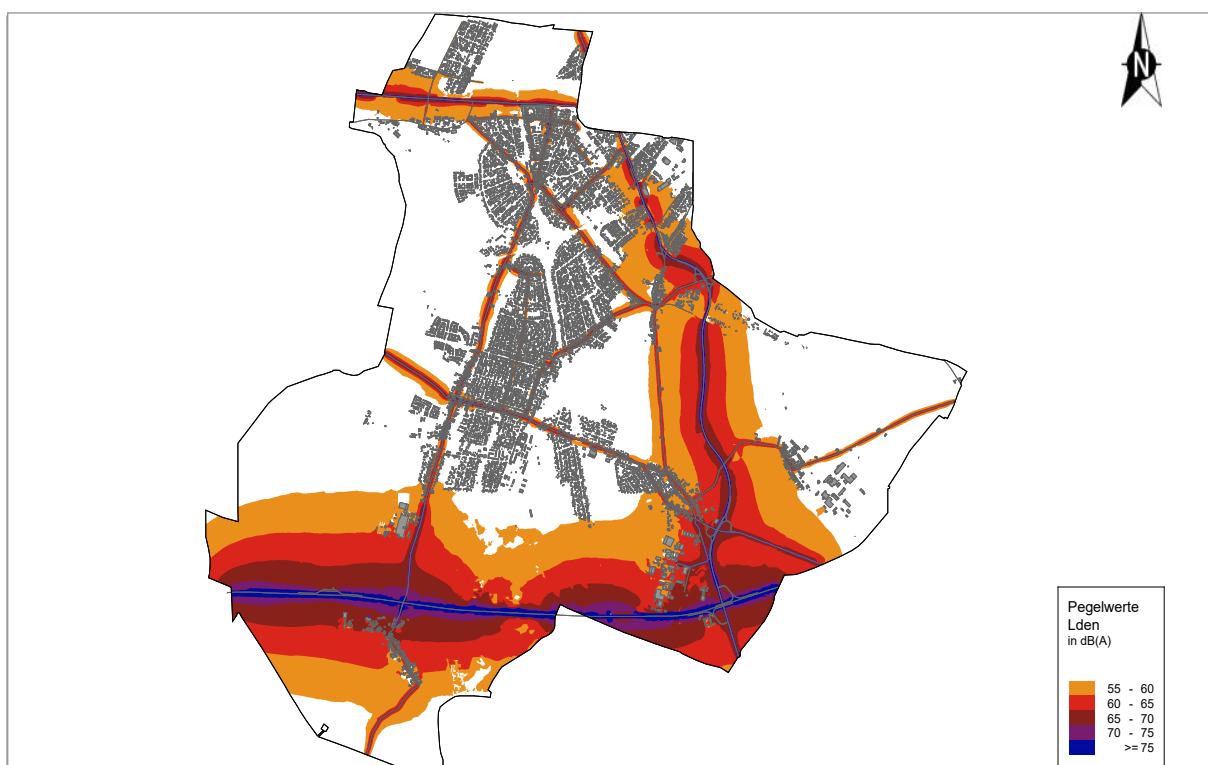


Lärmaktionsplan (Stufe 4)

für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow (Teilaspekt Straßenlärm)





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

IMPRESSUM

Titel **Lärmaktionsplan (Stufe 4)**
für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow (Teilaspekt Straßenlärm)

Auftraggeber **Gemeinde Blankenfelde-Mahlow**
Zülowsstraße 12
15827 Blankenfelde-Mahlow
www.blankenfelde-mahlow.de

Bearbeitung **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Thomasiusstraße 2
04105 Leipzig
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam Christian Hecht (Projektmanager)
Sophie Tenbusch
Mirjam Schindler

Ort | Datum Berlin | 26. Juli 2024

Dieses Gutachten wurde im Rahmen
unseres Qualitätsmanagements geprüft
durch:

Dipl.-Ing. Christian Hecht

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	1
2	Grundlagen der Lärmaktionsplanung	3
2.1	Problemfeld Lärm	3
2.2	Messen und Berechnen von Schallereignissen	3
2.3	Rechtliche Grundlagen	4
2.4	Durchführung	4
3	Untersuchungsgebiet	7
3.1	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	7
3.2	Umgebungsärmquelle	7
4	Bestandsanalyse (Lärmkartierung)	9
4.1	Strategische Lärmkartierung	9
4.1.1	Hauptverkehrsstraßen	9
4.1.2	Haupteisenbahnstrecken	10
4.1.3	Großflughäfen	10
4.2	Untersuchung von Betroffenheitsschwerpunkten	11
4.2.1	Datenmodell	11
4.3	Plausibilitätsprüfung	12
4.4	Kleinräumige Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit	12
5	Maßnahmenkonzept	18
5.1	Langfristige Strategie	18
5.2	Möglichkeiten zur Lärminderung an Straßen	18
5.3	Bereits vorhandene Maßnahmen	20
5.4	Bereits geplante Maßnahmen und Umsetzungsstand	21
5.5	Maßnahmen für Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit	23
5.5.1	Schwerpunkt »3 Trebbiner Straße (L 792)«	23
5.5.2	Schwerpunkt »4 Ibsenstraße«	23
5.5.3	Schwerpunkt »5 Glasower Damm«	24
5.5.4	Schwerpunkt »6 Karl-Marx-Straße«	24
5.5.5	Schwerpunkt »7 Brandenburger Platz«	25
5.5.6	Schwerpunkt »8 Erich-Klausener-Straße«	25
5.5.7	Schwerpunkt »9 Bahnhofstraße West (L 40)«	25
5.5.8	Schwerpunkt »14 Thälmannstraße (L 40)«	26
5.5.9	Schwerpunkt »15 Zossener Damm (L 40)«	26
5.5.10	Schwerpunkt »16 Jühnsdorf (L 792)«	27
5.5.11	Schwerpunkt »17 Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)«	27
5.5.12	Schwerpunkt »18 Blankenfelder Dorfstraße (L 792)«	28

5.5.13	Schwerpunkt »19 Berliner Damm Süd (L 792)«.....	28
5.5.14	Schwerpunkt »22 Berliner Damm Nord (L 792)«.....	28
5.6	Wirkungsanalyse	29
5.7	Betrachtung der Maßnahmenkombination »Tempo 30 + LOA«.....	34
5.8	Kosten, Prioritäten, Zeithorizont.....	36
5.9	Maßnahmenübersicht.....	39
5.10	Maßnahmenumsetzung	41
5.11	Weitere Handlungsoptionen	42
6	Ruhige Gebiete	43
7	Beteiligungsverfahren.....	46
8	Zusammenfassung.....	47
	Anlagen.....	48

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 3-1	Umgebungsärmquellen.....	8
Abbildung 4-1	Verkehrsmengen im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV)	12
Abbildung 4-2	Kleinräumige Rechengebiete	13
Abbildung 5-1	Maßnahmenübersicht Nord	40
Abbildung 5-2	Maßnahmenübersicht Süd	40
Abbildung 6-1	Potenzielle Flächen für ruhige Gebiete	45

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1	Zuständigkeiten für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Brandenburg.....	5
Tabelle 2-2	Untersuchungsgrenzen und Termine	5
Tabelle 4-1	Anzahl der Betroffenen laut Lärmkartierung des LfU.....	9
Tabelle 4-2	Anzahl der Betroffenen laut Lärmkartierung des EBA.....	10
Tabelle 4-3	Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten ganztags.....	16
Tabelle 4-4	Auswertung der Belastetenzahlen in den Rechengebieten nachts.....	17
Tabelle 5-1	Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen.....	20
Tabelle 5-2	Bereits vorhandene Maßnahmen zum Lärmschutz	21
Tabelle 5-3	Bereits geplante Maßnahmen zum Lärmschutz.....	22
Tabelle 5-4	Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten ganztags.....	32
Tabelle 5-5	Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten nachts.....	33
Tabelle 5-6	Maßnahmenwirkung »Tempo 30 + »LOA« in den Schwerpunkten ganztags.....	34
Tabelle 5-7	Maßnahmenwirkung »Tempo 30 + »LOA« in den Schwerpunkten nachts.....	35
Tabelle 5-8	Maßnahmenvorschläge priorisiert nach der Betroffenenzahl.....	38
Tabelle 5-9	Maßnahmenvorschläge priorisiert nach den Kosten.....	39
Tabelle 6-1	Systematik »Ruhige Gebiete«	44

