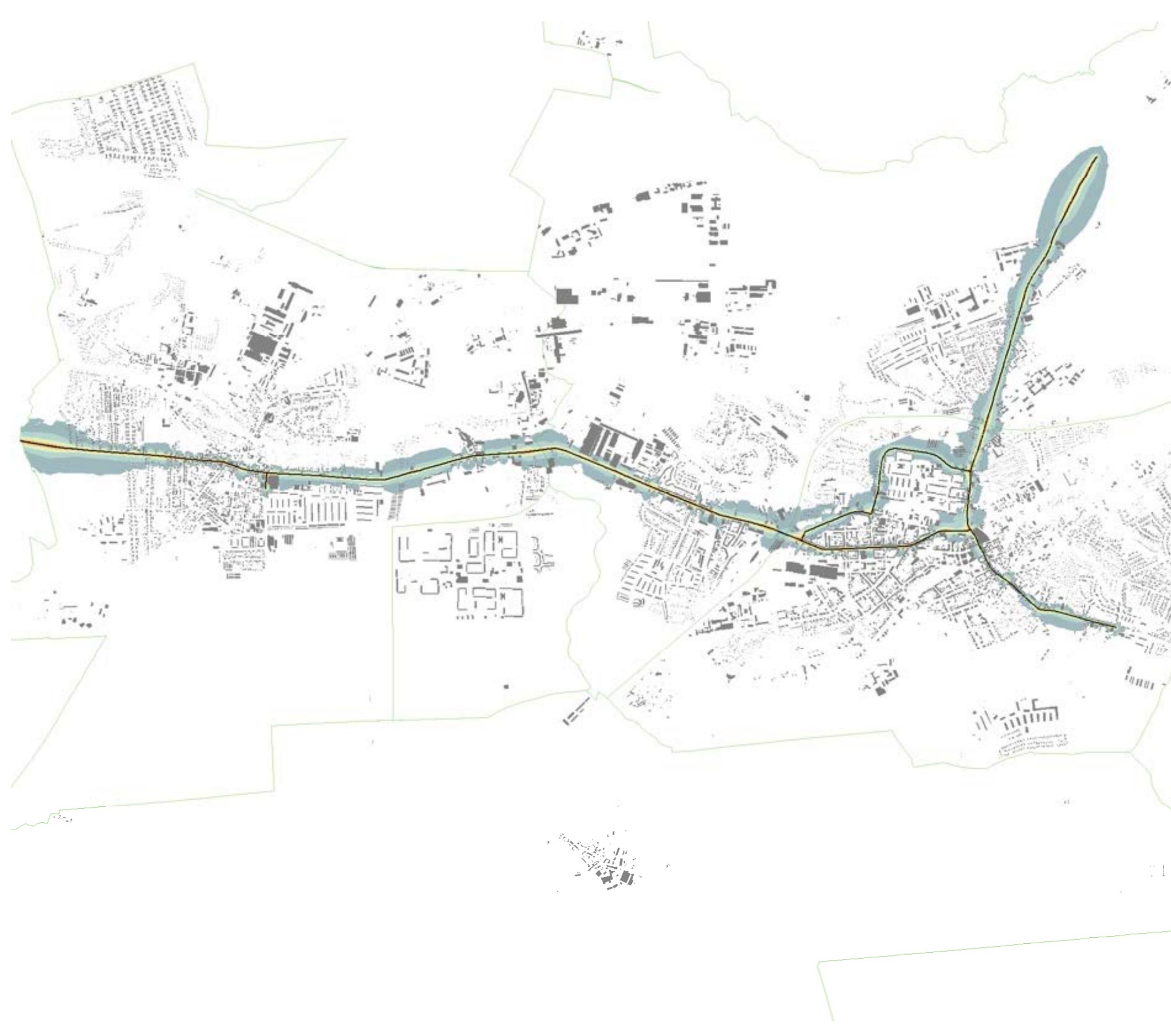
- 45 bis < 50
- 50 bis < 55
- 55 bis < 60
- 60 bis < 65
- 65 bis < 70
- $\geq 70$

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Nullfall LDEN (BUB)

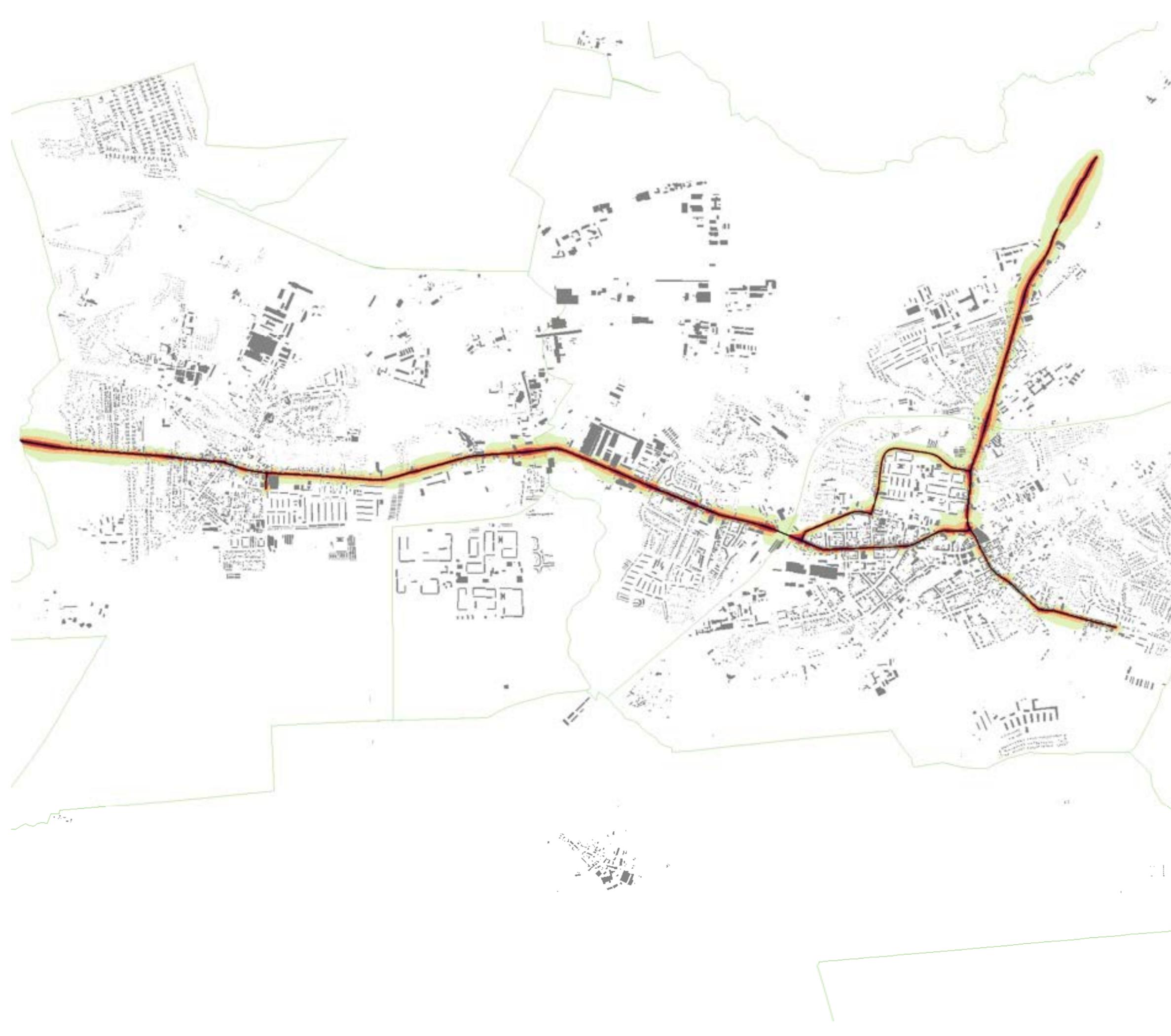
- 55.000 - 60.000
- 60.001 - 65.000
- 65.001 - 70.000
- 70.001 - 75.000
- 75.001 - 100.000

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Nullfall Nacht (BUB)

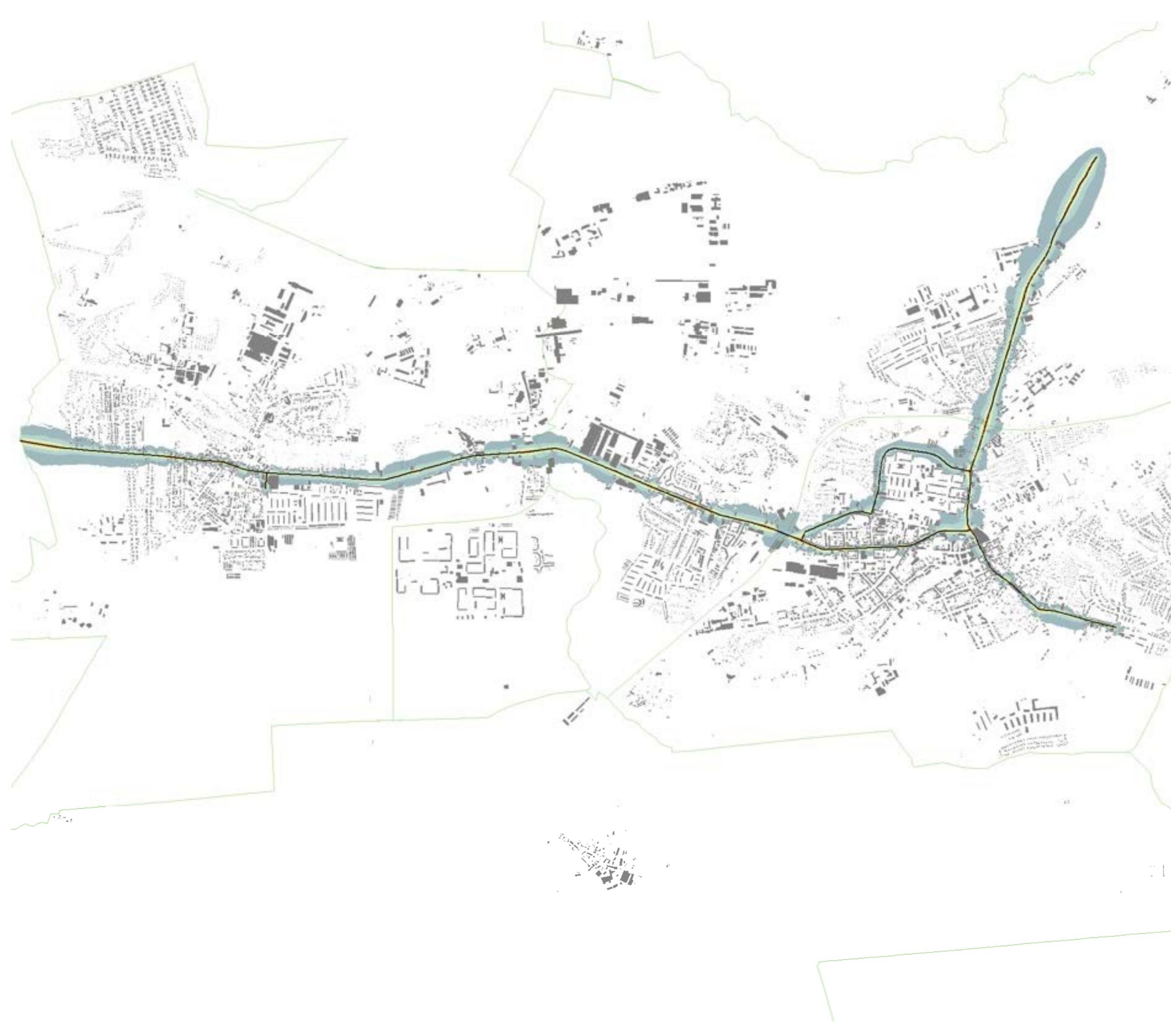
- 45 bis < 50
- 50 bis < 55
- 55 bis < 60
- 60 bis < 65
- 65 bis < 70
- $\geq 70$

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Planfall LDEN (BUB)

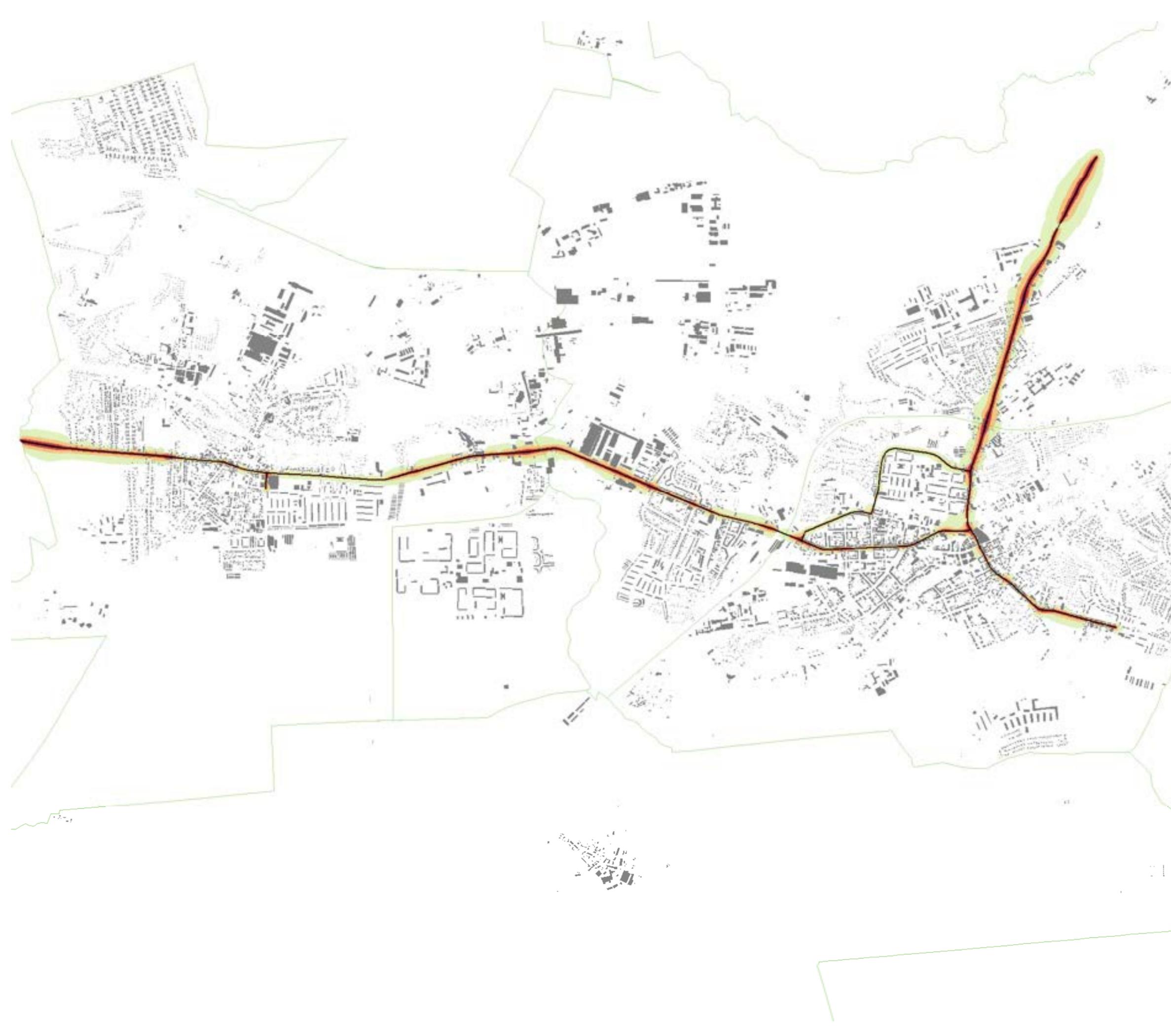
- 55.000 - 60.000
- 60.001 - 65.000
- 65.001 - 70.000
- 70.001 - 75.000
- 75.001 - 100.000

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Planfall Nacht (BUB)

- 45 bis < 50
- 50 bis < 55
- 55 bis < 60
- 60 bis < 65
- 65 bis < 70
- >= 70

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



## A4 Differenzkarten

- A4.1 Differenz Nullfall – Analysefall TAG
- A4.2 Differenz Nullfall -Analysefall NACHT
- A4.3 Differenz Planfall – Analysefall TAG
- A4.4 Differenz Planfall – Analysefall NACHT
- A4.5 Differenz Planfall – Nullfall TAG
- A4.6 Differenz Planfall – Nullfall NACHT

