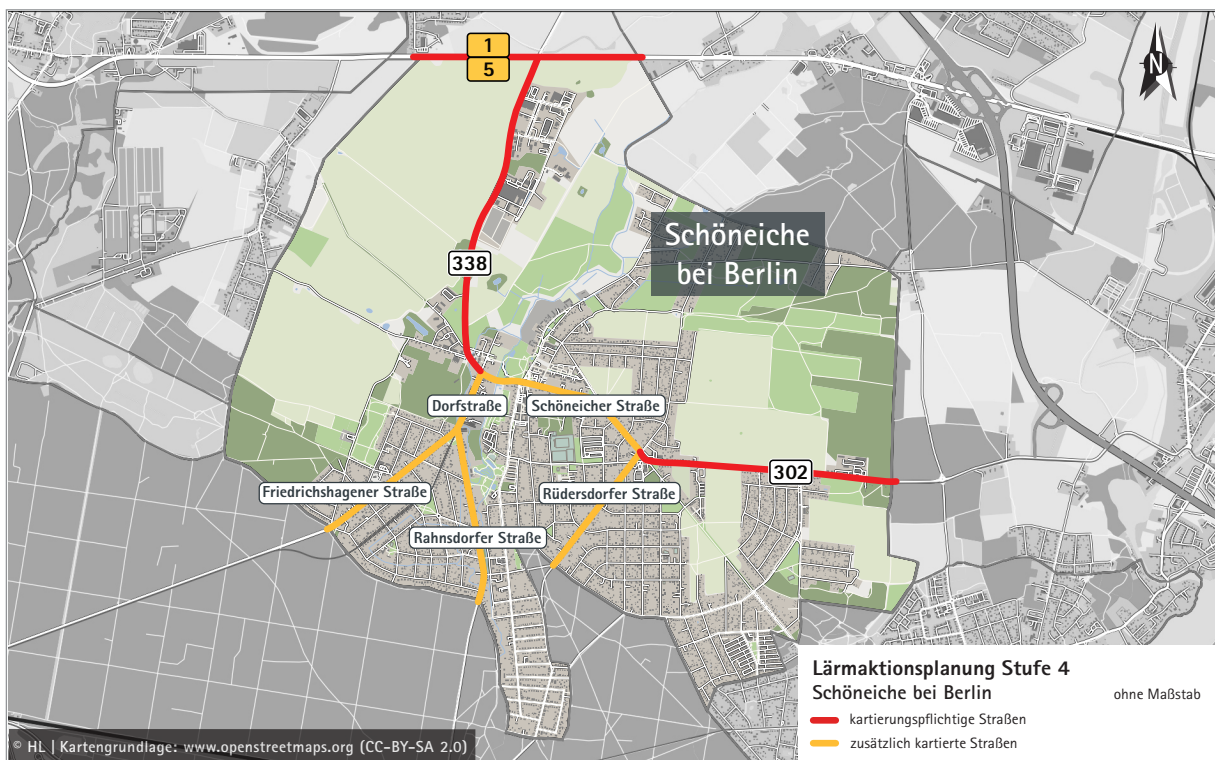


Lärmaktionsplan (Stufe 4)

für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin





zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

IMPRESSUM

Titel **Lärmaktionsplan (Stufe 4)**
für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin

Auftraggeber **Gemeinde Schöneiche bei Berlin**
Dorfau 1
15566 Schöneiche bei Berlin
www.schoeneiche.de

Bearbeitung **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Freiheit 6
13597 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam Christian Hecht (Projektmanager)
Sophie Tenbusch
Mirjam Schindler

Ort | Datum Berlin | 17. Mai 2024

Dieses Gutachten wurde im Rahmen
unseres Qualitätsmanagements geprüft
durch:

Dipl.-Ing. Christian Hecht

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	1
2	Grundlagen der Lärmaktionsplanung	3
2.1	Problemfeld Lärm	3
2.2	Messen und Berechnen von Schallereignissen	3
2.3	Rechtliche Grundlagen	4
2.4	Durchführung	4
3	Untersuchungsgebiet	7
3.1	Gemeinde Schöneiche bei Berlin	7
3.2	Umgebungsärmquellen	7
3.2.1	Hauptverkehrsstraßen	7
3.2.2	Großflughäfen	8
3.2.3	Haupteisenbahnstrecken	9
4	Bestandsanalyse (Lärmkartierung)	10
4.1	Strategische Lärmkartierung	10
4.1.1	Hauptverkehrsstraßen	10
4.2	Untersuchung von Betroffenheitsschwerpunkten	10
4.2.1	Datenmodell	10
4.2.2	Plausibilitätsprüfung	12
4.2.3	Kleinräumige Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit	12
5	Maßnahmenkonzept	15
5.1	Langfristige Strategie	15
5.2	Möglichkeiten zur Lärminderung an Straßen	15
5.3	Bereits vorhandene Maßnahmen	17
5.4	Bereits geplante Maßnahmen und Umsetzungsstand	18
5.5	Maßnahmen für Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit	19
5.5.1	Schwerpunkt »An der Reihe (L 338)«	19
5.5.2	Schwerpunkt »Dorfstraße (L 302)«	19
5.5.3	Schwerpunkt »Schöneicher Straße West (L 302) «	20
5.5.4	Schwerpunkt »Schöneicher Straße Ost (L 302) «	20
5.5.5	Schwerpunkt »Kalkberger Straße West (L 302)«	21
5.5.6	Schwerpunkt »Kalkberger Straße Ost (L 302)«	21
5.6	Wirkungsanalyse	22
5.7	Kosten, Prioritäten, Zeithorizont	24
5.8	Maßnahmenübersicht	26
5.9	Maßnahmenumsetzung	26

6	Ruhige Gebiete	29
7	Beteiligungsverfahren.....	34
8	Zusammenfassung	35
	Anlagen.....	36

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 3-1	Kartiertes Straßennetz.....	8
Abbildung 4-1	Verkehrsmengen im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV)	11
Abbildung 4-2	Kleinräumige Rechengebiete	12
Abbildung 5-1	Bereits vorhandene Maßnahmen zum Lärmschutz	18
Abbildung 5-2	Maßnahmenübersicht.....	26
Abbildung 6-1	Potenzielle Flächen für ruhige Gebiete	30
Abbildung 6-2	Gesamtlärmkarte (Straße und Schiene; L_{DEN}) aus dem Jahr 2013	32

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1	Zuständigkeiten für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Brandenburg.....	5
Tabelle 2-2	Untersuchungsgrenzen und Termine.....	5
Tabelle 4-1	Anzahl der Betroffenen laut Lärmkartierung des LfU.....	10
Tabelle 4-2	Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten ganztags.....	13
Tabelle 4-3	Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten nachts.....	13
Tabelle 5-1	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen.....	17
Tabelle 5-2	Bereits geplante Maßnahmen zum Lärmschutz.....	18
Tabelle 5-3	Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten ganztags.....	23
Tabelle 5-4	Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten nachts.....	23
Tabelle 5-5	Kosten und Prioritäten der Maßnahmenvorschläge.....	25
Tabelle 6-1	Systematik »Ruhige Gebiete«.....	30

1 Aufgabenstellung

Die Lärmaktionsplanung dient im Wesentlichen der Gesundheitsvorsorge und hat gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie¹ die Vermeidung oder zumindest die Minderung von Lärmproblemen zum Ziel.

Auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden im Jahr 2022 wieder strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen durch das Brandenburgische Landesamt für Umwelt (LfU) erarbeitet. Es handelt sich dabei um die vierte Stufe der Lärmkartierung. Sofern in einer kartierten Kommune auf Grundlage der Lärmkarten Flächen ermittelt werden, die von kartierungspflichtigen Isophonen angeschnitten werden, so ist durch die Kommune ein Lärmaktionsplan aufzustellen bzw. ein bestehender Lärmaktionsplan zu aktualisieren. Der Lärmaktionsplan ist in Abständen von fünf Jahren zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.

Die Gemeinde Schöneiche bei Berlin beabsichtigt im Zuge der vierten Stufe ihre bestehende Lärmaktionsplanung der dritten Stufe aus dem Jahr 2018 fortzuschreiben. Die Gemeinde ist zur Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) verpflichtet. Gemäß der strategischen Lärmkartierung umfasst das Pflichtnetz in der Gemeinde Schöneiche bei Berlin folgende Straßen:

- Bundesstraße B 1/5 im Bereich der nördlichen Gemeindegrenze,
- die Landesstraße L 338 (Neuenhagener Chaussee, An der Reihe) zwischen der B 1/5 und der L 302 (Dorfstraße) sowie
- die Landesstraße L 302 (Schöneicher Straße, Kalkberger Straße) östlich der Rüdersdorfer Straße.

Neben den kartierungspflichtigen Straßen werden zusätzlich folgende Straßen betrachtet:

- Friedrichshagener Straße (L 302)
- Dorfstraße (L 302)
- Rahnsdorfer Straße (L 338)
- Schöneicher Straße (L 302)
- Rüdersdorfer Straße

Im Zuge der Fortschreibung werden die in Stufe 3 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung auf ihrer Umsetzung, Validität und Sinnhaftigkeit vor dem Hintergrund der neuen Lärmkartierung

¹ »RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

hin überprüft. Es werden Betroffenheitsschwerpunkte ermittelt und für diese Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet. Die Wirkung der Maßnahmen hinsichtlich der Minderung der Belastetenanzahl wird rechnerisch bzw. qualitativ bewertet, in dem die Maßnahmen in das schalltechnische Modell eingearbeitet und Schallausbreitungsberechnungen für den Maßnahmenfall durchgeführt werden. Für die sich daraus ergebenden Maßnahmenvorschläge werden Schätzkosten ermittelt und eine Priorisierung durchgeführt. Zudem werden die in Stufe 3 für die Ausweisung als »Ruhige Gebiete« vorgeschlagenen Flächen untersucht.

2 Grundlagen der Lärmaktionsplanung

2.1 Problemfeld Lärm

Als Lärm wird im allgemeinen Schall bezeichnet, der als unerwünscht und störend angesehen wird. Als störender Lärm werden Geräusche des Verkehrs, aus der Nachbarschaft, von Industrie und Gewerbe sowie von Sport- und Freizeitbetätigung zu Hause, am Arbeitsplatz und unterwegs empfunden. Lärmempfinden ist in hohem Maße subjektiv; der Lärm des Nachbarn stört sehr viel mehr als der eigene Lärm. Wer dem Lärm ohne Möglichkeit zur Vermeidung ausgesetzt ist, leidet besonders und erfährt dadurch eine Belastungssteigerung, die psychologische Ursachen hat.

2.2 Messen und Berechnen von Schallereignissen

Heutzutage entsprechen im Bereich des Verkehrslärms Schallausbreitungsberechnungen dem Stand der Technik. Die entsprechenden Berechnungsvorschriften beruhen auf einer langjährigen Empirie von Schallmessungen und weisen daher eine sehr hohe Genauigkeit auf. Schallmessungen werden nur noch in bestimmten Einzelfällen, nicht aber für den Verkehrslärm durchgeführt. Dies hat verschiedene Gründe, die im Wesentlichen auf die nicht unerheblichen Schwierigkeiten, die bei Schallmessungen auftreten, zurückzuführen sind.

So sind Schallmessungen immer nur punktuelle Momentaufnahmen. Maßgeblich für die Beurteilung des Verkehrslärms sind allerdings Durchschnittswerte im Jahresmittel. Verwertbare Durchschnittswerte sind nur mit sehr aufwendigen und langwierigen Messreihen zu erhalten, die dann trotzdem nur Aussagen für einen konkreten Messpunkt liefern. Dabei ist zu beachten, dass verwertbare Messungen nur bei bestimmten Witterungsverhältnissen zu erzielen sind und die Messergebnisse von Störeinflüssen anderer Geräuschquellen (Anlagenlärm, menschliche Stimmen und weitere nicht zu beurteilende Geräuschquellen) bereinigt werden müssen. So lässt sich beispielsweise die Belastung einer ganzen Gemeinde durch Straßenverkehrslärm allein mit Messungen praktisch nicht ermitteln.

Schallberechnungen bieten hier die bessere Lösung, da die gewünschten Schallquellen (getrennt nach der zu beurteilenden Lärmart) gezielt angesetzt und die Immissionen flächendeckend ermittelt werden können. Einflüsse des Geländes und der Meteorologie sowie die Brechung und Beugung des Schalls an Gebäuden werden bei Schallausbreitungsrechnungen berücksichtigt. Zudem lassen sich mit Schallberechnungen auch Aussagen hinsichtlich zukünftiger Lärmbelastungen treffen, was mit Schallmessungen nicht möglich ist. Aufgrund der Verwendung von (gesetzlich vorgeschriebenen) Richtlinien zur Berechnung lassen sich die Ergebnisse von Schallberechnungen miteinander vergleichen und sind nachprüfbar.

2.3 Rechtliche Grundlagen

Die Grundlage der Lärmaktionsplanung bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche in den Jahren 2005 mit dem

- Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

und 2006 mit der

- Vierunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Lärmkartierung – 34. BImSchV)

sowie den Berechnungsmethoden und zugehörigen Datenbanken:

- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)
- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF)
- Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB-D)
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF-D)

in deutsches Recht umgesetzt wurde.

2.4 Durchführung

Die Zuständigkeiten für die strategische Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung sind in der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht festgelegt. In der Bundesrepublik Deutschland ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowohl für die Lärmkartierung als auch für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken zuständig. Die Zuständigkeit für Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen wird durch die Bundesländer geregelt. Im Land Brandenburg wird die strategische Lärmkartierung in Zuständigkeit des Landesamts für Umwelt erarbeitet und veröffentlicht. Für die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen stellen die Kommunen die zuständigen Behörden dar (vgl. Tabelle 2-1).

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert Haupteisenbahnstrecken, Hauptstraßen und Großflughäfen anhand ihrer jährlichen Verkehrsbelastung. Die Untersuchungsgrenzen liegen seit der zweiten Stufe bei 30.000 Zügen/Jahr für Haupteisenbahnstrecken, bei 3 Mio. Kfz/Jahr für Hauptverkehrsstraßen sowie bei 50.000 Flugbewegungen/Jahr für Großflughäfen.

Die gesetzlichen Fristen zur Aufstellung der strategischen Lärmkarten bzw. Lärmaktionspläne der Stufe 4 sind für den 30.06.2022 bzw. den 18.07.2024 festgelegt (vgl. Tabelle 2-2).²

Tabelle 2-1 Zuständigkeiten für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Brandenburg

Quelle / Kriterium	Zuständigkeit	
	strat. Lärmkartierung	Lärmaktionsplanung
Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr	Landesamt für Umwelt	Städte und Gemeinden
Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr	Eisenbahn-Bundesamt	Eisenbahn-Bundesamt

Tabelle 2-2 Untersuchungsgrenzen und Termine

Stufe	Quellen / Kriterien	Termine	
		Lärmkartierung	Lärmaktionsplanung
1	Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr	30.06.2007	18.07.2008
2	Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr	30.06.2012	18.07.2013
3	Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr	30.06.2017	18.07.2018
4	Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr	30.06.2022	18.07.2024
...	danach	alle 5 Jahre	

Die Erfassung der Lärmsituation erfolgt an Hand schalltechnischer Modellrechnungen sowie daraus abgeleiteter strategischer Lärmkarten und Betroffenheitsabschätzungen. Zur Beschreibung der Lärmbelastung werden die Kenngrößen³ L_{DEN} und L_{Night} verwendet und ermittelt. Die Lärmbelastung bzw. Lärmbetroffenheit der Einwohner wird ausgedrückt durch die Anzahl der Einwohner, bei de-

² Aufgrund der Erfahrungen aus den ersten drei Stufen der Lärmaktionsplanung wurde ab der Stufe 4 die Zeitspanne zwischen der Veröffentlichung der strategischen Lärmkarten und der Frist für die Lärmaktionsplanung von ca. einem Jahr auf ca. zwei Jahre verlängert.

³ EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmindizes nach Artikel 5

nen der Immissionspegel an der Wohnungsfassade in ein bestimmtes Pegelintervall fallen. Diese Intervalle haben nach den Vorgaben zur Umgebungslärmkartierung eine Breite von 5 Dezibel und die Intervallgrenzen fallen auf durch 5 teilbare Dezibelwerte. Beispiel: Im Intervall von 55 bis 60 Dezibel werden alle Einwohner summiert, bei denen der Lärmindex größer ist als 55 Dezibel und nicht größer als 60 Dezibel.

Durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenzwerte für die Betroffenheit festgelegt. Durch das Land Brandenburg wurden im Rahmen eines Strategiepapiers zur Lärmaktionsplanung⁴ sogenannte Prüfwerte definiert. Diese liegen bei 65 dB(A) für den Gesamttag und bei 55 dB(A) für die Nacht und entsprechen damit der in der Lärmwirkungsforschung festgestellten Schwelle der Gesundheitsgefährdung.

Im Zusammenhang mit der Umgebungslärmkartierung und der Lärmaktionsplanung werden Schallberechnungen auf Grundlage der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) durchgeführt. Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt gemäß der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) über die Angabe der Anzahl der belasteten Personen in bestimmten Pegelintervallen bzw. oberhalb der Prüfwerte. Diese Methodik unterscheidet sich somit von dem sonst in Deutschland üblichen Verfahren mit Schallberechnungen auf Basis der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) und der Bewertung der Lärmsituation anhand von Beurteilungspegeln an konkreten Immissionsorten, denen wiederum Grenz-, Richt- oder Orientierungswerte gegenübergestellt werden (z. B. 16. BImSchV, TA Lärm, DIN 18005). Hinzu kommen Unterschiede bei der Definition der Beurteilungszeiträume. Aus diesen Gründen können beispielsweise die Lärmkarten aus der Umgebungslärmkartierung oder Lärmaktionsplanung nicht ohne Weiteres im Rahmen von Verfahren der Bauleitplanung herangezogen werden (z. B. zur Beurteilung des Verkehrslärms nach DIN 18005).