1 Aufgabenstellung

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

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

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

- Bundesautobahn A 10 (zwischen Ludwigfelde-Ost und Rangdorf),
- Bundesstraße B 96 (zwischen Rangsdorf und Teltow) sowie
- Landesstraße L 76

Darüber hinaus werden durch das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) Kartierungsdaten für weitere Straßen² bereitgestellt, für die bereits in der Lärmaktionsplanung Stufen 2 und 3 durch HOFFMANN-LEICHTER ein umfassendes Maßnahmenkonzept erarbeitet wurde.

Im Zuge der Fortschreibung werden die in Stufe 3 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung auf ihrer Umsetzung, Validität und Sinnhaftigkeit vor dem Hintergrund der neuen Lärmkartierung hin überprüft. Es werden Betroffenheitsschwerpunkte ermittelt und für diese Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet. Die Wirkung der Maßnahmen hinsichtlich der Minderung der Belastetenanzahl wird rechnerisch bzw. qualitativ bewertet, in dem die Maßnahmen in das schalltechnische Modell eingearbeitet und Schallausbreitungsberechnungen für den Maßnahmenfall durchgeführt werden. Für die sich daraus ergebenden Maßnahmenvorschläge werden Schätzkosten

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

2 Dabei handelt es sich um Straßen mit einer Verkehrsbelastung von < 3 Mio. Kfz/a. Für diese ist in den Lärmkarten zwar keine Schallausbreitung dargestellt; die erforderlichen Eingangsdaten liegen jedoch nach Auskunft des LfU vor und können wie in der zweiten und dritten Stufe mit dem Datenmodell übergeben werden.

ermittelt und eine Priorisierung durchgeführt. Zudem werden die in Stufe 3 für die Ausweisung als »Ruhige Gebiete« vorgeschlagenen Flächen untersucht.

2 Grundlagen der Lärmaktionsplanung

2.1 Problemfeld Lärm

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

2.2 Messen und Berechnen von Schallereignissen

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

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

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

2.3 Rechtliche Grundlagen

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

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

und 2006 mit der

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

sowie den Berechnungsmethoden und zugehörigen Datenbanken:

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

in deutsches Recht umgesetzt wurde.

2.4 Durchführung

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

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

Die gesetzlichen Fristen zur Aufstellung der strategischen Lärmkarten bzw. Lärmaktionspläne der Stufe 4 sind für den 30.06.2022 bzw. den 18.07.2024 festgelegt (vgl. Tabelle 2-2).³

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

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

Tabelle 2-2 Untersuchungsgrenzen und Termine

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

Die Erfassung der Lärmsituation erfolgt an Hand schalltechnischer Modellrechnungen sowie daraus abgeleiteter strategischer Lärmkarten und Betroffenheitsabschätzungen. Zur Beschreibung der Lärmbelastung werden die Kenngrößen⁴ L_{DEN} und L_{Night} verwendet und ermittelt. Die Lärmbelastung bzw. Lärmbetroffenheit der Einwohner wird ausgedrückt durch die Anzahl der Einwohner, bei de-

³ Aufgrund der Erfahrungen aus den ersten drei Stufen der Lärmaktionsplanung wurde ab der Stufe 4 die Zeitspanne zwischen der Veröffentlichung der strategischen Lärmkarten und der Frist für die Lärmaktionsplanung von ca. einem Jahr auf ca. zwei Jahre verlängert.

⁴ EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmindizes nach Artikel 5

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

Durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenzwerte für die Betroffenheit festgelegt. Durch das Land Brandenburg wurden im Rahmen eines Strategiepapiers zur Lärmaktionsplanung⁵ sogenannte Prüfwerte definiert. Diese liegen bei 65 dB(A) für den Gesamttag und bei 55 dB(A) für die Nacht und entsprechen damit der in der Lärmwirkungsforschung festgestellten Schwelle der Gesundheitsgefährdung.

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

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

⁵ Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg (MLUK): Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung | Stand: 20.07.2022

3 Untersuchungsgebiet

3.1 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow befindet sich im Landkreis Teltow-Fläming im Bundesland Brandenburg. Sie grenzt nördlich an Berlin, östlich an die Gemeinde Schönefeld und die amtsfreie Stadt Mittenwalde, südlich an die Gemeinde Rangsdorf und westlich an die amtsfreie Stadt Ludwigsfelde und die Gemeinde Großbeeren. Auf einer Fläche von 55,2 km² leben in der Gemeinde 28.606 Personen (vgl. Anlage 1).

3.2 Umgebungslärmquelle

Folgende Umgebungslärmquellen treten in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow in Erscheinung, deren Lage im Gemeindegebiet in der Abbildung 3-1 dargestellt ist:

- Hauptverkehrsstraßen (im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie)
 - Bundesautobahn A 10
 - Bundesstraße B 96
 - Landesstraße L 76
- Haupteisenbahnstrecken (im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie)
 - Bahnstrecke Berlin – Dresden

Darüber hinaus befindet sich Blankenfelde-Mahlow im Einwirkungsbereich des Flughafens Berlin Brandenburg (BER).

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow möchte außerdem im Zuge der vierten Stufe weitere nicht kartierungspflichtige Straßen in die Lärmaktionsplanung mit einbeziehen, die zum Teil schon in den vorangegangenen Stufen der Lärmaktionsplanung betrachtet wurden. Es handelt sich dabei um die folgenden Straßen (in Abbildung 3-1 blau markiert):

- Mahlower Straße
- Berliner Straße
- Trebbiner Straße (L 792)
- Ibsenstraße
- Glasower Damm
- Karl-Marx-Straße

- Erich-Klausener-Straße
- Bahnhofstraße (L 40)
- Dahlewitz Bahnhofstraße
- Groß Kienitzer Dorfstraße (L 402)
- Dahlewitzer Dorfstraße
- Thälmannstraße (L 40)
- Zossener Damm (L 40)
- Jühnsdorf Dorfstraße (L 792)
- Trebbiner Damm (L 792)
- Blankenfelder Dorfstraße (L 792)
- Berliner Damm (L 792)
- Karl-Liebknecht-Straße
- Carl-von-Ossietzky-Straße

