

1. VERANLASSUNG	2
2. DIE LÄRMAKTIONSPLANUNG	3
2.1 ANALYSE DER LÄRM- UND KONFLIKTSITUATION	3
2.1.1 Auswertung der Lärmkarten - Konfliktanalysen	3
2.1.2 Betroffenheitsanalyse aufgrund persönlicher Indikation	7
2.1.3 Beteiligte Träger Öffentlicher Belange (TÖB).....	9
2.1.4 Zusammenfassung der Analyse	9
2.2 ANALYSE VORHANDENER UND ÜBERÖRTLICHER PLANUNGEN.....	9
2.2.1 Flächennutzungsplan der Hansestadt Anklam, 1. Änderung.....	9
2.2.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Anklam, 1. Fortschreibung (ISEK).....	10
2.2.3 Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern -Entwurf-.....	11
2.2.4 Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Anklam.....	11
2.2.5 Initiative Zukunftsstandorte, Hansestadt Anklam.....	12
2.2.6 Planungsstand OU Anklam, 1. BA	12
2.3 MABNAHMEPLANUNG	13
2.3.1 Ruhige Gebiete	13
2.3.2 Sofortmaßnahmen	13
2.3.3 Lärmschutzwände.....	13
2.4 GESAMTKONZEPT UND WIRKUNGSANALYSE	14
3. MABNAHMEKATALOG	16
4. KOSTENSCHÄTZUNG	18
5. FORTSCHREIBUNGSBEDARF	19
6. FAZIT	19

1. Veranlassung

Auf Grundlage der EG – Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ist die Stadt Anklam verpflichtet, bis zum 18. Juli 2008 einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Dieser Lärmaktionsplan muß für die Hauptlärmquellen Straße, Schiene, Gewerbe, Fluglärm aufgestellt werden. Hierbei müssen für die einzelnen Lärmquellen bestimmte Emissionswerte bzw. Belegungszahlen überschritten werden.

Die Überprüfung dieser Kriterien erfolgt durch die Aufstellung von Lärmkarten gemäß EG – Umgebungslärmrichtlinie (ULRL). Die Lärmkarten wurden in M-V vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) aufgestellt und den Städten und Gemeinden zur Aufstellung der Lärmaktionspläne übergeben.

Für die Stadt Anklam ist in dieser ersten Stufe der Lärmaktionsplanung (LAP) als Hauptlärmquelle die Straße, speziell der Straßenzug der B 109/110 von der Einmündung Keilstraße bis zur Redoute relevant. Alle anderen Hauptlärmquellen und alle anderen Straßen liegen unter den Kriterien für die Emission bzw. die Belegung. (In einer zukünftigen, zweiten Stufe der LAP werden die Kriterien niedriger angesetzt, so dass weitere Hauptlärmquellen zu betrachten sind).

Auf einer zentralen Veranstaltung des LUNG in Güstrow wurden allgemeine Hinweise zur Aufstellung der Pläne, zu Terminstellungen und zum Verfahren der Bearbeitung gegeben. Im April 2008 wurde das IB mit der Erarbeitung des LAP beauftragt. Hierbei ist generell die zentrale Terminstellung zur Meldung an die EG zu beachten (18. Juli 2008). Die Planung ist mit dem Votum des Bauausschusses der jeweiligen Gemeinde zu versehen.

2. Die Lärmaktionsplanung

2.1 Analyse der Lärm- und Konfliktsituation

2.1.1 Auswertung der Lärmkarten - Konfliktanalysen

Durch die Übergabe der Lärmkarten für die Stadt Anklam durch das LUNG liegen Rasterlärmkarten und Konfliktpläne vor, die die Gebiete mit erhöhter Lärmbelastung ausweisen. Hieraus ergeben sich die Untersuchungsgebiete für den LAP.

Auf dieser Grundlage erfolgte eine Ortsbesichtigung der Gebiete, ein „soundcheck“ tags und daraus auf Grundlage der Siedlungsstruktur und der vorhandenen Art und dem vorhandenen Maß der baulichen Nutzung eine Dokumentation zur besseren Beurteilung der Schutzwürdigkeit.

Die bauliche Struktur und Nutzung der Gebiete wird als Indikator der Schutzwürdigkeit gesehen, die subjektive Lärmempfindung der Einwohner bzw. Nutzer als Indikator für die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die Indikation ergibt sich aus der persönlichen Betroffenheit und dem persönliche Empfinden der Lärmbelastung am Immissionsort.

