

Bericht

# Lärmaktionsplan der 4. Runde

## für die Stadt Wildau



23. August 2024

**Ramboll Deutschland GmbH | Smart Mobility DE**  
(vormals LK Argus GmbH)



Bericht

# Lärmaktionsplan der 4. Runde für die Stadt Wildau

Auftraggeber

**Stadt Wildau**

Bauverwaltung / Technisches Facility Management

Karl-Marx-Straße 36

15745 Wildau

Auftragnehmer

**Ramboll Deutschland GmbH |**

**Smart Mobility DE**

(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Michael.Schreiber@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Ashkan Ardeshirdavani M. Sc.

Berlin, 23. August 2024



<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>	Wildau
			<b>LAP Runde 4</b>
			Bericht
			23.08.2024
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	1	
1.2	Auslösepegel und Grenzwerte	2	
1.3	Zuständige Behörden	3	
1.4	Vorgehensweise	3	
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>5</b>	
2.1	Untersuchungsgebiet	5	
2.2	Auswertung der Lärmkartierung	6	
2.2.1	Straßenverkehr	7	
2.2.2	Schienenverkehr	10	
2.2.3	Flugverkehr	13	
2.3	Verkehrssituation des Straßenverkehrs	14	
2.3.1	Straßennetz	14	
2.3.2	Verkehrsmengen und SV-Anteile	15	
2.3.3	Verkehrsorganisation	17	
2.3.4	Ausbauzustand	18	
2.3.5	Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand	18	
2.4	Vorhandene Planungen	20	
2.4.1	Flächennutzungsplan (2014)	20	
2.4.2	Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021	21	
2.4.3	Wohnungsbauvorhaben in Wildau (Stand: 06.06.2018)	22	
<b>3</b>	<b>Umsetzungsstand der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung der Runde 3</b>	<b>23</b>	
<b>4</b>	<b>Maßnahmenüberprüfung</b>	<b>25</b>	
4.1	Bündelung und räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehren	25	
4.2	Verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren	26	

Wildau	4.2.1	Geschwindigkeitsreduzierung	26
<b>LAP Runde 4</b>	4.2.2	Fahrbahnsanierungskonzept	28
Bericht	4.2.3	Verkehrsmanagement	29
23.08.2024	4.2.4	Straßenraumgestaltung	30
	4.3	Maßnahmen zum aktiven Schallschutz	31
	4.4	Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr	33
<b>5</b>		<b>Wirkungsanalyse</b>	<b>36</b>
<b>6</b>		<b>Ruhige Gebiete</b>	<b>39</b>
<b>7</b>		<b>Information und Beteiligung der Öffentlichkeit</b>	<b>43</b>
		Tabellenverzeichnis	44
		Abbildungsverzeichnis	44
		Literaturverzeichnis	45

## 1 Einleitung

Für die Stadt Wildau soll der Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und fortgeschrieben werden. Grundlage sind die vom Land Brandenburg veröffentlichten Lärmkartierungen für die BAB 10 und die sonstigen Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr sowie den Flughafen Berlin Brandenburg. Berücksichtigt wird auch die vom Eisenbahn-Bundesamt erstellte Lärmkartierung für die Haupteisenbahnstrecke im Wildauer Stadtgebiet („Görlitzer Bahn“).

Die Lärmaktionsplanung der aktuell 4. Runde berücksichtigt analog zum vorherigen LAP weitere Straßenabschnitte ohne Lärmkartierung:

- Bergstraße,
- Freiheitstraße,
- Jahnstraße.

Die Miersdorfer Straße, die in der 3. Runde ebenfalls ohne Lärmkartierung berücksichtigt wurde, ist in der aktuellen Lärmkartierung enthalten.

### 1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bundesrepublik Deutschland, 2013/2022), das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (Bundesrepublik Deutschland, 2005) die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG, 2002) in nationales Recht umsetzt.

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher geregelt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern zu regeln.

Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz 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

Wildau  
**LAP Runde 4**

Bericht  
 23.08.2024

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 des Untersuchungsraumes und 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 § 47 Abs. 6 BImSchG und § 47d 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.

Seit dem 31. Dezember 2021 ist nach der 34. BImSchV § 5 Abs. 1 ein neues Berechnungsverfahren (Bundesrepublik Deutschland, 2018) für den Umgebungslärm anzuwenden. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der dritten Runde (besonders die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen) ist daher nicht möglich. Zusätzlich wurden die Grenzen der Pegelklassen nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 BImSchV überarbeitet. Eine neue Rundungsregelung führt zu einer Verschiebung der Klassengrenzen um 0,5 dB(A). Es wird eine deutliche Zunahme der Belastungszahlen gegenüber der vorherigen dritten Runde erwartet. (LAI, März 2022)

Zusätzlich sind im Vergleich zur dritten Runde nach der 34. BImSchV § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 neben der Anzahl lärmbeeinträchtigter Menschen durch den Straßenverkehr auch Angaben zur geschätzten Zahl ischämischer Herzkrankheiten (Erkrankungen der Herzkranzgefäße), starker Belästigung und starker Schlafstörung aufzuführen. Diese sind nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG zu ermitteln.

## 1.2 Auslösepegel und Grenzwerte

Es gibt in Deutschland keine verbindlichen Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Gemäß der Lärmwirkungsforschung ist statistisch nachweisbar, dass bei Mittelungspegeln tagsüber über 65 dB(A) bzw. nachts über 55 dB(A) das Risiko von Herz- / Kreislauferkrankungen zunimmt. Dies entspricht den Prüfwerten, die vom Land Brandenburg empfohlen werden (MLUK, 20 Juli 2022).

Daher werden als Auslösekriterium für die Lärmaktionsplanung die folgenden Mittelungspegel herangezogen:

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

Wildau  
**LAP Runde 4**

Bericht  
23.08.2024

### 1.3 Zuständige 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.

Die Lärmaktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen liegt gemäß BImSchG § 47e Abs.1 in der Verantwortung der Stadt Wildau. Zuständig ist dort:

Stadt Wildau  
Bauverwaltung/Facility/Management  
Karl-Marx-Straße 36  
15745 Wildau

Für die Veröffentlichung und Bereitstellung der Lärmkartierung und die Durchführung der Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken ist das Eisenbahn-Bundesamt verantwortlich.

### 1.4 Vorgehensweise

In der aktuellen Runde 4 wird der Lärmaktionsplan der Runde 3 für die Stadt Wildau aus dem Jahr 2018 aktualisiert. Die Schwerpunkte sind:

- Bestandsanalyse,
- Evaluation der Maßnahmen aus der 3. Runde (Umsetzungsstände),
- Berücksichtigung der vorhandenen Planung,
- Maßnahmenüberprüfung,
- Wirkungsanalysen,
- Ruhige Gebiete,
- Öffentlichkeitsbeteiligung.

Wildau  
**LAP Runde 4**  
Bericht  
23.08.2024

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 Runde 3 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.

Die bereits festgelegten ruhigen Gebiete aus Runde 3 werden übernommen und anhand aktueller Lärmkarten überprüft, um verlärmte Bereiche aufzuzeigen.

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

## 2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse bildet die Grundlage für die anschließende Maßnahmenüberprüfung. Sie wertet die Lärmkartierung für den Straßen- und Eisenbahnverkehr der Runde 4 aus. Die verkehrliche Situation für den Kfz-Verkehr wird dargestellt, bereits vorhandenen Planungen mit Wechselwirkung zur Lärmaktionsplanung analysiert, relevante Veränderungen und Erfahrungen der vorangegangenen Runden ausgewertet, die Umsetzungsstände der Maßnahmen aus den vorherigen Lärmaktionsplänen aufgezeigt.

### 2.1 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 km<sup>2</sup> leben 11.005 Einwohner (Stadt Wildau, 2023). Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 1.223 Personen je km<sup>2</sup>. 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.

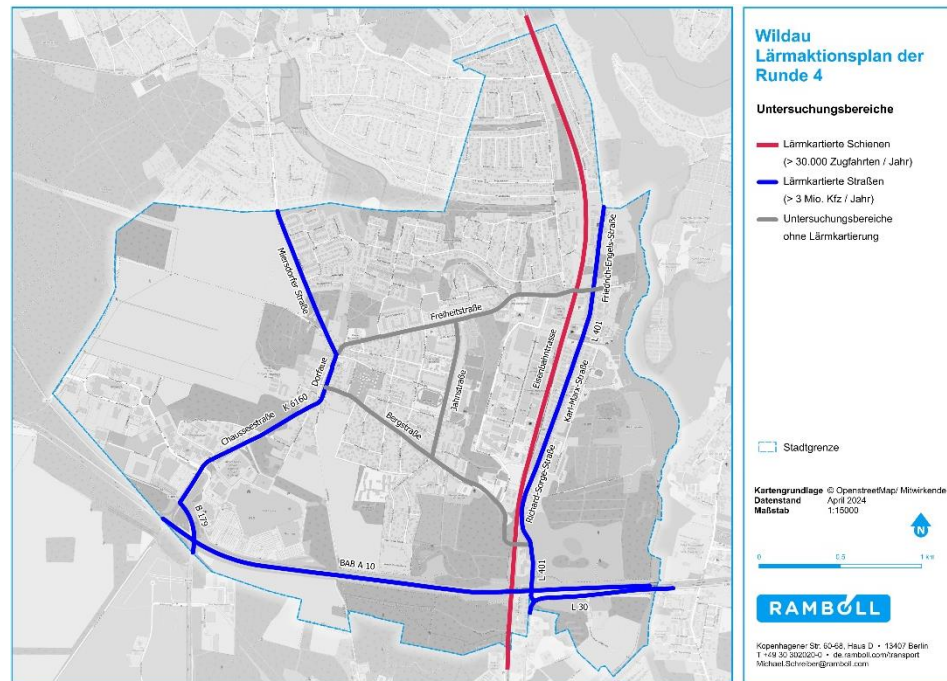
Wildau ist ein Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort mit überregionaler Versorgungsfunktion. Als Industrie- und Forschungsstandort und als Arbeitsstätten-schwerpunkt weist Wildau eine langjährige Tradition mit überregionaler Bedeutung auf. Auf dem westlich der Bahntrasse gelegenen ehemaligen Schwermaschinenbaugelände 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 Runde 3 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: An der Eisenbahn – Am Rosenbogen,
  - L 401: Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße – Friedrich-Engels-Straße,
  - Miersdorfer Straße.
- Zusätzliche nicht kartierte Untersuchungsbereiche:
- Bergstraße,
  - Freiheitstraße und
  - Jahnstraße.

