

Bericht

Lärmaktionsplan Stufe III für die Stadt Wildau



14. Juni 2019

LK Argus GmbH

Bericht

Lärmaktionsplan Stufe III

für die Stadt Wildau

Auftraggeber

Stadt Wildau

Karl-Marx-Straße 36

15745 Wildau

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. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Nico Keinath, M. Sc.

Berlin, 14. Juni 2019

1	Einleitung	1	Wildau
			LAP Stufe III
			14. Juni 2019
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	1	
1.2	Auslösewerte und Grenzwerte	3	
1.3	Zuständige Behörden	3	
1.4	Vorgehensweise für die Stufe III der Lärmaktionsplanung in Wildau	4	
1.5	Untersuchungsgebiet	5	
2	Bestandsanalyse	7	
2.1	Lärmsituation	7	
2.1.1	Straßenverkehr	7	
2.1.2	Schienenverkehr	11	
2.1.3	Flugverkehr	13	
2.2	Verkehrssituation des Straßenverkehrs	15	
2.2.1	Straßennetz	15	
2.2.2	Verkehrsmengen und Lkw-Anteile	16	
2.2.3	Verkehrsorganisation	18	
2.2.4	Ausbauzustand	19	
2.2.5	Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand	20	
2.3	Vorhandene Planungen	23	
2.3.1	Flächennutzungsplan (2014)	23	
2.3.2	Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald 2015 bis 2020	24	
2.3.3	Wohnungsbauvorhaben in Wildau (Stand: 06.06.2018)	24	
2.4	Umsetzungsstand der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung der Stufe II	25	
3	Fortschreibung der Maßnahmenplanung	29	
3.1	Bündelung und räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehren	29	
3.2	Verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren	30	

Wildau	3.2.1	Geschwindigkeitsreduzierung	30
LAP Stufe III	3.2.2	Fahrbahnsanierungskonzept	32
14. Juni 2019	3.2.3	Verkehrsmanagement	33
	3.2.4	Straßenraumgestaltung	34
	3.3	Maßnahmen zum aktiven Schallschutz	35
	3.4	Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr	37
	3.5	Empfehlungen und Prioritätenreihung	39
4		Ruhige Gebiete	42
5		Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	46
		Tabellenverzeichnis	47
		Abbildungsverzeichnis	47
		Literaturverzeichnis	48
Anhang			51

1 Einleitung

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

Für die Stadt Wildau wird der Lärmaktionsplan 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 Wildau 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 Wildau erfolgt für den Straßen- und Schienenverkehrslärm. Zusätzlich wird die Lärmsituation für den Luftverkehr dargestellt. Gewerbelärm ist entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nicht relevant.

Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs für die Stadt Wildau erfolgte durch das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU). Kartierungspflichtig sind im Rahmen der Stufe III der Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen sowie Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsmengen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Jahr bzw. 8.000 Kfz am Tag. Die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr erfolgte durch das Eisenbahn-Bundesamt. Eine Lärmkartierung zum Flughafen Berlin-Brandenburg wurde durch das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft Brandenburg (MLUL) für den Flugverkehr 2023 erstellt.

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 (Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005, 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“.

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

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.

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. Nach einem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17.07.2018 sind die Maßnahmenplanungen der Lärmaktionspläne bindend (Anspruch einer Gemeinde auf straßenverkehrsrechtliche Umsetzung eines Lärmaktionsplanes; hier: Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb einer Ortsdurchfahrt, 2018).

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, 09.03.2017), 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, 05.Juni 2012) Arbeitshilfen zur Lärminderungsplanung. Sie werden bei der Aktionsplanung in Wildau berücksichtigt.

Ergänzt wird das BImSchG durch die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34.

BlmSchV, 06.März 2006). Sie regelt die Einzelheiten für die Erstellung der Lärmkarten.

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

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 / 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. Allerdings finden bereits Belästigungen tagsüber ab $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) und nächtliche Schlafstörungen ab $L_{Night} \geq 45$ dB(A) statt.

Für die Stufe III der Lärmaktionsplanung werden 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 Stadt Wildau. Zuständig ist dort:

Stadt Wildau
SG Planung
Karl-Marx-Straße 36
15745 Wildau

Für den Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Der erste gesetzlich vom Eisenbahn-Bundesamt geforderte Lärmaktionsplan ist nach § 47e Abs. 4 in Verbindung mit § 47d Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bis zum 18.07.2018 fertigzustellen.

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Eine Lärmaktionsplanungspflicht hinsichtlich der Lärmauswirkungen der großflächigen Umgebungslärmquelle Flughafen obliegt den davon betroffenen Gemeinden. Für die Erarbeitung eines Rahmenplans zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm) wurde eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft aus den betroffenen Kommunen Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Großbeeren, Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Mittenwalde, Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen sowie dem MLUL und des LfU gebildet.

1.4 Vorgehensweise für die Stufe III der Lärmaktionsplanung in Wildau

In der aktuellen Stufe III wird der Lärmaktionsplan der Stufe II für die Stadt Wildau aus dem Jahr 2011 aktualisiert. Die Vorgehensweise orientiert sich an den in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen Mindestanforderungen für die Erstellung von Lärmaktionsplänen und hat folgende Schwerpunkte:

- Durchführung der Bestandsanalyse,
- Aktualisierung bzw. Prüfung bisher nicht umgesetzter Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II (Fortschreibung der Maßnahmenplanung),
- Aktualisierung der Wirkungsanalyse,
- Festlegung ruhiger Gebiete,
- Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.

Die Bestandsanalyse umfasst die Auswertung der Lärmkartierung für den Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehr. Die bestehende Situation wird analysiert und Wechselwirkungen zu vorhandenen Planungen aufgezeigt. Der Umsetzungsstand der Maßnahmenempfehlungen aus der Lärmaktionsplanung der Stufe II wird ausgewertet.

Für die Bereiche des Straßen- und Schienenverkehrs, die in der vorherigen Lärmaktionsplanung Bestandteil waren, werden die noch offenen Maßnahmen geprüft bzw. fortgeschrieben und hinsichtlich ihrer verkehrlichen und akustischen Wirkung gutachterlich abgeschätzt.

Vorbeugend sind ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Es werden ruhige Gebiete definiert und Strategien zur Sicherung der Ruhe erarbeitet.

Die Öffentlichkeit wird über die Lärmaktionsplanung im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsverfahrens informiert und einbezogen. Die Ergebnisse fließen in die Lärmaktionsplanung mit ein.

1.5 Untersuchungsgebiet

Die Stadt Wildau gehört zum Landkreis Dahme-Spreewald in Brandenburg und liegt südöstlich von Berlin. Das Gemeindegebiet gliedert sich in den Kernort Wildau und Ortsteil Hoherlehme.

Auf einer Gesamtfläche von ca. 9 km² leben 10.290 Einwohner.¹ Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 1.143 Personen je km². Das Stadtgebiet wird durch die Bundesstraße B 179 und die Landesstraßen L 400 und L 401 an Berlin und an Königs Wusterhausen angeschlossen. Die nächstgelegenen Autobahnanschlüsse an die BAB A 10 sind die Anschlussstellen Königs Wusterhausen und Niederlehme. Wildau verfügt über einen S-Bahnanschluss nach Berlin und in Richtung Königs Wusterhausen, dort besteht auch ein Regionalbahnanschluss in Richtung Cottbus, Senftenberg, Frankfurt Oder, Potsdam und Flughafen Berlin-Schönefeld.

Wildau ist ein Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort mit überregionaler Versorgungsfunktion. Als Industrie- und Forschungsstandort und als Arbeitsstätten-schwerpunkt weist Wildau eine langjährige Tradition mit überregionaler Bedeutung auf. Auf dem westlich der Bahntrasse gelegenen ehemaligen Schwermaschinenbaugelände befinden sich Gewerbegebiete, die Technische Hochschule Wildau (FH), das Technologie- und Gründerzentrum, das Zentrum für Luft- und Raumfahrt sowie Maschinenbaubetriebe. Zudem ist das A 10-Center ein Versorgungszentrum für ein großes Einzugsgebiet mit überregionaler Ausstrahlung.

Entsprechend dem Lärmaktionsplan der Stufe II berücksichtigt die aktuelle Lärmaktionsplanung neben den verpflichtend zu kartierenden Bereichen weitere Straßenabschnitte ohne Lärmkartierung.

- Lärmkartierte Untersuchungsbereiche:
 - B 179,
 - BAB A 10,
 - Bahnstrecke Berlin – Cottbus,
 - Chausseestraße – Dorfaue,
 - L 30,
 - L 401: Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße² – Friedrich-Engels-Straße

¹ Einwohnerzahl Stichtag 30.11.2018, Quelle: Amtsblatt Nr. 6 vom 18.12.2018 zu finden auf der Internetseite der Stadt Wildau.

² Abschnitte der Richard-Sorge-Straße und Karl-Marx-Straße sind im Bereich des S-Bahnhofs Wildau fälschlicherweise unkartiert geblieben und somit lückenhaft, ob-

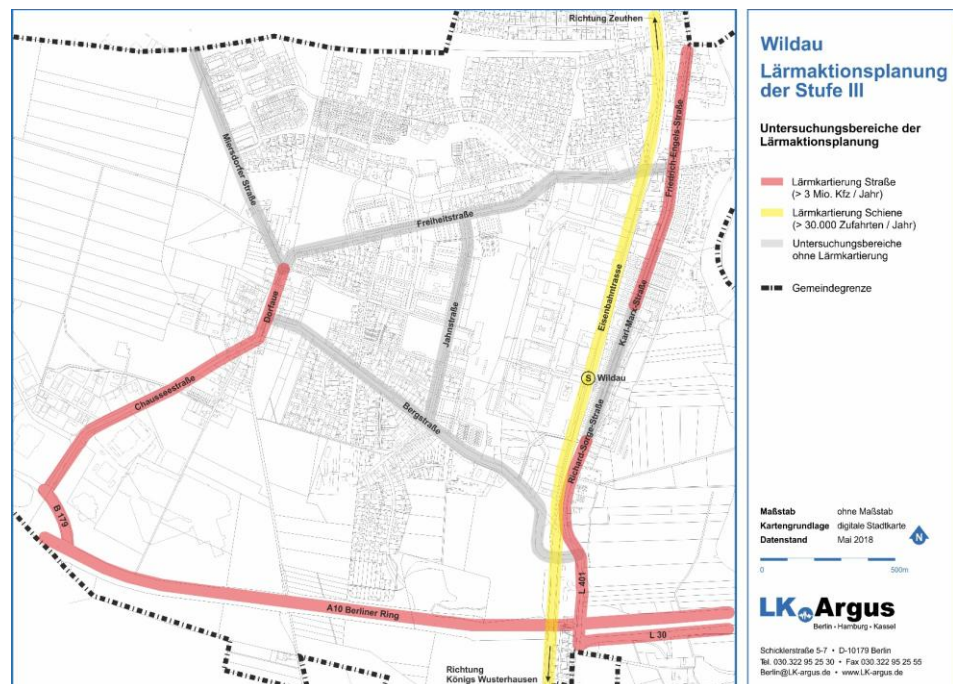
Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

- Zusätzliche nicht kartierte Untersuchungsbereiche:
 - Bergstraße,
 - Freiheitstraße,
 - Jahnstraße und
 - Miersdorfer Straße.

Abbildung 1: Untersuchungsbereiche der Lärmaktionsplanung der Stufe III



wohl eine Überschreitung der > 3 Mio. Kfz / Jahr besteht. Hier wird auf die Lärmkartierung der zweiten Stufe zurückgegriffen, um die Abschnitte zu bewerten.

2 Bestandsanalyse

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Die Bestandsanalyse umfasst die Auswertung der Lärmkartierung für den Straßen-, Eisenbahn- und Flugverkehr, die Darstellung der Verkehrssituation, die Analyse der bereits vorhandenen Planungen sowie die Darstellung des Umsetzungsstandes der lärmindernden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II.

2.1 Lärmsituation

2.1.1 Straßenverkehr

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 Wildau die folgenden Abschnitte:

- B 179,
- BAB A 10,
- Chausseestraße – Dorfaue,
- L 30,
- L 401: Richard-Sorge-Straße (teilweise) – Karl-Marx-Straße (teilweise) – Friedrich-Engels-Straße.

In der Stufe II (2011) war die L 401 durchgängig mit mehr als 8.000 Kfz am Tag kartierungspflichtig. In der aktuellen Lärmkartierung fehlen einzelne Abschnitte an der Richard-Sorge-Straße und Karl-Marx-Straße, die zwischen den kartierten Abschnitten liegen. Eine Abnahme der Verkehrsmenge und somit Aufhebung der Kartierungspflicht ist nicht plausibel. Für die Richard-Sorge-Straße und Karl-Marx-Straße werden daher die Kartierungsergebnisse von 2011 zu Grunde gelegt. Für den ebenfalls auf der L 401 liegenden Straßenzug der Friedrich-Engels-Straße (L 401) ist wiederum eine durchgängige Kartierung in der Stufe III erfolgt.

In der Stufe III wurden Straßenabschnitte der B 179 (zwischen BAB A 10 und Chausseestraße) und L 30 (zwischen Richard-Sorge-Straße und östlicher Stadtgrenze) zusätzlich kartiert, die in der Stufe II unberücksichtigt blieben.
Hinweis: Da von beiden Straßen keine Lärmbetroffenheiten ausgehen, werden diese zwar in der Bestandsanalyse dargestellt, aber in der Maßnahmenplanung nicht berücksichtigt.

In den Lärmkarten der Stufe III ist der Lärmschutzwall nördlich der BAB A 10 im Bereich zwischen Goethebahn und einer gedachten Verlängerung der Teichstraße zur Autobahn nicht dargestellt. Der Verlauf der Isophonenflächen deutet

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

allerdings auf einem Lärmschutzwall hin. In den Eingangs- und Ergebnisdaten der Lärmkartierung der Stufe III ist der Lärmschutzwall enthalten. Es wird daher angenommen, dass nur die Darstellung des Lärmschutzwalls in den Lärmkarten fehlt.

