

Abschlussbericht

Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Wildau



26. Mai 2011
mit redaktionellen Änderungen vom 12. Oktober 2011

LK Argus GmbH

Gemeinde Wildau

Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Wildau

Abschlussbericht

Auftraggeber

Gemeinde Wildau

Karl-Marx-Straße 36

15745 Wildau

www.wildau.de

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeiter

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	1
1.2	Untersuchungsgebiet	3
1.3	Auslösepegel und Grenzwerte	5
1.4	Zuständige Behörden	6
1.5	Vorgehensweise	6
2	Bestandsaufnahme	7
2.1	Zusammenfassung der Lärmkartierung	7
2.2	Verkehrssituation	14
2.3	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen	20
2.4	Konfliktanalyse und Handlungsbedarf	30
3	Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse	37
3.1	Generelle Maßnahmen im Straßenverkehr und ihre Wirkung	37
3.2	Bündelung und räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehren	40
3.3	Verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren	41
3.4	Maßnahmen zum aktiven Schallschutz	46
3.5	Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr	49
3.6	Empfehlungen und Prioritätenreihung	51
4	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	54
5	Zusammenfassung	55
	Tabellenverzeichnis	56
	Abbildungsverzeichnis	56

1 Einleitung

Für die Gemeinde Wildau wird ein Aktionsplan zur Lärminderung nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ erstellt. Die Lärmaktionsplanung erfolgt für den Straßen- und für den Schienenverkehr. Der Luftverkehr ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Mit Hilfe der Lärmaktionsplanung werden geeignete und sich an den örtlichen Gegebenheiten der Gemeinde orientierende Maßnahmen erarbeitet, mit denen die Lärmbelastung gesenkt und die Lebensqualität erhöht wird. Besonders potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen sollen vermieden, Belästigungen verringert und den Bewohnern Wildaus ein ungestörter Schlaf ermöglicht werden.

1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie² vom 25.06.2002, die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde.³ Damit wurden in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und die Paragraphen 47a bis 47f eingefügt. Ergänzt wird das BImSchG durch die 34. BImSchV,⁴ welche die Details für die Erstellung der Lärmkarten regelt. Die Mindestanforderungen an Aktionspläne sind in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie genannt. Das vorhandene Regelwerk sieht folgende Arbeiten und Fristen vor:

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

² Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

³ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005.

⁴ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06.03.2006. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12, ausgegeben zu Bonn am 15. März 2006.

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

Bis 30. Juni 2007	Erstellen von Lärmkarten für
1. Stufe der Lärmkartierung	<ul style="list-style-type: none"> ● Hauptverkehrsstraßen (> 6 Mio. Kfz/Jahr) (in <u>Wildau</u>: BAB A 10) ● Haupteisenbahnstrecken (> 60.000 Zugfahrten/Jahr) (in <u>Wildau</u>: nördliche Bahnstrecke bis S-Bhf. Wildau) ● Großflughäfen (> 50.000 Flüge/Jahr) ● Ballungsräume (>250.000 Einwohner)
Bis 18. Juli 2008	Erstellen von Lärmaktionsplänen
Bis 30. Juni 2012	Erstellen von Lärmkarten (2. Stufe) für
2. Stufe der Lärmkartierung	<ul style="list-style-type: none"> ● Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr) (in <u>Wildau</u>: Chausseestraße, Dorfaue, Richard-Sorge-Straße, Karl-Marx-Straße und Friedrich-Engels-Straße) ● Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zugfahrten/Jahr) ● Ballungsräume (>100.000 Einwohner)
Bis 18. Juli 2013	Erstellen von Lärmaktionsplänen
Spätestens alle 5 Jahre	Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne

Die in Anhang V der Richtlinie genannten, möglichen Maßnahmen sind sehr allgemein gehalten (Verkehrsplanung, Raumordnung, quellenorientierte technische Maßnahmen, Verringerung der Schallübertragung, verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize). Es gibt jedoch Arbeitshilfen wie die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung⁵, Forschungsvorhaben⁶ oder Leitfäden und Handreichungen der Bundesländer⁷, die im Aktionsplan Wildau berücksichtigt werden.

Grundsätzlich besteht in Deutschland kein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen. Die im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen sind daher als Empfehlung zu verstehen, die von den zuständigen Behörden auf Grundlage bestehender Rechtsgrundlagen (z.B. StVG, StVO) umgesetzt werden sollen.

⁵ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007 von der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis genommen mit der Ergänzung zu ruhigen Gebieten entsprechend des Beschlusses zu TOP 10.4.2 der 117. LAI-Sitzung, Stand 25.03.2009.

⁶ Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt Berlin in Kooperation mit konsalt GmbH, LK Argus GmbH und Lärmkontor GmbH: Silent City, Handbuch zur Lärmaktionsplanung, 2008.

⁷ Ministerium für Ländliche Entwicklung des Landes Brandenburg: Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Stand 17.04.2007.

1.2 Untersuchungsgebiet

Wildau liegt im nördlichen Teil des Landkreises Dahme-Spreewald im Bundesland Brandenburg südöstlich von der Bundeshauptstadt Berlin und wird am östlichen Rand von der Dahme durchflossen. Das Gemeindegebiet gliedert sich in den Kernort Wildau und den Ortsteil Hoherlehme.

Als Mittelzentrum in Funktionsteilung mit der Gemeinde Schönefeld, als Kommune im Regionalen Wachstumskern (RWK) „Schönefelder Kreuz“ und dank seiner Lage im engeren Wirkungsbereich im Flughafenumfeld des BBI wie auch im engeren Verflechtungsraum von Berlin-Brandenburg nimmt Wildau eine Vielzahl gemeindlicher, regionaler und überregionaler Aufgaben und Funktionen wahr.

Im Gemeindegebiet leben 9.911 Einwohner⁸ auf einer Fläche von ca. 9 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 1.101 Einwohnern je km². An den in der Untersuchung berücksichtigten Straßen sind 2.643 Einwohner gemeldet.

Die Gemeinde Wildau wird durch die Bundesstraße B 179 und die Landesstraßen L 400 und L 401 an Berlin und an das Mittelzentrum 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.

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. Außerdem ist das A 10-Center ein Versorgungszentrum für ein großes Einzugsgebiet mit überregionaler Ausstrahlung.

In die Lärmaktionsplanung sind neben der Bahnlinie Berlin – Görlitz die folgenden Straßen einbezogen. Die zu untersuchenden Straßen und Bahnlinie unterscheiden sich nach ihrer Einstufung in der Lärmkartierung.

⁸ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht „Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2009“, Potsdam Oktober 2010.

Untersuchungsbereiche nach der 1. Stufe der Lärmkartierung:

- BAB A 10,
- nördliche Bahnstrecke bis S-Bahnhof Wildau.

Untersuchungsbereiche nach der 2. Stufe der Lärmkartierung:

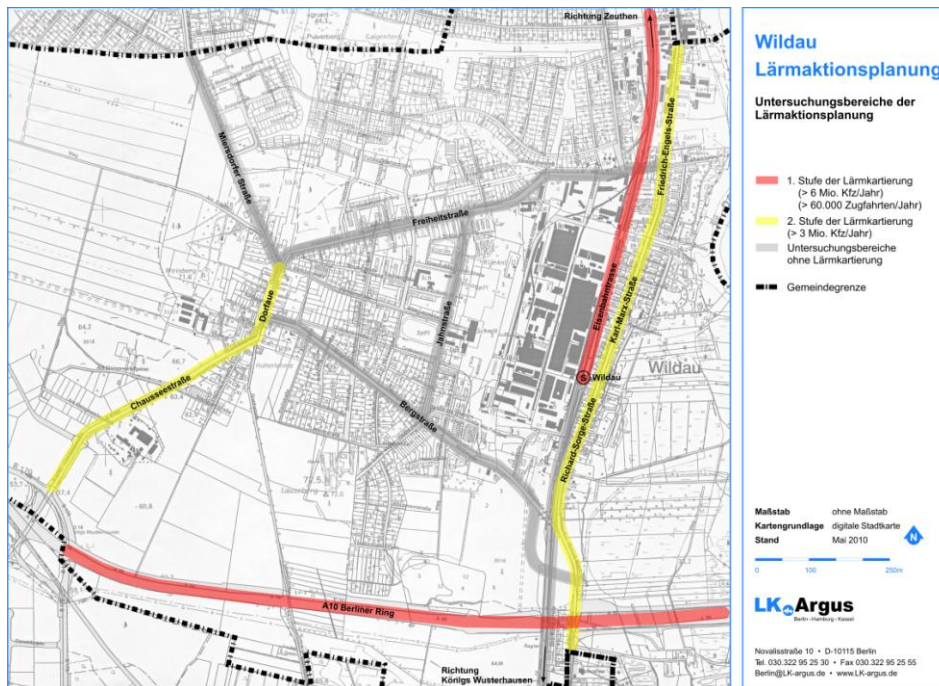
- BAB A 10⁹,
- Chausseestraße - Dorfaue,
- Richard-Sorge-Straße - Karl-Marx-Straße - Friedrich-Engels-Straße.

Untersuchungsbereiche ohne Lärmkartierung:

- Bergstraße,
- Freiheitstraße,
- Jahnstraße,
- Miersdorfer Straße,
- südliche Bahnstrecke ab S-Bahnhof Wildau.

⁹ Die BAB A 10 ist sowohl in der 1. Stufe als auch in der 2. Stufe der Lärmkartierung zu berücksichtigen.

Abbildung 1: Untersuchungsbereiche der Lärmaktionsplanung



Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

1.3 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 werden¹⁰.

Es werden als Auslösekriterium für die Lärmaktionsplanung die folgenden Mittelungspegel herangezogen. Eine erhebliche Belästigung besteht ab:

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

Allerdings finden bereits Belästigungen tagsüber und nächtliche Schlafstörungen ab den folgenden Mittelungspegeln statt:

- 24-Stundenwert (L_{den}) ≥ 55 dB(A) und / oder
- Nachtwert (L_{night}) ≥ 45 dB(A).

¹⁰ vgl. „Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg“, Stand: 17.04.2007.

1.4 Zuständige Behörden

Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs wurde der Gemeinde Wildau durch das Landesumweltamt Brandenburg zur Verfügung gestellt. Für die Veröffentlichung und Bereitstellung der Lärmkartierung des Schienenverkehrs ist das Eisenbahnbundesamt verantwortlich. Die Lärmaktionsplanung liegt in der Verantwortung der Kommunen, zuständig ist die Gemeindeverwaltung Wildau.

1.5 Vorgehensweise

Die Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Wildau umfasst zwei Schwerpunkte. Diese orientieren sich an den im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen Mindestanforderungen für die Durchführung von Lärmaktionsplänen:

1. Bestandsanalyse (Kapitel 2),
2. Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse (Kapitel 3).

Die Bestandsanalyse für den Straßen- und Schienenverkehr enthält die Untersuchung der Lärmsituation sowie die Auswertung der bereits vorhandenen Maßnahmen und Planungen.

Darauf aufbauend erfolgt die Zusammenstellung geeigneter Maßnahmen zur Lärminderung in Wildau. Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen und akustischen Wirkung abgeschätzt, um geeignete bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung zu empfehlen und Prioritäten zu setzen.

2 Bestandsaufnahme

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

Die Bestandsaufnahme für die Lärmaktionsplanung umfasst die Lärmkartierung, die Darstellung der Verkehrssituation, die Auswertung bereits vorhandener oder geplanter Maßnahmen sowie eine abschließende Konfliktanalyse mit Handlungsbedarf.

2.1 Zusammenfassung der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung erfolgt nach Straßen- und Schienenverkehr getrennt. Im Fall des Straßenverkehrs wird nochmals gesondert auf die Lärmkartierung der 1. und 2. Stufe eingegangen.

2.1.1 Straßenverkehr

1. Stufe der Lärmkartierung (Autobahn)

In der 1. Stufe der Lärmkartierung ist die Lärmsituation an den Straßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr abgebildet. Dies betrifft in Wildau nur die Autobahn A 10. Die farbigen Isophonenflächen in den Lärmkarten für L_{den} und L_{night} stellen die Pegel entlang des Untersuchungsstraßennetzes dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden (siehe Abbildung 2 und Abbildung 3).

Die geschätzte Zahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner innerhalb der einzelnen Isophonenbänder ist in Tabelle 1 angegeben.

Abbildung 2: Isophonenflächen L_{den} (Straßen > 6 Mio. Kfz / Jahr)¹¹

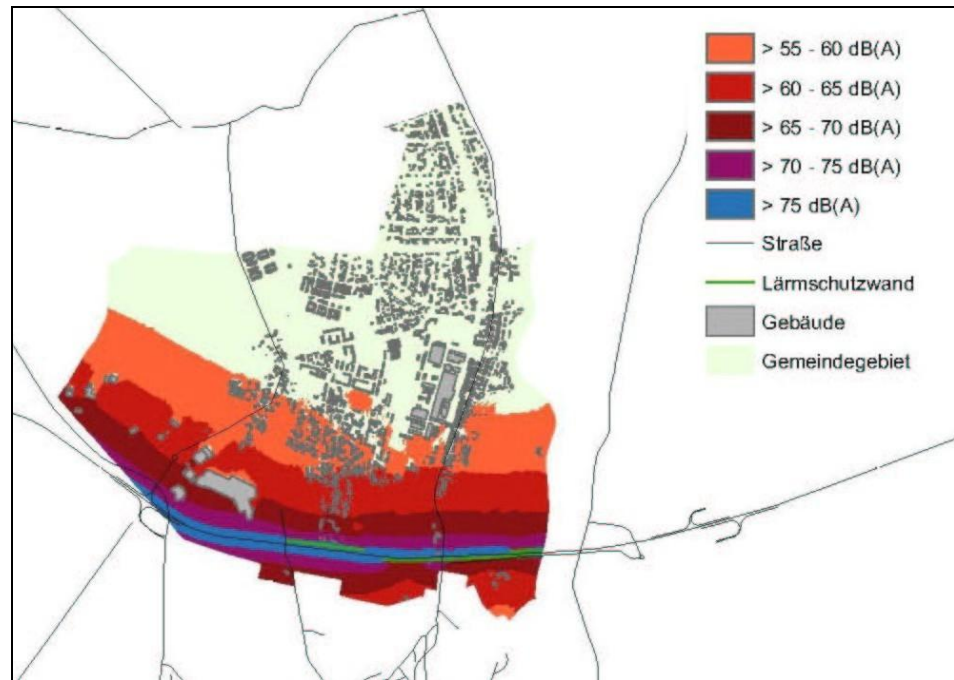
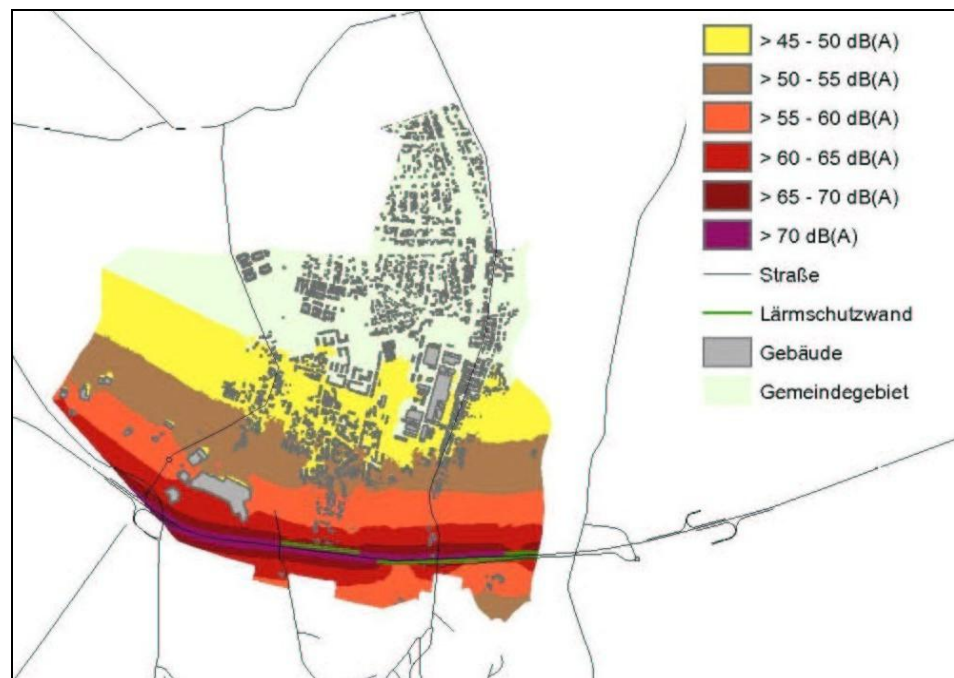


Abbildung 3: Isophonenflächen L_{night} (Straßen > 6 Mio. Kfz / Jahr)¹²



¹¹ Landesumweltamt Brandenburg: Strategische Lärmkarte, Isophonenflächen L_{den} , Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a, Stand 30.06.2007.