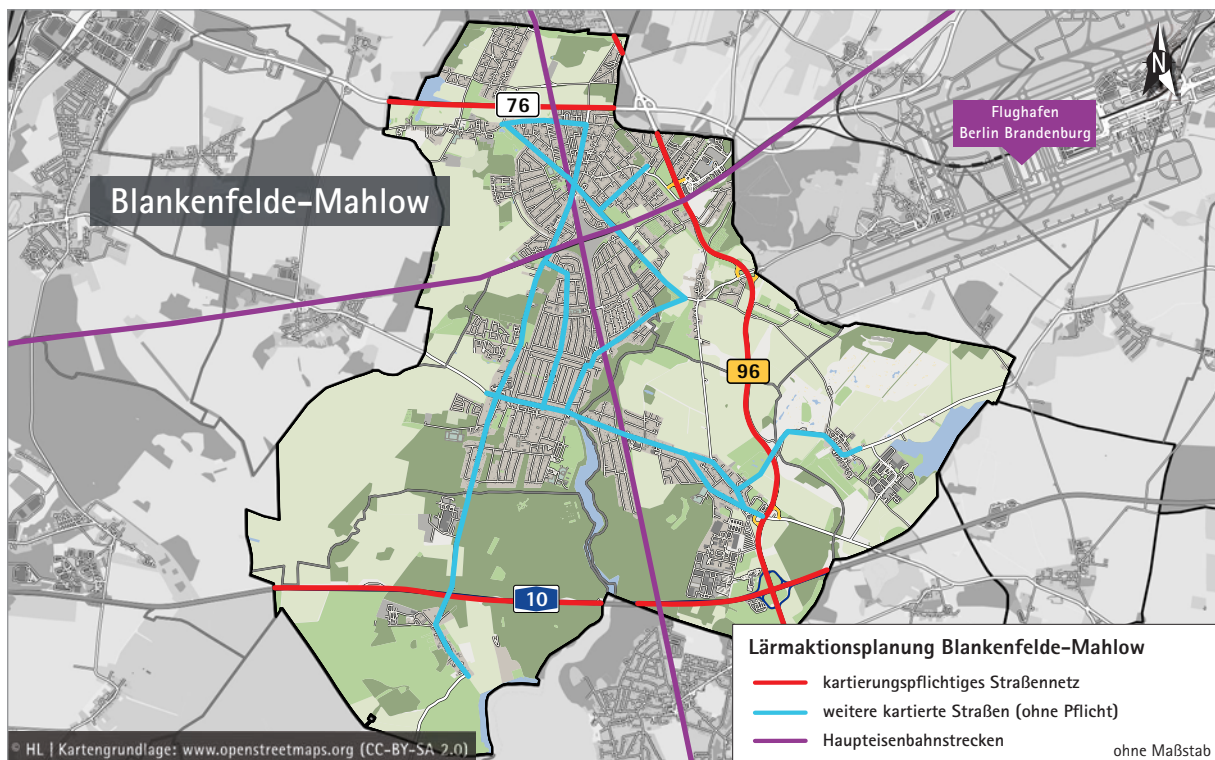


Abbildung 3-1 Umgebungslärmquellen

4 Bestandsanalyse (Lärmkartierung)

4.1 Strategische Lärmkartierung

4.1.1 Hauptverkehrsstraßen

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

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

Wie aus nachfolgender Tabelle 4-1 ersichtlich, werden in der aktuellen Lärmkartierung des LfU für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ca. 63 Betroffene über dem Prüfwert von 65 dB(A) ganztags bzw. ca. 123 Betroffene über dem Prüfwert von 55 dB(A) nachts an den kartierungspflichtigen Straßen angegeben.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Statistik zur strategischen Lärmkartierung lediglich die Autobahn A 10, die Bundesstraße B 96 und die Landesstraße L 76 umfasst. Nicht kartierungspflichtige Straßen wurden bei den Schallausbreitungsrechnungen des LfU nicht berücksichtigt.

Tabelle 4-1 Anzahl der Betroffenen laut Lärmkartierung des LfU

ganztags		nachts	
L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
55-59	2.366	45-49	3.868
60-64	311	50-54	1.077
65-69	61	55-59	95
70-74	2	60-64	28
≥75	-	≥65	-

4.1.2 Haupteisenbahnstrecken

Die strategische Lärmkartierung für die Haupteisenbahnstrecke im Gemeindegebiet erfolgte durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Laut der Statistik zur Lärmbetroffenheit (siehe Anlage 6) sind in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow etwa 100 Personen über einem Pegel von 65 dB(A) ganztags durch Bahnlärm betroffen. In der Nacht umfasst die Betroffenheit ca. 330 Personen über dem Prüfwert von 55 dB(A). Die Tabelle 4-2 bietet eine Übersicht der Belastetenzahlen durch den Bahnverkehr im Gemeindegebiet.

Tabelle 4-2 Anzahl der Betroffenen laut Lärmkartierung des EBA

ganztags		nachts	
L _{DEN} [dB(A)]	Belastete	L _{Night} [dB(A)]	Belastete
55-59	770	45-49	1.350
60-64	370	50-54	610
65-69	90	55-59	290
70-74	10	60-64	30
≥75	-	≥65	< 10

Entsprechend den aktuellen gesetzlichen Regelungen des BImSchG erfolgt die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes ebenfalls durch das EBA. Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist somit nicht für die Lärmaktionsplanung an der Bahnstrecke zuständig und verfügt hierbei über keine eigenen Handlungsmöglichkeiten. Weitere Informationen zur Lärmaktionsplanung des EBA sind online verfügbar.⁶

4.1.3 Großflughäfen

Der nächstgelegene Großflughafen ist der Flughafen Berlin Brandenburg. Aus den Lärmkarten zum BER⁷ ist ersichtlich, dass die Isophonenbänder in das Gemeindegebiet von Blankenfelde-Mahlow hineinreichen⁸. Es liegt somit eine Betroffenheit durch Fluglärm vor. Eine effektive Maßnahmenplanung gegen Fluglärm liegt jedoch ohnehin außerhalb der Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde. Es wurde jedoch eine Arbeitsgemeinschaft für alle vom Fluglärm betroffenen Kommunen gebildet, die einen »Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (BER)« erarbeitet. Dieser Rahmenplan dient den vom Fluglärm des BER betroffenen Kommunen als Unterstützung bei der Erarbeitung der lokalen Lärmaktionspläne. Weitere Informationen zur Rahmenplanung stehen online zur Verfügung⁹.

⁶ <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1> (zuletzt abgerufen am 04.12.2023)

⁷ siehe Anlage 4 und Anlage 5

⁸ <https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermkartierung/> (zuletzt abgerufen am 04.12.2023)

⁹ <https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung-ber/> (zuletzt abgerufen 07.12.2023)

Die aktuelle Fassung des Rahmenplans¹⁰ sieht folgende geplante Maßnahmen vor:

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

4.2 Untersuchung von Betroffenheitsschwerpunkten

4.2.1 Datenmodell

Zum Zwecke der Lärmaktionsplanung wird durch das Landesamt für Umwelt ein digitales Datenmodell übergeben. Mit diesem Modell wurden bereits die strategischen Lärmkarten 2022 für den Umgebungslärm an Straßen im Land Brandenburg berechnet. Die übergebenen Daten umfassen sogenannte Shape-Files (georeferenzierte Datensätze), die folgende Objekte für das Gemeindegebiet enthalten:

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

Zur Berechnung der Schallemissionen werden die Verkehrsbelastungen aus der strategischen Lärmkartierung des LfU für das Jahr 2022 verwendet (siehe Abbildung 4-1). Für diese liegt eine Tag-Nacht-Aufteilung des Verkehrs einschließlich der jeweiligen Lkw-Anteile vor.