Zur Berechnung und der Auswertung der Belastetenzahlen wird für den vorliegenden Lärmaktionsplan die Software SoundPLAN in der aktuellen Programmversion verwendet, was dem derzeitigen Stand der Technik entspricht. Die Software berücksichtigt die geltenden Berechnungsvorschriften und Richtlinien. Die einzelnen, oben genannten Arbeitsschritte zur Ermittlung der Belastetenanzahl werden dabei voll automatisiert durchgeführt. Die Datengrundlage liefert ein digitales Modell mit allen Gebäuden der Gemeinde sowie den zu kartierenden Straßen, das vom LfU bereitgestellt wird. Gebäude und Straßen sind mit relevanten Daten wie Einwohnerzahl und Verkehrsdaten (stündliches Pkw- und Lkw-Aufkommen für die drei Zeitbereiche Tag, Abend und Nacht) versorgt. Weiterhin umfasst das Modell auch ein digitales Geländemodell, sodass bei der Berechnung der Schallausbreitung auch Geländeformen berücksichtigt werden.

⁴ Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg (MLUK): Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung | Stand: 20.07.2022

3 Untersuchungsgebiet

3.1 Gemeinde Schöneiche bei Berlin

Die Gemeinde Schöneiche bei Berlin befindet sich im Landkreis Oder-Spree im Bundesland Brandenburg. Sie grenzt im Westen an die Gemeinde Hoppegarten, nördlich an die Gemeinden Neuenhagen bei Berlin und Frederdorf-Vogelsdorf und im Osten an die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin. Im Südosten liegt die Gemeinde Woltersdorf und im Süden grenzt die Gemeinde an Berlin. Auf einer Fläche von 16,7 km² leben 12.889 Personen (vgl. Anlage 1).

3.2 Umgebungslärmquellen

3.2.1 Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 8.200 Kfz/24h entspricht. Im Land Brandenburg werden im Rahmen der strategischen Lärmkartierung alle Straßen mit einem DTV von mindestens 8.000 Kfz/24h als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert - diese sind somit auch für die Lärmaktionsplanung relevant.

In Schöneiche bei Berlin betrifft das die Bundesstraße B 1/5 im Bereich der nördlichen Gemeindegrenze, die Landesstraße L 338 zwischen der B 1 /5 und der L 302 und die Landesstraße L 302 östlich der Rüdersdorfer Straße. Die Pflichtstraßen im Gemeindegebiet sind in Abbildung 3-1 dargestellt.



Abbildung 3-1 Kartiertes Straßennetz

3.2.2 Großflughäfen

Der nächstgelegene Großflughafen ist der Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Aus den Lärmkarten zum BER ist ersichtlich, dass die Isophonenbänder nicht in das Gemeindegebiet von Schöneiche bei Berlin hineinreichen⁵. Insbesondere im westlichen Teil Schöneiches fühlen sich jedoch viele Einwohnerinnen und Einwohner vom Fluglärm beeinträchtigt. Der gesetzliche Auftrag für die Lärmaktionsplanung der Gemeinde umfasst allerdings nicht den Fluglärm.

Eine effektive Maßnahmenplanung gegen Fluglärm liegt zudem außerhalb der Handlungsmöglichkeiten einer einzelnen Gemeinde. Da natürlich trotzdem eine Lärmaktionsplanung für den Flughafen erforderlich ist, wurde eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft – bestehend aus den von der Fluglärmkartierung mehr oder weniger betroffenen Gemeinden und dem MLUK – gebildet, die einen »Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (BER)« erarbeitet. Dieser Rahmenplan dient den von der Fluglärmkartierung des BER betroffenen Kommunen als Unterstützung bei der Erarbeitung der lokalen Lärmaktionspläne. Weitere Informationen zur Rahmenplanung stehen online zur Verfügung⁶.

⁵ <https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermkartierung/> (zuletzt abgerufen am 13.09.2023)

⁶ <https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung-ber/> (zuletzt abgerufen am 08.02.2024)

Die aktuelle Fassung des Rahmenplans⁷ sieht folgende geplanten Maßnahmen vor:

- Betrieb der Fluglärmmessanlage
- Kommunikationsformat »Nachbarn im Dialog der FBB
- Fluglärminformations- und Beschwerdesystem (FLIBS)
- Lärmentgelte
- Lärmberechnungen
- Untersuchung möglicher Lärmauswirkungen bei Vermeidung von Intersection Take Offs

3.2.3 Haupteisenbahnstrecken

Die strategische Lärmkartierung für Haupteisenbahnstrecken erfolgte durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).⁸ Die Haupteisenbahnstrecke der sogenannten »Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn« durchquert das Gemeindegebiet Schöneiche bei Berlin nicht, aber verläuft südlich des Gemeindegebiets. Diese Haupteisenbahnstrecke stellt ebenfalls eine kartierungspflichtige Hauptlärmquelle dar. Laut der Statistik zur Lärmbetroffenheit (vgl. Anlage 4) liegt in der Gemeinde Schöneiche bei Berlin jedoch keine Betroffenheit über den Prüfwerten vor.

Entsprechend den aktuellen gesetzlichen Regelungen des BImSchG erfolgt die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes ebenfalls durch das EBA. Die Gemeinde ist somit nicht für die Lärmaktionsplanung an der Eisenbahnstrecke zuständig. Sie verfügt somit im Rahmen der Lärmaktionsplanung über keine eigenen Handlungsmöglichkeiten hinsichtlich des Schienenverkehrslärms.

Die Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans des EBA wurde am 20.11.2023 veröffentlicht und ist online verfügbar.⁹

7 ACCON GmbH (Hrsg.): Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 4: Überprüfen des Rahmenplans Teil 1 bis 3; Lärminderung, Gesamtlärmbetrachtung, Endbericht, Bericht-Nr.: ACB-0224-236084/06; Greifenberg 2024

8 <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1> (zuletzt abgerufen am 15.11.2023)

9 https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html (zuletzt abgerufen am 10.01.2024)

4 Bestandsanalyse (Lärmkartierung)

4.1 Strategische Lärmkartierung

4.1.1 Hauptverkehrsstraßen

In Brandenburg wurden die Schallausbreitungsberechnungen zur Kartierung des Straßenverkehrslärms zentral durch das LfU veranlasst. In den Lärmkarten des LfU ist die Schallausbreitung an den kartierungspflichtigen Straßen durch Isophonenbänder dargestellt. Die veröffentlichten Unterlagen zur Lärmkartierung an den Hauptverkehrsstraßen sind in den folgenden Anlagen enthalten:

- Anlage 1: Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022
- Anlage 2: Strategische Lärmkarte L_{DEN} (Gesamttag)
- Anlage 3: Strategische Lärmkarte L_{NIGHT} (Nacht)

Wie aus nachfolgender Tabelle 4-1 ersichtlich, werden in der aktuellen Lärmkartierung des LfU für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin ca. 87 Betroffene über dem Prüfwert von 65 dB(A) ganztags bzw. ca. 95 Betroffene über dem Prüfwert von 55 dB(A) nachts an den kartierungspflichtigen Straßen angegeben.

Tabelle 4-1 Anzahl der Betroffenen laut Lärmkartierung des LfU

ganztags		nachts	
L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
55 - 59	140	45 - 49	0
60 - 64	73	50 - 54	86
65 - 69	81	55 - 59	87
70 - 74	6	60 - 64	8
> 75	0	> 65	0

4.2 Untersuchung von Betroffenheitsschwerpunkten

4.2.1 Datenmodell

Zum Zwecke der Lärmaktionsplanung wird durch das Landesamt für Umwelt ein digitales Datenmodell übergeben. Mit diesem Modell wurden bereits die strategischen Lärmkarten 2022 für den Umgebungslärm an Straßen im Land Brandenburg berechnet. Die übergebenen Daten

umfassen sogenannte Shape-Files (georeferenzierte Datensätze), die folgende Objekte für das Gemeindegebiet enthalten:

- alle lärmkartierten Straßen einschließlich der relevanten Eingangsgrößen nach BUB,
- Gebäude (bei Wohngebäuden mit einem Schätzwert der Einwohnerzahl) sowie
- Schirme (Lärmschutzwände).

Zur Berechnung der Schallemissionen werden die Verkehrsbelastungen aus der strategischen Lärmkartierung des LfU für das Jahr 2022 verwendet (siehe Abbildung 4-1). Für diese liegt eine Tag-Nacht-Aufteilung des Verkehrs einschließlich der jeweiligen Lkw-Anteile vor. Außerdem wurde zusätzlich eine Verkehrszählung in der Rüdersdorfer Straße und der Rahnsdorfer Straße durchgeführt. Die ausgewerteten Verkehrsbelastungen der Verkehrszählung wurden in Abbildung 4-1 übernommen.

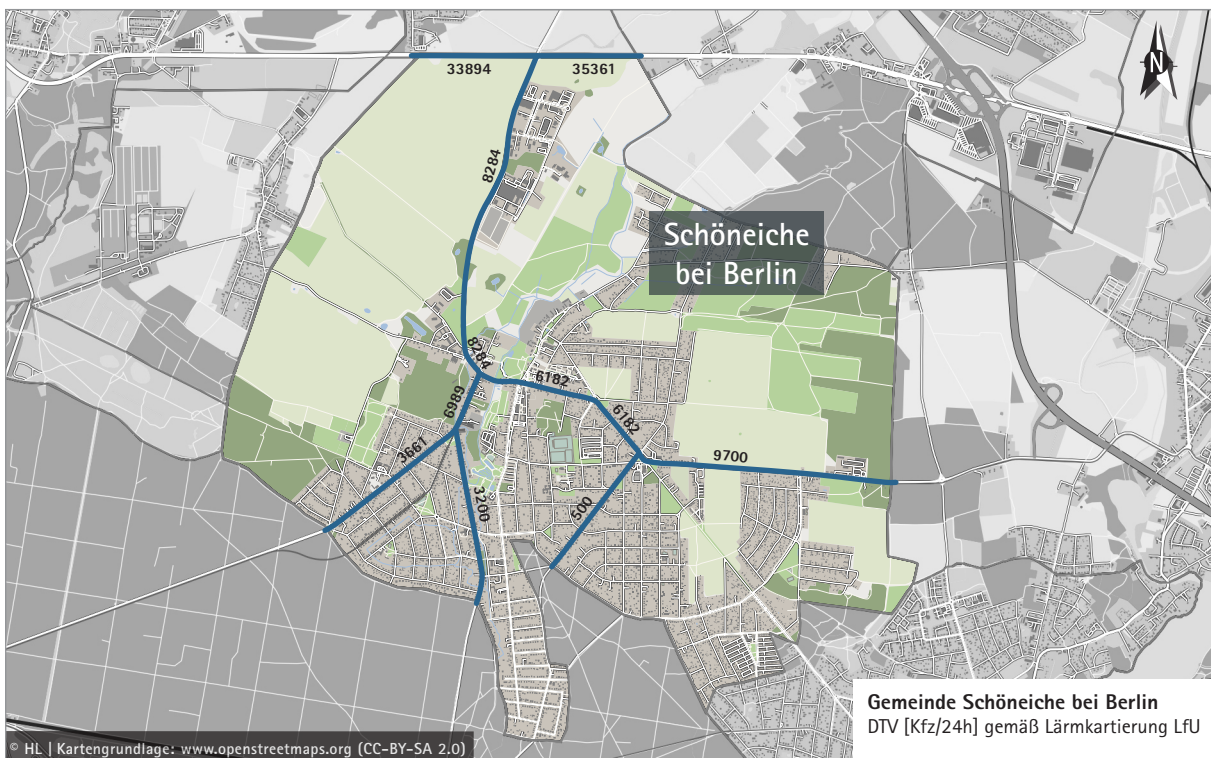


Abbildung 4-1 Verkehrsmengen im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV)

Die genannten Daten werden für die weiteren Arbeitsschritte in die Schallberechnungssoftware SoundPLAN importiert.

4.2.2 Plausibilitätsprüfung

Im Rahmen einer Befahrung der kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen wurden relevante Eingangsdaten (z. B. Straßenoberfläche, Höchstgeschwindigkeit) erfasst und anschließend mit den im Modell hinterlegten Attributen verglichen. Sofern hier relevante Abweichungen zwischen dem Modell und der Realität festgestellt werden, erfolgt eine Anpassung des Modells. Die Detailbetrachtungen für die kleinräumige Bewertung der Lärmbetroffenheit werden dann anhand des geprüften Modells durchgeführt.

4.2.3 Kleinräumige Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit

Um konkrete Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit ausmachen zu können, ist eine kleinräumige Betrachtung erforderlich. Hierfür werden die in Abbildung 4-2 dargestellten Detail-Rechengebiete definiert. Die Unterteilung in einzelne Straßenabschnitte ermöglicht die separate Betrachtung der einzelnen Schwerpunkte im Rahmen der anschließenden Maßnahmenuntersuchung (Wirkungsanalyse). Dabei werden Schätzwerte der belasteten Personen in den einzelnen Pegelintervallen ermittelt.

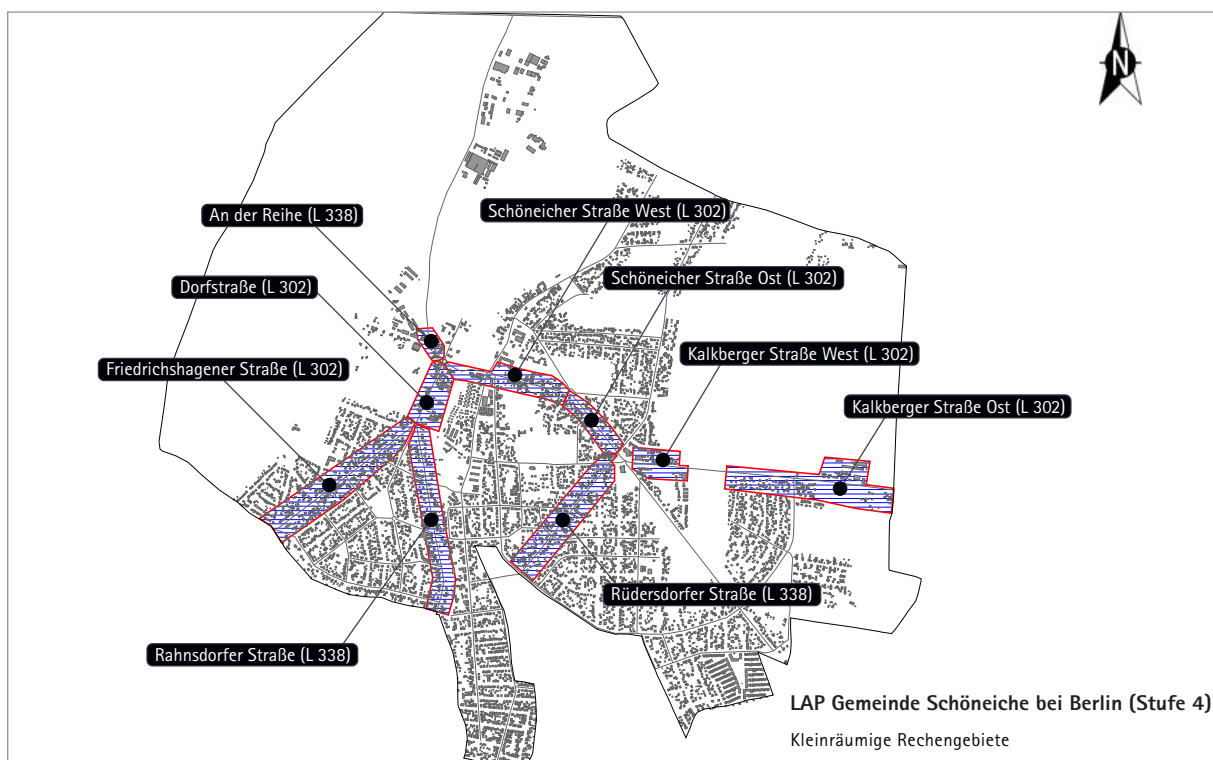


Abbildung 4-2 Kleinräumige Rechengebiete

In den Detail-Berechnungen ergeben sich für die oben dargestellten Untersuchungsschwerpunkte die in Tabelle 4-2 und Tabelle 4-3 dargestellten Belastetenzahlen ganztags bzw. nachts.

Tabelle 4-2 Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten | ganztags

Schwerpunkt	Belastete Personen L _{DEN} [dB(A)]				
	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
1 An der Reihe (L 338)	0	2	8	0	0
2 Dorfstraße (L 302)	15	40	47	0	0
3 Friedrichshagener Straße (L 302)	116	111	0	0	0
4 Rahnsdorfer Straße (L 338)	142	96	0	0	0
5 Schöneicher Straße West (L 302)	21	58	45	0	0
6 Schöneicher Straße Ost (L 302)	43	48	0	0	0
7 Kalkberger Straße West (L 302)	10	27	9	0	0
8 Kalkberger Straße Ost (L 302)	25	75	7	0	0
9 Rüdersdorfer Straße	56	4	0	0	0

Tabelle 4-3 Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten | nachts

Schwerpunkt	Belastete Personen L _{Night} [dB(A)]				
	45-49	50-54	55-59	60-64	>65
1 An der Reihe (L 338)	0	2	8	0	0
2 Dorfstraße (L 302)	17	38	51	0	0
3 Friedrichshagener Straße (L 302)	116	111	0	0	0
4 Rahnsdorfer Straße (L338)	158	42	0	0	0
5 Schöneicher Straße West (L 302)	21	59	45	0	0
6 Schöneicher Straße Ost (L 302)	43	47	3	0	0
7 Kalkberger Straße West (L 302)	10	27	9	0	0
8 Kalkberger Straße Ost (L 302)	31	76	7	0	0
9 Rüdersdorfer Straße	17	2	0	0	0

Im Ergebnis zeigt sich, dass in den Rechengebieten »Friedrichshagener Straße (L 302)«, »Rahnsdorfer Straße (L 338)« und »Rüdersdorfer Straße« keine Betroffenheit über den Prüfwerten von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts vorliegen, sodass Maßnahmen für diese Bereiche nicht verhältnismäßig wären.

