

Bericht

Lärmaktionsplan Stufe III für die Stadt Altlandsberg



Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg

25. Juni 2018

LK Argus GmbH

Bericht

Lärmaktionsplan Stufe III

für die Stadt Altlandsberg

Auftraggeber

Stadt Altlandsberg

Berliner Allee 6

15345 Altlandsberg

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Falk Kumsteller

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Berlin, 25. Juni 2018

1	Einleitung	1	Stadt Altlandsberg
			LAP Stufe III
			25. Juni 2018
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	1	
1.2	Auslösewerte und Grenzwerte	2	
1.3	Zuständige Behörden	3	
1.4	Vorgehensweise für die Stufe III der Lärmaktionsplanung in Altlandsberg	3	
1.5	Untersuchungsgebiet	4	
2	Bestandsanalyse	5	
2.1	Lärmsituation	5	
	2.1.1 Auswertung der Lärmkartierung	5	
	2.1.2 Verortung der Lärmbetroffenheiten	8	
2.2	Analyse des Lärmbrennpunktes	10	
2.3	Lärmaktionsplanung der Stufe II	12	
2.4	Vorhandene Planungen	12	
3	Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse	14	
3.1	Generelle Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung im Straßenverkehr	14	
3.2	Maßnahmenplanung für Altlandsberg	17	
	3.2.1 Fahrbahnoberflächen	17	
	3.2.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	18	
3.3	Wirkungsanalyse	22	
4	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	23	
5	Zusammenfassung	24	
	Tabellenverzeichnis	25	
	Abbildungsverzeichnis	25	
	Literaturverzeichnis	25	

1 Einleitung

Für die Stadt Altlandsberg wird der Lärmaktionsplan (LAP) nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (Europäisches Parlament und Rat, 25. Juni 2002) fortgeschrieben. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastung zu senken und die Lebensqualität in der Stadt Altlandsberg zu erhöhen. Konkret geht es darum, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und den Bewohnern einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen.

Die aktuell geltende Stufe III der Lärmaktionsplanung für die Stadt Altlandsberg konzentriert sich auf den Straßenverkehr. Eisenbahnverkehrs-, Gewerbe- oder Fluglärm sind entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nicht relevant.

Die Lärmkartierung für den Straßenverkehrslärm für die Stadt Altlandsberg erfolgte durch das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU). Kartierungspflichtig sind im Rahmen der Stufe III der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen und Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsmengen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Jahr bzw. 8.000 Kfz am Tag.

1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Lärmaktionsplanung beruht auf der EG-Umgebungslärmrichtlinie, die 2005 mit der Erweiterung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) um einen sechsten Teil „Lärminderungsplanung“ und die Paragraphen 47a bis 47f in deutsches Recht übernommen wurde (BImSchG, 29. Juni 2005).

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher festgelegt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern. Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“.

Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz vorhandener ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen und spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Stadt Altlandsberg
LAP Stufe III

25. Juni 2018

Gemäß § 47 BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

Gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG und § 47 Abs. 6 BImSchG sind die im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz StVG, Straßenverkehrsordnung StVO) durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Die in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie aufgeführten Maßnahmen zur Lärminderung sind sehr allgemein gehalten (Verkehrsplanung, Raumordnung, quellenorientierte technische Maßnahmen, Verringerung der Schallübertragung, verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen bzw. Anreize). Jedoch existieren mit den Hinweisen von der Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz zur Lärmaktionsplanung (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz - AG Lärmaktionsplanung, 18. Juni 2012), Forschungsvorhaben (Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt in Kooperation mit konsalt GmbH, LK Argus GmbH und Lärmkontor GmbH, 2008) oder Leitfäden und Handreichungen der Bundesländer (MUGV, 5. Juni 2012) Arbeitshilfen zur Lärmierungsplanung. Sie werden bei der Aktionsplanung in Altlandsberg berücksichtigt.

Ergänzt wird das BImSchG durch die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (34. BImSchV, 6. März 2006). Sie regelt die Einzelheiten für die Erstellung der Lärmkarten.

1.2 Auslösewerte und Grenzwerte

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Es gibt jedoch weder auf EU- noch auf Bundesebene verbindliche Schwellenwerte oder Grenzwerte, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden müssen.

Das Umweltbundesamt empfiehlt als Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung Mittelungspegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A). Diese Werte decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU, 2008) im Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele. Hintergrund dieser Schwellenwerte ist die medizinisch gesicherte Erkenntnis, dass dauerhafte Lärmbelastungen oberhalb dieser Schwellenwerte zu signifikanten Steigerungen von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können. Die vom Umweltbundesamt genannten Auslösewerte werden auch vom Land Brandenburg empfohlen.

Als Auslösepegel für die Stufe III der Lärmaktionsplanung werden wie bereits im Lärmaktionsplan der Stufe II die folgenden gesundheitsrelevanten Mittelungspegel herangezogen:

- 24-Stundenwert (L_{DEN}) ≥ 65 dB(A) und / oder
- Nachtwert (L_{Night}) ≥ 55 dB(A).

1.3 Zuständige Behörden

Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr liegt gemäß § 47e Abs. 1 in der Verantwortung der Gemeinde. Zuständig ist dort:

Stadtverwaltung Altlandsberg
Herr Keller
Abteilungsleiter Bürgerdienste
Berliner Allee 6
15345 Altlandsberg

1.4 Vorgehensweise für die Stufe III der Lärmaktionsplanung in Altlandsberg

Die Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung der Stufe III für die Stadt Altlandsberg orientiert sich an den im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen Mindestanforderungen für die Erstellung von Lärmaktionsplänen und hat folgende Schwerpunkte:

- Bestandsanalyse,
- Maßnahmenplanung,
- Wirkungsanalyse,
- Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.

Die Bestandsanalyse umfasst die Auswertung der Lärmkartierung für den Straßenverkehr. Sie analysiert die Lärmschwerpunkte für den Straßenverkehr,

Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

stellt diese den vorherigen Lärmbrennpunkten gegenüber und zeigt die Wechselwirkungen der Lärmaktionsplanung zu vorhandenen Maßnahmen und Planungen. Gleichzeitig wertet sie den Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung der Stufe II aus.

Darauf aufbauend erfolgt die Zusammenstellung geeigneter Maßnahmen zur Lärminderung in Altlandsberg. Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen und akustischen Wirkung gutachterlich abgeschätzt.

Die Öffentlichkeit wird über die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung der Stufe III im Rahmen einer öffentlichen Auslegung informiert.