¹⁰ ACCON GmbH (Hrsg.): Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 4: Überprüfen des Rahmenplans Teil 1 bis 3; Lärminderung, Gesamtlärbetrachtung, Endbericht, Bericht-Nr.: ACB-0224-236084/06; Greifenberg 2024

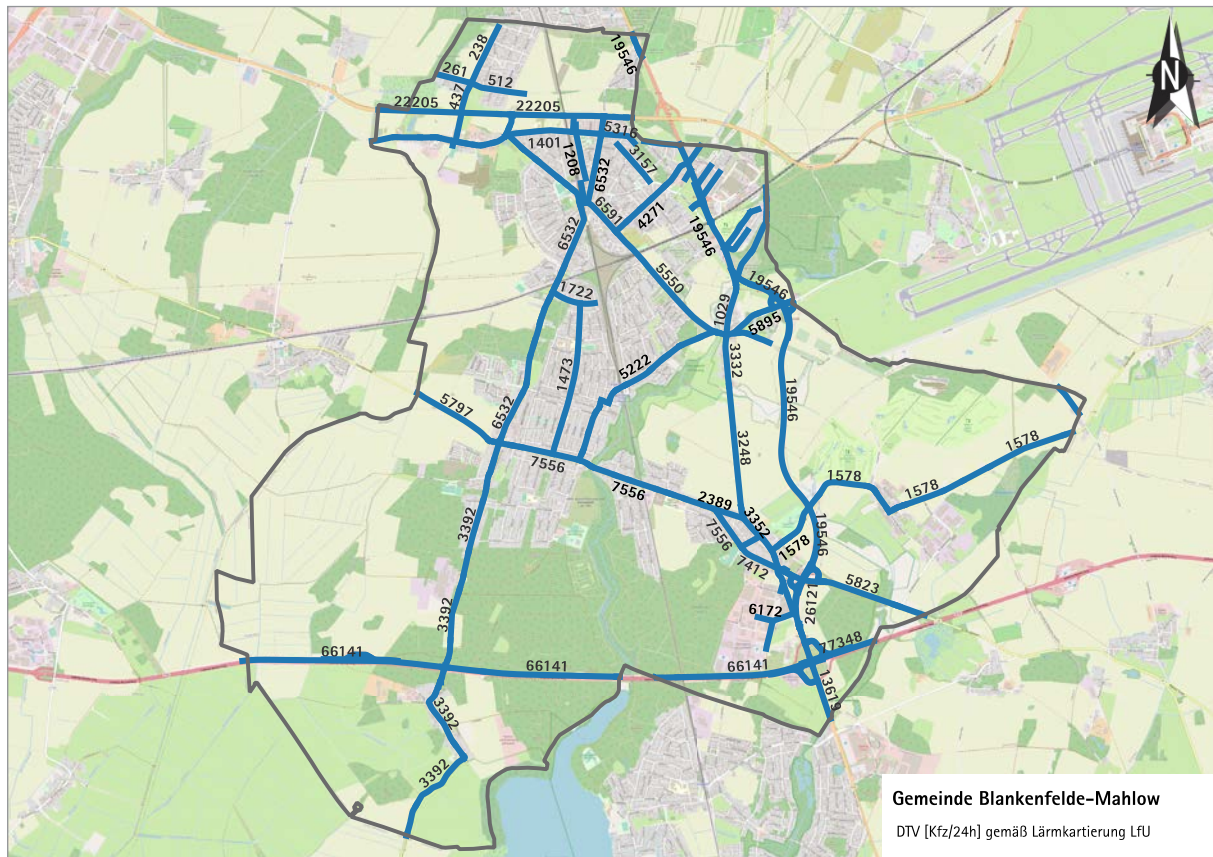


Abbildung 4-1 Verkehrsmengen im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV)

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

4.3 Plausibilitätsprüfung

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

4.4 Kleinräumige Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit

Um konkrete Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit ausmachen zu können, ist eine kleinräumig Betrachtung erforderlich. Hierfür werden die in Abbildung 4-2 dargestellten Detail-Rechengebiete definiert. Die Unterteilung in einzelne Straßenabschnitte ermöglicht die separate Betrachtung der einzelnen Schwerpunkte im Rahmen der anschließenden Maßnahmenuntersuchung

(Wirkungsanalyse). Dabei werden Schätzwerte der belasteten Personen in gewissen Pegelintervallen ermittelt.

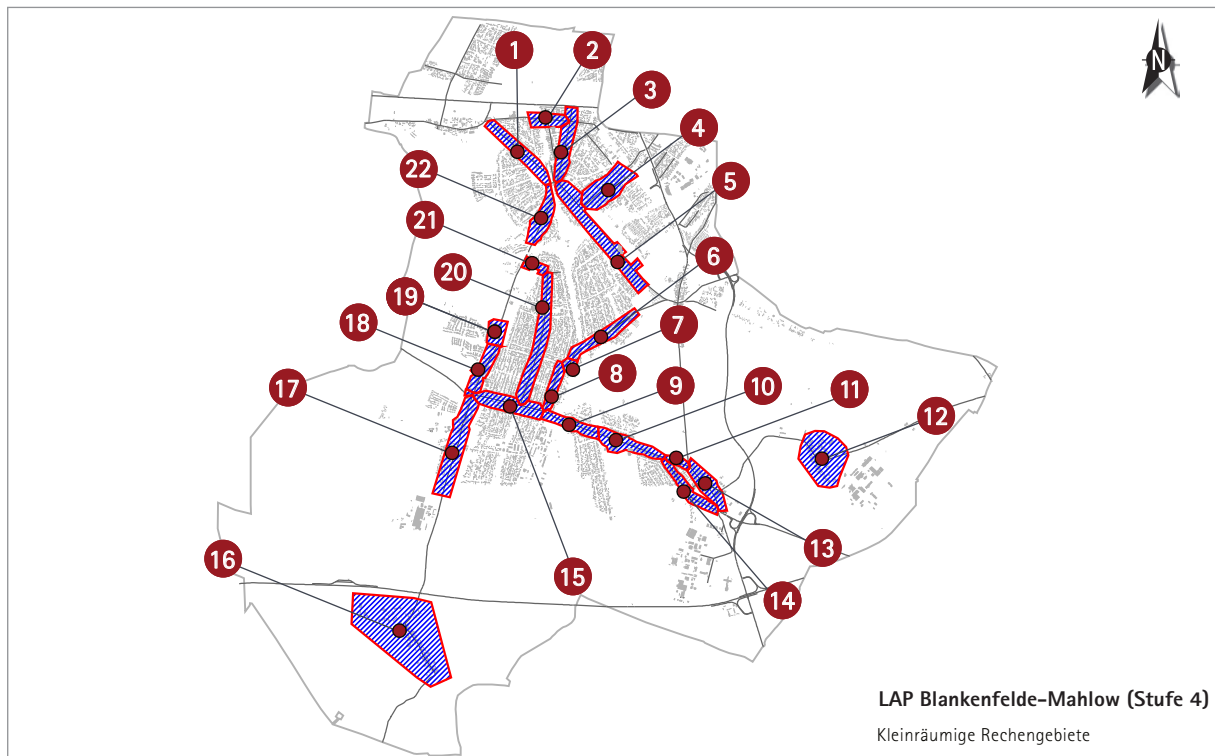


Abbildung 4-2 Kleinräumige Rechengebiete

Die in Abbildung 4-2 nummerierten kleinräumigen Rechengebiete gliedern sich wie folgt:

- 1 | Mahlower Straße
- 2 | Berliner Straße
- 3 | Trebbiner Straße (L 792)
- 4 | Ibsenstraße
- 5 | Glasower Damm
- 6 | Karl-Marx-Straße
- 7 | Brandenburger Platz
- 8 | Erich-Klausener-Straße
- 9 | Bahnhofstraße West (L 40)
- 10 | Bahnhofstraße Ost (L 40)
- 11 | Dahlewitz Bahnhofstraße
- 12 | Groß Kienitz (L 402)
- 13 | Dahlewitzer Dorfstraße
- 14 | Thälmannstraße (L 40)
- 15 | Zossener Damm (L 40)
- 16 | Jühnsdorf (L 792)
- 17 | Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)
- 18 | Blankenfelder Dorfstraße (L 792)
- 19 | Berliner Damm Süd (L 792)
- 20 | Karl-Liebnecht-Straße
- 21 | Carl-von-Ossietzky-Straße
- 22 | Berliner Damm (L 792)

In den Detailberechnungen ergibt sich für die oben genannten Schwerpunktbereiche die in den Tabelle 4-3 und Tabelle 4-4 dargestellte Betroffenheit ganztags bzw. nachts (ausführliche Flächenauswertung für den Pegelbereich von 45 bis 75 dB(A) siehe Anlage 7). In Hinblick auf die sich anschließende Maßnahmenuntersuchung werden Schwerpunkte der Betroffenheit definiert.