Als Auslösewerte für irreversible Beeinträchtigungen der Nutzer sind in den Lärmkarten und den Empfehlungen der zentralen Landesveranstaltung (die hierbei als Handreichung für die Entscheidung der Kommunen verstanden werden) und (gem. Lärmkarten) als Vereinbarung für M-V die Werte

$L_{den} \geq 65 \text{ dB(A)}$

$L_{night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

zu betrachten.

Die entsprechenden Isophonen wurden in großmaßstäbliche Karten M: 1:500 mit Flurstücksgrenzen übertragen und danach parzellenscharf eine Ermittlung der Betroffenen durchgeführt. Hierbei wurde zusätzlich auf die Indikation der Schutzwürdigkeit entsprechend der Art und dem Maß der baulichen Nutzung abgestellt. Die Darstellung im Plan erfolgt auf der Grundlage von digitalen Orthofotos.

Entsprechend der städtebaulichen Struktur ergeben sich drei Bereiche, die umgangssprachlich bezeichnet sind:

- Bereich Peenebrücke
- Bereich Peendamm
- Bereich Peendamm Nord.

Die sich hieraus ergebenden Betroffenenkreise sind dem Anhang (Anwesenheitsliste zur Bürgerbeteiligung) zu entnehmen.

Bereich Peenebrücke:

Der Analyserraum erstreckt sich von der Einmündung Keilstraße/Ostseestraße bis zum nördlichen Peeneufer, wie auf dem Plan dargestellt. Besonders östlich der Trasse schmiegt sich der Altstadtkern an den Straßenrand, ein durchgängiger Fußweg führt vom südlichen Peeneufer bis zur Keilstraße. Im nördlichen Bereich sind die vorhandenen Wohngebäude betroffen, im südlichen Bereich das Sparkassengebäude .

Am südlichen Peeneufer sind Grünflächen angelegt, die zu Spiel und Aufenthalt einladen sollen. Diese Flächen sind teilweise mit Flächen der Außengastronomie verbunden, die ebenfalls im verlärmten Bereich liegen.

Die Konfliktsituation ergibt sich aus verlärmten Wohngebäuden und Aufenthaltsbereichen im sanierten Altstadt kern.



Erholungsflächen am Altstadtrand



Außengastronomie am Altstadtrand



Sparkassengebäude am Altstadtrand



Altstadtbebauung am westlichen Rand



Rückwärtige Altstadtquartiere

Die westliche Seite ist aus Sicht der Bestandsanalyse nicht relevant.

Bereich Peendamm:

Der Analyserraum erstreckt sich vom nördlichen Peeneufer bis zur Anschlussstraße der Greifswalder Straße an die B109/110. Der Bereich ist geprägt von der Straßenrandbebauung am Peendamm, die Isophonen der Auslösewerte schließen die freien Grundstücksteile vollkommen ein. Somit ist mit geöffnetem Fenster eine erhebliche Beeinträchtigung gegeben, die Flächen, die als Garten und für die Freizeit genutzt werden, sind völlig verschallt. Die Konflikte ergeben sich aus den verlärmten Freiflächen der Grundstücke und Gebäudebereichen, wobei die Nachtwerte größeren Einfluss haben.



Konsolidierte Wohnbebauung Peendamm



Freiflächen am Peendamm



Frontseite der Peendammbebauung



Beobachtungsgebiet

Die westliche Seite ist aus Sicht der Bestandsanalyse nicht relevant.

Bereich Peendamm Nord:

Hier ist die Beeinträchtigung der vorhandenen Wohnbebauung von der Beeinträchtigung der gewerblichen Bauten (Reifendienst und Autohaus) zu unterscheiden. Die rückwärtige Kante der Wohngebäude liegt an den kritischen Isophonen; die Lauben und Gärten sind ebenso wie die Wohnräume bei offenem Fenster erheblich beeinträchtigt. Die Schutzwürdigkeit der gewerblichen Standorte wird als geringer eingestuft, da die Beschäftigten sich im wesentlichen in den Räumen aufhalten und die Betriebsgeräusche eher wahrgenommen werden. Der Hotspot aus der Lärmkarte liegt auf der Wohnbebauung. Die Konflikte ergeben sich aus den verlärmten Garten- und Freizeitgrundstücken einschl. Lauben und aus der Verlärmung der Gebäudefassaden, so dass der Aufenthalt bei geöffnetem Fenster erheblich beeinträchtigt wird.