1.5 Untersuchungsgebiet

Altlandsberg gehört zum Landkreis Märkisch-Oderland in Brandenburg und liegt östlich von Berlin. Das Stadtgebiet gliedert sich in die sechs Ortsteile Altlandsberg, Bruchmühle, Buchholz, Gielsdorf, Wegendorf und Wesendahl. Auf einer Gesamtfläche von 106,6 km² leben 9.009 Einwohner (Landesamt für Umwelt (LfU), I/2016). Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 84,5 Personen je km².

Wichtige Straßen sind:

- die Bundesautobahn A 10 mit der Anschlussstelle 3 Berlin-Marzahn, die Altlandsberg im Südwesten tangiert,
- die Landesstraße L 30, die die Stadt von Nordwesten nach Südosten durchzieht und eine Verbindung in Richtung Bernau bzw. Fredersdorf-Vogelsdorf darstellt,
- die Landesstraße L 33, die Altlandsberg in Ost-West-Richtung erschließt und die Stadt mit Hönow, Berlin und Strausberg sowie mit der Anschlussstelle 3 Berlin-Marzahn der A 10 verbindet,
- die Landesstraße L 234, die in Richtung Südosten eine Verbindung nach Petershagen-Eggersdorf herstellt,
- die Landesstraße L 235, die das nördliche Stadtgebiet in Richtung Werneuchen bzw. Strausberg anbindet.

Die Buslinien 908, 923, 931, 933, 944 und 948 verbinden Altlandsberg mit dem Umland und dem nahe gelegenen S-Bahnhof Hoppegarten.

2 Bestandsanalyse

Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

In der Bestandsanalyse werden die Lärmkartierung der Stufe III für den Straßenverkehr ausgewertet, die Verkehrssituation und die bereits vorhandenen Planungen dargestellt sowie der Umsetzungsstand der lärmindernden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II beschrieben.

2.1 Lärmsituation

Der Lärmaktionsplan für Altlandsberg konzentriert sich auf das verpflichtend zu berücksichtigende Straßennetz. Die Lärmkartierung für den Straßenverkehr wird ausgewertet. Anschließend erfolgt auf deren Basis eine Analyse der Lärmbrennpunkte für Bereiche mit Lärmbetroffenheiten oberhalb der Auslöswerte im Straßenverkehr.

2.1.1 Auswertung der Lärmkartierung

In der Lärmaktionsplanung der Stufe III sind Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Jahr bzw. 8.000 Kfz am Tag kartierungspflichtig. Dies betrifft in der Stadt Altlandsberg die folgenden Abschnitte:

- Bundesautobahn A 10 zwischen südwestlicher und südöstlicher Gemeindegrenze und
- Landesstraße L 33 zwischen westlicher und östlicher Gemeindegrenze.

In der strategischen Lärmkarte der Stufe II waren neben den genannten Abschnitten auch die Hönower Chaussee, die Berliner Allee, die Berliner Straße, Am Markt, die Strausberger Straße und Wolfshagen mit mehr als 8.000 Kfz/24 h dargestellt. In der aktuellen Lärmkartierung der Stufe III weisen diese Abschnitte nur noch eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) zwischen 2.800 und 6.000 Kfz/24 h auf. Der Wert erscheint für die Hönower Chaussee, Am Markt, Strausberger Straße und Wolfshagen zu niedrig. Aktuelle Daten zum Abgleich liegen jedoch nicht vor.

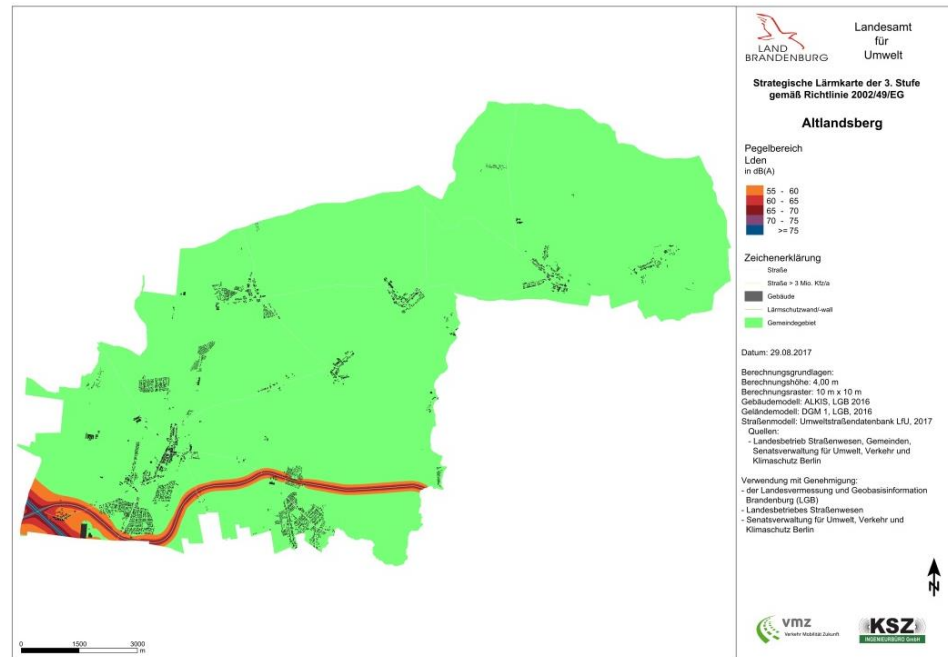
Neben dem Pflichtnetz wurden in der Stufe II zusätzlich Straßen mit mehr als 1.000 Kfz / 24 Stunden vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV)¹ kartiert. Eine Auswertung der Lärmbetroffenheiten erfolgte jedoch nicht durch das LUGV. In der aktuellen Stufe III wurden entsprechend der rechtlichen Verpflichtungen ausschließlich die Straßen mit mehr als 8.000 Kfz am Tag kartiert.

¹ Das LUGV wurde in der Zwischenzeit in Landesamt für Umwelt umbenannt.