Dabei kommen alle Rechengebiete in Frage, bei denen eine nennenswerte Anzahl Betroffener (mindestens 10 Betroffene ganztags bzw. nachts) über den Schwellenwerten von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts ermittelt werden. Um Schwerpunkte der Betroffenheit handelt es sich somit bei den folgenden Rechengebieten:

- 3 | Trebbiner Straße (L 792)
- 4 | Ibsenstraße
- 5 | Glasower Damm
- 6 | Karl-Marx-Straße
- 7 | Brandenburger Platz
- 8 | Erich-Klausener-Straße
- 9 | Bahnhofstraße West (L 40)
- 14 | Thälmannstraße (L 40)
- 15 | Zossener Damm (L 40)
- 16 | Jühnsdorf (L 792)
- 17 | Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)
- 18 | Blankenfelder Dorfstraße (L 792)
- 19 | Berliner Damm Süd (L 792)
- 22 | Berliner Damm Nord (L 792)

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

	Schwerpunkt	Belastete Personen L _{DEN} [dB(A)]				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
1	Mahlower Straße	63	81	7	0	0
2	Berliner Straße	213	42	8	0	0
3	Trebbiner Straße (L 792)	195	210	93	61	0
4	Ibsenstraße	67	118	37	5	0
5	Glasower Damm	106	188	36	0	0
6	Karl-Marx-Straße	68	126	41	0	0
7	Brandenburger Platz	6	32	34	0	0
8	Erich-Klausener-Straße	17	67	79	0	0
9	Bahnhofstraße West (L 40)	42	94	15	0	0
10	Bahnhofstraße Ost (L 40)	63	107	0	0	0
11	Dahlewitz Bahnhofstraße	63	6	0	0	0
12	Groß Kienitz (L 402)	90	39	0	0	0
13	Dahlewitzer Dorfstraße	120	86	0	0	0
14	Thälmannstraße (L 40)	73	136	19	0	0
15	Zossener Damm (L 40)	84	196	57	18	6
16	Jühnsdorf (L 792)	115	181	66	11	0
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	106	113	56	0	0
18	Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	27	78	67	0	0
19	Berliner Damm Süd (L 792)	22	55	13	0	0
20	Karl-Liebnecht-Straße	247	61	0	0	0
21	Carl-von-Ossietzky-Straße	18	37	5	0	0
22	Berliner Damm Nord (L 792)	46	65	15	0	0

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

	Schwerpunkt	Belastete Personen L_{Night} [dB(A)]				
		45-49	50-54	55-59	60-64	>65
1	Mahlower Straße	68	81	7	0	0
2	Berliner Straße	212	42	11	0	0
3	Trebbiner Straße (L 792)	206	206	101	62	0
4	Ibsenstraße	98	120	39	5	0
5	Glasower Damm	132	188	43	0	0
6	Karl-Marx-Straße	75	125	42	0	0
7	Brandenburger Platz	7	29	37	0	0
8	Erich-Klausener-Straße	16	69	79	0	0
9	Bahnhofstraße West (L 40)	37	100	18	0	0
10	Bahnhofstraße Ost (L 40)	52	122	5	0	0
11	Dahlewitz Bahnhofstraße	56	18	0	0	0
12	Groß Kienitz (L 402)	141	55	0	0	0
13	Dahlewitzer Dorfstraße	90	120	3	0	0
14	Thälmannstraße (L 40)	60	142	32	0	0
15	Zossener Damm (L 40)	91	201	62	19	6
16	Jühnsdorf (L 792)	43	198	105	30	0
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	118	119	63	0	0
18	Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	27	75	71	0	0
19	Berliner Damm Süd (L 792)	26	54	15	0	0
20	Karl-Liebnecht-Straße	256	66	0	0	0
21	Carl-von-Ossietzky-Straße	19	37	3	0	0
22	Berliner Damm Nord (L 792)	48	64	19	0	0

5 Maßnahmenkonzept

5.1 Langfristige Strategie

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

Eine mögliche langfristige Strategie für die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow basiert daher auf folgenden Elementen:

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

5.2 Möglichkeiten zur Lärminderung an Straßen

Die wesentlichen Eingangsgrößen für die Schallemission an Straßen sind:

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

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

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

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

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

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

Eine weitere Möglichkeit zur Lärminderung stellen darüber hinaus Umgestaltungen der Straßenquerschnitte dar, die das Ziel haben, den Abstand zwischen den Emissionslinien der Straßen und den Fassaden der Wohngebäude zu erhöhen. Hierfür können beispielsweise Radfahrstreifen oder Schutzstreifen markiert werden, um den Kfz-Verkehr zur Straßenachse hin zu verlagern. Bei hohen Verkehrsstärken sind derartige Maßnahmen jedoch eher ein »Tropfen auf den heißen Stein« und sollten vor allem dann durchgeführt werden, wenn weitere Arbeiten an der Straße (Kanalarbeiten, Erneuerung der Fahrbahn etc.) anstehen.

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

Tabelle 5-1 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen

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

5.3 Bereits vorhandene Maßnahmen

Die Tabelle 5-2 enthält eine Übersicht über die bereits vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung im Stadtgebiet.

Tabelle 5-2 Bereits vorhandene Maßnahmen zum Lärmschutz

Abschnitt	Maßnahme
Karl-Liebknecht-Straße zwischen Drosselsteig und Märkische Promenade	Tempo 30 zwischen 7-17 Uhr
Glasower Damm zwischen Oderstraße und Pfarracker	Tempo 30 zwischen 7-17 Uhr
Marienfelder Straße bis Brenzstraße	Tempo 30
Bahnhofstraße zwischen Waldstraße und Bahnhofstraße 31	Tempo 30 für Lkw
Erich-Klausener-Straße	Erneuerung der Asphaltdeckschicht
L 76	Fertigstellung der Umgehungsstraße der L76 und Abstufung der ehemaligen Trasse zur Gemeindestraße
Berliner Damm zwischen Heinrich-Heine-Straße und Carl-von-Ossietzky-Straße	Grundhafter Ausbau und Asphaltierung
Berliner Damm zwischen Carl-von-Ossietzky-Straße und Offenbachstraße	Grundhafter Ausbau und Asphaltierung
Bahnhofstraße	Beseitigung des beschränkten Bahnübergangs
Ibsenstraße	Aufstellung nichtamtlicher Schilder »freiwillig 30km/h« entlang des gepflasterten Abschnitts

5.4 Bereits geplante Maßnahmen und Umsetzungsstand

Alle bereits geplanten Maßnahmen sind in Tabelle 5-3 aufgelistet.