**Abbildung 1:** Untersuchungsbereiche der Lärmaktionsplanung der Runde 4



## 2.2 Auswertung der Lärmkartierung

In Runde 4 sind Straßen mit über 8.200 Kfz/Tag bzw. 3 Millionen Kfz/Jahr und Eisenbahnstrecken des Bundes mit über 30.000 Zügen/Jahr lärmkartierungspflichtig.

## 2.2.1 Straßenverkehr

Die farbigen Isophonenflächen stellen die Lärmpegel entlang des Untersuchungsstraßennetzes in 4 m Höhe dar. In Wildau wurden folgende Straßen lärmkartiert:

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

Die in der aktuellen Lärmkartierung enthaltene Miersdorfer Straße sowie einzelne Teilabschnitte der Richard-Sorge Straße und der Karl-Marx-Straße waren in der Runde 3 nicht lärmkartiert.

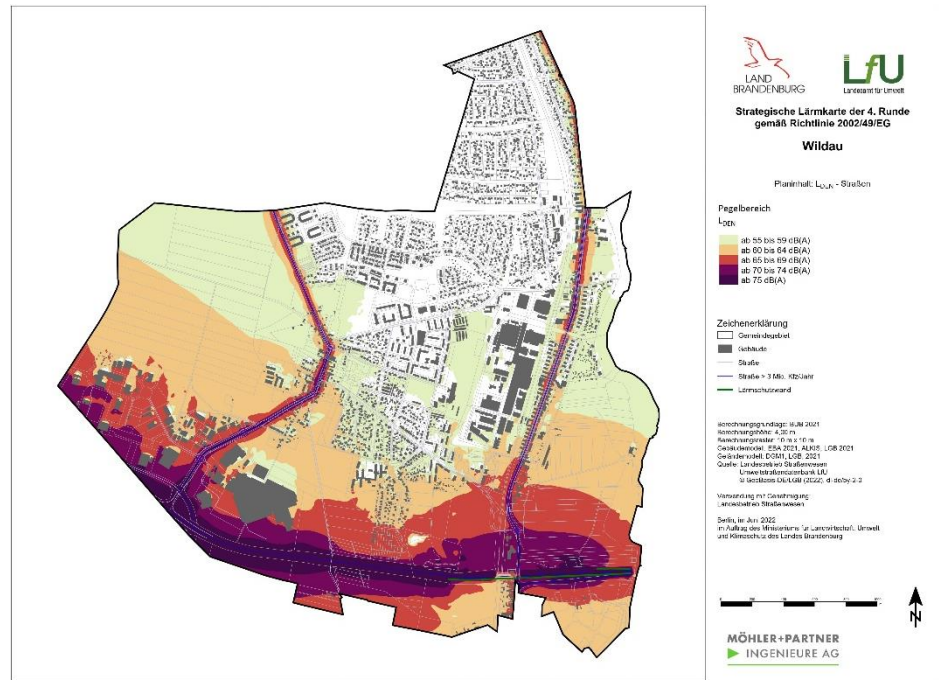
Die lärmkartierten Straßenabschnitte der B 179 (zwischen BAB A 10 und Chausseestraße) und L 30 (zwischen Richard-Sorge-Straße und östlicher Stadtgrenze) sind zwar in der Bestandsanalyse dargestellt, aber analog zur Runde 3 in der Maßnahmenplanung nicht berücksichtigt, weil von beiden Straßen keine Lärmbetroffenheiten ausgehen.

Sowohl in den Lärmkarten der Runde 3 als auch der Runde 4 ist der Lärmschutzwall nördlich der BAB A 10 im Bereich zwischen Goethebahn und einer gedachten Verlängerung der Teichstraße zur Autobahn nicht gesondert dargestellt. Der Verlauf der Isophonenflächen deutet allerdings auf einem Lärmschutzwall hin.

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

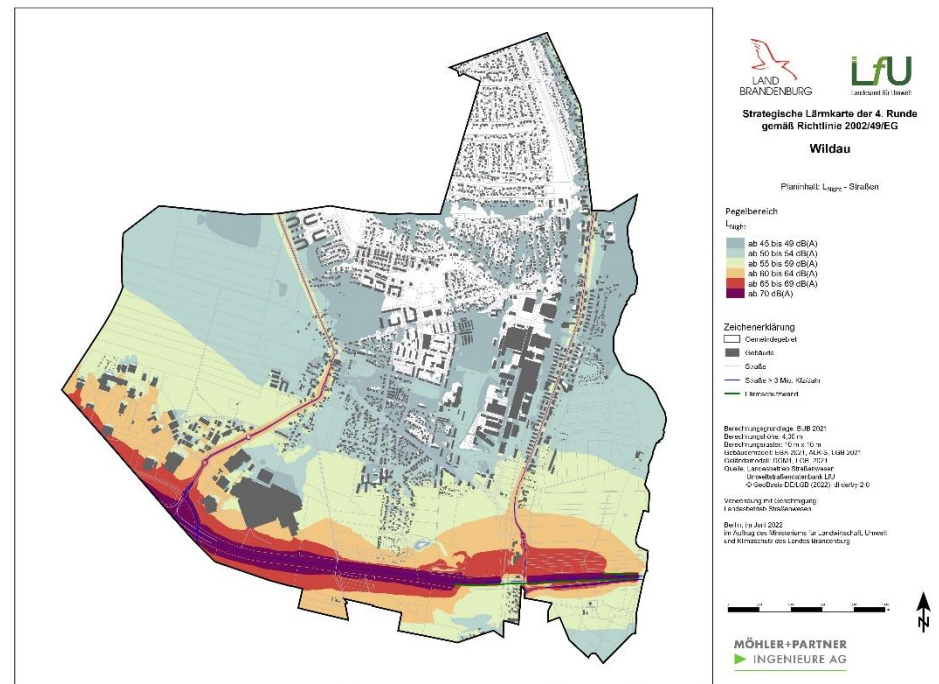
Abbildung 2 und Abbildung 3 zeigen die aktuellen Lärmkarten für den 24-Stunden-Zeitraum (DEN 24-Stundenwert) und die Nacht (Night 22 bis 06 Uhr). Die farbigen Isophonenflächen stellen die Lärmpegel entlang des Untersuchungsstraßennetzes in 4 m Höhe dar.

Abbildung 2: Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Straßenverkehr Gesamttag



Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg, Stand: Juni 2022

Abbildung 3: Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Straßenverkehr Nacht



Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg, Stand: Juni 2022

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  $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$  sind in der Stadt Wildau am Gesamttag

853 Personen bzw. 8,0 % der Gesamtbevölkerung und in der Nacht 1.153 Personen bzw. 10,8 % der Gesamtbevölkerung betroffen.

Wildau  
LAP Runde 4

Ein Vergleich der damaligen und der heutigen Lärmbetroffenheiten ist aufgrund des geänderten Berechnungsverfahrens (BUB) sowie Verschiebung der Klassengrenzen nicht sinnvoll.

Bericht  
23.08.2024

**Tabelle 1:** Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen<sup>1</sup>

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung
ab 55 bis 59	1.522	14,3 %	ab 45 bis 49	2.231	21,0 %
ab 60 bis 64	1.054	9,9 %	ab 50 bis 54	1.195	11,2 %
ab 65 bis 69	794	7,5 %	ab 55 bis 59	1.081	10,2 %
ab 70 bis 74	57	0,5 %	ab 60 bis 64	70	0,7 %
ab 75	2		ab 65 bis 69	2	
			ab 70	0	
<b>Summe</b>	3.429	32,2 %	<b>Summe</b>	4.579	43,1 %

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 406 Wohnungen, 4 Schulgebäude und eine Fläche von 1,9 km<sup>2</sup> betroffen.

**Tabelle 2:** Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Anzahl an Gebäuden für ...			
		Wohnen	Schulen	Kindertagesstätten	Krankenhäuser
über 55	3,8	1.227	8	2	0
über 65	1,9	405	4	0	0
über 75	0,5	1	0	0	0

Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg.

<sup>1</sup> Bezogen auf 10.633 Einwohner aus dem Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Wildau

Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten<sup>2</sup>, starker Belästigung und starker Schlafstörung sind in der Tabelle 3 dargestellt.

**Tabelle 3:** Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) innerhalb der Isophonen-Bänder

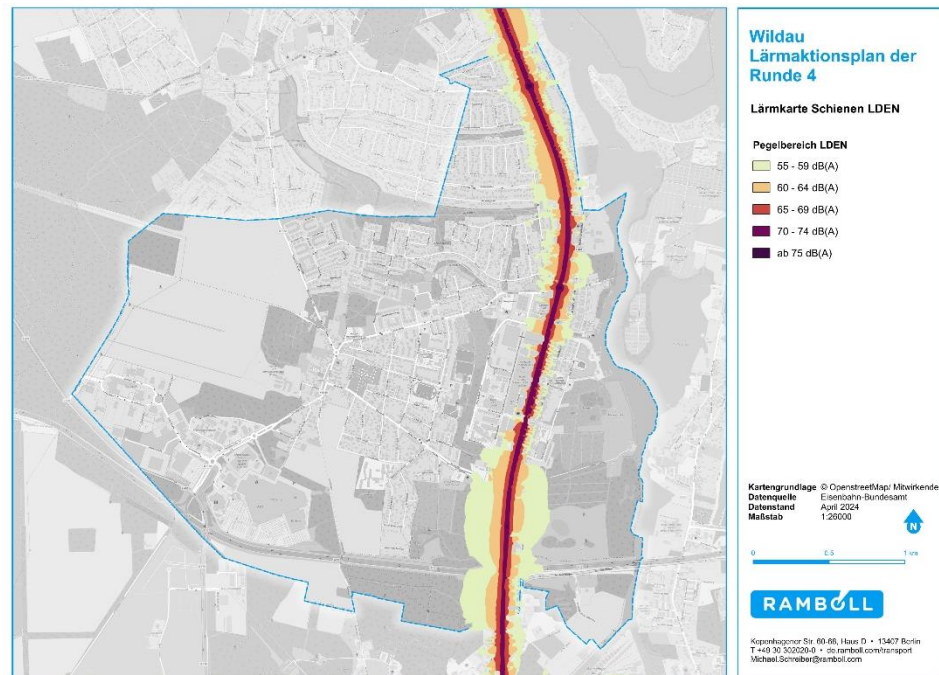
Fall	Ischämische Herzkrankheiten	Starke Belästigung	Starke Schlafstörung
Anzahl	1	579	144

Quelle: Landesamt für Umwelt Brandenburg.

