

---

# **Lärmaktionsplan 2. Stufe – Stadt Ludwigslust**

---

Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung  
vom 19.03.2018 bis 23.04.2018

Erwiderungen zu den eingegangenen Stellungnahmen

Lärmaktionsplan Stufe 2

Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vom 19.03. - 24.04.2018

Lösungsvorschläge zu den Stellungnahmen

Lfd. Nr.	Name/ Institution	Stellungnahme	Entscheidung / Beschluss
	<b>PRIVATE</b>		
P 1	Keine	entfällt	entfällt



Lfd. Nr.	Name/ Institution	Stellungnahme	Entscheidung / Beschluss
	<b>Träger öffentlicher Belange</b>		
TÖB 1	Straßenbauamt Schwerin Postfach 160142 19091 Schwerin Herr Jürgen Unger Schreiben vom 13.11.2018	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,                  sehr geehrte Frau Ehrecke,</p> <p>ich nehme Bezug auf die o.g. eingereichten Unterlagen, die mir am 18.10.2017 eröffnet wurden.</p> <p>Ich habe die Unterlagengen geprüft und stelle fest, dass Maßnahmen (Anlage1), die verkehrsrechtliche Auswirkungen (z.B. Anordnungen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen) haben, in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Ludwigslust- Parchim liegen.</p> <p>Für die Realisierung passiver Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden als freiwillige Leistung des Bundes an bestehenden Bundesstraßen, besteht die Möglichkeit einer entsprechenden Antragstellung durch Hauseigentümer. Im Rahmen des laufend fortgeschriebenen Lärmsanierungsprogrammes erfolgt nach Prüfung der erforderlichen Voraussetzungen die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden. In den kommenden Jahren wird unter Beachtung des Planfortschrittes einer südlichen Stadtumfahrung die Clara-Zetkin-Straße in das Lärmsanierungsprogramm des SBA Schwerins aufgenommen. Hier werden die Anspruchsmöglichkeiten ermittelt und' Schallschutzmaßnahmen gegebenenfalls umgesetzt.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Ludwigslust Parchim wurde ebenfalls in Kenntnis gesetzt.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Aufnahme der Clara-Zetkin Straße in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wird begrüßt.</p>



Lfd. Nr.	Name/ Institution	Stellungnahme	Entscheidung / Beschluss
TÖB 2	Landkreis Ludwigslust-Parchim FD 33 Bürgerservice Straßenverkehrsbehörde Putlitzer Straße 25 19370 Parchim  Herr Andreas Streuk E-Mail vom 23.10.2018	Sehr geehrte Frau Ehrecke,  bezüglich des eingereichten Entwurfs der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Ludwigslust teile ich Folgendes mit:  <u>Grundsätzliches:</u> Es tut mir leid Ihnen mitteilen zu müssen, dass die Empfehlungen aus der Lärmaktionsplanung für die Abwägungen der unteren Straßenverkehrsbehörde nicht bindend sind. Eine Bindung besteht nur im Rahmen der geltenden Vorschriften – insbesondere StVO in Verbindung mit den Lärmschutz-Richtlinien-StV und den RSL-90. Aber auch diese Richtlinien enthalten keine Grenzwerte, aus denen bestimmte Maßnahmen oder eine allgemeine Pflicht zum Eingreifen der Behörden abgeleitet werden können. Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde beruhen in jedem Fall auf Einzelfallentscheidungen im pflichtgemäßen Ermessen. Dabei sind neben der Lärmbelastung auch weitere Belange zu berücksichtigen (z. B. Verkehrsbedeutung der Straße, Zweckmäßigkeit von Maßnahmen, Durchsetzbarkeit von Maßnahmen).  In diesem Zusammenhang möchte ich auf einen Passus in den Lärmschutz-Richtlinien-StV hinweisen, welcher sich insbesondere auf innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierungen bezieht: „3.3 <i>Geschwindigkeitsbegrenzungen</i> a) <i>Innerhalb geschlossener Ortschaften</i> [...] <i>Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete.</i>	Die Maßnahmenplanung erfolgte generell nach den Vorgaben der Lärmaktionsplanung. Jedoch wurden bei der Maßnahmenplanung auch vorhandene Berechnungen nach RLS 90, welche durch das Straßenbauamt Schwerin in Auftrag gegeben wurden, mit berücksichtigt (Stand 09-2016 – <b>Anhang 1</b> ). Aus diesem ist ersichtlich, dass die Immissionspegel nach RLS 90 > 70 dB(A) bzw. > 60 dB(A) liegen und damit die Richtwerte überschritten werden. Damit ist aus unserer Sicht definitiv eine Pflicht zum Eingreifen gegeben (siehe auch K. Sommer ( <b>Anhang 2</b> bzw. Lärmaktionsplan Seite 19)).