# Lärmkarte

## Eberswalde

### Differenz (BUB) Null - Analyse LDEN

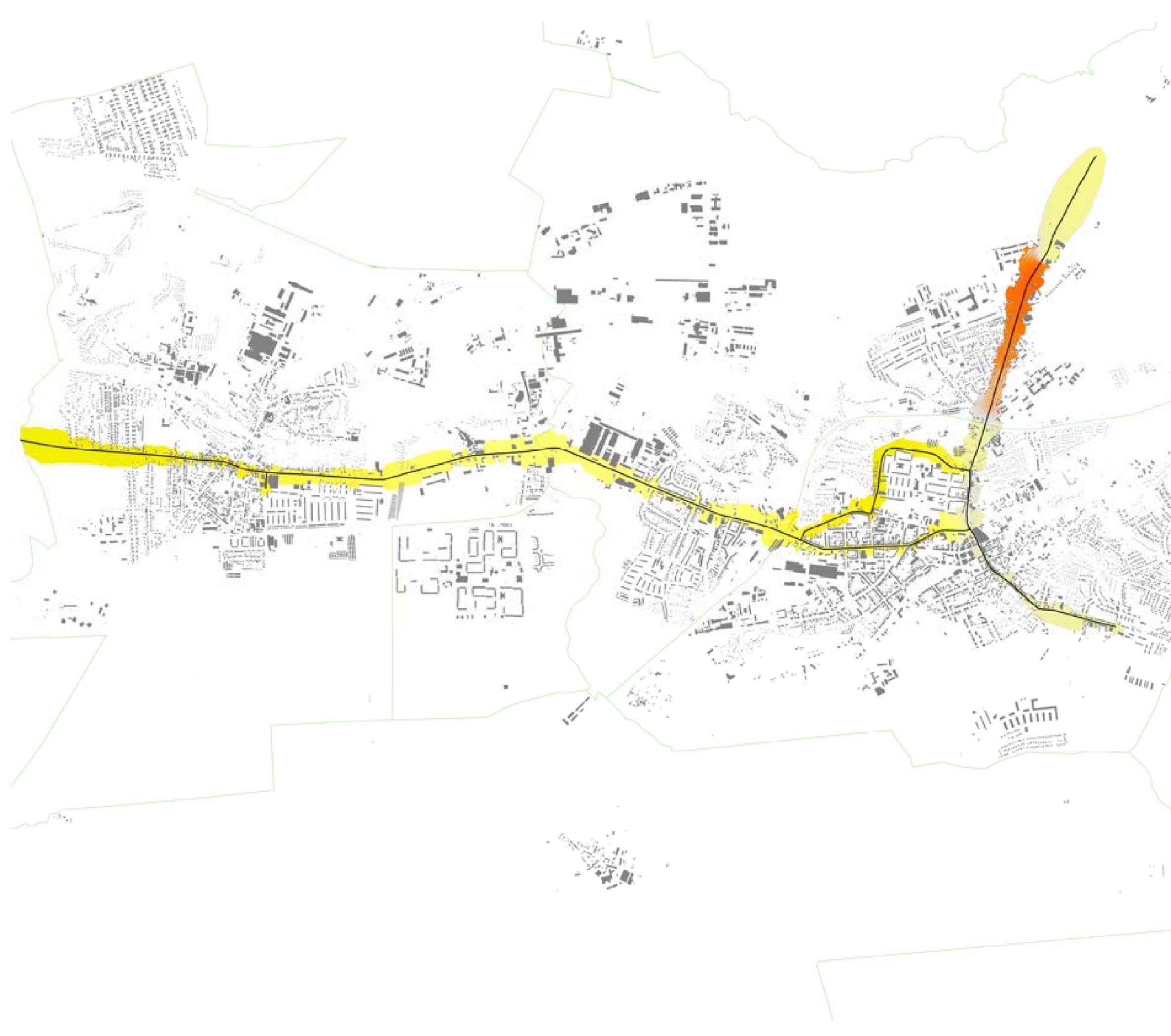


### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

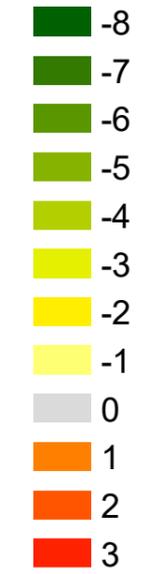
Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Differenz (BUB) Null - Analyse Nacht



### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Differenz (BUB) Plan - Analyse LDEN



### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

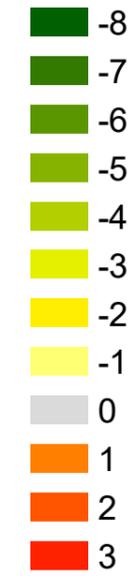
Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Differenz (BUB) Plan - Analyse Nacht



### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Differenz (BUB) Plan - Null LDEN



### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

### Differenz (BUB) Plan - Null Nacht



### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.07.2024

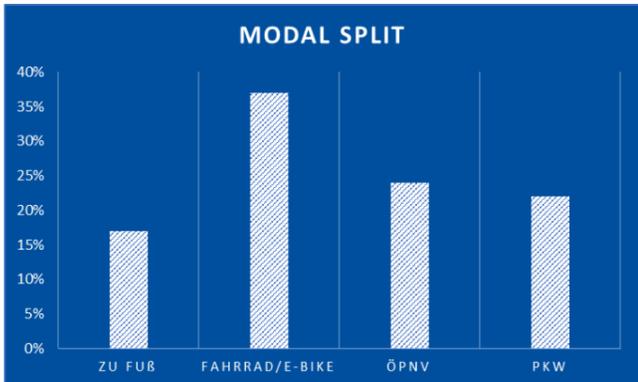
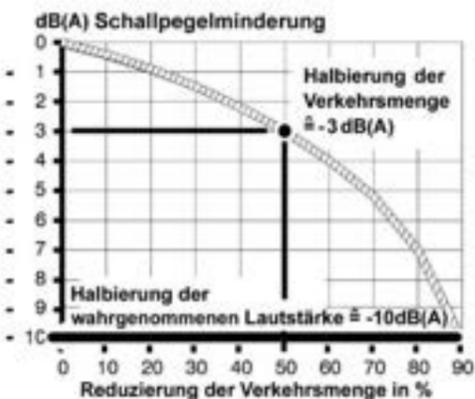
Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



## A5 Instrumentenkasten

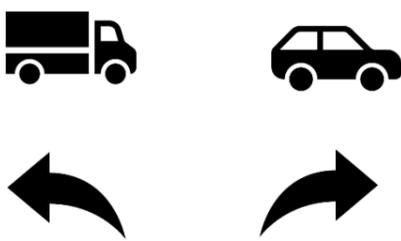
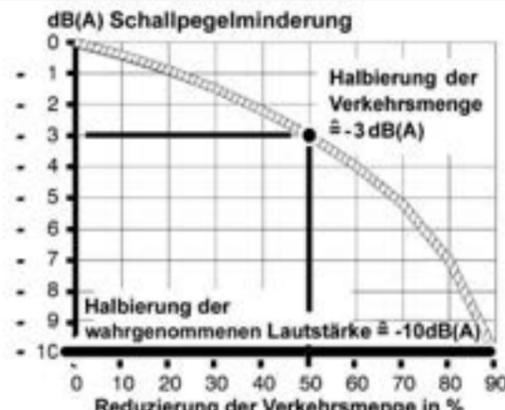
## Nr. 38 Verringerung der Verkehrsmenge durch Veränderung des modal split

**Priorität 1 – an der Quelle**

<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Was ist der <b>modal split</b>?</p> <p>Der modal split spiegelt die Verteilung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsträgern wider. Welche Verkehrsmittel werden für die unterschiedlichen Wege gewählt? Daraus lässt sich folgendes Diagramm erstellen:</p> <p>Je stärker der ÖPNV oder das Fahrrad genutzt wird, bzw. je mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden, desto weniger wird der Pkw genutzt. Und die Stadt wird in gleichem Maße leiser.</p> 
<p><b>erwartete Wirkung?</b></p>	<p>▶ durch die stärkere Nutzung des Umweltverbundes, d. h. des ÖPNV, des Fahrrads oder durch Fußwege kann der Pkw-Verkehr, der einen großen Anteil an den Lärmemissionen trägt, vermindert werden</p>  <p>Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung [Quelle: LAI – Hinweise zur Lärmaktionsplanung, zweite Aktualisierung, 9. März 2017]</p> <p>▶ <b>bei einer Halbierung der Verkehrsmenge kann eine Reduzierung des Schallpegels um rund 3 dB(A) erreicht werden</b></p>
<p><b>wer?</b></p>	<p>▶ jede(r) Eberswalder*in kann hierzu einen Beitrag leisten</p> <p>▶ die Stadt trägt Sorge für ein attraktives Radwege- und Fußwegenetz</p> <p>▶ gemeinsam mit dem Landkreis wird der ÖPNV attraktiv gestaltet</p>
<p><b>zeitliche Umsetzung</b></p>	<p>▶ ab sofort, fortlaufend</p>
<p><b>Rahmenbedingungen</b></p>	<p>▶ ein gut verknüpfter Umweltverbund</p> <p>▶ ein gut ausgebautes und verknüpftes Radwege- und Fußwegenetz</p>
<p><b>wo ist diese Maßnahme denkbar?</b></p>	<p>▶ im gesamten Straßennetz</p>
<p><b>Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)</b></p>	<p>▶ Verbesserung der Angebote für Fußgänger und Radfahrer sowie für den ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Ausbau Busnetz (Beseitigung der Erschließungsdefizite)</li> <li>» Schutzstreifen für Radfahrer auf Teilabschnitten der B 167, Fahrradstraße Schellengrund</li> <li>» Einrichtung „Runder Tisch Geh-Radwegsanieung“, jährliche Umsetzung von gemeinsam festgelegten Maßnahmen</li> <li>» Verbesserung der Gehwege, Herstellung Barrierefreiheit im Zuge der Sanierung von Straßen</li> </ul> <p>▶ weitere konzeptionelle Arbeiten zur Vorbereitung von baulichen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Radnutzungskonzept</li> <li>» Machbarkeitsstudie „Südroute“ (Radwegführung)</li> <li>» Wegenetzkonzept Brandenburgisches Viertel</li> </ul>

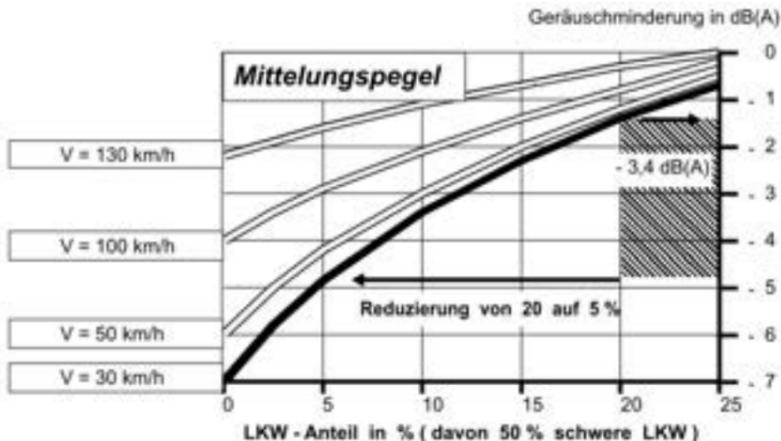
## Nr. 39 Verringerung der Verkehrsmenge durch Verlagerung

 **Priorität 1 – an der Quelle**

<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Die Verkehrsmengen werden von stark beeinträchtigten Bereichen in weniger sensible Bereiche verlagert. Dies kann z. B. durch bauliche Maßnahmen (Verengung von Straßenquerschnitten) oder durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Beschilderung) erfolgen.</p> <p>Aber: Hauptverkehrsstraßen haben Bündelungsfunktion, d. h. Maßnahmen auf diesen Straßen dürfen nicht dazu führen, dass der Verkehr auf Nebenstraßen ausweicht.</p> <p>In der Konsequenz bedeutet dies eine „nur“ Verlagerung der Lärmemissionen, keine Verminderung!</p>	
<p><b>erwartete Wirkung?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ durch die Verlagerung eines Teils des Verkehrs auf andere Straßen wird die Verkehrsmenge im betroffenen Abschnitt reduziert und damit die Lärmemissionen an diesem Ort gesenkt</li> <li>▶ auf den „Umleitungsstrecken“ ist jedoch mit einer Zunahme der Lärmemissionen zu rechnen</li> </ul>	<p>Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung [Quelle: LAI – Hinweise zur Lärmaktionsplanung, zweite Aktualisierung, 9. März 2017]</p> <p>▶ <b>bei einer Halbierung der Verkehrsmenge kann eine Reduzierung des Schallpegels um rund 3 dB(A) erreicht werden</b></p>
 <p><b>dB(A) Schallpegelminderung</b></p> <p>Halbierung der Verkehrsmenge ≈ -3 dB(A)</p> <p>Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke ≈ -10 dB(A)</p> <p>Reduzierung der Verkehrsmenge in %</p>		
<p><b>wer?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Beschilderung durch die Stadtverwaltung nach vorheriger Abstimmung mit dem Land, sofern Bundes- oder Landesstraßen hiervon betroffen sind</li> <li>▶ bauliche Maßnahmen an Bundes- oder Landesstraßen führt das Land durch</li> </ul>	
<p><b>zeitliche Umsetzung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mittel- bis langfristig</li> </ul>	
<p><b>Rahmenbedingungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abstimmungen mit dem Land</li> </ul>	
<p><b>wo ist diese Maßnahme denkbar?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mit dem Bau der Ortsumfahrung (1. Bauabschnitt und folgende) erfolgt eine wirksame Entlastung vom Durchgangsverkehr auf vereinzelt Streckenabschnitten</li> <li>▶ zur Entlastung des Kupferhammerweges wäre eine Bündelung in der Boldtstraße denkbar</li> </ul>	
<p><b>Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Entlastung Eisenbahnstraße zwischen Kreuzung Friedensbrücke und Bergerstraße &gt; durch nördliche Umfahrung (Georgstraße – Georg-Friedrich-Hegel-Straße – Bergerstraße)</li> <li>▶ Verkehrsverlagerung auf die Bergerstraße durch Reduzierung der Abbiegewiederstände von der Friedensbrücke sowie der Bahnhofsbrücke kommend</li> <li>▶ Schwerverkehrsführung im Ortskern Finow (Dorfstraße)</li> <li>▶ in Planung: Bau der B 167n, 1. Bauabschnitt</li> </ul>	

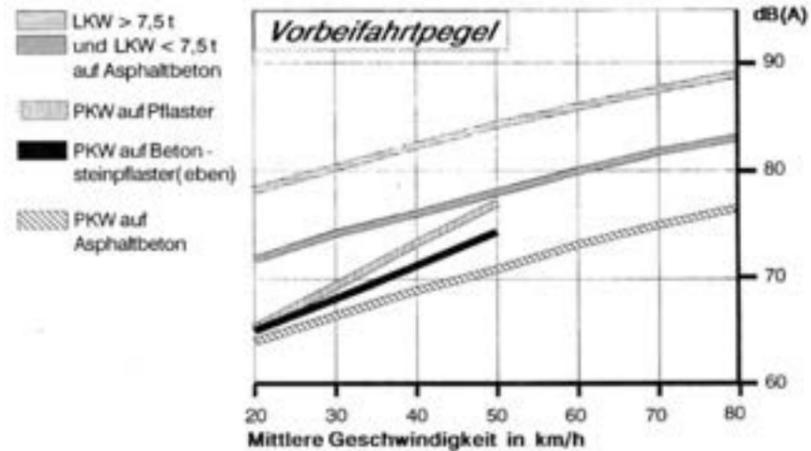
## Nr. 40 Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot)

 **Priorität 1 – an der Quelle**

<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Der Schwerverkehr ist ein wesentlicher Faktor für Schallemissionen.</p> <p>Die Lkw-Verkehre (&gt; 7,5 Tonnen) werden in den Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) in weniger sensible Bereiche verlagert, z. B. durch bauliche Maßnahmen (Verengung von Straßenquerschnitten) oder durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Beschilderung).</p> <p>In der Konsequenz bedeutet dies eine „nur“ Verlagerung der Lärmemissionen, keine Verminderung! Stark betroffene Bereiche können entlastet werden, bislang weniger belastete Bereiche werden jedoch stärker beeinträchtigt.</p>	<div style="text-align: center;">  <p>Durchgangsverkehr 7,5 t 22 – 6 Uhr</p> </div>
<p><b>erwartete Wirkung?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ durch die Verlagerung des Lkw-Verkehrs in den Nachtstunden auf andere Straßen wird der Schwerverkehr im betroffenen Abschnitt reduziert und damit die Lärmemissionen an diesem Ort gesenkt</li> <li>▶ auf den „Umleitungsstrecken“ ist jedoch mit einer Zunahme der Lärmemissionen zu rechnen</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1; padding-left: 20px;"> <p>Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung des Lkw-Anteils (davon 50 % schwere Lkw) [Quelle: Handbuch Lärmaktionspläne, Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Umweltbundesamt, September 2015]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ bei einer Reduzierung des Lkw-Anteils um 5 Prozent (z. B. von 25 Prozent auf 20 Prozent) kann eine Minderung des Mittelungspegels von gut 1 dB(A) bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erreicht werden</li> </ul> </div> </div>	
<p><b>wer?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Beschilderung durch die Stadtverwaltung nach vorheriger Abstimmung mit dem Land, sofern Bundes- oder Landesstraßen hiervon betroffen sind</li> <li>▶ bauliche Maßnahmen an Bundes- oder Landesstraßen führt das Land durch</li> </ul>	
<p><b>zeitliche Umsetzung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mittel- bis langfristig</li> </ul>	
<p><b>Rahmenbedingungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abstimmungen mit dem Land</li> </ul>	
<p><b>wo ist diese Maßnahme denkbar?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mit dem Bau der Ortsumfahrung (1. Bauabschnitt und folgende) erfolgt eine wirksame Entlastung des Durchgangsverkehrs, zudem sind die Industrie- und Gewerbegebiete im Norden dann direkt erreichbar, Lkw-Durchfahrten durch die Stadt zu diesen Wirtschaftsstandorten werden deutlich verringert</li> <li>▶ Aufteilung eines Teils der Schwerverkehrsanteile in der Eisenbahnstraße von Norden kommend über die Georg-Friedrich-Hegel-Straße und den westlichen Abschnitt der Bergerstraße; die von Westen kommenden Schwerverkehre verbleiben in der Eisenbahnstraße; Voraussetzung hierfür ist die Fertigstellung des 1. Bauabschnittes der Ortsumfahrung</li> </ul>	
<p><b>Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Entlastung Ortskern Finow (Dorfstraße)</li> </ul>	