Demgegenüber treten in allen übrigen Rechengebieten in mindestens einem der Pegelintervalle Betroffenenzahlen über den Prüfwerten in Erscheinung. Im folgenden Kapitel werden deshalb verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen bzw. aus der vorangegangenen Lärmaktionsplanung übernommen und untersucht.

Die ausführlichen Ergebnisse der Belastetenzahlen (Flächenauswertung) sind in Anlage 5 dargestellt. Die Detail-Lärmkarten der einzelnen Rechengebiete können Anlage 7 bis Anlage 14 entnommen werden.

Hinweis: In Anlage 14 werden die Detail-Lärmkarten für die Rüdersdorfer Straße dargestellt. Aufgrund der geringen Verkehrsstärke in diesem Bereich (DTV ca. 500 Kfz/24h) liegt der Umgebungslärmpegel auf diesem Straßenabschnitt unter 40 dB(A); daher werden auf der Detail-Lärmkarte keine Isophonenbänder angezeigt.

5 Maßnahmenkonzept

5.1 Langfristige Strategie

Abseits der Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit kann und soll für die gesamte Gemeinde eine langfristige Strategie entwickelt werden. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung soll der Schwerpunkt dabei nicht nur auf der Minderung vorhandener Lärmprobleme, sondern auch auf der Lärmprävention liegen.

Eine mögliche langfristige Strategie für die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schöneiche bei Berlin basiert daher auf folgenden Elementen:

- Lärmprävention und Vermeidung von zusätzlicher Betroffenheit
 - Vermeidung unnötiger Kfz-Fahrten
 - Sicherung ruhiger Bereiche (z. B. durch Ausweisung ruhiger Gebiete im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie)
- Förderung des Radverkehrs
 - Instandhaltung vorhandener Radverkehrsanlagen
 - Fahrradfreundliche Gestaltung von Fahrbahnoberflächen auch in Nebenstraßen
 - Beseitigung von Gefahrenpunkten
- Förderung des Fußverkehrs
 - Instandhaltung und ggf. Befestigung vorhandener Gehwege
 - Schaffung sicherer Quermöglichkeiten an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf
 - Beseitigung von Umwegewiderständen
- Vermeidung lärmzeugender Strukturen innerhalb des Gemeindegebiets
 - Sicherstellen der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten über kurze Wege
 - Verhinderung / Vermeidung von Zersiedelung bei der weiteren Entwicklung der Gemeinde

5.2 Möglichkeiten zur Lärminderung an Straßen

Die wesentlichen Eingangsgrößen für die Schallemission an Straßen sind:

- **das Verkehrsaufkommen (einschließlich des Schwerverkehrsanteils) mit seiner tageszeitlichen Verteilung auf die Zeitbereiche Tag (06–18 Uhr), Abend (18–22 Uhr) und Nacht (22–06 Uhr)**
- **die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche (Pflaster, Asphalt etc.) sowie**
- **die Geschwindigkeit.**

Eine wirksame und auch subjektiv wahrnehmbare Minderung des Straßenverkehrslärms kann innerorts nur über eine Einflussnahme auf diese Einflussgrößen erfolgen.

Dabei kann auf das **Verkehrsaufkommen** selbst in der Regel kein unmittelbarer Einfluss genommen werden. Effektiv ist dies nur in Einzelfällen, beispielsweise mit Umgehungsstraßen, möglich. Weitere Änderungen des Verkehrsaufkommens infolge eines veränderten Mobilitätsverhaltens sind hinsichtlich der damit verbundenen Lärminderung marginal und können daher nicht rechnerisch berücksichtigt werden. Dies soll jedoch nicht ausschließen, dass Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds nicht auch Teil des Lärmaktionsplans im Sinne eines ganzheitlichen Konzepts sein können.

Hinsichtlich der **Fahrbahnoberflächen** besteht meist kein Optimierungspotenzial mehr, wenn bereits im Bestand eine intakte Asphaltfahrbahn vorhanden ist. Bei den klassischen lärmarmen Fahrbahnbelägen („Flüsterasphalt“) ist zu beachten, dass diese nur bei Geschwindigkeiten >60 km/h wirksam werden und somit für Ortsdurchfahrten bzw. innerörtliche Straßen nicht infrage kommen. Es existieren jedoch mehrere lärmarme Fahrbahnbeläge, welche auch bei geringeren Geschwindigkeiten zum Einsatz kommen können (dazu zählen z. B. dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung – DSH-V5 LO – sowie lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten wie AC 5 D L). Für die nachfolgenden Berechnungen der Maßnahme »lärmtechnisch optimierter Asphalt« (LOA) wird der sogenannte Düsseldorfer Asphalt AC 5 D L entsprechend den Vorgaben der BUB angesetzt.

In der Praxis ergibt sich häufig der Fall, dass als einzige wirksame und umsetzbare Maßnahme die Reduktion der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit**, meist in Form von »Tempo 30« verbleibt. Deren einziger Nachteil besteht in einer Fahrzeitverlängerung von theoretisch 48 Sekunden je Kilometer gegenüber »Tempo 50«, welche jedoch für beide Fälle die freie und gleichmäßige Fahrt voraussetzt. Im innerörtlichen Bereich ergeben sich praktisch deutlich geringere Fahrzeitverlängerungen, da häufig gebremst oder gar angehalten werden muss. Mitnichten kommt der Verkehr durch »Tempo 30« zum Erliegen. Demgegenüber stehen die zahlreichen Vorteile von »Tempo 30«:

- Minderung des Mittelungspegels um bis zu 3 dB(A)
- Förderung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses
- Erleichterung des Überquerens an hoch belasteten Straßen
- höhere Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- höhere Aufenthaltsqualität für Bewohner

Eine weitere Möglichkeit zur Lärminderung stellen darüber hinaus Umgestaltungen der Straßenquerschnitte dar, die das Ziel haben, den Abstand zwischen den Emissionslinien der Straßen

und den Fassaden der Wohngebäude zu erhöhen. Hierfür können beispielsweise Radfahrstreifen oder Schutzstreifen markiert werden, um den Kfz-Verkehr zur Straßenachse hin zu verlagern. Bei hohen Verkehrsstärken sind derartige Maßnahmen jedoch eher ein »Tropfen auf den heißen Stein« und sollten vor allem dann durchgeführt werden, wenn weitere Arbeiten an der Straße (Kanalarbeiten, Erneuerung der Fahrbahn etc.) anstehen.

Grundsätzlich bestehen nur eingeschränkte Möglichkeiten, um eine effektive und nachweisbare Lärminderung an Straßen zu erreichen. Die Tabelle 5-1 soll einen Überblick über das verfügbare Maßnahmenpektrum geben. Grundsätzlich sei erwähnt, dass passiver Schallschutz (beispielsweise Schallschutzfenster) im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Möglichkeit darstellen, da dieser die Lärmproblematik selbst nicht löst.

Tabelle 5-1 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen

Maßnahme	Lärminderungspotential	Beschreibung
Ortsumfahrung, Rück-/ Umbau von Straßen	- 3 dB(A)	bei Halbierung der Verkehrsmenge
	- 10 dB(A)	bei Reduzierung der Verkehrsmenge um 90 %
Lenkung des Lkw-Verkehrs	ca. - 3 dB(A)	bei Reduzierung des SV-Anteils von 5 % auf 0 %
	ca. - 5 dB(A)	bei Reduzierung des SV-Anteils von 10 % auf 0 %
Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	- 2,4 dB(A)	bei Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, gilt auch für Tempo 30-Zonen
Signalsteuerung (»Grüne Welle«)	- 2 bis - 3 dB(A)	Homogenisierung des Fahrverlaufs
Nachtabstaltung von LSA	bis zu - 3 dB(A)	in Knotenpunktbereichen
Lärmindernder Fahrbahnbelag	- 2 dB(A)	Splitt-Mastix-Belag gegen Asphaltbeton
	- 3 bis - 7 dB(A)	Ersatz unebener Pflasterdecken durch Splitt-Mastix-Asphalt (bei 50 km/h)
veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten	bis - 4 dB(A)	abhängig vom Abstand des Immissionsortes zur Straßenachse
Lärmschutzwände- und wälle	- 5 bis - 15 dB(A)	in Abhängigkeit von Höhe und Länge
passive Schallschutzmaßnahmen		
Lärmschutzfenster und -außenbauteile	---	in Abhängigkeit vom Material

5.3 Bereits vorhandene Maßnahmen

Die Abbildung 5-1 enthält eine Übersicht über die aktuell vorliegenden Geschwindigkeitsbegrenzungen im Gemeindegebiet. Dabei wurden diese Maßnahmen zwar ggf. aus anderen Gründen umgesetzt, führen jedoch trotzdem auch zu einer Lärminderung.

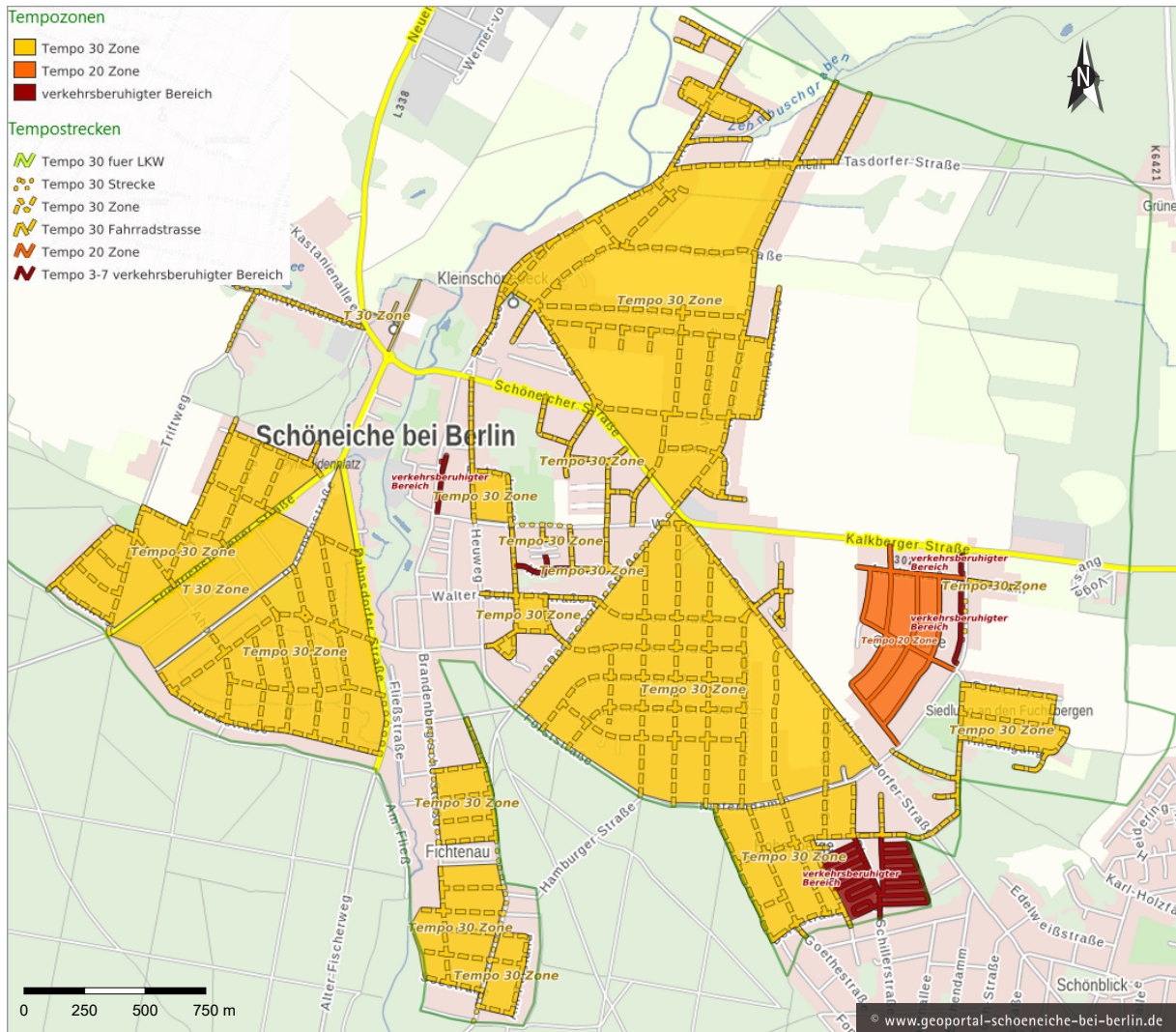


Abbildung 5-1 Bereits vorhandene Maßnahmen zum Lärmschutz

5.4 Bereits geplante Maßnahmen und Umsetzungsstand

Alle bereits geplanten Maßnahmen sind in Tabelle 5-2 aufgelistet.

Tabelle 5-2 Bereits geplante Maßnahmen zum Lärmschutz

Abschnitt	Maßnahme	Status	Bemerkung
An der Reihe (L 338)	Tempo 30 (22 bis 6 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung (ganztags)
Dorfstraße (L 302)	Tempo 30 (22 bis 6 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung (ganztags)
Schöneicher Straße (L 302)	Tempo 30 (22 bis 6 Uhr) Tempo 30 (ganztags)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung (ganztags)
Kalkberger Straße West (L 302)	Tempo 30 (22 bis 6 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung (ganztags)
Kalkberger Straße Ost (L 302)	Tempo 50 (ganztags)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung (ganztags)

5.5 Maßnahmen für Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit

Für die ermittelten Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit werden nun Maßnahmenvorschläge entwickelt, deren Wirkung schalltechnisch bewertet werden kann. Dabei wird einerseits auf die bereits im Rahmen der vorangegangenen Lärmaktionspläne vorgeschlagenen Maßnahmen zurückgegriffen, zum anderen wird das Lärmreduktionspotenzial weiterer Maßnahmen quantifiziert. Zu untersuchende Schwerpunkte stellen die Abschnitte dar, bei denen eine hohe Lärmbetroffenheit über den Prüfwerten festgestellt wurde.

5.5.1 Schwerpunkt »An der Reihe (L 338)«

Ausgangssituation

- DTV = 8.300 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 8
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 8

Maßnahmendiskussion

Im Schwerpunkt »An der Reihe (L 338)« ist eine Lärminderung grundsätzlich über die zwei Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« möglich. Beide werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.2 Schwerpunkt »Dorfstraße (L 302)«

Ausgangssituation

- DTV = 7.000 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$, 30 km/h für Lkw
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 47
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 51

Maßnahmendiskussion

Entlang der Dorfstraße besteht die Möglichkeit durch den Einbau eines lärmoptimierten Asphalts die Lärmbelastung zu reduzieren. Zudem kann die bestehende Tempo 30-Regelung für Lkw auf alle Fahrzeugklassen ausgedehnt werden. Sowohl »LOA« als auch »Tempo 30« werden deshalb auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.3 Schwerpunkt »Schöneicher Straße West (L 302) «

Ausgangssituation

- DTV = 6.200 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50$ km/h, 30 km/h für Lkw zwischen Schöneicher Straße 46 und 12
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65$ dB(A): 45
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55$ dB(A): 45

Maßnahmendiskussion

Um den Lärm in diesem Abschnitt zu reduzieren und so die Betroffenenzahl zu verringern, können die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« zum Einsatz kommen. Beide werden hinsichtlich ihrer Wirkung untersucht.

5.5.4 Schwerpunkt »Schöneicher Straße Ost (L 302) «

Ausgangssituation

- DTV = 6.200 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50$ km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65$ dB(A): 0
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55$ dB(A): 3

Maßnahmendiskussion

Da für den Schwerpunkt »Schöneicher Straße Ost (L 302)« nur eine geringe Betroffenheit nachts vorliegt, wird die Maßnahme »Tempo 30 nachts« hinsichtlich ihrer Wirkung untersucht.

5.5.5 Schwerpunkt »Kalkberger Straße West (L 302)«

Ausgangssituation

- DTV = 9.700 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50$ km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65$ dB(A): 9
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55$ dB(A): 9

Maßnahmendiskussion

Auch entlang des Abschnitts Kalkberger Straße West kommen als Lärminderungsmaßnahmen »Tempo 30« und »LOA« in Betracht. Beide Maßnahmen werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.6 Schwerpunkt »Kalkberger Straße Ost (L 302)«

Ausgangssituation

- DTV = 9.700 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50$ km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65$ dB(A): 7
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55$ dB(A): 7

Maßnahmendiskussion

Im östlichen Abschnitt der Kalkberger Straße kann durch die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« eine Reduzierung der Lärmbelastung herbeigeführt werden. Beide Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Wirkung untersucht.

Hinweis: Mit der Maßnahme »Tempo 30« ist hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags gemeint.