Konsolidierte Wohnbebauung



Tendenz der Erneuerung



Rückwärtige Grundstückssituation



Freizeit- und Erholungsbereich

Die westliche Seite ist aus Sicht der Bestandsanalyse nicht relevant.

Personenanzahl:

Bei einem Schlüssel von 2,5 Personen / Wohnung ergeben sich aus dieser Analyse folgende Werte:

Abschnitt	$L_{den} \geq 65 \text{ dB(A)}$		$L_{night} \geq 55 \text{ dB(A)}$	
	Grundstücke bebaut	Einwohner	Grundstücke bebaut	Einwohner
Peenebrücke	23	58	23	58
Peendamm	32	80	32	32
Peendamm Nord	11	28	11	11

Ruhige Gebiete

Entsprechend der Praxis vieler Kommunen werden Ruhige Gebiete als solche definiert, die auf Grund ihrer Eigenart und Gestaltung der Erholung dienen oder aber der Ruhe bedürfen. Diese Gebiete sind auch zukünftig ruhig zu halten, ggf. mit den Mitteln der Bauleitplanung. In diesem Fall können dann auch maximale Immissionspegel festgesetzt werden. Die Analyse ergibt für das Stadtgebiet folgende Bereiche:

- Stadtpark
- Stadtwald
- Kleingärten Am Wasserturm
- Kleingärten Südstadt
- Kleingärten Gneveziner Damm
- Alter Friedhof
- Neuer Friedhof
- Krankenhaus / Altenheim.

2.1.2 Betroffenheitsanalyse aufgrund persönlicher Indikation

An alle ermittelten Grundstückseigentümer / Nutzer wurde im Zusammenhang mit der Einladung zur Bürgerversammlung eine Fragetabelle verschickt, in der durch ankreuzen und ggf. eintragen einer Bemerkung ein Befindlichkeitsbild abgeleitet werden kann:

*Ich fühle mich durch den Verkehrslärm der Bundesstraße belästigt:
(einfach das betreffende Feld ankreuzen)*

Wann und wo	Bemerkung
Tagsüber im Haus/in der Wohnung <input type="checkbox"/>	06:00 Uhr bis 22:00 Uhr
Nachts im Haus /in der Wohnung <input type="checkbox"/>	22:00 Uhr bis 06:00 Uhr
Tagsüber auf dem Grundstück/im Garten <input type="checkbox"/>	06:00 Uhr bis 22:00 Uhr
Spätabends auf dem Grundstück/im Garten <input type="checkbox"/>	22:00 Uhr bis 06:00 Uhr
Ich fühle mich nicht belästigt <input type="checkbox"/>	

Auf Grund der Erfahrung bei Bürgerbeteiligungen kann davon ausgegangen werden, dass nicht abgegebene Fragetabellen auch mit einer subjektiv nicht wahrgenommenen Belastung durch Lärm gleichzusetzen sind.

Bereich Peenebrücke:

Die Befragung ergab einen Punkt der Wohnbebauung, bei dem die Belästigung nachts empfunden wird. Die Tag- und Nacht- Isophonen der Auslösewerte liegen an diesem Gebäudekomplex. Zusammenfassend ergeben sich folgende Werte:

Anwesenheit Bürgerversammlung in %	18,92
Belästigung tagsüber im Haus/in der Wohnung in %	0,00
Belästigung nachts im Haus/In der Wohnung in %	5,41
Belästigung tagsüber auf d. Grundstück/im Garten in %	0,00
Belästigung spätabends auf d. Grundstück/im Garten in %	2,70
Belästigung keine in %	2,70

Bereich Peendamm:

Die Ergebnisse der Befragung zeigen Übereinstimmung zwischen den ausgewiesenen HotSpot's und der subjektiven Betroffenheit. Zusammenfassend ergeben sich folgende Werte:

Anwesenheit Bürgerversammlung in %	29,69
Belästigung tagsüber im Haus/in der Wohnung in %	3,13
Belästigung nachts im Haus/In der Wohnung in %	3,13
Belästigung tagsüber auf d. Grundstück/im Garten in %	9,38
Belästigung spätabends auf d. Grundstück/im Garten in %	3,13
Belästigung keine in %	3,13

Bereich Peendamm Nord:

Im Bereich Peendamm Nord sind die größten Betroffenheiten gemäß Befragung und eine große Teilnahme an der Bürgerversammlung zu verzeichnen. Die Darstellung der Betroffenheiten stimmt mit dem HotSpot überein. Hier liegen sind die größten Probleme sowohl Tags und Nachts zu erkennen. Zusammenfassend ergeben sich folgende Werte:

Anwesenheit Bürgerversammlung in %	57,89
Belästigung tagsüber im Haus/in der Wohnung in %	36,84
Belästigung nachts im Haus/In der Wohnung in %	21,05
Belästigung tagsüber auf d. Grundstück/im Garten in %	36,84
Belästigung spätabends auf d. Grundstück/im Garten in %	26,32
Belästigung keine in %	10,53

Weiterhin wurde generell eine Lärmbelästigung durch einzelne Motorräder benannt.

2.1.3 Beteiligte Träger Öffentlicher Belange (TÖB)

Der Planungsraum ist als Bundesstraße gewidmet. Damit ist der Straßenbaulastträger die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das SBA Stralsund. Für die Realisierung der Ortsumgehung im Zuge der B 109/110 ist das Straßenbauamt Neustrelitz zuständig.

Weitere berührte TÖB sind aus gegenwärtiger Sicht nicht erkennbar.

Dem SBA Stralsund sind die Lärmkarten mit Kennzeichnung der relevanten Gebiete frühzeitig mit Bitte um Stellungnahme und Abstimmung übergeben worden.

2.1.4 Zusammenfassung der Analyse

Die Betroffenheit ergibt sich nicht nur in Gebäuden von Anwohnern (bei geöffnetem Fenster), sondern auch auf den Grundstücken, die für Erholung und Freizeit vorgesehen sind. Die subjektiven Indikatoren widerspiegeln die Häufung der Betroffenheit an den HotSpot's. Im Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde von langzeitigen Belastungen durch Verkehrslärm berichtet und die Einleitung von Maßnahmen positiv bewertet.

Weiterhin sind im Bereich Peenebrücke öffentliche Flächen vorhanden, die für Freizeit, Spiel und Aufenthalt gestaltet sind. Diese sind teilweise mit Flächen der Außengastronomie verbunden. Zur Gewährleistung einer entsprechenden Aufenthaltsqualität ist hier ebenfalls die Reduzierung der Lärmimmissionen vorzunehmen.

2.2 Analyse vorhandener und überörtlicher Planungen

Folgende Planungen auf gesamtstädtischer und teilräumlicher Ebene wurden ausgewertet:

- Flächennutzungsplan der Hansestadt Anklam, 1. Änderung, November 2004
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Anklam, 1. Fortschreibung 2005
- Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern -Entwurf-, Februar 2007
- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Anklam, Stand 2004
- Initiative Zukunftsstandorte, Hansestadt Anklam, Oktober 2006
- Planungsstand OU Anklam, 1. BA

2.2.1 Flächennutzungsplan der Hansestadt Anklam, 1. Änderung

Im F- Plan ist die Fertigstellung der Ortsumgehung (OU) mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen enthalten. Durch die Trassenschließung der OU wird eine Umlagerung der Durchgangsverkehrsanteile auf die Trasse erfolgen. Damit konsolidieren sich die Verkehrsstärken auf dem Abschnitt der B109/110 von der Keilstraße bis zur Redoute. Insofern bleibt die Bedeutung dieses Netzelementes erhalten; hier ist die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

Im Zusammenhang mit dem gebündelten Umgehungsverkehr werden Lärmschutzmaßnahmen für den östlichen Rand der Altstadt (hier: Planungsbereich Peenebrücke) gefordert. Weitere Maßnahmen und Entwicklungstendenzen, die Einfluss auf die LAP haben können, sind nicht erkennbar.

2.2.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Anklam, 1. Fortschreibung (ISEK)

Folgende Schwerpunkte werden für die Stadtentwicklung aufgezeigt (Auszug aus ISEK):

1. Weiterführung der Bestandserneuerung an historischer Bausubstanz in Anklam Mitte	- Altstadt - Östliche Stadterweiterung
2. Neubebauung zur Schaffung von Vitalität und Identität in Anklam Mitte - Entwicklung des Marktes/Westseite nach Abbruch von Plattenbauten - Entwicklung des Peeneufers der Hansestadt Anklam (Bebauung am Bollwerk) - Konsequente Vermarktung und gezielte Unterstützung der Bebauung von Baulücken sowie von innerstädtischen Entwicklungsflächen	Altstadt
3. Umgestaltung Markt Ostseite (derzeitig Plattenbauten)	Altstadt
4. Stärkung touristischer Potenziale (im Sinne von Hanse, Peene, Lilienthal) - Entwicklung der Nikolaikirche zum multikulturellen Markenzeichen der Stadt - Aufbau eines Hanseatischen Zentrums in Keilstraße - Erlebnis Peene allseitig präsentieren - Attraktionen rund um Lilienthal	Altstadt Innenstadt