Stadt Altlandsberg
LAP Stufe III
25. Juni 2018

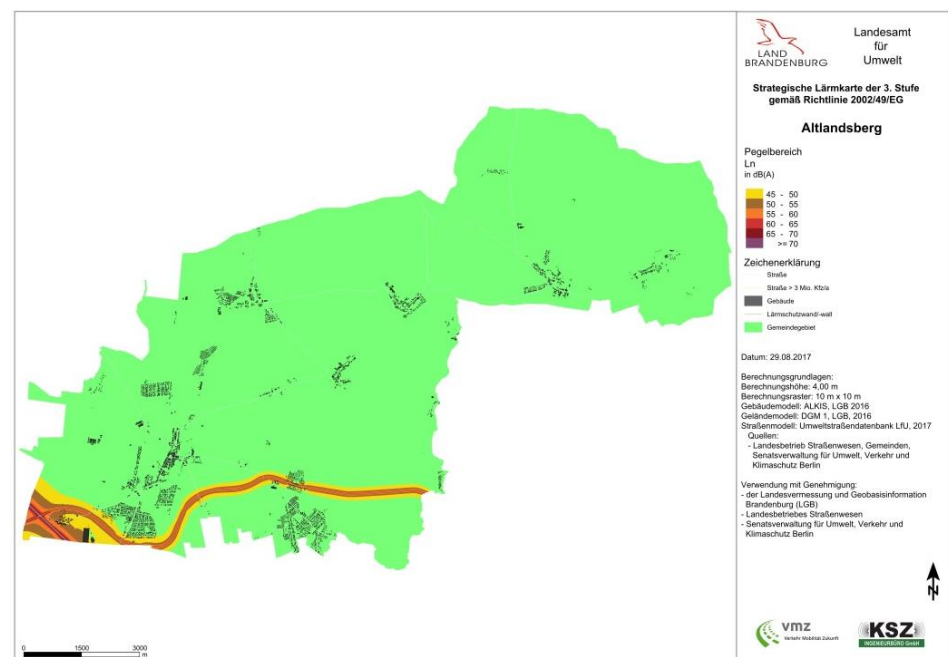
Die farbigen Isophonenflächen der strategischen Lärmkarten der Stufe III für den Gesamttag (L_{DEN}) und die Nachtstunden (L_{Night}) stellen die Pegel entlang des Straßennetzes dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden (Abbildung 1, Abbildung 2).

Abbildung 1: Strategische Lärmkarte der Stufe III für den Gesamttag L_{DEN}



Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg

Abbildung 2: Strategische Lärmkarte der Stufe III für die Nacht L_{Night}



Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg

Tabelle 1 führt die von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner entlang des Pflichtnetzes in den Pegelklassen gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auf. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) sind in Altlandsberg am Gesamttag 13 Personen bzw. 0,1 % der Gesamtbevölkerung und in der Nacht 14 Personen bzw. 0,2 % der Gesamtbevölkerung betroffen.

Ein Vergleich der damaligen und heutigen Lärmbetroffenheiten ist zum einen aufgrund der entfallenen Straßenabschnitte und zum anderen aufgrund eines geänderten Berechnungsverfahrens² nicht sinnvoll.

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen nach der Lärmkartierung der Stufe III

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung ³	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Gesamtbe- völkerung ³
			> 45 bis 50	101	1,1%
			> 50 bis 55	16	0,2%
> 55 bis 60	48	0,5%	> 55 bis 60	14	0,2%
> 60 bis 65	13	0,1%	> 60 bis 65	0	0,0%
> 65 bis 70	12	0,1%	> 65 bis 70	0	0,0%
> 70 bis 75	1	< 0,0%	> 70	0	0,0%
> 75	0	0,0%			
Summe	74	0,8%	Summe	131	1,5%

Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg

Tabelle 2 gibt für die Stadt Altlandsberg einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen, Kitas und Krankenhäusern entlang des Pflichtnetzes. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln sind 7 Wohnungen und eine Fläche von rund 1 km² betroffen.

² telefonische Auskunft von Herrn Friedrich, LfU, Mai 2018.

³ Bezogen auf 9.009 Einwohner, Stand: I/2016. Quelle: Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Stadt Altlandsberg.

Tabelle 2: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz/24 Stunden nach der Lärmkartierung der Stufe III

L_{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...			
		Wohnen	Schulen	Kindertagesstätten	Krankenhäuser
> 55	4	40	0	0	0
> 65	1	7	0	0	0
> 75	0	0	0	0	0

Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg

2.1.2 Verortung der Lärmbetroffenheiten

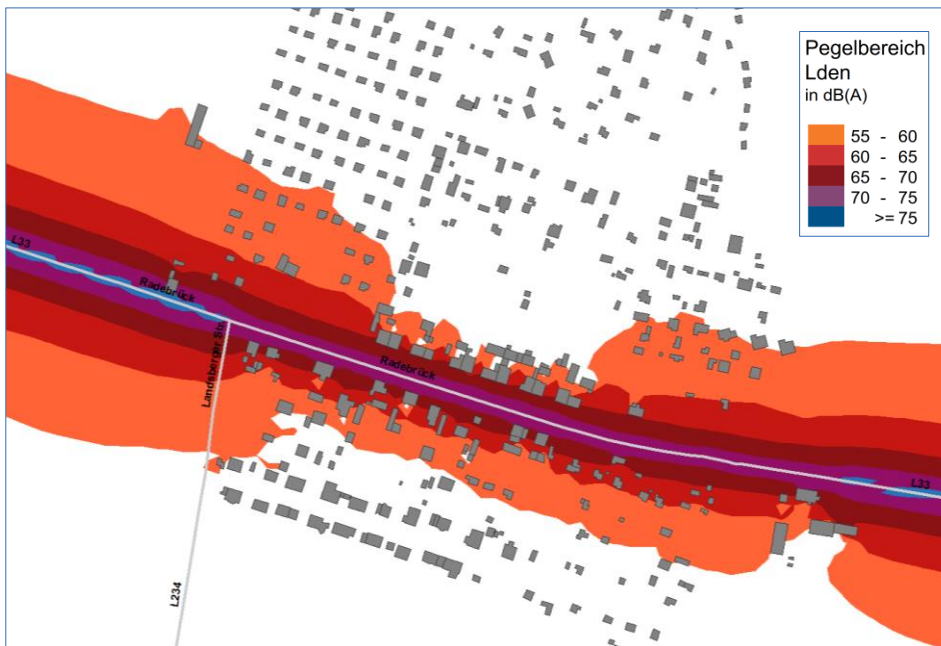
Die Ermittlung der Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs erfolgt wie bei der Stufe II durch die Auswertung der Isophonenbänder und Fassadenpunkte. Lärmbrennpunkte sind Bereiche, die in konzentrierter Form an den Häuserfassaden Überschreitungen der Auslöswerte $L_{DEN} > 65$ dB(A) und / oder $L_{Night} > 55$ dB(A) aufweisen.

Im Ergebnis der Auswertung der strategischen Lärmkarten ergibt sich ein Lärmbrennpunkt entlang der Ortsdurchfahrt der L 33 im Ortsteil Bruchmühle (Ortslage Radebrück).

Hier besteht auf der gesamten Länge ein hoher Handlungsbedarf mit $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A). An einem Gebäude werden Pegel mit $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 60$ dB(A) erreicht. Die Lärmsituation für den Lärmbrennpunkt ist in der Abbildung 3 dargestellt.