### 2.2.2 Schienenverkehr

Kartierungspflichtig sind in der Lärmkartierung der Runde 4 Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Fahrten pro Jahr. Abbildung 4 und Abbildung 5 zeigen die Isophonen der kartierten Eisenbahntrasse in Wildau.

**Abbildung 4:** Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Gesamttag



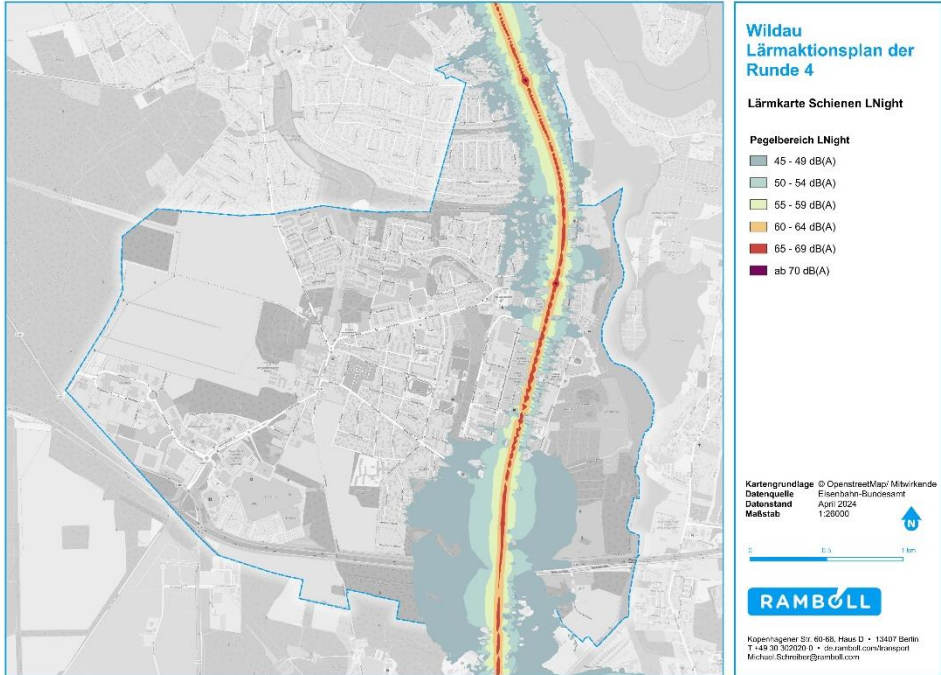
Datenquelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand April 2024

<sup>2</sup> Krankheiten, die durch das Versagen des Herzens aus verschiedenen Gründen verursacht werden.

**Abbildung 5:** Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Nacht

Wildau  
LAP Runde 4

Bericht  
23.08.2024



Datenquelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand April 2024

Tabelle 4 zeigt die Anzahl der Menschen, die von Schienenverkehrslärm belastet sind. Tagsüber sind 180 Bewohner und nachts rund 620 Einwohner potentiell gesundheitsgefährdenden Pegeln von  $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$  ausgesetzt.

In Wildau sind auf einer Fläche von 0,31 km<sup>2</sup> ca. 80 Wohnungen gesundheitsrelevanten Lärmpegeln von mehr als 65 dB(A) am Gesamttag betroffen (Tabelle 5)

Ein Vergleich mit den Betroffenenheiten aus den vorangegangenen Runden ist aufgrund des geänderten Berechnungsverfahrens nicht sinnvoll.

**Tabelle 4:** Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)<sup>3</sup>

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen Schienen- verkehrs- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen Schienen- verkehrs- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung
ab 55 bis 59	750	7,1 %	ab 45 bis 49	1.010	9,5 %
ab 60 bis 64	580	5,5 %	ab 50 bis 54	670	6,3 %
ab 65 bis 69	180	1,7 %	ab 55 bis 59	520	4,9 %
ab 70 bis 74	0		ab 60 bis 64	100	0,9 %
ab 75	0		ab 65 bis 69	0	
			ab 70	0	
<b>Summe</b>	1.510	14,2 %	<b>Summe</b>	2.300	21,6 %

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand April 2024.

**Tabelle 5:** Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser<sup>4</sup>

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche km <sup>2</sup>	Anzahl an Gebäuden für ...		
		Wohnen	Schulen	Krankenhäuser
über 55	1,07	720	10	0
über 65	0,31	80	3	0
über 75	0,00	0	0	0

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand April 2024.

**Tabelle 6:** Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und starker Schlafstörung hervorgerufen durch Schienenverkehrslärm

Anzahl Betroffener	Fälle starker Belästigung L <sub>DEN</sub>	Fälle starker Schlafstörung L <sub>Night</sub>
Eisenbahnnetz	271	138

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand April 2024.

<sup>3</sup> Bezogen auf 10.633 Einwohner aus dem Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Wildau

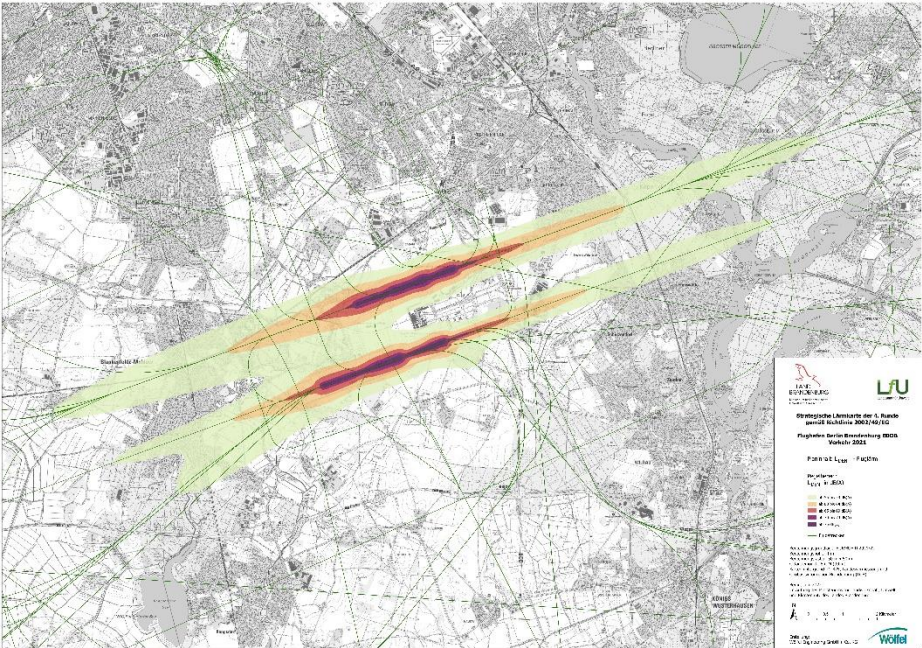
<sup>4</sup> Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

### 2.2.3 Flugverkehr

Die vom Großflughafen Berlin-Brandenburg für 2023 prognostizierte Fluglärmbelastung für den Gesamttag und die Nacht ist der Abbildung 6 und Abbildung 7 zu entnehmen.

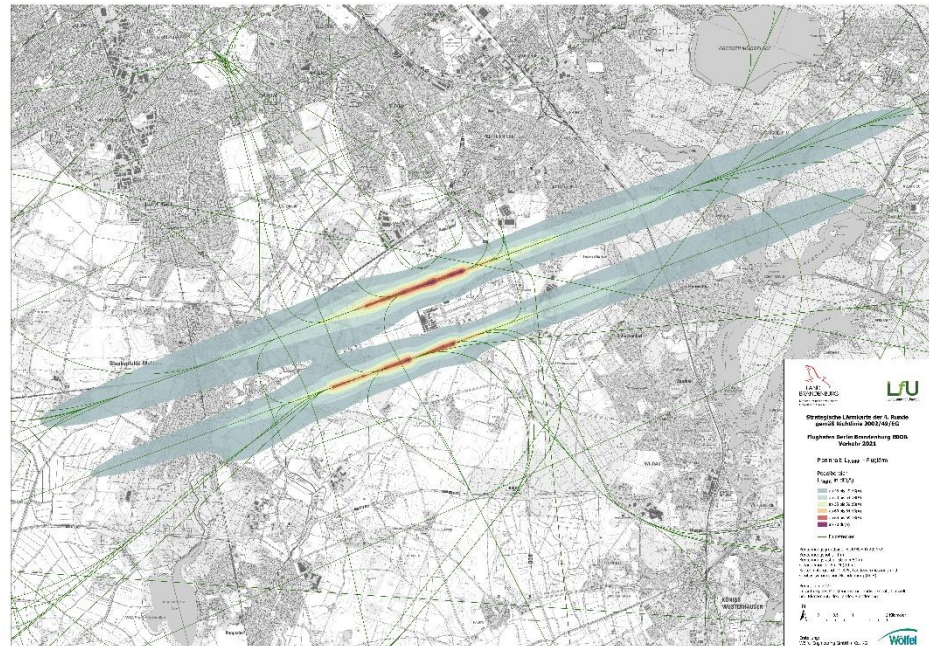
Analog zu der Runde 3 wird das Stadtgebiet in der Runde 4 von den kartierten Isophonen nicht berührt. Deswegen ist wie in der letzten Runde keine Berichterstattung zum Teilaspekt Fluglärm notwendig.

**Abbildung 6:** Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Flugverkehr Gesamttag



Quelle: Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

**Abbildung 7:** Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Flugverkehr Nacht



Quelle: Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

## 2.3 Verkehrssituation des Straßenverkehrs

Im Folgenden wird die Situation für den Straßenverkehr an den zu untersuchenden Straßen aufbereitet und aktualisiert. Die Analyse basiert auf den Daten der Lärmkartierung der Runde 4.