¹² Landesumweltamt Brandenburg: Strategische Lärmkarte, Isophonenflächen L_{night} , Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a, Stand 30.06.2007.

Tabelle 1: geschätzte Zahl der betroffenen Einwohner innerhalb der einzelnen Isophonenbänder für L_{den} und L_{night} der lärmkartierten Straßenabschnitte (> 6 Mio. Kfz / Jahr)¹³

L_{den} / dB(A)	-	-	> 55 bis ≤ 60	> 60 bis ≤ 65	> 65 bis ≤ 70	> 70 bis ≤ 75	> 75
Betroffene Einwohner	-	-	591	99	3	0	0
L_{night} / dB(A)	> 45 bis ≤ 50	> 50 bis ≤ 55	> 55 bis ≤ 60	> 60 bis ≤ 65	> 65 bis ≤ 70	> 70	-
Betroffene Einwohner	978	361	18	2	0	0	-

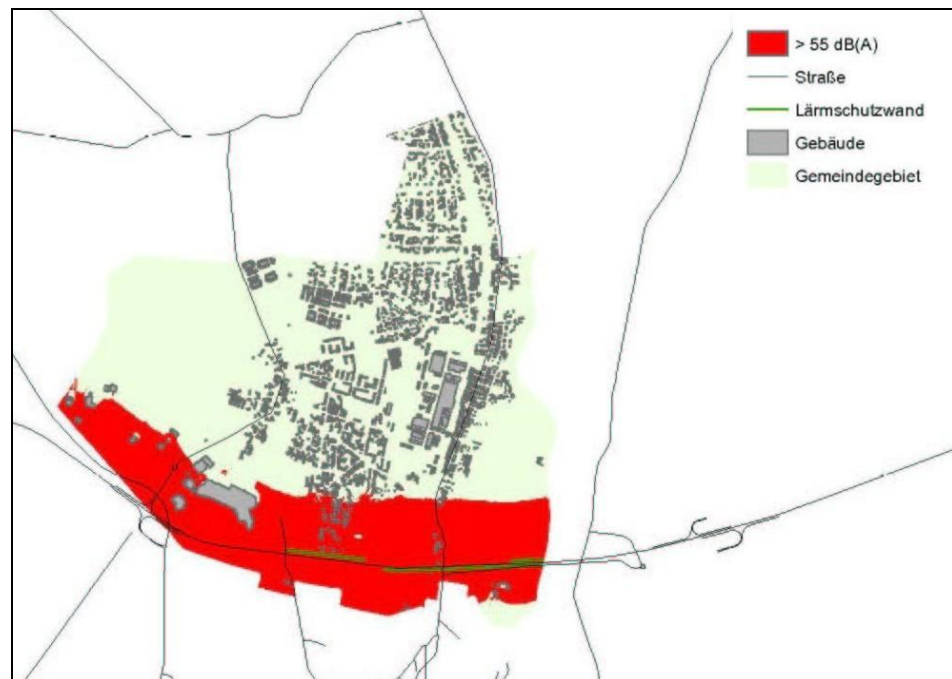
Die Tabelle 1 zeigt, dass laut Lärmkartierung nur wenige Bewohner von potenziell gesundheitsgefährdenden Pegeln $L_{den} > 65$ dB(A) oder $L_{night} > 55$ dB(A) der Autobahn belastet sind. Tagsüber sind aber rund 700 Personen erheblich belästigt ($L_{den} > 55$ dB(A)) und nachts beeinträchtigt die Autobahn bei rund 1.350 Personen den Schlaf ($L_{night} > 45$ dB(A)).

Bei den Betroffenenanzahlen ist anzumerken, dass sich diese nur auf die kartierte Autobahn beziehen. Bei der Einbeziehung von weiteren Straßen können höhere Betroffenenanzahlen erwartet werden.

In der Abbildung 4 werden die Bereiche in Wildau dargestellt, in denen im Umfeld der Autobahn der Prüfwert $L_{night} > 55$ dB(A) überschritten wird. In diesen Bereichen sind auch die Überschreitungsgebiete des ganztägigen Prüfwertes $L_{den} > 65$ dB(A) komplett enthalten.

¹³ Landesumweltamt Brandenburg: Bericht zu den Lärmkarten (6 Mio. Kfz / Jahr) für die Gemeinde Wildau.

Abbildung 4: Bereiche mit Überschreitung des Prüfwertes $L_{\text{night}} 55 \text{ dB(A)}$ ¹⁴



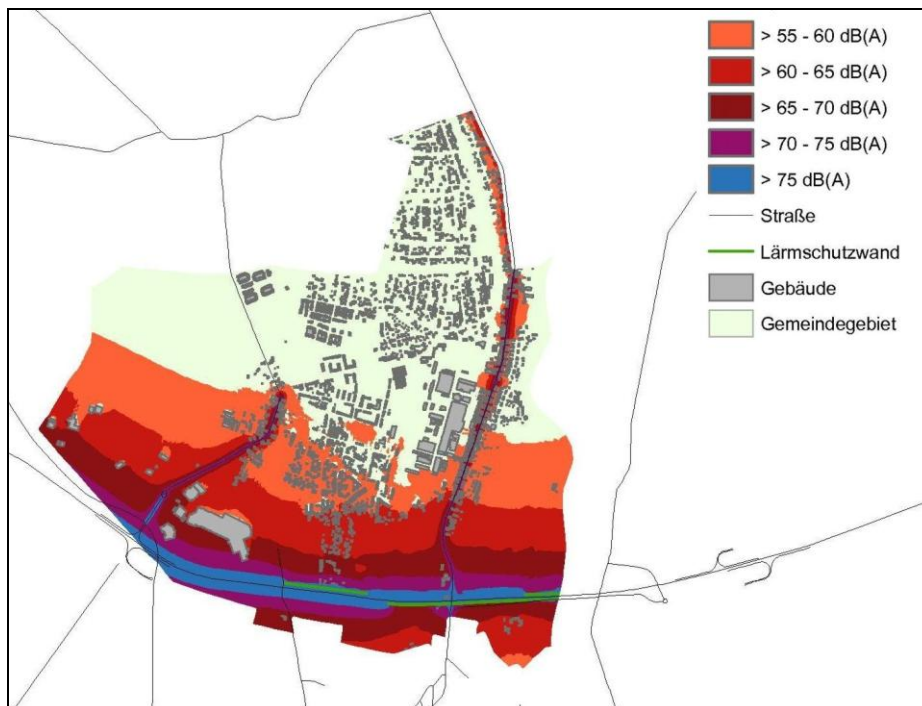
2. Stufe der Lärmkartierung (Autobahn und Hauptverkehrsstraßen)

Einen Überblick über die Lärmsituation an den Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr gibt die Lärmkartierung der 2. Stufe. Wie bei der 1. Stufe stellen die farbigen Isophonenflächen in den Lärmkarten für L_{den} und L_{night} die Pegel entlang des Untersuchungsstraßennetzes dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden (siehe Abbildung 5 und Abbildung 6).

Zu den Lärmkarten der Straßen > 3 Mio. Kfz / Jahr liegen derzeit vom Landesumweltamt Brandenburg noch keine Betroffenenzahlen vor. Daher können diesbezüglich keine genauen Angaben gegeben werden.

¹⁴ Landesumweltamt Brandenburg: „Strategische Lärmkarte, Überschreitung $L_{\text{night}} = 55 \text{ dB(A)}$, Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a, Stand 30.06.2007.“

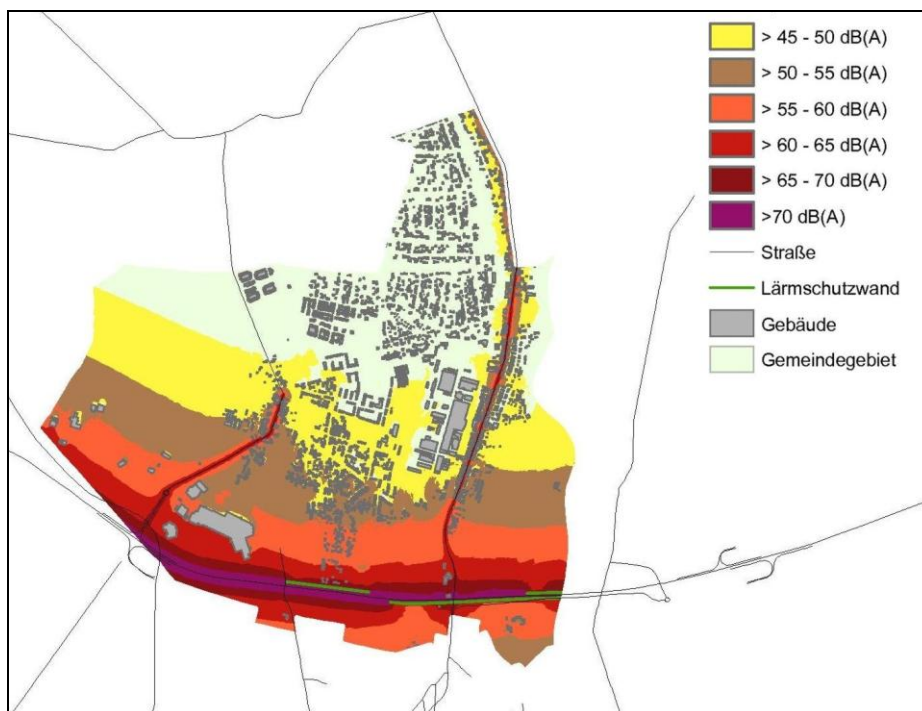
Abbildung 5: Isophonenflächen L_{den} (Straßen > 3 Mio. Kfz / Jahr)¹⁵



Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

Abbildung 6: Isophonenflächen L_{night} (Straßen > 3 Mio. Kfz / Jahr)¹⁶



¹⁵ Landesumweltamt Brandenburg: Strategische Lärmkarte, Isophonenflächen L_{den} , Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/a, Stand 30.06.2007.

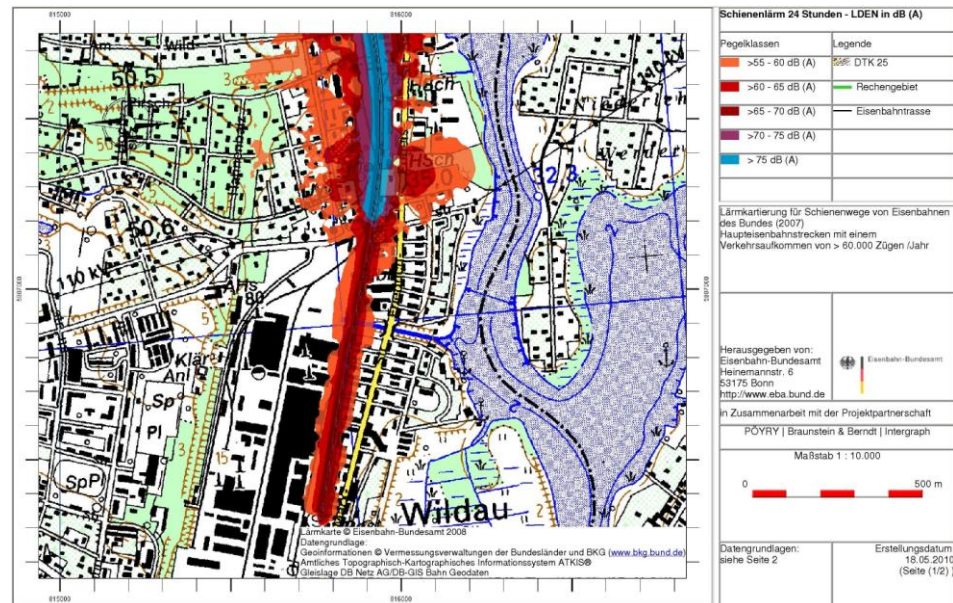
¹⁶ Landesumweltamt Brandenburg: Strategische Lärmkarte, Isophonenflächen L_{night} , Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/a, Stand 30.06.2007.

2.1.2 Schienenverkehr

Kartierungspflichtig sind in der 1. Stufe der Lärmkartierung Eisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Fahrten pro Jahr. Aufgrund eines Auswertungsfehlers des Eisenbahn Bundesamtes endet die Lärmkartierung derzeit am S-Bahnhof Wildau und enthält nicht den Abschnitt bis Königs Wusterhausen (siehe Abbildung 7 und Abbildung 8). Eine Lärmkartierung für die 2. Stufe ist vom Eisenbahn Bundesamt bis 2012 zu erarbeiten, in dieser wird auch die Nichtkartierung des südlichen Abschnitts bis Königs Wusterhausen korrigiert.¹⁷ Vom Umweltministerium wurde bereits bestätigt, dass zwischen Grünau und Königs Wusterhausen über 60.000 Zugbewegungen pro Jahr stattfinden.¹⁸

Eine geschätzte Anzahl von belasteten Einwohnern innerhalb der einzelnen Isophonenbändern ist in Tabelle 2 angegeben.

Abbildung 7: Schienenlärm L_{den} (Haupteisenbahnstrecke > 60.000 Züge / Jahr)



¹⁷ Schreiben des Eisenbahn Bundesamtes an die Gemeinde Wildau vom 30.11.2010.

¹⁸ Schreiben des Umweltministeriums an die Initiative Aktiv gegen Bahnlärm vom 17.02.2011.

Abbildung 8: Schienenlärm L_{night} (Haupteisenbahnstrecke > 60.000 Züge / Jahr)

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

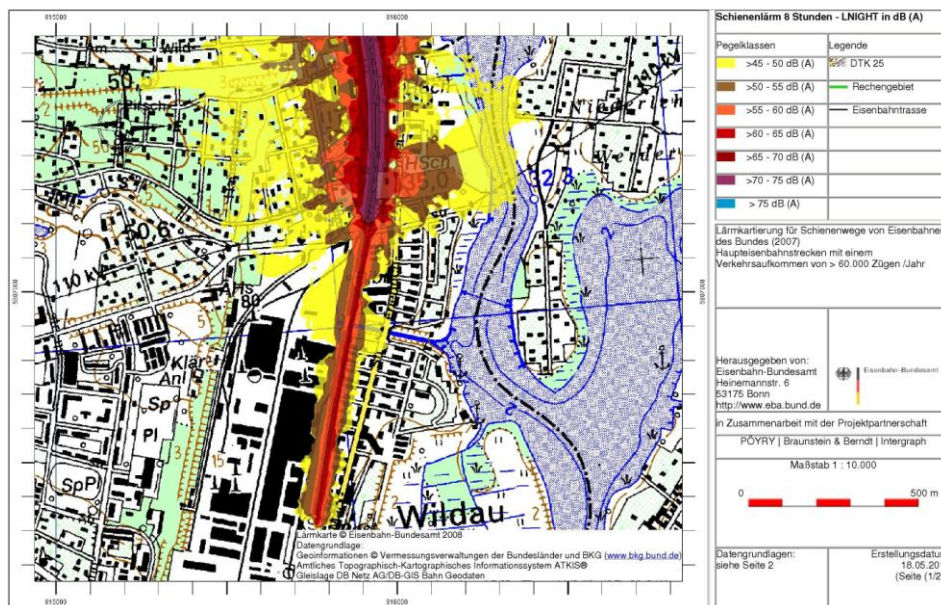


Tabelle 2: geschätzte Zahl der belasteten Einwohner durch den Bahnlärm der Eisenbahnen des Bundes (nach VBEB)¹⁹

L_{den} / dB(A)	-	-	> 55 bis ≤ 60	> 60 bis ≤ 65	> 65 bis ≤ 70	> 70 bis ≤ 75	> 75
Belastete Einwohner	-	-	320	250	100	20	0
L_{night} / dB(A)	> 45 bis ≤ 50	> 50 bis ≤ 55	> 55 bis ≤ 60	> 60 bis ≤ 65	> 65 bis ≤ 70	> 70	-
Belastete Einwohner	610	300	200	80	10	0	-

Tagsüber sind 120 Bewohner und nachts rund 300 Einwohner potenziell gesundheitsgefährdenden Pegeln von $L_{den} > 65$ dB(A) und $L_{night} > 55$ dB(A) ausgesetzt. Am Tag werden rund 700 Personen durch den Bahnlärm erheblich belastigt ($L_{den} > 55$ dB(A)) und in der Nacht wird der Schlaf bei 1.200 Einwohner beeinträchtigt ($L_{night} > 45$ dB(A)).