5.6 Wirkungsanalyse

Das Ergebnis der Wirkungsanalyse der oben diskutierten Maßnahmen auf die Minderung der Betroffenheit über den Prüfwerten von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts ist in der Tabelle 5-3 und Tabelle 5-4 enthalten. In den einzelnen Betroffenheitsschwerpunkten zeigen sich folgende Wirkungen:

- Schwerpunkt »An der Reihe (L 338)«

Durch die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« kann die Betroffenheit über 65 dB(A) ganztags von 8 auf 6 betroffene Personen reduziert werden. Nachts wird eine Minderung der Betroffenheit über 55 dB(A) von 8 auf 7 betroffene Personen bewirkt. Der Effekt der Maßnahmen ist demnach als gering einzuschätzen. Ein wirksamer Lärminderungseffekt für diesen kurzen Abschnitt kann durch die Kombination beider Maßnahmen erzielt werden, durch die die Betroffenheit sowohl tags als auch nachts gänzlich beseitigt werden kann.

- Schwerpunkt »Dorfstraße (L 302)«

In der Dorfstraße kann durch »Tempo 30« die Anzahl der Betroffenen ganztags und nachts von 47 bzw. 51 auf 27 verringert werden. Die Maßnahme »LOA« bewirkt eine Reduktion von 47 auf 21 Personen ganztags und von 51 auf 27 Personen nachts.

- Schwerpunkt »Schöneicher Straße West (L 302)«

Entlang der Schöneicher Straße West kann durch die Maßnahme »Tempo 30« eine Betroffenheitsminderung von 45 Personen ganztags und nachts auf jeweils 5 Personen erreicht werden. Die Maßnahme »LOA« erzielt eine Reduzierung der Betroffenheit auf 0 Personen ganztags und 2 Personen nachts. Mit den Maßnahmen kann die Betroffenheit in diesem Schwerpunkt somit nahezu beseitigt werden.

- Schwerpunkt »Schöneicher Straße Ost (L 302)«

Im östlichen Abschnitt der Schöneicher Straße wird die Betroffenheit von 3 Betroffenen über den Prüfwerten nachts durch die Maßnahme »Tempo 30 nachts« auf 0 betroffene Personen gesenkt. Durch die Maßnahme lässt sich die Betroffenheit für diesen Straßenabschnitt somit gänzlich beseitigen.

- Schwerpunkt »Kalkberger Straße West (L 302)«

In diesem Abschnitt kann mithilfe der Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« ganztags und nachts die Betroffenenzahl von 9 auf 0 Personen erzielt werden. Auch hier kann die Betroffenheit über den Prüfwerten gänzlich beseitigt werden.

- Schwerpunkt »Kalkberger Straße Ost (L 302)«

Die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« wirken sich entlang des Schwerpunkts »Kalkberger Straße Ost (L 302)« ähnlich aus. So kann sowohl ganztags als auch nachts durch die Maßnahmen eine Reduktion von 7 auf 2 Personen bzw. 1 Person erreicht werden.

Tabelle 5-3 Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten | ganztags

#	Straßenabschnitt	Maßnahme	Betroffene ganztags (Lärmindex LDEN)					
			ohne Maßnahme			mit Maßnahme		
			65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)
1	An der Reihe (L 338)	Tempo 30	8	0	0	6	0	0
		LOA	8	0	0	6	0	0
		Tempo 30 + LOA	8	0	0	0	0	0
2	Dorfstraße (L 302)	Tempo 30	47	0	0	27	0	0
		LOA	47	0	0	21	0	0
5	Schöneicher Straße West (L 302)	Tempo 30	45	0	0	5	0	0
		LOA	45	0	0	0	0	0
6	Schöneicher Straße Ost (L 302)	Tempo 30 nachts	0	0	0	0	0	0
7	Kalkberger Straße West (L 302)	Tempo 30	9	0	0	0	0	0
		LOA	9	0	0	0	0	0
8	Kalkberger Straße Ost (L 302)	Tempo 30	7	0	0	2	0	0
		LOA	7	0	0	1	0	0

Tabelle 5-4 Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten | nachts

#	Straßenabschnitt	Maßnahme	Betroffene nachts (Lärmindex L _{Night})					
			ohne Maßnahme			mit Maßnahme		
			55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	>65 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	>65 dB(A)
1	An der Reihe (L 338)	Tempo 30	8	0	0	7	0	0
		LOA	8	0	0	7	0	0
		Tempo 30 + LOA	8	0	0	0	0	0
2	Dorfstraße (L 302)	Tempo 30	51	0	0	27	0	0
		LOA	51	0	0	27	0	0
5	Schöneicher Straße West (L 302)	Tempo 30	45	0	0	5	0	0
		LOA	45	0	0	2	0	0
6	Schöneicher Straße Ost (L 302)	Tempo 30 nachts	3	0	0	0	0	0
7	Kalkberger Straße West (L 302)	Tempo 30	9	0	0	0	0	0
		LOA	9	0	0	0	0	0
8	Kalkberger Straße Ost (L 302)	Tempo 30	7	0	0	2	0	0
		LOA	7	0	0	1	0	0

Die ausführlichen Ergebnisse der Flächenauswertung für die Maßnahmenfälle sind in Anlage 15 und Anlage 16 enthalten.

5.7 Kosten, Prioritäten, Zeithorizont

Kostenschätzung

Zur überschlägigen Schätzung der voraussichtlichen Maßnahmenkosten werden pauschale Kostensätze angenommen. Für die Maßnahmenart »Tempo 30 ganztags« wird ein Kostensatz von 150 € je Schild angesetzt. Für die Maßnahmen, die den Einbau eines lärmoptimierten Asphalts umfassen, wird angenommen, dass vergleichbare Kosten wie beim Einbau eines offenporigen Asphalts zu erwarten sind und ein Kostensatz von 25 €/m² für die Herstellung einer offenporigen Asphaltdeckschicht angesetzt. Dabei handelt es sich um einen Erfahrungswert (Stand 2019), der den aktuellen Stand der Preisentwicklung über einen pauschalen Aufschlag von 10 % berücksichtigt.¹⁰

Zeithorizont

Die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sind grundsätzlich kurzfristig umsetzbar, da keine umfangreichen Planungen und Baumaßnahmen erforderlich sind. Allerdings kann z. B. »Tempo 30« nicht einfach von der Gemeinde selbst angeordnet werden, sondern muss bei der zuständigen Unteren Straßenverkehrsbehörde beantragt und von dieser genehmigt werden. Unter Anwendung der geltenden immissionsschutzfachlichen Bestimmungen (z. B. Lärmschutz-Richtlinien-StV) handelt es sich dabei im Regelfall um eine Ermessensentscheidung der Unteren Straßenverkehrsbehörde.

Eine Umsetzung der Maßnahme »LOA« sollte dagegen, auch mit Rücksicht auf die Kosten und den erforderlichen Planungsvorlauf, im Rahmen einer turnusmäßigen Instandsetzung der jeweiligen Straßenabschnitte erfolgen, wodurch sich ein mittel- bis langfristiger Zeithorizont ergibt.

In allen Schwerpunkten werden sowohl die Maßnahmen »Tempo 30« als auch »LOA« vorgeschlagen. Dabei kann eine zeitliche Staffelung der Maßnahmen erfolgen: So bietet sich »Tempo 30« als günstige und schnell umsetzbare Ad-hoc-Maßnahme an. Sofern dann zu einem späteren Zeitpunkt ein lärmtechnisch optimierter Asphalt eingebaut wird, kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit wieder auf 50 km/h angehoben werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Kosten, ihrer Priorität und des voraussichtlichen Zeithorizonts zur Umsetzung in der nachfolgenden Tabelle 5-5 zusammengefasst.

¹⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2017 - 2018 - 2019 | Berlin 2021 (online verfügbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/statistik-des-laermschutzes-an-bundesfernstrassen.pdf?__blob=publicationFile; letzter Zugriff: 13.12.2022)

Tabelle 5-5 Kosten und Prioritäten der Maßnahmenvorschläge

Schwerpunkt	Maßnahme	Umfang	Kosten	Priorität	Zeithorizont
An der Reihe (L 338)	Tempo 30	3 Schilder	ca. 450 €	niedrig	kurzfristig
	LOA	ca. 850 m ²	ca. 21.000 €	niedrig	langfristig
Dorfstraße (L 302)	Tempo 30	3 Schilder	ca. 450 €	hoch	kurzfristig
	LOA	ca. 2.500 m ²	ca. 61.900 €	hoch	langfristig
Schöneicher Straße West (L 302)	Tempo 30	4 Schilder	ca. 600 €	hoch	kurzfristig
	LOA	ca. 4.500 m ²	ca. 112.600 €	hoch	langfristig
Schöneicher Straße Ost (L 302)	Tempo 30 nachts	6 Schilder	ca. 900 €	niedrig	kurzfristig
Kalkberger Straße West (L 302)	Tempo 30	4 Schilder	ca. 600 €	niedrig	kurzfristig
	LOA	ca. 2.200 m ²	ca. 54.600 €	niedrig	langfristig
Kalkberger Straße Ost (L 302)	Tempo 30	4 Schilder	ca. 600 €	niedrig	kurzfristig
	LOA	ca. 6.000 m ²	ca. 150.00 €	niedrig	langfristig

5.8 Maßnahmenübersicht

Eine Übersicht der Maßnahmen bieten die nachfolgenden Abbildung 5-2.

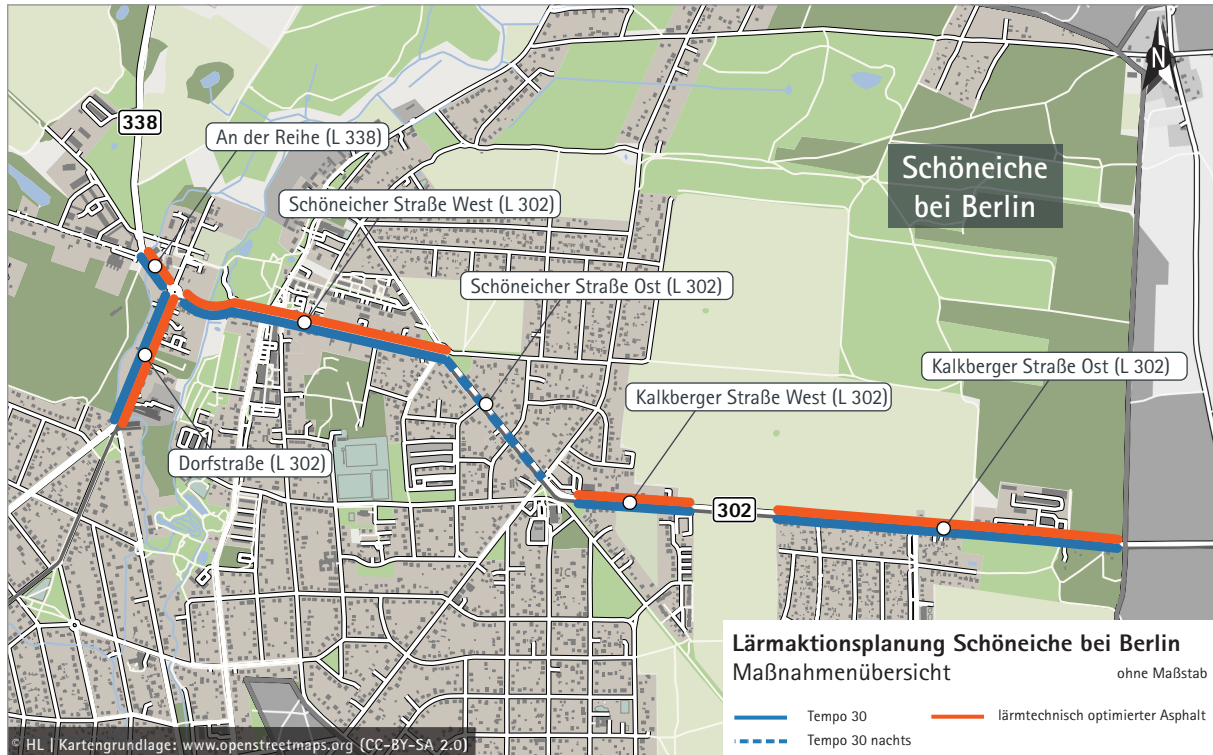


Abbildung 5-2 Maßnahmenübersicht

5.9 Maßnahmenumsetzung

Da ein Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage darstellt, sind nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans durch die Gemeindevertreterversammlung Maßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art über den Baulastträger bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Eine Anordnung erfolgt dann gemäß geltender fachgesetzlicher Bestimmungen. In der Regel sind das die sog. Lärmschutz-Richtlinien-StV¹¹. Für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV müssen Schallausbreitungsrechnungen gemäß der Berechnungsvorschrift RLS-90¹² vorliegen, die als Grundlage für eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde dienen. Da im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit der Berechnungsvorschrift BUB¹³ gerechnet wird, sind daher Anpassungen der Datengrundlage (Schwerverkehrsanteil, Tageszeitbereiche) ebenso wie eine Neuberechnung der Schallausbreitung nach RLS-90 notwendig.

11 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

12 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990

13 Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)

Die Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen) zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind im § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) festgehalten. Bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist jedoch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV sollen der Straßenverkehrsbehörde eine Orientierungshilfe liefern, um angemessene Maßnahmen anordnen zu können. Der Punkt 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV geht explizit darauf ein, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden sein sollen und sich daher auch aus Lärmaktionsplänen (§ 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) ergeben können.

Im Punkt 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV heißt es, dass durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen »der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) erwirkt werden soll«. Bei Berechnungen der Maßnahmenwirkung nach RLS-90 ist die »Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden«. Das heißt, dass schon bei einer errechneten Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können. Da die rechnerische Pegelminderung vom Tempo 30 gegenüber Tempo 50 ca. 2,4 dB(A) beträgt, wird diese Bedingung durch die im Lärmaktionsplan der Gemeinde Schöneiche bei Berlin vorgeschlagenen Maßnahmen »Tempo 30« grundsätzlich erfüllt.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen weiterhin insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort gemäß RLS-90 einen der folgenden Richtwerte überschreitet¹⁴:

- In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen
 - 70 dB(A) zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags)
 - 60 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (nachts)
- In Kern-, Dorf- und Mischgebieten
 - 72 dB(A) zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags)
 - 62 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (nachts)

Diese Richtwerte haben grundsätzlich keinen Gesetzescharakter, sondern dienen lediglich als Orientierungspunkte bei der Ermessensentscheidung. Tatsache ist, dass durch den im Lärmaktionsplan erbrachten Nachweis der Betroffenheit von Einwohnern über den Brandenburgischen Prüfwerten (die im Wesentlichen der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung entsprechen) ein Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm im Sinne des § 45 StVO geboten ist, der von der Straßenverkehrsbehörde nicht einfach »weggewogen« werden kann. Zudem wird im Falle

¹⁴ Punkt 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV

eines vorliegenden und von der Gemeindevertreterversammlung beschlossenen Lärmaktionsplans der § 45 StVO als Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen durch die Anwendung von § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG ergänzt – es ist nämlich im Sinne des Gesetzgebers, dass Lärmaktionspläne auch umgesetzt werden. Eine ablehnende Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde müsste demnach schon mit sehr schwerwiegenden und nachprüfbaren Argumenten begründet werden.

Nach Stand der Rechtsprechung eröffnet sich das Ermessen der Unteren Straßenverkehrsbehörde ab Überschreiten der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten – also unterhalb der Prüfwerte der Lärmaktionsplanung). Bei einer Überschreitung der Prüfwerte der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts wäre demnach eine Anordnung von Tempo 30 grundsätzlich möglich, es bleibt letztendlich jedoch eine Ermessensentscheidung der Unteren Straßenverkehrsbehörde.

6 Ruhige Gebiete

Die Festlegung von ruhigen Gebieten dient vor allem der Wahrung von Erholungsflächen und -möglichkeiten für die Bevölkerung. Ein ruhiges Gebiet auf dem Land soll frei von durch Menschen verursachten Geräuschen sein. Da dies nur schwer zu erreichen ist, wird diese Aussage auf „relevante Geräusche“ eingeschränkt und als Anhaltspunkt ein L_{DEN} -Pegel von 40 dB(A) als Schwelle angesetzt. Sofern also z. B. Straßen in einem ruhigen Gebiet liegen, sollte der Verkehr auf diesen Straßen schon am Rand der Straße bzw. wo ein möglicher Aufenthaltsort von Menschen beginnt, den L_{DEN} -Pegel von 40 dB(A) nicht mehr überschreiten. Die Festsetzung von ruhigen Gebieten, die auch Wohnsiedlungen enthalten, ist somit an enge Grenzen gebunden. Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen somit eher großflächige Gebiete in Frage, die keinem der vorgenannten Geräusche ausgesetzt sind.

Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen können zudem ruhige Gebiete in Form sogenannter innerstädtischer Erholungsflächen festgesetzt werden. Dahinter verbergen sich in aller Regel Stadtparks und ähnliche Anlagen. Da die Gemeinde bei der Festlegung ruhiger Gebiete grundsätzlich große Freiheiten besitzt, könnte man sich auch in kleineren Städten und Gemeinden an dieser Möglichkeit orientieren und auf diese Weise bestimmte innerstädtische Parks und Grünanlagen, die eine wichtige Erholungsmöglichkeit für die Bevölkerung darstellen, vor Lärm schützen.

Zum Schutz festgesetzter ruhiger Gebiete ist darauf zu achten, dass

- sie in Planverfahren wie Planfeststellungen oder Bebauungsplänen als Abwägungsbelang zu beachten sind,
- sie nicht durch Maßnahmen der Lärmaktionsplanung zusätzlich verlärmert werden,
- Gemeinde- und Verkehrsplanung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete (z. B. Verlärmung, Zerschneidung) überprüft werden und
- Siedlungserweiterungen in ruhige Gebiete hinein vermieden werden.