## Nr. 41 Instandhaltung von Fahrbahnbelägen

 **Priorität 1 – an der Quelle**

<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Neben der gefahrenen Geschwindigkeit hat auch die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche Einfluss auf die Lärmemissionen. Ebenso wie der Fahrbahnbelag (z. B. Asphalt, Beton oder Pflaster) führen auch Schlaglöcher, abgesenkte Schachtdeckel, Risse in der Fahrbahn oder Unebenheiten zu höheren Lärmbelastungen. In der Regel sind dies punktuelle Lärmquellen, die deutlich wahrgenommen werden.</p> <p>Die Träger der Straßenbaulast (dies ist für die kommunalen Straßen die Stadt Eberswalde und für die Bundes- sowie Landesstraßen das Land Brandenburg) führen regelmäßige Kontrollen durch. Kleinere Instandhaltungsmaßnahmen werden durch den Bauhof bzw. die Straßenmeisterei erledigt. Bei größeren Schäden erfolgen weitere Maßnahmen wie z. B. die Deckenerneuerung.</p>	 <p>Quelle: <a href="https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Schlagloch_zwischen_Friedrichsfeld_und_Grenzhof.JPG">https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Schlagloch_zwischen_Friedrichsfeld_und_Grenzhof.JPG</a></p>
<p><b>erwartete Wirkung?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ durch die regelmäßige Instandhaltung werden diese punktuellen Lärmquellen beseitigt bzw. minimiert</li> <li>▶ wichtig ist, dass Instandhaltungsmaßnahmen zeitnah realisiert werden</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div data-bbox="557 926 1368 1377" style="flex: 1;">  <p><b>Vorbeifahrtpegel</b></p> <p>Y-axis: dB(A) (60 to 90) X-axis: Mittlere Geschwindigkeit in km/h (20 to 80)</p> <p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LKW &gt; 7,5t und LKW &lt; 7,5t auf Asphaltbeton</li> <li>PKW auf Pflaster</li> <li>PKW auf Betonsteinpflaster (eben)</li> <li>PKW auf Asphaltbeton</li> </ul> </div> <div data-bbox="1406 909 2819 1003" style="flex: 1; padding-left: 10px;"> <p>Geräuschemission (mittlerer max. Vorbeifahrtpegel in 7,5 Metern Abstand) bei frei fließendem Verkehr [Quelle: Handbuch Lärmaktionspläne, Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Umweltbundesamt, September 2015]</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>durch die Beseitigung von Unebenheiten (Schlaglöcher, Absenkungen, Kanten) kann punktuell eine Verringerung des Lärmpegels erreicht werden</b></li> </ul>	
<p><b>wer?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ für die kommunalen Straßen ist die Stadt Eberswalde verantwortlich</li> <li>▶ für die Bundes- und Landesstraßen ist das Land Brandenburg (Landesbetrieb Straßenwesen) zuständig</li> </ul>	
<p><b>zeitliche Umsetzung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ kurzfristig</li> </ul>	
<p><b>Rahmenbedingungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abstimmungen mit dem Land</li> </ul>	
<p><b>wo ist diese Maßnahme denkbar?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ die Maßnahme ist im gesamten Straßennetz immer dann relevant, wenn konkrete punktuelle Lärmquellen auftauchen</li> </ul>	
<p><b>Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ im Zuge der laufenden Instandhaltung durch die Stadt und das Land</li> <li>▶ u. a. in der Eisenbahnstraße zwischen Knotenpunkt Friedensbrücke und Knotenpunkt Bergerstraße</li> </ul>	

## Nr. 42 Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge

 **Priorität 1 – an der Quelle**

**Beschreibung**

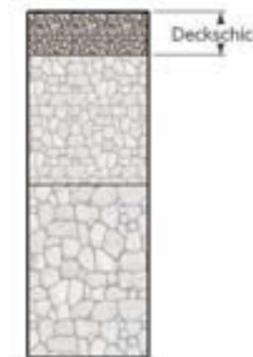
Neben der gefahrenen Geschwindigkeit hat auch die Beschaffenheit der Fahrbohnoberfläche Einfluss auf die Lärmemissionen. Pflasterbeläge erzeugen deutlich höhere Lärmemissionen als z. B. Asphaltbeläge.

Durch den Einbau von lärmarmen Fahrbohnbelägen, z. B. im Zuge der Sanierung eines Straßenzuges, können Lärminderungen erreicht werden. So können lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten, offenporige Asphalte oder lärmarme Splittmastixasphalte eingebaut werden.

Unterschiedliche Feldversuche haben gezeigt, dass diese Fahrbohnbeläge mit der Zeit ihre lärmindernde Wirkung verlieren, d. h. solche Beläge müssen in kürzeren Intervallen erneuert werden.

Zudem bringen sie höhere Baukosten mit sich und durch die Offenporigkeit sind zusätzliche Maßnahmen zur Ableitung des Niederschlagswassers erforderlich, die sich ebenfalls auf die Baukosten auswirken.

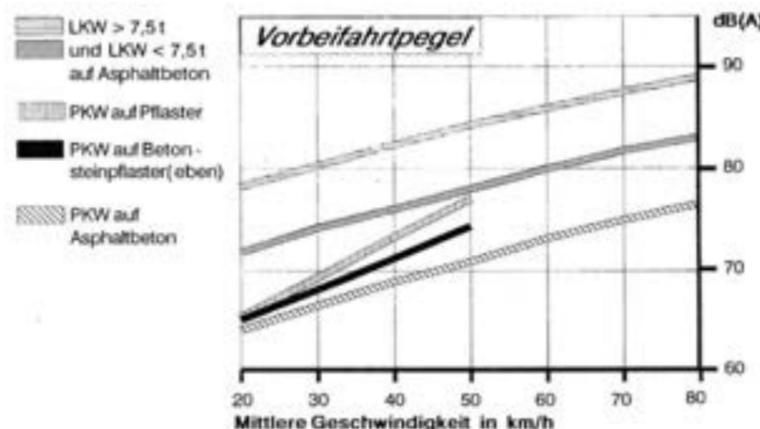
In jedem Fall bringt der Ersatz von Pflasterdecken durch eine Asphaltdecke eine deutliche Lärminderung mit sich.



Quelle <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9d/Asphaltdeckschicht.jpg>

**erwartete Wirkung?**

- ▶ deutliche Lärminderung beim Ersatz von Pflasterdecken zu erwarten
- ▶ Lärminderung auch beim Ersatz von Asphaltdecken durch lärmarm optimierte Asphaltdecken erzielbar



Geräuschemission (mittlerer max. Vorbeifahrtpegel in 7,5 Metern Abstand) bei frei fließendem Verkehr [Quelle: Handbuch Lärmaktionspläne, Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Umweltbundesamt, September 2015]

- ▶ **Lärminderung um rund 5 bis 7 dB(A) beim Ersatz von Pflasterdecken erreichbar**
- ▶ **beim Einbau von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten kann eine Lärminderung bis zu 3 dB(A) erreicht werden > 60 km/h**

**wer?**

- ▶ für die kommunalen Straßen ist die Stadt Eberswalde verantwortlich
- ▶ für die Bundes- und Landesstraßen ist das Land Brandenburg (Landesbetrieb Straßenwesen) zuständig

**zeitliche Umsetzung**

- ▶ mittel- bis langfristig

**Rahmenbedingungen**

- ▶ Abstimmungen mit dem Land
- ▶ bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen berücksichtigen

**wo ist diese Maßnahme denkbar?**

- ▶ insbesondere auf gepflasterten Straßenabschnitten mit einer hohen Betroffenheit

**Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)**

- ▶ Hauptstraßennetz: Eisenbahnstraße zwischen Friedensbrücke und Puschkinstraße, Heegermühler Straße zwischen Eisenbahnstraße und Boldtstraße, Kreuzung Friedensbrücke, Breite Straße zwischen Kreuzung B 168/B167 und Friedensbrücke
- ▶ Nebenstraßennetz: Zimmerstraße, Ammonstraße, Karl-Marx-Platz, Ludwig-Sandberg-Straße, Brunnenstraße, Friedenseiche-Finow, Fritz-Weineck-Straße, Blumenwerder Straße, Max-Lull-Straße

## Nr. 43 Verstetigung des Verkehrsflusses

 **Priorität 1 – an der Quelle**

<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Um eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu erreichen, können zum einen Ampelschaltungen besser aufeinander abgestimmt werden, so dass die Fahrzeuge mit einer bestimmten Geschwindigkeit im Zuge einer „grünen Welle“ fahren können. Ziel ist dabei, möglichst wenige Brems-, Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge hervorzurufen.</p> <p>Gerade im Hauptverkehrsstraßennetz konkurriert jedoch der Pkw-Verkehr mit Radfahrern, Fußgängern, Bussen, so dass einer alleinigen Bevorrechtigung enge Grenzen gesetzt sind. Gerade die Belange des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs sollen durch die Grüne Welle nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Zum anderen können Kreuzungs- und Einmündungsbereiche so umgestaltet werden (ggf. zusätzliche Abbiegespuren, Kreisverkehre prüfen), dass sie zu einer Verstetigung beitragen. Kreisverkehre sind z. B. an den Knotenpunkten Ostender Höhen/B 167, Trampler Chaussee/Bernauer Heerstraße (Ortseingangsbereiche), Altenhofer Straße/Mühlenstraße (Messingwerk) oder Zoostraße/Lausitzer Straße denkbar.</p> <p>Auch die nächtliche Abschaltung von Ampelanlagen ist eine denkbare Maßnahme, wobei dies nicht Zulasten der Sicherheit gehen darf.</p>	<div data-bbox="1952 275 2356 464" style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p><b>Grüne Welle</b> bei . . . km/h</p> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">Quelle <a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Zusatzschild_851_-_Gr%C3%BCne_Welle_bei_..._km-h,_700x350,_StVO_1970.svg">https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Zusatzschild_851_-_Gr%C3%BCne_Welle_bei_..._km-h,_700x350,_StVO_1970.svg</a></p>
<p><b>erwartete Wirkung?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Lärminderung im Bereich hoher Betroffenheiten</li> <li>▶ Lärminderung im Bereich von Straßenabschnitten mit einer hohen Abfolge von Kreuzungen und Einmündungen</li> <li>▶ <i>Lärminderung um rund 2 bis 4 dB(A) bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h, je höher die Geschwindigkeit, desto geringer die reduzierende Wirkung</i></li> <li>▶ <i>die subjektive Wahrnehmung der Lärminderung wird durch den Wegfall der besonders lästigen Pegelspitzen verstärkt</i></li> </ul>	
<p><b>wer?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ für die kommunalen Straßen ist die Stadt Eberswalde verantwortlich</li> <li>▶ für die Bundes- und Landesstraßen ist das Land Brandenburg (Landesbetrieb Straßenwesen) zuständig</li> </ul>	
<p><b>zeitliche Umsetzung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mittel- bis langfristig</li> </ul>	
<p><b>Rahmenbedingungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abstimmungen mit dem Land</li> </ul>	
<p><b>wo ist diese Maßnahme denkbar?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ insbesondere im Hauptstraßennetz mit einer hohen Anzahl betroffener Menschen</li> <li>▶ an Straßenabschnitten mit einer dichten Abfolge von Kreuzungen und Einmündungen</li> </ul>	
<p><b>Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Hauptstraßennetz: Knotenpunkte Eisenbahnstraße/Breite Straße, Eisenbahnstraße/Bergerstraße und Busbevorrechtigung entlang B 167</li> </ul>	

## Nr. 44 Einrichtung von Tempo-30 (Zonen)

 **Priorität 1 – an der Quelle**

**Beschreibung**

Für diese Maßnahme werden entweder Tempo-30-Zonen (Nebenstraßennetz) eingerichtet, deren Anfang durch das nebenstehende Schild angekündigt wird und deren Ende durch das Aufhebungszeichen markiert ist. Innerhalb des Gebietes werden keine weiteren Beschilderungen vorgesehen.

Alternativ können bestimmte Straßenabschnitte (Hauptstraßennetz) auch mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschildert werden. Diese Beschilderung „gilt“ bis zur nächsten Kreuzung und Einmündung und wird – bei Fortbestand – anschließend wiederholt. Dabei ist darauf zu achten, dass kein „Flickenteppich“ mit unterschiedlichen zulässigen Geschwindigkeiten entsteht.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann ganztägig gelten oder z. B. für die Nachtstunden festgelegt werden.

Bautechnisch ist diese Maßnahme sehr einfach umzusetzen, hier sind lediglich Fundamente, Schildermasten und die Verkehrszeichen erforderlich.

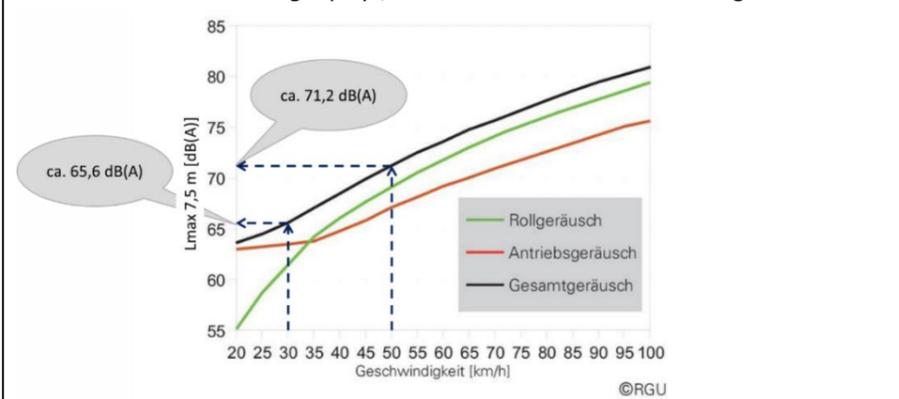
Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ergeben sich höhere Hürden: Eine Anordnung kann nur durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Bei Bundes- und Landesstraßen ist dies der Landesbetrieb Straßenwesen, bei kommunalen Straßen ist die Stadt Eberswalde zuständig.



Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Zeichen\\_274.1\\_-\\_Beginn\\_einer\\_Tempo\\_30-Zone,\\_StVO\\_2013.svg](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Zeichen_274.1_-_Beginn_einer_Tempo_30-Zone,_StVO_2013.svg)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Zusatzzeichen\\_1040-35\\_-\\_L%C3%A4rmschutz\\_\(mit\\_Zeitangabe\),\\_600x330;\\_StVO\\_2017.svg](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Zusatzzeichen_1040-35_-_L%C3%A4rmschutz_(mit_Zeitangabe),_600x330;_StVO_2017.svg)

**erwartete Wirkung?**

- ▶ durch Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann ein Rückgang der mittleren Geschwindigkeit um bis zu 16 km/h erreicht werden – auch ohne ständige Verkehrs-/Radarkontrollen), mit regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen kann eine Reduzierung bis 18 km/h erreicht werden (Quelle: LAI)
- ▶ mit der geringeren Fahrgeschwindigkeit kann auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden
- ▶ zusätzlich können Dialogdisplays, eine kontinuierliche Wiederholung der Beschilderung und vor allem die Anzeige der Gründe für die Geschwindigkeitsreduzierung zu einer höheren Akzeptanz beitragen



Quelle: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Zweite Aktualisierung. 9. März 2017

- ▶ **Lärminderung um rund 1 bis 5 dB(A) bei Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h**
- ▶ **abhängig vom Schwerverkehrsanteil: bei einem Anteil von 10 Prozent kann eine Minderung des Mittelungspegels um rund 3 dB(A) erzielt werden**

Quelle: [https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Laermarme\\_Reifen/entstehung\\_reifenlaerm.html](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Laermarme_Reifen/entstehung_reifenlaerm.html)

**wer?**

- ▶ für die kommunalen Straßen ist die Stadt Eberswalde verantwortlich
- ▶ für die Bundes- und Landesstraßen ist das Land Brandenburg (Landesbetrieb Straßenwesen) zuständig

**zeitliche Umsetzung**

- ▶ kurz- bis mittelfristig

**Rahmenbedingungen**

- ▶ Abstimmungen mit dem Land bei Bundes- und Landesstraßen erforderlich

**wo ist diese Maßnahme denkbar?**

- ▶ insbesondere entlang der am stärksten belasteten Straßenabschnitte: B 167, L 200 (Breite Straße), L 238 (Lichterfelder Straße, Coppistraße), Georg-Friedrich-Hegel-Straße, Bergerstraße

**Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)**

- ▶ Hauptstraßennetz: Tempo 30 entlang der Breiten Straße (Friedensbrücke bis Freienwalder Straße)
- ▶ Nebenstraßennetz: zahlreiche Nebenstraßen sind geschwindigkeitsreduziert, große Bereiche im Nebenstraßennetz sind bereits geschwindigkeitsreduziert
- ▶ im Stadtzentrum wurde eine Tempo-20-Zone ausgewiesen

## Nr. 46 Bepflanzung (Hecken, Sträucher, Bäume)

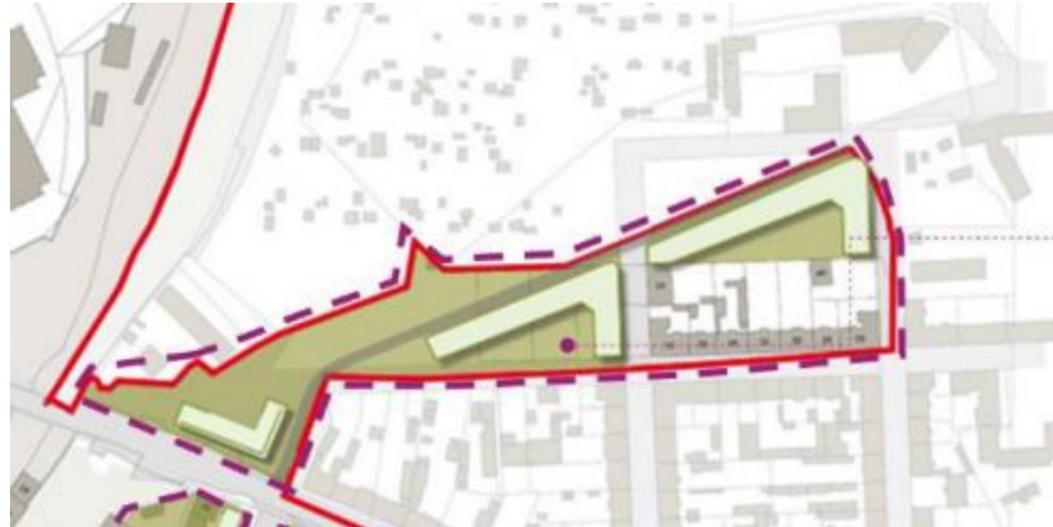
## Priorität 2 – Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Hecken, Bäume und Sträucher können Beiträge zur Lärminderung leisten. Durch Äste und Blätter stellt die Bepflanzung ein physisches Hindernis für die Schallwellen dar. Der Schall kann diese Barriere zwar durchdringen, jedoch wird die Stärke vermindert und der Schall wird teilweise reflektiert.</p> <p>Dabei ist zu beachten, dass die Lärminderungswirkung einzelner Pflanzen sowie schmaler, ein- oder zweireihiger Baumreihen aufgrund ihrer geringen Masse jedoch sehr gering ist. Je breiter demzufolge ein bepflanzter Bereich ist, desto höher ist sein Lärminderungspotenzial. Daher ist die Bepflanzung in dicht bebauten Bereichen nur sehr bedingt geeignet, das Lärmniveau spürbar zu vermindern.</p> <p>Ebenso ist zu beachten, dass die Lärminderungswirkung stark von der Belaubung abhängt, d. h. im Frühjahr und Sommer ist die Wirkung höher als im Herbst und Winter.</p> <p>Soll eine Bepflanzung zur Lärminderung eingesetzt werden, sollte sie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in einem möglichst breiten Streifen erfolgen (&gt; 20 Meter)</li> <li>• möglichst nahe an der Lärmquelle stehen</li> <li>• eine Staffelung nach Wuchshöhe aufweisen, je größer die Entfernung von der Lärmquelle, desto höher sollte die Bepflanzung sein</li> <li>• die Bepflanzung sollte einen geschlossenen Schallschirm bilden, der bis zum Boden reicht (Kombination von hohen Bäumen und bodennahen Sträuchern)</li> </ul>												
<p><b>erwartete Wirkung?</b></p>	<p>▶ die Lärminderungswirkungen der Bepflanzung hängen von der Bepflanzungsstruktur ab, sind jedoch insgesamt – im Vergleich zu den anderen vorgeschlagenen Maßnahmen – sehr gering</p> <table border="1" data-bbox="602 674 1285 940"> <thead> <tr> <th>Bepflanzung</th> <th>zusätzliche Lärminderung durch Bepflanzung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wald ohne Unterholz</td> <td>0,05 dB(A)/m</td> </tr> <tr> <td>Wald (Mittelwert)</td> <td>0,10 dB(A)/m</td> </tr> <tr> <td>Dichter Laubwald</td> <td>0,15 dB(A)/m</td> </tr> <tr> <td>Nadelwaldschonungen</td> <td>0,20 – 0,30 dB(A)/m</td> </tr> <tr> <td>Sehr dichte Hecken</td> <td>0,20 – 0,30 dB(A)/m</td> </tr> </tbody> </table> <p>▶ [Quelle: Städtebauliche Lärmfibel. Hinweise für die Bauleitplanung. Herausgeber: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau des Landes Baden-Württemberg. 2018. (<a href="https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/pdf/Staedtebauliche-Laermfibel_2018.pdf">https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/pdf/Staedtebauliche-Laermfibel_2018.pdf</a>, Seite 162.)</p> <p>▶ <i>die Lärminderungswirkung hängt von der Gestaltung der Bepflanzung ab (Standort, Breite Pflanzstreifen, Auswahl Gehölz, Belaubungszustand etc.)</i></p>	Bepflanzung	zusätzliche Lärminderung durch Bepflanzung	Wald ohne Unterholz	0,05 dB(A)/m	Wald (Mittelwert)	0,10 dB(A)/m	Dichter Laubwald	0,15 dB(A)/m	Nadelwaldschonungen	0,20 – 0,30 dB(A)/m	Sehr dichte Hecken	0,20 – 0,30 dB(A)/m
Bepflanzung	zusätzliche Lärminderung durch Bepflanzung												
Wald ohne Unterholz	0,05 dB(A)/m												
Wald (Mittelwert)	0,10 dB(A)/m												
Dichter Laubwald	0,15 dB(A)/m												
Nadelwaldschonungen	0,20 – 0,30 dB(A)/m												
Sehr dichte Hecken	0,20 – 0,30 dB(A)/m												
<p><b>wer?</b></p>	<p>▶ Prüfung möglicher Pflanzstandorte entlang der Bundes- und Landesstraßen erfolgt durch den Landesbetrieb Straßenwesen</p>												
<p><b>zeitliche Umsetzung</b></p>	<p>▶ kurz-, mittel- und langfristig</p>												
<p><b>Rahmenbedingungen</b></p>	<p>▶ ausreichende Platzverhältnisse zur Anpflanzung von Bäumen, Hecken und/oder Sträuchern im öffentlichen Straßenraum müssen zur Verfügung stehen, damit die Pflanzen einen entsprechenden Lebensraum haben</p> <p>▶ Bepflanzungen müssen mit freizuhaltenden Sichtflächen, insbesondere im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen abgeglichen werden</p> <p>▶ die Bepflanzungen müssen entsprechend der veränderten klimatischen Rahmenbedingungen gewählt werden (hohe Resilienz gegenüber Trockenheit und Hitze)</p>												
<p><b>wo ist diese Maßnahme denkbar?</b></p>	<p>▶ entlang aller betroffenen Straßenabschnitte, die Umsetzung ist jeweils anhand der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall zu prüfen</p>												
<p><b>Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)</b></p>	<p>▶ bislang keine</p>												

## Nr. 47 bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen

## Priorität 2 – Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

### Beschreibung



[Quelle: Potenzialanalyse Zukunftsquartier Bahnhof Eberswalde, Stadt Eberswalde, 2022]

Durch die Errichtung von baulichen Schallschutzriegeln (Ziel: weitgehend geschlossene Bebauung), die die Schallausbreitung unterbrechen, können dahinterliegende Wohngebäude und Quartiere vor Straßenlärm geschützt werden. Für diese Gebäude mit der Funktion „Lärminderung“ sind entweder nur wenig lärmsensible Nutzungen denkbar (z. B. Gewerbe). Sollen sie zu Wohnzwecken genutzt werden, sind die Gebäude in besonderer Weise zu planen, da hier Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen sind (Fassade, Balkone, Fenster). Zudem sollten die baulichen Riegel nicht durchbrochen sein, um eine maximale Abschirmwirkung zu erhalten.

### erwartete Wirkung?

- ▶ die baulichen Riegel können dahinterliegende Wohngebäude und Quartiere deutlich vom Straßenlärm abschirmen
- ▶ je nach Gestaltung der Gebäude, können unterschiedliche Lärminderungswirkungen erzielt werden
- ▶ für die Gebäuderiegel, die als Lärmschutz fungieren, sind besondere Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich
- ▶ *die Lärminderungswirkung hängt von der Gestaltung der baulichen Riegel ab*
- ▶ *es ist davon auszugehen, dass in Teilbereichen eine hohe Lärminderung zu erreichen ist (Nachweis erfolgt via Berechnung)*

### wer?

- ▶ für die Bebauung dieser heute unbebauten Flächen kann die Stadt Vorgaben formulieren, z. B. im Rahmen der Bauleitplanung

### zeitliche Umsetzung

- ▶ mittel- bis langfristig

### Rahmenbedingungen

- ▶ Festlegung von Vorgaben für die Bebauung, z. B. im Rahmen der Bauleitplanung

### wo ist diese Maßnahme denkbar?

- ▶ insbesondere im Bereich der Bergerstraße zwischen Eisenbahnstraße und Grabowstraße

### Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)

- ▶ bislang keine

## Nr. 48 Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern



### Priorität 3 – passiver Schallschutz

**Beschreibung**

Diese passive Maßnahme wird direkt an den Gebäuden durchgeführt, die betroffen sind. Die vorhandenen Fenster zur Straßenseite werden durch Schallschutzfenster ausgetauscht, zusätzliche Schalldämmlüfter werden eingebaut. Der Einbau der Schalldämmlüfter ist erforderlich, da die Schallschutzfenster ihre Wirkung nur in geschlossenem Zustand entfalten und eine Raumlüftung dann im Regelfall über die Lüfter erfolgt.

Diese Maßnahme ist in die Priorität 3 eingestuft, da sie zu keiner Reduzierung an der Lärmquelle (Straße + Verkehr) führt. Ziel der Lärmaktionsplanung muss jedoch sein, dass die Lärminderung nicht auf die Gebäude „abgewälzt“ wird, sondern im öffentlichen, freien Raum geschieht.

Für die mögliche Umsetzung der Maßnahmen sind die „Hinweise zur Realisierung des passiven Lärmschutzes (HPL)“ des Landes Brandenburg (Stand 05/2019) zu beachten. Dort ist das detaillierte Vorgehen beschrieben. Eine Antragstellung kann nur durch den Eigentümer des Gebäudes bei Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) gem. VLärmSchR 97 erfolgen. Voraussetzung ist der Bau oder die wesentliche Änderungen von Straßen und Schienenwegen! Diese liegt beim Neubau von Straßen vor oder z. B. bei der Verbreiterung von Straßenquerschnitten um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen. Ein Anspruch der Betroffenen, auf Basis der LAP Schallschutzfenster zu erhalten, besteht nicht!

Die IGW sind wie folgt festgelegt:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Quelle: Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes- VLärmSchR 97 -

**erwartete Wirkung?**

- ▶ durch den Einbau entsprechender Fenster und Lüftungen werden die unmittelbar Betroffenen in ihren Wohnungen vor Lärm geschützt
- ▶ je nach erforderlicher Schallschutzklasse (ist in gesonderten Gutachten zu ermitteln) ergeben sich unterschiedliche Wirkungen

Spalte	1	2	3
Zeile	Schallschutzklasse	bewertetes Schalldämmmaß $R_w$ des am Bau funktionsfähig eingebauten Fensters, gemessen nach DIN 52210 Teil 5 in dB	erforderliches bewertetes Schalldämmmaß $R_w$ , das im Prüfstand (P-F) nach DIN 52210 Teil 2 eingebauten funktionsfähigen Fensters in dB
1	1	25 bis 29	≥ 27
2	2	30 bis 34	≥ 32
3	3	35 bis 39	≥ 37
4	4	40 bis 44	≥ 42
5	5	45 bis 49	≥ 47
6	6	≥ 50	≥ 52

**▶ bereits in der niedrigsten Schallschutzklasse ist eine Dämmung zwischen 25 bis 29 dB erzielbar**

**▶ diese Wirkungen treten nur bei geschlossenen Fenstern ein**

Quelle: Umweltbundesamt, Wissenswertes über die Schalldämmung von Fenstern, Dipl.-Ing. Wolf-Dietrich Kötz, Berlin; <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/420/dokumente/fenster.pdf>

**wer?**

▶ die Gebäudeeigentümer\*innen auf Basis der „Hinweise zur Realisierung des passiven Lärmschutzes (HPL)“ des Landes Brandenburg (Stand 05/2019) und unter Beachtung der dort vorgegebenen Rahmenbedingungen

**zeitliche Umsetzung**

▶ mittel- bis langfristig

**Rahmenbedingungen**

▶ weitere vertiefende Untersuchungen und Berechnungen durch die Gebäudeeigentümer\*innen sind erforderlich

**wo ist diese Maßnahme denkbar?**

▶ insbesondere entlang der am stärksten belasteten Straßenabschnitte

**Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)**

▶ wird in Eigenregie der Gebäudeeigentümer\*innen realisiert

Nr. 49 Einsatz von Fassadenbegrünung		 <b>Priorität 3 – passiver Schallschutz</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Diese passive Maßnahme wird ebenfalls direkt an den Gebäuden durchgeführt. Die Begrünung erfolgt durch Rank- und Kletterpflanzen, die i. d. R. an Rankgittern entlang der Fassade emporwachsen können. Zum Einsatz können bodengebundene Fassadenbegrünungen kommen, die vor der Fassade in den Boden gepflanzt werden. Ebenfalls können nicht bodengebundene Systeme eingesetzt werden, die einer vorgehängten und hinterlüfteten Fassade entsprechen und mit einer gesonderten Bewässerung ausgestattet sind.</p> <p>Die Fassade muss für die Begrünung geeignet sein, die Begrünung darf nicht zu einer Beschädigung der Fassade führen. Zudem ist eine regelmäßige Pflege (Schnittarbeiten) erforderlich.</p> <p>Je nach Größe und Zustand der zu begrünenden Fassade können höhere Kosten für die Erstbepflanzung sowie die regelmäßige Pflege anfallen. Die Entscheidung pro oder contra Fassadenbegrünung obliegt den Gebäudeeigentümern.</p>	
<b>erwartete Wirkung?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mit einer flächendeckende Fassadenbegrünung lassen sich Lärmpegelminderungen zwischen 2 und 3 dB(A) erreichen</li> <li>▶ dies setzt jedoch voraus, dass entlang eines Straßenzuges alle Fassaden begrünt und keine Lücken vorhanden sind</li> </ul> <p>Quelle: Wissenschaftliche Arbeit zur Erlangung des akademischen Grades Master of Science (M.Sc.) im Studiengang Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg. Gebäudebegrünung als Lärmschutzmaßnahme im innerstädtischen Raum. Tony Linke. 2017</p>	
<b>wer?</b>	▶ die Gebäudeeigentümer in Eigenregie	
<b>zeitliche Umsetzung</b>	▶ kurz-, mittel- und langfristig	
<b>Rahmenbedingungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ konkrete Planungen und Investitionen sind durch die Gebäudeeigentümer erforderlich</li> <li>▶ abhängig von der jeweiligen Mitwirkungsbereitschaft</li> </ul>	
<b>wo ist diese Maßnahme denkbar?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ entlang aller betrachteten belasteten Straßenabschnitte</li> <li>▶ Realisierungsmöglichkeiten müssen im Einzelfall geprüft werden</li> </ul>	
<b>Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)</b>	▶ wird in Eigenregie der Gebäudeeigentümer realisiert	

**Nr. 50 Kooperation mit anderen Kommunen  
+ 51 Positionspapier gegenüber dem Land**



**Übergreifende Maßnahmen**

<b>Beschreibung</b>	<p>Die größten Lärmbelastungen sind an den Hauptverkehrsachsen der Stadt vorhanden, d. h. entlang der Bundes- und Landesstraßen. Für diese Straßen liegt die Baulast beim Land Brandenburg, dem Landesbetrieb Straßenwesen (LS). Daraus folgt, dass die Stadt Eberswalde auf die Mitwirkung des LS angewiesen ist, um die beschriebenen Maßnahmen umsetzen zu können.</p> <p>Vor dieser Herausforderung stehen viele andere Kommunen im Land Brandenburg gleichermaßen. Daher ist sinnvoll, Kooperationsmöglichkeiten mit Kommunen auszuloten und sich über die Problemlagen sowie Lösungswege auszutauschen.</p> <p>Gemeinsam kann ein Positionspapier der betroffenen Kommunen erarbeitet und dem Land Brandenburg (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, LS) vorgelegt werden. Aber auch die Landtagsabgeordneten können adressiert werden.</p> <p>Ziel könnte die Aufnahme eines Dialogverfahrens zwischen betroffenen Kommunen und Land sein, um gemeinsam Lösungswege zu erarbeiten.</p>
<b>erwartete Wirkung?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Austausch mit ähnlich betroffenen Kommunen, unterschiedliche Herangehensweisen</li> <li>▶ Sensibilisierung der Landesbehörden für die kommunalen Problemlagen</li> <li>▶ Perspektive: Gewinnung von Handlungsspielräumen für die Kommunen, zur Umsetzung ihrer Lärmaktionspläne</li> </ul>
<b>wer?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadtverwaltung, Stadtpolitik, andere Kommunen, Landesverwaltung, Landespolitik</li> </ul>
<b>zeitliche Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ kurz-, mittel- und langfristig</li> </ul>
<b>Rahmenbedingungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gesprächsbereitschaft in anderen Kommunen und beim Land</li> </ul>
<b>wo ist diese Maßnahme denkbar?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ gilt für die Gesamtstadt</li> </ul>
<b>Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt? (Auswahl)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Maßnahmen umgesetzt</li> </ul>