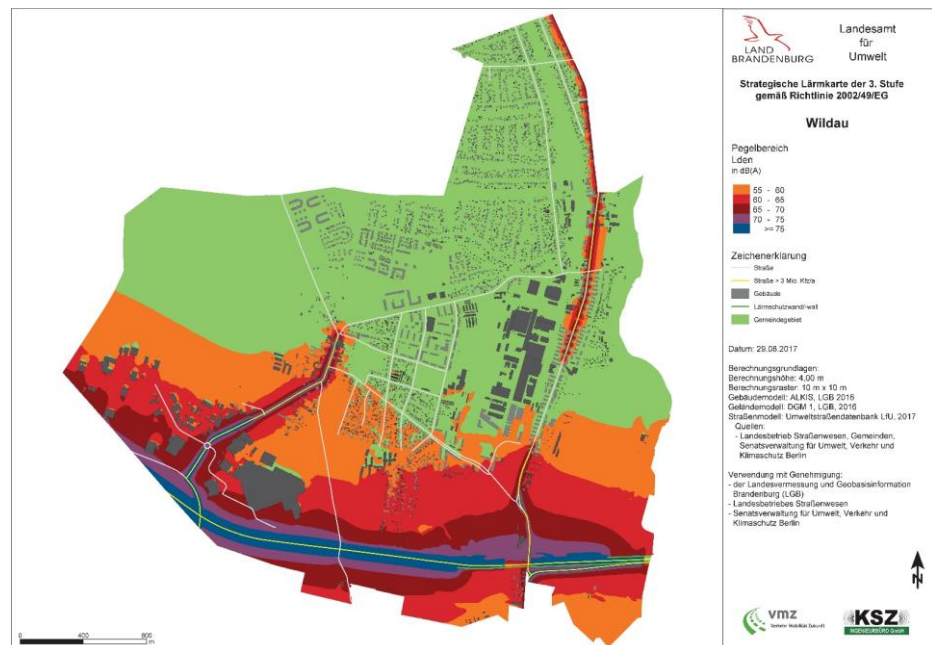
Der Sicht- und Lärmschutzwall nördlich der A 10 - der im Zuge der Erweiterung des A 10-Centers errichtet wurde – blieb erneut unberücksichtigt, obwohl im Lärmaktionsplan 2011 eine Überprüfung empfohlen wurde. Eine Aussage bezüglich seiner lärmindernden Wirkung kann nicht getroffen werden. Eine Überprüfung der von ihm ausgehenden Lärminderung wird erneut empfohlen.

Auswertung der Lärmkartierung

Die farbigen Isophonenflächen der strategischen Lärmkarten der Stufe III für das Tagesmittel und die Nachtstunden stellen die Pegel entlang des Straßennetzes dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden (Abbildung 2 und Abbildung 3).

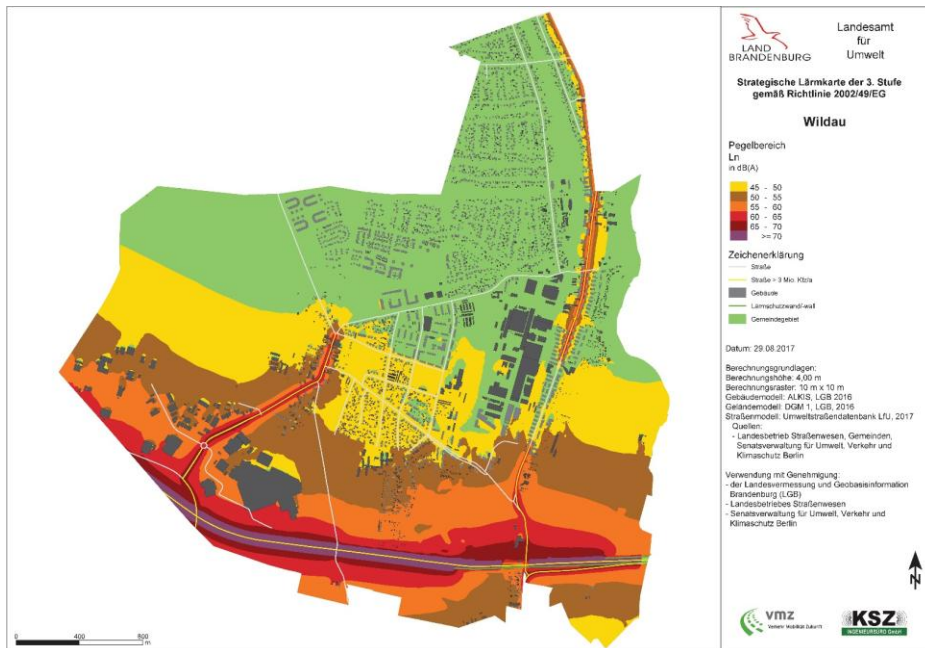
Aufgrund der fehlenden durchgängigen Kartierung der Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße wird die Lärmkartierung der Stufe II herangezogen. Abbildung 4 zeigt einen Ausschnitt der strategischen Lärmkarten der Stufe II für die Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße für den Gesamttag und die Nacht.

Abbildung 2: Strategische Lärmkarte Stufe III für den Straßenverkehr Gesamttag



Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg, Stand: 29.08.2017.

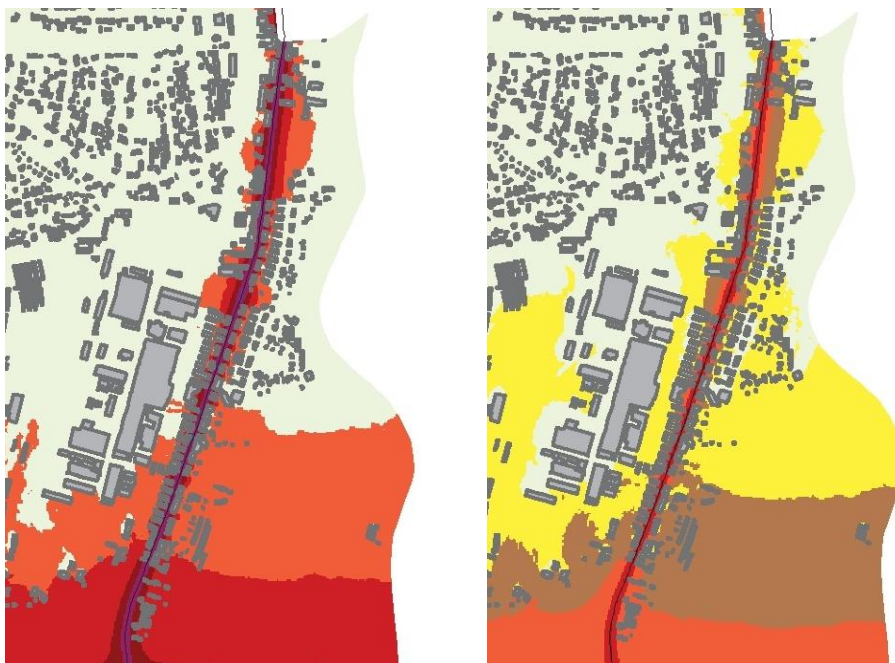
Abbildung 3: Strategische Lärmkarte Stufe III für den Straßenverkehr Nacht



Wildau
LAP Stufe III
14. Juni 2019

Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg, Stand: 29.08.2017.

Abbildung 4: Ausschnitt aus der Strategischen Lärmkarte für den Straßenverkehr der Stufe II für den Gesamttag (links) und für die Nacht (rechts) für die Straßenabschnitte Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße



Quelle: Landesumweltamt Brandenburg, Abt. TUS, Stand: 30.06.2007³

³ Das Landesumweltamt wurde in Landesamt für Umwelt umbenannt.

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

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 der Stadt Wildau am Gesamttag 144 Personen bzw. 1,5 % der Gesamtbevölkerung und in der Nacht 165 Personen bzw. 1,7 % der Gesamtbevölkerung betroffen. Nicht berücksichtigt bzw. nur teilweise berücksichtigt sind die Betroffenen in der Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße aufgrund der fehlerhaften Kartierung.

Ein Vergleich der damaligen und heutigen Lärmbetroffenheiten ist aufgrund der fehlerhaften Kartierung der Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße, der damals fehlenden Betroffenenzahlen zur Lärmkartierung der Stufe II und aufgrund eines geänderten Berechnungsverfahrens⁴ nicht möglich.

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen⁵

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Gesamtbe- völkerung	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Gesamtbe- völkerung
> 55 bis 60	552	5,5 %	> 45 bis 50	969	9,7 %
> 60 bis 65	193	1,9 %	> 50 bis 55	386	3,9 %
> 65 bis 70	139	1,4 %	> 55 bis 60	154	1,6 %
> 70 bis 75	5	0,1 %	> 60 bis 65	11	0,1 %
> 75	0		> 65 bis 70	0	
			> 70	0	
Summe	889	8,9 %	Summe	1.520	15,3 %

Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg.

Tabelle 2 gibt für die Stadt Wildau einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen, Kitas und Krankenhäusern entlang des Pflichtnetzes. Von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln sind ohne Berücksichtigung der unkartierten Abschnitte der Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße 87 Wohnungen, 3 Schulgebäude und eine Fläche von 1 km² betroffen.

⁴ Telefonische Auskunft von Herrn Friedrich, LfU, Mai 2018.

⁵ Bezogen auf 9.948 Einwohner aus dem Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Gemeinde Wildau, Stand: 29.08.2017.

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...			
		Wohnen	Schulen	Kindertagesstätten	Krankenhäuser
> 55	4	520	16	2	0
> 65	1	87	3	0	0
> 75	0	0	0	0	0

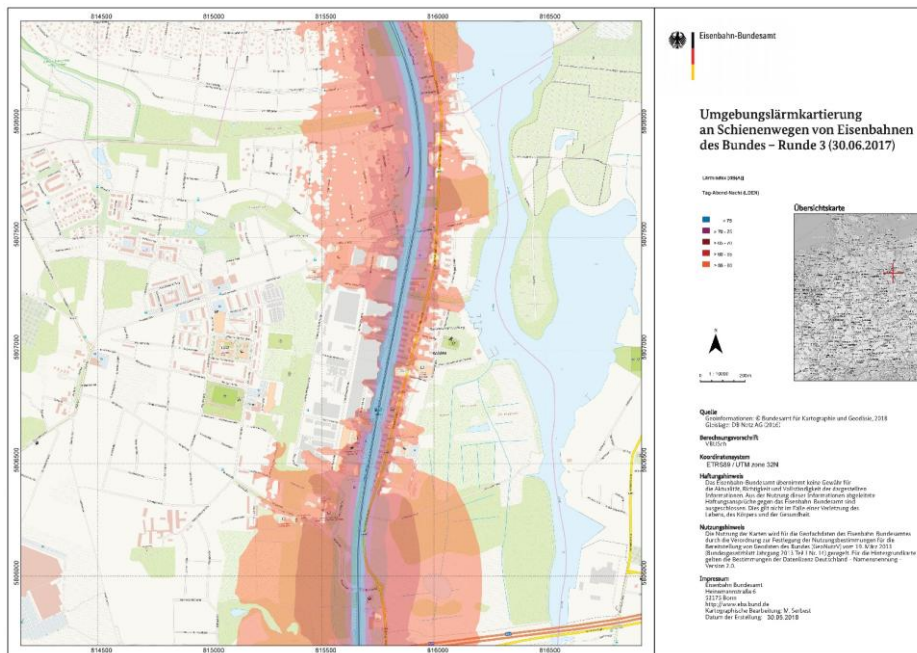
Wildau
LAP Stufe III
14. Juni 2019

Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg.

2.1.2 Schienenverkehr

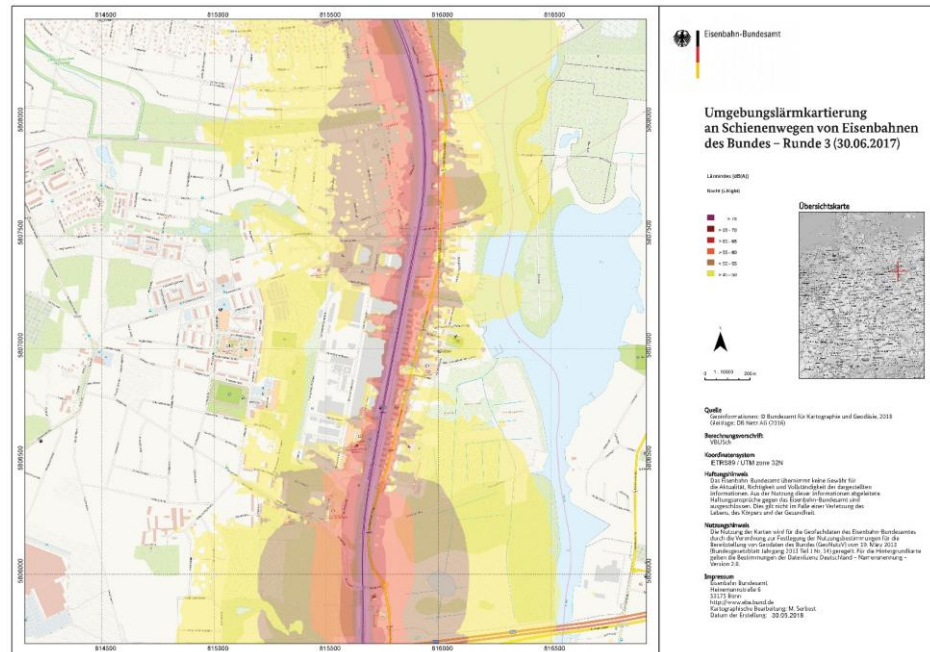
Kartierungspflichtig sind in der Lärmkartierung der Stufe III Haupt Eisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Fahrten pro Jahr. Abbildung 5 und Abbildung 6 zeigen die Isophonen der kartierten Eisenbahntrasse in Wildau.

Abbildung 5: Strategische Lärmkarte Stufe III für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Gesamttag



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 30.06.2017.

Abbildung 6: Strategische Lärmkarte Stufe III für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Nacht



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 30.06.2017.

Tabelle 3 zeigt die Anzahl der Menschen, die von Schienenverkehrslärm belastet sind. Tagsüber sind 610 Bewohner und nachts rund 960 Einwohner potenziell gesundheitsgefährdenden Pegeln von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt.

In Wildau sind auf einer Fläche von $0,87 \text{ km}^2$ ca. 340 Wohnungen gesundheitsrelevanten Lärmpegeln von mehr als 65 dB(A) am Gesamttag betroffen (Tabelle 4).

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)⁶

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Schienen- verkehrs- lärm	Anteil an der Gesamtbe- völkerung	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Schienen- verkehrs- lärm	Anteil an der Gesamtbe- völkerung
> 55 bis 60	850	8,6 %	> 45 bis 50	1.210	12,3 %
> 60 bis 65	520	5,3 %	> 50 bis 55	790	8,0 %
> 65 bis 70	410	4,1 %	> 55 bis 60	460	4,7 %
> 70 bis 75	170	1,7 %	> 60 bis 65	380	3,8 %
> 75	30	0,3 %	> 65 bis 70	110	1,1 %
			> 70	10	0,1 %
Summe	1.980	20,0 %	Summe	2.960	30,0 %

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand Februar 2018.