Tabelle 5-3 Bereits geplante Maßnahmen zum Lärmschutz

Abschnitt	Maßnahme	Umsetzungsstand	Bemerkung
Trebbiner Straße zwischen L76 und Heimstättenstraße	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung
Blankenfelder Dorfstraße zwischen Heinrich-Heine-Straße und Zossener Damm	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung
Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm zwischen Zossener Damm und Beginn Wald	Tempo 30 (22-06 Uhr)	zwischen Triftstraße und Beginn Wald Tempo 30 umgesetzt	erneute Betrachtung
Zossener Damm zwischen Ortsein- bzw. -ausgang und Erich-Klausener-Straße	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung
Bahnhofstraße zwischen Bahnübergang und Thälmannstraße	Tempo 30 (22-06 Uhr)	Tempo 30 vor der Oberschule Herbert Tschäpe	erneute Betrachtung
Erich-Klausener-Straße zwischen Zossener Damm und Karl-Marx-Straße	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung
Karl-Marx-Straße zwischen Erich-Klausener-Straße und Blankenfelder Weg	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung
Thälmannstraße zwischen Bahnhofstraße und Dorfstraße	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung
Jühnsdorf	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung
Ibsenstraße zwischen Glasower Damm und Krügers Land	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung
Rembrandtstraße zwischen Jühnsdorfer Weg und Trebbiner Damm	Tempo 30 (22-06 Uhr)	nicht umgesetzt	erneute Betrachtung

5.5 Maßnahmen für Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit

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

5.5.1 Schwerpunkt »3 | Trebbiner Straße (L 792)«

Ausgangssituation

- DTV = 6.500 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 154
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 163

Maßnahmendiskussion

Entlang der Trebbiner Straße ist eine Lärminderung grundsätzlich über die zwei Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« möglich. Beide werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.2 Schwerpunkt »4 | Ibsenstraße«

Ausgangssituation

- DTV = 4.400 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt, zwischen Glasower Damm und Travenstraße Pflaster
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 42
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 44

Maßnahmendiskussion

Für die Ibsenstraße kommen die Lärminderungsmaßnahmen »Tempo 30« und »LOA« in Betracht. Beide Maßnahme werden hinsichtlich ihrer Wirkung untersucht.

5.5.3 Schwerpunkt »5 | Glasower Damm«

Ausgangssituation

- DTV = 5.700 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50$ km/h, zwischen Oderstraße und Pfarracker 30 km/h (7–17 Uhr)
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65$ dB(A): 36
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55$ dB(A): 43

Maßnahmendiskussion

Im Schwerpunkt »Glasower Damm« besteht teilweise eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 (Mo–Fr zwischen 7–17 Uhr) im Umfeld der Astrid-Lindgren-Grundschule. Eine räumliche und zeitliche Ausdehnung dieser entlang des Abschnitts sowie die Maßnahme »LOA« werden auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.4 Schwerpunkt »6 | Karl-Marx-Straße«

Ausgangssituation

- DTV = 5.300 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50$ km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65$ dB(A): 44
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55$ dB(A): 45

Maßnahmendiskussion

Die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« können im Abschnitt »Karl-Marx-Straße« eine Lärminderung bewirken. Beide Maßnahmen werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.5 Schwerpunkt »7 | Brandenburger Platz«

Ausgangssituation

- DTV = 5.300 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 34
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 37

Maßnahmendiskussion

Im Abschnitt »Brandenburger Platz« können die beiden Lärminderungsmaßnahmen »Tempo 30« und »LOA« zum Einsatz kommen. Die Maßnahmen werden auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.6 Schwerpunkt »8 | Erich-Klausener-Straße«

Ausgangssituation

- DTV = 5.300 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 101
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 102

Maßnahmendiskussion

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

5.5.7 Schwerpunkt »9 | Bahnhofstraße West (L 40)«

Ausgangssituation

- DTV = 7.600 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$

- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{DEN} > 65$ dB(A): 15
- Betroffene $L_{Night} > 55$ dB(A): 18

Maßnahmendiskussion

Im Abschnitt »Bahnhofstraße West« können die beiden Lärminderungsmaßnahmen »Tempo 30« und »LOA« zum Einsatz kommen. Die Maßnahmen werden auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.8 Schwerpunkt »14 | Thälmannstraße (L 40)«

Ausgangssituation

- DTV = 7.600 Kfz/24h
- $v_{max} = 50$ km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{DEN} > 65$ dB(A): 19
- Betroffene $L_{Night} > 55$ dB(A): 32

Maßnahmendiskussion

Entlang der Thälmannstraße kommen die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« zur Lärminderung in Betracht. Beide Maßnahmen werden daher auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.9 Schwerpunkt »15 | Zossener Damm (L 40)«

Ausgangssituation

- DTV = 7.600 Kfz/24h
- $v_{max} = 50$ km/h
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{DEN} > 65$ dB(A): 81
- Betroffene $L_{Night} > 55$ dB(A): 87

Maßnahmendiskussion

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

5.5.10 Schwerpunkt »16 | Jühnsdorf (L 792)«

Ausgangssituation

- DTV = 3.400 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 77
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 135

Maßnahmendiskussion

Die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« können auch in Jühnsdorf eine Lärminderung bewirken und werden deshalb auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.11 Schwerpunkt »17 | Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)«

Ausgangssituation

- DTV = 3.400 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$, entlang des Trebbiner Damm 30 km/h
- Belag: Asphalt, entlang des Trebbiner Damm Pflaster
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 56
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 63

Maßnahmendiskussion

Für den Schwerpunkt 17 kann die Maßnahme »Asphalt« entlang des aktuell gepflasterten Trebbiner Damms eine Lärminderung bewirken. Darüber hinaus kommt die Maßnahme »Tempo 30« in Betracht. Beide Maßnahmen werden auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.12 Schwerpunkt »18 | Blankenfelder Dorfstraße (L 792)«

Ausgangssituation

- DTV = 6.500 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 67
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 71

Maßnahmendiskussion

Entlang der Blankenfelder Dorfstraße kommen die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« in Betracht. Diese Maßnahmen werden auf ihre Wirkung hin untersucht.

5.5.13 Schwerpunkt »19 | Berliner Damm Süd (L 792)«

Ausgangssituation

- DTV = 6.500 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt
- einseitig angebaut
- Betroffene $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$: 13
- Betroffene $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$: 15

Maßnahmendiskussion

Die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« können auch im Abschnitt »Berliner Damm Süd« eine Lärminderung bewirken. Beide werden daher hinsichtlich ihrer Wirkung untersucht.

5.5.14 Schwerpunkt »22 | Berliner Damm Nord (L 792)«

Ausgangssituation

- DTV = 6.500 Kfz/24h
- $v_{\max} = 50 \text{ km/h}$
- Belag: Asphalt

- beidseitig angebaut
- Betroffene $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$: 15
- Betroffene $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$: 19

Maßnahmendiskussion

Um den Lärm im Abschnitt »Berliner Damm Nord« zu reduzieren, können die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« zum Einsatz kommen. Auch diese werden im nächsten Schritt hinsichtlich ihrer Wirkung untersucht.

Hinweis: Mit der Maßnahme »Tempo 30« ist hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags gemeint. Damit wird der Maßnahmenvorschlag »Tempo 30 (22-06 Uhr)« aus den vorangegangenen Stufen wieder aufgegriffen und zeitlich erweitert. Dies begründet sich vor allem darin, dass die Beschränkung auf den Nachtzeitraum erfahrungsgemäß eine Kompromisslösung darstellt. Die Lärminderungswirkung ist bei Tempo 30 ganztags jedoch häufig deutlich größer bei gleichen Kosten. Im Sinne einer effektiven und effizienten Lösung zur Lärminderung wird daher vorzugsweise »Tempo 30 ganztags« untersucht.

5.6 Wirkungsanalyse

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

- Schwerpunkt »3 | Trebbiner Straße (L 792)«
Mit der Maßnahme »Tempo 30« kann die Betroffenheit über 65 dB(A) ganztags von 154 auf 81 betroffene Personen und nachts von 163 auf 83 betroffene Personen reduziert werden. Durch die Maßnahme »LOA« kann eine Reduktion auf 12 Betroffene ganztags und 14 Betroffene nachts erzielt werden.
- Schwerpunkt »4 | Ibsenstraße«
Entlang der Ibsenstraße kann durch die Maßnahme »Tempo 30« eine Betroffenheitsminderung von 42 auf 17 Personen (ganztags) und 44 auf 18 Personen (nachts) erreicht werden. Durch die Maßnahme »LOA« liegt sowohl ganztags als auch nachts keine Betroffenheit mehr vor.
- Schwerpunkt »5 | Glasower Damm«
Durch die Maßnahme »Tempo 30« kann die Betroffenenzahl von 36 Personen ganztags und 43 Personen nachts auf 0 Personen in beiden Zeitbereichen gesenkt werden. Die Maßnahme »LOA« bewirkt eine Reduktion auf 1 Person (ganztags) und 3 Personen (nachts).