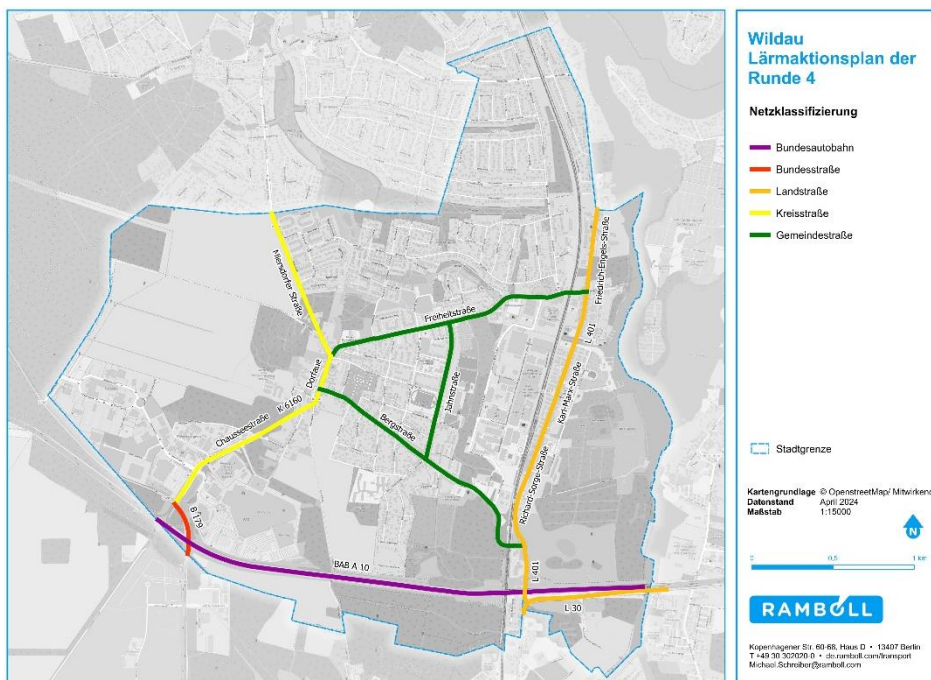
### 2.3.1 Straßennetz

Das Straßennetz der Lärmaktionsplanung ist in folgende Netzklassen eingeteilt:

- Bundesautobahn:
  - A 10 (Berliner Ring)
- Bundesstraße:
  - B 179 (Anschluss an die L 400)
- Landesstraßen:
  - L 30 von Königs Wusterhausen über Wildau zur A 10 Anschlussstelle Niederlehme
  - 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:
  - Bergstraße, Freiheitstraße (Verbindung von L 401 und K 6160)
  - Jahnstraße (Verbindung der Bergstraße und Freiheitstraße)

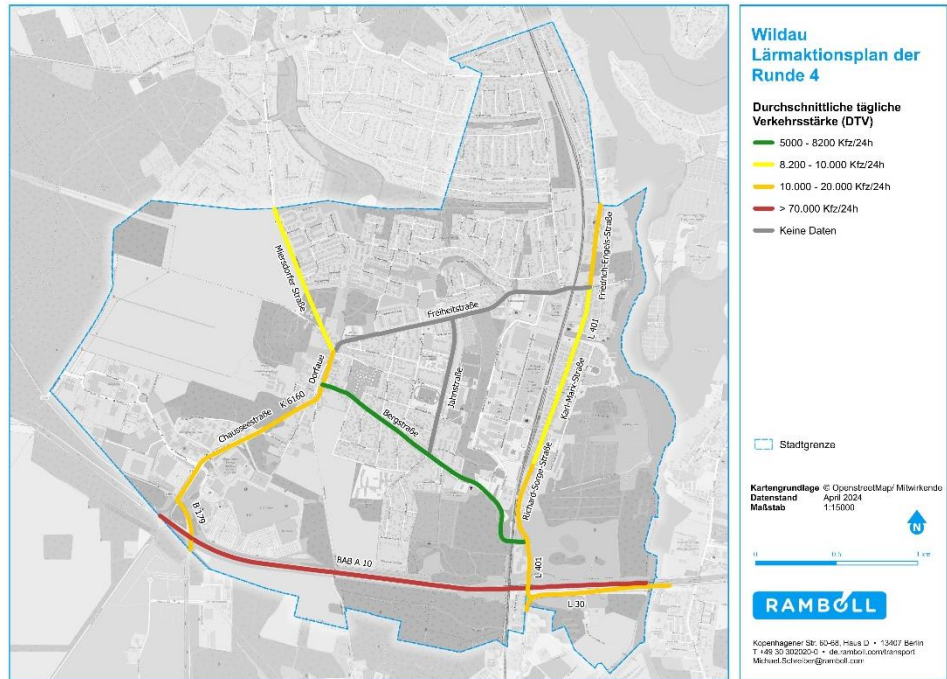
**Abbildung 8:** Netzklassifizierung



### 2.3.2 Verkehrsmengen und SV-Anteile

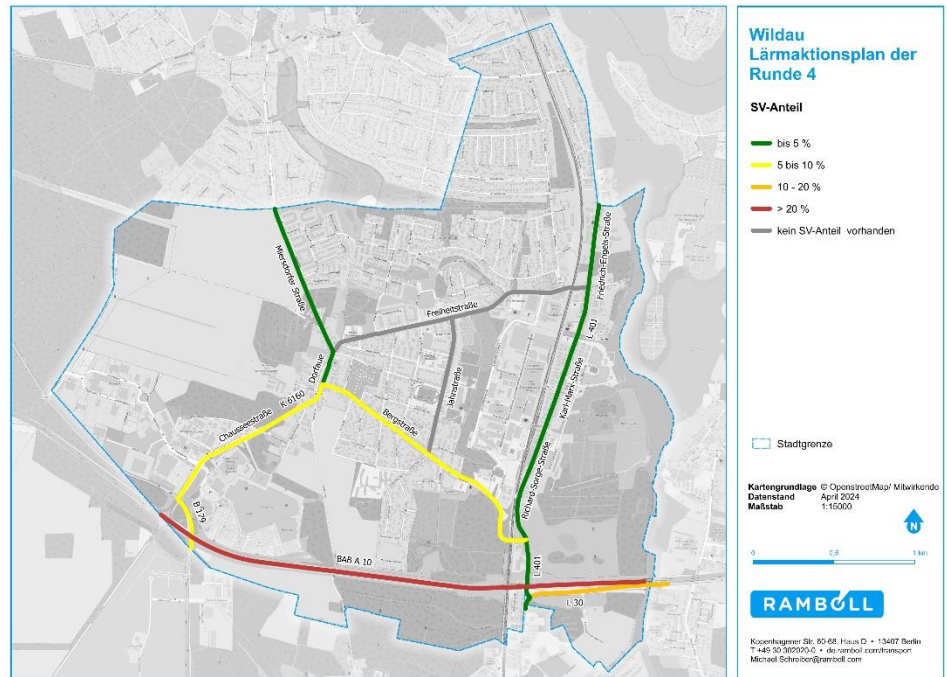
Für das Untersuchungsstraßennetz liegen in den Eingangs- und Ergebnisdaten der Lärmkartierung der Runde 4 vom Landesamt für Umwelt Brandenburg Angaben zu den Verkehrsmengen und dem Schwerverkehrsanteil vor. Demnach liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der Chausseestraße bei 15.797 Kfz/24 Stunden, auf der Dorfaue bei 12.191 Kfz/24 Stunden, auf der Miersdorfer Straße 8.588 Kfz/24 Stunden, auf dem Straßenzug Richard-Sorge-Straße – Karl-Marx-Straße – Friedrich-Engels-Straße bei 9.275 Kfz/24 Stunden, auf der L 30 bei 10.174 Kfz/24 Stunden und auf dem Abschnitt der B 179 bei 10.818 Kfz/24 Stunden. Abgesehen von der BAB A 10 mit 73.769 Kfz/24 Stunden sind dies die höchsten Werte in Wildau. Für die Bergstraße liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bei 6.829 Kfz/24, welche aber nicht lärmkartiert ist. Für die Freiheitstraße und Jahnstraße liegen keine Verkehrsdaten vor (Abbildung 9).

Abbildung 9: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)



Der SV-Anteil ist in der aktuellen Runde auf BAB A 10 mit 28,3 % ca. 5 Prozentpunkte höher als in der Runde 3. Auch an der L 30 ist er 5 Prozentpunkte höher und liegt jetzt bei 10,2 %. An der Bergstraße beträgt der SV-Anteil knapp 6 %. An allen weiteren Straßen im Untersuchungsbereich liegt der SV-Anteil unter 5 %. An der Freiheitstraße und Jahnstraße lagen keine Daten vor.

Abbildung 10: SV-Anteil Gesamttag



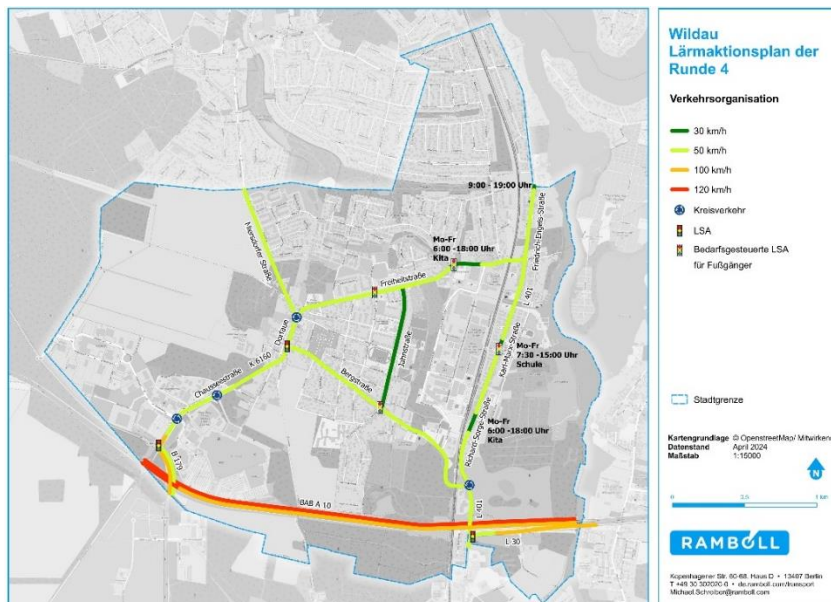
### 2.3.3 Verkehrsorganisation

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. In der Lärmkartierung wurde beidseitig von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (östlich der B 179-Brücke) und zwischen Wildauer Brücke und Dahmebrücke von 80 km/h ausgegangen. Aufgrund der niedrigeren Werte in der Lärmkartierung ist in der Realität mit höheren Lärmbetroffenheiten zu rechnen.