Bei den geschätzten Betroffenzahlen ist darauf hinzuweisen, dass sich diese nur auf die kartierte Schienenstrecke nördlich des S-Bahnhofs Wildau mit > 60.000 Züge / Jahr beziehen. Unter Einbeziehung der fortlaufenden Schienenstrecke südlich des S-Bahnhofs Wildau wären sie höher. Entlang dieses Abschnitts Richtung Königs Wusterhausen wohnen weitere 217 Bewohner²⁰.

¹⁹ Lärmstatistik des Eisenbahnbundesamtes.

²⁰ Angabe durch die Gemeinde Wildau.

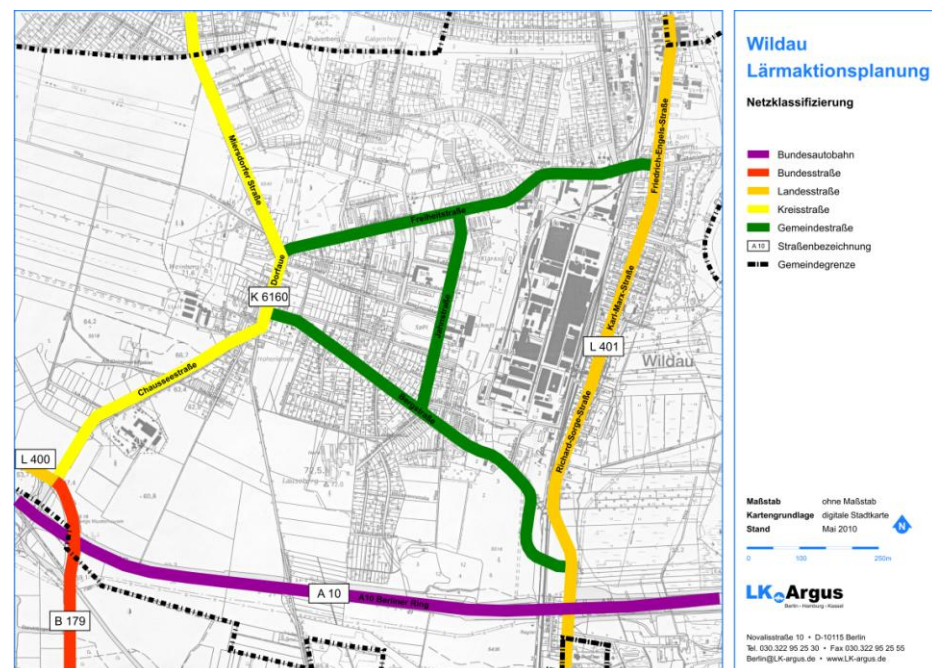
2.2 Verkehrssituation

Straßennetz

Die Lärmaktionsplanung betrifft folgende Straßenzüge:

- Bundesautobahn BAB A 10 (Berliner Ring)
- Bundesstraße B 179
- Landesstraße L 400 von Wildau nach Berlin über Waltersdorf (Anschluss an B 179 bei der Anschlussstelle Königs Wusterhausen)
- Landesstraße 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, die die L 401 und K 6160 miteinander verbinden (Bergstraße, Freiheitstraße)
- Kommunale Straße, die die Bergstraße und Freiheitstraße miteinander verbindet (Jahnstraße)

Abbildung 9: Netzklassifizierung²¹



²¹ Daten aus: Netzknoten der Straßeninformation des Landes Brandenburg (BB SIB), Stand: 03/2010.

Fahrbahnbeläge

Im Untersuchungsstraßennetz ist zum Zeitpunkt der Erhebung im Mai 2010 der überwiegende Teil der Fahrbahnen in Asphaltbauweise ausgeführt (Abbildung 10). Die BAB A 10 ist durchgehend mit Beton ausgestattet. Bei der Jahnstraße wurde Kleinpflaster verwendet. Die Freiheitstraße hat Asphaltbelag, Straßenbeton, Betonpflaster und Kleinpflaster.

Abbildung 10: Fahrbahnbeläge, Stand Mai 2010

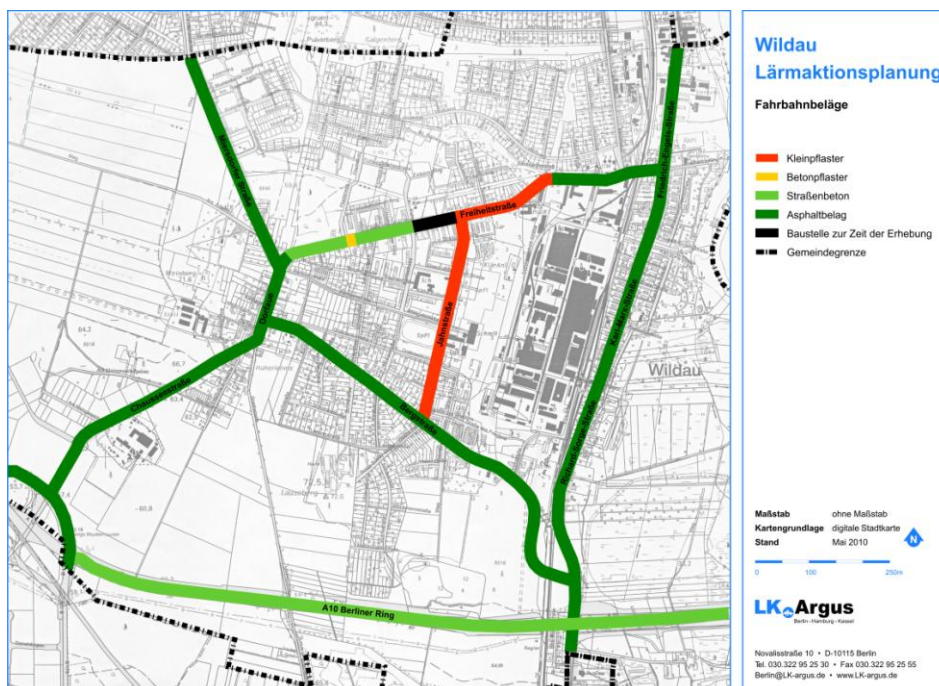
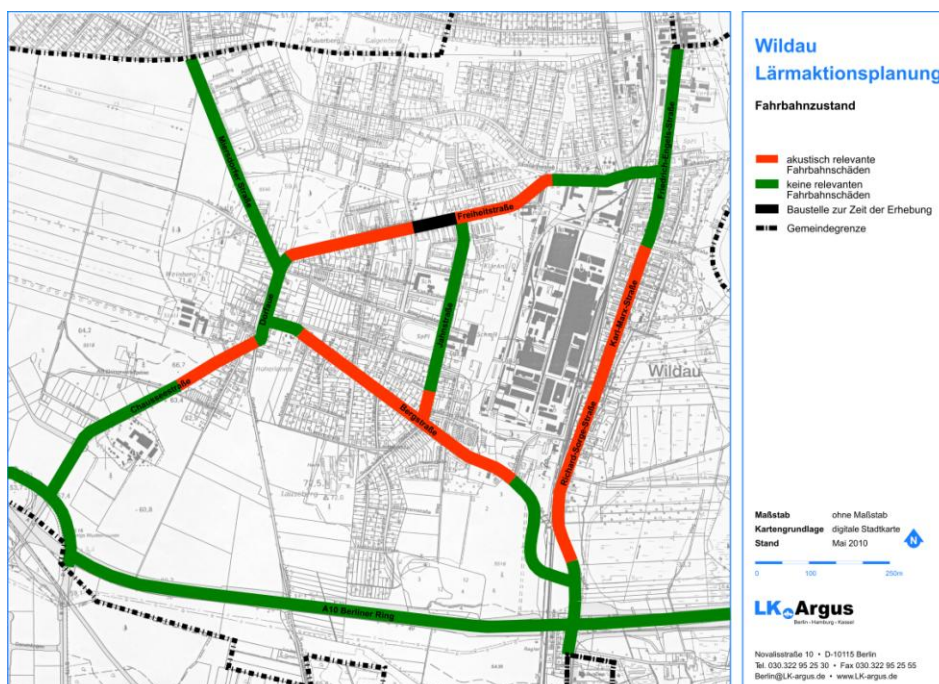


Abbildung 11: Fahrbahnzustand, Stand Mai 2010



Neben der Belagsart spielt auch der Fahrbahnzustand (Abbildung 11) eine Rolle für die Lärmbelastung. Insbesondere in der Bergstraße befinden sich nahezu auf der gesamten Länge Fahrbahnschäden (Abbildung 12). Auf der Richard-Sorge-Straße und Karl-Marx-Straße (Abbildung 13) treten Fahrbahnschäden an den Fahrbahnrandern auf. Hier war am 30.08.2010 Baubeginn für den 1. Bauabschnitt zwischen Schwarzer Weg und dem Stichkanal.

In der Chausseestraße sind Fahrbahnschäden (Schlaglöcher, Ausbesserungsmaßnahmen) zwischen Am Kleingewerbegebiet und Goethebahn vorhanden. In der Freiheitstraße (Abbildung 14) führt die Kombination aus Kleinpflaster bzw. Straßenbeton und schlechtem Fahrbahnzustand abschnittsweise zu höheren Lärmbelastungen. Hier erfolgt seit der Bestandsaufnahme im Mai 2010 ein grundhafter Ausbau zwischen Jahnstraße und dem Kreisverkehr Miersdorfer Straße (2. Bauabschnitt). Diese Maßnahme befindet sich derzeit noch im Bau.

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. Dieses weist zwischen Bergstraße und Kantstraße zusätzliche Fahrbahnschäden auf (Abbildung 15). An den restlichen zum Untersuchungsnetz zählenden Straßen und Straßenabschnitten sind keine größeren akustisch relevanten Mängel feststellbar.

Abbildung 12: Bergstraße



Abbildung 13: Richard-Sorge-Straße und Karl-Marx-Straße



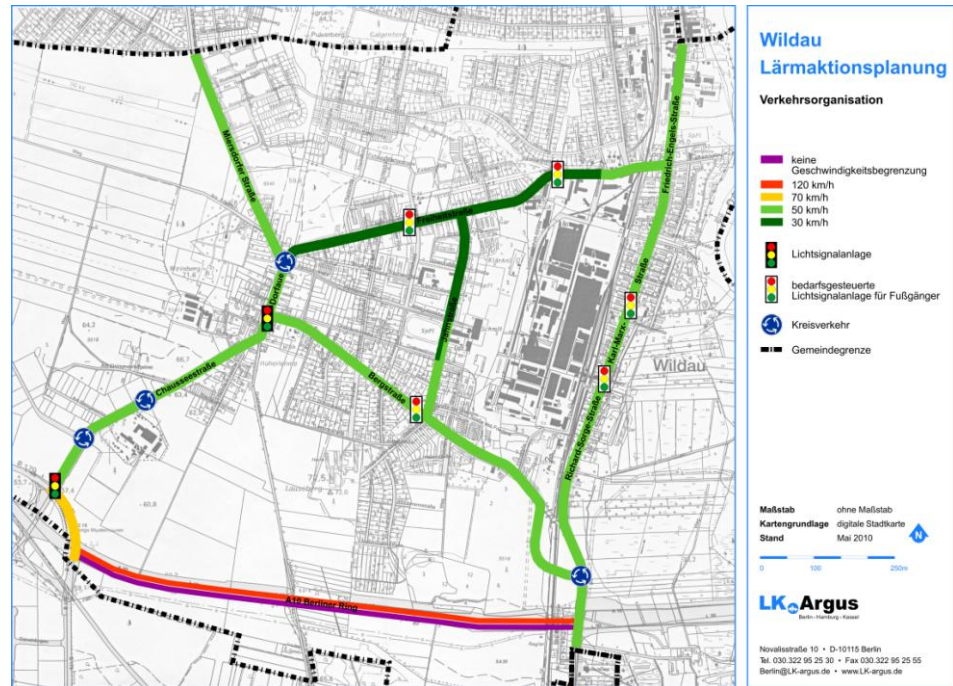
Abbildung 14: Freiheitstraße**Abbildung 15:** Jahnstraße

Verkehrsorganisation

Auf der BAB A 10 besteht in Richtung Frankfurt (Oder) keine Geschwindigkeitsbegrenzung. In der Gegenrichtung ist die Geschwindigkeit auf 120 km/h beschränkt. Die B 179 hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Auf dem übrigen Untersuchungsstraßennetz gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, mit Ausnahme der Freiheitstraße zwischen Miersdorfer Straße und Schmiedestraße sowie der Jahnstraße zwischen Freiheitstraße und Röntgenstraße bzw. Grabowskistraße. Hier ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt (Abbildung 16).

Lichtsignalgeregelt sind die Knotenpunkte B 179 - L 400 / Chausseestraße sowie Chausseestraße - Dorfaue / Bergstraße. Die Lichtsignalanlagen (LSA) werden ergänzt durch bedarfsgesteuerte LSA zur Querungssicherung des Fußgängerverkehrs an Bergstraße auf Höhe Jahnstraße, Freiheitstraße auf Höhe Fichtestraße und Bachstelzengang, Karl-Marx-Straße auf Höhe Volkshaus sowie Karl-Marx-Straße auf Höhe S-Bahnhof Wildau. Die LSA auf Höhe S-Bahnhof Wildau entfällt im Zuge der Baumaßnahme L 401, 1. BA. 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.

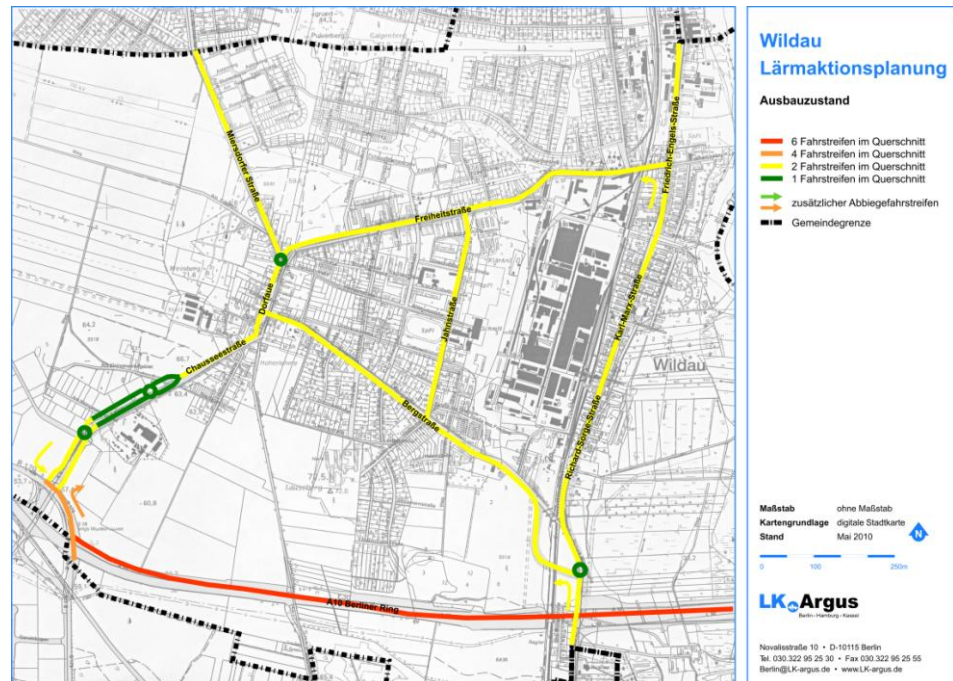
Abbildung 16: Verkehrsorganisation



Ausbauzustand

Der Ausbau mit einem Fahrstreifen je Richtung ist der vornehmliche Ausbaustandard (Abbildung 17). Ein Ausbau mit zwei Fahrstreifen je Richtung ist auf der B 179 vorhanden. Die BAB A 10 besitzt drei Fahrstreifen und einen Standstreifen je Fahrtrichtung.