		<p><i>Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (vgl. FStrG und Straßengesetze der Länder) entgegen.“</i></p> <p><u>Maßnahmenplanung (zu Punkt 3.3 der Lärmaktionsplanung)</u> Die Maßnahmenvorschläge a) und d) wurden erst in diesem Jahr unter Berücksichtigung der Verhältnisse nach Freigabe der BAB 14 im Bereich Ludwigslust geprüft. In der Bewertung der Gesamtsituation wurde die Entscheidung abgeleitet, dass keine verkehrsregelnden Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes erforderlich sind. Die Maßnahmenvorschläge a) und d) sollten in der Fortschreibung gestrichen werden.</p> <p><u>Anmerkungen zu a)</u> Die Rücknahme der geschwindigkeitsbeschränkenden Beschilderung im Zuge der L 072 beruhte seinerzeit hauptsächlich auf folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Relativ geringe Anzahl von Überschreitungen (64 Tag / 58 Nacht, wobei auf ein betroffenes Gebäude durchschnittlich 2-3 Berechnungspunkte fielen)</li><li>- Relativ geringes Ausmaß der Überschreitungen (&gt;1,0 dB(A) an 30 Berechnungspunkten am Tag und an 4 Berechnungspunkten bei Nacht)</li><li>- die Reduzierung der VzL für Lkw (&gt;3,5t) hätte lediglich eine Pegelminderung von max. 1,1 dB(A) zur Folge gehabt, was wiederum bedeutet, dass die Maßnahme nicht zweckmäßig gewesen wäre, da weder eine Richtwertunterschreitung eingetreten wäre noch eine Mindestpegelminderung von 3 (2,1) dB(A) erreicht worden wäre</li><li>- Eingetretene Beruhigung durch freiwillige Verkehrsverlagerung auf die BAB 14</li><li>- Die Durchsetzung der VzL wurde bis dato nahezu gar nicht vorgenommen, obwohl sie einen außerordentlichen Beitrag zur Lärmreduzierung darstellt</li></ul> <p><u>Anmerkungen zu d)</u> Eine zwangsweise Umleitung von Verkehren auf die BAB 14 ist rechtlich nicht möglich, da Bundesautobahnen nicht von allen Fahrzeugen befahren werden dürfen (vgl. § 18 Abs. 1 StVO). Entsprechende Fahrzeuge müssten gesondert geleitet werden. Darüber hinaus besteht derzeit keine andere leistungsfähige Umleitungsstrecke. Dementsprechend würde – selbst bei Vorlage der Erforderlichkeit – diese Maßnahme nicht umsetzbar sein.</p>	<p>Laut Tab 7.1 (<b>Anhang 3</b>) der oben genannten Untersuchung kann der Argumentation nicht gefolgt werden. Bei der V 7 kommen deutliche Pegelminderungen &gt;2,1 dB(A) zum Tragen, so dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h Tag/Nacht weiterhin eine sinnvolle Lösung ist. Der <u>Punkt a)</u> wird daher weiter im Lärmaktionsplan verfolgt.</p> <p>Aufgrund der Tatsache, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung das höchste Lärminderungspotenzial aufweist, wird auf <u>Punkt d.)</u> verzichtet.</p>
--	--	---	--



	<p><u>Anmerkung zu g)</u> Wenngleich versucht wird, die mögliche Entlastung der Hochbrücke nicht in den Vordergrund zu rücken, darf man nicht die Augen vor dem möglichen und wohl auch eintretenden Szenario einer Verkehrsverlagerung verschließen. Dieses Szenario sollte vielmehr bei der Planung der Bahnhofunterführung berücksichtigt und weitergehende Maßnahmen mit eingeplant werden.</p> <p><u>Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Ludwigslust:</u> An mehreren Stellen der Fortschreibung wird auf die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes hingewiesen. Dazu möchte ich zum einen auf unsere Stellungnahme zum Entwurf des Abschlussberichtes des Verkehrsentwicklungsplanes hinweisen (s. E-Mail vom 11.11.2015, 14:19 Uhr an Herrn Schiefele), welche augenscheinlich keine weitere Berücksichtigung gefunden hat. Außerdem verweise ich auf die (ruhenden) Anträge der Stadt Ludwigslust aufgrund fehlender Zuarbeiten seitens der Stadtverwaltung.</p> <p><u>Zuständigkeiten:</u> Es ist rechtlich so, dass die Erhebung von Daten im Zusammenhang von straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen den jeweiligen Straßenbaulastträgern obliegen (vgl. § 5b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz). Die abschließende Bewertung der Daten im Rahmen der Prüfung des Einzelfalls fallen in den Zuständigkeitsbereich der unteren Straßenverkehrsbehörden. An einigen Stellen des Entwurfs der Fortschreibung ist dieses nicht korrekt dargestellt. Hier bedarf es einer Anpassung.</p>	<p>Da die Stadt und die DB AG für den Bau zuständig sind, wird diese langfristige Planung – <u>Punkt g.)</u> auch weiterhin verfolgt.</p> <p>Nicht Gegenstand des Verfahrens zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Ludwigslust. Berücksichtigung im Rahmen der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025.</p> <p>Die Anmerkungen werden aufgenommen und der Text an den entsprechenden Stellen im Lärmaktionsplan angepasst.</p>
--	---	---