Hieraus wird deutlich, dass der Entwicklungsschwerpunkt auf den Altstadtbereich gelegt wird. Dies bedeutet, dass zukünftig die Wohn- und Aufenthaltsqualität in diesem Verdichtungsgebiet erheblich vom herrschenden Lärmpegel abhängt.

Weiterhin gehört der gesamte Peendamm zum Beobachtungsgebiet, d.h., hier herrschen konsolidierte Nutzungsverhältnisse, durch die Schließung der Müllkippe haben sich erhebliche Standortverbesserungen ergeben, ebenso durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.

Damit sind für die zukünftige Entwicklung die Lärmschutzmaßnahmen in den analysierten Gebieten für eine qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung notwendig.

2.2.3 Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern -Entwurf-

Anklam wird in folgende Kriterien der zukünftigen Entwicklung eingestuft:

- Kultur- und Städtetourismus
- Mittelzentrum
- Überregional bedeutsamer Gewerbestandort.

Planungsrelevant ist im Rahmen der verkehrlichen Entwicklung der 4- streifige Ausbau der B 109/110 von OU Anklam bis zur Redoute. Da das Vorhaben derzeit als weiterer Bedarf vorgesehen ist, scheint eine Kombination der Lärmschutzmaßnahmen, die durch den Ausbau des Verkehrsweges notwendig sind, mit den Maßnahmen aus der LAP nicht möglich. Zumindest ist hieraus erkennbar, dass die vorhandene Trasse der Verkehrsführung Bestand haben wird und keine Effekte durch Verlagerung eintreten werden. Durch den Hinweis auf den Kultur- und Städtetourismus wird wiederum die Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich als Entwicklungsschwerpunkt bedeutsam, in diesem Zusammenhang die Reduzierung des Verkehrslärms.

2.2.4 Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Anklam

der Verkehrsentwicklungsplan greift die OU bzw. die Fertigstellung der OU als wesentliches Element für den Überörtlichen Verkehr auf. Hierdurch wird eine weitere Entlastung der Radialen B 109, B 110 und Friedländer Landstraße und des Stadtzentrums erreicht werden. Durch die Umlagerung des Überörtlichen Verkehrs und eines Anteils des Örtlichen Verkehrs auf die Achse der OU werden die Verkehrsbelegungen auf dem Planungsabschnitt der LAP für die Zukunft festgeschrieben. Der Planungsabschnitt bleibt somit

- Bestandteil des Überörtlichen Netzes
- Netz der Hauptverkehrsstraßen
- Element des Güterverkehrsnetzes

Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit und Bedeutung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen.

2.2.5 Initiative Zukunftsstandorte, Hansestadt Anklam

Die Planung stellt darauf ab, den Entwicklungsbereich Altstadt mit dem Peeneuferbereich zu verknüpfen um eine gegenseitige positive Beeinflussung zu erreichen. Dies wirft einen neuen Aspekt der Betrachtung der westlichen Bereiche neben der Peenebrücke auf. Danach liegen hier erhebliche Entwicklungspotenziale, so dass auch hier die Begrenzung der Lärmwerte L_{den} und L_{night} unter den Auslösewert bedeutsam wird.



Übersichtsplan der Initiative Zukunftsstandorte mit Potentialdarstellung (Lageplan aus Studie)

2.2.6 Planungsstand OU Anklam, 1. BA

Die Trassenführung des 1. BA der OU wird Einfluss auf die vorgenannten Entwicklungsbereiche des Peeneufers haben. Vom zuständigen Baulastträger für die Realisierung, dem SBA Neustrelitz, können derzeit noch keine aktuellen Planungsunterlagen zur Verfügung gestellt werden, die eine Abstimmung der Planungen aufeinander zulassen. Deswegen kann die Abstimmung der Planungen frühestens im Rahmen der Planfeststellung erfolgen, was ggf. eine Fortschreibung des LAP bedingt.