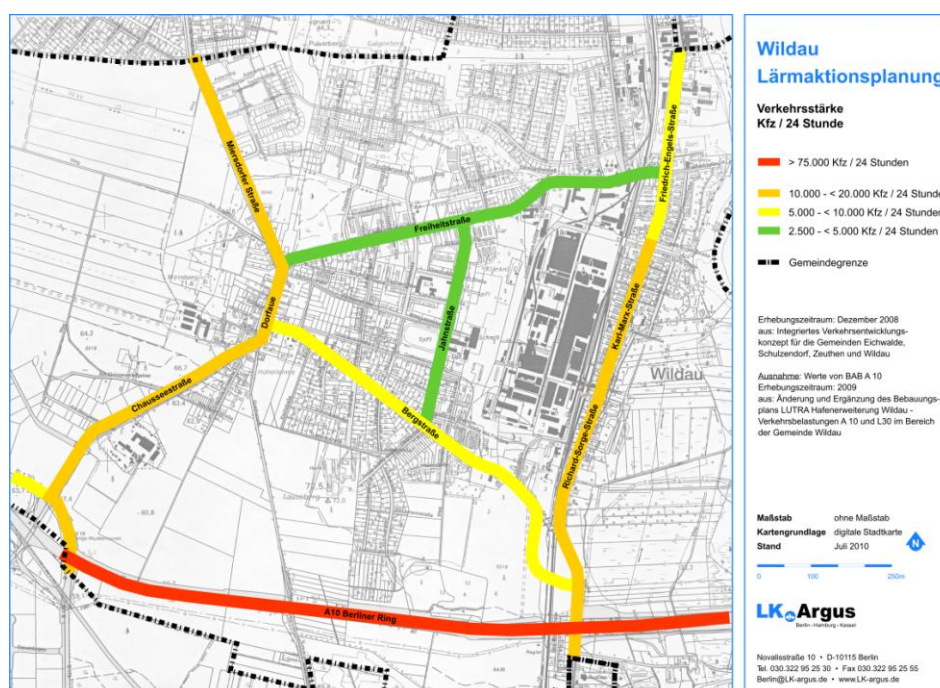
Abbildung 17: Ausbauzustand



Verkehrsstärken

Für das Untersuchungsstraßennetz liegen im „Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept für die Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen und Wildau“ vom 27.01.2010 Zählwerte aus Dezember 2008 vor. Demnach liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der Chausseestraße bei 17.152 Kfz / 24 Stunden. Abgesehen von der BAB A 10 mit 75.823 Kfz / 24 Stunden²² sind dies die höchsten Werte in Wildau. Die Freiheitstraße und die Jahnstraße sind mit 2.500 bis 5.000 Kfz / 24 Stunden die am niedrigsten belasteten Straßen der im Lärmaktionsplan untersuchten Strecken. Für die Bergstraße liegen zusätzliche Verkehrsdaten der Gemeinde Wildau aus April bzw. Mai 2010 (7.378 bzw. 7.537 Kfz / 24 Stunden²³) vor, diese decken sich mit denen aus 2008 (Abbildung 18).

Abbildung 18: Verkehrsstärken (Kfz / 24 Stunden)



Der Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) liegt nur für Dorfaue, Bergstraße und BAB A 10 vor. Der durchschnittliche werktägliche SV-Anteil liegt an der Dorfaue bei 8 %²⁴, in der Bergstraße bei 28 %²⁵. Jedoch ist hierbei zu beachten, dass der

- ²² Zählwerte des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg von 2009, aus: Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans LUTRA Hafenerweiterung Wildau – Verkehrsbelastungen A 10 und L 30 im Bereich der Gemeinde Wildau, von: Freischaffender Stadtplaner Dipl.-Ing. Sebastian Rhode, Stand 23.07.2010.
- ²³ Zählwerte vom 12.- 13.04.2010 bzw. 04.05.2010, erfasst durch Sierzega Elektronik GmbH.
- ²⁴ Zählwerte aus Dezember 2007, Quelle: Landkreis Dahme-Spreewald, Straßenverkehrsamt.

Kreisverkehr an der Miersdorfer Straße zum Zeitpunkt der Zählung im Bau war, ebenso die Südanbindung vom Schwermaschinenbaugelände zur Bergstraße. Der durchschnittliche werktägliche SV-Anteil an der BAB A 10 in Höhe Wildau beträgt 21 %²⁶.

2.3 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen

Eine wesentliche Grundlage für die Lärmaktionsplanung sind neben den vorliegenden Lärmkartierungen die Maßnahmenprogramme bereits vorhandener Planungen, falls sie Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung enthalten. Daher werden diese zunächst ausfindig gemacht und hinsichtlich ihrer Lärmrelevanz bewertet. Es werden speziell bauliche Maßnahmen und Flächenentwicklungen aufgezeigt, die u.a. eine Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, verkehrsverlagernde Effekte und / oder einen Anstieg der Verkehrsstärke beinhalten. Dabei wird auch der jeweilige Realisierungsstand berücksichtigt.

Für die Lärmaktionsplanung sind folgende Unterlagen relevant:

- Nahverkehrsplan Berlin 2006-2009
- Standortentwicklungskonzept für den regionalen Wachstumskern „Schönefelder Kreuz“ (2006)
- Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International BBI (2007)
- Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für die Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen und Wildau (2010)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept – INSEK Wildau (2007)
- Flächennutzungsplan (2009)
- Ausführungsplanung für die L 401 Ortsdurchfahrt Wildau (2008/09)

²⁵ Zählwerte aus April 2010, Quelle: Gemeinde Wildau, erfasst durch Sierzega Elektronik GmbH.

²⁶ Zählwerte des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg von 2009, aus: Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans LUTRA Hafenerweiterung Wildau – Verkehrsbelastungen A 10 und L 30 im Bereich der Gemeinde Wildau, von: Freischaffender Stadtplaner Dipl.-Ing. Sebastian Rhode, Stand 23.07.2010.

- Entwurfsplanung für den 2. Bauabschnitt Freiheitstraße (2009)
- Ausbauplanung für den Knotenpunkt Dorfaue / Bergstraße (2009)
- Vorplanung für die Bergstraße (2010)
- Masterplan Sport- und Freizeitpark Wildau (2010)
- Ausbau der Schienenstrecke Berlin - Cottbus

2.3.1 Nahverkehrsplan Berlin 2006 - 2009²⁷

Im Nahverkehrsplan sind folgende Angebotsentwicklungen für den Stadt-Umland-Verkehr²⁸ formuliert, die Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung haben können:

- Verbesserung der ÖPNV-Angebote im Busbereich, vor allem in den Bereichen in denen die Siedlungsstrukturen intensive Verflechtungen im kleinstädtischen Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr erzeugen.
- Bedarfsgesteuertes Erschließungsangebot außerhalb der Betriebszeiten des konventionellen Linienverkehrs.
- Neuordnung der Buslinien 737 und 738 der Regionalen Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mittels Ausrichtung auf die Verknüpfungspunkte der S-Bahnlinie S46. Diese Maßnahme ist bereits umgesetzt worden.

Erreicht werden soll dies u.a. durch eine gemeinsame Koordination der Planung der Stadt-Umland-Verkehre durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Die Planungsziele sind unabhängig vom Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans verfasst.

²⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2006 – 2009, Abschnitt IV.10 Angebotsentwicklung im Stadt-Umland-Bereich, Berlin 2007.

²⁸ Der letzte Nahverkehrsplan für den Landkreis Dahme-Spreewald stammt aus dem Jahr 1999. Für den Stadt-Umland-Verkehr wird daher der aktuellere Nahverkehrsplan Berlin herangezogen.

2.3.2 Standortentwicklungskonzept für den regionalen Wachstumskern „Schönefelder Kreuz“ (2006)²⁹

Die Gemeinde Wildau bildet zusammen mit der Stadt Königs Wusterhausen und der Gemeinde Schönefeld einen regionalen Wachstumskern (RWK). Die Zielsetzung des Standortentwicklungskonzeptes sieht vor, den RWK als Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region und des Landes Brandenburg einzusetzen. Insbesondere die Gemeinde Wildau hat sich zum Ziel gesetzt, über die Entwicklungsbereiche Wirtschaft, Wissenschaft und Lebensqualität eine international konkurrenzfähige Standortqualität zu erreichen. Für die Lärmaktionsplanung sind folgende Aussagen von Bedeutung:

- Ausbau und Aufwertung der Ortsdurchfahrt L401 (Richard-Sorge-Straße, Karl-Marx-Straße, Friedrich-Engels-Straße) um Lärmbelästigung durch Wirtschaftsverkehr zu minimieren. Das angestrebte Ziel ist eine Verbesserung des Verkehrsflusses, Minderung der Lärmemission und getrennte Geh- und Radwege für eine bessere Verkehrssicherheit. Die Baumaßnahme in der Friedrich-Engels-Straße wurde bereits abgeschlossen (siehe Kapitel 2.3.7), der Baubeginn für die Richard-Sorge-Straße bzw. Karl-Marx-Straße war am 30.08.2010.
- Ausbau und Aufwertung der Freiheitstraße als bedeutende innerörtliche Verbindungsstraße mit Herstellung einer Asphaltdecke. Damit einhergehen soll eine Verbesserung des Verkehrsflusses, Minderung der Lärmemission und Gehwege (Radfahrer frei) für eine bessere Verkehrssicherheit (siehe Kapitel 2.3.8). Der Ausbau befindet sich derzeit in der Ausführung.
- Neuerschließung des Schwermaschinenbaugeländes durch eine Südanbindung / Erschließungsstraße an die Bergstraße. Die Erschließungsstraße wurde als 700 m lange Gewerbestraße mit Gehwegen (Radfahrer frei) gebaut. Ziel war eine Entlastung des innerörtlichen Verkehrs. Die Baumaßnahme wurde im Sommer 2010 realisiert.
- Umgestaltung, Erweiterung und Neuordnung des Schwermaschinenbaugeländes westlich der Bahntrasse zu einem multifunktionalen Standort von materieller Produktion, technologischer Dienstleistung, Lehre (Neubau Funktionsgebäude TH und Studentenwohnheim), Forschung und Wissenschaft (Neubau von Büro- und Gewerbehallenkomplex) und somit Ansiedlung weiterer technologisch orientierter Unternehmen und Institutionen.

²⁹ Gemeinde Wildau, Stadt Königs Wusterhausen, Gemeinde Schönefeld: Standortentwicklungskonzept für den regionalen Wachstumskern „Schönefelder Kreuz“, Stand 30.06.2006, in Verbindung mit dem Statusbericht zum Umsetzungstand (11.06.2009) des Standortentwicklungskonzeptes für den regionalen Wachstumskern „Schönefelder Kreuz“.

- Neuplanung und Erschließung des ehemaligen TH-Standorts Friedrich-Engels-Straße (westlich).

2.3.3 Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International BBI (2007)³⁰

Die Länder Berlin und Brandenburg haben im „Gemeinsamen Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung“ die nähere Umgebung des Flughafens als „Handlungsschwerpunkt Flughafenentwicklung“ festgelegt. Bei Bedarf dürfen in diesem Flughafenumfeld Flächen (Siedlungserweiterungsflächen 1. und 2. Priorität) bebaut werden. Hierfür bildet das „Gemeinsame Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International BBI“ den übergreifenden Rahmen.

Im Strukturkonzept erhält Wildau folgende Siedlungserweiterungsflächen der 2. Priorität, die für die Lärmaktionsplanung bedeutungsvoll sein können:

- Erweiterungsfläche für Wohnen:
westlich der Miersdorfer Straße, die Erweiterungsfläche erstreckt sich von der Straße „Am Friedhof“ bis zur Gemeindegrenze von Wildau.
- Erweiterungsfläche für Gewerbe:
nördlich der BAB A10, die Erweiterungsfläche grenzt an die Autobahn bzw. an das A10-Center an.

2.3.4 Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für die Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen und Wildau (2010)³¹

Das Verkehrsentwicklungskonzept gilt als Orientierungshilfe für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs. In ihm sind Leitbilder zur Entwicklung und zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aufgeführt. Nachstehend werden die Maßnahmen dargestellt, die auf die Lärmaktionsplanung Auswirkungen haben können. Einige der geplanten Ansätze wurden bereits realisiert bzw. wurden aus vorhandenen Konzepten übernommen:

³⁰ Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International (BBI), Potsdam April 2007.

³¹ FGS Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr, Jahn, Mack & Partner, Büro Hemeier: Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für die Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen und Wildau, Endbericht, Berlin 27.01.2010.

- Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Dorfaue - Freiheitstraße / Miersdorfer Straße - Röntgenstraße. Der neue Kreisverkehr wurde am 30.04.2010 für den Verkehr freigegeben.
- Umbau des Knotenpunktes Dorfaue / Bergstraße durch zusätzliche Abbiegefahrstreifen auf der Dorfaue in Richtung Bergstraße (siehe Kapitel 2.3.9). Die Baumaßnahme erfolgte im Sommer 2010.
- Der Bau einer Unterführung der Bahntrasse an der Bergstraße wurde bereits realisiert. Diese kann im Zusammenhang mit der geplanten Südanbindung des Schwermaschinenbaugeländes zu einer Verkehrsberuhigung der Freiheitstraße führen.
- Ausbau der Bergstraße (siehe Kapitel 2.3.10).
- Verbesserung des Radverkehrs durch Legalisierung und Sicherung des Radverkehrs auf Gehwegen bzw. durch Radfahrstreifen auf der Straße.

2.3.5 Integriertes Stadtentwicklungskonzept – INSEK Wildau (2007)³²

Im INSEK Wildau werden Konzepte, Analysen und Studien aus verschiedenen Planungsebenen zusammengefasst. Überschneidungspunkte bestehen mit dem Standortentwicklungskonzept, Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI, dem integrierten Verkehrsentwicklungskonzept und Flächennutzungsplan.

Dies betrifft folgende deckungsgleiche Maßnahmen:

- Eisenbahnunterführung an der Bergstraße. Diese wurde bereits realisiert.
- Südanbindung des Schwermaschinenbaugeländes an die Bergstraße sowie Weiterentwicklung des Schwermaschinenbaugeländes. Die Südanbindung wurde bereits realisiert.
- Ausbau der Ortsdurchfahrt L 401, Bergstraße und Freiheitstraße. Ein Ausbau der L 401 erfolgte bereits im Bereich der Friedrich-Engels-Straße. Auf der Richard-Sorge-Straße bzw. Karl-Marx-Straße war am 30.08.2010 Baubeginn. Im Bereich der Freiheitstraße wird derzeit der 2. Bauabschnitt umgesetzt.
- Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Dorfaue - Freiheitstraße / Miersdorfer Straße - Röntgenstraße. Am 30.04.2010 wurde der Kreisverkehr für den Verkehr freigegeben.

³² STEG Stadtentwicklung Südwest GmbH, Gemeinde Wildau: Integriertes Stadtentwicklungskonzept – INSEK Wildau, Berlin Juni 2007.

- Siedlungserweiterungsflächen der 1. und 2. Priorität sowie Gewerbeflächenerweiterung.
- Verbesserung und Ausbau von Rad- und Fußwegeverbindungen.

2.3.6 Flächennutzungsplan (2009)³³

Folgende Bestandteile des Flächennutzungsplans sind für den Lärmaktionsplan relevant:

- Entwicklung eines neuen Wohnstandortes westlich der Kochstraße. Im Flächennutzungsplan ist diese Fläche als Wohnbaufläche ausgewiesen.
- Vernetzung unterschiedlicher Siedlungsbereiche durch einen Neu- bzw. Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes als Alternative zum Straßenverkehr. Vorrangig wird eine bessere Anbindung an das A10-Center sowie die Überwindung der Hangkante zwischen „oberen Wildau“, Schwermaschinenbaugelände, Schwarzkopf-Siedlung und S-Bahnhof angestrebt. Eine Hangtreppe wurde bereits angelegt.
- Planung und Ergänzung von Alleen in der Freiheitstraße zwischen Fichtestraße und dem neuen Kreisverkehr Dorfaue - Freiheitstraße / Miersdorfer Straße – Röntgenstraße. Der Abschnitt zwischen Fichtestraße und Bachstelzengang wurde bereits entsprechend den Festsetzungen im Flächennutzungsplan umgesetzt. Eine weitere Ergänzung von Alleen ist in der Jahnstraße zwischen Grabowskistraße und Freiheitstraße geplant.