An der B 179 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Südrichtung 100 km/h und in der Nordrichtung 50 km/h. In der Lärmkartierung wurde mit 80 km/h gerechnet.

Auf der Chausseestraße zwischen L 400 und Ortstafel Stadt Wildau beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Auf dem übrigen Untersuchungsstraßennetz gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Ausnahmen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bestehen zu bestimmten Zeiten an der Freiheitstraße, an der Karl-Marx-Straße und an der Jahnstraße (Abbildung 11). Die genannten Straßenabschnitte mit Tempo 30 auf der Karl-Marx-Straße wurden in der aktuellen Lärmkartierung mit 50 km/h gerechnet. Die tatsächliche Lärmbelastung wird somit überschätzt. Dennoch ist hier von durch Straßenverkehrslärm betroffenen Menschen oberhalb der Auslösewerte ( $L_{DEN} 65 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} 55 \text{ dB(A)}$ ) auszugehen.

Abbildung 11: Verkehrsorganisation



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

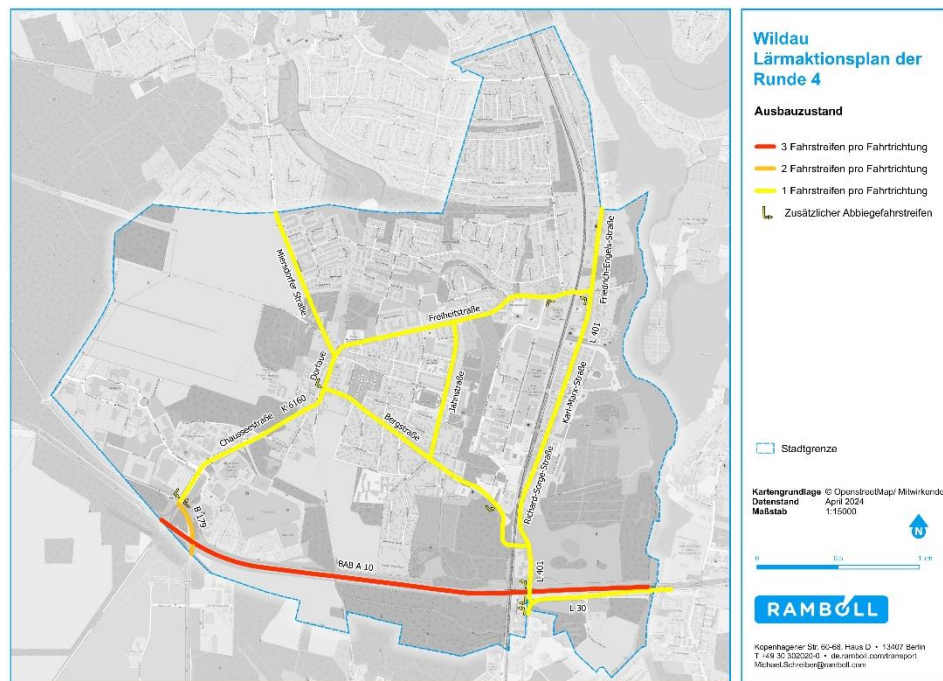
Querungssicherung des Fußgängerverkehrs an der Bergstraße auf Höhe Jahnstraße, der Freiheitstraße auf Höhe Fichtestraße und Bachstelzengang sowie der Karl-Marx-Straße auf Höhe Volkshaus. Kreisverkehre sind in Ortsrandlage auf der K 6160 an den Knotenpunkten Chausseestraße / Gewerbepark, Chausseestraße / 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.

### 2.3.4 Ausbauzustand

Ein Fahrstreifen je Richtung ist der vornehmliche Ausbaustandard (Abbildung 12). Zwei Fahrstreifen je Richtung sind auf der B 179 vorhanden. Die BAB A 10 besitzt drei Fahrstreifen und einen Standstreifen je Fahrtrichtung.

Die zusätzlichen Abbiegefahrstreifen an Knotenpunkten sind ebenfalls in der Abbildung 12 dargestellt. Beispielsweise sind an den Knotenpunkten Berliner Chaussee / Chausseestraße zwei separate Rechtsabbiegespuren in Richtung A 10-Center und eine separate Linksabbiegespur in Gegenrichtung vorhanden.

Abbildung 12: Ausbauzustand



### 2.3.5 Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand

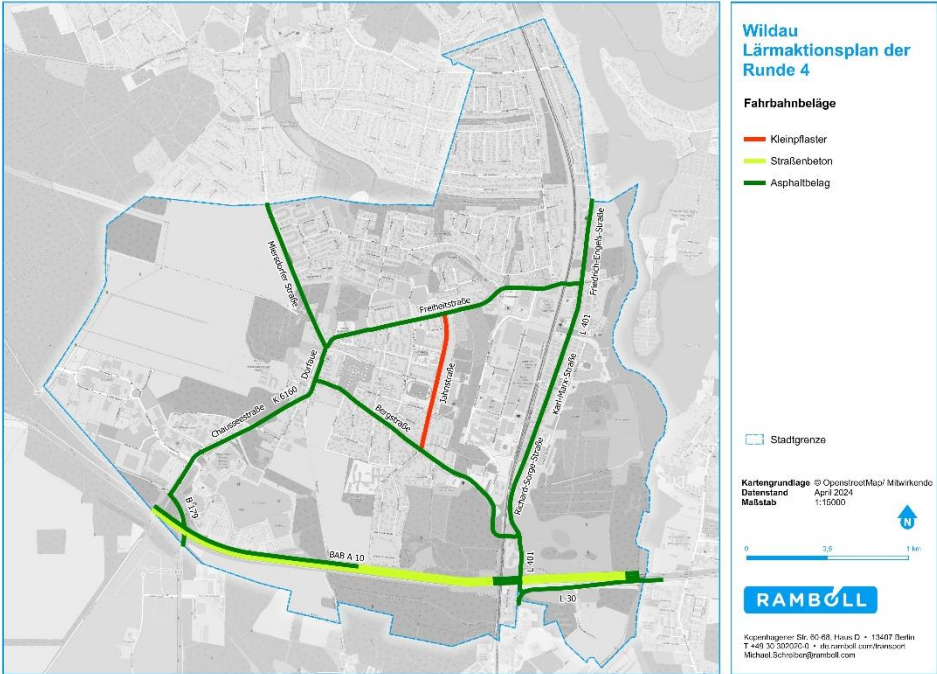
Der überwiegende Teil der Fahrbahnen ist asphaltiert (Abbildung 13). Die BAB A 10 ist hauptsächlich in Betonbauweise ausgeführt. Auf den zwei Autobahnbrücken (über die Eisenbahntrasse bzw. Richard-Sorge-Straße und über

den Dahmeffluss) wurde lärmärmer Gussasphalt verbaut. Ab Höhe Weg a. d. Autobahn ist sie in der Fahrtrichtung Potsdam asphaltiert. Die Jahnstraße verfügt über Kleinpflaster.

Wildau  
LAP Runde 4

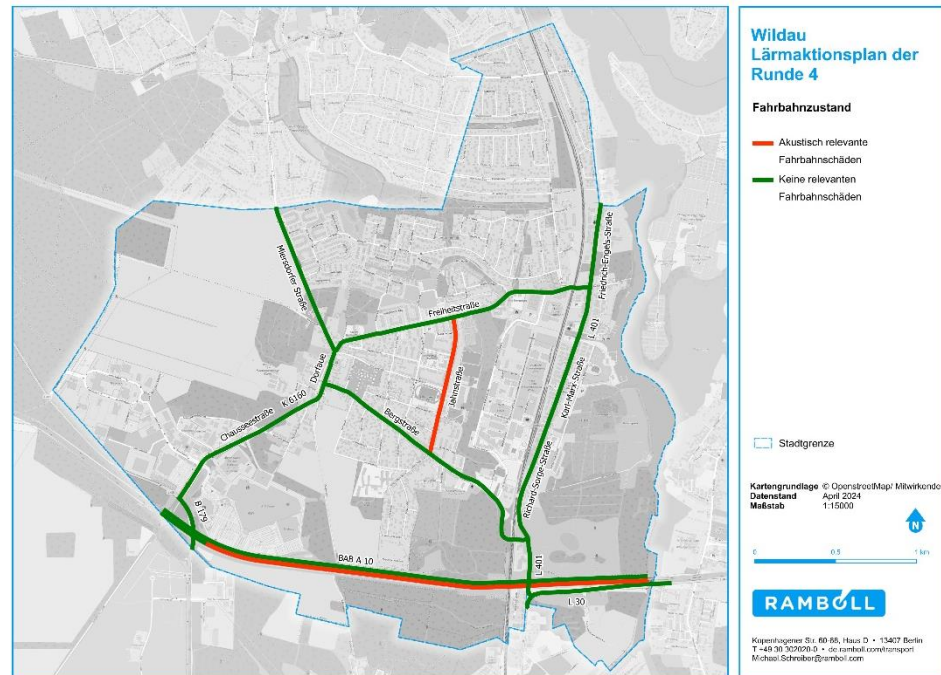
Bericht  
23.08.2024

Abbildung 13: Fahrbahnbeläge



Neben der Belagsart spielt auch der Fahrbahnzustand (Abbildung 14) eine Rolle für die Lärmbelastung. Auf der BAB A 10 in Richtung Frankfurt (Oder) befinden sich nahezu auf der gesamten Länge Fahrbahnschäden. Ferner ist auf der gesamten Jahnstraße an viele Stellen die Fahrbahn beschädigt. Die weiteren untersuchten Straßenabschnitte im Untersuchungsnetz haben keine relevanten Schäden.