- **Schwerpunkt »6 | Karl-Marx-Straße«**

In diesem Abschnitt kann mithilfe der Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« ganztags die Betroffenenzahl von 44 auf 0 Personen erzielt werden. Auch nachts bewirkt »Tempo 30« eine komplette Reduktion der Betroffenheit und durch den Einbau eines »LOA« verringert sich die Betroffenenzahl auf 1 Person.

- **Schwerpunkt »7 | Brandenburger Platz«**

Am Brandenburger Platz kann mit der Maßnahme »Tempo 30« die Betroffenheit über den Prüfwerten ganztags und nachts auf 0 betroffene Personen reduziert werden. Den gleichen Effekt hat die Maßnahme »LOA«.

- **Schwerpunkt »8 | Erich-Klausener-Straße«**

Die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« wirken sich entlang des Erich-Klausener-Straße identisch aus. Durch beide kann die Betroffenheit in den Zeitbereichen L_{DEN} und L_{Night} komplett beseitigt werden.

- **Schwerpunkt »9 | Bahnhofstraße West (L 40)«**

Auch in diesem Schwerpunkt haben die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« eine gleiche Wirkung. Es können in beiden Zeitbereichen die komplette Betroffenenzahl auf 0 Personen gesenkt werden.

- **Schwerpunkt »14 | Thälmannstraße (L 40)«**

Mit der Maßnahme »Tempo 30« kann die Betroffenheit über 65 dB(A) ganztags von 19 auf 1 betroffene Person und nachts von 32 auf 4 betroffene Personen reduziert werden. Durch die Maßnahme »LOA« kann eine Reduktion auf 8 Betroffene ganztags und 20 Betroffene nachts erzielt werden.

- **Schwerpunkt »15 | Zossener Damm (L 40)«**

Entlang des Zossener Damms kann durch die Maßnahme »Tempo 30« eine Betroffenheitsminderung von 81 auf 36 Personen (ganztags) und 87 auf 37 Personen (nachts) erreicht werden. Durch die Maßnahme »LOA« verringert sich die Betroffenenzahl auf 7 Personen (ganztags) und 8 Personen (nachts).

- **Schwerpunkt »16 | Jühnsdorf (L 792)«**

Durch die Maßnahme »Tempo 30« kann die Betroffenenzahl von 77 auf 47 Personen ganztags und von 135 auf 71 Personen nachts gesenkt werden. Die Maßnahme »LOA« bewirkt eine Reduktion auf 46 Personen (ganztags) und 68 Personen (nachts).

- **Schwerpunkt »17 | Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)«**

In diesem Abschnitt kann mithilfe der Maßnahmen »Tempo 30« die Betroffenenzahl von 56 auf 45 Personen (ganztags) und von 63 auf 45 Personen (nachts) erzielt werden. Würde das Pflaster durch eine Asphaltdeckschicht ersetzt werden, könnte so eine Minderung der Betroffenheit auf 17 Personen (ganztags) und 25 Personen (nachts). Der Einbau eines »LOA« bewirkt eine komplette Reduktion auf 0 betroffenen Personen ganztags und nachts.

- Schwerpunkt »18 | Blankenfelder Dorfstraße (L 792)«

Die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« wirken sich entlang der Blankenfelder Dorfstraße identisch aus. Durch beide kann die Betroffenheit in den Zeitbereichen L_{DEN} und L_{Night} komplett beseitigt werden.

- Schwerpunkt »19 | Berliner Damm Süd (L 792)«

Auch im Schwerpunkt »Berliner Damm Süd« haben die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« eine gleiche Wirkung. Es können in beiden Zeitbereichen die komplette Betroffenenzahl auf 0 Personen gesenkt werden.

- Schwerpunkt »22 | Berliner Damm Nord (L 792)«

Analog zum südlichen Abschnitt des Berliner Damms, kann auch im nördlichen Abschnitt durch die Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« eine Lärminderung erreicht werden, sodass die Zahl der Betroffenen von 15 Personen (ganztags) bzw. 19 Personen (nachts) auf 0 Personen reduziert werden kann.

Die Berechnungsergebnisse für die Maßnahmenfälle sind in Form von Flächenauswertungen in Anlage 8 bis Anlage 10 enthalten.

Tabelle 5-4 Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten | ganztags

Schwerpunkt			Betroffene ganztags (Lärmindex L _{DEN})						
			Maßnah- me	ohne Maßnahme			mit Maßnahme		
				65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)
3	Trebbiner Straße (L 792)	Tempo 30	93	61	0	81	0	0	
		LOA	93	61	0	12	0	0	
4	Ibsenstraße	Tempo 30	37	5	0	17	0	0	
		LOA	37	5	0	0	0	0	
5	Glasower Damm	Tempo 30	36	0	0	0	0	0	
		LOA	36	0	0	1	0	0	
6	Karl-Marx-Straße	Tempo 30	44	0	0	0	0	0	
		LOA	44	0	0	0	0	0	
7	Brandenburger Platz	Tempo 30	34	0	0	0	0	0	
		LOA	34	0	0	0	0	0	
8	Erich-Klausener-Straße	Tempo 30	101	0	0	0	0	0	
		LOA	101	0	0	0	0	0	
9	Bahnhofstraße West (L 40)	Tempo 30	15	0	0	0	0	0	
		LOA	15	0	0	0	0	0	
14	Thälmannstraße (L 40)	Tempo 30	19	0	0	1	0	0	
		LOA	19	0	0	8	0	0	
15	Zossener Damm (L 40)	Tempo 30	57	18	6	30	6	0	
		LOA	57	18	6	7	0	0	
16	Jühnsdorf (L 792)	Tempo 30	66	11	0	46	1	0	
		LOA	66	11	0	46	0	0	
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	Tempo 30	56	0	0	45	0	0	
		LOA	56	0	0	0	0	0	
		Asphalt	56	0	0	17	0	0	
18	Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	Tempo 30	67	0	0	0	0	0	
		LOA	67	0	0	0	0	0	
19	Berliner Damm Süd (L 792)	Tempo 30	13	0	0	0	0	0	
		LOA	13	0	0	0	0	0	
22	Berliner Damm Nord (L 792)	Tempo 30	15	0	0	0	0	0	
		LOA	15	0	0	0	0	0	

Tabelle 5-5 Maßnahmenwirkung in den Schwerpunkten | nachts

Schwerpunkt			Betroffene nachts (Lärmindex L _{Night})						
			Maßnah- me	ohne Maßnahme			mit Maßnahme		
				55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	>65 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	>65 dB(A)
3	Trebbiner Straße (L 792)	Tempo 30	101	62	0	83	0	0	
		LOA	101	62	0	14	0	0	
4	Ibsenstraße	Tempo 30	39	5	0	18	0	0	
		LOA	39	5	0	0	0	0	
5	Glasower Damm	Tempo 30	43	0	0	0	0	0	
		LOA	43	0	0	3	0	0	
6	Karl-Marx-Straße	Tempo 30	45	0	0	0	0	0	
		LOA	45	0	0	1	0	0	
7	Brandenburger Platz	Tempo 30	37	0	0	0	0	0	
		LOA	37	0	0	0	0	0	
8	Erich-Klausener-Straße	Tempo 30	102	0	0	0	0	0	
		LOA	102	0	0	0	0	0	
9	Bahnhofstraße West (L 40)	Tempo 30	18	0	0	0	0	0	
		LOA	18	0	0	0	0	0	
14	Thälmannstraße (L 40)	Tempo 30	32	0	0	4	0	0	
		LOA	32	0	0	20	0	0	
15	Zossener Damm (L 40)	Tempo 30	62	19	6	31	6	0	
		LOA	62	19	6	8	0	0	
16	Jühnsdorf (L 792)	Tempo 30	105	30	0	43	28	0	
		LOA	105	30	0	47	21	0	
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	Tempo 30	63	0	0	45	0	0	
		LOA	63	0	0	0	0	0	
		Asphalt	63	0	0	25	0	0	
18	Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	Tempo 30	71	0	0	0	0	0	
		LOA	71	0	0	0	0	0	
19	Berliner Damm Süd (L 792)	Tempo 30	15	0	0	0	0	0	
		LOA	15	0	0	0	0	0	
22	Berliner Damm Nord (L 792)	Tempo 30	19	0	0	0	0	0	
		LOA	19	0	0	0	0	0	