2.3.7 Ausführungsplanung für die L 401 Ortsdurchfahrt Wildau (2008/09)³⁴

Der 0. Bauabschnitt der Ortsdurchfahrt beginnt hinter der Autobahnbrücke BAB A10 aus Richtung Königs Wusterhausen und erstreckt sich bis zur Einmündung des Schwarzen Weges. Daran schließt sich der 1. Bauabschnitt von der Einmündung des Schwarzen Weges bis zum Stichkanal der Dahme an. Der 2. Bauabschnitt grenzt nicht direkt an den 1. Bauabschnitt an, sondern beginnt erst vor dem Knoten Freiheitstraße und verläuft bis zum Ortseingang Zeuthen.

³³ Landkreis Dahme-Spreewald, Gemeinde Wildau: Flächennutzungsplan vom 13. Juli 1999, Abzeichnung Stand 15.01.2009.

³⁴ Haßmann & Kaula Planungs- und Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau im Auftrag der Gemeinde Wildau: Ausführungsplanung (auszugsweise) Landesstraße 401, OD Wildau, Abschnitt 0 und Abschnitt 1, Potsdam Mai 2009.

Die Planung des 0. Bauabschnitts ist ab 2012 vorgesehen. Im Rahmen der Unterführung der Bergstraße unter der Bahntrasse wurde bereits die südliche und nördliche Anbindung vom Kreisverkehr ausgehend geplant. Die Unterführung mit abschließendem Kreisverkehr wurde bereits realisiert. Die geplante Baumaßnahme des 1. und 2. Bauabschnitts umfasst den Straßenausbau mit Nebenanlagen und Straßenentwässerung. Im Einzelnen ist ein Straßenausbau der Fahrbahn im 1. Bauabschnitt in einer Breite von 6,00 m und beidseitig 0,30 m gepflasterten Rinnen (z.T. als Pendelrinne)³⁵ sowie im 2. Bauabschnitt auf eine Breite von 6,00 m³⁶ (pendelnde Fahrspur), die Anlage von beidseitig getrennt geführten Rad- und Gehwegen (Breite 1,00 m bzw. 1,50 m) bzw. ein teilweise gemeinsam geführter Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50 m) zu Beginn des 1. Bauabschnitts, Querungshilfen für Fußgänger, die Aufweitung der Fahrbahn vor dem Knoten Freiheitstraße im 2. Bauabschnitt durch eine zusätzliche Linksabbiegespur, Bushaltstellen mit Aufstellflächen, Grünflächen sowie Pkw-Stellflächen im 1. Bauabschnitt vorgesehen.

Eine Realisierung des 2. Bauabschnitts ist bereits erfolgt. Trotz des erheblichen baulichen Eingriffs vor dem Knoten Freiheitstraße waren nach eingehender Prüfung des Vorhabenträgers keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich³⁷.

Derzeit weist die Fahrbahn der L 401 im 0. und 1. Bauabschnitt Schäden auf. Durch den Ausbau der Fahrbahn wird eine Verringerung der Lärmbelastung erwartet. Da die Geh- und Radwege in diesen Bereichen ebenfalls in schlechtem Zustand sind, soll die Sicherheit für den nicht motorisierten Verkehrs erhöht und das Angebot verbessert werden. Aus Sicht des Lärmaktionsplans wird empfohlen, die o. g. Rad- und Gehwegbreiten entsprechend dem vorhandenen Straßenraum nochmals zu prüfen. Nach Aussage des Landesbetriebes Brandenburg NL Süd ist für den 0. Bauabschnitt einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Für diesen können unter Berücksichtigung der Eingriffsminimierung in private Grundstücke und örtlichen Situation die empfohlenen Mindestbreiten geprüft werden. Im 1. Bauabschnitt können die empfohlenen Mindestbreiten von Geh- und Radwegen aufgrund der bereits erfolgten Planfeststellung sowie der vorhandenen Bebauung und schützenswerten Allee nicht berücksichtigt werden³⁸. Der Baubeginn für den 1. Bauabschnitt war am 30.08.2010.

³⁵ Stellungnahme Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg NL Süd von Mai 2011.

³⁶ Ein Ausbau auf einen Querschnitt von 6,50 m, wie er bei Landesstraßen üblich ist, kann aufgrund des vorhandenen und schützenswerten Baumbestands nicht erfolgen.

³⁷ Vgl. Planfeststellungsbeschluss 40.8 7173/401.1, Kapitel III.6.2.

³⁸ Stellungnahme Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg NL Süd von Mai 2011.

2.3.8 Entwurfsplanung für den 2. Bauabschnitt Freiheitstraße (2009)³⁹

Der grundhafte Ausbau der Freiheitstraße umfasst den Straßenausbau, die Führung der Fußgänger und Radfahrer sowie die Regenentwässerung und ist in drei Bauabschnitte gegliedert. Der 1. Bauabschnitt wurde ohne Nebenanlagen bereits im Sommer 2009 beendet und erstreckte sich von der Einmündung Schmiedestraße bis zur Kita „Zwergenland“. Daran schließt der 3. Bauabschnitt von der Kita bis zur Einmündung Jahnstraße an. Überdies sind die Seitenbereiche bis zur Birkenallee in den Bauabschnitt integriert. An der Jahnstraße beginnt der 2. Bauabschnitt und endet am Kreisverkehr an der Miersdorfer Straße.

Die geplante Baumaßnahme (2. Bauabschnitt) umfasst einen Ausbau der Fahrbahn auf eine Breite von 6,50 m, die Anlage von beidseitigen Gehwegen (Mindestbreite 2,50 bzw. 2,20 m) mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei)⁴⁰, Pflanz- und Grünflächen, eine einheitliche Straßenbeleuchtung und den Neubau der Regenentwässerung. Mit der Fertigstellung soll die bestehende Tempo-30-Regelung, mit Ausnahme vor der Kita „Zwergenland“, aufgehoben werden.

Gegenwärtig wird im 2. Bauabschnitt gebaut. Die gesamte Baumaßnahme soll im Mai 2011 abgeschlossen werden. Der Baubeginn für die Umsetzung des 3. Bauabschnitts ist ab dem 18.04.2011 geplant. Das Bauende ist bis Ende Oktober 2011 vorgesehen⁴¹.

2.3.9 Ausbauplanung für den Knotenpunkt Dorfaue / Bergstraße (2009)⁴²

Im Auftrag des Landkreises Dahme-Spreewald und der Gemeinde Wildau wurde der Straßenknoten Dorfaue / Bergstraße durch das Institut für Transport und Logistik der TH Wildau im Oktober 2009 untersucht. Auf Grundlage der Untersuchung wurde im Sommer 2010 der südliche und nördliche Stauraum an

³⁹ BEV Ingenieure GmbH im Auftrag der Gemeinde Wildau: Erläuterungsbericht Straßenbau und Regenentwässerung Freiheitstraße, 2. Bauabschnitt / Dorfaue bis Jahnstraße, Stand 09.11.2009.

⁴⁰ Dem Radfahrer wird hiermit freigestellt, auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit zu fahren und Fußgängern Vorrang einzuräumen oder im fließenden Verkehr auf der Straße zu fahren.

⁴¹ Aktuelle Verkehrsinformation auf www.wildau.de, Zugriff am 02. März 2011.

⁴² Ingenieurbüro für Tragwerksplanung, Straßen- und Ingenieurbau: Erläuterungsberichte zur „K 6160 Umbau Knotenpunkt Dorfaue / Bergstraße in Wildau bzw. - Umfahrung Dorfaue“, in Verbindung mit: Verkehrliche Untersuchung Straßenknoten Wildau Dorfaue durch Institut für Transport und Logistik der TH Wildau im Auftrag von: Landkreis Dahme-Spreewald, Gemeinde Wildau, Wildau Oktober 2009.

der Dorfaue zweistreifig auf 9,75 m ausgebaut. Für die nördliche Zufahrt erfolgte eine Aufweitung 48 m vor der Haltlinie mit Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen. Die südliche Zufahrt wurde 35 m vor der Haltlinie mit Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen aufgeweitet. Das Profil der Bergstraße wurde nicht verändert. Die Fußgängerquerung über die Dorfaue verlagerte sich zur südlichen Zufahrt und die Zufahrt vom Anger wurde geschlossen. Im Anschluss der Baumaßnahme begann der grundhafte Ausbau der Dorfaue (Anger) auf eine Breite von 4,25 m, die Anlage von einem einseitigen Gehweg (Breite 2,00 m) mit Radfahrerfreigabe an der westlichen Straßenseite, Grünflächen, Regenentwässerung sowie ein Wendehammer. Der Ausbau des Knotenpunkts Dorfaue / Bergstraße wurde im Jahr 2010 fertig gestellt. Die Baumaßnahme an der Dorfaue (Anger) wird derzeit noch umgesetzt und soll bis April 2011 abgeschlossen sein⁴³.

2.3.10 Vorplanung für die Bergstraße (2010)⁴⁴

Die Gemeinde Wildau plant den grundhaften Ausbau der Bergstraße. Die Planungsabsichten erstrecken sich vom ausgebauten Knotenpunkt Dorfaue / Bergstraße bis zur Einmündung der neuen Südanbindung des Schwermaschinenbaugeländes.

Der geplante Ausbau der Bergstraße soll das Straßenprofil einschließlich der Seitenstreifen umfassen, d.h. ein Fahrbahnausbau auf eine Breite von 6,50 m, die Anlage von beidseitigen Gehwegen⁴⁵, die Anlage von Radwegen⁴⁶, Querungshilfen für Fußgänger⁴⁷, Berücksichtigung der bestehenden Bushaltestellen, Bäume und Grünanlagen⁴⁸, Pkw-Stellflächen⁴⁹ und ein Neubau der Entwässerungsanlagen.

⁴³ Aktuelle Verkehrsinformation auf www.wildau.de, Zugriff am 02. März 2011.

⁴⁴ Gemeinde Wildau: Planung des grundhaften Ausbaus der Bergstraße, Anlage 1, Stand 2010 und Gemeindevertretung Wildau: Beschlussvorlage grundhafter Ausbau der Bergstraße, Stand: 17.08.2010.

⁴⁵ Aufgrund der unterschiedlichen Querschnitte innerhalb der Bergstraße sind Varianten für die geeignete Lage des Gehweges zu untersuchen, die Beibehaltung des einseitigen Gehwegs an der Gefällestrecke ist zu prüfen.

⁴⁶ Anhand von Erfahrungen und Reaktionen der Einwohner Wildaus werden Radwegkonzepte, die in den fließenden Verkehr integriert sind, nicht angenommen. Es sind daher anderweitige Konzepte zu entwerfen. Ein evtl. beidseitiger Radweg an der Gefällestrecke ist zu überprüfen.

⁴⁷ Querungshilfen sind an den Knotenpunkten Richtung Seniorenheim (südlich der Bergstraße gelegen) vorgesehen.

⁴⁸ Die Allee ist zu erhalten. Hierfür ist eine Überprüfung und Untersuchung der Baumreihen erforderlich.

⁴⁹ Im 2. mittleren Teil der Bergstraße sind Parkplätze vorgesehen. Verschiedene Varianten: Standspur, Schräg- bzw. Längsaufstellung oder Parktaschen an parallel zur Fahrbahn verlaufenden Anliegerfahrbahnen sind zu untersuchen.

Gegenwärtig weist die Bergstraße durchgängig Straßenschäden auf. Der abschnittsweise vorhandene Geh- und Radweg befindet sich ebenfalls in einem schlechten Ausbaurzustand. Durch den Ausbau der Fahrbahn wird eine Minderung der Lärmbelastung des Kfz-Verkehrs angestrebt. Letztendlich soll durch die genannte Planung auch eine höhere Sicherheit und Verbesserung des Angebots für den nichtmotorisierte Verkehr entstehen.

Die Vorplanung zum Ausbau erfolgte zwischen Mai und September 2010. Hierbei wurde eine Vorzugsvariante gewählt, die einen Straßenausbau auf 6,50 m vorsieht, mit Ausnahme zwischen Dorfaue und Kochstraße auf 6 m. Der Geh- und Radweg verläuft hinter der Baumreihe, nur zwischen Grabowskistraße und Schillerallee wird der Radweg an der Fahrbahn geführt. Anfang Oktober 2010 erfolgte die Beschlussfassung. Ein Baubeginn ist für das Frühjahr 2013 vorgesehen. Eine Fahrbahnsanierung ist bereits bis Ende 2011 zwischen der neu entstandenen Südanbindung und Jahnstraße geplant.⁵⁰

Von den Bürgern wird eine stärkere Beteiligung an den Planungen zur Bergstraße gewünscht.⁵¹

2.3.11 Masterplan Sport- und Freizeitpark Wildau (2010)⁵²

Der Masterplan sieht einen Neubau, eine Erweiterung und Sanierung der Sport- und Freizeitanlagen der Gemeinde Wildau an der Jahnstraße vor. In diesem Zuge ist eine Erweiterung der bestehenden Parkmöglichkeiten an der Grünen Schanze und des Hallenbades vorgesehen. Weitere Parkmöglichkeiten entstehen nördlich der Sportplätze mit einer Erschließung über die Freiheitstraße.

In einem Gutachten⁵³ über die Geräuschimmissionen des Sport- und Freizeitpark Wildau wird empfohlen, den vorhandenen Erdwall zwischen der Wohnbebauung an der Jahnstraße und dem Parkplatz an der Röntgenstraße auf dessen gesamte Ausdehnung zu verlängern.

⁵⁰ Stellungnahme des Straßenverkehrsamts auf der Öffentlichkeitsveranstaltung am 12.05.2011.

⁵¹ Anregungen der Bürger auf der Öffentlichkeitsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung am 12.05.2011.

⁵² TOPOS Stadtplanung, Landschaftsplanung, Stadtforschung, Gemeinde Wildau: Masterplan Sport- und Freizeitpark Wildau, Zwischenbericht, August 2010.

⁵³ ALB Akustik-Labor Berlin: Masterplan Sportpark Wildau, Prognose der Geräuschimmissionen, Gutachten Nr. WILL 311010P, März 2011.

2.3.12 Ausbau der Schienenstrecke Berlin - Cottbus⁵⁴

Im Rahmen des Konjunkturpakets 1 der Bundesregierung wird die Eisenbahnstrecke Berlin - Cottbus ausgebaut. Nach einer überarbeiteten Planung beschränken sich die Ausbaumaßnahmen nun auf die Elektrifizierung zwischen Cottbus und Görlitz und auf den Ausbau auf 160 km/h zwischen Königs Wusterhausen und Lübbenau. Der für Wildau relevante Abschnitt zwischen Eichwalde und Königs Wusterhausen wird nicht ausgebaut.⁵⁵ Daher erfolgt hierfür auch kein Planfeststellungsverfahren.

Geplant sind aber eine Erneuerung bzw. Verschiebung des S-Bahnsteiges in südliche Richtung in Verbindung mit dem Bau eines zweiten Gleises als Kreuzungsgleis vor und hinter dem Bahnhof sowie ein Neubau des Personentunnels. Hierfür wird derzeit ein Planfeststellungsbeschluss vorbereitet. Nach der schalltechnischen Untersuchung⁵⁶ zur Planfeststellung besteht nur für die westlich der Bahntrasse liegenden Gebäude (Bibliothek, Technische Hochschule Wildau (FH) und Werkhalle) das Kriterium einer wesentlichen baulichen Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (§1 Abs. 2 16. BImSchV). Wesentliche Änderungen liegen nur in der Nacht vor, aufgrund der Tagnutzung der genannten Gebäude sind keine Maßnahmen vorgesehen. Der Baubeginn für die Verlagerung des S-Bahnhofes Wildau ist für November 2011 vorgesehen und soll im Jahr 2013 abgeschlossen sein⁵⁷.

2.4 Konfliktanalyse und Handlungsbedarf

Im Folgenden werden die Konflikte an den untersuchten Straßen und der Bahntrasse dargestellt. Bereits geplante Baumaßnahmen werden berücksichtigt. Nach der Lärmkartierung liegen nur für die BAB A 10 und die Eisenbahnstrecke bis zum S-Bahnhof Wildau Betroffenzahlen vor. Die Lärmbetroffenheiten an den übrigen Straßen werden qualitativ abgeschätzt.

BAB A 10

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): 700
Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): 1.350

⁵⁴ Schreiben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg vom 07.06.2010 zum Lärmschutz an der Eisenbahnstrecke Berlin – Cottbus.

⁵⁵ Schreiben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an das Büro des MdB Roland Claus vom 02.12.2010.