Weitere überörtliche, den Planungszweck beeinflussende Planungen konnten zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgestellt werden (eine gewisse Unsicherheit besteht, da seitens des SBA Stralsund noch keine Stellungnahme erwirkt werden konnte).

2.3 Maßnahmeplanung

Aus dem gesamten Maßnahmenportfolio sind global in den Lärmkarten die Möglichkeiten der Geschwindigkeitsreduzierung und des aktiven Lärmschutzes genannt. Der Planungsbereich ohne den Abschnitt Peenebrücke liegt außerhalb der OD und der Ortstafel. Damit ist eine Reduzierung kaum durchsetzbar und wird nicht weiter verfolgt.

Als zeitlich begrenzte Maßnahme kann eine lärmarme Decke realisiert werden. Zur langfristigen Sicherung der Pegel unter den Auslösewerten der Lärmindizes am maßgeblichen Immissionsort sind aktive Schallschutzmaßnahmen notwendig. Auf Grund der baulichen Verhältnisse ist die Errichtung von Lärmschutzwänden (LSW) sinnvoll, die Seitenbereiche sind für schmale Wände ausreichend. Das erforderliche Potenzial der notwendigen Pegelminderung ist durch LSW mit einem erforderlichen Wert von ca. 10 dB(A) absoluter Minderung gegeben. Zur Dimensionierung wird eine überschlägige Bemessung in Abhängigkeit

- der notwendigen Pegelminderung
- der maximal möglichen Wandhöhe aus städtebaulichen Gesichtspunkten
- der Lage des maßgeblichen Immissionsortes über der bezogenen Verkehrsfläche

durchgeführt.

2.3.1 Ruhige Gebiete

Für die Ruhigen Gebiete sind Festschreibungen der zulässigen Schallimmission und – emission gebietseigener Quellen festzulegen. Die Gebiete sind bei weiteren Planungen vor heranrückenden Verkehrswegen, Gewerbegebieten und ähnlichen lärmemittierenden Nutzungen zu schützen. Die Stadt Anklam entscheidet im Einzelfall, in welchen Gebieten dies durch die koordinierende Wahrnehmung der kommunalen Planungshoheit geschieht und in welchen Fällen über bauleitplanerische Maßnahmen Satzungsrecht geschaffen wird.

2.3.2 Sofortmaßnahmen

Als Sofortmaßnahme zur Lärminderung sollte bei einer anstehenden Deckenerneuerung im Planungsabschnitt Offenporiger Asphalt (OPA) eingesetzt werden. Damit ist eine deutlich spürbare Reduzierung des Verkehrslärms erzielbar, wobei das subjektive Empfinden besonders in den Nachtstunden die Reduzierung wahrnimmt. Eine Reduzierung um 3...5 dB(A) verlagert die Isophone des Auslösewertes merklich von den Gebäudefassaden weg. Maßnahmeträger ist der Straßenbaulastträger.

2.3.3 Lärmschutzwände

Auf Grundlage der übergebenen Rasterlärmkarten lässt sich die absolute Pegelminderung mit ca. 10 dB(A) ermitteln, um am Rand der nutzbaren Gebiete (Gärten, Freiflächen, Grünanlagen, Außengastronomie) und an den Gebäudefassaden die Auslösewerte von $L_{den} \leq 65$ dB(A) und $L_{night} \leq 55$ dB(A) zu unterschreiten. Die Ermittlung erfolgt abschnittsweise und weist im Ergebnis die erforderliche Wandhöhe unter Prüfung der technischen / städtebaulichen Realisierbarkeit und die erforderliche absolute Pegelminderung aus. Diese

Werte können als Eingangswerte für eine maßnahmekonkrete Bemessung im Rahmen der Realisierung verwendet werden.

Unter dem Aspekt der gewollten städtebaulichen Entwicklung des westlich der Peenebrücke gelegenen Stadtteils sind auch hier LSW vorgesehen worden. Die Lage bezieht sich auf die vorhandene Verkehrsführung; weitergehende Unterlagen zur Trassenführung der OU stehen derzeit nicht zur Verfügung.

Im Rahmen der Planfeststellung zur OU sind die Belange der Umgebungslärmrichtlinie mit einzubringen.