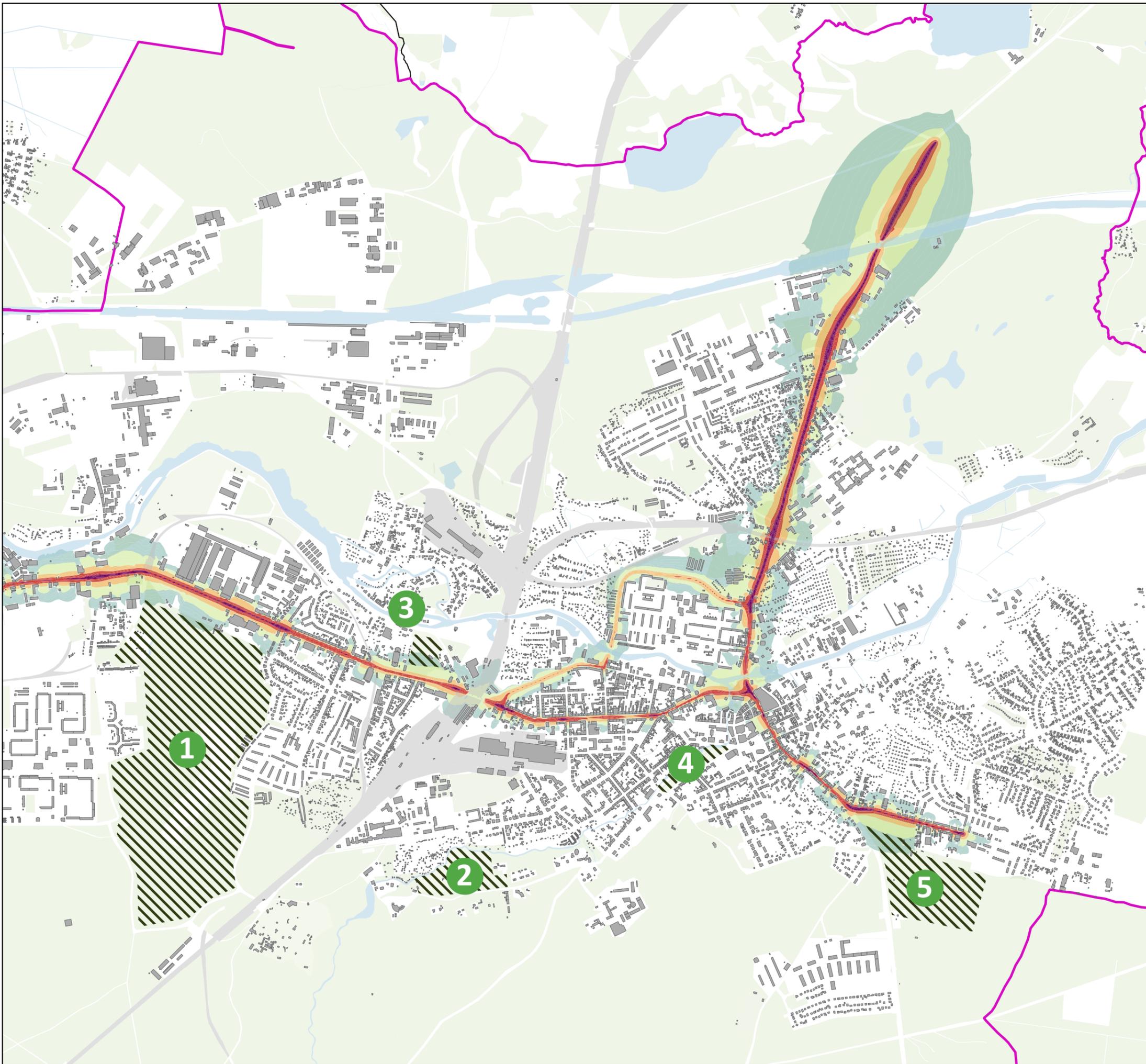
## A6 Ruhige Gebiete

 **Vorschläge für ruhige Gebiete**  
*LDEN < 55 dB(A)*

- 1** Drehnitzwiesen [99 ha]
- 2** Schwärzetal [8,2 ha]
- 3** Westendpark [2,5 ha]
- 4** Park am Weidendamm [3,1 ha]
- 5** Waldfriedhof [19,0 ha]

**Isophonen**  
**Planfall LDEN (BUB) in dB(A)**

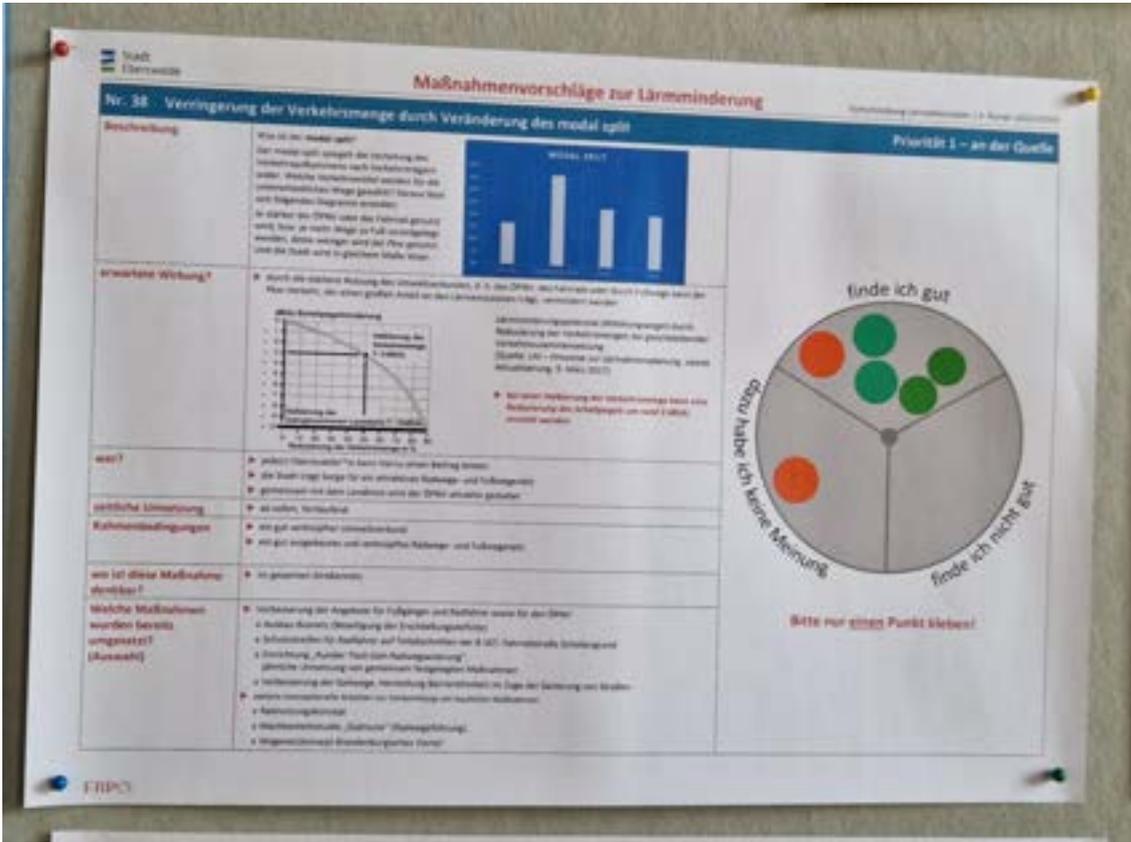
-  50,000 - 55,000
-  55,001 - 60,000
-  60,001 - 65,000
-  65,001 - 70,000
-  70,001 - 75,000
-  > 75,001

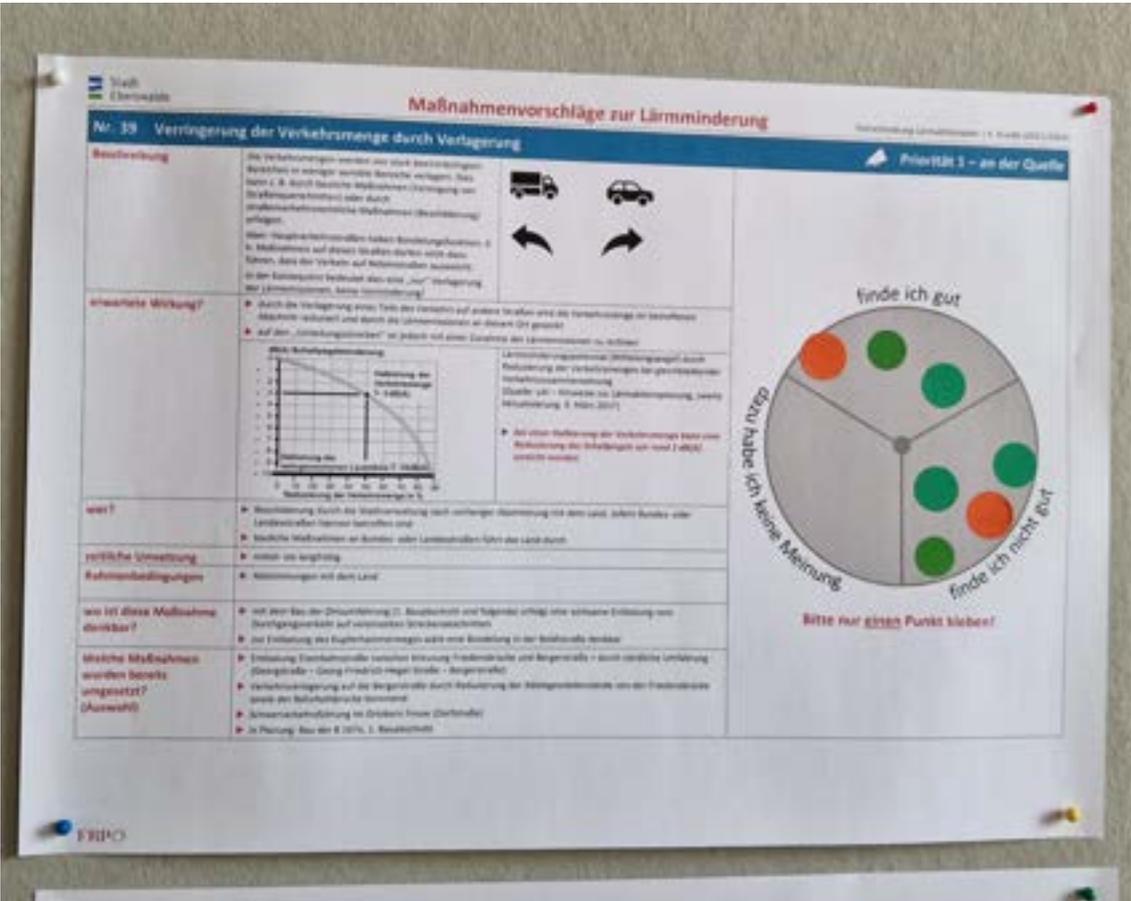


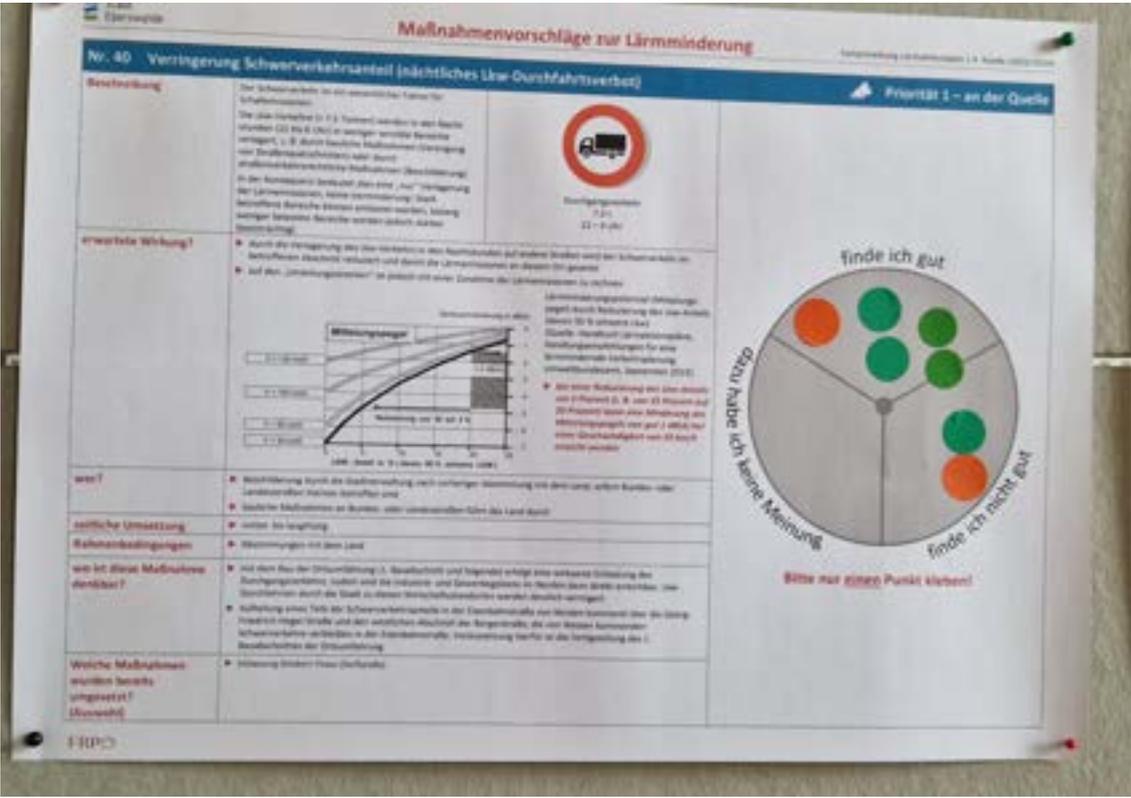
## **A7 Ergebnisse der Informationsveranstaltung (öffentlich)**

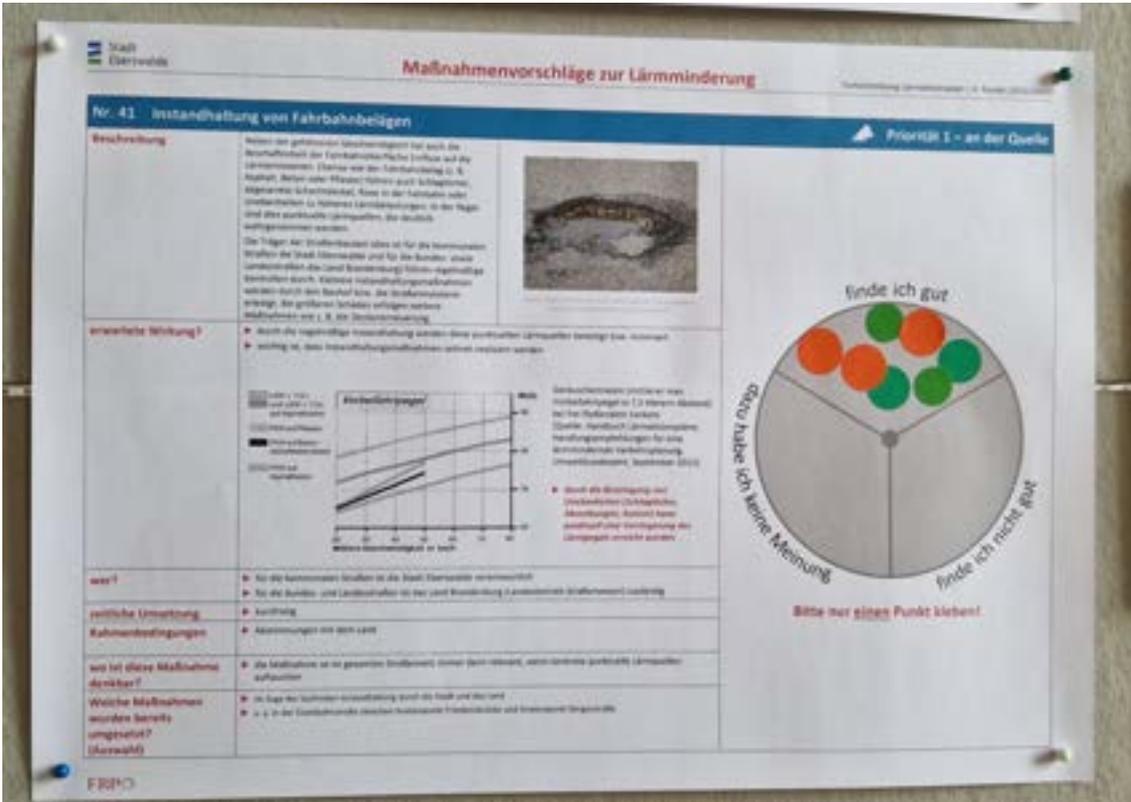
Lärmaktionsplanung Eberswalde | 4. Runde (2022/2024) | Ergebnisse der Information der Öffentlichkeit am 18. Juli 2024