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

Tabelle 4: Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Flächen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl an Gebäuden für ...			
		Wohnen	Schulen	Kindertagesstätten	Krankenhäuser
> 55	2,22	1.064	2	0	0
> 65	0,64	322	0	0	0
> 75	0,23	18	0	0	0

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand Februar 2018.

2.1.3 Flugverkehr

Die vom Großflughafen Berlin-Brandenburg für 2023 prognostizierte Fluglärmbelastung für den Gesamttag und die Nacht ist der Abbildung 7 und Abbildung 8 zu entnehmen.

Das Stadtgebiet wird von den kartierten Isophonen nicht berührt. Es werden keine Betroffenen ausgewiesen. Eine Berichterstattung zum Teilaspekt Fluglärm ist daher nicht notwendig.⁷

⁶ Bezogen auf 9.878 Einwohner aus dem Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A 2017 / 2018 des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand: Februar 2018.

⁷ Schriftliche Mitteilung von Herrn Krüsmann, Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Mai 2018.

Wildau

LAP Stufe III

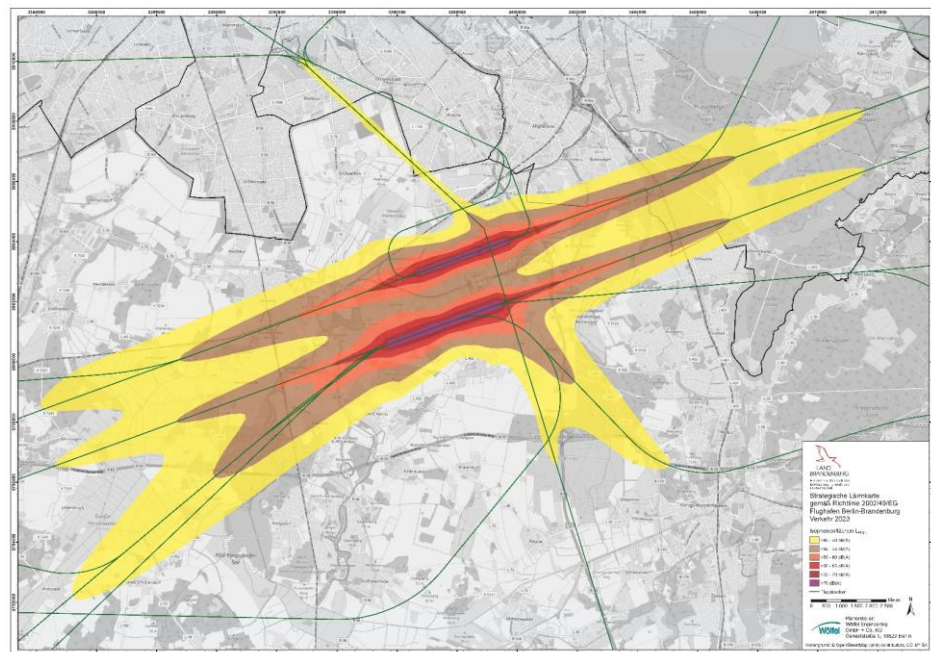
14. Juni 2019

Abbildung 7: Fluglärmbelastung Prognose 2023 Gesamttag



Quelle: accon Environmental Consultants, Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin-Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 3 Überprüfen des Rahmenplans Teil 1 und 2, Entwurf Stand Juni 2018.

Abbildung 8: Fluglärmbelastung Prognose 2023 Nacht



Quelle: accon Environmental Consultants, Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin-Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 3 Überprüfen des Rahmenplans Teil 1 und 2, Entwurf Stand Juni 2018.

2.2 Verkehrssituation des Straßenverkehrs

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

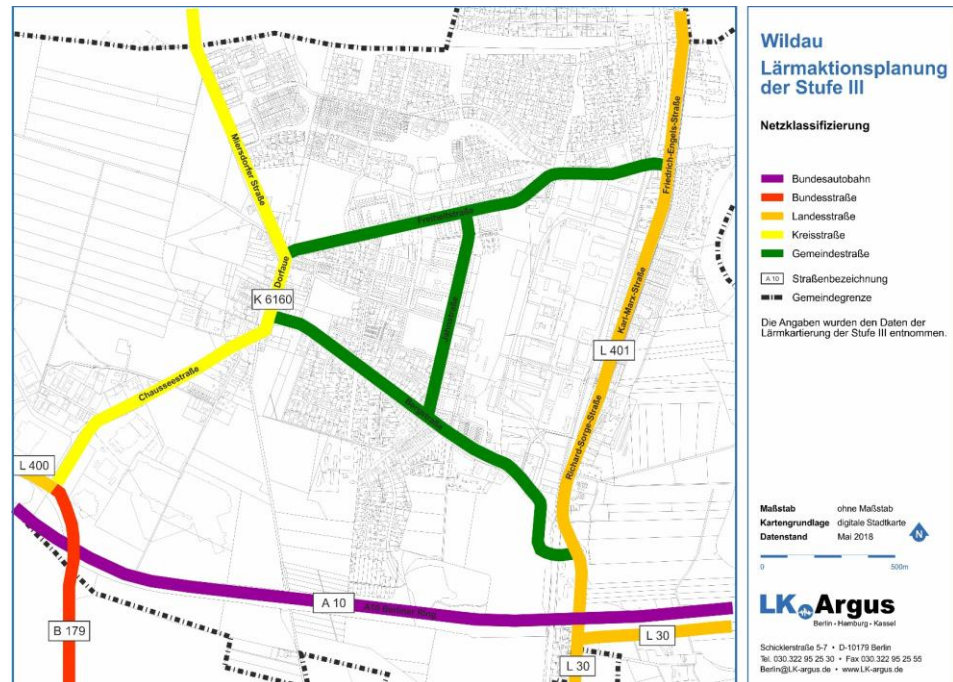
Im Folgenden wird die Situation für den Straßenverkehr an den zu untersuchenden Straßen analog der Lärmaktionsplanung der Stufe II aufbereitet und aktualisiert. Die Analyse basiert auf den Daten der Lärmkartierung der Stufe III bzw. der Stufe II für die Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße (unkartierter Bereich) sowie einer Vorortbegehung im April / Mai 2018.

2.2.1 Straßennetz

Das Straßennetz der Lärmaktionsplanung ist in folgende Netzklassen eingeteilt:

- Bundesautobahn:
 - A10 (Berliner Ring)
- Bundesstraße:
 - B 179 (Anschluss an L 400)
- Landesstraßen:
 - L 30 von Königs Wusterhausen über Wildau zur A 10 Anschlussstelle Niederlehme
 - L 400 von Wildau nach Berlin über Waltersdorf (Anschluss an B 179 bei der Anschlussstelle Königs Wusterhausen)
 - L 401 von Königs Wusterhausen in Richtung Zeuthen (Richard-Sorge-Straße, Karl-Marx-Straße, Friedrich-Engels-Straße)
- Kreisstraße:
 - K 6160 von Anschlussstelle Königs Wusterhausen in Richtung Miersdorf (Chausseestraße, Dorfaue, Miersdorfer Straße)
- Kommunale Straßen:
 - Verbindung von L 401 und K 6160 (Bergstraße, Freiheitstraße)
 - Verbindung der Bergstraße und Freiheitstraße (Jahnstraße)

Abbildung 9: Netzklassifizierung

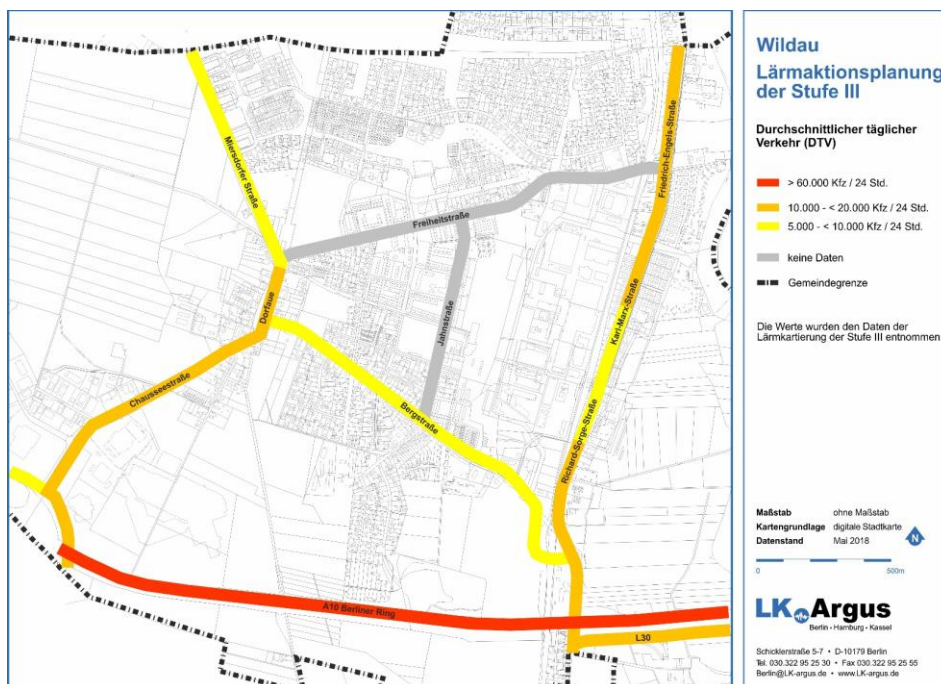


2.2.2 Verkehrsmengen und Lkw-Anteile

Für das Untersuchungsstraßennetz liegen in den Eingangs- und Ergebnisdaten der Lärmkartierung der Stufe III vom Land Brandenburg Angaben zu den Verkehrsmengen und dem Schwerverkehrsanteil vor. Demnach liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der Chausseestraße bei 14.742 Kfz / 24 Stunden, auf der Dorfaue bei 11.696 Kfz / 24 Stunden, auf dem Straßenzug Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße – Friedrich-Engels-Straße mit Ausnahme des nicht kartierten Abschnittes bei 10.677 Kfz / 24 Stunden, auf der L 30 bei 10.174 Kfz / 24 Stunden und auf dem Abschnitt der B 179 bei 10.560 Kfz / 24 Stunden. Abgesehen von der BAB A 10 mit 69.530 Kfz / 24 Stunden sind dies die höchsten Werte in Wildau. Die Miersdorfer Straße, die Bergstraße und die L 400 weisen eine Verkehrsstärke unter 8.000 Kfz / 24 Stunden auf. Wie bereits in Kapitel 2.1.1 erläutert, erscheint die in der Lärmkartierung angenommene Verkehrsmenge in einem Zwischenabschnitt der Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße mit 7.326 Kfz / 24 Stunden nicht plausibel, da in den direkt angrenzenden Straßenabschnitten Werte von 10.677 Kfz / 24 Stunden bestehen. Für die Freiheitstraße und Jahnstraße liegen in der Lärmkartierung keine Verkehrsdaten vor (Abbildung 10).

Abbildung 10: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

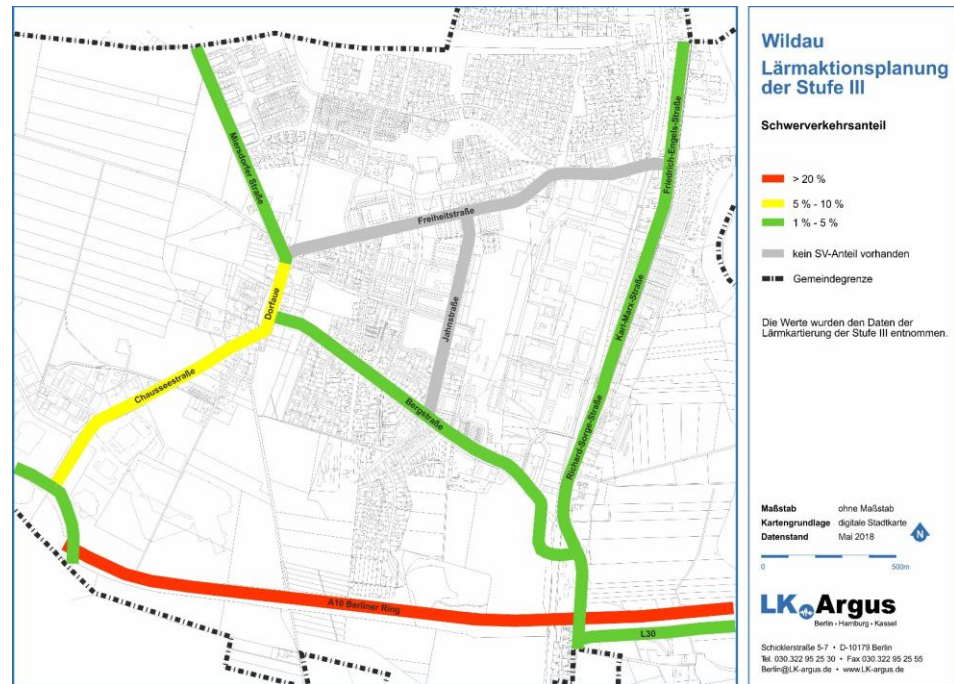
Wildau
LAP Stufe III
14. Juni 2019



Der Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) an der BAB A 10 in Höhe Wildau beträgt 23 %. Am Straßenzug Chausseestraße – Dorfau liegt der SV-Anteil bei 7 %. An allen anderen untersuchten Straßen besteht ein SV-Anteil unter 5 %. An der Freiheitstraße und Jahnstraße lagen keine Daten vor.

Im Lärmaktionsplan der Stufe II wurde auf Grundlage von Erhebungen für die Bergstraße ein SV-Anteil von 28 % angegeben. Aktuell ist in den Eingangsdaten der Lärmkartierung vom Land Brandenburg ein niedrigerer Wert von unter 5 % angegeben. Dies erscheint nicht plausibel.