Nachfolgend die Zusammenstellung der Ergebnisse:

Abschnitt	Nummer	Höhe [m]	Länge [m]	erf. Pegelminderung [dB(A)]	Fläche [m ²]
Peendamm Nord	1	2,50	217	-10	543
Peendamm	2	3,00	423	-10	1269
Peenebrücke	3	1,25	160	-8	200
	4	3,00	138	-8	414
	5	2,00	317	-8	634
	6	3,50	169	-10	592

2.4 Gesamtkonzept und Wirkungsanalyse

Das Konzept der LAP besteht aus der Ausweisung Ruhiger Gebiete, der Vorschaltung kurzfristiger Maßnahmen und der Realisierung der langfristigen Maßnahmen, die mit der Planfeststellung zur OU abzustimmen sind.

Zur Wirkungsanalyse sind die erreichbaren Lärmindizes L_{den} (LS) und L_{night} (LS) mit der maßgebenden Isophonenlinie aus der Lärmkarte und der Lage der LSW dargestellt. Die Lärmindizes (LS) geben den Wert unmittelbar hinter der LSW wieder. Dabei wird davon ausgegangen, dass keine Pegelzunahmen durch Beugungsanteile über die Wandoberkante erfolgen.

Den Übersichtsplänen ist zu entnehmen, dass nur im Bereich Peenebrücke eine leichte Überschreitung vorhanden ist. In diesem Bereich wurden die geringsten Betroffenenheiten festgestellt, so dass mit der Maßnahmeausweisung das Planungsziel erreicht ist (die Pegelüberschreitung ist bis zum Immissionspunkt weiter abgebaut; im Rahmen der objektkonkreten Bemessung sind abschnittsweise die Sollwerte anzupassen, dass vor der Fassade der Lärmindex $L_{den} < 65$ dB(A) und der Lärmindex $L_{night} < 55$ dB(A) ist). Die folgende Tabelle veranschaulicht die erreichten Werte jeweils hinter der LSW:

Abschnitt	Nummer	L_{den} (LS)	L_{night} (LS)
Peendamm Nord	1	65	55
Peendamm	2	65	55
Peenebrücke	3	62	52
	4	67	57
	5	67	57
	6	67	57

Gesamtanzahl von Wohnungen und Personen, die nach Realisierung der Maßnahmen den Lärmindizes größer als 65 dB(A) für L_{den} und größer als 55 dB(A) für L_{night} ausgesetzt sind:
Bei einem Schlüssel von 2,5 Personen / Wohnung ergeben sich aus dieser Analyse folgende Werte:

Abschnitt	$L_{den} \geq 65 \text{ dB(A)}$		$L_{night} \geq 55 \text{ dB(A)}$	
	Grundstücke bebaut	Einwohner	Grundstücke bebaut	Einwohner
Peenebrücke	0	0	0	0
Peendamm	0	0	0	0
Peendamm Nord	0	0	0	0

3. Maßnahmekatalog

Im Maßnahmekatalog sind die Maßnahmen zusammengestellt und mit Prioritäten 1...3 versehen, wobei kurzfristige Maßnahmen die Priorität 1 bekommen. Durch die Maßnahme der Deckenerneuerung kann eine sofortige Absenkung der Lärmemission erreicht werden. Dies ist ein erster Schritt während der realisierungs- und Umsetzungsphase der aktiven Schallschutzmaßnahmen.

Die notwendigen planerischen Maßnahmen zur Sicherung der ruhigen Gebiete sind im Einzelfall durch die Hansestadt Anklam zu entscheiden.

Planbereich	Abschnitt	Maßnahme	Priorität	Bemerkung
Ruhige Gebiete	Stadtpark	Bauleitplanerische Maßnahme	3	im Einzelfall
	Stadtwald	Bauleitplanerische Maßnahme	3	im Einzelfall
	Kleingärten Am Wasserturm	Bauleitplanerische Maßnahme	3	im Einzelfall
	Kleingärten Südstadt	Bauleitplanerische Maßnahme	3	im Einzelfall
	Kleingärten Gneveziner Damm	Bauleitplanerische Maßnahme	3	im Einzelfall
	Alter Friedhof	Bauleitplanerische Maßnahme	3	im Einzelfall
	Neuer Friedhof	Bauleitplanerische Maßnahme	3	im Einzelfall
	Krankenhaus / Altenheim.	Bauleitplanerische Maßnahme	2	im Einzelfall
B109 / 110 von Einmündung Keilstraße bis Redoute	Peenebrücke	Offenporige Asphaltdeckschicht	1	bei Deckenerneuerung
	Peendamm	Offenporige Asphaltdeckschicht	1	bei Deckenerneuerung
	Peendamm Nord	Offenporige Asphaltdeckschicht	1	bei Deckenerneuerung