In Seeberg Siedlung und in Seeberg Dorf gibt es aufgrund der Nähe zur L 33 und A 10 weitere verlärmte Bereiche. In Seeberg Siedlung werden die Auslöswerte für die Lärmaktionsplanung von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) durch die L 33 nicht erreicht. In diesem Bereich sind bereits Lärmschutzwände entlang der L 33 vorhanden. In Seeberg Dorf ist durch die L 33 und die A 10 jeweils ein bewohntes Gebäude Lärmpegeln von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) ausgesetzt. In beiden Abschnitten sind ebenfalls Lärmschutzwände vorhanden.

Abbildung 3: Lärmbrennpunkt entlang der L 33 in Bruchmühle



Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

Abbildung 4: verlärmter Bereich an der L 33 in Seeberg Siedlung

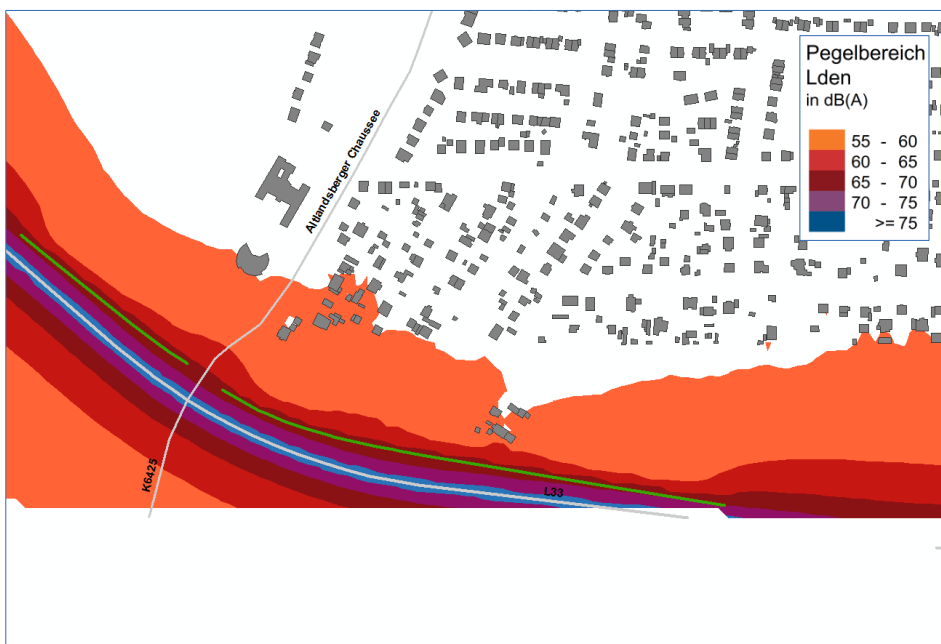
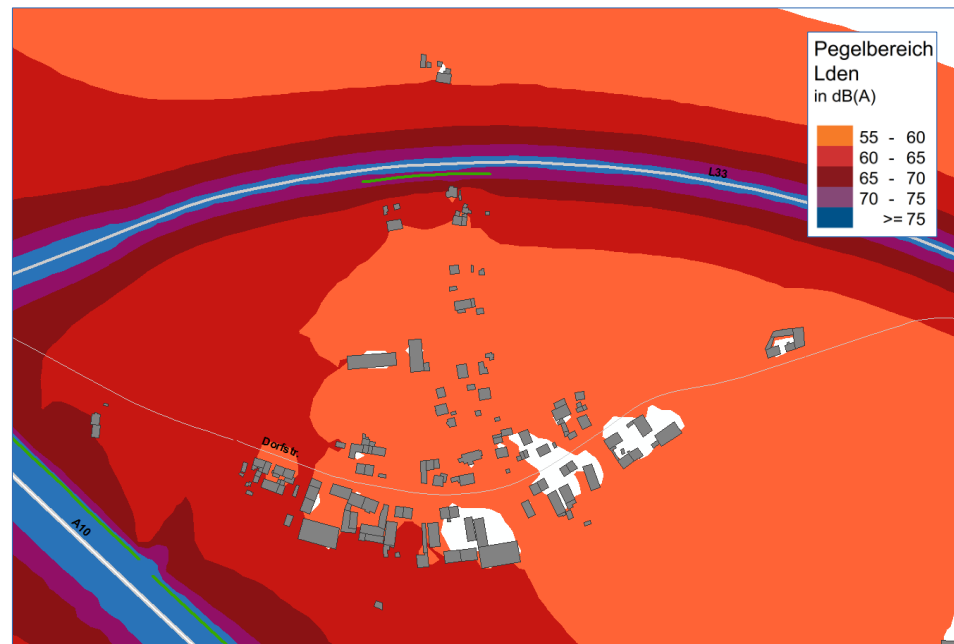


Abbildung 5: verlärmter Bereich an der L 33 und A 10 in Seeberg Dorf



2.2 Analyse des Lärmbrennpunktes

Der identifizierte Lärmbrennpunkt in der Ortsdurchfahrt Bruchmühle wird hinsichtlich der Lärmbelastung, der lärmrelevanten Parameter, der Bedingungen für die verschiedenen Verkehrsarten und der Situation in den Straßenräumen betrachtet (Tabelle 3). Des Weiteren werden die für die Lärminderung relevanten, in der Vergangenheit realisierten Maßnahmen aufgeführt sowie vorhandene Konflikte genannt.

Tabelle 3: L 33 in Bruchmühle (Ortslage Radebrück)

Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

L 33
auf Höhe Ringstraße,
Blickrichtung West



L 33
auf Höhe Ortseingang,
Blickrichtung West



Lärmpegel an der straßenzuge- wandten Hausfassade ⁴	Tagesmittel: 66 bis 74 dB(A) Nachtstunden: 56 bis 65 dB(A)
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	13.200 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	Tagesmittel: 3,0 % Nachtstunden: 2,8 %
zul. Höchstgeschwindigkeit	50 km/h für Pkw, 30 km/h für Lkw
Verkehrsbedeutung	regionale Straßenverbindung
Fahrbahnbelag	Asphalt, keine akustisch relevanten Fahrbahn- schäden
Fahrbahnbreite	ca. 8,0 m (inkl. 1,0 m Gerinne)
Abstand der Häuserfassaden zur Fahrbahnachse	ca. 5,0 bis 18,0 m
öffentlicher Verkehr	Regionalbuslinie 931, 933 (zwischen Ortseingang und Landsberger Straße)

⁴ Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 für Lkw ist dabei nicht berücksichtigt.

Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

Nebenanlagen	einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg, Querungshilfe / geschwindigkeitsdämpfende Mittelinsel im Bereich des östlichen Ortseingangs, stationäres Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung
Bebauung	lockere Bebauung
Nutzung	vorwiegend Wohnnutzung
straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	LSA am Knotenpunkte L 33 / Landsberger Straße, Geschwindigkeitsüberwachung

Für die L 33 in Bruchmühle besteht eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Lkw. Die vorliegende Lärmkartierung legt für die L 33 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für alle Kfz zugrunde. Dadurch ist theoretisch eine Lärminderung von ca. 1 bis 2 dB(A) bereits gegeben. Zusätzlich ist ein stationäres Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung vorhanden, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu kontrollieren.

Trotz der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Lkw treten an den straßenzugewandten Hausfassaden entlang der L 33 in Bruchmühle weiterhin Lärmpegel oberhalb der gesundheitsrelevanten Auslöswerte von 65 dB(A) im Tagesmittel und 55 dB(A) in den Nachtstunden auf. Insbesondere die relativ hohe Verkehrsmenge trägt hierzu bei. Ein weiterer Grund für die hohen Lärmpegel ist der teilweise geringe Abstand der Hausfassaden von der Fahrbahn.

2.3 Lärmaktionsplanung der Stufe II

Für die Stadt Altlandsberg wurde eine Berichterstattung über den Lärmaktionsplan der Stufe II nach EG-Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Darin sind bereits vorhandenen Maßnahmen, die in den zurückliegenden Jahren umgesetzt wurden und bereits geplante Maßnahmen, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplan der zweiten Stufe bereits in Planung waren dokumentiert. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe wurden keine neuen Maßnahmen zur Lärminderung festgelegt.

2.4 Vorhandene Planungen

Eine wesentliche Grundlage für das Maßnahmenkonzept sind neben den vorliegenden Lärmkartierungen die bereits vorhandenen Planungen. Einige der in Altlandsberg beschlossenen Planungen beinhalten Maßnahmen, die voraussichtlich neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmsituati-

on haben könnten. Es ist daher sinnvoll, diese zunächst zu analysieren. Die folgenden Planungen lagen vor:

Stadt Altlandsberg
LAP Stufe III

25. Juni 2018

- Flächennutzungsplan (Altlandsberg, 2005),
- Nahverkehrsplan Märkisch-Oderland für den übrigen ÖPNV des Landkreises 2015 bis 2019 (Landkreis Märkisch-Oderland, PROZIV Verkehrs- und Regionalplanung, 2014),
- Straßennetzkonzept (Stadt Altlandsberg, Dipl.-Ing. Stefan Bolck, 2009),
- Erweiterung der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Seeberg West und Ost (DEGES, KLEPEL & PARTNER, 2017).

Der **Flächennutzungsplan** stellt den Rahmen für die künftige Stadtentwicklung dar. Im Flächennutzungsplan von 2005 sind in Bezug auf den Lärmbrennpunkt in der Ortslage Radebrück keine räumlichen Erweiterungen der Wohnbauflächen und der ausgewiesenen Gewerbebaufläche über den Bestand hinaus vorgesehen. Lediglich eine Verdichtung der vorhandenen Wohnbauflächen bietet ein Entwicklungspotenzial.

Der **Nahverkehrsplan** und das **Straßennetzkonzept** enthalten keine relevanten Maßnahmen mit potentieller Auswirkung auf die Lärmsituation gemäß Stufe III.

Für die bewirtschaftete **Rastanlage Seeberg** an der A 10 ist eine Erweiterung der Stellplatzkapazität geplant. Aussagen zu einer möglichen zusätzlichen Lärmbelastung der umliegenden Wohnbebauung durch die Anlage ist auf Grundlage der vorliegenden Daten nicht möglich. Die vorliegende Voruntersuchung kommt im Rahmen der Beurteilung der Lärmsituation zu dem Ergebnis, dass die Erweiterung der Rastanlage in den Ortschaften westlich und östlich der A 10 zu keiner wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV führt und damit kein Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge gegeben ist.

3 Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse

Zunächst wird ein allgemeiner Überblick über die Maßnahmenansätze der Lärmaktionsplanung gegeben. Anschließend werden für die Stadt Altlandsberg wirksame Maßnahmen für den Straßenverkehr entwickelt.

3.1 Generelle Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung im Straßenverkehr



Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr kann grundsätzlich mehrere Ansätze verfolgen:

- Vermeidung von Lärmemissionen:
Es werden Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen, den Verkehrslärm zu vermeiden. Hier gilt das Motto: Am besten ist der Lärm, der gar nicht erst entsteht.
- Bündelung / Verlagerung:
Es wird untersucht, ob der nicht vermeidbare Verkehr gebündelt oder in weniger sensible Bereiche verlagert werden kann (z.B. auf Straßen, deren anstehende Bebauung überwiegend gewerblich genutzt wird, oder anbaufreie Strecken).
- Verträglichere Abwicklung:
Der verbleibende Verkehr muss verträglicher abgewickelt werden: In Frage kommen beispielsweise bessere Fahrbahnen, gedrosselte Geschwindigkeiten und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss.
- Schallschutz:
Schließlich kann auch die Möglichkeit von Schallschutzwänden (die Innerorts aber häufig nicht angewendet werden können) oder Schallschutzfenstern geprüft werden.



Im Straßenverkehr reichen einzelne Maßnahmen zur Lärminderung häufig nicht aus, um eine wirksame Lärminderung zu erreichen. Deshalb werden in der Regel unterschiedliche Maßnahmenarten geprüft. Die Maßnahmen können dabei technischer, baulicher, gestalterischer, verkehrlicher und organisatorischer Natur sein. Die Priorität sollte bei vorbeugenden Maßnahmen liegen bzw. bei Maßnahmen, die bereits am Entstehungsort (aktiver Lärmschutz an der Quelle) ansetzen.

Ein Lärmaktionsplan beschäftigt sich regelwerkkonform mit den Pegeln vor der Fassade. Insofern gehört der passive Schallschutz streng genommen nicht zu den Maßnahmen der Lärmaktionsplanung. Praktisch gewähren dennoch einige Kommunen (wie z. B. Berlin) finanzielle Zuschüsse. Aktive Schallschutzmaßnahmen haben Vorrang, da sie die Lärmentstehung vermeiden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutzfenster besteht nur unter bestimmten Voraussetzungen beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen.