Abbildung 11: Schwerververkehrsanteil



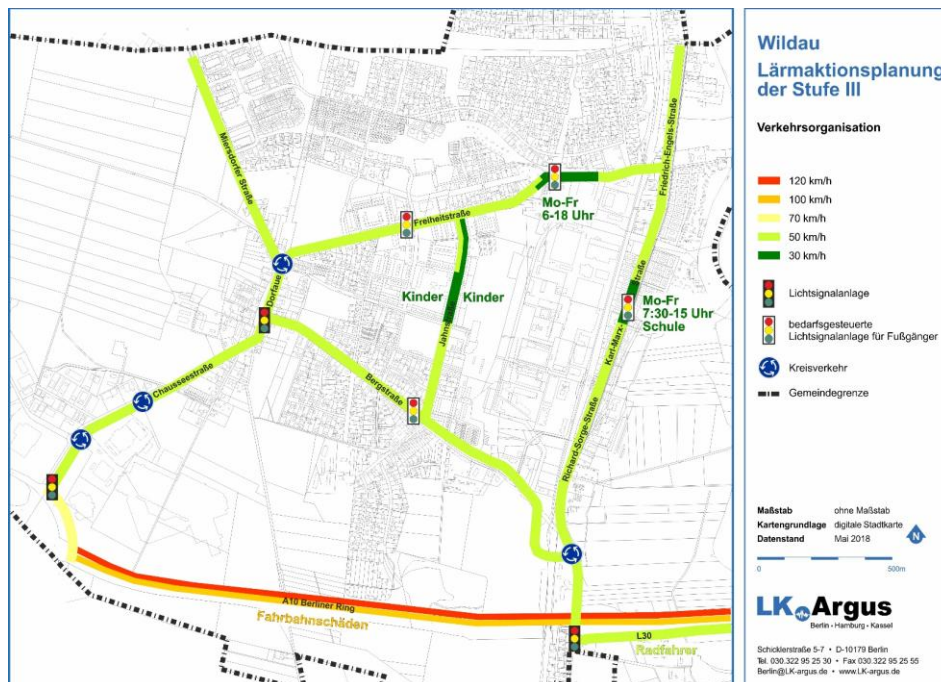
2.2.3 Verkehrsorganisation

Auf der BAB A 10 besteht in Richtung Potsdam eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h. In der Gegenrichtung ist die Geschwindigkeit auf 100 km/h aufgrund von Fahrbahnschäden beschränkt (nach Ortsbegehung im April / Mai 2018). In der Lärmkartierung wurde beidseitig von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ausgegangen und somit die Lärmbelastung überschätzt. Auch die Geschwindigkeit an der B 179 wurde mit 120 km/h überschätzt. In der Praxis gilt an der B 179 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Auf dem übrigen Untersuchungsstraßennetz gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Ausnahmen, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist, bestehen an der Freiheitstraße zwischen Höhe Gesundheitszentrum und Schmiedestraße Mo-Fr 6-18 Uhr, an der Karl-Marx-Straße zwischen Kastanienstraße und Breite Straße Mo-Fr 7:30-15 Uhr aufgrund der Schule sowie an der Jahnstraße zwischen Röntgenstraße und Grabowskistraße aufgrund von Kindern und auf dem östlichen Fahrstreifen zwischen Freiheitstraße und Röntgenstraße (Abbildung 12). An der Chausseestraße zwischen B 179 und Höhe Kreisverkehr Am Kleingewerbegebiet, an der Richard-Sorge-Straße Höhe Bergstraße sowie an der L 30 (Tempo 50 aufgrund von Radfahrern) wurde die Geschwindigkeit in der Lärmkartierung mit 100 km/h anstatt 50 km/h überschätzt.

Lichtsignalgeregelt sind die Knotenpunkte B 179 - L 400 / Chausseestraße, Chausseestraße - Dorfaue / Bergstraße sowie Richard-Sorge-Straße / L 30. Die Lichtsignalanlagen (LSA) werden ergänzt durch bedarfsgesteuerte LSA zur Querungssicherung des Fußgängerverkehrs an der Bergstraße auf Höhe

Jahnstraße, der Freiheitstraße auf Höhe Fichtestraße und Bachstelzengang sowie der Karl-Marx-Straße auf Höhe Volkshaus. Kreisverkehre sind in Ortsrandlage auf der K 6160 an den Knotenpunkten Chausseestraße / Gewerbepark, Chausseestraße / A 10-Center Nord und auf der L 401 am Knotenpunkt Richard-Sorge-Straße / Bergstraße. Im Ort befindet sich ein weiterer Kreisverkehr auf der K 6160 am Knotenpunkt Dorfaue - Freiheitstraße / Miersdorfer Straße - Röntgenstraße.

Abbildung 12: Verkehrsorganisation

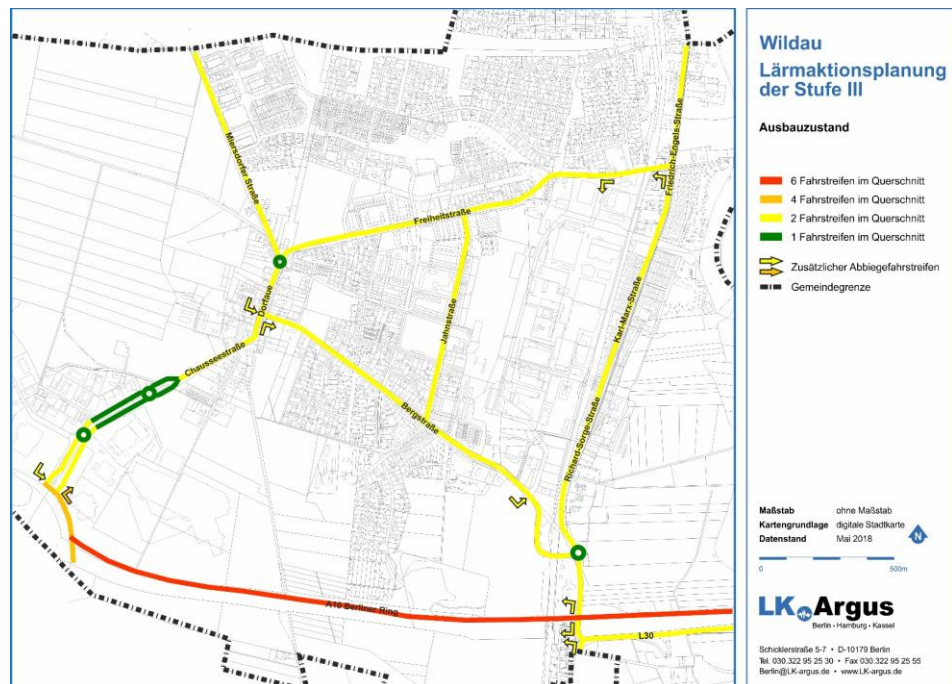


2.2.4 Ausbauzustand

Ein Fahrstreifen je Richtung ist der vornehmliche Ausbaustandard (Abbildung 13). Zwei Fahrstreifen je Richtung sind auf der B 179 vorhanden. Die BAB A 10 besitzt drei Fahrstreifen und einen Standstreifen je Fahrtrichtung.

Seit dem 18.02.2019 ist die Verkehrsführung am Knotenpunkten Berliner Chaussee / Chausseestraße geändert. Es gibt nun zwei separate Rechtsabbiegespuren in Richtung A 10-Center und eine gemeinsame Geradeaus- und Linksabbiegespur vorhanden.

Abbildung 13: Ausbauzustand

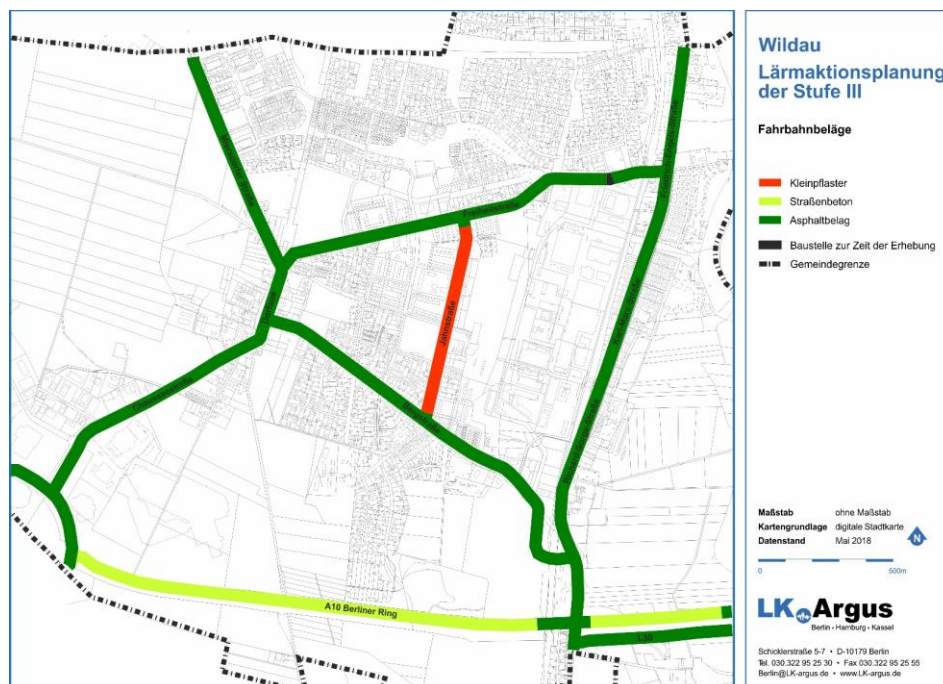


2.2.5 Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand

Bei einem Abgleich des im April / Mai 2018 vor Ort befahrenen Untersuchungsstraßennetzes mit der Lärmkartierung stimmten die Angaben in den lärmkartierten Abschnitten mit der Praxis überein. Demnach ist der überwiegende Teil der Fahrbahnen asphaltiert (Abbildung 14). Die BAB A 10 ist hauptsächlich mit Beton ausgestattet. Auf den zwei Autobahnbrücken (über die Eisenbahntrasse bzw. Richard-Sorge-Straße und über den Dahmeffluss) wurde lärmarmer Gussasphalt verbaut. Bei der Jahnstraße wurde Kleinpflaster verwendet.

Abbildung 14: Fahrbahnbeläge, Stand April / Mai 2018

Wildau
LAP Stufe III
14. Juni 2019



Neben der Belagsart spielt auch der Fahrbahnzustand (Abbildung 15) eine Rolle für die Lärmbelastung. Insbesondere auf der BAB A 10 in Richtung Frankfurt (Oder) befinden sich nahezu auf der gesamten Länge Fahrbahnschäden (Ausbesserungsmaßnahmen). Auf der Richard-Sorge-Straße (Abbildung 16) treten Fahrbahnschäden an den Fahrbahnrandern auf.

Des Weiteren können in der Freiheitstraße am Bahnübergang erhöhte Belastungen beim Überfahren der Gleise auftreten. Zu höheren Lärmbelastungen durch Kleinpflaster kommt es in der Jahnstraße. Diese weist zwischen Bergstraße und Grabowskistraße zusätzliche Fahrbahnschäden auf (Abbildung 17). An den restlichen zum Untersuchungsnetz zählenden Straßen und Straßenabschnitten sind keine größeren akustisch relevanten Mängel feststellbar.

Abbildung 15: Fahrbahnzustand, Stand April / Mai 2018

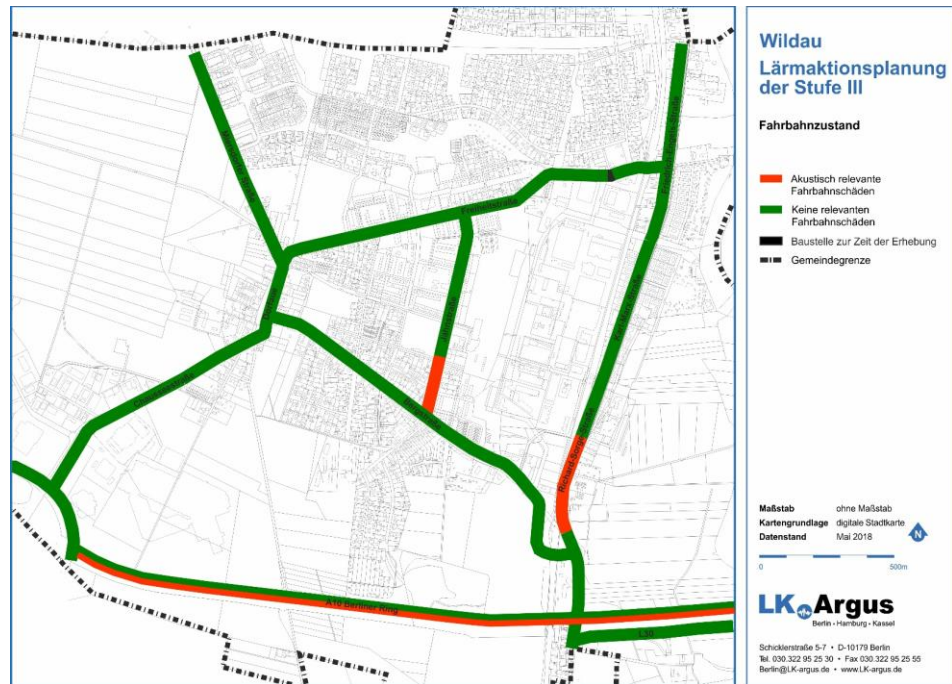


Abbildung 16: Richard-Sorge-Straße



Quelle: eigene Aufnahmen.

Abbildung 17: Jahnstraße



Quelle: eigene Aufnahmen.

2.3 Vorhandene Planungen

Eine wichtige Grundlage für die Lärmaktionsplanung sind neben der vorliegenden Lärmkartierung auch die bereits vorhandenen Planungen, da sie neben dem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmsituation haben können. Daher ist es sinnvoll, diese zunächst zu analysieren und die darin enthaltenen Maßnahmen und Empfehlungen, die im Planungshorizont des Lärmaktionsplans liegen und für die Untersuchungsbereiche relevant sind, zu beurteilen.

Bei der Auswertung der vorhandenen Planungen wurden folgende Unterlagen berücksichtigt:

- Flächennutzungsplan (2014),
- Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald 2015-2020 und
- Wohnungsbauvorhaben in Wildau (Stand: 06.06.2018).

2.3.1 Flächennutzungsplan (2014)

Aus dem Flächennutzungsplan (Stadt Wildau, 22. August 2014) sind folgende Darstellungen für den Lärmaktionsplan von Relevanz:

- Entwicklung mehrerer neuer Wohnstandorte durch Nachverdichtung, Umstrukturierung und Bebauung neuer Flächen im gesamten Wildauer Stadtgebiet z. B. südlich der Bergstraße, nördlich der Freiheitstraße oder östlich der Friedrich-Engels-Straße.
- Nachverdichtung von Gewerbeflächen des Schwermaschinenbaugeländes zwischen Freiheitstraße und Bergstraße, des Gewerbeparks Wildau-Hoherlehme, des Kleingewerbegebietes Wildau-Hoherlehme und des Gewerbepark Süd - alle zwischen BAB A 10 und Chausseestraße - sowie eine Erweiterung des LUTRA-Hafens südlich der L 30.
- Erweiterung der Anlagen am bestehenden Sport- und Freizeitzentrum „Wildorado“ an der Jahnstraße.
- Wegeverbindung für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fuß- / Radverkehr) bspw. zwischen dem SMB-Wissenschafts- und Technologiepark mit den Standorten der TH Wildau und dem Funckerberg.