⁵⁶ Deutsche Bahn AG: Schalltechnische Untersuchung der Geräuschsituation Umbau S-Bhf. Wildau, Juni 2010.

⁵⁷ E-mail-Schreiben der Gemeinde Wildau vom 01.03.2011.

Laut Lärmkartierung sind nördlich der BAB A 10 bis hin zur Bergstraße Bewohner Lärmbelastungen über L_{den} 55 dB(A) ausgesetzt. Der bereits Schlafstörungen verursachende Pegel L_{night} > 45 dB(A) reicht fast bis zur Freiheitstraße. Die Gemeinde Wildau ist am 21.03.2010 der Interessengemeinschaft Lärmschutz an Autobahnen beigetreten. Dies erfolgte zu 2. Autobahnkonferenz in Ludwigsfelde.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsstärke ● Schwerverkehrsanteil ● Geschwindigkeit ● zukünftig ggf. Anstieg der Verkehrsstärke durch geplante Erweiterungsfläche für Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International BBI: Erweiterungsfläche für Gewerbe ● INSEK Wildau: Erweiterungsfläche für Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> ● Geschwindigkeitsregelung auf südlicher Fahrbahn ● Lärmarmer Fahrbahnbelag ● Aktiver und passiver Lärmschutz ● Photovoltaik als Lärmschutz (im Rahmen einer Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)⁵⁸

Chausseestraße

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): gering

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): gering

Unmittelbar an die Chausseestraße grenzen vor allem Sonderbaugebiete, Gewerbegebiete und Mischgebiete, dahinter liegt das Wohngebiet der Neubauernstraße.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsstärke ● Fahrbahnschäden ● zukünftig ggf. Anstieg der Verkehrsstärke durch geplante Erweiterungsfläche für Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International BBI: Erweiterungsfläche für Gewerbe ● INSEK Wildau: Erweiterungsfläche für Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> ● Behebung von Fahrbahnschäden ● Geh- und Radwegeplanung

⁵⁸ Aktuelle Erarbeitung einer Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Bereich Wildau durch das Büro Öko-Depot auf Grundlage der Studie „Einsatz von Photovoltaikanlagen zum Zwecke des Lärmschutzes“ von DEGES.

Dorfaue

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): mittel

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): mittel

Die an die Dorfaue angrenzenden Flächen sind als Mischgebiet ausgewiesen.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsstärke ● zukünftig ggf. Anstieg der Verkehrsstärke durch geplantes Wohngebiet zwischen Dorfaue und Kochstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ● Umbau Knotenpunkt Dorfaue / Bergstr. ● Neues Wohngebiet zwischen Dorfaue und Kochstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ● Geschwindigkeitsregelung ● Verstetigung des Verkehrsflusses ● Radwegeplanung ● passive Schallschutzmaßnahmen im neuen Wohngebiet (durch A 10)

Richard-Sorge-Straße

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): mittel

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): mittel

Die Gebiete entlang der Richard-Sorge-Straße sind als Mischgebiet und Dauerkleingartengebiet ausgewiesen. Die Bewohner der Richard-Sorge-Straße werden zusätzlich durch die Auswirkungen des Bahn- und Autobahnlärm belastet.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsstärke ● Fahrbahnschäden 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausführungsplanung für die L 401 Ortsdurchfahrt Wildau, 0. Bauabschnitt ● INSEK Wildau: Ausbau L 401 	<ul style="list-style-type: none"> ● Reduzierung der Verkehrsmenge ● Behebung von Fahrbahnschäden ● Geschwindigkeitsregelung ● Planung von Parkständen ● Geh- und Radwegeplanung (Überprüfung der Mindestbreiten der bestehenden Planung für den 0. Bauabschnitt)

Karl-Marx-Straße

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): sehr hoch

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): sehr hoch

An der Karl-Marx-Straße liegen beidseitig Wohngebiete mit hoher Einwohnerdichte. In der Karl-Marx-Straße werden die Bewohner gleichzeitig von Fahrzeug-, Bahn- und Autobahnlärm beeinträchtigt.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsstärke ● Fahrbahnschäden ● Behinderung durch haltende bzw. parkende Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausführungsplanung für die L 401 Ortsdurchfahrt Wildau, 1. Bauabschnitt ● INSEK Wildau: Ausbau L401 	<ul style="list-style-type: none"> ● Reduzierung der Verkehrsmenge ● Behebung von Fahrbahnschäden ● Geschwindigkeitsregelung ● Planung von Parkständen

Friedrich-Engels-Straße

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): hoch

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): hoch

Östlich der Friedrich-Engels-Straße liegt ein Wohngebiet mit hoher Einwohnerdichte, westlich ein Mischgebiet.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsstärke 	<ul style="list-style-type: none"> ● Standortentwicklungskonzept RWK: Planungen zum ehemaligen TFH-Standort 	<ul style="list-style-type: none"> ● Geschwindigkeitsregelung

Miersdorfer Straße

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): mittel

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): mittel

Östlich der Miersdorfer Straße liegen Wohngebiete.

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsstärke ● zukünftig ggf. Anstieg der Verkehrsstärke durch geplante Erweiterungsfläche für Wohnen 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International BBI: Erweiterungsfläche für Wohnen ● INSEK Wildau: Erweiterungsfläche für Wohnen 	<ul style="list-style-type: none"> ● Geschwindigkeitsregelung ● Aktiver Lärmschutz ● Geh- und Radwegeplanung ● Planung von Parkständen ● Haltestellenangebot ● Lärmkartierung

Bergstraße

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): mittel bis hoch

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): mittel bis hoch

Entlang der Bergstraße liegen beidseitig Wohngebiete. Eine Lärmkartierung für die Bergstraße liegt nicht vor. Die Bewohner werden auch durch die BAB A 10 belastet, deren Lärmemissionen sich bis dorthin auswirken.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Fahrbahnschäden ● Schwerverkehrsanteil ● zukünftig ggf. Anstieg der Verkehrsstärke durch geplante Umgestaltung, Erweiterung und Neuordnung des Schwermaschinenbaugeländes 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausbauplanung Bergstraße ● Standortentwicklungskonzept RWK: Planungen zum Schwermaschinenbaugelände ● INSEK Wildau: Ausbau Bergstraße, Planungen zum Schwermaschinenbaugelände 	<ul style="list-style-type: none"> ● Geschwindigkeitsregelung ● Lkw-Leitung ● Behebung von Fahrbahnschäden ● Lärmarmen Fahrbahnbelag ● Planung von Parkständen ● Geh- und Radwegeplanung ● Planung von Querungshilfen für Fußgänger ● Haltestellenangebot ● Lärmkartierung

Freiheitstraße

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): hoch

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): hoch

An der Freiheitstraße befinden sich beidseitig Wohngebiete und eine Kindertagesstätte sowie das Gesundheitszentrum.

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Fahrbahnschäden ● Fahrbahnbelag ● Überfahren der Gleise am Bahnübergang ● Nichteinhaltung der Tempo-30-Regelung 	<ul style="list-style-type: none"> ● Entwurfsplanung zur Freiheitstraße, 2. Bauabschnitt ● Masterplan Sport- und Freizeitpark Wildau: Erschließung Parkplätze ● Flächennutzungsplan: Ergänzung von Alleebäumen ● INSEK Wildau: Ausbau Freiheitstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ● Behebung von Fahrbahnschäden ● Planung von Parkständen ● Geh- und Radwegeplanung ● Planung von Querungshilfen für Fußgänger ● Planung zur Aufhebung der Tempo-30-Regelung ● Planung Erschließung des Parkplatzes vom Sport- und Freizeitpark Wildau ● Lärmkartierung

Jahnstraße

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): hoch

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): hoch

Beidseitig der Jahnstraße liegen Wohngebiete mit hoher Einwohnerdichte sowie eine Grundschule, eine Kindertagesstätte, Sportplätze, das Wildorado (Schwimmhalle) und Einzelhandelseinrichtungen.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ● Fahrbahnschäden ● Fahrbahnbelag ● Nichteinhaltung der Tempo-30-Regelung 	<ul style="list-style-type: none"> ● Masterplan Sport- und Freizeitpark Wildau: Erweiterung Parkplätze ● Masterplan Sport- und Freizeitpark Wildau: Prognose der Geräuschimmissionen ● Flächennutzungsplan: Ergänzung von Alleebäumen 	<ul style="list-style-type: none"> ● Behebung von Fahrbahnschäden ● Planung von Querungshilfen für Fußgänger ● Planung von Parkplätzen für den Sport- und Freizeitpark Wildau ● Planung von Lärmschutzwällen für den Sport- und Freizeitpark Wildau ● Geh- und Radwegeplanung ● Planung zur Einhaltung der Tempo-30-Regelung ● Haltestellenangebot ● Lärmkartierung

Schienenstrecke

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{den} 55 dB(A): 690

Belastete Bewohner durch Pegel über L_{night} 45 dB(A): 1.200

Die Bahntrasse verläuft parallel zur Karl-Marx-Straße und Friedrich-Engels-Straße. Demnach ist eine Überschneidung der belasteten Bewohner durch den Bahnlärm und den Straßenlärm möglich, vor allem im Bereich der Karl-Marx-Straße. An der weiterführenden Schienenstrecke Richtung Königs Wusterhausen wohnen weitere 217 Bewohner⁵⁹, die Bahnlärmbelastungen ausgesetzt sind, aber noch nicht lärmkartiert wurden. Eine Initiative gegen Bahnlärm hat sich gebildet und umfasst die Gemeinden zwischen Eichwalde und Bestensee⁶⁰.

Lärmursachen	zu berücksichtigende Planungen / Maßnahmen	Handlungs- / Prüfbedarf
<ul style="list-style-type: none"> Eisenbahnverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau Schienenstrecke Berlin - Cottbus⁶¹ Erweiterung S-Bhf. Wildau 	<ul style="list-style-type: none"> Aktiver und passiver Schallschutz weiterführende Lärmkartierung

⁵⁹ Angabe durch die Gemeinde Wildau.

⁶⁰ Initiative gegen Bahnlärm Zeuthen (im Internet: www.in-zeuthen.de).

⁶¹ keine wesentliche Änderung zwischen Eichwalde und Königs Wusterhausen.

3 Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse

Zunächst werden generell mögliche Maßnahmen zur Lärminderung dargestellt, bevor konkrete Handlungsmöglichkeiten für Wildau vorgestellt werden.

3.1 Generelle Maßnahmen im Straßenverkehr und ihre Wirkung

In der Regel reichen einzelne Maßnahmen nicht aus, um eine wirksame Lärminderung zu erreichen. Deshalb werden Konzepte erarbeitet, die sich aus unterschiedlichen Maßnahmenbündeln zusammensetzen und verschiedene Potenziale nutzen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können dabei technischer, baulicher, gestalterischer, verkehrlicher und organisatorischer Natur sein. Die Priorität sollte bei vorbeugenden Maßnahmen liegen bzw. bei Maßnahmen, die bereits am Entstehungsort (aktiver Lärmschutz an der Quelle) ansetzen.

Viele lärmindernde Maßnahmen bewirken außerdem Verbesserungen der Luftqualität und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Senkung des Umgebungslärms wirkt sich darüber hinaus auf die Mieten und Gebäudewerte aus, da das Wohnen in ruhigen Gebieten attraktiver ist. Für die Gemeinden können sich daraus zusätzliche Steuereinnahmen aus dem Immobilienwertgewinn und den höheren Mieten ergeben.

Bei der politischen Diskussion der Lärmaktionsplanung sollte daher auch beachtet werden, dass lärmindernde Maßnahmen nicht nur Geld kosten, sondern auch höhere Einnahmen bewirken können und die Standortqualität der Gemeinde insgesamt stärken.

Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr verfolgt mehrere Ansätze:


- **Vermeidung:** Zunächst werden Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen, den Verkehrslärm zu vermeiden. Hier gilt das Motto: Am besten ist der Lärm, der gar nicht erst entsteht.
- **Bündelung / Verlagerung:** Im nächsten Schritt wird untersucht, ob der nicht vermeidbare Verkehr gebündelt oder in weniger sensible Bereiche verlagert werden kann (z.B. auf gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken).
- **Verträglichere Abwicklung:** Der verbleibende Verkehr muss verträglicher abgewickelt werden: bessere Fahrbahnen, gedrosselte Geschwindigkeit und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss sind hier wirkungsvoll.
- **Schallschutz:** Schließlich wird auch die Möglichkeit von Schallschutzwänden (die Innerorts aber häufig nicht angewendet werden können) oder Schallschutzfenstern geprüft.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass es eine Reihe von Maßnahmen gibt, die zwar nur eine geringe Pegelminderung bewirken, jedoch zu einer deutlichen Reduzierung der Belästigtenzahlen führen. So ergab ein Berliner Modellversuch, dass der Lärmpegel durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km / h auf Tempo 30 „nur“ eine Reduzierung des Lärmpegels um 1,4 dB(A) ergab. Der Anteil stark und äußerst stark Belästigter nahm dabei jedoch um 26 % ab.

Zudem kann jeder Autofahrer einen Beitrag zur Lärminderung leisten, indem er sein Fahrzeug mit lärmarmen Reifen ausstattet. Informationen über Reifentests können auf der Internetseite des Umweltbundesamt eingesehen werden: <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/reifen.html>.

Tabelle 3: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr

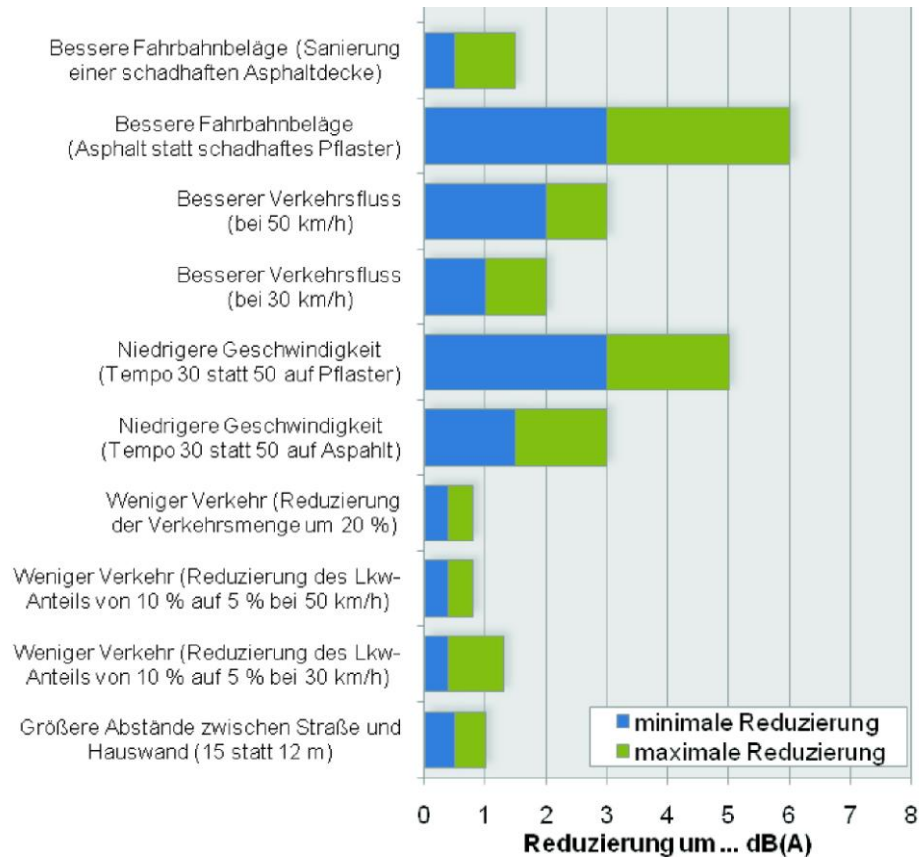
Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm-minderungs-wirkung
Vermeidung von Kfz-Verkehr 	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und -dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten	(+)
	Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte: Parkraumbewirtschaftung, City-Maut	+
	City-Logistik: Güterverkehrszentren / Verknüpfung von Binnenschiffahrt, Schienen- und Lkw-Verkehr	+
Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln 	Bus und Bahn: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern	(+)
	Fahrradverkehr: Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr	(+)
	Fußverkehr: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung	(+)
Bündelung und Verlagerung von Verkehr 	Verkehrsberuhigung des Straßennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung	++
	Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen	+
	Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z.B. nachts)	++
	Verkehrsorganisation: Zuflusdosierung, Pfortnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme	+
	In Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsumfahrung, innerstädtische Straßennetzergänzung	(+)

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm-minderungs-wirkung
Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs 	Lärmmilde Fahrbahnbeläge	++
	Niedrige Höchstgeschwindigkeiten	++
	Stetiger Verkehrsfluss: Koordination der Lichtsignalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreisverkehre	+
Höhere Aufenthalts-qualitäten	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten	(+)
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite, lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung von Gemengelagen	++
Baulicher Schallschutz	Schließung von Baulücken	++
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung	++
	Schallschutzwände, Schallschutzwälle	++
	Schallschutzfenster	(++)

Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung, () Einschränkung

Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 19: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung.