Tabelle 4: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr⁵

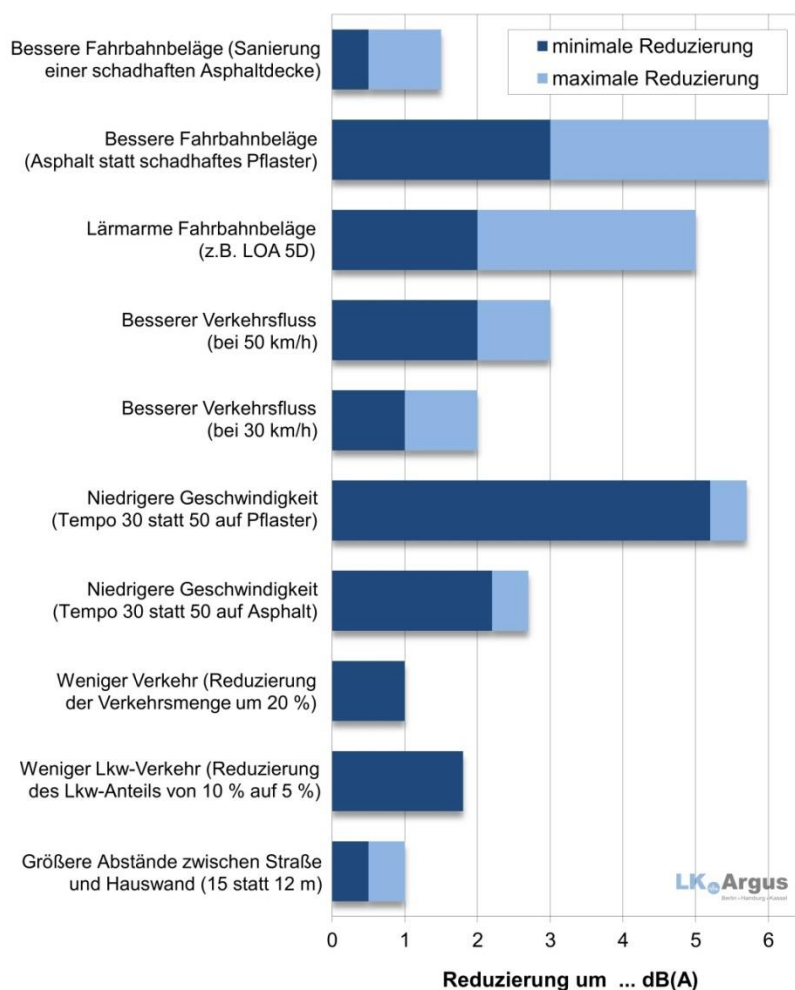
Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm-minderungs-wirkung
Vermeidung von Kfz-Verkehr 	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und -dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten	(+)
	Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte, z.B. durch Parkraumbewirtschaftung	+
	City-Logistik: Güterverkehrszentren / Verknüpfung von Binnenschiffahrt, Schienen- und Lkw-Verkehr	+
Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln 	Bus und Bahn: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern	(+)
	Fahrradverkehr: Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr	(+)
	Fußverkehr: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung	(+)

⁵ Diese Liste umfasst generelle Maßnahmen. Die konkrete Anwendbarkeit auf Altlandsberg wird in der Maßnahmenplanung noch geprüft.

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm-minderungs-wirkung
Bündelung und Verlagerung von Verkehr  	Verkehrsberuhigung des Straßennebennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung	++
	Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen	+
	Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z.B. nachts)	++
	Verkehrsorganisation: Zuflusdosierung, Pförtnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme	+
	In Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsumfahrung, innerstädtische Straßennetzergänzung	(+)
Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs 	Lärmarme Fahrbahnbeläge	++
	Niedrige Höchstgeschwindigkeiten	++
	Stetiger Verkehrsfluss: Koordination der Lichtsignalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreisverkehre	+
Höhere Aufenthaltsqualitäten	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten	(+)
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite, lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung von Gemengelagen	++
Baulicher Schallschutz	Schließung von Baulücken	++
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung	++
	Schallschutzwände, Schallschutzwälle	++
	Schallschutzfenster	(++)

Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung, () Einschränkung
Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 6: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung.

3.2 Maßnahmenplanung für Altlandsberg

Die Maßnahmenplanung der Lärmaktionsplanung der Stufe III konzentriert sich auf den Lärmbrennpunkt entlang der L 33 in Bruchmühle (Radebrück). Dabei liegt die Priorität auf kurzfristig wirksamen Maßnahmen, um die Emission der L 33 zu senken. In Frage kommen dafür Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung und Geschwindigkeitsreduzierung.

3.2.1 Fahrbahnoberflächen

Die Lautstärke des Rollgeräusches wird zum einen durch die Reifen und zum anderen durch das Fahrbahnmaterial und den Fahrbahnzustand bestimmt. Da die Stadt Altlandsberg wenig Einfluss auf die Technologie der Kraftfahrzeuge nehmen kann, kommt vor allem die Sanierung von Fahrbahnen zur Minderung des Fahrgeräuschs in Betracht.

Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

Eine Sanierung schadhafter Asphaltfahrbahndecken unter Verwendung konventioneller Asphaltdeckschichten bewirkt je nach Schwere der Fahrbahnschäden Pegelminderungen von ca. 1 bis 2 dB(A).

Im untersuchten Straßennetz wurden keine Straßenabschnitte mit akustisch relevanten Fahrbahnschäden festgestellt. Jedoch ist bei zukünftigen Straßenausbauten zu prüfen, ob spezieller lärmindernder Asphalt verwendet werden kann.

Mit neuartigen lärmoptimierten Asphaltdeckschichten lassen sich auch bei innerortstypischen Geschwindigkeiten von 30 und 50 km/h noch wirksamere Effekte erzielen. Erfahrungen mit dem lärmoptimierten Asphalt LOAD zeigen Lärminderungen von bis zu 5 dB(A), im Mittel 3 dB(A). Als Alternativen zum lärmoptimierten Asphalt LOAD existieren für innerstädtische Straßen dünne Asphaltdeckschichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V Deckschichten) und der lärmarme Splittmastixasphalt (SMA LA). DSH-V – Deckschichten können auf allen Arten von alten Asphaltbefestigungen eingesetzt werden. Diese Bauweise wurde auf innerstädtischen Straßen zum Beispiel in Berlin und München eingesetzt. Innerorts können Lärminderungen von im Mittel 3 dB(A) erreicht werden. Mit dem SMA LA können kostengünstige lärmindernde Asphaltdeckschichten mit konventionellen Baustoffen und Einbauverfahren hergestellt werden. Innerorts kann eine Lärminderung von im Mittel 3 dB(A) erreicht werden. Der SMA LA eignet sich insbesondere bei Straßen mit einem hohen Lkw-Anteil.

Für Außerortsbereiche mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von mehr als 70 km/h eignen sich auch offenporige Asphaltdeckschichten (OPA, sogenannter Flüsterasphalt). Mit diesen Deckschichten können Lärminderungen zwischen 4 und 7 dB(A) erreicht werden. Der OPA wurde auf Autobahnen im gesamten Bundesgebiet eingebaut.