Zur Unterscheidung der Definition der ruhigen Gebiete in Ballungsräumen und auf dem Lande werden die Definitionen der Umgebungslärmrichtlinie (deutsche Fassung) gegenübergestellt:

Tabelle 6-1 Systematik »Ruhige Gebiete«

»Ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum«	»Ruhiges Gebiet auf dem Land«
Ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{DEN} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert, nicht übersteigt. Die Ausweisung empfiehlt sich insbesondere für Freizeit- und Erholungsgebiete, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten.	Ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, welches keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt ist. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete.

Um die Möglichkeit der Ausweisung von ruhigen Gebieten zu ermitteln, muss zunächst untersucht werden, in welchen Teilen der Gemeinde Schöneiche bei Berlin ein Umgebungslärmpegel von $L_{DEN} = 40$ dB(A) unterschritten wird. Hierzu wurde eine Lärmkarte unter Berücksichtigung des gesamten kartierten Netzes berechnet. Die Abbildung 6-1 enthält eine entsprechende Darstellung.

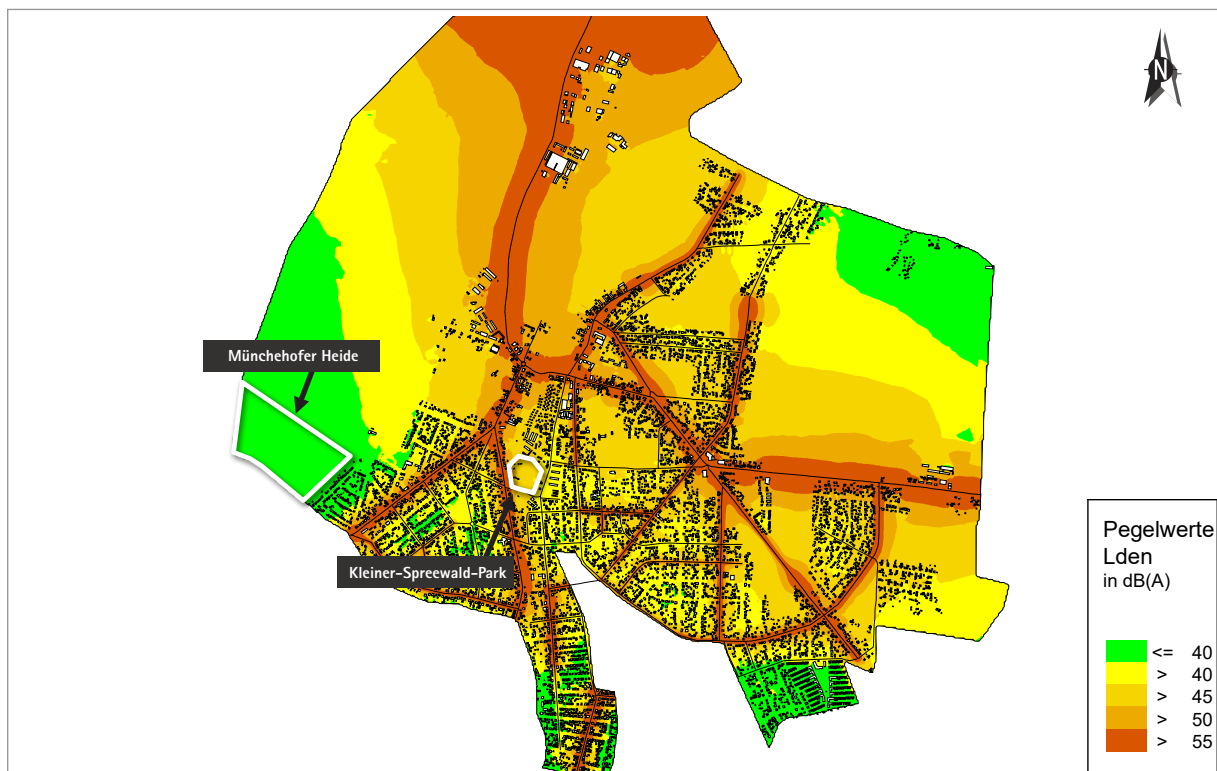


Abbildung 6-1 Potenzielle Flächen für ruhige Gebiete

Erkennbar ist, dass nur im Westen und Nordosten des Gemeindegebiets Flächen vorliegen, die den Anhaltspunkt von $L_{DEN} = 40$ dB(A) nicht überschreiten. Würden darüber hinaus Lärmquellen der angrenzenden Gemeinden wie z. B. die BAB A10 in Fredersdorf-Vogelsdorf sowie auch die Vogelsdorfer Straße (K 6421) berücksichtigt werden, ist die Fläche im Nordosten mit hoher Wahrscheinlichkeit ungeeignet. Im Westen des Gemeindegebiets können die Ausläufer der

»Münchehofer Heide« als ruhiges Gebiet empfohlen werden, da hier der Umgebungslärmpegel von $L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten wird.

Bei der Betrachtung der in Abbildung 6-1 dargestellten Lärmkarte sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Als Lärmquellen sind lediglich die im Kartierungsmodell des LfU enthaltenen und mit Verkehrsdaten hinterlegten Straßen berücksichtigt. Dies bedeutet, dass weite Teile des Nebennetzes nicht in die Schallausbreitungsrechnung eingehen.
- Die Lärmkarte stellt lediglich den Straßenverkehrslärm der berücksichtigten Straßen dar. Der Schienenverkehrslärm sowohl der Eisenbahn als auch der Straßenbahn ist darin nicht enthalten.
- Die Straßen des Nebennetzes wurden, da sie in der eigentlichen Lärmaktionsplanung nicht näher untersucht wurden, keiner Plausibilitätsprüfung unterzogen. Die Lärmkarte weist daher einige kleinere Ungereimtheiten auf, die jedoch für die Gesamtbewertung nicht wesentlich sind. Dazu gehört zum einen die eigentlich für den Kfz-Verkehr unterbrochene Woltersdorfer Straße, die jedoch im Kartierungsmodell des LfU mit einer Verkehrsbelastung hinterlegt ist. Zum anderen sind einzelne Straßen und Straßenabschnitte des Nebennetzes im Kartierungsmodell enthalten bzw. mit Verkehrsdaten hinterlegt, wobei nicht ersichtlich ist, wieso gerade diese und nicht auch andere Straßen des Nebennetzes berücksichtigt wurden. Hierzu zählen die Potsdamer Straße, die Walter-Dehmel-Straße und der südliche Abschnitt der Hannestraße sowie die Brandenburgische Straße im Abschnitt zwischen der Lübecker Straße und der Clara-Zetkin-Straße.

Aufgrund der genannten Unschärfen sei auf die im Jahr 2013 im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 erstellte Gesamtlärmkarte verwiesen (Abbildung 6-2). Diese wurde seinerzeit mit hohem Aufwand erarbeitet, wobei sowohl sämtliche Straßen des Nebennetzes als auch die Eisenbahn und die Straßenbahn nachkartiert wurden. Trotz des Alters dieser Gesamtlärmkarte ist diese für eine Bewertung der Gesamtlärmsituation immer noch geeignet.

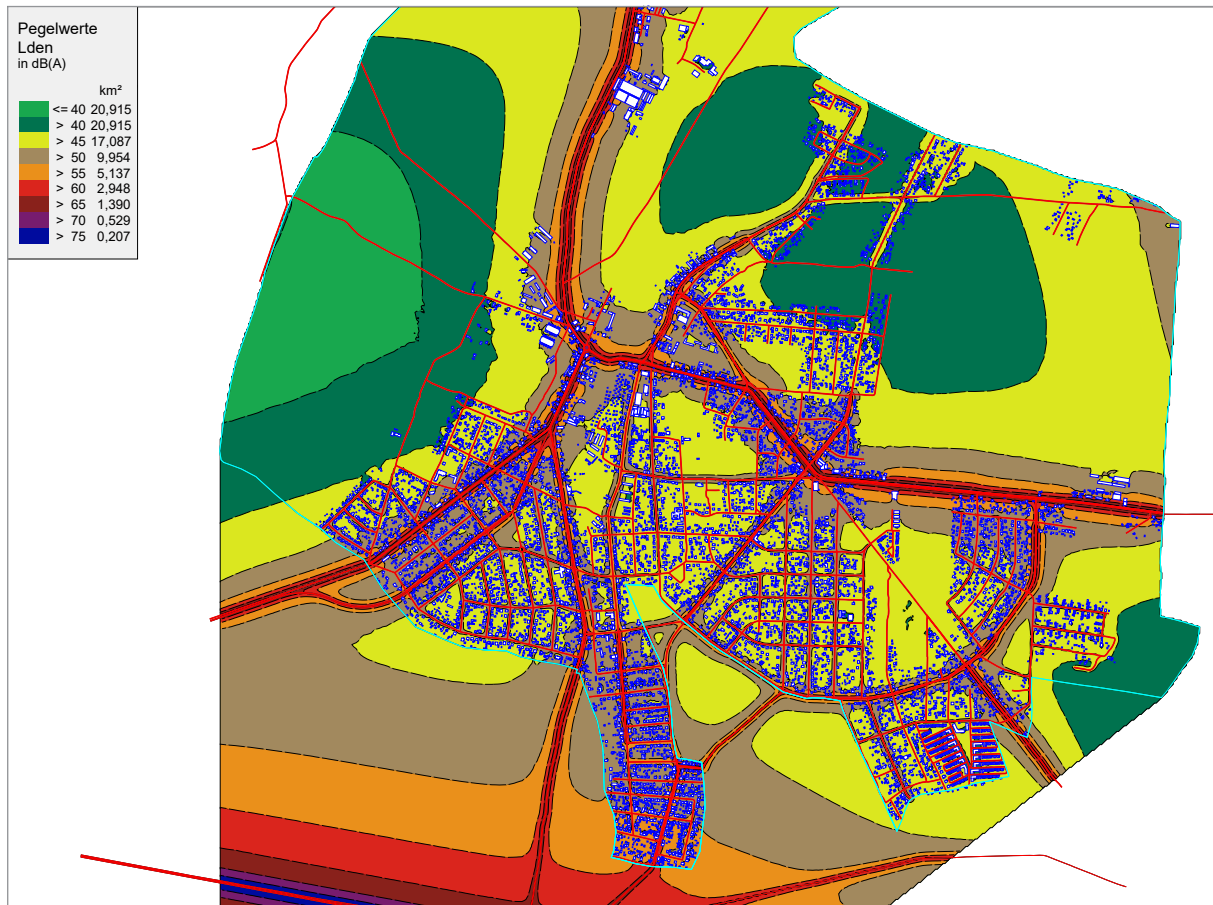


Abbildung 6-2 Gesamtlärmkarte (Straße und Schiene; L_{DEN}) aus dem Jahr 2013

Beim Blick auf die Gesamtlärmkarte aus dem Jahr 2013 zeigt sich, dass die oben genannte Fläche im Bereich der Münchehofer Heide unter Berücksichtigung des Lärms des Nebenstraßennetzes sowie der Eisen- und Straßenbahn nur bedingt geeignet ist, sofern ein L-Pegel von 40 dB(A) als Anhaltspunkt zugrunde gelegt wird.

Bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 3 wurde unter Verwendung des Ballungsraumkriteriums der sogenannte »Kleine-Spreewald-Park« als ruhiges Gebiet empfohlen. Die Prüfung auf Basis der aktuellen Lärmkartierung zeigt, dass das Kriterium nach wie vor erfüllt wird und keine Maßnahmen erforderlich sind.

Weiteres Vorgehen

Im weiteren Vorgehen kann die Kommune wählen, ob

- die ruhigen Gebiete lediglich im Lärmaktionsplan festgelegt werden,
- die ruhigen Gebiete zusätzlich im Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm dargestellt werden oder

- durch entsprechende Festsetzungen in einem Bebauungsplan eine dritte Schutzkategorie geschaffen wird (Kopplung mit der Bauleitplanung).

Darüber hinaus werden Kommunen angehalten, die Maßnahmen der Freiraum-, Stadt und Verkehrsplanung auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der ruhigen Gebiete zu prüfen, Siedlungserweiterungen in diesem Bereich zu vermeiden sowie ggf. Pufferzonen für einen besseren Schutz der Lärmzunahme zu schaffen.¹⁵

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten durch die Kommune können jedoch auch Konflikte mit folgenden Zielstellungen auftreten:

- Flächensicherung für eine langfristige Siedlungsentwicklung,
- Ansiedlungen durch Gewerbe und Industrie,
- städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen sowie
- erwünschte (lärmintensive) Veranstaltungen oder Freizeitaktivitäten.

Eine frühzeitige Einbeziehung und Beteiligung anderer Fachämter und Behörden ist daher auch bei den ruhigen Gebieten ein besonders wichtiger Erfolgsfaktor. So können bereits frühzeitig widersprüchliche Interessen im Planungsverlauf erkannt und abgewogen werden.¹⁶

¹⁵ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): Ruhige Gebiete - Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung, S. 10, Stuttgart 2019.

¹⁶ vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.): Ruhige Gebiete - Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, S. 16, Dessau-Roßlau 2018

7 Beteiligungsverfahren

Die der seitens des Gesetzgebers geforderten Beteiligung der Öffentlichkeit nachzukommen, fand am 07.05.2024 eine Informationsveranstaltung im Rathaus Schöneiche statt.

Parallel erfolgten eine Offenlage des Berichtsentwurfs sowie vom 27.03.2024 bis 12.05.2024 eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

Die Abwägungstabellen der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sowie von Seiten der Träger öffentlicher Belange sind in Anlage 17 bzw. Anlage 18 enthalten.

8 Zusammenfassung

Seitens der Gemeinde Schöneiche bei Berlin besteht die Pflicht zur Fortschreibung ihres Lärmaktionsplans auf Grundlage der strategischen Lärmkartierung des Jahres 2022. In die Zuständigkeit der Gemeinde fällt dabei die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen. Für die Lärmaktionsplanung an der durch das Gemeindegebiet verlaufenden Haupteisenbahnstrecke ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Im Rahmen einer Bestandsanalyse erfolgte eine Auswertung der Belastetenzahlen in den einzelnen Straßenabschnitten. Auf diese Weise konnten die Bereiche mit einer Überschreitung der Prüfwerte von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts ermittelt werden. Insgesamt konnten 8 Schwerpunkte der Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm im gesamten Gemeindegebiet identifiziert werden.

Für diese wurden zudem Maßnahmen entwickelt und auf ihre Wirksamkeit hin untersucht. In der Regel handelte es sich dabei um die Maßnahmenpaare »Tempo 30« als temporäre Adhoc-Maßnahme und »lärmetechnisch optimierter Asphalt« als perspektivische dauerhafte Lösung. In diesem Rahmen wurden auch die in den vorangegangenen Stufen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Maßnahmen bzgl. ihres Umsetzungsstands und ihrer Wirksamkeit hin betrachtet.

Darüber hinaus wurden geeignete Flächen für die Ausweisung Ruhiger Gebiete ermittelt und den in Stufe 3 vorgeschlagenen Flächen gegenübergestellt. Als Ruhiges Gebiet auf dem Land kommt die Münchehofer Heide in Frage. Darüber hinaus kann der »Kleine-Spreewald-Park« als Ruhiges Gebiet bestätigt werden.

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin.....	38
Anlage 2	Strategische Lärmkarte (L_{DEN}) der 4. Runde für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin.....	41
Anlage 3	Strategische Lärmkarte (L_{NIGHT}) der 4. Runde für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin.....	42
Anlage 4	Statistik der strategischen Lärmkartierung des EBA für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin	43
Anlage 5	Flächentabelle Bestand	44
Anlage 6	Lärmkarte Schöneiche bei Berlin L_{DEN} und L_{Night}	45
Anlage 7	Detail-Lärmkarte »An der Reihe (L 338)«.....	46
Anlage 8	Detail-Lärmkarte »Dorfstraße (L 302)«.....	47
Anlage 9	Detail-Lärmkarte »Friedrichshagener Straße (L 302)«	48
Anlage 10	Detail-Lärmkarte »Rahnsdorfer Straße (L 338)«	49
Anlage 11	Detail-Lärmkarte »Schöneicher Straße Ost (L 302)« und »Schöneicher Straße West (L 302)«.....	50
Anlage 12	Detail-Lärmkarte »Kalkberger Straße West (L 302)«	51
Anlage 13	Detail-Lärmkarte »Kalkberger Straße Ost (L 302)«.....	52
Anlage 14	Detail-Lärmkarte »Rüdersdorfer Straße (L 338)«.....	53
Anlage 15	Flächentabelle Maßnahme »LOA«.....	54
Anlage 16	Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30«.....	55
Anlage 17	Abwägungstabelle Offenlage / Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit.....	56
Anlage 18	Abwägungstabelle TÖB-Beteiligung.....	57

Anlage 1 Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin



Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin

1. Grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den Gesamttag (L_{DEN}) und die Nacht (L_{Night}) des Jahres 2022

Die Karten mit den Isophonenflächen für das Gemeindegebiet Schöneiche bei Berlin sind in den nachfolgenden PDF-Kartenlinks jeweils für den Gesamttag (L_{DEN}) und die Nacht (L_{Night}) zu finden.

Gesamttag (L_{DEN}): [12067440T.pdf](#)

Nacht (L_{Night}): [12067440N.pdf](#)

Ein Exemplar in Papierform liegt in der Verwaltung der Gemeinde Schöneiche bei Berlin vor. Die farbigen Isophonenflächen stellen Pegel dar, die außerhalb der Gebäude an der Fassade in 4 Metern Höhe über dem Gelände berechnet wurden.

2. Grafische Darstellung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Erwägung gezogen oder eingeführt werden

Isophonenflächen oberhalb der Richtwerte von 65 dB(A) für den Gesamttag (L_{DEN}) bzw. 55 dB(A) für die Nacht (L_{Night}) sind in den Karten für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin entsprechend farblich dargestellt.