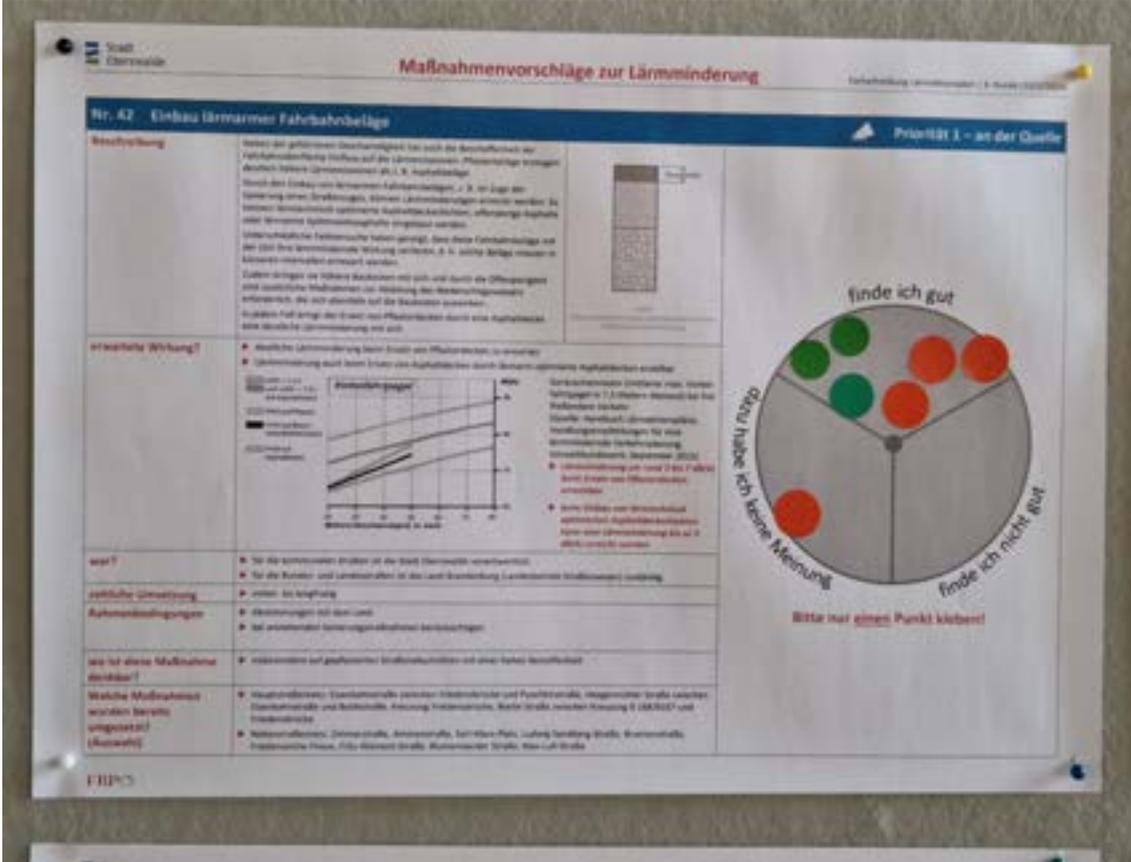
Nr.	Plakat	Diskussion
1		<p><b>Karte 1: wo ist nach Ihrer Einschätzung die Störung durch Straßenlärm am größten? (je Person konnte ein Punkt auf die entsprechende Stelle der Karte geklebt werden)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>zum Start der Diskussionsrunde wurde anhand der Karte mit den markierten, untersuchten Straßenabschnitten geschaut, ob die subjektive Wahrnehmung von störendem Straßenlärm mit den Berechnungsergebnissen übereinstimmt</li> <li>geklebt wurden Punkte vor allem im Bereich Stadtzentrum (Marktplatz, Breite Straße), im Bereich Westend (zwischen Boldt- und Werbelliner Straße) sowie im Bereich Finow (Bereich zwischen Ahornstraße und Biesenthaler Straße)</li> <li>mit Blick auf die Ermittlung der Betroffenzahlen sind diese Ergebnisse stimmig</li> </ul>

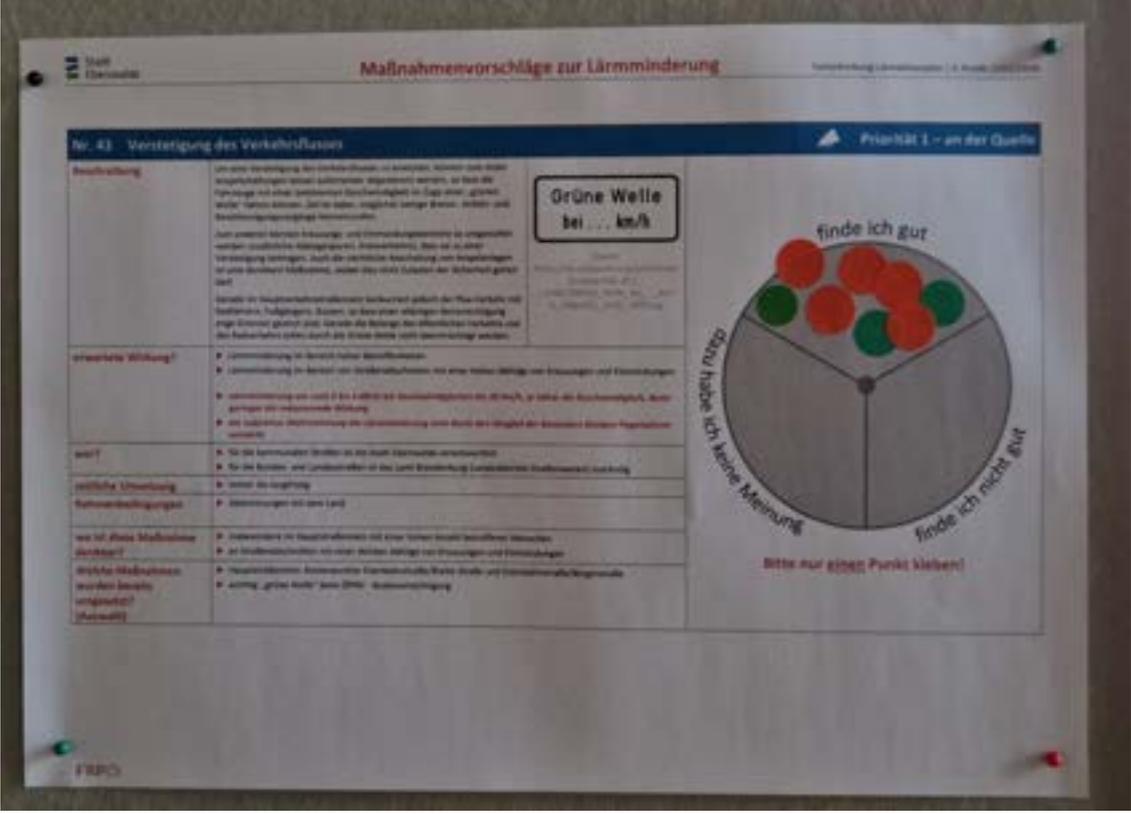
Nr.	Plakat	Diskussion
2		<p><b>Die zweite Diskussionsrunde erfolgte anhand der vorgestellten möglichen Maßnahmen zur Lärminderung. Zur Diskussion und Bewertung standen neun Maßnahmenvorschläge – die Bewertungsskala reichte von „finde ich gut“ über „finde ich nicht gut“ bis „dazu habe ich keine Meinung“. Jeder Teilnehmende konnte einen Punkt pro Plakat verteilen. Die Einschätzungen wurden analog zur Beteiligung im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätsplanes 2030+ abgefragt. Zum Vergleich sind in Klammern die Ergebnisse der Beteiligung zum Mobilitätsplan 2030+ dargestellt (zu beachten: da die Teilnehmerzahl 2020 deutlich höher ausfiel, wurden insgesamt auch mehr Punkte verteilt).</b></p> <p>Maßnahme Nr. 38: Verringerung der Verkehrsmenge durch Veränderung des modal split</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 5 Punkte (16 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 0 Punkte (1 Punkt)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 1 Punkt (0 Punkte)</li> </ul> <p>► die Einschätzung 2024 entspricht der Einschätzung 2020, die Maßnahme wird überwiegend positiv eingeschätzt</p>

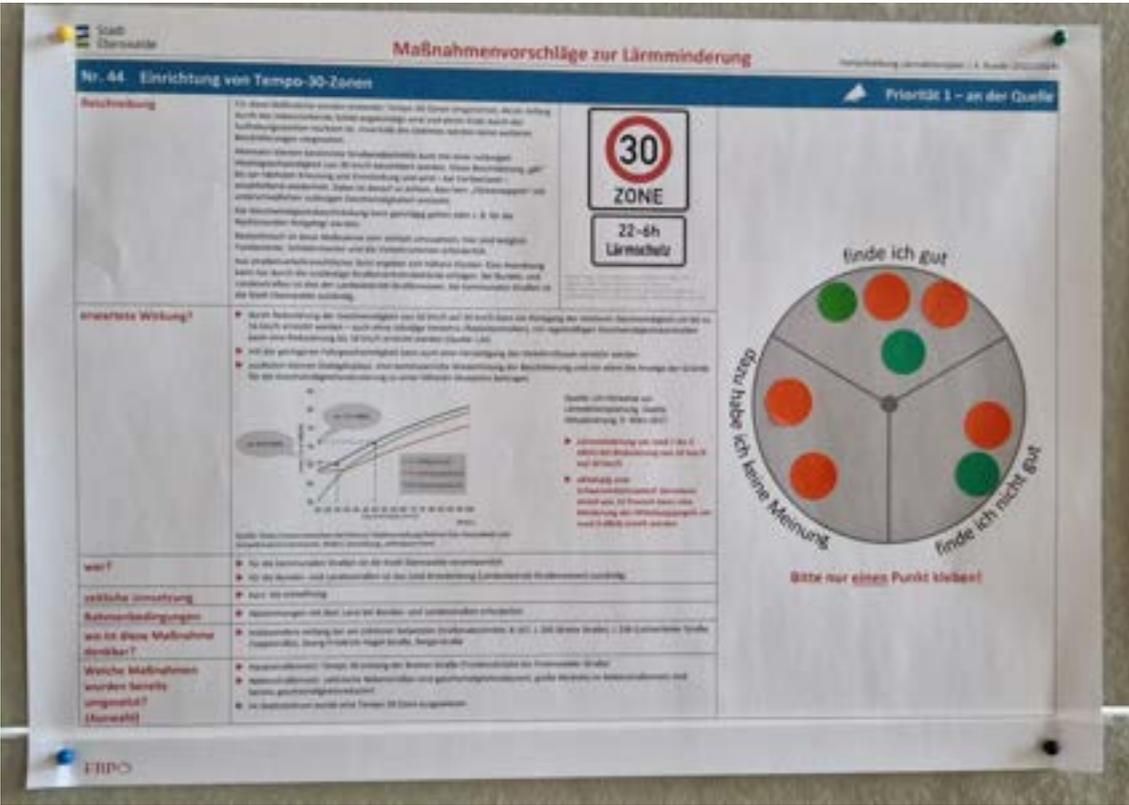
Nr.	Plakat	Diskussion
		<p>Maßnahme Nr. 39: Verringerung der Verkehrsmenge durch Verlagerung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 3 Punkte (4 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 4 Punkte (7 Punkte)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 0 Punkte (3 Punkte)</li> </ul> <p>► die Maßnahme wird auch 2024 mehrheitlich als nicht gut eingeschätzt</p>

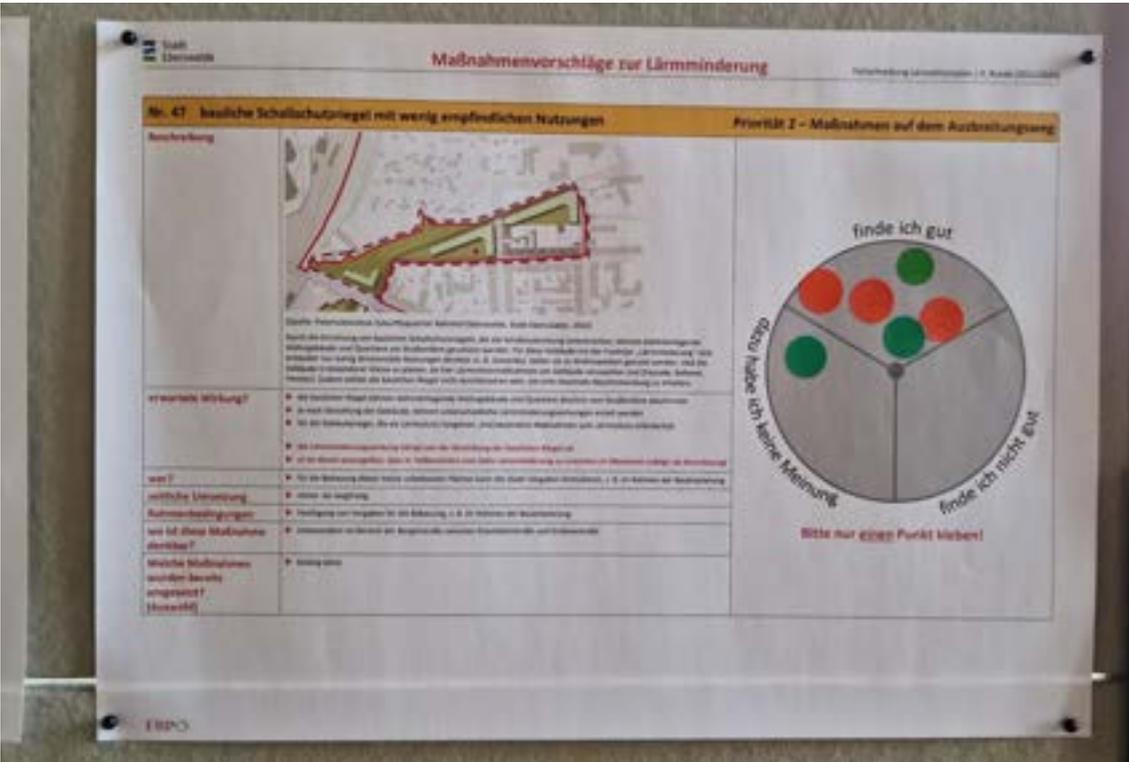
Nr.	Plakat	Diskussion
		<p>Maßnahme Nr. 40: Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 4,5 Punkte (6 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 2,5 Punkte (1 Punkt)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 0 Punkte (3 Punkte)</li> </ul> <p>► auch die Maßnahme Nr. 40 wird 2024 mehrheitlich als gut eingeschätzt, aber die negativen Einschätzungen sind deutlicher vertreten als 2020</p>

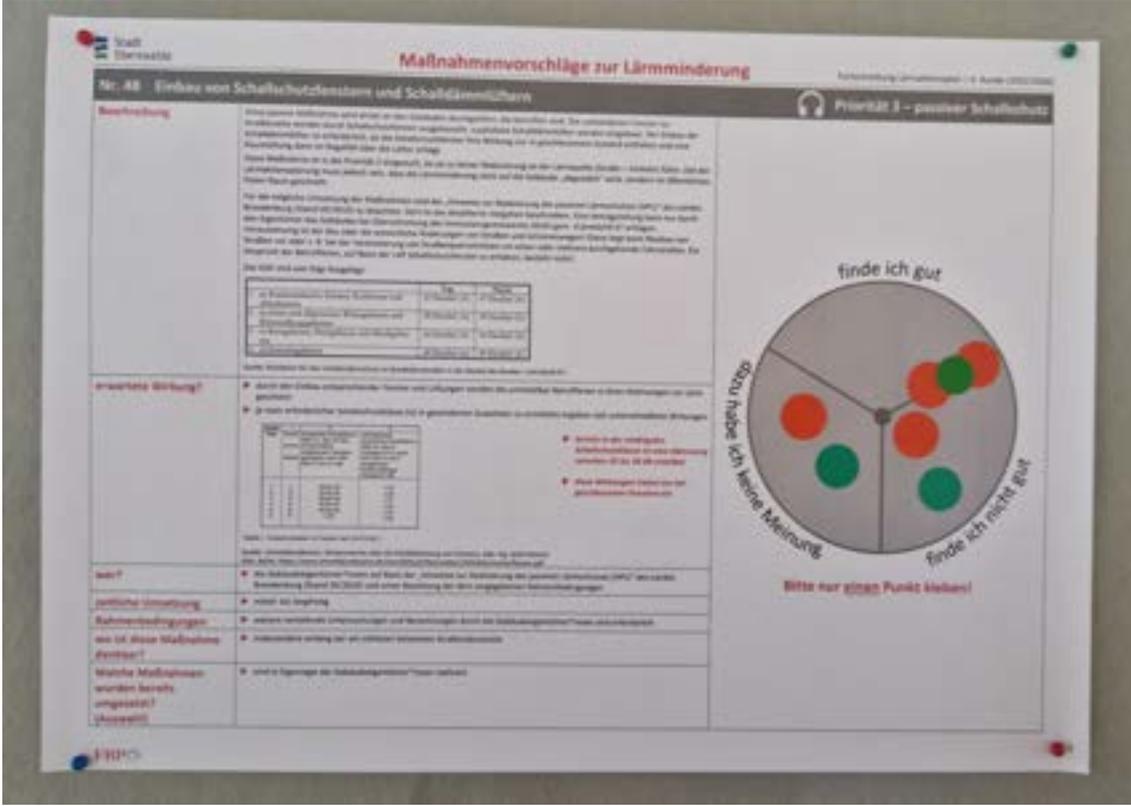
Nr.	Plakat	Diskussion
		<p>Maßnahme Nr. 41: Instandhaltung von Fahrbahnbelägen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 7 Punkte (13 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 0 Punkte (0 Punkte)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 0 Punkte (0 Punkte)</li> </ul> <p>► das Votum aus dem Jahr 2020 wird klar bestätigt, die Maßnahme wird ausnahmslos als positiv eingeschätzt</p>