3.2 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.

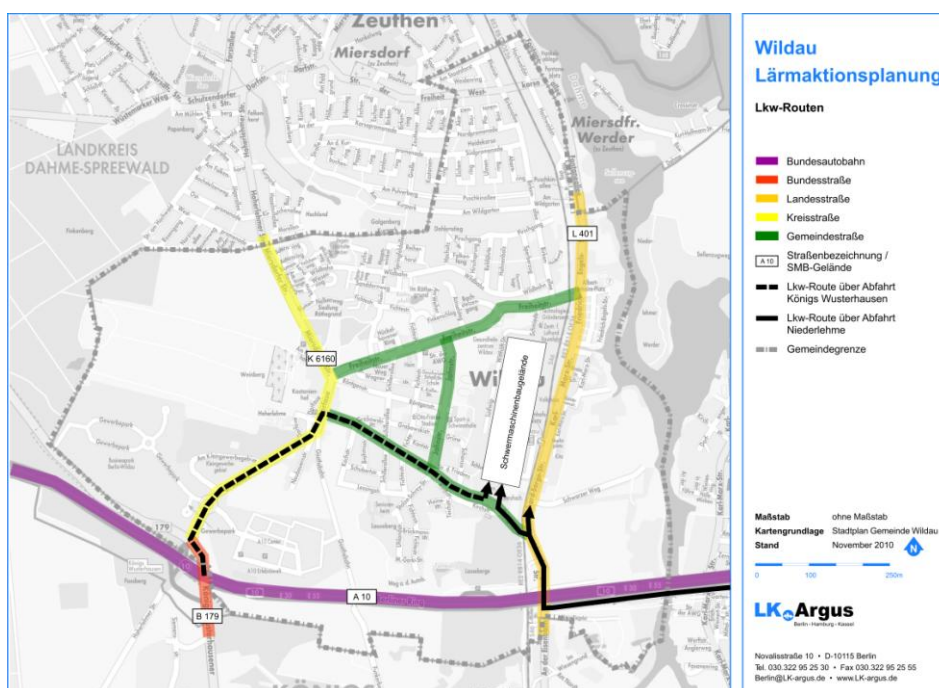
In Wildau ist eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs nur begrenzt möglich. Für die stark befahrenen Straßen BAB A 10, Chausseestraße, Dorfau, Miersdorfer Straße, Richard-Sorge-Straße und Karl-Marx-Straße bestehen keine alternativen Straßenabschnitte zur Verlagerung.

Akustisch relevante Lkw-Anteile bestehen jedoch innerorts an Dorfau und Bergstraße. Es ist anzunehmen, dass die Anbindung des SMB-Geländes und der L 401 an die Autobahn (Anschlussstelle Königs Wusterhausen) über die K 6160 bzw. Bergstraße verläuft und demnach die erhöhten 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.

Hierfür 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 20). Diese Strecke ist aus Richtung Berlin kommend 4 km länger bzw. aus Richtung Frankfurt (Oder) 4 km kürzer, als eine Anfahrt über die Abfahrt Königs Wusterhausen. Eine dementsprechende Wegweisung empfiehlt sich bereits auf der Autobahn. Die Knotenpunktkapazitäten wären an der Ausweichstrecke zu überprüfen.

Abbildung 20: Lkw-Routen



3.3 Verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren

3.3.1 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

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

zulässige Höchstgeschwindigkeit gesenkt und ein stetiger Verkehrsfluss erreicht wird (vgl. Kapitel 3.3.3).

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 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 nicht überschritten. Dennoch sollten mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen insbesondere auf der BAB A10 geprüft werden. Auf der nördlich an Wildau angrenzenden Fahrbahn besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h. Für die südliche Fahrbahn besteht keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Zur Vermeidung von Lärmpegelspitzen wird eine beidseitige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h empfohlen. Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist im Bereich von Wohnbebauung erheblichen Umfangs⁶² eine Anordnung eines entsprechenden Tempolimit zur Vermeidung von Pegelspitzen möglich, obwohl die Orientierungsbeurteilungspegel 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.

Unter Umständen 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. Bei der Ausbauplanung der Freiheitstraße sollte die geplante Aufhebung der Tempo-30-Regelung vor dem Gesundheitszentrum nochmals überprüft werden. Zu einer Kontrolle der Geschwindigkeitsregelung wird vor allem im Bereich der Kita „Zwergenland“ bzw. Gesundheitszentrum und am Sport- und Freizeitpark Wildau geraten.

⁶² Hier: ca. 1.350 Personen werden durch die BAB A 10 im Schlaf beeinträchtigt ($L_{\text{night}} 45 \text{ dB(A)}$).

3.3.2 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.

Sanierungsbedürftige Abschnitte von Kleinpflaster, Betonpflaster und Straßenbeton sind in der Freiheitstraße, mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Bachstelzengang und dem Kreisverkehr an der Miersdorfer Straße vorhanden. Eine Fahrbahnsanierung der Freiheitstraße wird bereits durch die Gemeinde Wildau im 2. Bauabschnitt durchgeführt. In der Jahnstraße ist das Kleinpflaster partiell (zwischen Bergstraße und Kantstraße) beschädigt. Hier wäre ein Ersatz des schadhaften Pflasterbelags 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.

Eine Sanierung der vorhandenen schadhaften Asphaltdecke wird vor allem an den bewohnten Abschnitten an der Chausseestraße (zwischen Am Kleingewerbegebiet und Goethebahn), Richard-Sorge-Straße (zwischen Karl-Marx-Straße und Kreisverkehr an der Bergstraße), Bergstraße (zwischen Dorfaue und neuer Eichstraße) und auf der gesamten Länge der Karl-Marx-Straße empfohlen. Ein Ausbau der Bergstraße befindet sich derzeit durch die Gemeinde Wildau in der Vorplanung. Die Fahrbahnsanierung zwischen neuer Eichstraße und Jahnstraße erfolgt bis Ende 2011. Es wird empfohlen, den Einbau eines speziellen lärmarmen Asphaltbelags zu überprüfen (s.u.). Ein Ausbau der L 401 ist bereits in der Ausführung.

Bei allen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen sollte der Einbau von besonders lärmarmen Deckschichten geprüft werden. Die Ergebnisse eines Düsseldorfer Modellversuchs⁶³ mit der lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht LOA 5D ergaben eine Pegelminderung von 5 dB(A) für Pkw- und 4 dB(A) für Lkw-Verkehr bei 50 km/h. Dabei handelt es sich um eine neue Asphaltmischung mit reduziertem Größtkorndurchmesser. In Berlin werden derzeit lärmarme DSH-Asphalte erprobt. Die Ergebnisse der langfristigen Untersuchungen sollten in Wildau Berücksichtigung finden.

⁶³ Markus Winkler (Asphalt+Bitumen Beratung): „Neuer lärmarmen Asphalt für den kommunalen Straßenbau“, bi BauMagazin Juni 2008.

Auf der Autobahn wurde bereits in den Jahren 2001/2002 ein lärmarrer Gussasphalt⁶⁴, der nach RLS-90 einen Korrekturwert $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ aufweist, aufgebracht.

3.3.3 Verkehrsmanagement

Brems- und Beschleunigungsvorgänge erzeugen durch eine schwankende Motordrehzahl unterschiedliche Lärmpegel. Eine Verstetigung verspricht eine Reduzierung der Lärmbelastung bis zu 2 dB(A). Einer Verstetigung dienen verkehrsorganisatorische und bauliche bzw. gestalterische Maßnahmen.

Eine mögliche verkehrsorganisatorische Maßnahme ist die LSA-Koordinierung („Grüne Welle“). In Wildau gibt es jedoch nur zwei lichtsignalgeregeltete Knotenpunkte (vgl. Abbildung 16), bei denen keine Möglichkeit für eine LSA-Koordinierung besteht. Weitere fünf LSA zur Fußgängerquerung schalten nur bei Bedarf.

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.

Neue Kreisverkehre wurden bereits an der K 6160 am Knotenpunkt Dorfaue – Freiheitstraße / Miersdorfer Straße – Röntgenstraße und an der L 401 am Knotenpunkt Richard-Sorge-Straße / Bergstraße realisiert. Am Kreisverkehr über die L 401 kann es zu Stoßzeiten zu einem Rückstau auf der Richard-Sorge-Straße in Richtung Süden kommen, der bis in den Kreisverkehr hineinreicht. Das Straßenverkehrsamt plant bereits einen Bypass um diesen Missstand zu beheben.⁶⁵ Knotenpunktumgestaltungen durch zusätzliche Abbiegefahrstreifen haben im Zuge des Knotenpunktausbaus Dorfaue / Bergstraße sowie der Ortsdurchfahrtsplanung L 401 am Knotenpunkt Friedrich-Engels-Straße / Freiheitstraße den Verkehrsfluss verbessert.

Neben den bereits genannten Maßnahmen wird als lärmindernde Maßnahme die Anlage eines zusätzlichen Abbiegefahrstreifen am Knotenpunkt Bergstraße / Jahnstraße empfohlen, die im Rahmen des geplanten Ausbaus der Bergstraße unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Verkehrsstärke überprüft werden sollte.

⁶⁴ Angaben von Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Autobahn vom 20.10.2010.

⁶⁵ Stellungnahme des Straßenverkehrsamts auf der Öffentlichkeitsveranstaltung am 12.05.2011.

Die Wartezeiten von bis zu 5 min⁶⁶ am Bahnübergang an der Freiheitstraße sollten überprüft werden. Gegebenenfalls kann durch eine Minimierung der Schließzeiten der Schranken eine Verbesserung im Verkehrsfluss erzielt werden. Die Maßnahme liegt im Einflussbereich der Bahn.

3.3.4 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.

Derzeit werden Straßenraumumgestaltungen von der Gemeinde Wildau im Untersuchungsstraßennetz geplant. Es wird empfohlen einzelne Maßnahmen der Planungen auf den folgenden Straßen zu überprüfen:

Ortsdurchfahrt L401 (Richard-Sorge-Straße, Karl-Marx-Straße)

Der geplante getrennte Rad- und Gehweg weist mit 1,0 m bzw. 1,5 m nicht die in der RAST 06 und ERA 09 aufgeführten Mindestbreiten von 1,6 m bzw. 1,8 m auf. Eine Einhaltung der Mindestbreiten wäre für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs bzw. seine Förderung als lärmindernde Maßnahme sinnvoll. Die Planung sollte daher überprüft werden. Baubeginn für den Ausbau war bereits am 30.08.2010. Aufgrund der erfolgten Planfeststellung (vgl. auch Kapitel 2.3.7) erfolgt eine Überprüfung nur für die Richard-Sorge-Straße.

Um eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch Vermeidung von Halten in zweiter Reihe auf den beiden Straßen zu gewährleisten, wird empfohlen, Parkstände im Seitenraum der Straße als Parkstreifen analog der Parkstandsordnung in der Friedrich-Engels-Straße auszuführen.

Bergstraße

Bei der Ausbauplanung der Bergstraße wird angeraten die Mindestbreiten von getrennten (1,6 m und 1,8 m) bzw. gemeinsam geführten Rad- und Gehwegen ($\geq 2,5$ m) einzuhalten. Im Bereich der Gefällestrecke sollte bei einseitiger Führung des Radwegs im Zweirichtungsverkehr eine Mindestbreite von 3,0 m erreicht werden.

Bedarf an einer sicheren Querung besteht durch das Seniorenheim südlich der Bergstraße. Hierfür kommen beispielsweise Mittelinseln auf der Bergstraße im Bereich der Schillerallee und Fichtestraße in Frage.

⁶⁶ aus: „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für die Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen und Wildau“, Berlin 2010.

Um einen ungestörten Fahrtverlauf auf der Bergstraße zu erzielen, sollten die geplanten Parkstände im Seitenraum angeordnet werden.

Freiheitstraße

Auf der Freiheitstraße sollte beim derzeitigen Ausbau der Straße auf die Einhaltung der Mindestmaße bei Geh- und Radwegen geachtet werden.

Für die bestehenden Bus-Haltestellen am Gesundheitszentrum sollte in der Nähe eine Querungshilfe für Fußgänger vorgesehen werden. Für die Nutzung der vorhandenen Fußgänger-LSA am Bachstelzengang müssen Personen, die derzeit an den Bus-Haltestellen des Gesundheitszentrums ankommen, einen Umweg zur Überquerung der Freiheitstraße in Kauf nehmen. Im Zuge der geplanten Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h trägt eine Querungshilfe zusätzlich zur Sicherheit der Fußgänger bei.

Entlang des Seitenraums der Freiheitstraße sollte das Einrichten neuer Parkstände geprüft werden, um einen stetigen Fahrtverlauf zu unterstützen.

Dorfaue

Im Zuge des Endausbaus der Dorfaue (Anger) wird empfohlen die geplanten Radwege hinsichtlich ihrer Mindestbreiten zu prüfen.

Sonstige Straßen

An den übrigen Straßen des Untersuchungsgebiets wurden teilweise schon Ausbaumaßnahmen inklusive Geh- und Radwegplanung vorgenommen. Hierzu zählen die Friedrich-Engels-Straße, Miersdorfer Straße und Chausseestraße. Allerdings ist auf der Miersdorfer Straße der Gehweg zwischen Kreisverkehr und Am Friedhof weiterhin unsaniert. Im selben Abschnitt ist die zusätzliche Anordnung von Parkständen zu überlegen. Im Zuge der vorgeschlagenen Fahrbahnsanierung der Chausseestraße zwischen Am Kleingewerbegebiet und Goethebahn (vgl. Kapitel 3.3.2) wäre eine Erweiterung des beidseitig gemeinsam geführten Geh- und Radwegs auf mindestens 2,5 m sinnvoll.

3.4 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 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 errichtet⁶⁷. In der vorhandenen Lärmkartierung ist dieser Wall nicht enthalten, eine Aussage bezüglich seiner lärmindernden Wirkung kann daher nicht getroffen werden. Eine Überprüfung der von ihm ausgehenden Lärminderung wird im Zuge der 2012 anstehenden Lärmkartierung der zweiten Stufe empfohlen.

Lärmschutzwände werden nach der ZTV-Lsw 06⁶⁸ 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). Die Lärmschutzwand südlich der A 10 ist hoch absorbierend⁶⁹. 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 21: Lärmschutzwand (südlich A 10)



Die 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. Neue Erkenntnisse zu Lärmschutzwäl-

⁶⁷ Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenwesen NL Autobahn vom 18.04.2011.

⁶⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen, Ausgabe 2006.

⁶⁹ Angabe vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg.

len⁷⁰ 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. Ersten Messungen zufolge kann im Nahbereich hinter Lärmschutzwällen eine Pegelerhöhung von 3 - 4 dB(A) auftreten. Es ist zu überprüfen, ob dies auch beim nördlichen Lärmschutzwall der Fall ist, da dort auf halber Walllänge Bäume stehen, die diesen überragen.

Abbildung 22: Lärmschutzwall (nördlich A10)



Eine weitere Überprüfung wird in Bezug auf die Länge des Lärmschutzwalls vorgeschlagen, um ggf. die Reflexionen von der gegenüberliegenden Lärmschutzwand zu mindern. Unter diesen Umständen 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 wurden in Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht um 3 dB(A) gesenkt. Die vorhandenen Immissionspegel wurden daraufhin anhand der Lärmkartierung überprüft. In den im Flächennutzungsplan (FNP) von 2009 festgelegten Wohngebieten liegt jedoch kein Wohngebäude im Bereich der 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts.

Lediglich an einem Wohngebäude in einer im FNP für die Landwirtschaft ausgewiesenen Fläche wird nur nachts der gesenkte Grenzwert überschritten. Das Wohngebäude kann nach BauNVO einem Kleinsiedlungsgebiet zugerechnet werden. Demnach wären Lärmschutzmaßnahmen an diesem Wohngebäude möglich. Es wird empfohlen, eine entsprechende Überprüfung beim Baulastträger zu veranlassen.