	Peenebrücke: Lärmschutzwand	3: H= 1,25 m, L= 160 m	2	Abgleich bei der Panfeststellung zum 1. AB der OU
		4: H= 3,00 m, L= 138 m	2	Abgleich bei der Panfeststellung zum 1. AB der OU
		5: H= 2,00 m; L= 317 m	2	Abgleich bei der Panfeststellung zum 1. AB der OU
		6: H= 3,50 m; L= 169 m	2	Abgleich bei der Panfeststellung zum 1. AB der OU
	Peendamm: Lärmschutzwand	2: H= 3,00 m; L= 423 m	3	
	Peendamm Nord: Lärmschutzwand	1: H= 2,50 m; L= 217 m	1	

4. Kostenschätzung

Die Kostenschätzung gibt die Herstellungskosten der Maßnahme ohne Baunebenkosten wie Grunderwerb, Planung, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an.

Planbereich	Abschnitt	Maßnahme	Fläche [m ²]	Kosten [€]
B109 / 110 von Einmündung Keilstraße bis Redoute	Peenebrücke Peendamm Peendamm Nord	Offenporige Asphaltdeckschicht	8.050	(Mehrkosten gegenüber SMA) 60.375,00
	Peenebrücke: LSW	3: H= 1,25 m, L= 160 m	200	45.150,00
		4: H= 3,00 m, L= 138 m	414	93.460,00
		5: H= 2,00 m; L= 317 m	634	143.125,00
		6: H= 3,50 m; L= 169 m	592	133.644,00
	Peendamm: LSW	2: H= 3,00 m; L= 423 m	1269	286.004,00
	Peendamm Nord: LSW	1: H= 2,50 m; L= 217 m	543	122.582,00

Die Kosten sind von der Stadt Anklam vermutlich nicht zu tragen, da der Planungsabschnitt in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland liegt. Hier sind gemeinsam mit dem Straßenbauamt Stralsund Möglichkeiten der Finanzierung zu klären; die Maßnahmen sind in die Jahrespläne des SBA einzuarbeiten.

Im Rahmen der Städtebauförderung werden derzeit keine Möglichkeiten der Finanzierung gesehen. Die üblichen Förderprogramme des Bundes für den Ausbau von Verkehrswegen (GVFG) greifen nicht, da die Stadt Anklam nicht Baulastträger ist.

Zum derzeitigen Zeitpunkt liegen der Stadt Anklam keine Richtlinien zum Zusammenwirken der Straßenbauämter und Gemeinden zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung vor.

5. Fortschreibungsbedarf

Im Planfeststellungsverfahren für den letzten zu realisierenden Abschnitt der OU (1. BA) sind die vorgesehene Trassenführung der OU mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen dem gewollten Ziel der LAP gegenüberzustellen und abzugleichen. Die notwendigen Unterlagen konnten derzeit vom zuständigen SBA Neustrelitz noch nicht zur Verfügung gestellt werden. Vom Baulastträger des Planungsabschnittes, dem SBA Stralsund, liegt derzeit keine Stellungnahme bzw. kein Einvernehmen zur Planung vor. Das SBA wurde über den Planungszweck mit Bitte um Abstimmung unterrichtet. Generell gibt es keine Richtlinie in M-V zur Herstellung des Einvernehmens mit fremden Baulastträgern.

6. Fazit

Die im Rahmen der Planung erarbeiteten Maßnahmen sind der Öffentlichkeit bekanntgegeben und dem Bauausschuss der Hansestadt Anklam vorgestellt.

Die ausgewiesenen Maßnahmen beinhalten ein Maßnahmenportfolio, welches zur Festsetzung Ruhiger Gebiete weiteren Handlungsbedarf für die Hansestadt Anklam erschließt. Das Zusammenspiel von kurzfristigen Maßnahmen (Lärmarme Beläge) zur Überbrückung der Vorbereitungs- und Realisierungszeit der aktiven Schallschutzmaßnahmen (langfristige Maßnahmen) stellt ein wirksames Handlungskonzept zur Unterschreitung der Auslösewerte der Lärmindizes von $L_{den} \leq 65$ dB(A) für den Tagwert und von $L_{night} \leq 55$ dB(A) für den Nachtwert dar.

Zur Realisierung sind die Finanzierungsmöglichkeiten über Land und Bund aufzuzeigen.

Aufgestellt: 30.06.2008

Michael Kühn

Quellen: siehe Register 6