Nr.	Plakat	Diskussion
		<p>Maßnahme Nr. 42: Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 6 Punkte (10 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 0 Punkte (4 Punkte)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 1 Punkt (0 Punkte)</li> </ul> <p>► auch die Maßnahme Nr. 42 wurde 2020 zum Teil negativ eingeschätzt, während die aktuelle Bewertung ein positives Votum zeigt</p>

Nr.	Plakat	Diskussion
		<p>Maßnahme Nr. 43: Verstärkung des Verkehrsflusses</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 8 Punkte (8 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 0 Punkte (1 Punkt)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 0 Punkte (5 Punkte)</li> </ul> <p>► die aktuelle Bewertung bestätigt die Ergebnisse aus dem Jahr 2020</p>

Nr.	Plakat	Diskussion
		<p>Maßnahme Nr. 44: Einrichtung von Tempo-30-Zonen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 4 Punkte (18 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 2 Punkte (0 Punkte)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 2 Punkte (0 Punkte)</li> </ul> <p>▶ die durchweg positive Bewertung aus dem Jahr 2020 wird aktuell nur bedingt bestätigt, 2024 wird die Maßnahme zum Teil auch kritisch beurteilt</p> <p>▶ ergänzt wurde in der Diskussion auch die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten</p>

Nr.	Plakat	Diskussion
		<p>Maßnahme Nr. 47: bauliche Schallschutzwand mit wenig empfindlichen Nutzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 5 Punkte (7 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 0 Punkte (4 Punkte)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 1 Punkt (1 Punkte)</li> </ul> <p>► die Maßnahme schneidet 2024 deutlich positiver in der Bewertung ab, als im Jahr 2020</p>

Nr.	Plakat	Diskussion
		<p>Maßnahme Nr. 48: Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „finde ich gut“: 1,5 Punkte (7 Punkte)</li> <li>• „finde ich nicht gut“: 3,5 Punkte (3 Punkte)</li> <li>• „dazu habe ich keine Meinung“: 2 Punkte (7 Punkte)</li> </ul> <p>► in der aktuellen Bewertung wird die Maßnahme mehrheitlich negativ beurteilt, während das positive Votum 2020 überwog</p>

Nr.	Plakat	Diskussion
	 <p>In diesen Bereichen (rot) besteht weiterhin Handlungsbedarf!</p> <p>Welche Maßnahmen wären aus Ihrer Sicht sinnvoll?</p> <p>Maßnahmen-Nr. aus dem Instrumentenkasten zuordnen (s. u.)!</p> <p>Lärmaktionsplan Eberswalde 4. Runde (2022/2024)</p> <p>Fortsetzungsblätter: © GeoBasis-DE/LGB, 01-04/0y-3-0</p>	<p><b>Auf dem nächsten Plakat galt es, die vorab bewerteten Maßnahmen räumlich zuzuordnen. Dazu wurden auf der Karte diejenigen Straßenabschnitte rot markiert, auf denen auch unter Berücksichtigung der im Mobilitätsplan 2030+ definierten Maßnahmen (Planfall 2) weiterhin Lärmbetroffenheiten über das Lärmmodell ermittelt wurden. Auf diesen Abschnitten besteht über die berücksichtigten Maßnahmen hinaus Handlungsbedarf. Folgende Vorschläge wurden diskutiert:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• grundsätzliche Vorschläge:             <ul style="list-style-type: none"> <li>» gesamte B 167 und L 200 mit max. Tempo 30 begrenzen</li> <li>» für alle rot markierten Straßenabschnitte: Maßnahme 38: Verringerung der Verkehrsmenge durch Veränderung des modal split</li> <li>» Vorschläge, die sich auf Umgebungslärm im Bereich des Familiengartens beziehen: im Zuge von Musikveranstaltungen sind in der Umgebung hohe Lärmbetroffenheiten zu verzeichnen, die insbesondere auch die vor- und nachbereitenden Arbeiten (Auf- und Abbau) sowie die An- und Abreise der Besucherinnen und Besucher umfassen:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>– Lärmemissionen zeitlich begrenzen (Anzahl Musikeventtage im Jahr, Auswahl Wochentage, zeitliche Ausdehnung)</li> <li>– Lärmschutzmaßnahmen im Familiengarten (z. B. Lärmschutzwände, Einhausungen o. ä.) prüfen</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Vorschläge für die benannten Straßenabschnitte:             <ul style="list-style-type: none"> <li>» Finow, B 167 von Lindenstraße bis Kleiner Stern:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 39: Verringerung der Verkehrsmenge durch Verlagerung</li> <li>– Maßnahme 40: Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

Nr.	Plakat	Diskussion
		<ul style="list-style-type: none"> <li>» Finow, B 167 im Bereich Wolfswinkel               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 41: Instandhaltung von Fahrbahnbelägen</li> </ul> </li> <li>» Hubbrücke über den Finowkanal Lichterfelder Straße               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 40: Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot)</li> </ul> </li> <li>» Finow/Westend, B 167 zwischen Lichterfelder Straße/Spechthausener Straße und Kranbau:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 47: bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen</li> </ul> </li> <li>» Westend, B 167 Boldtstraße/Teuberstraße:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 43: Verstetigung des Verkehrsflusses</li> </ul> </li> <li>» Stadtmitte, B 167 Eisenbahnstraße, Bahnhof bis Breite Straße               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 38: Verringerung der Verkehrsmenge durch Veränderung des modal split</li> <li>– Maßnahme 40: Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot)</li> <li>– Maßnahme 41: Instandhaltung von Fahrbahnbelägen</li> </ul> </li> <li>» Stadtmitte, B 167 Breite Straße, Friedensbrücke bis Marktplatz               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 38: Verringerung der Verkehrsmenge durch Veränderung des modal split</li> </ul> </li> <li>» Stadtmitte, B 167 Breite Straße, Erich-Mühsam-Straße bis Gertraudenstraße               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 41: Instandhaltung von Fahrbahnbelägen</li> <li>– Maßnahme 42: Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge</li> </ul> </li> <li>» Stadtmitte, L 200 Breite Straße, Bahnbrücke bis Friedensbrücke               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahme 42: Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge</li> </ul> </li> </ul>

Nr.	Plakat	Diskussion
		<p><b>Auf dem letzten Plakat standen die „ruhigen Gebiete“ im Fokus. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, die Vorschläge für ruhige Gebiete zu kommentieren und weitere Gebiete vorzuschlagen. Folgende Punkten wurden diskutiert:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zum Vorschlag Nr. 4 Uferbereiche Finowkanal:             <ul style="list-style-type: none"> <li>» der Finowkanal soll – sobald die Sanierung der Schleusen abgeschlossen ist – touristisch genutzt werden (und wird dies bereits heute); daher scheint die Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht sinnvoll, damit werden ggf. die touristischen Nutzungen eingeschränkt bzw. verhindert</li> </ul> </li> <li>• folgende Vorschläge für weitere ruhige Gebiete wurden markiert:             <ul style="list-style-type: none"> <li>» Waldfriedhof an der Freienwalder Straße (B 167)</li> <li>» Park am Weidendamm</li> <li>» Familiengarten</li> </ul> </li> <li>• zum Park am Weidendamm: die Anwohnerinnen und Anwohner nehmen eine steigende Belastung aus lärmenden Parkbesucherinnen und Besuchern wahr; insbesondere in den Ruhezeiten, an Wochenenden, in den Abend- und Nachtstunden werden die Anwohnerinnen und Anwohner gestört</li> <li>• zum Familiengarten: s. auch Diskussion zum vorhergehenden Plakat, durch die intensive Nutzung der Infrastruktur im Familiengarten, sind die Anwohnerinnen und Anwohner vielfachen Lärmbelastungen ausgesetzt, Musikevents ziehen lange Auf- und Abbaueiträume sowie die An- und Abreise der Gäste nach sich, die Eventdichte hat in den vergangenen Jahren zugenommen; geprüft werden sollten Maßnahmen, die die Anwohnerinnen und Anwohnern vor Eventlärm schützen (Freilichtbühne)</li> </ul>

## **A8 Karten RLS 19**

A8.1 Betroffene – Nullfall TAG RLS 19

A8.2 Betroffene – Nullfall NACHT RLS 19

A8.3 Betroffene – Planfall TAG RLS 19

A8.4 Betroffene – Planfall NACHT RLS 19

A8.5 Differenz Planfall – Nullfall TAG RLS 19

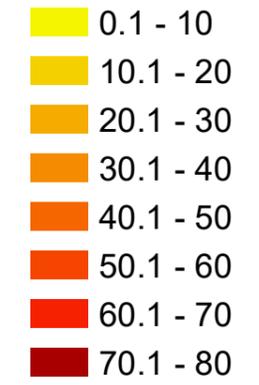
A8.6 Differenz Planfall – Nullfall NACHT RLS 19

# Lärmkarte

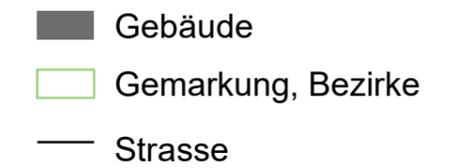
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Nullfall Tag (RLS19)



### Zeichenerklärung



Datum: 04.08.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024

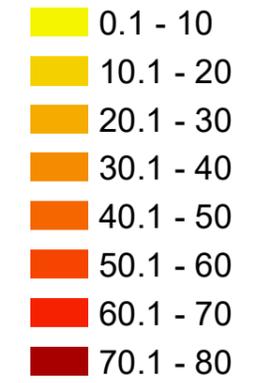


# Lärmkarte

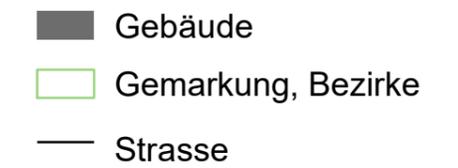
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Nullfall Nacht (RLS19)



### Zeichenerklärung



Datum: 04.08.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Planfall Tag (RLS19)

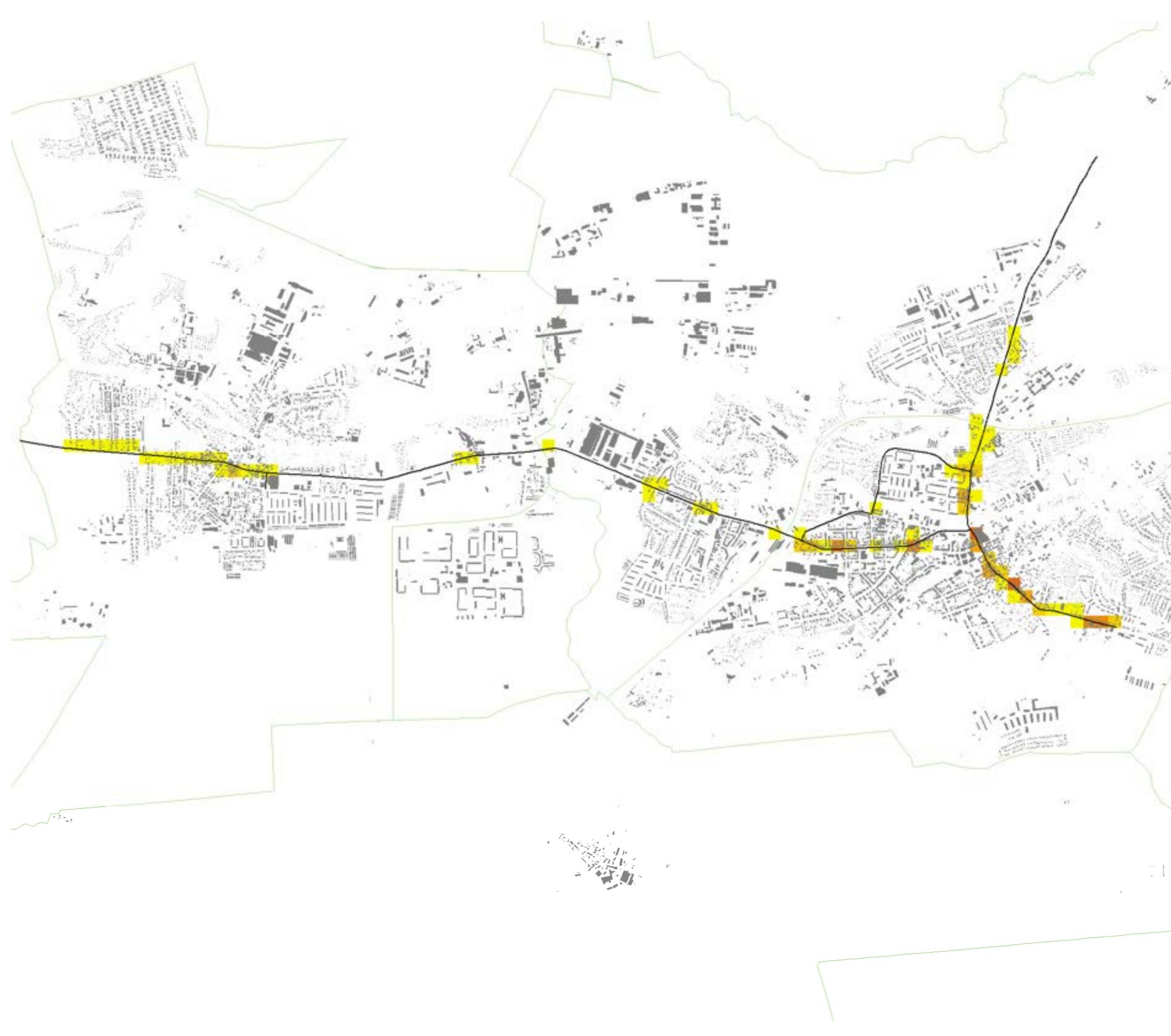
- 0.1 - 10
- 10.1 - 20
- 20.1 - 30
- 30.1 - 40
- 40.1 - 50

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.08.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Planfall Nacht (RLS19)

- 0.1 - 10
- 10.1 - 20
- 20.1 - 30
- 30.1 - 40
- 40.1 - 50

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemarkung, Bezirke
- Strasse

Datum: 04.08.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024

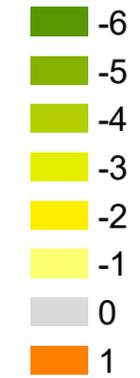


# Lärmkarte

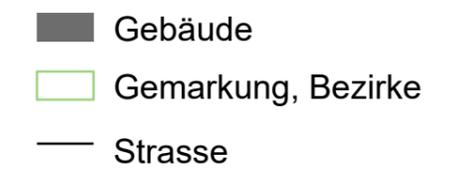
## Eberswalde

Differenz  
Planfall - Nullfall (RLS19)