Gesamttag (L_{DEN}): [12067440TU.pdf](#)

Nacht (L_{Night}): [12067440NU.pdf](#)

3. Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) liegen

L_{DEN} in dB(A)	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70 - 74	ab 75
Anzahl	140	73	81	6	0

L_{Night} in dB(A)	ab 45 - 49	ab 50 - 54	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70
Anzahl	0	86	87	8	0	0

4. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr verlärmert. Diese Hauptverkehrsstraßen haben eine Länge auf dem Stadtgebiet von 0,2 km. Eine mögliche Verlärmung durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes (mehr als 30.000 Züge/Jahr) wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn als zuständige Behörde ermittelt. Die Ergebnisse werden durch das EBA veröffentlicht. Ebenso wird die Lärmaktionsplanung bundesweit für alle betroffenen Kommunen durch das EBA durchgeführt.

Fortsetzung Anlage 1

5. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

Gemeindegemeinschaft	Gemeindegebiet	Landkreis	Amt
12067440	Schöneiche bei Berlin	Oder-Spree	Schöneiche bei Berlin

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
in km ²	in Personen	in Personen/km ²	Anzahl	Anzahl
16,7	12899	771,0	4415	6291

6. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

Die Lärmaktionsplanung obliegt als Pflichtaufgabe im Land Brandenburg, da keine anderen Regelungen getroffen wurden, gemäß § 47e Abs. 1 den Gemeinden. Informationen zu durchgeführten und laufenden Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms können in der jeweils zuständigen Gemeinde eingeholt werden.

7. Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten

L _{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Fläche/km ²	2,8	0,4	0,1
Wohnungen/Anzahl	102	42	0
Schulgebäude/Anzahl	0	0	0
Kitagebäude/Anzahl	1	1	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

8. Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) die innerhalb der dort genannten Isophonen-Bänder liegen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	0	51	11

Fortsetzung Anlage 1

Die Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Erkrankungen der Herzkranzgefäße), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in einem Gebiet sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen¹ abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/367 berechnet werden. Die tatsächliche Anzahl realer Fälle in einem bestimmten Gebiet wird hierdurch nicht abgebildet.

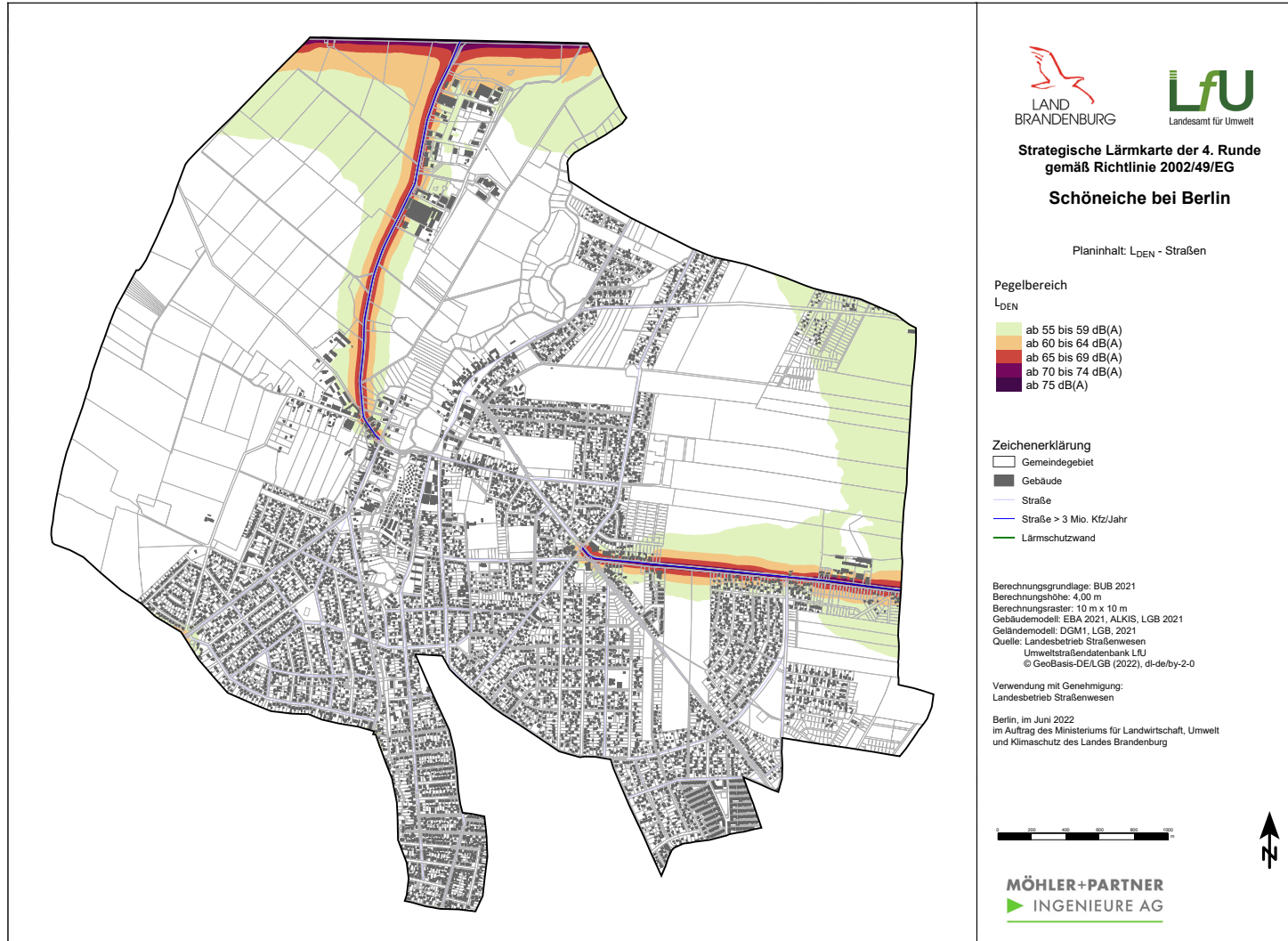
9. Angaben über die zuständigen Behörden

Für die Lärmkartierung der 4. Runde an Hauptverkehrsstraßen ist folgende Behörde zuständig:

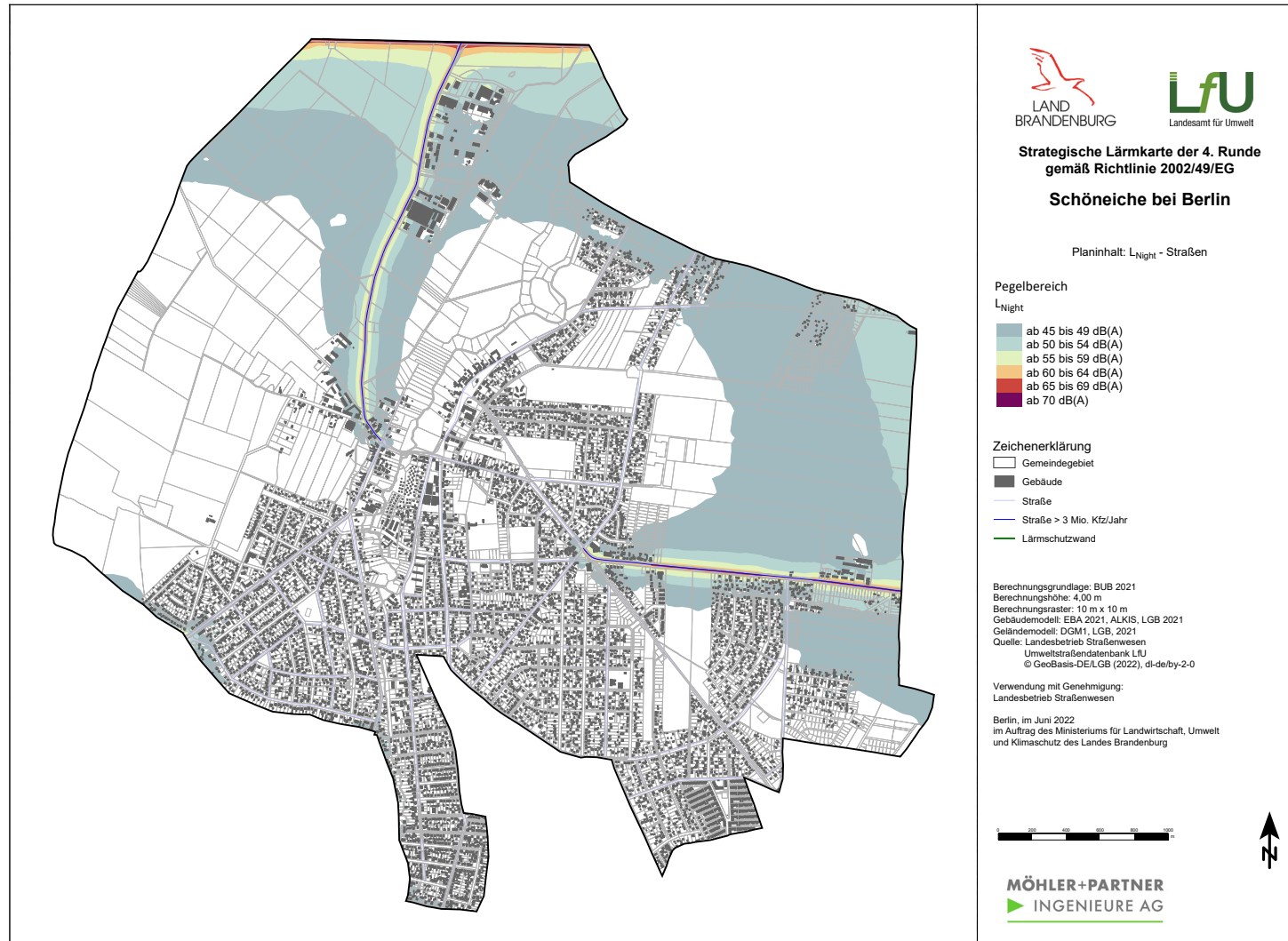
Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU)
Referat T15 – Lärmschutz, anlagenbezogener Immissionsschutz
Seeburger Chaussee 2, 14476 Potsdam, OT Groß Glienicke

¹ Siehe hierzu: Environmental Noise Guideline for the European Region, World Health Organization, 2018.

Anlage 2 Strategische Lärmkarte (L_{DEN}) der 4. Runde für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin



Anlage 3 Strategische Lärmkarte (L_{NIGHT}) der 4. Runde für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin



Anlage 4 Statistik der strategischen Lärmkartierung des EBA für die Gemeinde Schöneiche bei Berlin

Abfrageergebnis

<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/ingrid-webmap-client/front...>**Gemeindestatistik (ULR)****Gemeindestatistik (ULR)**

Gemeinde:	Schöneiche bei Berlin
AGS:	12067440

Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB)**Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})**

ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	0
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	0
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	0
ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)	0
ab 75 dB(A)	0

Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{DEN}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.**Nacht-Lärmindex (L_{Night})**

(ab 45 dB(A) bis 49 dB(A))	70
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)	0
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	0
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	0
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	0
ab 70 dB(A)	0

Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{Night}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.**Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen**

Fälle starker Belästigung L _{DEN}	0
Fälle starker Schlafstörung L _{Night}	0

Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude L_{DEN}**Belastete Flächen in km²**

über 55 dB(A)	0,01
über 65 dB(A)	0,00
über 75 dB(A)	0,00

Belastete Wohnungen

über 55 dB(A)	0
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0

Belastete Schulen

über 55 dB(A)	0
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0

Belastete Krankenhäuser

über 55 dB(A)	0
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.
Lärm an Schienenwegen (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen_node.html)

Anlage 5 Flächentabelle Bestand

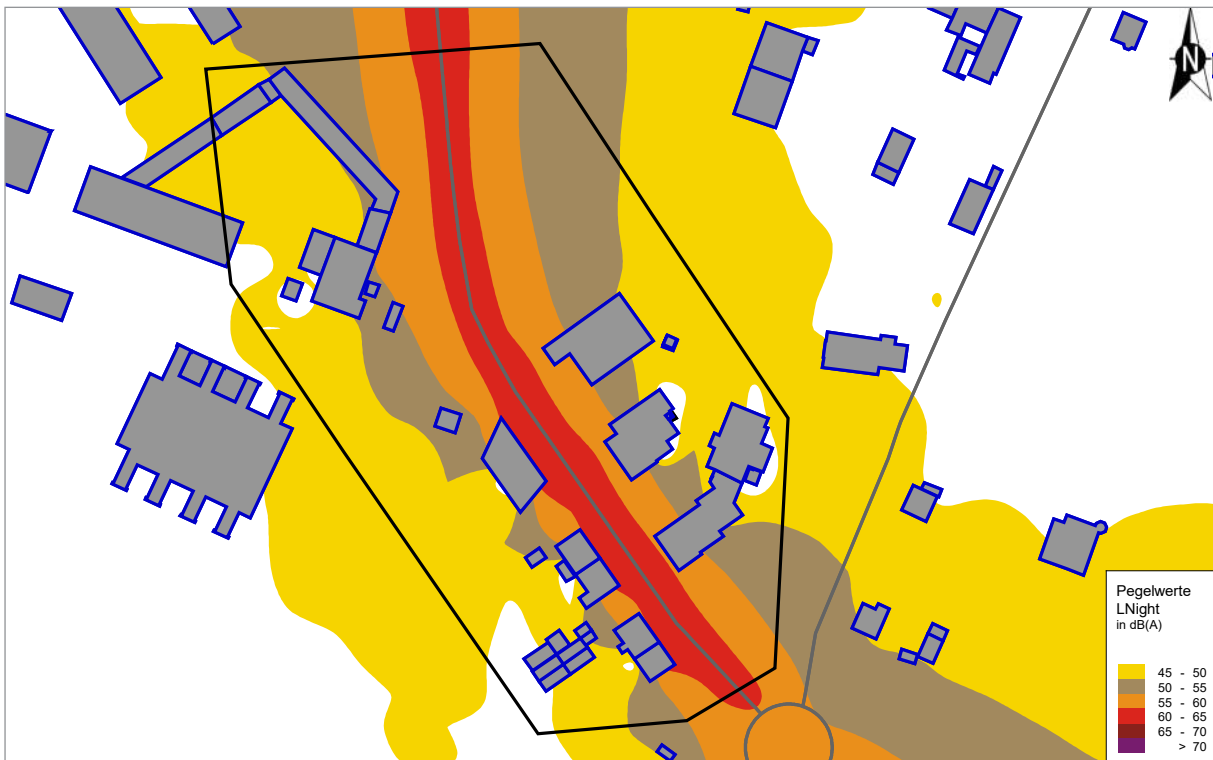
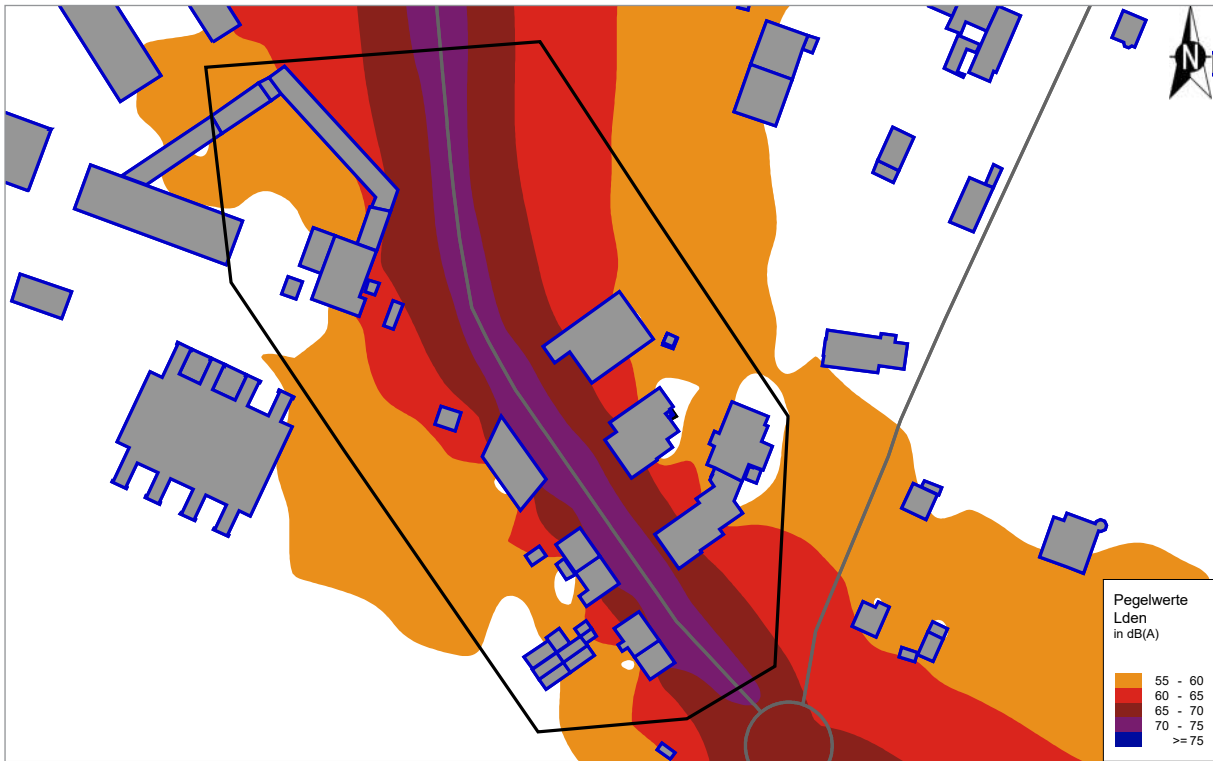
Lärmaktionsplan (Stufe 4) der Gemeinde Schöneiche bei Berlin
Betroffenheitsauswertung Bestand - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
An der Reihe (L 338)	45 - 49	-	-
	50 - 54	-	2
	55 - 59	-	8
	60 - 64	2	-
	65 - 69	8	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Dorfstraße (L 302)	45 - 49	7	17
	50 - 54	41	38
	55 - 59	15	51
	60 - 64	40	-
	65 - 69	47	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Friedrichshagener Straße (L 302)	45 - 49	138	116
	50 - 54	106	111
	55 - 59	116	-
	60 - 64	111	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Kalkberger Straße Ost (L 302)	45 - 49	7	31
	50 - 54	48	76
	55 - 59	25	7
	60 - 64	75	-
	65 - 69	7	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Kalkberger Straße West (L 302)	45 - 49	1	10
	50 - 54	23	27
	55 - 59	10	9
	60 - 64	27	-
	65 - 69	9	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Rahnsdorfer Straße (L 338)	45 - 49	35	158
	50 - 54	86	42
	55 - 59	142	-
	60 - 64	96	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Rüdersdorfer Straße	45 - 49	85	17
	50 - 54	111	2
	55 - 59	56	-
	60 - 64	4	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Schöneicher Straße Ost (L 302)	45 - 49	1	43
	50 - 54	9	47
	55 - 59	43	3
	60 - 64	48	-
	65 - 69	0	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Schöneicher Straße West (L 302)	45 - 49	5	21
	50 - 54	14	59
	55 - 59	21	45
	60 - 64	58	-
	65 - 69	45	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