3.2.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Die Grundlagen für eine Anpassung der Geschwindigkeit aufgrund der Lärmsituation werden zunächst zusammengefasst. Auf dieser Grundlage wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Lärmbrennpunkt in Bruchmühle (Radebrück) geprüft.

Grundlagen

Das Fahrgeräusch wird umso lauter, je höher die gefahrene Geschwindigkeit ist. Eine kurzfristig realisierbare Maßnahme, die zudem wirksam und vergleichsweise preiswert ist, ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Tempo 30 statt 50 km/h bewirkt auf Asphalt eine Pegelminderung von bis zu 3 dB(A). Spitzenpegel können noch deutlicher gesenkt werden.

Das Minderungspotential ist abhängig von der Fahrbahnoberfläche und dem Lkw-Anteil. Da beim Lkw das Antriebsgeräusch bei niedrigen Geschwindigkeiten den wesentlichen Anteil bei der Geräuschemission ausmacht, sinkt die lärmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen mit der Zunahme des Anteils schwerer Fahrzeuge wie Lastwagen und Busse.

Bei einer Reduktion der Geschwindigkeit im Hauptnetz besteht außerdem bei parallel verlaufenden Nebenstraßen die Gefahr, dass sich der Verkehr dorthin verlagert. Deshalb müssen die Gegebenheiten des Nebennetzes stets mitberücksichtigt werden. Höchstgeschwindigkeiten sollten daher nur dort herabgesetzt werden, wo keine relevanten Verkehrsverlagerungen ins Nebennetz zu erwarten sind.

Auch die Belange des ÖPNV und ggf. vorhandene Lichtsignalkoordinierungen (Grüne Welle) sind zu beachten. Am günstigsten sind akustisch gesehen die Fälle, in denen sowohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit als auch ein stetiger Verkehrsfluss erreicht werden können.

Die Geschwindigkeitsreduzierung besitzt zudem positive Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit, der Aufenthalts- und der Luftqualität.

In den vergangenen Jahren wurde in einigen Städten die zulässige Höchstgeschwindigkeit an Hauptverkehrsstraßen von 50 auf 30 km/h reduziert. Die umfangreichsten Erfahrungen mit Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen liegen in Berlin vor. Dort wurde inzwischen an rund 80 km des Hauptnetzes Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen eingeführt. Dies entspricht rund 5 % des Hauptstraßennetzes. Im Rahmen einer Studie für den Berliner Senat wurden die Auswirkungen von Tempo 30 an 19 Hauptverkehrsstraßen anhand von Vorher-Nachher-Messungen und Vor-Ort-Analysen untersucht.⁶

Im Ergebnis zeigt die Untersuchung die folgenden Auswirkungen auf die gefahrenen Geschwindigkeiten:

- An 15 der 19 Abschnitte treten statistisch signifikante, also nicht zufällige, Geschwindigkeitsrückgänge auf. Dies entspricht einem Anteil von rund 80 %.
- Die Spitzengeschwindigkeiten werden etwa in gleichem Maße gesenkt wie die mittleren Geschwindigkeiten.
- Der Befolgungsgrad nimmt mit zunehmender Dauer seit der Tempo-30-Anordnung zu. Erst nach etwa einem halben Jahr pegeln sich die Geschwindigkeiten auf einem stabileren Niveau ein. Selbst nach drei Jahren ist noch eine leicht abnehmende Tendenz erkennbar.

⁶ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus, VMZ (Bearb.): Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. 2012.

Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

In der Studie wurde ebenfalls untersucht, ob es Rahmenbedingungen gibt, die die Wirkung einer Tempo 30-Anordnung beeinflussen. U. a. wurden folgende Einflüsse festgestellt:

- Autofahrer fahren langsamer, wenn ihnen der Grund der Tempo 30-Anordnung durch Zusatzbeschilderung bzw. -markierung bekannt ist („Achtung Fußgänger“, „Achtung Kinder“ oder „Lärmschutz“).
- Bei häufiger Wiederholung des Tempo 30-Schildes verringert sich die gefahrene Geschwindigkeit.
- Die Vermutung, dass auch andere Faktoren wie Fahrbahnbreite, Parken, ÖPNV, Straßenraumgestaltung, Abschnittslänge, Fuß- und Radverkehr, Art der angrenzenden Bebauung usw. Einfluss auf das Geschwindigkeitsverhalten haben, konnte nicht statistisch belegt werden.
- Positiv ausgedrückt bedeutet dies, dass es keine KO-Kriterien für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen gibt.

Bezüglich der akustischen Auswirkungen auf den Lärm verweist die Berliner Studie auch auf Erfahrungen aus anderen Städten (z. B. Freiburg, Jena, Halle). Danach sinken die Lärmbelastungen der Anwohner an den meisten Straßen, teilweise jedoch etwas weniger, als nach Modellberechnungen zu erwarten gewesen wäre. Die gemessenen Mittelungspegel sinken um 1,2 bis 3,1 dB(A). Außerdem treten bei Tempo 30 deutlich geringere Pegelschwankungen und niedrigere Spitzenpegel auf als bei Tempo 50.

Neben der akustischen Wirkung wurden auch eine tendenzielle Abnahme der gemessenen Luftschadstoffbelastung an Tempo-30-Abschnitten und eine neutrale bis positive Tendenz bei der Verkehrssicherheit festgestellt.

Kriterien zur Geschwindigkeitsreduzierung aus akustischen Gründen

Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Ihnen dient hierbei die Lärmschutz-Richtlinien-StV als Orientierungshilfe für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm nach § 45 StVO auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Hauptverkehrsstraßen.

Darin heißt es, dass Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in den Nachtstunden überschreitet. Für Mischgebiete sind Orientierungswerte von 72 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in den Nachtstunden angegeben.

Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Das heißt, die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung

sind die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbelastungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.

Die Berechnung der Beurteilungspegel soll zwar nach RLS-90 erfolgen, was nicht der Berechnungsmethode bei der Erstellung der Lärmkarten entspricht, jedoch können diese Werte für eine vorläufige Beurteilung der Machbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen zurate gezogen werden.

Die „Richtwerte“ der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind keine Grenzwerte. Vielmehr sollen sie als „Orientierungshilfe“ dienen, so dass die Straßenverkehrsbehörden auch bei Unterschreitung der Richtwerte Spielräume für die Anordnungen besitzen. In der Fachöffentlichkeit werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kritisch diskutiert, da sie die allgemein als gesundheitsrelevant anerkannten Schwellenwerte erheblich übersteigen, nämlich um rund 5 bis 7 dB(A).

Die oben genannten Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV beziehen sich auf Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Darüber hinaus besteht laut StVO auch die Möglichkeit der Anordnung zur „Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“.

Empfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen in Bruchmühle (Radebrück)

Aufgrund der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen werden in Bruchmühle (Radebrück) als Auslösewerte $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{Night} \geq 60$ dB(A) für die Sinnhaftigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung herangezogen. Zusätzlich werden die oben genannten Rahmenbedingungen beachtet.

Nach der Lärmschutz-Richtlinie-StV (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2007) können Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw und Krafträder geeignet sein, die Spitzengeschwindigkeiten besonders schneller Fahrzeuge deutlich zu reduzieren und so die Lärmbelastungen der Anwohner zu senken. Es ist allerdings stets diejenige Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Demnach wären bspw. aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Fahrbahnsanierung etc.) einer Geschwindigkeitsreduzierung immer vorzuziehen.

An der L 33 werden die Lärmpegel über 70 dB(A) am Gesamttag und 60 dB(A) in der Nacht überschritten. Für die L 33 in Bruchmühle (Radebrück) wird daher eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für den gesamten Kfz-Verkehr empfohlen. Die bereits vorhandene Beschränkung auf Tempo 30 für Lkw ist zu erweitern. Unerwünschte Verlagerungseffekte mit

Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

relevantem Ausmaß sind nicht zu erwarten. Der Regionalbusverkehr ist nur in geringem Maß betroffen, da der Abschnitt der L 33 in Bruchmühle (Radebrück) mit Busverkehr nur ca. 100 m lang ist. Die theoretischen Verlustzeiten sind somit sehr gering. Alternative Maßnahmen sind für den Abschnitt nicht vorhanden.

3.3 Wirkungsanalyse

Tabelle 5 schätzt für die vorgeschlagene Maßnahme die voraussichtlichen Lärminderungspotentiale ab. Aufgrund der vorhandenen Netzstruktur sind durch die empfohlene Maßnahme keine relevanten negativen verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten.

Ergänzt wird die Empfehlung um den Umsetzungshorizont. Die empfohlene Geschwindigkeitsreduzierung ist eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme mit hohem Lärminderungspotential und kann kurzfristig umgesetzt werden.

Tabelle 5: Abschätzung der Lärminderungswirkung der vorgeschlagenen Maßnahme

Lärm-brennpunkt	Vorgeschlagene Maßnahme	Geschätzte Lärminderung	Kosten	Umsetzungshorizont
L 33	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für gesamten Kfz-Verkehr	hoch -2 bis -3 dB(A)	gering	kurzfristig

4 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Stadt Altlandsberg

LAP Stufe III

25. Juni 2018

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes muss die Öffentlichkeit laut EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht nur klar und verständlich informiert (Artikel 9), sondern auch beteiligt werden. Hierzu sagt die Richtlinie in Artikel 8 (7), dass die Öffentlichkeit „zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird“ und dass sie „rechtzeitig und effektiv“ die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken.

Öffentlichkeit, so die Richtlinie, können Verbände, Organisationen und Einzelpersonen sein. Die Behörden sind gehalten, die Ergebnisse der Mitwirkung zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit auch entsprechend über die Entscheidungen zu informieren. Auch fordert die Richtlinie „angemessene Fristen“ und eine „ausreichende Zeitspanne“ für jede Phase der Mitwirkung. Das gesamte Verfahren muss ausreichend transparent gestaltet werden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung in der Stadt Altlandsberg sieht eine öffentliche Auslegung vor. *Die Ergebnisse werden nach dem Beteiligungsverfahren ergänzt.*

5 Zusammenfassung

Für die Stadt Altlandsberg wurde der Lärmaktionsplan der Stufe III nach EG-Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Das Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, die potentiell gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen zu verringern. Der Aktionsplan zur Lärminderung für Altlandsberg umfasst ausschließlich den Straßenverkehr.

Durch den Straßenverkehr sind in Altlandsberg am Gesamttag 13 und in der Nacht 14 Personen gesundheitsrelevanten Lärmpegeln über 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. 55 dB(A) (L_{Night}) ausgesetzt.

Als Lärmbrennpunkt wurde auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung die Ortsdurchfahrt der L 33 im Ortsteil Bruchmühle (Ortslage Radebrück) identifiziert.

Zur Minderung des Straßenverkehrslärms in der Ortsdurchfahrt in Bruchmühle (Radebrück) wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den gesamten Kfz-Verkehr empfohlen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen nach der Lärmkartierung der Stufe III	7
Tabelle 2:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz/24 Stunden nach der Lärmkartierung der Stufe III	8
Tabelle 3:	L 33 in Bruchmühle (Ortslage Radebrück)	11
Tabelle 4:	<u>Generelle</u> Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr	15
Tabelle 5:	Abschätzung der Lärminderungswirkung der vorgeschlagenen Maßnahme	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Strategische Lärmkarte der Stufe III für den Gesamttag L_{DEN}	6
Abbildung 2:	Strategische Lärmkarte der Stufe III für die Nacht L_{night}	6
Abbildung 3:	Lärmbrennpunkt entlang der L 33 in Bruchmühle	9
Abbildung 4:	verlärmteter Bereich an der L 33 in Seeberg Siedlung	9
Abbildung 5:	verlärmteter Bereich an der L 33 und A 10 in Seeberg Dorf	10
Abbildung 6:	Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen	17

Literaturverzeichnis

34. BImSchV. (6. März 2006). *Verordnung über die Lärmkartierung.*

Altlandsberg, S. (2005). *Flächennutzungsplan.*

BImSchG. (29. Juni 2005). *Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005.*
Bonn: Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38.

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz - AG
Lärmaktionsplanung. (18. Juni 2012). *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung.*

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2007). *Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV).*

DEGES, KLEPEL & PARTNER. (2017). *Erweiterung der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Seeberg - Voruntersuchung.*

Stadt Altlandsberg
LAP Stufe III

25. Juni 2018

Europäisches Parlament und Rat. (25. Juni 2002). *Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.*

Landesamt für Umwelt (LfU). (1/2016). *Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Gemeinde Altlandsberg, Stand der Bevölkerungszahlen.*

Landkreis Märkisch-Oderland, PROZIV Verkehrs- und Regionalplanung. (2014). *Nahverkehrsplan Märkisch-Oderland für den übrigen ÖPNV des Landkreises 2015 bis 2019.*

MUGV, M. f. (5. Juni 2012). *Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg.*

SRU, S. d. (2008). *Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen.* Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300.

Stadt Altlandsberg, Dipl.-Ing. Stefan Bolck. (2009). *Straßennetzkonzept.*

Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt in Kooperation mit konsalt GmbH, LK Argus GmbH und Lärmkontor GmbH. (2008). *Silent City, Handbuch zur Lärmaktionsplanung.*

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de