### Tag



### Zeichenerklärung



Datum: 04.09.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



# Lärmkarte

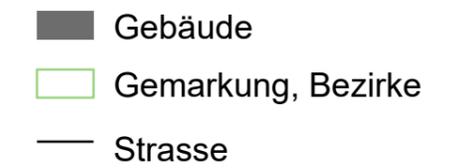
## Eberswalde

### Differenz Planfall - Nullfall (RLS19)

#### Nacht



#### Zeichenerklärung



Datum: 04.09.2024

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020/2024



## A9 Zusammenstellung der Maßnahmen LAP

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Lärmminderungswirkung	Wo ist diese Maßnahme denkbar?	Status, Umsetzungsstand 2024
38	Verringerung der Pkw-Verkehrsmenge durch modale Verlagerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Stärkung Fußgänger- und Radfahrer-verkehr, ÖPNV</li> <li>&gt; mehr Wege werden mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückgelegt, anstatt Pkw</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; durch die Halbierung der Verkehrsmenge kann eine Reduzierung des Schallpegels um rd. 3 dB(A) erreicht werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; auf allen Straßenabschnitten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; stetige Umsetzung von einzelnen Maßnahmen (Radnutzungskonzept (RNK), Mobilitätsplan 2030+), z. B. Fahrradstraße</li> <li>&gt; SrV 2023 „Mobilität in Städten“ im Jahr 2023 durchgeführt, Ergebnisse noch ausstehend</li> </ul>
39	Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge durch räumliche Verlagerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verlagerung von stark beeinträchtigten Bereichen in weniger sensible Bereiche, z. B. durch Beschilderung oder bauliche Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; s. o., jedoch Verlagerung</li> <li>&gt; bei einer Halbierung der Verkehrsmenge kann eine Reduzierung des Schallpegels um rund 3 dB(A) erreicht werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; mit dem Bau der Ortsumfahrung B 167 n (1. Bauabschnitt und folgende) erfolgt eine wirksame Entlastung vom Durchgangsverkehr</li> <li>&gt; zur Entlastung des Kupferhammerweges wäre eine Bündelung in der Boldtstraße denkbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; nicht umgesetzt</li> <li>&gt; Umsetzung als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme erfordert Abstimmung mit dem Land</li> </ul>
40	Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot)	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verlagerung der Kfz &gt; 7,5 Tonnen in weniger sensible Bereiche in den Nachtstunden (22 bis 6 Uhr), z. B. durch Beschilderung oder bauliche Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; bei einer Reduzierung des Lkw-Anteils um 5 Prozent kann eine Minderung des Mittelungspegels von gut 1 dB(A) bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erreicht werden</li> <li>&gt; jedoch nur Verlagerung, keine Verminderung der Lärmemissionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; mit dem Bau der Ortsumfahrung (1. Bauabschnitt und folgende) erfolgt eine wirksame Entlastung des Durchgangsverkehrs, zudem sind die Industrie- und Gewerbegebiete im Norden dann direkt erreichbar, Lkw-Durchfahrten durch die Stadt zu diesen Wirtschaftsstandorten werden deutlich verringert</li> <li>&gt; Aufteilung eines Teils der Schwerverkehrsanteile in der Eisenbahnstraße von Norden kommend über die Georg-Friedrich-Hegel-Straße und den westlichen Abschnitt der Bergerstraße; die von Westen kommenden Schwerverkehre verbleiben in der Eisenbahnstraße; Voraussetzung hierfür ist die Fertigstellung des 1. Bauabschnittes der Ortsumfahrung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; nicht umgesetzt</li> <li>Umsetzung als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme erfordert Abstimmung mit dem Land sowie den Bau der B 167n</li> </ul>

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Lärminderungswirkung	Wo ist diese Maßnahme denkbar?	Status, Umsetzungsstand 2024
41	Instandhaltung von Fahrbahnbelägen	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; punktuelle Lärmquellen, z. B. aufgrund der Fahrbahnbeläge (Pflaster) oder Schlaglöchern, abgesenkte Schachtdedekel, Risse in der Fahrbahn oder Unebenheiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; punktuelle Minderung des Lärmpegels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; auf allen Straßenabschnitten, sofern konkrete Lärmquellen auftreten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; kommunale Straßen: Beseitigung erfolgt sukzessive im Zuge der Instandhaltung, regelmäßige Begehungen und Befahrungen</li> <li>&gt; Bundes- und Landesstraßen: regelmäßige Kontrollen werden durchgeführt, kleinere Instandhaltungsmaßnahmen werden durch Straßenmeisterei umgesetzt</li> </ul>
42	Einbau lärmarmen Fahrbahnbelägen	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche hat – neben der gefahrenen Geschwindigkeit – Einfluss auf Lärmemissionen</li> <li>&gt; Pflasterbeläge erzeugen deutlich höhere Lärmemissionen als z. B. Asphaltbeläge</li> <li>&gt; zum Einsatz können lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten, offenporige Asphalte oder lärmarme Splittmastixasphalte kommen</li> <li>&gt; i. d. R. im Zuge grundhafter Sanierungs-/Ausbaumaßnahmen</li> <li>&gt; zu beachten: lärmindernde Beläge verlieren mit der Zeit ihre lärmindernde Wirkung, d. h. Erneuerung in kürzeren Intervallen; zudem bringen sie höhere Baukosten mit sich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Lärminderung um rund 5 bis 7 dB(A) beim Ersatz von Pflasterdecken erreichbar</li> <li>&gt; beim Einbau von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten kann eine Lärminderung bis zu 3 dB(A) erreicht werden; diese entfalten ihre Wirkung jedoch erst bei höheren Geschwindigkeiten &gt; 50 km/h, daher im innerstädtischen Bereich nicht wirksam</li> <li>&gt; bis zur einer Geschwindigkeit von rd. 25 bis 30 km/h dominiert zudem das Antriebsgeräusch, d. h. lärmarme Fahrbahnbeläge können hier kaum Wirkung entfalten</li> <li>&gt; offenporige Asphalte werden im kommunalen Bereich nicht eingesetzt, da bei &lt; 50 km/h kaum Wirkung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; insbesondere im Bereich gepflasterter Straßenabschnitte mit einer hohen Betroffenheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; nicht umgesetzt</li> <li>&gt; erfolgt für die kommunalen Straßen im Zuge von Sanierungsmaßnahmen</li> <li>&gt; für Bundes- und Landesstraßen obliegt dies dem Straßenbausträger Land/Bund</li> </ul>
43	Verstetigung des Verkehrsflusses	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Abstimmung Ampelschaltungen („grüne Welle“), keine Benachteiligung von Radverkehr und ÖPNV</li> <li>&gt; Umgestaltung Kreuzungs- und Einmündungsbereiche (ggf. Abbiegespuren, Kreisverkehre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Lärminderung um rund 2 bis 4 dB(A) bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h, je höher die Geschwindigkeit, desto geringer die reduzierende Wirkung</li> <li>&gt; die subjektive Wahrnehmung der Lärminderung wird durch den Wegfall der besonders lästigen Pegelspitzen verstärkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; insbesondere im Hauptstraßennetz mit einer hohen Anzahl betroffener Menschen</li> <li>&gt; an Straßenabschnitten mit einer dichten Abfolge von Kreuzungen und Einmündungen</li> <li>&gt; Kreisverkehre sind z. B. an den Knotenpunkten Ostender Höhen/B 167, Trapper Chaussee/Bernauer Heerstraße (Ortseingangsbereiche), Altenhofer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; „grüne Welle“ für den ÖPNV</li> <li>&gt; Anpassung und Koordinierung/Erneuerung bestehender LSA (durch Landesbetrieb Straßenwesen)</li> <li>&gt; im Bereich Kreuzung Friedensbrücke und entlang der Breiten Straße von der Friedensbrücke bis Freienwalder Straße umgesetzt</li> </ul>

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Lärmminderungswirkung	Wo ist diese Maßnahme denkbar?	Status, Umsetzungsstand 2024
				Straße/Mühlenstraße (Messingwerk) oder Zoostraße/Lausitzer Straße denkbar	> Abstimmungen mit dem Land erforderlich
44	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Einrichtung von Tempo-30-Zonen</li> <li>&gt; Beschilderung von Straßenabschnitten mit 30 km/h</li> <li>&gt; jeweils ganztägig gültig oder z. B. auf die Nachtstunden beschränkt</li> <li>&gt; größere Hürden aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht: eine Anordnung kann nur durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgen; bei Bundes- und Landesstraßen ist dies der Landesbetrieb Straßenwesen, bei kommunalen Straßen die Stadt Eberswalde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Lärmminderung um rund 1 bis 5 dB(A) bei Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h</li> <li>&gt; abhängig vom Schwerverkehrsanteil: bei einem Anteil von 10 Prozent kann eine Minderung des Mittelungspegels um rund 3 dB(A) erzielt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; insbesondere entlang der am stärksten belasteten Straßenabschnitte: B167, L200 (Breite Straße), Georg-Friedrich-Hegel-Straße, Bergerstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; im „LAP-relevanten“ Netz bislang umgesetzt: <ul style="list-style-type: none"> <li>» <i>Tempo 30 entlang der Breiten Straße (Friedensbrücke bis Freienwalder Straße)</i></li> </ul> </li> <li>&gt; im Nebenstraßennetz sind große Bereiche als Tempo-30-Zonen ausgewiesen</li> <li>&gt; im Stadtzentrum ist eine Tempo-20-Zone ausgewiesen</li> <li>&gt; Abstimmungen mit dem Land erforderlich</li> </ul>
45	Schallschutzwände, Schallschutzwälle	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Errichtung von Schallschutzwänden oder Schallschutzwällen entlang ausgewählter Straßenzüge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; hohe Lärmminderungswirkung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; im innerstädtischen Bereich nicht einsetzbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; keine Relevanz</li> </ul>
46	Bepflanzung (Hecken, Sträucher, Bäume)	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Bepflanzung von Seitenstreifen entlang der betrachteten Straßenzüge mit Bäumen, Sträucher und Hecken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; abhängig von der Breite des Pflanzstreifens, dem Abstand zur Bebauung, der Dichte der Bepflanzung und der Wahl der Bepflanzung sowie von der Belaubung der Pflanzen (Sommer/Winter)</li> <li>&gt; zu beachten ist jedoch, dass eine relevante Lärmminderung erst durch eine dichte Bepflanzung mit kompaktem Unterholz erreicht werden kann, erst ein 20 Meter breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz kann eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB(A) bewirken; einzelne, nicht dicht bepflanzte Bäume oder Sträucher weisen kaum Lärmminderungspotenziale auf</li> <li>&gt; soll eine Bepflanzung zur Lärmminderung eingesetzt werden, sollte sie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; entlang aller betroffenen Straßenabschnitte</li> <li>&gt; die Umsetzung ist jeweils anhand der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall zu prüfen (u. a. Platzverhältnisse, Wurzel- und Kronenbereiche)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; bislang nicht realisiert</li> </ul>

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Lärminderungswirkung	Wo ist diese Maßnahme denkbar?	Status, Umsetzungsstand 2024
			<ul style="list-style-type: none"> <li>» in einem möglichst breiten Streifen erfolgen (&gt; 20 Meter),</li> <li>» möglichst nahe an der Lärmquelle stehen,</li> <li>» eine Staffelung nach Wuchshöhe aufweisen, je größer die Entfernung von der Lärmquelle, desto höher sollte die Bepflanzung sein,</li> <li>» die Bepflanzung sollte einen geschlossenen Schallschirm bilden, der bis zum Boden reicht (Kombination von hohen Bäumen und bodennahen Sträuchern)</li> </ul>		
47	bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; durch die Errichtung von baulichen Schallschutzriegeln, die die Schallausbreitung unterbrechen, können dahinterliegende Wohngebäude und Quartiere vor Straßenlärm geschützt werden</li> <li>&gt; für diese Gebäude mit der Funktion „Lärminderung“ sind nur wenig lärm-sensible Nutzungen denkbar (z. B. Gewerbe)</li> <li>&gt; sollen sie zu Wohnzwecken genutzt werden, sind die Gebäude in besonderer Weise zu planen, da hier Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen sind (Fassade, Balkone, Fenster)</li> <li>&gt; zudem sollten die baulichen Riegel nicht durchbrochen sein, um eine maximale Abschirmwirkung zu erhalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Lärminderungswirkung hängt von der Gestaltung der baulichen Riegel ab</li> <li>&gt; es ist davon auszugehen, dass in Teilbereichen eine hohe Lärminderung zu erreichen ist (der jeweilige Nachweis erfolgt via Berechnung anhand der geplanten Gebäudekubaturen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; insbesondere im Bereich der Bergerstraße zwischen Eisenbahnstraße und Grabowstraße; Ziel sollte eine möglichst geschlossene Bebauung sein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; derzeit keine aktuelle Bebauungsplanung im Bereich Bergerstraße</li> <li>&gt; Berücksichtigung im Zuge weiterer Planungen, z. B. Bauleitplanung</li> </ul>
48	Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Durchführung an den Gebäuden, die betroffen sind</li> <li>&gt; Austausch der Fenster zur Straßenseite durch Schallschutzfenster, zusätzlich Einbau von Schalldämmlüftern (die</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ermittlung der Schallschutzklassen in gesondertem Gutachten</li> <li>&gt; hohe Lärminderungswirkung bei geschlossenen Fenstern erzielbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; insbesondere entlang der am stärksten belasteten Straßenabschnitte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Umsetzung durch den jeweiligen Eigentümer</li> <li>&gt; kein Anspruch der Betroffenen auf Basis LAP ableitbar</li> </ul>

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Lärminderungswirkung	Wo ist diese Maßnahme denkbar?	Status, Umsetzungsstand 2024
		Fenster wirken nur in geschlossenem Zustand)			
49	Einsatz von Fassadenbegrünung	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Begrünung von Gebäudefassaden durch Rank- und Kletterpflanzen</li> <li>&gt; bodengebundene Fassadenbegrünungen (Pflanzung vor der Fassade in den Boden) oder nicht bodengebundene Systeme (vorgehängte und hinterlüftete Fassade)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; mit einer flächendeckenden Fassadenbegrünung lassen sich Lärmpegelminderungen zwischen 2 und 3 dB(A) erreichen</li> <li>&gt; die Fassaden eines Straßenzuges müssen dabei lückenlos bepflanzt sein, damit diese Wirkung erzielt werden kann</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; grundsätzlich an allen Gebäudefassaden</li> <li>&gt; die konkreten Planungen und Investitionen erfolgen durch die Gebäudeeigentümer</li> <li>&gt; Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten (Eignung der Fassade, Platzverhältnisse, Investitionsbereitschaft des Eigentümers) durch die jeweiligen Eigentümer im Einzelfall</li> </ul>	> bislang nicht umgesetzt
50 + 51	Kooperation mit anderen Kommunen Positionspapier gegenüber dem Land	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Mitwirkung des Landes Brandenburg ist bei nahezu allen Maßnahmen des LAP erforderlich ist (Stichwort Straßenbaulast), vor dieser Herausforderungen stehen auch viele andere Kommunen im Land Brandenburg</li> <li>&gt; daher sollten Kooperationsmöglichkeiten mit ebenfalls betroffenen Kommunen ausgelotet werden, um sich über Problemlagen und Lösungsmöglichkeiten auszutauschen</li> <li>&gt; gemeinsam kann ein Positionspapier erarbeitet und dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie dem Landesbetrieb Straßenwesen vorgelegt werden</li> <li>&gt; Ziel könnte die Aufnahme eines Dialogverfahrens zwischen betroffenen Kommunen und dem Land sein</li> </ul>	> keine direkte Lärminderungswirkung, aber der Weg zur Umsetzung der LAP-Maßnahmen kann erleichtert und geebnet werden	> Gesamtstadt, weitere betroffenen Kommunen	> bislang nicht umgesetzt

## **A10 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum LAP**

**STADT EBERSWALDE**  
**Der Bürgermeister**



Einreicher/zuständige Dienststelle:  
61 - Stadtentwicklungsamt

Beschluss-Nr.	<b>3/36/24</b>
zu DB/Vorlage	BV/0058/2024
Datum	17.10.2024
	Stadtverordnetenversammlung
beschlossen in öffentlicher Sitzung	

**Betrifft: Lärmaktionsplan Eberswalde Fortschreibung (4. Runde)**

---

**Beschlusstext:**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (2022/2024) unter Berücksichtigung der Hinweise gemäß Ergänzungsblatt.

Die Verwaltung wird beauftragt, weiterführende Planungen zur Umsetzung und Zielerreichung vorzunehmen und entsprechende Fördermittel zu akquirieren.

Eberswalde, den 18.10.2024

  
Götz Herrmann  
Bürgermeister



  
Martin Hoeck  
Vorsitzender der  
Stadtverordnetenversammlung

## **Ergänzungsblatt**

**zur Beschlussvorlage BV/0058/2024**

**Lärmaktionsplan Eberswalde**

**Fortschreibung (4. Runde)**

**zur Stadtverordnetenversammlung am 17.10.2024**

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die nachfolgenden Hinweise (gemäß Fachausschuss F3 vom 08.10.2024) als Maßnahmvorschläge in den Bericht der Lärmaktionsplanung (4. Runde) aufzunehmen:

- Hecken, Pflanzen und Baumbewuchs zu berücksichtigen
- Einsatz von Fassadenbegrünung zu prüfen
- Kooperation mit anderen Kommunen zu suchen und sich gemeinsam gegenüber dem Land zu positionieren

Dahingehend sind der Instrumentenkasten bzw. die bereits vorhandenen Kategorien „Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg“ und „passiver Schallschutz“ durch entsprechende Maßnahmvorschläge („rot“) zu ergänzen:

### **Kategorie: Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg**

- 45. Schallschutzwände und Schallschutzwälle (ehemals Nr. 46)
- 46. **Bepflanzung (Hecken, Sträucher und Bäume)**
- 47. Bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen

### **Kategorie: passiver Schallschutz**

- 48. Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern
- 49. **Einsatz von Fassadenbegrünung**

Zur Berücksichtigung der Aspekte Kooperation und Positionierung gegenüber dem Land bzw. dem Baulastträger ist eine neue Kategorie „Übergreifende Maßnahmen“ dem Bericht hinzuzufügen und durch die entsprechenden Maßnahmvorschläge („rot“) zu ergänzen:

### **Kategorie: Übergreifende Maßnahmen**

- 50. **Kooperation mit anderen Kommunen**
- 51. **Positionspapier gegenüber Land**