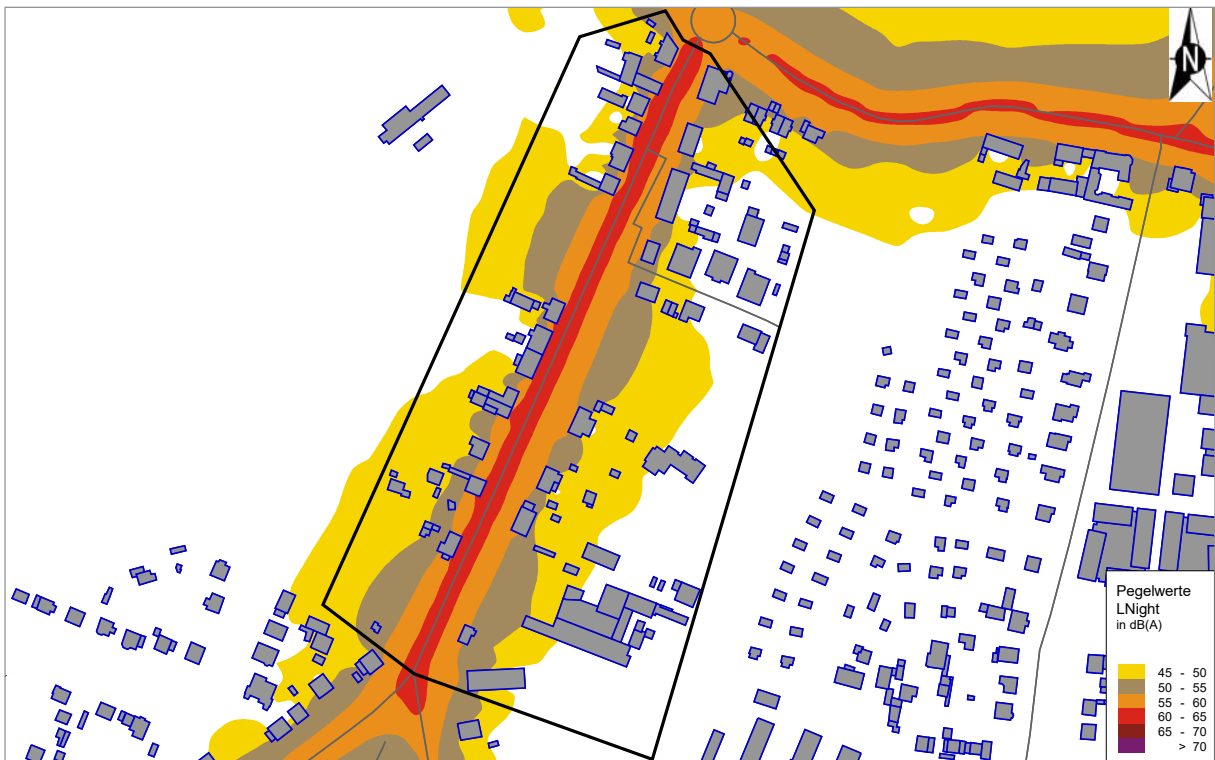
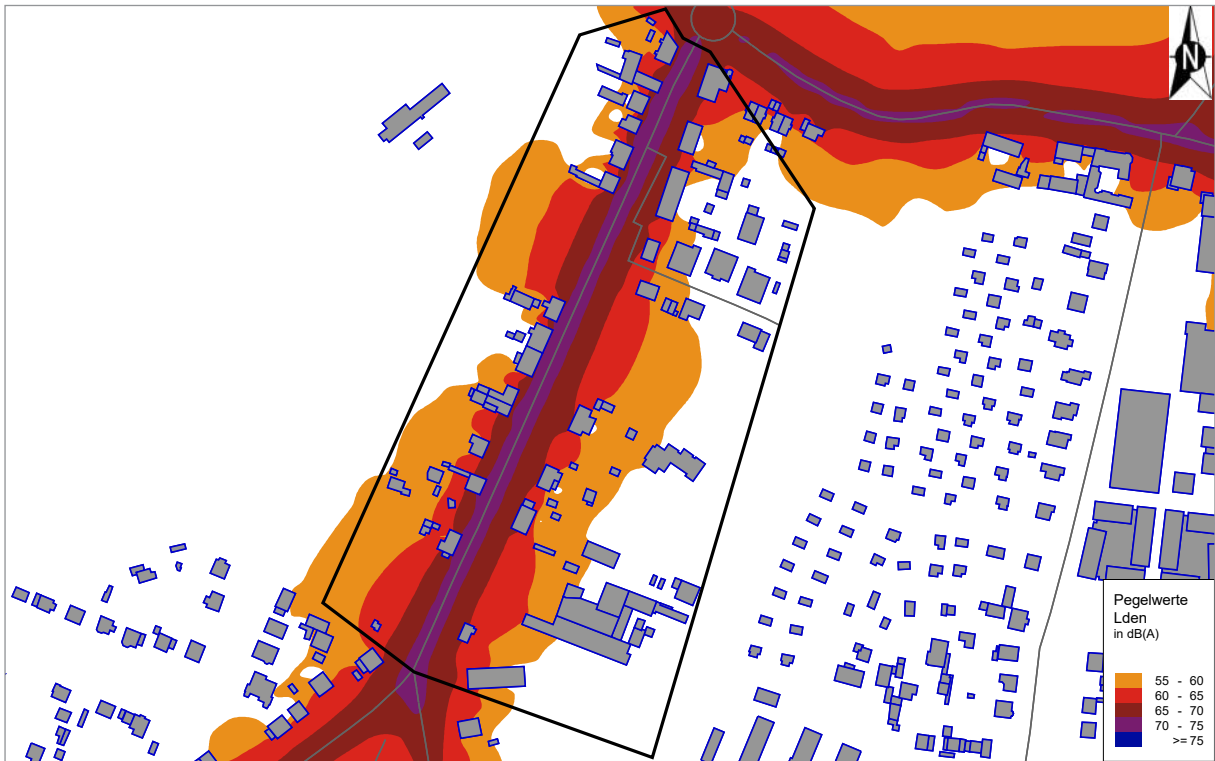
Anlage 6 Lärmkarte Schöneiche bei Berlin L_{DEN} und L_{Night}



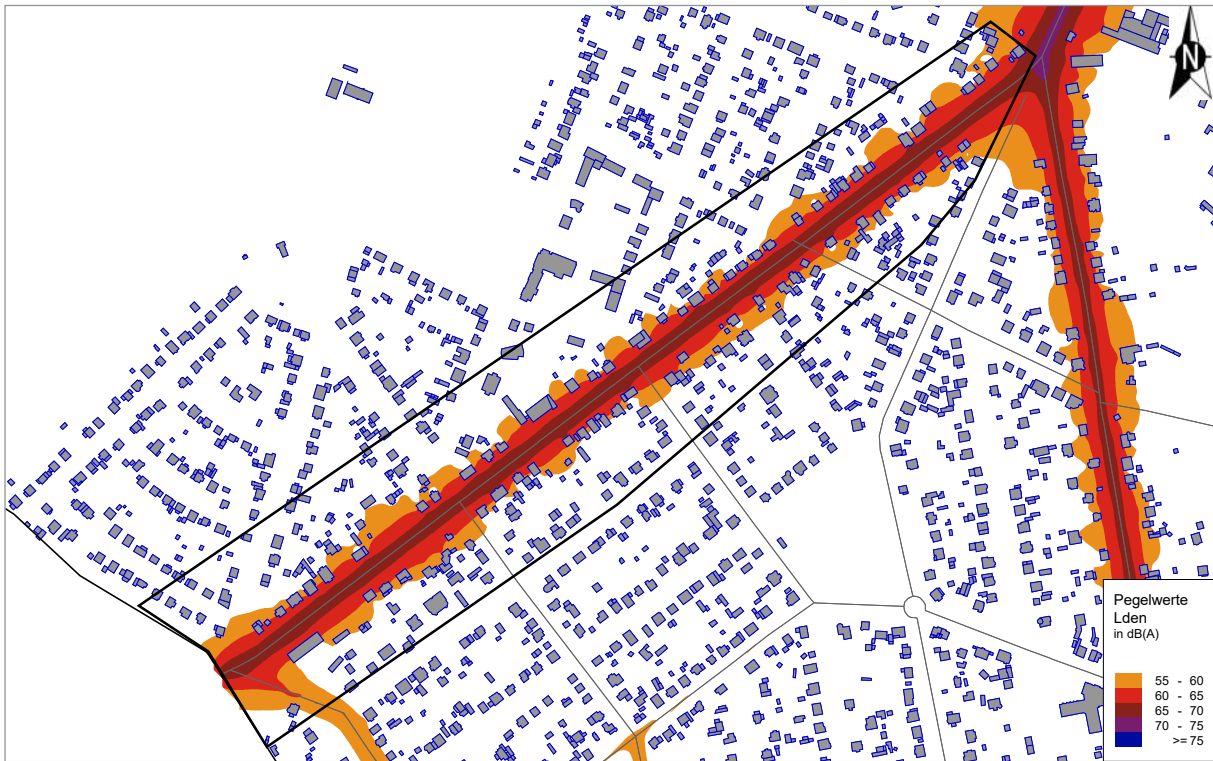
Anlage 7 Detail-Lärmkarte »An der Reihe (L 338)«



Anlage 8 Detail-Lärmkarte »Dorfstraße (L 302)«



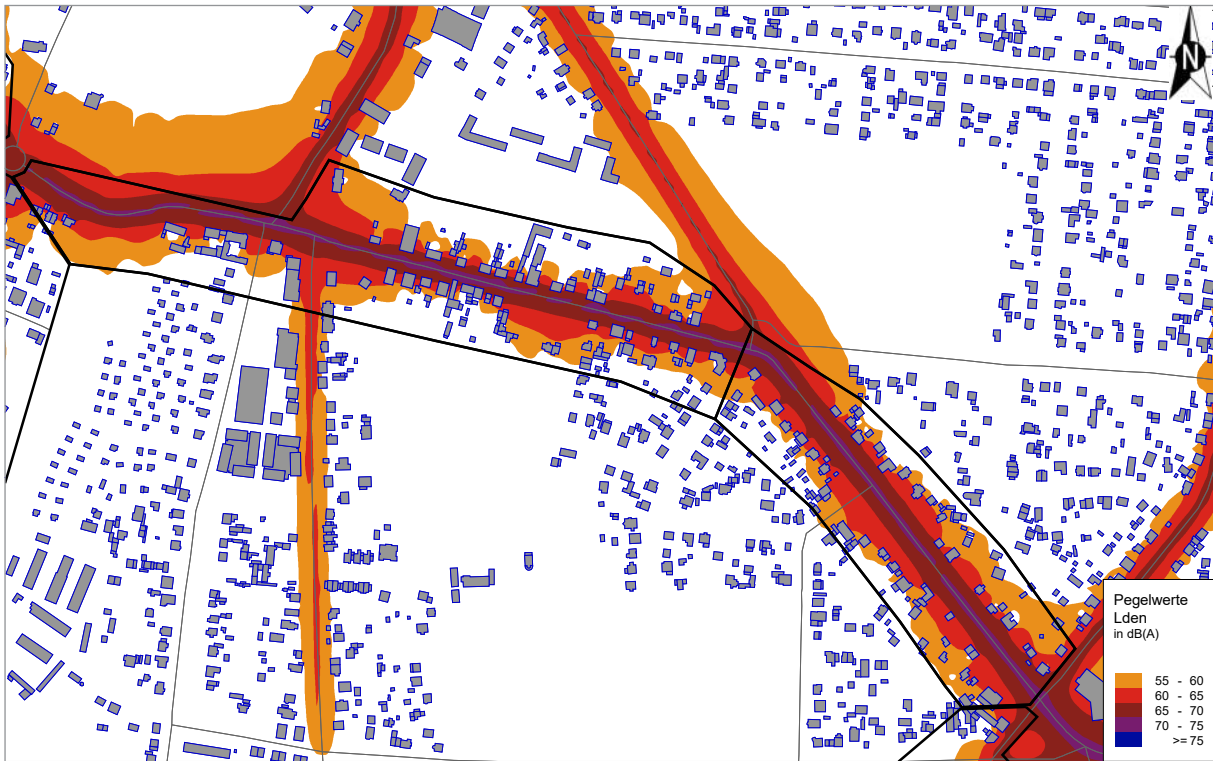
Anlage 9 Detail-Lärmkarte »Friedrichshagener Straße (L 302)«



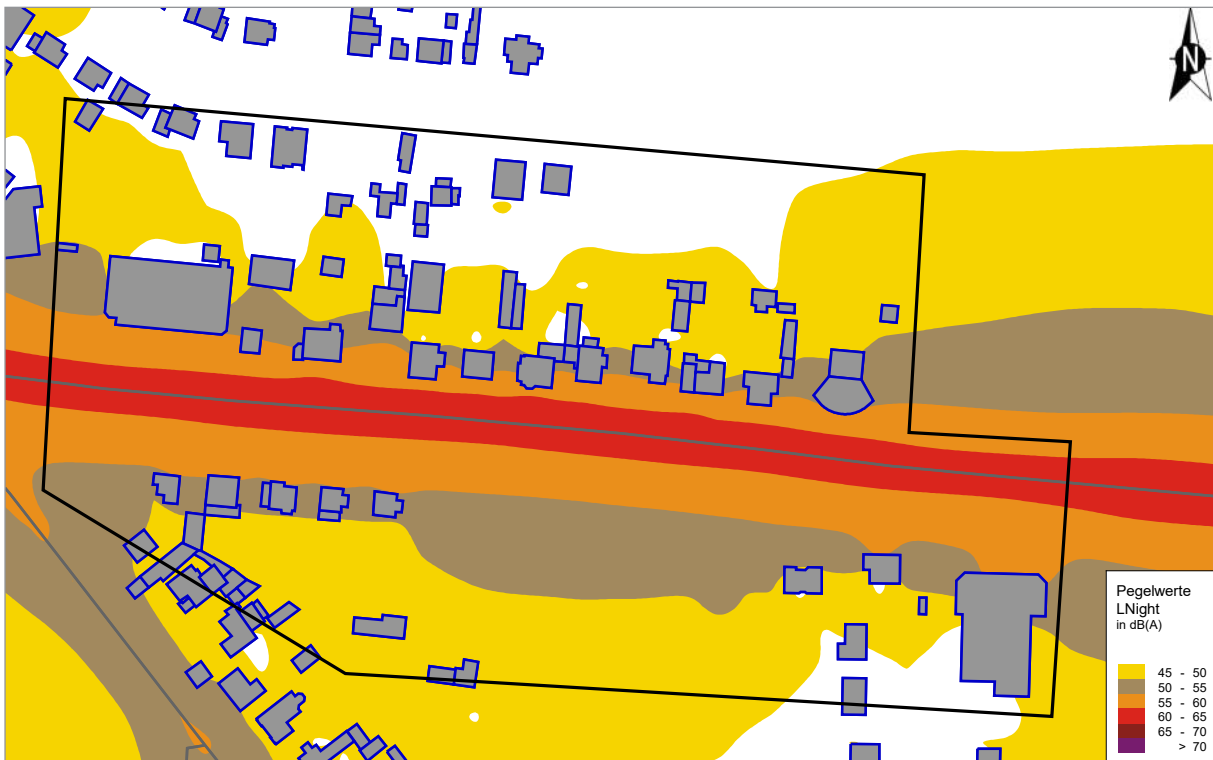
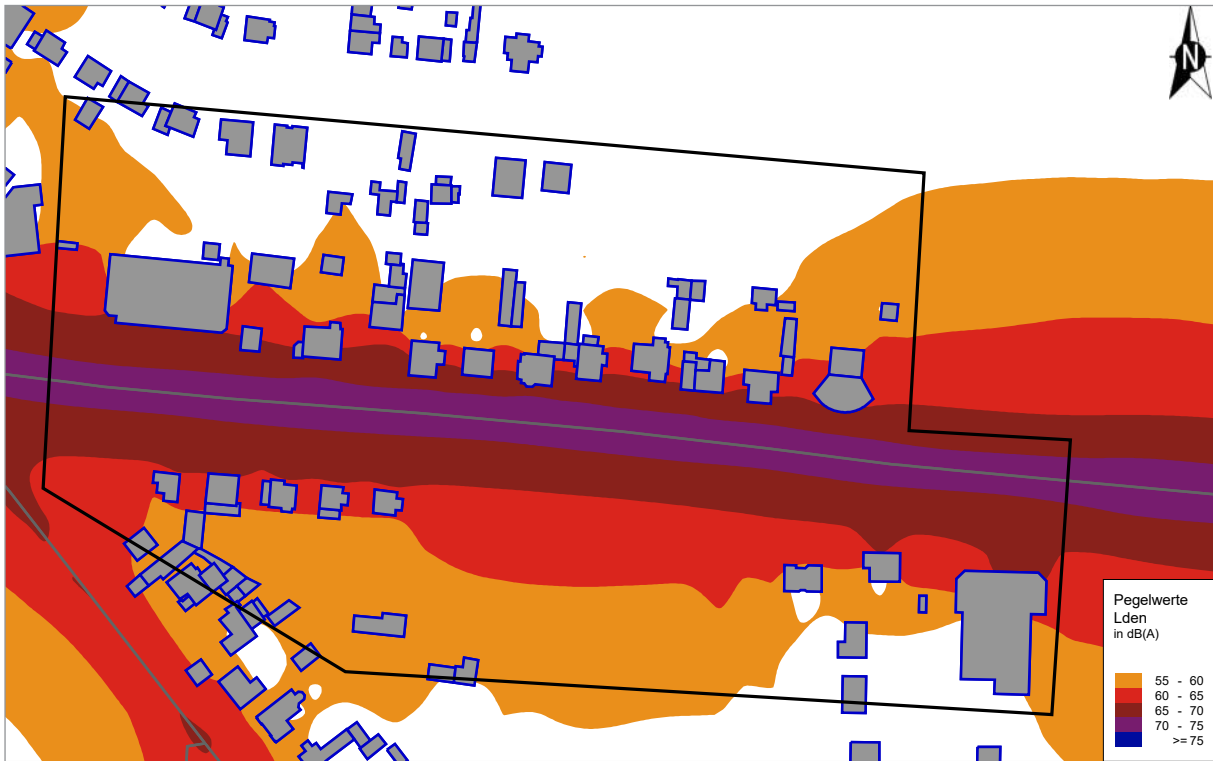
Anlage 10 Detail-Lärmkarte »Rahnsdorfer Straße (L 338)«