Von der Entwicklung bzw. Nachverdichtung von Wohn- und Gewerbeflächen sowie Flächen für den Gemeinbedarf können akustische Auswirkungen ausgehen. Eine genaue Abschätzung der Auswirkungen ist aufgrund der unbekannteren Kfz-Verkehrsmengenverteilung, die von den angedachten Flächen ausgehen, nicht möglich.

2.3.2 Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald 2015 bis 2020

Im Nahverkehrsplan (PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG, 15.04.2015) sind folgende Entwicklungen formuliert, die Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung haben können:

- Errichtung einer neuen Haltestelle am Knotenpunkt Fichtestraße / Röntgenstraße zur besseren ÖPNV-Anbindung des Wildorado Sport- und Freizeitzentrums in der Jahnstraße,
Diese Maßnahme wurde bereits realisiert.
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Gewerbeparks Wildau-Hoherlehme und Kleingewerbegebiet Wildau (Anbindung durch Stichfahrt und Errichtung von Haltestellen, Mo - Sa),
Diese Maßnahme wurde bereits realisiert.
- Ausweitung des Busfahrtenangebots in der Zeit von Mo - Fr 5 - 20 Uhr im Bereich Wildau, A10 Center – Wildau, Dorfaue – Miersdorf auf einen 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit und einen 60-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit; Ausweitung des Fahrtenangebotes auf einen ganztägigen 30-Minuten-Takt mit Eröffnung des Flughafens BER,
- Errichtung eines „Bedarfs-Nightliners“ am Wochenende zur Anbindung des A10-Centers in den Abendstunden.

Von der Verbesserung des ÖPNV-Angebots können akustische lärmmindernde Auswirkungen ausgehen. Die Lärminderung liegt bei < 1 dB(A).

2.3.3 Wohnungsbauvorhaben in Wildau (Stand: 06.06.2018)

In Wildau gibt es folgende Überlegungen zu Wohnungsbauvorhaben (Stadt Wildau, 06.06.2018), die im Flächennutzungsplan 2014 nicht explizit als Wohnflächen ausgewiesen sind, wofür aber teilweise schon Bauanträge eingereicht bzw. Baugenehmigungen erteilt wurden:

- Studentenwohnheime am Pirschgang, Dorfaue / Bergstraße und am Hochschulring mit insgesamt ca. 250 Wohneinheiten,
- Wohnungsbauvorhaben an der Straße des Friedens, Bergstraße / Jahnstraße, Wagnerstraße (Innenhofbebauung), Fichtestraße 113, Käthe-Kollwitz-Straße, Wagnerstraße 1d und im Bereich Hückelhovener Ring mit insgesamt rund 190 Wohneinheiten.

Eine genaue Abschätzung der akustischen Auswirkungen ist wie beim Flächennutzungsplan aufgrund der unbekanntenen Kfz-Verkehrsmengenverteilung, die von den angedachten Vorhaben ausgehen, nicht möglich.

2.4 Umsetzungsstand der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung der Stufe II

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

Der aktuelle Umsetzungsstand der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung der Stufe II wird im Folgenden dargestellt. Der Tabelle 5 sind die bereits realisierten Maßnahmen und der Tabelle 6 die (noch) nicht realisierten Maßnahmen zu entnehmen. Die Gründe der nicht erfolgten Umsetzung werden genannt.

Tabelle 5: realisierte Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II

Straße, Bahnstrecke	Planung / Durchführung / Empfehlungen
BAB A10	Beidseitige Angleichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, verstärkte Geschwindigkeitskontrolle <i>Hinweis: Die Stadt Wildau hatte zu der Maßnahme keine verbindliche Aussage des Landesbetrieb Straßenwesen erhalten. Es sind wohl Sanierungsarbeiten von Juni bis Oktober 2019 geplant. Bei einer Vor-Ort-Befahrung durch LK Argus im Mai 2018 bestand auf der nördlichen Fahrbahn eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und auf der südlichen Fahrbahn eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h wegen Fahrbahnschäden.</i> Lärmarmer Gussasphalt (auf beiden Autobahnbrücken)
Bahnstrecke	Erweiterung / Neubau S-Bahnhof Wildau
Chausseestr. (K 6160)	Sanierung Fahrbahnbelag zwischen Am Kleingewerbegebiet und Goethebahn
Dorfaue (K 6160)	Abbiegefahrstreifen am Knotenpunkt Dorfaue / Bergstr. Kreisverkehr Dorfaue - Freiheitstr. / Miersdorfer Str. – Röntgenstr. Überprüfung Radwegplanung
Richard-Sorge-Str. (L 401)	Kreisverkehr Richard-Sorge-Str. / Bergstr.
Karl-Marx-Str. (L 401)	Sanierung Fahrbahnbelag Planung von Parkständen
Friedrich-Engels-Str. (L 401)	Abbiegefahrstreifen zur Freiheitstr. Sanierung Fahrbahnbelag Geh- und Radwegplanung Planung von Parkständen Planung von Querungshilfen
Bergstr.	Kreisverkehr Richard-Sorge-Str. / Bergstr. Südanbindung SMB-Gelände Sanierung Fahrbahnbelag Überprüfung und Umsetzung Geh- und Radwegenanlagen Überprüfung und Umsetzung von Parkständen
Freiheitstr.	Kreisverkehr Dorfaue - Freiheitstr. / Miersdorfer Str. - Röntgenstr. Sanierung Fahrbahnbelag Überprüfung und Umsetzung Geh- und Radwegenanlagen

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

Straße, Bahnstrecke	Planung / Durchführung / Empfehlungen
	Planung von Parkständen im Seitenraum
Jahnstr.	Errichtung von Erdwällen entlang der Parkplätze zum Sport- und Freizeitpark Wildau (Erdwall im Bereich des neu angelegten Kunstrasenplatzes errichtet)
Miersdorfer Str. (K 6160)	Kreisverkehr Dorfaue - Freiheitstr. / Miersdorfer Str. – Röntgenstr.

Tabelle 6: nicht realisierte Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II

Straße	Planung / Durchführung / Empfehlungen	Anmerkungen der Stadt
BAB A10	<p>Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h von 22 bis 6 Uhr für Lkw</p> <p>Überprüfung Reflexionsvermögen der transparenten Lärmschutzwand, ggf. Änderung der Bekleidung</p> <p>ggf. Erhöhung und/oder Verlängerung des nördlich der A 10 gelegenen Lärmschutzwalls bzw. als Lärmschutzwand auf der Autobahnbrücke</p> <p>Überprüfung der Reflexionen von Bäumen hinter dem Lärmschutzwall</p> <p>Überprüfung der Lärminderungswirkung vom Lärmschutzwall am A10-Center</p> <p>Lärmarmer Asphalt (außerhalb der beiden Autobahnbrücken)</p> <p>Leitsystem für Lkw</p> <p>Überprüfung Photovoltaik an Lärmschutzwänden</p>	<p>Keine verbindliche Aussage des Landesbetrieb Straßenwesen erhalten, wird weiter gefordert</p> <p>Keine Priorität des Landesbetrieb Straßenwesen, wird weiterverfolgt</p> <p>Machbarkeitsstudie für LS-Wand auf nördl. Autobahnbrücke erstellt -> keine Bedenken</p> <p>Keine Priorität, wird weiterverfolgt</p> <p>Keine Priorität, wird weiterverfolgt</p> <p>Forderung an den Landesbetrieb Straßenwesen</p> <p>Keine verbindliche Aussage des Landesbetrieb Straßenwesen erhalten</p> <p>Beratung durch externes Büro ohne Ergebnis. Bei Auf-/Anbauten muss Baurecht durch Bebauungsplan geschaffen werden</p>
Bahnstrecke	<p>Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesschienenwegen</p> <p>Prüfung von Lärmschutz in kommunaler Baulast</p>	<p>DB zuständig</p> <p>Wäre nur mit Ausbau der Bahnstrecke im Planfeststellungsverfahren möglich</p>
Chausseestr. (K 6160)	Erweiterung Geh- und Radweg zwischen Am Kleingewerbegebiet und Goethebahn	Keine Beteiligung der Stadt an Maßnahme des Landkreises; Altbestand erhalten geblieben
Dorfaue (K 6160)	Überprüfung passiver Schallschutz bei Neuausweisung Wohngebiet (westl. Kochstraße)	Planung wurde nicht fortgeführt. Bei Weiterführung des Planverfahrens muss Schallschutz mitbetrachtet werden

Straße	Planung / Durchführung / Empfehlungen	Anmerkungen der Stadt
Richard-Sorge-Str. (L 401)	Bypass am Kreisverkehr in Ri. Süden (Königs Wusterhausen)	Aufgrund von Eigentumssituation und Eingriff in geschützte Dahmewiesen nicht umsetzbar
	Sanierung Fahrbahnbelag	Ab 2019 geplant
	Überprüfung Geh- und Radwegplanung	Aufgrund von Platzmangel nicht umsetzbar
	Überprüfung Planung von Parkständen	Aufgrund von Platzmangel nicht umsetzbar
Bergstr.	Überprüfung lärmarrer Fahrbahnbelag	Nicht erfolgt, da bis 50 km/h durch die Stadt als technisch nicht wirkungsvoll erachtet
	Überprüfung Querungshilfen (Mittelinseln) für Fußgänger im Bereich Schillerallee, Fichtestr.	Im Zuge des Neubaus der Bergstraße geprüft und nicht weiter gefordert
	Linksabbiegefahrstreifen zur Jahnstraße	Aufgrund von Platzmangel nicht umsetzbar. LSA um Schleife in Jahnstraße erweitert
Freiheitstr.	Querungshilfe für ÖPNV-Nutzer im Haltestellenbereich des Gesundheitszentrums	Im Zuge des Neubaus der Freiheitstraße geprüft und nicht weiter gefordert
	Überprüfung Aufhebung Tempo-30-Regelung vor Gesundheitszentrum, ggf. Geschwindigkeitskontrolle	Tempo-30 besteht wegen benachbarter Kita zwischen Höhe Haltestelle Gesundheitszentrum und Schmiedestraße
	Überprüfung Wartezeiten Bahnübergang	Weitere Taktverdichtungen sind geplant, die zu längeren Wartezeiten am Bahnübergang führen werden
Jahnstr.	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf gesamter Länge, ggf. Ausweitung Tempo-30-Regelung bzw. -zone auf angrenzende Straßen, Geschwindigkeitskontrolle	Tempo 30 besteht zwischen Röntgenstraße und Geschwister-Scholl-Straße bzw. Freiheitstraße. Eine Ausweitung ist z. Zt. nicht geplant. Überprüfung bei Straßensanierung geplant
	Errichtung von Erdwällen entlang der Parkplätze zum Sport- und Freizeitpark Wildau	Erdwall im Bereich des neu angelegten Kunstrasenplatzes errichtet. Bei Weiterentwicklung des Gebietes wären weitere Maßnahmen vorgesehen
	Austausch des schadhafte Pflasters durch Asphalt Querungshilfen an hoch frequentierten Stellen	Weiterhin geplant Z. Zt. sind keine Bedarfe ersichtlich
Miersdorfer Str. (K 6160)	Sanierung des Gehwegs zwischen Kreisverkehr und Straße Am Friedhof	Weiterhin geplant
	Planung von Parkständen zwischen Kreisverkehr und Am Friedhof	Aufgrund von Platzmangel nicht umsetzbar

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

3 Fortschreibung der Maßnahmenplanung

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Die Maßnahmenplanung konzentriert sich auf den vom Kfz-Verkehr und Schienenverkehr verursachten Lärm im Untersuchungsstraßennetz bzw. Schienennetz. Die in der Lärmaktionsplanung der Stufe II empfohlenen Maßnahmen für die bereits untersuchten Straßen bzw. Schienentrasse werden im Folgenden übernommen bzw. fortgeschrieben. Die generell möglichen Maßnahmen zur Lärminderung sind dem Lärmaktionsplan der Stufe II zu entnehmen. Eine Berücksichtigung der neu kartierten Straßen B 179 und L 30 erfolgt nicht aufgrund nicht vorhandener betroffener Anwohner (siehe auch Kapitel 2.1.1).

3.1 Bündelung und räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehren

Verkehrsbündelungen können aus akustischer Sicht die Situation in der Gesamtbetrachtung nicht nur lokal wirksam verbessern. So kann die Bündelung von Verkehrsströmen auf Hauptachsen zu einer Entlastung im Nebennetz führen, ohne dass wesentliche Verschlechterungen an den Hauptachsen auftreten. Die räumliche Verlagerung kann auf neue Netzelemente und im Bestandsnetz erfolgen.

In Wildau ist eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs nur begrenzt möglich. Für die stark befahrenen Straßen BAB A 10, Chausseestraße, Dorfaue, Richard-Sorge-Straße, Karl-Marx-Straße und Friedrich-Engels-Straße bestehen keine alternativen Straßenabschnitte zur Verlagerung.

Akustisch relevante Lkw-Anteile bestanden in der Lärmaktionsplanung der Stufe II innerorts an der Bergstraße und Dorfaue. Die aktuell in der Kartierung enthaltenen Daten zum SV-Anteil in der Bergstraße sind deutlich niedriger angesetzt als damals und erscheinen unplausibel (vgl. Abschnitt 2.2.2, S. 16 ff). Es wird von keiner wesentlichen Änderung des SV-Anteils in der Zwischenzeit ausgegangen. Daher wird angenommen, dass die Anbindung des SMB-Geländes und der L 401 an die Autobahn (Anschlussstelle Königs Wusterhausen) weiterhin über die Bergstraße und K 6160 verläuft und immer noch erhöhte Werte auftreten.

Um die Wohngebiete an der Bergstraße vor Lkw-Lärm zu schützen, sollte ein Leitsystem für Lkw zur Bündelung des Verkehrs erarbeitet werden, das den Schwerverkehr von der Autobahn nicht durch den Ortskern führt, sondern durch weniger bewohnte Gebiete.