Der Einsatz von Photovoltaikanlagen wird derzeit in einer Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Wildau bearbeitet⁷¹. Die bereits vorhande-

⁷⁰ Markus Weber, Peter Angst, Einfluss der Bepflanzung auf die Schutzwirkung von Lärmhindernissen, in: Lärmbekämpfung Zeitschrift für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik, Nr. 6 November 2009.

⁷¹ Die Bearbeitung erfolgt durch das Büro Öko-Depot.

nen Lärmschutzwände sollten überprüft werden, ob sie die zusätzlichen Lasten einer Photovoltaikanlage aufnehmen können.

Weitere Erdwälle werden im Bereich der Parkplätze am Sport- und Freizeitpark Wildau bereits durch ein Gutachten zur Geräuschimmission empfohlen und sind aus schalltechnischer Sicht sinnvoll.

3.5 Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr

Die möglichen Maßnahmen zur Senkung des Schienenlärms setzen wie beim Straßenlärm 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 oft nicht im Einflussbereich der Kommunen liegen.

Nationales Verkehrslärmschutzpaket (Schienengüterverkehr)

Die Nationalen Verkehrslärmschutzpakete I und II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zielen insbesondere auf die Vermeidung bzw. Begrenzung von Lärm an der Quelle als die wirksamste Lärmvorsorge. Deshalb startete die Bundesregierung im Jahr 2008 ein Pilot- und Innovationsprogramm zur lärmindernden Umrüstung bestehender Güterwagen.

Das Innovationsprogramm zielt auf die weitere Verbesserung und breitere Verfügbarkeit von Lärm mindernden Umrüstlösungen für klotzgebremste Güterwagen. Dies gilt sowohl für die K-Sohlen als auch die LL-Sohlen (K-Sohlen = Komposit-Bremssohlen und LL-Sohlen = Low-Low-Bremssohlen). Beide gehören zu den so genannten Verbundstoffsohlen oder "Flüsterbremsen", die deutlich leiser als die zurzeit überwiegend verwendeten Graugusssohlen sind.

Mit dem Innovationsprogramm sollen wesentliche Grundlagen für eine flottenbezogene Ausrüstung bestehender Güterwagen mit leiser Technik geschaffen werden. Im Ergebnis wird bereits im Jahr 2012 eine substanzielle Lärminderung in der Güterwagenflotte für möglich gehalten.

Ausbau Eisenbahnstrecke Berlin - Cottbus

Der vorgesehene Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Cottbus sieht eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h vor. Nach einer erneuten Überprüfung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist jedoch im Abschnitt Eichwalde - Königs Wusterhausen kein Ausbau mehr vorgesehen. Demnach findet auch kein Planfeststellungsverfahren statt, in dessen Rahmen Schallschutzmaßnahmen möglich gewesen wären.

Erweiterung / Neubau S-Bahnhof Wildau

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des S-Bahnhofs Wildau wurde durch eine schalltechnische Untersuchung eine wesentliche Änderung nach der Verkehrslärmschutzverordnung festgestellt. 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). Die schalltechnische Untersuchung stellte danach für die westlich der Bahntrasse liegenden Gebäude eine wesentliche Änderung für die Nacht fest. Für das östlich der Bahntrasse liegende allgemeine Wohngebiet liegt laut schalltechnischer Untersuchung keine wesentliche Änderung im o.g. Sinne vor. Daher sind für das Wohngebiet keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Baumaßnahme beginnt im November 2011 und soll im Jahr 2013 abgeschlossen sein.

Lärmsanierung an bestehenden Bundesschienenwegen

Nach der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ kann der Bund Investitionen zur Lärminderung an bestehenden Schienenwegen mit Zuschüssen fördern, wenn die Immissionswerte in Bezug auf das allgemeine Wohngebiet 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts überschreiten. Ein Rechtsanspruch besteht allerdings nicht. Als Lärmschutzmaßnahme können u.a. Lärmschutzwände und -wälle (aktiver Lärmschutz) und der Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) eingesetzt werden.

Im Gesamtkonzept zur Lärmsanierung des Bundes⁷² sind zwei Lärmsanierungsmaßnahmen in Wildau (Strecken-Nr. 6142, Sanierungsabschnitt 163) vorgesehen. Die freiwilligen Maßnahmen liegen in den Abschnittskilometern 22,5 bis 23,5 auf einer Länge von 1 km und zwischen 24,2 und 26,2 über 2 km. Die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms erfolgt nach der Streckenbelastung. Der Streckenabschnitt zwischen Berlin - Cottbus wird derzeit sehr niedrig eingestuft und eine zeitnahe Umsetzung ist daher eher nicht zu erwarten. Aufgrund der niedrigen Streckenbelastung sind passive Schallschutzmaßnahmen angedacht⁷³. Schallschutzwände müssten daher durch die Gemeinde

⁷² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, Gesamtkonzept der Lärmsanierung, Anhang 3, Stand: 11.02.2005.

⁷³ Schreiben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg vom 07.06.2010 zum Lärmschutz an der Eisenbahnstrecke Berlin - Cottbus.

errichtet werden. Hier wären zunächst sinnvolle Standorte, Flächenverfügbarkeiten und Kosten abzuschätzen.

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

3.6 Empfehlungen und Prioritätenreihung

Im Folgenden werden die empfohlenen und bereits umgesetzten Maßnahmen getrennt nach Straßenzügen zusammengefasst und nach ihrer akustischen Wirkung sowie Dringlichkeit abgeschätzt.

Straße	Planung / Durchführung / Empfehlungen	geschätzte Lärmmin- derung	Umset- zungs- horizont
BAB A10	beidseitige Angleichung 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, ggf. Änderung der Bekleidung	hoch	mittelfristig
	ggf. Erhöhung und/oder Verlängerung des 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	k.A.	mittelfristig
	Lärmarmer Gussasphalt		realisiert
	Leitsystem für Lkw	keine	mittelfristig
	Überprüfung Photovoltaik an Lärmschutzwänden	k.A.	kurzfristig
Bahn- strecke	Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesschienenwegen	hoch	langfristig vorgese- hen
	Erweiterung / Neubau S-Bahnhof Wildau	keine	in Planung
	Prüfung von Lärmschutz in kommunaler Baulast	hoch	Prüfung kurzfristig
Chaus- seestr.	Sanierung Fahrbahnbelag zwischen Am Kleingewerbegebiet und Goethebahn	mittel 1-2 dB(A)	langfristig
	Erweiterung Geh- und Radweg zwischen Am Kleingewerbegebiet und Goethebahn	gering <1 dB(A)	langfristig
Dorfaue	Abbiegefahrstreifen am Knotenpunkt Dorfaue / Bergstr.		realisiert
	Kreisverkehr Dorfaue - Freiheitstr. / Miersdorfer Str. – Röntgenstr.		realisiert
	Überprüfung Radwegplanung	gering <1 dB(A)	im Bau
	Überprüfung passiver Schallschutz in neuem Wohngebiet (westl. Kochstraße)	k.A.	langfristig

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

Straße	Planung / Durchführung / Empfehlungen	geschätzte Lärmmin- derung	Umset- zungs- horizont
Richard-Sorge-Str.	Kreisverkehr Richard-Sorge-Str. / Bergstr.		realisiert
	Bypass zum Kreisverkehr in Ri. Süden	k.A.	in Planung
	Sanierung Fahrbahnbelag	mittel 1-2 dB(A)	im Bau
	Überprüfung Geh- und Radwegplanung	gering <1 dB(A)	im Bau
	Überprüfung Planung von Parkständen	gering <1 dB(A)	im Bau
Karl-Marx-Str.	Sanierung Fahrbahnbelag	mittel 1-2 dB(A)	im Bau
	Planung von Parkständen	gering <1 dB(A)	im Bau
Friedrich-Engels-Str.	Abbiegefahrstreifen zur Freiheitstr.		realisiert
	Sanierung Fahrbahnbelag		realisiert
	Geh- und Radwegplanung		realisiert
	Planung von Parkständen		realisiert
	Planung von Querungshilfen		realisiert
Bergstr.	Kreisverkehr Richard-Sorge-Str. / Bergstr.		realisiert
	Südanbindung SMB-Gelände		realisiert
	Sanierung Fahrbahnbelag	mittel 1-2 dB(A)	in Planung
	Überprüfung lärmarmen Fahrbahnbelag	hoch <6 dB(A)	in Planung
	Überprüfung Geh- und Radwegplanung	gering <1 dB(A)	in Planung
	Überprüfung Planung von Parkständen	gering <1 dB(A)	in Planung
	Überprüfung Querungshilfen (Mittelinseln) für Fußgänger im Bereich Schillerallee, Fichtestr.	gering <1 dB(A)	in Planung
	Linksabbiegefahrstreifen zur Jahnstraße	mittel 1-2 dB(A)	mittelfristig
Freiheitstr.	Kreisverkehr Dorfaue - Freiheitstr. / Miersdorfer Str. - Röntgenstr.		realisiert
	Sanierung Fahrbahnbelag	hoch <6 dB(A)	im Bau
	Überprüfung Geh- und Radwegplanung	gering <1 dB(A)	in Planung
	Planung von Parkständen im Seitenraum	gering <1 dB(A)	mittelfristig
	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
	Überprüfung Wartezeiten Bahnübergang	k.A.	kurzfristig
Jahnstr.	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf gesamter Länge, ggf. Ausweitung Tem-	hoch 2-3 dB(A)	kurzfristig

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

Straße	Planung / Durchführung / Empfehlungen	geschätzte Lärmmin- derung	Umset- zungs- horizont
	po-30-Regelung bzw. -zone auf angren- zende Straßen, Geschwindigkeitskontrolle		
	Errichtung von Erdwällen entlang der Parkplätze zum Sport- und Freizeitpark Wildau	k.A.	mittelfristig
	Austausch des schadhaften Pflasters durch Asphalt	hoch <6 dB(A)	mittelfristig
	Querungshilfen an hoch frequentierten Stellen	gering <1 dB(A)	kurzfristig
Miers- dorfer Str.	Kreisverkehr Dorfaue - Freiheitstr. / Miers- dorfer Str. – Röntgenstr.		realisiert
	Sanierung des Gehwegs zwischen Kreisverkehr und Am Friedhof	gering <1 dB(A)	mittelfristig
	Planung von Parkständen zwischen Kreisverkehr und Am Friedhof	gering <1 dB(A)	langfristig

4 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Laut EG-Umgebungslärmrichtlinie muss bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes die Öffentlichkeit klar, verständlich und zugänglich informiert (Artikel 9) und beteiligt werden.

Die Öffentlichkeit soll „zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört“ werden (Artikel 8 (7)) und „rechtzeitig und effektiv“ die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken.

In jeder Beteiligungsphase sind „angemessene Fristen“ und eine „ausreichende Zeitspanne“ einzuhalten. Das Verfahren muss für den Einzelnen nachvollziehbar sein.

Die Ergebnisse der Beteiligung sind von den zuständigen Behörden abzuwägen und bei der Bearbeitung zu berücksichtigen. Am Ende der Bearbeitung sind die Ergebnisse und Entscheidungen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung fanden in Wildau folgende Termine bzw. Aktionen statt (in chronologischer Reihenfolge):

- 11.11.2010: Präsentation und Diskussion des Planungsstandes in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt und kommunale Ordnung,
- 28.03.2011 bis 29.04.2011: öffentliche Auslegung des LAP-Entwurfs in der Bauverwaltung der Gemeinde Wildau,
- 28.03.2011 bis 29.04.2011: Bereitstellung des LAP-Entwurfs auf der Internetseite der Gemeinde Wildau,
- 29.03.2011: Anschreiben zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange,
- Mai 2011: Ankündigung der Öffentlichkeitsveranstaltung in der Presse, im Amtsblatt der Gemeinde sowie auf der Internetseite der Gemeinde Wildau,
- 12.05.2011: Öffentlichkeitsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung im Volkshaus Wildau.

Die geäußerten Anregungen und Hinweise wurden - sofern sinnvoll - in den Lärmaktionsplan übernommen.

5 Zusammenfassung

Gemeinde Wildau
Lärmaktionsplanung

26. Mai 2011

Für die Gemeinde Wildau wurde ein Aktionsplan zur Lärminderung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und den Bewohnern einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen. Die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Wildau umfasst den Straßenverkehr (1. und 2. Stufe der Lärmaktionsplanung) und den Schienenverkehr (1. Stufe der Lärmaktionsplanung).

In der 1. Stufe bezieht sich die Kartierung des Straßenverkehrs nur auf die Autobahn. Der dortige Straßenverkehr belästigt im Tagesmittel mit Lärmpegeln $L_{den} > 55$ dB(A) rund 7 % der Einwohner Wildaus erheblich. In den Nachtstunden mit Lärmpegeln $L_{night} > 45$ dB(A) werden rund 13 % der Bewohner im Schlaf beeinträchtigt. Die in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung kartierten Straßen sind darin nicht enthalten, da hierfür noch keine Betroffenenzahlen vorliegen.

Der größte Handlungsbedarf mit hohen Lärmbetroffenheiten durch den Straßenverkehr besteht an der BAB A 10, Karl-Marx-Straße, Friedrich-Engels-Straße, Freiheitstraße, Bergstraße und Jahnstraße.

Erheblichen Belästigungen durch den Schienenverkehr sind im Tagesmittel ($L_{den} > 55$ dB(A)) rund 7 % und nachts ($L_{night} > 45$ dB(A)) rund 12 % der Gesamtbevölkerung ausgesetzt. Der größte Handlungsbedarf im Schienenverkehr besteht für die Wohngebiete entlang der Karl-Marx-Straße und Friedrich-Engels-Straße.

Zur Minderung im Straßen- und Schienenverkehr werden folgende Empfehlungen gegeben:

- die Verlagerung von Kfz-Verkehren mittels eines Lkw-Routenkonzeptes,
- die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen,
- die Sanierung schadhafter Fahrbahnen,
- die Umsetzung verkehrsverstetigender Maßnahmen,
- die Neugestaltung von Straßenräumen,
- die Anwendung aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßen- und Schienenverkehrslärm.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	geschätzte Zahl der betroffenen Einwohner innerhalb der einzelnen Isophonenbänder für L_{den} und L_{night} der lärmkartierten Straßenabschnitte (> 6 Mio. Kfz / Jahr)	9
Tabelle 2:	geschätzte Zahl der belasteten Einwohner durch den Bahnlärm der Eisenbahnen des Bundes (nach VBEB)	13
Tabelle 3:	Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr	38

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsbereiche der Lärmaktionsplanung	5
Abbildung 2:	Isophonenflächen L_{den} (Straßen > 6 Mio. Kfz / Jahr)	8
Abbildung 3:	Isophonenflächen L_{night} (Straßen > 6 Mio. Kfz / Jahr)	8
Abbildung 4:	Bereiche mit Überschreitung des Prüfwertes L_{night} 55 dB(A)	10
Abbildung 5:	Isophonenflächen L_{den} (Straßen > 3 Mio. Kfz / Jahr)	11
Abbildung 6:	Isophonenflächen L_{night} (Straßen > 3 Mio. Kfz / Jahr)	11
Abbildung 7:	Schienenlärm L_{den} (Haupteisenbahnstrecke > 60.000 Züge / Jahr)	12
Abbildung 8:	Schienenlärm L_{night} (Haupteisenbahnstrecke > 60.000 Züge / Jahr)	13
Abbildung 9:	Netzklassifizierung	14
Abbildung 10:	Fahrbahnbeläge, Stand Mai 2010	15
Abbildung 11:	Fahrbahnzustand, Stand Mai 2010	15
Abbildung 12:	Bergstraße	16
Abbildung 13:	Richard-Sorge-Straße und Karl-Marx-Straße	16
Abbildung 14:	Freiheitstraße	17
Abbildung 15:	Jahnstraße	17
Abbildung 16:	Verkehrsorganisation	18
Abbildung 17:	Ausbauzustand	18
Abbildung 18:	Verkehrsstärken (Kfz / 24 Stunden)	19
Abbildung 19:	Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen	40
Abbildung 20:	Lkw-Routen	41
Abbildung 21:	Lärmschutzwand (südlich A 10)	47
Abbildung 22:	Lärmschutzwand (nördlich A10)	48

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 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