**Abbildung 14:** Fahrbahnzustand



## 2.4 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 ab 2021 und
- Wohnungsbauvorhaben in Wildau (Stand: 06.06.2018).

### 2.4.1 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.

## 2.4.2 Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021

Der Kreistag des Landkreises Dahme-Spreewald hat den Nahverkehrsplan für den kommunalen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für den Zeitraum von 2021 bis 2025 bestätigt (PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG, 16. Dezember 2020). Anhand der Bürgerbeteiligung gingen 622 Hinweise und Wünsche aus der Bevölkerung ein, die in den weiteren Planungsprozess einbezogen wurden. Insbesondere aus dem VBB-Tarifbereich Berlin C kamen viele Rückmeldungen, die sich mit Defiziten im Stadt-Umland-Verkehr mit Berlin, fehlenden Anbindungen an den Flughafen BER und einem fehlenden Nachtbusangebot beschäftigten.

Aufgrund der Konzentration auf wesentliche Anliegen begann der Landkreis bereits im laufenden Planungsprozess damit, erste Maßnahmen umzusetzen. Im August 2020 wurden zwei PlusBus-Linien zwischen Königs Wusterhausen und dem Flughafen sowie die erste Nachtbuslinie von Mittenwalde über Königs Wusterhausen nach Schönefeld in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden neu konzipierte Linien zwischen Lichtenrade bzw. Rudow und Schönefeld eingeführt, die im 20-Minuten-Takt von der BVG bedient werden.

Nach Beteiligung der Städte, Gemeinden, benachbarten Landkreise, Verkehrsunternehmen und des Landes Berlin wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog zur Weiterentwicklung des Angebots ab 2021 erarbeitet. Dieser umfasst neue sowie aufgewertete Hauptverbindungsrelationen wie von Erkner über Schmöckwitz, Eichwalde und Schulzendorf zum Flughafen BER oder von Cottbus nach Lieberose.

Neben zahlreichen weiteren kleineren Maßnahmen beschäftigt sich der Landkreis auch mit alternativen Antriebsarten wie der Wasserstoff/Brennstoffzellentechnologie, alternativen Bedienformen wie dem Rufbus BerKönig BC oder Bürgerbusangeboten sowie der Barrierefreiheit im Nahverkehr.

Der neue Nahverkehrsplan ist auf der Homepage des Landkreises einsehbar. Die Umsetzung ist bis zum 31.12.2025 geplant. Der Kreiszuschuss für den Betrieb der Regionalen Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald wird um 2,5 Mio. Euro auf dann 11,2 Mio. Euro erhöht. Die Beschaffung von 20 neuen Linienbussen wird im nächsten Jahr mit weiteren 2 Mio. Euro gefördert.

### **2.4.3 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.

### 3 Umsetzungsstand der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung der Runde 3

Wildau  
LAP Runde 4

Bericht  
23.08.2024

Drei Maßnahmen aus der Runde 3 konnten bisher umgesetzt werden:

- Jahnstraße: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der gesamten Länge,
- Richard-Sorge-Str.: Sanierung des Fahrbahnbelages
- Miersdorfer Str.: Sanierung des Gehwegs zwischen Kreisverkehr und Am Friedhof

Die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen sind in der Tabelle 7 dargestellt.

**Tabelle 7:** Nicht umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung der Runde 3

Straße	Maßnahme
<b>BAB A 10</b>	<p>Sanierung Fahrbahnbelag (südliche Fahrbahn)</p> <hr/> <p>Nach Sanierung Fahrbahnbelag (südliche Fahrbahn) Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, verstärkte Geschwindigkeitskontrolle</p> <hr/> <p>Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h von 22 bis 6 Uhr für Lkw</p> <hr/> <p>Überprüfung Reflexionsvermögen der transparenten Lärmschutzwand auf der Autobahnbrücke, ggf. Änderung der Bekleidung</p> <hr/> <p>ggf. Erhöhung und/oder Verlängerung des nördlich der A 10 gelegenen Lärmschutzwalls bzw. als Lärmschutzwand auf der Autobahnbrücke</p> <hr/> <p>Überprüfung der Reflexionen von Bäumen hinter dem Lärmschutzwall</p> <hr/> <p>Überprüfung der Lärminderungswirkung vom Lärmschutzwall am A 10-Center</p> <hr/> <p>Lärmarmer Asphalt im gesamten Abschnitt</p> <hr/> <p>Leitsystem für Lkw</p> <hr/> <p>Überprüfung Photovoltaik an Lärmschutzwänden</p>
<b>Bahnstrecke</b>	<p>Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesschienenwegen</p> <hr/> <p>Prüfung von Lärmschutz in kommunaler Baulast</p>
<b>Dorfaue</b>	<p>Tempo 30 ganztags (0-24 Uhr) zwischen Miersdorfer Straße und Höhe Bergstraße</p> <hr/> <p>Überprüfung passiver Schallschutz bei Neuausweisung Wohngebiet (westl. Kochstraße)</p>
<b>Bergstr.</b>	<p>Überprüfung weiterer Querungshilfen (Mittelinseln oder Bedarfsampeln) für Fußgänger im Bereich Schillerallee, Fichtestr.</p>
<b>Freiheitstr.</b>	<p>Querungshilfe für ÖPNV-Nutzer im Haltestellenbereich des Gesundheitszentrum</p>

Wildau  
**LAP Runde 4**  
Bericht  
23.08.2024

Straße	Maßnahme
	Überprüfung Aufhebung Tempo-30-Regelung vor Gesundheitszentrum, ggf. Geschwindigkeitskontrolle
	Überprüfung Wartezeiten Bahnübergang
	Errichtung von weiteren Erdwällen entlang der Parkplätze zum Sport- und Freizeitpark Wildau
	Austausch des schadhafte Pflasters durch Asphalt
	Querungshilfen an hoch frequentierten Stellen

## 4 Maßnahmenüberprüfung

Die Maßnahmenplanung konzentriert sich auf den vom Kfz-Verkehr und Schienenverkehr verursachten Lärm im Untersuchungsstraßennetz bzw. Schienennetz. Die in der Lärmaktionsplanung der Runde 3 empfohlenen Maßnahmen für die bereits untersuchten Straßen bzw. die Schienentrasse werden im Folgenden überprüft, übernommen bzw. fortgeschrieben. .

### 4.1 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.

Um die Wohngebiete an der Bergstraße vor Lkw-Lärm zu schützen, wurde in den vergangenen Runden der Lärmaktionsplanung ein Leitsystem für Lkw zur Bündelung des Verkehrs empfohlen, das den Schwerverkehr von der Autobahn nicht durch den Ortskern führt, sondern durch weniger bewohnte Gebiete.

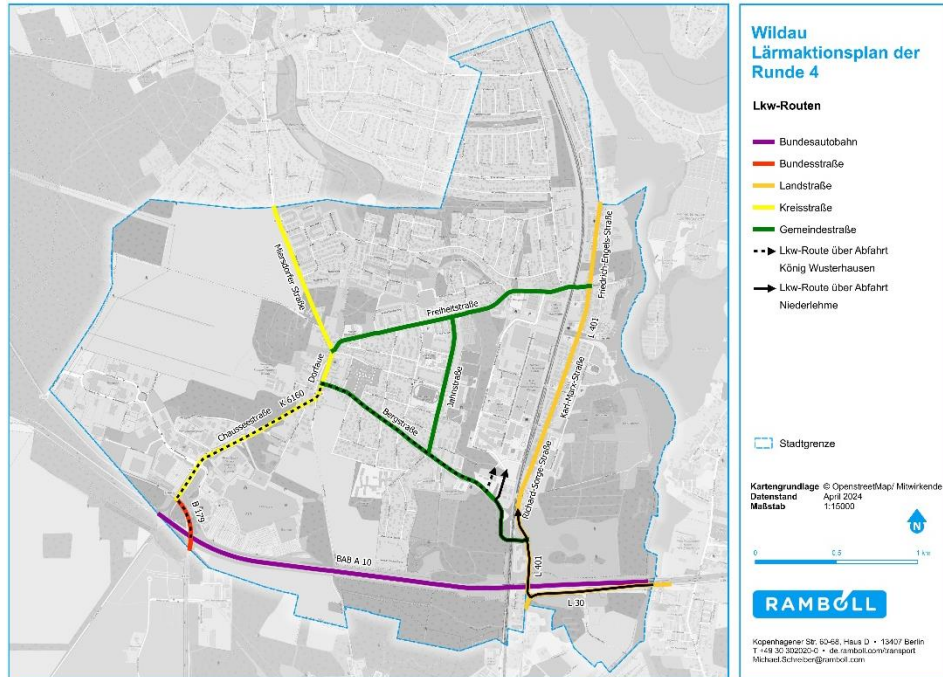
An der Bergstraße liegt der SV-Anteil in der aktuellen Lärmkartierung bei knapp 6 %. Im ersten Lärmaktionsplan (2010) lag er mit ca. 28 % deutlich höher. Zum Zeitpunkt der damaligen Datenerhebung war der Kreisverkehr an der Miersdorfer Straße zum im Bau, ebenso die Südanbindung vom Schwermaschinenbau-gelände zur Bergstraße.

Es wird empfohlen, den SV-Anteil in der Bergstraße durch eine aktuelle Erhebung zu überprüfen. Es 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.

Wird diese Annahme bestätigt, 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 15). Diese Strecke ist aus 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 15:** Lkw-Routen



## 4.2 Verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren

### 4.2.1 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 werden (vgl. Kapitel 4.2.3).

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 wie bereits in Runde 3 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 zu prüfen.

Im LAP der Runde 3 wurde eine Prüfung möglicher Geschwindigkeitsreduzierungen insbesondere auf der BAB A 10 empfohlen. In der aktuellen Runde sind nur Einzelgebäude vom genannten Beurteilungspegel betroffen. Auch wenn dort die o. g. Beurteilungspegel nicht überschritten werden oder nur Einzelgebäude betroffen sind, 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 dem ersten Lärmaktionsplanung nach einer beidseitigen Angleichung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h zur Vermeidung von Lärmpegelspitzen weiter.

Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist im Bereich von Wohnbebauung erheblichen Umfangs<sup>5</sup> 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.

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.

#### 4.2.2 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 der langfristigen Untersuchungen sollten in Wildau Berücksichtigung finden.

Sanierungsbedürftige Abschnitte des Straßenbetons sind an der BAB A 10 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.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Im Jahr 2010 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 seit Runde 3 nur eine Gesamtzahl aller Lärmbetroffenheiten vorliegt.

<sup>6</sup> Auf der Autobahn wurde bereits in den Jahren 2001 / 2002 ein lärmarmes Gussasphalt auf den beiden Autobahnbrücken aufgebracht, der nach RLS-90 einen Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  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

In der Jahnstraße ist das Kleinpflaster beschädigt. Hier wäre ein Ersatz des schadhafte Pflasterbelags im gesamten Abschnitt durch Asphalt sinnvoll.

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.

### 4.2.3 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 lichtsignalgeregeltete Knotenpunkte (vgl. Abbildung 11), bei denen keine Möglichkeit für eine LSA-Koordinierung besteht. Weitere vier LSA zur Fußgängerquerung schalten nur bei Bedarf bzw. nach Aufforderung.

Bauliche Maßnahmen für einen besseren Verkehrsfluss bestehen mit Kreisverkehren und Knotenpunktumgestaltungen. Mit Hilfe von Kreisverkehren lassen sich die an lichtsignalgeregelteten 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 2010 ein Bypass geplant, um diesen Missstand zu beheben.<sup>7</sup> Nach 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 2010 den Verkehrsfluss verbessert. Ein

---

lärmmindernder Fahrbahnbeläge wieder vorgesehen (Angaben von Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg in Stellungnahme vom 28.03.2019).

<sup>7</sup> Stellungnahme des Straßenverkehrsamts auf der Öffentlichkeitsveranstaltung am 12.05.2011.

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.

#### 4.2.4 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 2010 sind mehrere Straßenraumumgestaltungen von der Stadt Wildau durchgeführt und empfohlene Maßnahmen berücksichtigt worden. Weiterhin sind Maßnahmen auf den folgenden Straßen zu überprüfen:

- **Bergstraße**

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

Es sollte weiterhin geprüft werden, ob Bedarf an einer zusätzlichen sicheren Quermöglichkeit 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. Weitere Planungen liegen nicht vor.

### 4.3 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 Lärmschuttwall 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 Gradiente ausgeführt.

Südlich der BAB A 10 wurde mit einem Versatz zum nördlich der Autobahn gelegenen Lärmschuttwall 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 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 Höhe gefertigt.

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 16:** Lärmschutzwand (südlich A 10)



Quelle: eigene Aufnahmen.

Die aktuellen Lärmkarten zeigen, dass die Lärminderungswirkung des Lärmschuttwalls nicht deutlich erkennbar in der Lärmkarte abgebildet wird. Es wird empfohlen, die Lärmkartierung in Bezug auf den Lärmschuttwall 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.

**Abbildung 17:** Lärmschutzwall (nördlich A10)



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.

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 letzten Runden ist dieser Wall auch in der Lärmkartierung der Runde 4 nicht enthalten. Eine Aussage bezüglich seiner lärm mindernden Wirkung kann daher nicht getroffen werden. Eine Überprüfung der von ihm ausgehenden Lärminderung wird für die nächste Lärmkartierung empfohlen.

Die Grenzwerte für eine freiwillige Lärmsanierung an Bundesfernstraßen liegen in Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten bei 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht und in Mischgebieten bei 66 dB(A) tagsüber sowie bei 56 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 Wohngebäude des Mischgebiets südlich der BAB A 10 (Höhe Emil-Müller-Straße) sowie an Wohngebäude des Wohngebiets nördlich der BAB A 10 (östlich Goethebahn) die Werte überschritten.

Der Einsatz von Photovoltaikanlagen sollte 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.

#### **4.4 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.

##### **Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge**

Gemäß den EU-weit geltenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge - Lärm (TSI) dürfen seit Dezember 2005 neue Güterwagen bestimmte Geräuschgrenzwerte nicht mehr überschreiten (BMDV, März 2022). Zudem müssen sie mit lärmarmen Bremsen ausgestattet sein. Nach der „Überarbeiteten Lärmschutzverordnung TSI Lärm“ der EU Kommission am 16.05.2019 ist ab Dezember 2024 EU-weit der Betrieb von lauten Zügen auf sogenannten leiseren Strecken (quieter routes) verboten. Diese sogenannten leiseren Strecken sind nach Artikel 5b der TSI Lärm die Strecken, die eine Mindestlänge von 20 km haben und auf denen zwischen 2015 und 2017 im Durchschnitt mehr als 12 Güterzüge täglich in der Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr verkehrten.

**Tabelle 8:** Geräuschgrenzwerte der TSI Lärm

	<b>Standgeräusch [dB(A)]</b>	<b>Vorbeifahrgeräusch [dB(A)]</b>
Elektrolokomotiven und Gleisbaumaschinen mit elektrischem Antrieb	70	84
Diesellokomotiven und Gleisbaumaschinen mit Dieselantrieb	71	85
Elektrotriebzug (ETZ)	65	80
Dieseltriebzug (DTZ)	72	81
Reisezugwagen	64	79
Güterwagen	65	83

### Ausbau Eisenbahnstrecke Berlin - Cottbus

Ab 2027 sollen die Züge in Halbstundentakt zwischen Cottbus und Berlin fahren. In diesem Zusammenhang wird zwischen Cottbus und Lübbenau ein zweites Bahngleis gebaut (Bahninfoportal, 2024). Der Ausbau der Strecke erhöht die Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h. Der Beginn der bauvorbereitenden Arbeiten ist für 2025 vorgesehen. Voraussichtlich Ende 2027 fahren die ersten Züge auf dem zweiten Gleis.

### Lärmsanierungsprogramm des Bundes

Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung des Bundes unter Vorbehalt der dafür jeweils im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel gewährt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Im Bundeshaushaltsgesetz 2021 wurde die Absenkung der Auslösewerte um 3 dB(A) festgelegt. Seit Inkrafttreten der überarbeiteten Förderrichtlinie Lärmsanierung zum 1. Juli 2022 kommen die neuen Auslösewerte zur Anwendung (BMDV, 19. Mai 2022). Tabelle 9 zeigt die aktuell geltenden Immissionsgrenzwerte.

**Tabelle 9:** Immissionsgrenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes

<b>Gebietskategorie</b>	<b>Tagstunden (6 bis 22 Uhr)</b>	<b>Nachtstunden (22 bis 6 Uhr)</b>
Krankenhäuser, Schulen, reine und allgemeine Wohngebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

Aufgrund der geänderten Grenzwerte wurde das Gesamtkonzept zur Lärmsanierung des Bundes bzw. die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung (BMDV, Oktober 2022) in der Anlage 3 mit Stand zum 30.09.2023 angepasst. Demnach sind weiterhin Lärmsanierungsmaßnahmen in Wildau (Strecken-Nr. 6142, Sanierungsabschnitt 120007, ohne Priorisierungskennzahl) vorgesehen. Die freiwilligen Maßnahmen liegen in den Abschnittskilometern 22,601 bis 25,718 auf einer Länge von 3,117 km, zwischen 25,849 und 26,033 auf einer Länge von 0,184 km und zwischen 26,142 und 26,475 auf einer Länge von 0,333 km. Die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms erfolgt nach der Priorisierungskennzahl des Sanierungsabschnittes. Aufgrund einer fehlenden Priorisierungskennzahl ist eine zeitnahe Umsetzung nicht zu erwarten. Für die Gesamtstrecke Berlin - Eichwalde - Lübben (Spreewald) - Lübbenau/Spreewald (Sanierungsabschnitt 120007 mit einer Länge von 30,226 km) liegt die Priorisierungskennzahl bei 6,475.

Nach einer Mitteilung des damaligen Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahr 2010 (Bundesministerium für Verkehr, 2010) sind aufgrund der als niedrig bewerteten Streckenbelastung passive Schallschutzmaßnahmen angedacht. Aktuellere Information liegen dazu nicht vor. Schallschutzwände müssen daher durch die Gemeinde errichtet werden. Hier wären zunächst sinnvolle Standorte, Flächenverfügbarkeiten und Kosten abzuschätzen.

## 5 Wirkungsanalyse

In der Tabelle 10 sind die verbleibenden Maßnahmen, die sich im Bereich der aktuellen Lärmbrennpunkte befinden, ihre geschätzte Lärminderungswirkung und der Umsetzungshorizont zusammengefasst.

Tabelle 10: Abschätzung der Lärminderungswirkung der Maßnahmen

Straße	Maßnahme	Geschätzte Lärminderung	Umsetzungshorizont
<b>BAB A 10</b>	Sanierung Fahrbahnbelag (südliche Fahrbahn)	Mittel 1-2 dB(A)	unbekannt
	Nach Sanierung Fahrbahnbelag (südliche Fahrbahn) Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, verstärkte Geschwindigkeitskontrolle	Hoch	Kurzfristig
	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 Lärmschutzwall	K.A.	Mittelfristig
	Überprüfung der Lärminderungswirkung vom Lärmschutzwall am A10-Center	K.A.	Mittelfristig
	Lärmarmen Asphalt im gesamten Abschnitt	Hoch	Langfristig
	Leitsystem für Lkw	keine	Mittelfristig
	Überprüfung Photovoltaik an Lärmschutzwänden	K.A.	Kurzfristig
<b>Bahnstrecke</b>	Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesschienenwegen	Hoch	Langfristig vorgesehen
	Prüfung von Lärmschutz in kommunaler Baulast	Hoch	Prüfung nur bei Ausbau der Bahnstrecke möglich
<b>Dorfaue</b>	Tempo 30 ganztags (0-24 Uhr) zwischen Miersdorfer Straße und Höhe Bergstraße	Hoch bis 3 dB(A)	Kurzfristig