Daher sollte überprüft werden, ob der Schwerverkehr von der Autobahn besser über die Abfahrt Niederlehme und der parallel zur Autobahn verlaufenden Verbindungsstraße zwischen Richard-Sorge-Straße und der Autobahnabfahrt Niederlehme geführt werden kann (Abbildung 18). Diese Strecke ist aus

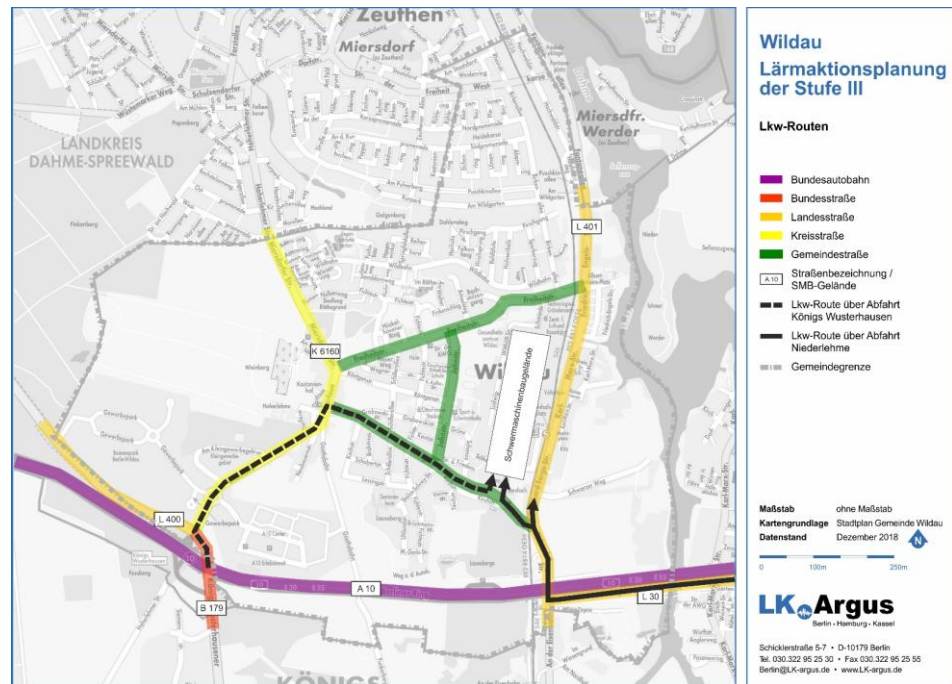
Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Richtung Berlin kommend 4 km länger bzw. aus Richtung Frankfurt (Oder) 4 km kürzer, als eine Anfahrt über die Anschlussstelle Königs Wusterhausen. Eine dementsprechende Wegweisung empfiehlt sich bereits auf der Autobahn. Eine Implementierung in Lkw-Navigationssystemen ist ebenfalls sinnvoll. Die Knotenpunktkapazitäten an der Ausweichstrecke sind zu überprüfen.

Abbildung 18: Lkw-Routen



3.2 Verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren

3.2.1 Geschwindigkeitsreduzierung

Einen erheblichen Beitrag zur Lärminderung kann die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit leisten. Zusätzliche positive Synergieeffekte ergeben sich durch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Luftqualität. Am akustisch effektivsten sind Maßnahmen, mit denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit gesenkt und ein stetiger Verkehrsfluss erreicht wird (vgl. Kapitel 3.2.3).

Nach § 45 StVO können durch die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm angeordnet werden. Die Lärmschutz-Richtlinie-StV ergänzt die StVO und dient als Orientierungshilfe für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm auf Bundes-, Landes-, Kreis- und weiteren Hauptverkehrsstraßen. Danach kommen Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung vor allem in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in

den Nachtstunden überschreitet. Für Mischgebiete gelten 72 dB(A) tagsüber und 62 dB(A) nachts. An den lärmkartierten Straßen werden diese Werte an der Dorfaue zwischen Miersdorfer Straße und Höhe Bergstraße überschritten.

Da es sich bei den Richtwerten aus der Lärmschutz-Richtlinien-StV nur um Orientierungswerte handelt, hat die Straßenverkehrsbehörde auch bei Unterschreitung der Richtwerte Spielräume für eine Anordnung. 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).

Grundsätzlich ist bei der Auswahl von geeigneten Tempo-30-Abschnitten auf eine erkennbare, geschlossene und zusammenhängende Bebauungsstruktur zu achten, um die Akzeptanz der Autofahrer zu erhöhen. Bei Straßen mit einer wichtigen Verkehrsfunktion (bspw. Landesstraße) und hohen Lärmbetroffenheiten ist abzuwägen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber oder nur nachts sinnvoll ist. Der Abschnitt an der Dorfaue liegt an einer Kreisstraße, an der auch mehrere Buslinien verkehren. In die Geschwindigkeitsplanungen sollten daher auch die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe einbezogen werden.

Mögliche Verdrängungseffekte des Kfz-Verkehrs in angrenzende Straßen und Wohngebiete durch die Anordnung von Tempo 30 sind zu vermeiden. In Wildau verlaufen im Umkreis der Dorfaue jedoch keine parallelen Straßen, die bei einer Geschwindigkeitsreduzierung Zielvorteile gegenüber der Hauptstrecke versprechen.

Da es sich bei der Dorfaue um einen kurzen Abschnitt handelt, an dem aber hohe Lärmbetroffenheiten bestehen und sonst keine weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen möglich sind, wird eine ganztägige Tempo 30-Regelung zwischen Miersdorfer Straße und Höhe Bergstraße empfohlen. Die empfohlene Maßnahme ist von der Straßenverkehrsbehörde ggf. zu prüfen.

Bereits im LAP der Stufe II wurde eine Prüfung möglicher Geschwindigkeitsreduzierungen insbesondere auf der BAB A10 empfohlen. Auch wenn dort die o. g. Beurteilungspegel nicht überschritten werden, liegen an der A 10 Pegel oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte vor. Auf der nördlich an Wildau angrenzenden Fahrbahn besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h. Die Geschwindigkeit auf der südlichen Fahrbahn ist aktuell wegen Fahrbahnschäden auf 100 km/h reduziert. Zuvor bestand auf der südlichen Fahrbahn keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Falls nach einer Fahrbahnsanierung die Geschwindigkeitsbeschränkung wieder aufgehoben wird, besteht die Empfehlung aus der Lärmaktionsplanung der Stufe II nach einer beidseitigen Angleichung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h zur Vermeidung von Lärmpegelspitzen weiter.

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist im Bereich von Wohnbebauung erheblichen Umfangs⁸ eine Anordnung eines entsprechenden Tempolimit zur Vermeidung von Pegelspitzen möglich, obwohl die Orientierungs- Beurteilungspegel nicht überschritten werden. Für die Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeitsregelung werden verstärkt Kontrollen im Bereich von Wildau empfohlen. Zusätzlich sollte für Lkw ein Überholverbot in beiden Richtungen sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h zwischen 22 und 6 Uhr erwogen werden.

Es sollte auch eine Geschwindigkeitsreduzierung in den nicht-lärmkartierten Straßen geprüft werden. Im Fall der Jahnstraße ist eine Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Regelung auf die gesamte Straßenlänge im Zuge des Neubaus und der Erweiterung des Sport- und Freizeitparks Wildaus denkbar. Generell wird empfohlen, angrenzenden Wohnstraßen ebenfalls mit einer Tempo-30-Regelung oder Tempo-30-Zone zu belegen, um ein Ausweichen des Straßenverkehrs in diese Gebiete zu verhindern.

Im Rahmen der Ausbauplanung der Freiheitstraße wurde die damals bestehende Tempo-30-Regelung vor dem Gesundheitszentrum aufgehoben. Eine Überprüfung einer erneuten Tempo-30-Regelung vor dem Gesundheitszentrum wird empfohlen.

Zu einer Kontrolle der Geschwindigkeitsregelung wird vor allem im Bereich der Kita „Zwergenland“ bzw. Gesundheitszentrum und am Sport- und Freizeitpark Wildau geraten.

3.2.2 Fahrbahnsanierungskonzept

Aufgrund des wesentlichen Einflusses auf die Schallemissionen ist die Gewährleistung ebener, glatter und lärmarmen Fahrbahnoberflächen für die Lärminderung von hoher Bedeutung. Sowohl der Ersatz von Pflasterbelägen durch Asphalt als auch das Aufbringen von speziellen lärmarmen Asphaltbelägen anstatt Asphaltbeton bewirkt Lärmreduzierungen bis zu 6 dB(A). Die Erneuerung schadhafter Asphaltbeläge kann 1-2 dB(A) Pegelminderung bewirken.

Bei allen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen sollte der Einbau von besonders lärmarmen Deckschichten geprüft werden. Es befinden sich inzwischen eine Reihe von Belägen in der Erprobung, die auch bei innerortsüblichen Geschwindigkeiten eine Lärminderung bewirken. Die Ergebnisse eines Düsseldorfer Modellversuchs (Markus Winkler, Asphalt+Bitumen Beratung, Juni 2008) mit der lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht LOA 5D ergaben eine

⁸ Damals wurden ca. 1.350 Personen durch die BAB A 10 im Schlaf beeinträchtigt ($L_{\text{Night}} 45 \text{ dB(A)}$). Eine aktuelle Angabe der von der A 10 betroffenen Personen kann nicht genannt werden, da nur eine Gesamtzahl aller Lärmbetroffenheiten für die Stufe III vorliegt.

Pegelminderung von 5 dB(A) für Pkw- und 4 dB(A) für Lkw-Verkehr bei 50 km/h. Dabei handelt es sich um eine Asphaltmischung mit reduziertem Größtkorndurchmesser. In Berlin werden derzeit lärmarme DSH-Asphalte erprobt. Die Ergebnisse der langfristigen Untersuchungen sollten dann in Wildau Berücksichtigung finden.

Sanierungsbedürftige Abschnitte des Straßenbetons sind an der BAB A10 auf der südlichen Fahrbahn vorhanden. Ein Austausch des sanierungsbedürftigen Betons durch lärmarmen Asphalt ist sinnvoll. Darüber hinaus sollte der Einsatz von lärmarmem Asphalt im gesamten Abschnitt der BAB A 10 geprüft werden.⁹

In der Jahnstraße ist das Kleinpflaster partiell (zwischen Bergstraße und Grabowskistraße) beschädigt. Hier wäre ein Ersatz des schadhaften Pflasterbelags durch Asphalt sinnvoll.

Eine Sanierung der vorhandenen schadhaften Asphaltdecke wird vor allem an der Richard-Sorge-Straße (zwischen Höhe Richard-Sorge-Straße 1a und Höhe Kreisverkehr an der Bergstraße) empfohlen. Ein Ausbau ist bereits ab 2019 geplant.

Bei allen Maßnahmen zur Erhöhung der Befahrungsqualität ist jedoch zu bedenken, dass diese zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten führen können. Um die fahrbahnseitigen Lärminderungseffekte nicht durch höhere Fahrgeschwindigkeiten teilweise aufzuheben, empfiehlt sich eine Geschwindigkeitsüberwachung.

3.2.3 Verkehrsmanagement

Brems- und Beschleunigungsvorgänge erzeugen durch eine schwankende Motordrehzahl unterschiedliche Lärmpegel. Eine Verstetigung des Verkehrs verspricht eine Reduzierung der Lärmbelastung von bis zu 2 dB(A). In Frage kommen verkehrsorganisatorische und bauliche bzw. gestalterische Maßnahmen.

Eine mögliche verkehrsorganisatorische Maßnahme ist die LSA-Koordinierung („Grüne Welle“). Im untersuchten Straßennetz von Wildau gibt es jedoch nur drei lichtsignalgeregelte Knotenpunkte (vgl. Abbildung 12), bei denen keine Möglichkeit für eine LSA-Koordinierung besteht. Weitere vier LSA zur Fußgängerquerung schalten nur bei Bedarf bzw. nach Aufforderung.

⁹ Auf der Autobahn wurde bereits in den Jahren 2001 / 2002 ein lärmarmes Gussasphalt auf den beiden Autobahnbrücken aufgebracht, der nach RLS-90 einen Korrekturwert $D_{StrO} = -2$ dB(A) aufweist. (Angaben von Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Autobahn vom 20.10.2010.) Im Bereich der Ortslage Wildau ist im Rahmen durchzuführender Erhaltungsmaßnahmen auf der A 10 der Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge wieder vorgesehen (Angaben von Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg in Stellungnahme vom 28.03.2019).

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Bauliche Maßnahmen für einen besseren Verkehrsfluss bestehen mit Kreisverkehren und Knotenpunktumgestaltungen. Mit Hilfe von Kreisverkehren lassen sich die an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten für alle Zufahrten auftretenden Haltevorgänge vermindern. Zudem ist mit der Anlage von Kreisverkehren in den Annäherungsbereichen eine Minimierung und Verstetigung der Fahrgeschwindigkeiten verbunden.

Es gibt bereits vier Kreisverkehre in Wildau. Am Kreisverkehr an der L 401 am Knotenpunkt Richard-Sorge-Straße / Bergstraße kann es zu Stoßzeiten zu einem Rückstau auf der Richard-Sorge-Straße in Fahrtrichtung Süden (Königs Wusterhausen) kommen, der bis in den Kreisverkehr hineinreicht. Nach Aussage des Straßenverkehrsamts war zur Lärmaktionsplanung der Stufe II einen Bypass geplant, um diesen Missstand zu beheben.¹⁰ Nach aktuellen Angaben der Stadt Wildau ist ein Bypass aufgrund der vorliegenden Eigentumssituation und dem Eingriff in den geschützten Bereich der Dahmewiesen nicht umsetzbar.

Knotenpunktumgestaltungen durch zusätzliche Abbiegefahrstreifen haben im Zuge des Knotenpunktausbaus Dorfaue / Bergstraße sowie der Ortsdurchfahrtsplanung L 401 am Knotenpunkt Friedrich-Engels-Straße / Freiheitstraße bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe II den Verkehrsfluss verbessert. Ein zusätzlicher Abbiegefahrstreifen am Knotenpunkt Bergstraße / Jahnstraße konnte aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht realisiert werden.

Die Wartezeiten von bis zu 5 min (FGS Berlin u.a., 2010) am Bahnübergang an der Freiheitstraße sollten weiterhin überprüft werden. Gegebenenfalls kann durch eine Minimierung der Schließzeit des jeweiligen Schließvorgangs der Schranken eine Verbesserung im Verkehrsfluss erzielt werden. Die Maßnahme liegt im Einflussbereich der Bahn.

3.2.4 Straßenraumgestaltung

Mit zunehmendem Abstand zur Geräuschquelle nimmt der Lärmpegel ab. Zusätzlich entstehen durch die qualitative Aufwertung des Straßenraums positive Synergieeffekte in Form einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie einer möglichen Angebotsverbesserung für den Fuß-, Rad- und ruhenden Verkehr.

Seit der Lärmaktionsplanung der Stufe II sind mehrere Straßenraumumgestaltungen von der Stadt Wildau durchgeführt und empfohlene Maßnahmen berücksichtigt worden. Weiterhin sind Maßnahmen auf den folgenden Straßen zu überprüfen:

¹⁰ Stellungnahme des Straßenverkehrsamts auf der Öffentlichkeitsveranstaltung am 12.05.2011.

Bergstraße

Die Fußgängerbedarfsampel Bergstraße / Jahnstraße wurde mit einer Fahrbahnschleife in der Jahnstraße ausgerüstet.