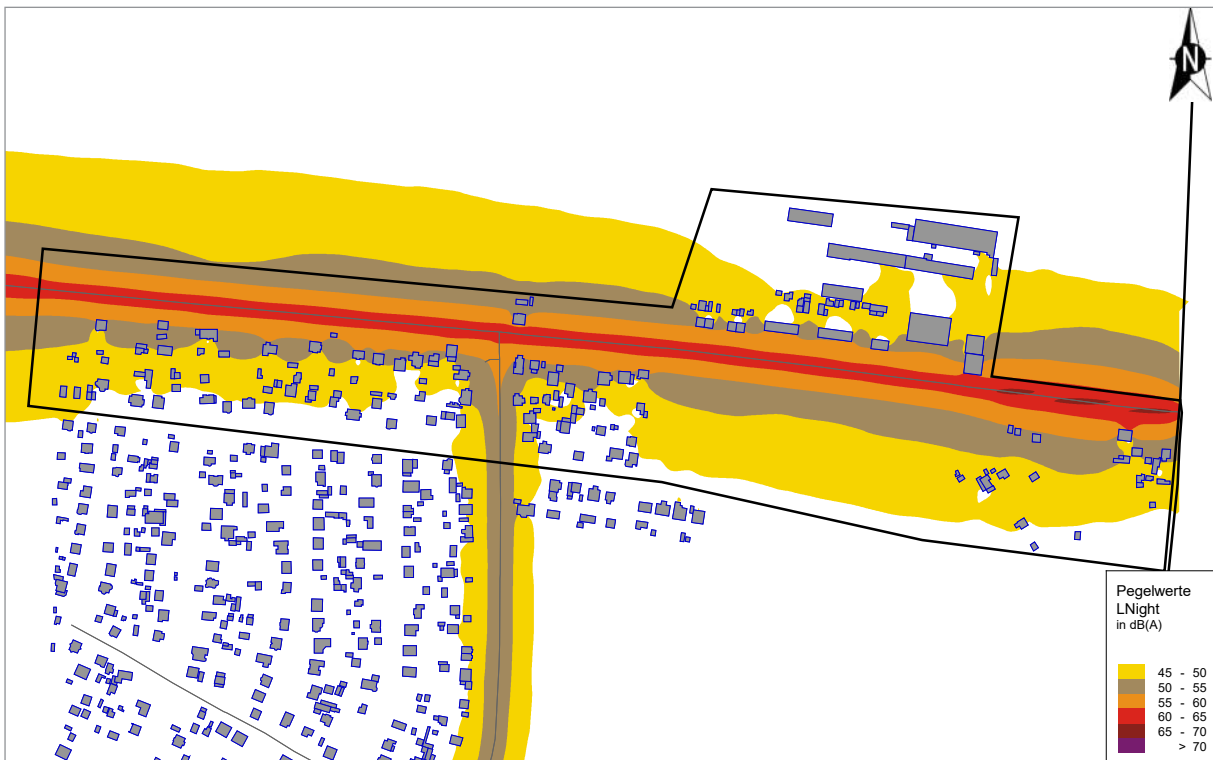
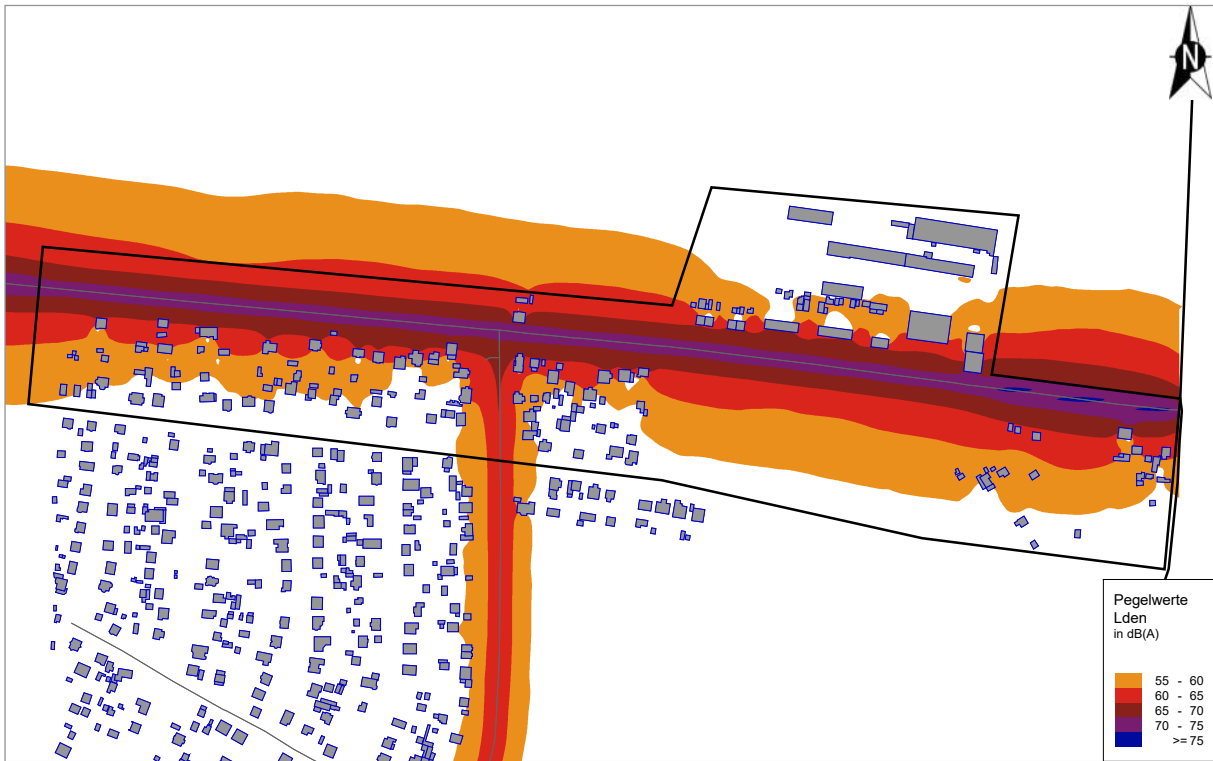
Anlage 11 Detail-Lärmkarte »Schöneicher Straße Ost (L 302)« und »Schöneicher Straße West (L 302)«



Anlage 12 Detail-Lärmkarte »Kalkberger Straße West (L 302)«



Anlage 13 Detail-Lärmkarte »Kalkberger Straße Ost (L 302)«



Anlage 14 Detail-Lärmkarte »Rüdersdorfer Straße (L 338)«



Anlage 15 Flächentabelle Maßnahme »LOA«

Lärmaktionsplan (Stufe 4) der Gemeinde Schöneiche bei Berlin
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "LOA" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
An der Reihe (L 338)	45 - 50	-	-
	50 - 55	-	4
	55 - 60	1	7
	60 - 65	3	-
	65 - 70	6	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Dorfstraße (L 302)	45 - 50	34	17
	50 - 55	23	49
	55 - 60	23	27
	60 - 65	48	-
	65 - 70	21	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kalkberger Straße Ost (L 302)	45 - 50	33	50
	50 - 55	32	48
	55 - 60	57	1
	60 - 65	40	-
	65 - 70	1	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kalkberger Straße West (L 302)	45 - 50	14	19
	50 - 55	13	23
	55 - 60	22	-
	60 - 65	20	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Schöneicher Straße West (L 302)	45 - 50	10	46
	50 - 55	16	67
	55 - 60	54	2
	60 - 65	61	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-

Anlage 16 Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30«

Lärmaktionsplan (Stufe 4) der Gemeinde Schöneiche bei Berlin
Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tempo 30" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
An der Reihe (L 338)	45 - 50	-	-
	50 - 55	-	4
	55 - 60	1	7
	60 - 65	3	-
	65 - 70	6	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Dorfstraße (L 302)	45 - 50	28	19
	50 - 55	29	51
	55 - 60	20	27
	60 - 65	46	-
	65 - 70	27	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kalkberger Straße Ost (L 302)	45 - 50	30	50
	50 - 55	33	48
	55 - 60	50	2
	60 - 65	47	-
	65 - 70	2	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kalkberger Straße West (L 302)	45 - 50	12	19
	50 - 55	15	23
	55 - 60	22	-
	60 - 65	20	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Schöneicher Straße Ost (L 302)	45 - 50	3	51
	50 - 55	30	20
	55 - 60	50	-
	60 - 65	19	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Schöneicher Straße West (L 302)	45 - 50	10	45
	50 - 55	14	68
	55 - 60	52	5
	60 - 65	60	-
	65 - 70	5	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-

Anlage 17 Abwägungstabelle Offenlage / Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
<p>Bürger 1, Stellungnahme vom 02.05.2024</p>	<p>Ich finde die Lärmbelästigung auf der Friedrichshagener Straße Grenzwertig. Gerade in den frühen Morgenstunden wenn die LKW (Meistens Abfall LKW mit Lärmenden Container viel zu schnell durch die Friedrichshagener Straße brettern, bin ich betroffen. Über Schall zieht über die Grundstücke aus Richtung Straßenbahnhof direkt auf meine Wohnung (Schlafzimmer). Auch auf der anderen Seite des Grundstückes werde ich durch die Friedrichshagener Straße mit Geräuschen belästigt. (Hier könnte eine Zone 30 Abhilfe schaffen). Zwischen der Rahnsdorfer Straße und der Werner Seelenbinder Straße, passieren ja auch viele Unfälle, ein Kindergarten ist auch da und Laut ist es auch. Hier sollte die Gemeinde handeln! An der B5, habe ich bis jetzt keine Lärmbelästigung erlebt! Zum Fluglärm, seit der BER Eröffnung sehe/höre ich mich mit viel Lärm. Die Flugzeuge sind so Laut und das schlimme ist sie erzeugen einen Lärmteppich. Der Lärmschutzbeauftragte des Flughafens erhält regelmäßig dazu Beschwerden. Diese werden aber abgewiegelt (Erdrückung, alles zulässig, aber ich kenne schon den Flugplan zwischen 6:00 – 7:00 und ab 22:00 – 23:00 + (und die Fliegen ja gerne in den Randzeiten über Schöneiche), natürlich der Flughafen möchte sich nicht an den Kosten für Lärmschutz beteiligen. Gemessen wird der Lärm am Boden, ich bin allerdings Bewohner einer Dachgeschoßwohnung. Ich denke schon das Sie die Fluglärmbelästigung in West Schöneiche sollte schon festgehalten werden. Und die Gemeinde sollte sich beim BER für die Interessen der Bürger in Schöneiche einsetzen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die Friedrichshagener Straße wurde keine Betroffenheit über 65 dB(A) ganztags bzw. über 55 dB(A) nachts ermittelt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können daher keine Maßnahmen für diese Straße empfohlen werden. Wird zur Kenntnis genommen. Es wird ein Hinweis im Bericht aufgenommen, dass sich viele Anwohnende von Fluglärm belästigt fühlen. Die Zuständigkeit für Fluglärm obliegt nicht der Gemeinde.</p>
<p>Bürger 2, Stellungnahme vom 08.05.2024 Ergänzung vom 10.05.2024</p>	<p>In dem Gutachten liegt ein eklatanter Fehler vor: <i>3.2.2 Großflughäfen Der nächstgelegene Großflughafen ist der Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Aus den Lärmkarten zum BER ist jedoch ersichtlich, dass die Isophonenbänder nicht in das Gemeindegebiet von Schöneiche bei Berlin hineinreichen. Es liegt somit keine Betroffenheit durch Fluglärm vor.</i> Dies ist keineswegs richtig. Besonders der Westliche Teil von Schöneiche ist z.T. stark betroffen. An manchen Tagen geht der Fluglärm von 6 Uhr Morgens bis nach 23 Uhr Abends. Aktuell steht wieder ein offizielles Messgerät des BER hier in der Straße. Aus gutem Grund. Ich bitte dringendst darum, den Lärmaktionsplan dahingehend anzupassen. Die Formulierung betrifft auch die in der Planung genannten Rückschlüsse, Empfehlungen und Vorschläge, wie die Ausweisung ruhiger Gebiete. Das kann z.B. für die Münchehofer Heide nicht gelten, da hier kein dauerhafter Lärmpegel unter LDEN = 40 dB(A) herrscht.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wenngleich die Isophonenbänder der Lärmkarten zum BER tatsächlich nicht in das Gemeindegebiet von Schöneiche hineinreichen, kann der Fluglärm von Anwohnenden trotzdem als störend empfunden werden. Die Untersuchung von Fluglärm fällt jedoch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde. Der Bericht wird angepasst bzw. ergänzt. Wird zur Kenntnis genommen. Die Betrachtungen zu ruhigen Gebieten erfolgten auf Grundlage der Berechnungen des Straßenverkehrslärms und unter Berücksichtigung des Schienenverkehrslärms. Fluglärm kann im Rahmen des gemeindlichen Lärmaktionsplans nicht berücksichtigt und abgebildet werden.</p>

Anlage 18 Abwägungstabelle TÖB-Beteiligung

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
<p>Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz Brandenburg (MLUK), Stellungnahme vom 03.04.2024</p>	<p>Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf auf der Grundlage einer vertieften Analyse der bestehenden verkehrsbezogenen Umgebungslärsituation die konkreten Möglichkeiten zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen in der Gemeinde Schöneiche bei Berlin. Dabei werden insbesondere Überschreitungen der Prüfwerte $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ betrachtet und das bestehende Straßennetz, soweit durch Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47 b Ziffer 3 BImSchG mit beeinflusst, einbezogen. Es werden die in der 3. Runde vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung auf ihre Umsetzung, Validität und weitere Geeignetheit überprüft, Betroffenheitsschwerpunkte ermittelt und Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet. Die Wirkung der Maßnahmen wird rechnerisch bzw. qualitativ bewertet und eine Priorisierung durchgeführt. Zudem werden die in der 3. Runde für die Ausweisung als „Ruhige Gebiete“ vorgeschlagenen Flächen erneut untersucht. Insgesamt wird ein integrativer Ansatz verfolgt, wobei strategische gesamtgemeindliche Planungen und Ziele, insbesondere die Verkehrsentwicklungsplanung, berücksichtigt werden.</p> <p>Die Vorgehensweise und vorliegende Ergebnisse werden insgesamt als ausgewogen und qualifiziert bewertet. Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit ist im weiteren Verfahren zu gewährleisten.</p> <p>Ich bitte Sie, für die Berichterstattung über den beschlossenen Lärmaktionsplan (4. Runde) an die EU-Kommission das unter folgenden Link abrufbare Formular zu verwenden und dieses als Excel-Dokument an das MLUK zu senden (ggf. wurde Ihnen durch das Landesamt für Umwelt bereits ein vorausgefülltes Formular zur Verfügung gestellt):</p> <p>Gemäß § 14 Ziffer 2 der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung – ImSchZV) vom 31.03.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 25.07.2022, ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen u.a. das Benehmen mit dem für Immissionsschutz zuständigen Mitglied der Landesregierung herzustellen. Im Rahmen des herzustellenden Benehmens habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ich weise darauf hin, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 14 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung (ggf. unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt. Daher ist es erforderlich – soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist – mit diesen Behörden eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen. Soweit in zukünftigen Verwaltungsverfahren zur Umsetzung von Maßnahmen die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, wird das Landesamt für Umwelt jeweils über eine eigene Stellungnahme entscheiden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>