Straße	Maßnahme	Geschätzte Lärmminde- rung	Umset- zungshori- zont
	Überprüfung passiver Schallschutz bei Neuausweisung Wohngebiet (westl. Kochstraße)	K.A.	Bei Weiter- führung des Planverfah- rens
<b>Bergstr.</b>	Überprüfung weiterer Querungshilfen (Mittelinseln oder Bedarfsampeln) für Fußgänger im Bereich Schillerallee, Fichtestr.	Gering <1 dB(A)	Kurzfristig
<b>Frei- heitstr.</b>	Querungshilfe für ÖPNV-Nutzer im Hal- testellenbereich des Gesundheitszent- rum	Gering <1 dB(A)	Kurzfristig
	Überprüfung Aufhebung Tempo-30-Re- gelung vor Gesundheitszentrum, ggf. Geschwindigkeitskontrolle	Gering <1 dB(A)	Kurzfristig
	Überprüfung Wartezeiten Bahnüber- gang	K.A.	Kurzfristig
<b>Jahnstr</b>	Errichtung von weiteren Erdwällen ent- lang der Parkplätze zum Sport- und Freizeitpark Wildau	K.A.	Teilweise re- alisiert, bei Weiterent- wicklung des Gebietes weitere Maß- nahmen
	Austausch des schadhaften Pflasters durch Asphalt	Hoch <6 dB(A)	Mittelfristig
	Querungshilfen an hoch frequentierten Stellen	Gering <1 dB(A)	Kurzfristig

Laut Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie müssen Lärmaktionspläne die Anzahl der durch die Maßnahmen entlasteten Personen angeben. Künftig sollen diese Angaben nicht nur im ergänzend abzugebenden Berichtsbogen (Meldebericht an die Europäische Union [EU-Bericht]), sondern auch im Lärmaktionsplan selbst enthalten sein. Die folgenden Tabellen zeigen, wie viele betroffene Personen von den Maßnahmen profitieren können.

Für die Straßen ohne Lärmkartierung kann keine Aussage für die Anzahl der entlasteten Personen getroffen werden.

**Tabelle 11:** Anzahl der durch die empfohlenen Maßnahmen entlasteten Personen

Straßenabschnitt	Maßnahmen	Ganztags (L <sub>DEN</sub> ) [dB(A)]			Nachts (L <sub>Night</sub> ) [dB(A)]		
		≥ 70	65-69	55-64	≥ 60	55-59	45-54
BAB A 10	Fahrbahnsanierung, Geschwindigkeitsreduzierung	0	18	788	2	101	1.219
Dorfaue [zwischen Bergstraße und Miersdorfer Straße]	Geschwindigkeitsreduzierung	5	16	28	5	17	37

## 6 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.

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 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.“<sup>8</sup>

### Aktualisierung der ruhigen Gebiete

Für Wildau wurden in der LAP Runde 3 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.

In der aktuellen Runde wurden die 13 festgelegten ruhigen Gebiete aus der 3. Runde übernommen und mit der aktuellen Lärmkarte abgeglichen. Diese sind:

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

---

<sup>8</sup> Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – Stand 19.09.2022.

Wildau  
**LAP Runde 4**

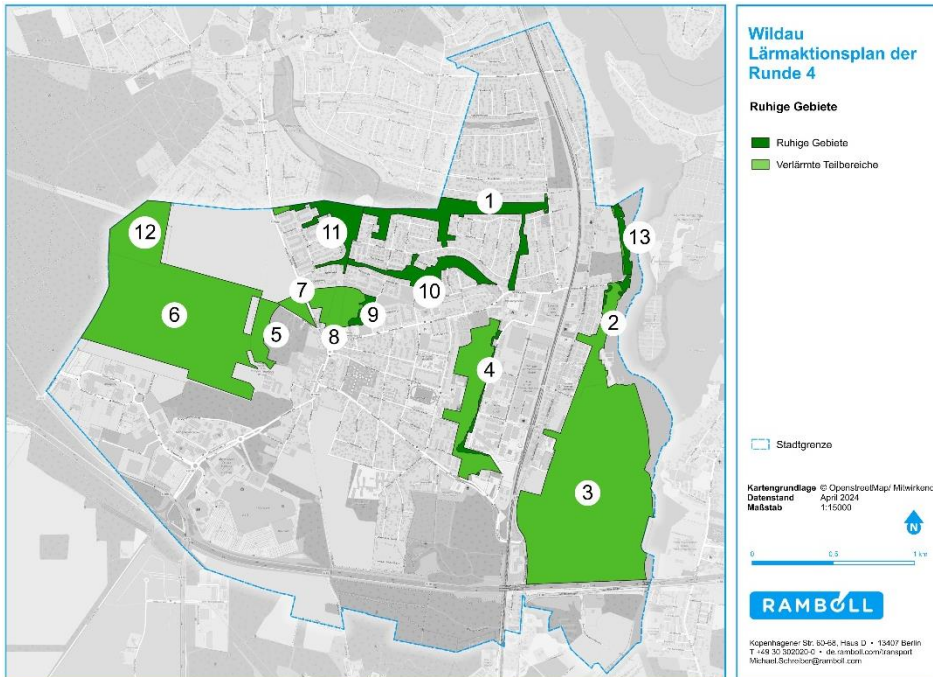
Bericht  
 23.08.2024

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

Verlärmt Teilbereiche, die von  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A) betroffen sind, werden in der Abbildung 18 dargestellt. Die aktuelle Lärmkartierung zeigt eine fast vollständig Verlärmung der Gebiete 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 12. Das Gebiet 9 ist ebenfalls stark und die Gebiete 1, 11 und 13 sind leicht verlärm. Das Gebiet 10 zeigt keine Lärmbelästigung. Die insgesamt deutlich stärkere Verlärmung als in der Runde 3 ist nicht auf eine tatsächliche Verschlechterung sondern vor allem auf das neue Berechnungsverfahren der Lärmkartierung zurückzuführen. Alle ruhigen Gebiete bleiben daher weiterhin erhalten.

Abbildung 18: Ruhige Gebiete in Wildau für die 4. Runde

Wildau  
**LAP Runde 4**  
 Bericht  
 23.08.2024



### 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 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 Nutzungstaffelung 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.

## 7 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Wildau  
LAP Runde 4

Bericht  
23.08.2024

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 im Zeitraum vom 24. Juli bis zum 22. August 2024. Es ging eine inhaltliche Stellungnahme ein. Diese wurde von der Stadt per E-Mail beantwortet.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geschätzte Zahl der vom Straßenverkehrslärm belasteten Menschen	9
Tabelle 2:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz	9
Tabelle 3:	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) innerhalb der Isophonen-Bänder	10
Tabelle 4:	Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Menschen (Eisenbahnen)	12
Tabelle 5:	Geschätzte Zahl der vom Schienenverkehrslärm belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	12
Tabelle 6:	Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und starker Schlafstörung hervorgerufen durch Schienenverkehrslärm	12
Tabelle 7:	Nicht umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung der Runde 3	23
Tabelle 8:	Geräuschgrenzwerte der TSI Lärm	34
Tabelle 9:	Immissionsgrenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes	34
Tabelle 10:	Abschätzung der Lärminderungswirkung der Maßnahmen	36
Tabelle 11:	Anzahl der durch die empfohlenen Maßnahmen entlasteten Personen	38

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsbereiche der Lärmaktionsplanung der Runde 4	6
Abbildung 2:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Straßenverkehr Gesamttag	8
Abbildung 3:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Straßenverkehr Nacht	8
Abbildung 4:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Gesamttag	10
Abbildung 5:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Schienenverkehr von Eisenbahnen des Bundes Nacht	11
Abbildung 6:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Flugverkehr Gesamttag	13
Abbildung 7:	Strategische Lärmkarte Runde 4 für den Flugverkehr Nacht	14

Abbildung 8:	Netzklassifizierung	15	Wildau
Abbildung 9:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	16	<b>LAP Runde 4</b>
Abbildung 10:	SV-Anteil Gesamttag	16	Bericht
Abbildung 11:	Verkehrsorganisation	17	23.08.2024
Abbildung 12:	Ausbauzustand	18	
Abbildung 13:	Fahrbahnbeläge	19	
Abbildung 14:	Fahrbahnzustand	20	
Abbildung 15:	Lkw-Routen	26	
Abbildung 16:	Lärmschutzwand (südlich A 10)	31	
Abbildung 17:	Lärmschutzwand (nördlich A10)	32	
Abbildung 18:	Ruhige Gebiete in Wildau für die 4. Runde	41	

## Literaturverzeichnis

Bahninfoportal. (15. April 2024).

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/luebbenau-cottbus>.

BMDV. (19. Mai 2022). *Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, überarbeitete Fassung 2022.*

BMDV. (März 2022). *Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Lärmschutz im Schienenverkehr.*

BMDV. (Oktober 2022). *Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, Gesamtkonzept der Lärmsanierung.*

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.

Bundesrepublik Deutschland. (29. Juni 2005). Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005. *Bundesgesetzblatt* (Teil I Nr. 38).

Bundesrepublik Deutschland. (2013/2022). Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG). *Bundesgesetzblatt*(in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274),

Wildau  
LAP Runde 4

Bericht  
23.08.2024

zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792)).

- Bundesrepublik Deutschland. (2018). *Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)*, veröffentlicht am 28. Dezember 2018 im Bundesanzeiger AT 28.12.2018 B7.
- EG. (18. Juli 2002). Richtlinie 2002 / 49 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002., (g. d.-z., Hrsg.) *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*(L 189/12).
- 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*.
- LAI, B.-A. I. (März 2022). *LAI-Hinweise zur Lärmkartierung*.
- 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 Lärmmindernissen. *Lärmbekämpfung Zeitschrift für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik*.
- Markus Winkler, Asphalt+Bitumen Beratung. (Juni 2008). *Neue lärmarmere Asphalt für den kommunalen Straßenbau*. bi Baumagazin.
- MLUK. (20 Juli 2022). *Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg; Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg*.
- PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG. (16. Dezember 2020). *Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021*.
- Stadt Wildau. (06.06.2018). *Übersicht Bauvorhaben ohne BP in Wildau*.
- Stadt Wildau. (15. Februar 2023). *Zahlen und Fakten*. Von <https://www.wildau.de/Zahlen-und-Fakten-737452.html>, abgerufen
- Stadt Wildau. (22. August 2014). *Flächennutzungsplan*.





**Ramboll Deutschland GmbH |**  
**Smart Mobility DE**  
(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D  
13407 Berlin  
T +49 30 302020-0