Es sollte weiterhin geprüft werden, ob Bedarf an einer zusätzlichen sicheren Querungsmöglichkeit der Bergstraße besteht. Hierfür kommen beispielsweise Mittelinseln auf der Bergstraße im Bereich der Schillerallee und Fichtestraße in Frage.

Freiheitstraße

Für die bestehenden Bus-Haltestellen am Gesundheitszentrum sollte in der Nähe eine Querungshilfe für Fußgänger vorgesehen bzw. geprüft werden. Für die Nutzung der vorhandenen Fußgänger-LSA am Bachstelzengang müssen Personen, die an den Bus-Haltestellen des Gesundheitszentrums ankommen bzw. abfahren, einen Umweg zur Überquerung der Freiheitstraße in Kauf nehmen. Da im Rahmen der Fahrbahnsanierung die zulässige Höchstgeschwindigkeit wieder auf 50 km/h angehoben wurde, trägt eine Querungshilfe zusätzlich zur Sicherheit der Fußgänger bei.

Sonstige Straßen

An den übrigen Straßen des Untersuchungsgebiets wurden teilweise schon Ausbaumaßnahmen inklusive Geh- und Radwegplanung vorgenommen. Hierzu zählen die Friedrich-Engels-Straße, Karl-Marx-Straße, Miersdorfer Straße und Chausseestraße. Eine Sanierung des westlichen Gehwegs an der Miersdorfer Straße zwischen Kreisverkehr und Straße Am Friedhof ist weiter geplant.

3.3 Maßnahmen zum aktiven Schallschutz

Schallschutzwände und -wälle verhindern effektiv eine Schallausbreitung. In innerstädtischen Gebieten werden sie selten aufgrund begrenzt zur Verfügung stehenden Freiflächen, Zerschneidung von Sichtachsen, Störung des städtebaulichen Ensembles und Barrierebildung für Fußgänger und Radfahrer eingesetzt. Deshalb erfolgt die Anwendung zumeist im Außerortsbereich.

Ein vorhandener Lärmschutzwall befindet sich auf einer Länge von 680 m nördlich der BAB A 10 im Bereich zwischen Goethebahn und einer gedachten Verlängerung der Teichstraße zur Autobahn. Der Wall ist als Erdwall mit Begrünung und einer Höhe von 5,5 m über Gelände ausgeführt. Südlich der BAB A 10 wurde mit einem Versatz zum nördlich der Autobahn gelegenen Lärmschutzwall eine Lärmschutzwand errichtet. Diese verläuft 2,12 km entlang der BAB A 10 in Richtung Osten. Sie besteht zum größten Teil aus 5 m hohem

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Beton, der mit einer absorbierenden Bekleidung und Rankgittern für Efeu versehen wurde. Auf der Brücke über die Bahntrasse ist sie aus einem transparenten Material mit 4 m angefertigt.

Ein weiterer 550 m langer Sicht- und Lärmschutzwall befindet sich nördlich der A 10. Dieser wurde im Zuge der Erweiterung des A10-Centers errichtet (Landesbetrieb Straßenwesen, 2011). Wie schon in der Lärmkartierung der Stufe II ist dieser Wall auch in der Lärmkartierung der Stufe III nicht enthalten, eine Aussage bezüglich seiner lärmindernden Wirkung kann daher nicht getroffen werden. Eine Überprüfung der von ihm ausgehenden Lärminderung wird für die nächste Lärmkartierung empfohlen.

Lärmschutzwände werden nach der ZTV-Lsw 06 (FGSV, 2006) in vier Absorptionsgruppen eingeteilt. Nicht absorbierende Wände mindern die Reflexion um bis zu 4 dB(A), absorbierende Wände um 4 - 7 dB(A) und hoch absorbierende Wände um 8 - 11 bzw. >11 dB(A). Nach Angaben des Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg ist die Lärmschutzwand südlich der A 10 hoch absorbierend. Eine Reflexion des Schalls in das gegenüberliegende Gebiet von Wildau wird dadurch gemindert. Die niedrigere transparente Lärmschutzwand auf der Brücke sollte aufgrund ihrer glatten und reflektierenden Oberfläche überprüft werden. Bei Bedarf wird ein Austausch bzw. Aufbringung einer Bekleidung mit besseren Absorbierungseigenschaften empfohlen.

Abbildung 19: Lärmschutzwand (südlich A 10)



Quelle: eigene Aufnahmen.

Die aktuellen Lärmkarten zeigen, dass die Lärminderungswirkung des Lärmschutzwalls nicht deutlich erkennbar in der Lärmkarte abgebildet wird. Es wird empfohlen die Lärmkartierung in Bezug auf den Lärmschutzwall zu überprüfen und ggf. eine Erhöhung des Walls vorzusehen. Erkenntnisse zu Lärmschutzwällen (Markus Weber u.a., 2009) haben ergeben, dass die Bepflanzung auf die Schutzwirkung des Walls einen negativen Einfluss haben kann. Hierbei handelt es sich vor allem um Bäume, die den Lärmschutzwall überragen. Sie können den Schall messbar reflektieren. Messungen zufolge kann im Nahbereich hinter Lärmschutzwällen eine Pegelerhöhung von 3 - 4 dB(A) auftreten. Es wird

empfohlen, beim nördlichen Lärmschutzwall die Bäume zu überprüfen, die dort auf halber Walllänge stehen und diesen überragen.

Wildau
LAP Stufe III

Abbildung 20: Lärmschutzwall (nördlich A10)

14. Juni 2019



Quelle: eigene Aufnahmen.

Eine weitere Überprüfung wird in Bezug auf die Länge des Lärmschutzwalls vorgeschlagen, um ggf. die Reflexionen von der gegenüberliegenden Lärmschutzwand zu mindern. Es wird empfohlen den Lärmschutzwall Richtung Osten zu verlängern. Im Bereich der Autobahnbrücke über die Richard-Sorge-Straße empfiehlt sich aufgrund der baulichen Gegebenheiten die Verlängerung als Lärmschutzwand.

Die Grenzwerte für eine freiwillige Lärmsanierung an Bundesfernstraßen liegen in Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten bei 67 dB(A) am Tag bzw. 57 dB(A) in der Nacht und in Mischgebieten bei 69 dB(A) tagsüber sowie bei 59 dB(A) nachts. Die vorhandenen Immissionspegel wurden daraufhin anhand der Lärmkartierung überprüft. In den im Flächennutzungsplan (FNP) von 2014 festgelegten Wohngebieten und Mischgebieten entlang der BAB A 10 werden an keinem Wohngebäude die Werte überschritten.

Der Einsatz von Photovoltaikanlagen sollte damals in einer Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Wildau durch ein externes Büro bearbeitet werden. Da sich das Büro zurückgezogen hatte, sollte hierzu ein neuer Anlauf erfolgen. Die bereits vorhandenen Lärmschutzwände sollten überprüft werden, ob sie die zusätzlichen Lasten einer Photovoltaikanlage aufnehmen können.

Weitere Erdwälle wurden bereits teilweise im Bereich der Parkplätze am Sport- und Freizeitpark Wildau realisiert. Bei einer Weiterentwicklung des Gebietes sind weitere Maßnahmen aus schalltechnischer Sicht sinnvoll.

3.4 Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr

Die möglichen Maßnahmen zur Senkung des Schienenlärms setzen am Fahrweg, am Fahrzeug, im Betriebsablauf und am Schallausbreitungsweg an. Zur Lärminderung im Schienenverkehr gibt es somit eine Vielzahl wirksamer Maßnahmen, wobei die Möglichkeiten zur Lärminderung i.d.R. nicht im Einflussbereich der Kommunen liegen.

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Nationales Verkehrslärmschutzpaket (Schienengüterverkehr)

Die Nationalen Verkehrslärmschutzpakete I und II des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) – heute Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – zielen insbesondere auf die Vermeidung bzw. Begrenzung von Lärm an der Quelle als die wirksamste Lärmvorsorge.

Hierzu wurden seit der Lärmaktionsplanung der Stufe II bereits lärmabhängige Trassenpreise für Güterzüge auf Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG eingeführt. Für die Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen mit K-Sohlen = Komposit-Bremssohlen oder LL-Sohlen = Low-Low-Bremssohlen wurden Bundesmittel zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich wird bei neuen Güterwagen in Deutschland nur noch die neue Technik (LL-Sohlen oder K-Sohlen) verbaut. Mit der Maßnahme wird eine flächendeckende Lärmreduzierung erzielt (www.bmvi.de, 2018). Ab 2020 gilt ein Fahrverbot für laute Güterwagen im deutschen Schienennetz (Springer-VDI-Verlag, 2016).

Ausbau Eisenbahnstrecke Berlin - Cottbus

Seit dem Lärmaktionsplan der Stufe II wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Königs Wusterhausen und Lübbenau zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h ausgebaut. Ein Ausbau im Abschnitt Eichwalde – Königs Wusterhausen ist nicht vorgesehen.

Erweiterung / Neubau S-Bahnhof Wildau

Der S-Bahnhof Wildau wurde nach der Aufstellung des Lärmaktionsplan der Stufe II erweitert bzw. erneuert. Eine damals in Auftrag gegebene schalltechnische Untersuchung stellte für die westlich der Bahntrasse liegenden Gebäude (gewerbliche Flächen und Sonderflächen) eine wesentliche Änderung für die Nacht fest. Für das östlich der Bahntrasse liegende allgemeine Wohngebiet lag laut schalltechnischer Untersuchung keine wesentliche Änderung vor. Daher waren für das Wohngebiet keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Eine wesentliche Änderung ist gegeben, wenn „ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird“ (vgl. §1 Abs. 2. 16. BImSchV).

Lärmsanierung an bestehenden Bundesschienenwegen

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

Nach der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (**Fassung 2018**) kann der Bund Investitionen zur Lärminderung an bestehenden Schienenwegen mit Zuschüssen fördern. Die Grenzwerte für die Lärmsanierung wurden seit dem Lärmaktionsplan der Stufe II gesenkt (Entfall des Schienenbonus). Seit 2016 liegen die Grenzwerte tagsüber bei 67 dB(A) bzw. 57 dB(A) nachts **in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten** (www.deutschebahn.com, 2018). Ein Rechtsanspruch auf Umsetzung besteht nach wie vor nicht. Als Lärmschutzmaßnahmen können u.a. Lärmschutzwände und -wälle (aktiver Lärmschutz) und der Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) eingesetzt werden.

Aufgrund der geänderten Grenzwerte wurde das Gesamtkonzept zur Lärmsanierung des Bundes (BMVI, März 2013) bzw. die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Stand zum **31.12.2018** angepasst (Anlage 3 des Gesamtkonzepts). Demnach sind weiterhin **drei** Lärmsanierungsmaßnahmen in Wildau (Strecken-Nr. 6142, Sanierungsabschnitt **120007, ohne** Prioritätenzahl) vorgesehen. Die freiwilligen Maßnahmen liegen in den Abschnittskilometern **22,6 bis 23,8** auf einer Länge von **1,2 km**, **zwischen 23,8 und 25,7 auf einer Länge von 1,9 km** und zwischen **26,1 und 26,5** über **0,4 km**. Die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms erfolgt nach der Prioritätenzahl des Sanierungsabschnittes. **Aufgrund einer fehlenden Prioritätenzahl ist** eine zeitnahe Umsetzung eher nicht zu erwarten.

Aufgrund der als niedrig bewerteten Streckenbelastung sind passive Schallschutzmaßnahmen angedacht (Bundesministerium für Verkehr, 2010). Schallschutzwände müssten daher durch die Gemeinde errichtet werden. Hier wären zunächst sinnvolle Standorte, Flächenverfügbarkeiten und Kosten abzuschätzen.

3.5 Empfehlungen und Prioritätenreihung

Die in der Lärmaktionsplanung der Stufe II empfohlenen Maßnahmen für die untersuchten Straßen bzw. Schienentrasse werden in der Tabelle 7 fortgeschrieben bzw. aktualisiert und nach ihrer akustischen Wirkung sowie Dringlichkeit abgeschätzt.

Tabelle 7: Fortschreibung der Maßnahmen

Straße	Planung / Durchführung / Empfehlungen	Geschätzte Lärm-minderung	Umsetzungshorizont
BAB A10	Sanierung Fahrbahnbelag (südliche Fahrbahn)	Mittel 1-2 dB(A)	evtl. 2019
	Nach Sanierung Fahrbahnbelag (südliche	Hoch	Kurzfristig

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

Straße	Planung / Durchführung / Empfehlungen	Geschätzte Lärm-minderung	Umset-zungshori-zont
	Fahrbahn) Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, verstärkte Geschwindigkeitskontrolle		
	Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h von 22 bis 6 Uhr für Lkw	Hoch	Kurzfristig
	Überprüfung Reflexionsvermögen der transparenten Lärmschutzwand auf der Autobahnbrücke, ggf. Änderung der Bekleidung	Hoch	Mittelfristig
	ggf. Erhöhung und/oder Verlängerung des nördlich der A 10 gelegenen Lärmschutzwalls bzw. als Lärmschutzwand auf der Autobahnbrücke	Hoch	Langfristig
	Überprüfung der Reflexionen von Bäumen hinter dem Lärmschutzwand	K.A.	Mittelfristig
	Überprüfung der Lärminderungswirkung vom Lärmschutzwand am A10-Center	Hoch	Langfristig
	Lärmarmer Asphalt im gesamten Abschnitt	Keine	Mittelfristig
	Leitsystem für Lkw	K.A.	Kurzfristig
	Überprüfung Photovoltaik an Lärmschutzwänden		
Bahn-strecke	Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesschienenwegen	Hoch	Langfristig vorgesehen
	Prüfung von Lärmschutz in kommunaler Baulast	Hoch	Prüfung nur bei Ausbau der Bahnstrecke möglich
Dorfaue	Tempo 30 ganztags (0-24 Uhr) zwischen Miersdorfer Straße und Höhe Bergstraße	Hoch bis 3 dB(A)	Kurzfristig
	Überprüfung passiver Schallschutz bei Neuausweisung Wohngebiet (westl. Kochstraße)	K.A.	Bei Weiterführung des Planverfahrens
Richard-Sorge-Str.	Sanierung Fahrbahnbelag	Mittel 1-2 dB(A)	In Planung (ab 2019)
Bergstr.	Überprüfung weiterer Querungshilfen (Mittelinseln oder Bedarfsampeln) für Fußgänger im Bereich Schillerallee, Fichtestr.	Gering <1 dB(A)	Kurzfristig
Freiheit-str.	Querungshilfe für ÖPNV-Nutzer im Haltestellenbereich des Gesundheitszentrum	Gering <1 dB(A)	Kurzfristig
	Überprüfung Aufhebung Tempo-30-Regelung vor Gesundheitszentrum, ggf. Geschwindigkeitskontrolle	Hoch 2-3 dB(A)	Kurzfristig

Straße	Planung / Durchführung / Empfehlungen	Geschätzte Lärm-minderung	Umset-zungshori-zont
	Überprüfung Wartezeiten Bahnübergang	K.A.	Kurzfristig
Jahnstr.	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf gesamter Länge, ggf. Ausweitung Tempo-30-Regelung bzw. -zone auf angrenzende Straßen, Geschwindigkeitskontrolle	Hoch 2-3 dB(A)	Kurzfristig
	Errichtung von weiteren Erdwällen entlang der Parkplätze zum Sport- und Freizeitpark Wildau	K.A.	Teilweise realisiert, bei Weiterentwicklung des Gebietes weitere Maßnahmen
	Austausch des schadhaften Pflasters durch Asphalt	Hoch <6 dB(A)	Mittelfristig
	Querungshilfen an hoch frequentierten Stellen	Gering <1 dB(A)	Kurzfristig
Miersdorfer Str.	Sanierung des Gehwegs zwischen Kreisverkehr und Am Friedhof	Gering <1 dB(A)	Kurzfristig

4 Ruhige Gebiete

Die Belästigung durch Lärm ist weit verbreitet und wird zunehmend als Hemmnis der Stadtentwicklung wahrgenommen. Es ist daher das Ziel einer integrierten Stadtentwicklungsplanung, ruhige Bereiche zu erhalten, in denen Erholungssuchende möglichst frei von Lärmbelastigungen zur Ruhe kommen können. Das Bestreben ist es, die Gesundheit und die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhalten.

Auswahlkriterien für ruhige Gebiete in Wildau

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet Städte mit relevanten Lärmquellen zur Ausweisung von ruhigen Gebieten in der Lärmaktionsplanung. Hintergrund ist die Vorsorge gegen die Zunahme von Lärm in den Gebieten.

Die EU hat in der Umgebungslärmrichtlinie keine konkrete und verbindliche Definition von ruhigen Gebieten vorgegeben. Auch der deutsche Gesetzgeber hat in diesem Punkt keine weitergehende Konkretisierung vorgenommen. Die Gemeinde besitzt daher gewisse Handlungsfreiheiten zur Auswahl von ruhigen Gebieten.

Gemäß den LAI-Hinweisen (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz - AG Lärmaktionsplanung, 09.03.2017) zur Lärmaktionsplanung „kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z.B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete.“

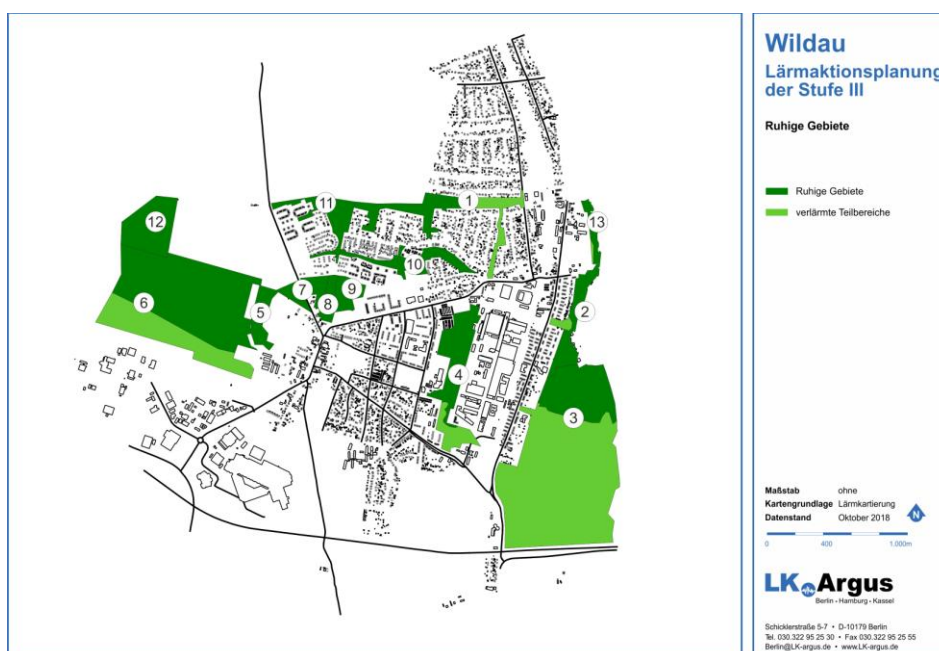
Für Wildau wurden zunächst die Flächen identifiziert, die aufgrund ihrer Funktion als ruhige Gebiete in Frage kommen könnten. Dies sind z.B. Waldgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile. Diese prinzipiell geeigneten Gebiete wurden anschließend mit den Straßen- und Schienenlärmpegeln $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) überlagert, um die ruhigen Bereiche mit geringeren Lärmpegeln herauszufiltern.

Die Überlagerung ergibt folgende potentiell ruhigen Gebiete:

- 1 Kurpark Wildau (begrenzt im östlichen Bereich durch den Lärm des Schienenverkehrs)
- 2 Uferstreifen entlang der Dahme zwischen der Freiheitstraße bis zum Wasserwanderliegeplatz (Villa am See)
- 3 Flächen im nördlichen Bereich der Dahmewiesen
- 4 Bereich Wald nördlich, östlich und südlich des Wildorado / Sport- und Schwimmhalle (Westhang)

- 5 Waldfläche westlich des Friedhofs
- 6 Landwirtschaftsfläche westlich des Friedhofs (eingeschränkt bzw. reduziert um südlichen Bereich durch Lärm der Autobahn)
- 7 Waldflächen nördlich des Friedhofs im Umfeld der Miersdorfer Straße
- 8 Landwirtschaftsfläche zwischen Miersdorfer Straße und dem „Hasenwäldchen“ (Reiterhof)
- 9 Waldfläche westlich des Fliederwegs - „Hasenwäldchen“
- 10 Grünstreifen / Grünflächen in den Wohnsiedlungen des Röthegrund I mit dem Röthepfuhl sowie der ehemaligen 110 kV-Trasse (liegt nur unterirdisch)
- 11 Grünflächen nördlich der Wildbahn im Bereich der Regenrückhaltebecken
- 12 Waldfläche im Westen Wildaus (südlich Miersdorf)
- 13 Uferstreifen am Dahmenordufer südlich des Seniorenstift Zeuthen

Abbildung 21: ruhige Gebiete in Wildau



Hinweise zum Schutz und zur Entwicklung von ruhigen Gebieten

Ruhige Gebiete werden festgesetzt, um eine weitere Verlärmung dieser Bereiche zu verhindern. Bestehende Erholungsflächen sollen so auch in Zukunft erhalten und geschützt bleiben. Das vorrangige Ziel ist somit die Vermeidung

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

einer Lärmzunahme und weniger die Verringerung der bestehenden Lärmbelastung.

Die Voraussetzung für einen dauerhaften Schutz dieser Gebiete ist die Berücksichtigung der ruhigen Gebiete in allen Planungen, die eine Lärmzunahme mit sich bringen. Besonders die Bauleitplanung und die Verkehrsplanung sind in der Praxis davon betroffen.

Die zuständigen Behörden haben ruhige Gebiete in allen relevanten Planungen als einen aus dem Lärmaktionsplan resultierenden Belang zu beachten. Die Überprüfung von Stadt- und Verkehrsplanungen bezüglich ihrer Auswirkungen, wie beispielsweise die Verlärmung und die Zerschneidung, auf die ruhigen Gebiete ist zu überprüfen, ebenso die Siedlungserweiterung in ruhige Gebiete hinein.

Aus planerischer Sicht ist die Integration und Weiterentwicklung des Aspektes „Ruhige Gebiete“ mit benachbarten Disziplinen wie Landschaftsplanung oder Freiflächenentwicklung wünschenswert, weil Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete in der Regel ein integriertes Vorgehen von Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanung erfordern.

Neben dem Schutz der Ruhe gibt es verwandte Ziele wie die Sicherung von ökologischen und klimatisch wertvollen Bereichen, welche sich häufig mit den ruhigen Gebieten überschneiden. Auch die Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität in der Stadt gehört zu vielen Zielstellungen dazu, die sich mit dem Schutz von ruhigen Gebieten kombinieren lassen.

Somit können zusammenfassend folgende Handlungsansätze zum Schutz und zur Entwicklung der ruhigen Gebiete angewendet werden:

- Berücksichtigung der ruhigen Gebiete in Planungen, die eine Lärmerhöhung mit sich bringen,
- Beachtung und Weiterentwicklung der ruhigen Gebiete im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung, Freiflächenentwicklung usw.,
- Maßnahmen im Inneren der ruhigen Gebiete wie z. B.
 - allgemeine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, durch beispielsweise attraktive und nutzungsgerechte Gestaltungen wie Liegewiesen, Grillplätze usw.,
 - Ergänzung von als angenehm empfundenen Geräuschquellen (z. B. Springbrunnen), die die als störend empfundenen Einflüsse von außen überlagern,
 - Schaffung von Sichtbarrieren zwischen ruhigen Gebieten und angrenzenden Lärmquellen,

- Schaffung von Pufferzonen innerhalb ruhiger Gebiete mit einer Nutzungsstaffelung von innen nach außen. Beispielsweise „leise“ Nutzungen wie Liegewiesen innen und „lautere“ Nutzungen wie Sportwiesen außen.
- Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit der ruhigen Gebiete für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV).

Auch wenn das primäre Ziel der Ausweisung von ruhigen Gebieten die Vermeidung einer Lärmzunahme ist, so sind auch Maßnahmen möglich, die ruhige Gebiete noch ruhiger machen bzw. lärm erhöhende Maßnahmen kompensieren. Dadurch kann zu einer höheren Erholungsfunktion und somit einer Zunahme der Lebensqualität in der Stadt beigetragen werden. Dazu gehören beispielsweise landschaftsgestalterisch integrierte Lärmschutzwälle und die Prüfung von verkehrsbezogenen Maßnahmen im Umfeld der Gebiete. Bei der Implementierung von Maßnahmen müssen stets die Wechselwirkungen mit bewohnten Bereichen beachtet werden.

5 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Für die Aufstellung eines Aktionsplanes 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 gemacht werden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung in der Stadt Wildau erfolgte durch eine öffentliche Auslegung und Bereitstellung des Berichtes im Internet auf der Homepage der Stadt sowie eine Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange vor. Die eingegangenen Stellungnahmen sind im Anhang enthalten.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen	10
Tabelle 2:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz/24 Stunden	11
Tabelle 3:	Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)	13
Tabelle 4:	Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Flächen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser	13
Tabelle 5:	realisierte Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II	25
Tabelle 6:	nicht realisierte Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II	26
Tabelle 7:	Fortschreibung der Maßnahmen	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsbereiche der Lärmaktionsplanung der Stufe III	6
Abbildung 2:	Strategische Lärmkarte Stufe III für den Straßenverkehr Gesamttag	8
Abbildung 3:	Strategische Lärmkarte Stufe III für den Straßenverkehr Nacht	9
Abbildung 4:	Ausschnitt aus der Strategischen Lärmkarte für den Straßenverkehr der Stufe II für den Gesamttag (links) und für die Nacht (rechts) für die Straßenabschnitte Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße	9
Abbildung 5:	Strategische Lärmkarte Stufe III für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Gesamttag	11
Abbildung 6:	Strategische Lärmkarte Stufe III für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Nacht	12
Abbildung 7:	Fluglärmbelastung Prognose 2023 Gesamttag	14
Abbildung 8:	Fluglärmbelastung Prognose 2023 Nacht	14
Abbildung 9:	Netzklassifizierung	16
Abbildung 10:	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	17
Abbildung 11:	Schwerverkehrsanteil	18
Abbildung 12:	Verkehrsorganisation	19
Abbildung 13:	Ausbauzustand	20

Wildau	Abbildung 14: Fahrbahnbeläge, Stand April / Mai 2018	21
LAP Stufe III	Abbildung 15: Fahrbahnzustand, Stand April / Mai 2018	22
14. Juni 2019	Abbildung 16: Richard-Sorge-Straße	22
	Abbildung 17: Jahnstraße	22
	Abbildung 18: Lkw-Routen	30
	Abbildung 19: Lärmschutzwand (südlich A 10)	36
	Abbildung 20: Lärmschutzwand (nördlich A10)	37
	Abbildung 21: ruhige Gebiete in Wildau	43

Literaturverzeichnis

- Anspruch einer Gemeinde auf straßenverkehrsrechtliche Umsetzung eines Lärmaktionsplanes; hier: Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb einer Ortsdurchfahrt, 10 S 2449/17 (Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 17. 07 2018).
- BMVI, B. f. (März 2013). *Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, Gesamtkonzept der Lärmsanierung.*
- Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz - AG Lärmaktionsplanung. (09.03.2017). *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung.*
- Bundesministerium für Verkehr, B. u. (7. 6 2010). Schreiben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg zum Lärmschutz an der Eisenbahnstrecke Berlin - Cottbus.
- Europäisches Parlament und Rat. (25. Juni 2002). *Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.*
- FGS Berlin u.a. (2010). *Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für die Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen und Wildau.* Berlin.
- FGSV, F. f.-u. (2006). *Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen.*
- (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.
- Landesbetrieb Straßenwesen, N. A. (18. 4 2011). Stellungnahme vom 18.042011.

Markus Weber u.a., P. A. (6. 11 2009). Einfluss der Bepflanzung auf die Schutzwirkung von Lärnhindernissen. *Lärmbekämpfung Zeitschrift für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik*.

Markus Winkler, Asphalt+Bitumen Beratung. (Juni 2008). *Neue lärmarme Asphalt für den kommunalen Straßenbau*. bi Baumagazin.

MUGV, M. f. (05.Juni 2012). *Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg*.

PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG. (15.04.2015). *Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald 2015 bis 2020*.

Springer-VDI-Verlag. (21. 12 2016). Fahrverbot für laute Güterwagen ab 2020. *Lärmbekämpfung Zeitschrift für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik*.

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

Stadt Wildau. (06.06.2018). *Übersicht Bauvorhaben ohne BP in Wildau*.

Stadt Wildau. (22. August 2014). *Flächennutzungsplan*.

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

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

www.bmvi.de. (10. 12 2018). Von www.bmvi.de:
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrslaermschutz.html> abgerufen

www.deutschebahn.com. (10. 12 2018). Von www.deutschebahn.com:
<https://www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung-1095510> abgerufen

www.rbb24.de. (10. 09 2018). Von
<https://www.rbb24.de/studiocottbus/politik/2018/09/bahn-schnellere-ausbau-bahnstrecke-berlin-cottbus.html> abgerufen

Wildau

LAP Stufe III

14. Juni 2019

Anhang

Wildau
LAP Stufe III

14. Juni 2019

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