5.7 Betrachtung der Maßnahmenkombination »Tempo 30 + LOA«

Da in den Schwerpunkten 3 bis 6 bzw. 14 bis 17 keine vollständige Reduktion der Betroffenheit erzielt werden kann, wird für diese Schwerpunkte die Kombination aus den Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« zusätzlich untersucht. Die Maßnahmenwirkung ist in Tabelle 5-6 und Tabelle 5-7 enthalten.

Die Maßnahmenwirkung zeigt in jedem Schwerpunkt im Vergleich zu der separaten Betrachtung der Maßnahmen »Tempo 30« und »LOA« eine deutliche Reduktion der Betroffenenzahlen. In den Schwerpunkten »4 Ibsenstraße«, »5 Glasower Damm«, »6 Karl-Marx-Straße« und »17 Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)« kann die Betroffenheit sowohl ganztags als auch nachts vollständig reduziert werden.

Die Berechnungsergebnisse für den Maßnahmenfall sind in Form von Flächenauswertungen in Anlage 11 enthalten.

Tabelle 5-6 Maßnahmenwirkung »Tempo 30 + »LOA« in den Schwerpunkten | ganztags

Betroffene ganztags (Lärmindex L_{DEN})								
Schwerpunkt	Maßnahme	ohne Maßnahme			mit Maßnahme			
		65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	>75 dB(A)	
3	Trebbiner Straße (L 792)	Tempo 30 + LOA	93	61	0	7	0	0
4	Ibsenstraße	Tempo 30 + LOA	37	5	0	0	0	0
5	Glasower Damm	Tempo 30 + LOA	36	0	0	0	0	0
6	Karl-Marx-Straße	Tempo 30 + LOA	44	0	0	0	0	0
14	Thälmannstraße (L 40)	Tempo 30 + LOA	19	0	0	0	0	0
15	Zossener Damm (L 40)	Tempo 30 + LOA	57	18	6	1	0	0
16	Jühnsdorf (L 792)	Tempo 30 + LOA	66	11	0	43	0	0
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	Tempo 30 + LOA	56	0	0	0	0	0

Tabelle 5-7 Maßnahmenwirkung »Tempo 30 + »LOA« in den Schwerpunkten | nachts

	Schwerpunkt	Maßnahme	Betroffene nachts (Lärmindex L_{Night})					
			ohne Maßnahme			mit Maßnahme		
			55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	>65 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	>65 dB(A)
3	Trebbiner Straße (L 792)	Tempo 30 + LOA	101	62	0	7	0	0
4	Ibsenstraße	Tempo 30 + LOA	39	5	0	0	0	0
5	Glasower Damm	Tempo 30 + LOA	43	0	0	0	0	0
6	Karl-Marx-Straße	Tempo 30 + LOA	45	0	0	0	0	0
14	Thälmannstraße (L 40)	Tempo 30 + LOA	32	0	0	4	0	0
15	Zossener Damm (L 40)	Tempo 30 + LOA	62	19	6	1	0	0
16	Jühnsdorf (L 792)	Tempo 30 + LOA	105	30	0	49	17	0
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	Tempo 30 + LOA	63	0	0	0	0	0

5.8 Kosten, Prioritäten, Zeithorizont

Kostenschätzung

Zur überschlägigen Schätzung der voraussichtlichen Maßnahmenkosten werden pauschale Kostensätze angenommen. Für die Maßnahmenart »Tempo 30« wird ein Kostensatz von 150 € je Schild angesetzt. Die Maßnahme »Asphalt« bedeutet einen grundhaften Ausbau der Straße und wird mit einem Kostensatz von 330 €/m² berechnet. Für die Maßnahmen, die den Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (LOA) umfassen, wird angenommen, dass vergleichbare Kosten wie beim Einbau eines offenporigen Asphalts zu erwarten sind und ein Kostensatz von 25 €/m² für die Herstellung einer lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht angesetzt. Dabei handelt es sich um einen Erfahrungswert (Stand 2019), der den aktuellen Stand der Preisentwicklung über einen pauschalen Aufschlag von 10 % berücksichtigt.¹¹

Zeithorizont

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

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

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

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden in Tabelle 5-8 nach der Anzahl der Betroffenen über den Prüfwerten in den jeweiligen Schwerpunkten priorisiert. Dabei werden die Schwerpunkte mit Betroffenen über den Werten von 70 dB(A) bzw. 75 dB(A) ganztags und 60 dB(A) bzw. 65 dB(A) nachts vorrangig priorisiert. Dies ist in den Schwerpunkten 15, 3, 16 und 4 der Fall. In allen weite-

¹¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2017 - 2018 - 2019 | Berlin 2021 (online verfügbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/statistik-des-laermschutzes-an-bundesfernstrassen.pdf?__blob=publicationFile; letzter Zugriff: 13.12.2022)

ren Schwerpunkten liegen keine Betroffene über diesen Werten vor, sondern nur im Pegelintervall 65-69 dB(A) ganztags und 55-59 dB(A) nachts. In der Tabelle 5-9 werden die Maßnahmen nach den geschätzten Kosten priorisiert.

Tabelle 5-8 Maßnahmenvorschläge priorisiert nach der Betroffenenzahl

					Betroffene über	
	Schwerpunkt	Maßnahme	Umfang	Kosten	65 dB(A) ganz-tags	55 dB(A) nachts
15	Zossener Damm (L 40)	LOA (Deckschicht)	ca. 6.600 m ²	ca. 165.000 €	81	87
		Tempo 30	12 Schilder	ca. 1.800 €		
3	Trebbiner Straße (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 6.000 m ²	ca. 150.000 €	154	163
		Tempo 30	17 Schilder	ca. 1.800 €		
16	Jühnsdorf (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 6825 m ²	ca. 170.625 €	77	135
		Tempo 30	12 Schilder	ca. 1.800 €		
4	Ibsenstraße	LOA (Deckschicht)	ca. 4.800 m ²	ca. 120.000 €	42	44
		Tempo 30	15 Schilder	ca. 2.250 €		
8	Erich-Klausener-Straße	LOA (Deckschicht)	ca. 3.740 m ²	ca. 93.500 €	79	79
		Tempo 30	12 Schilder	ca. 1.800 €		
18	Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 4.500 m ²	ca. 112.500 €	67	71
		Tempo 30	11 Schilder	ca. 1.650 €		
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	Asphalt (Grundhafter Ausbau)	ca. 8.840 m ²	ca. 2.917.200 €	56	63
		LOA (Deckschicht)	ca. 8.840 m ²	ca. 221.000 €		
		Tempo 30	6 Schilder	ca. 900 €		
6	Karl-Marx-Straße	LOA (Deckschicht)	ca. 5.500 m ²	ca. 137.500 €	41	42
		Tempo 30	8 Schilder	ca. 1.200 €		
5	Glasower Damm	LOA (Deckschicht)	ca. 11.160 m ²	ca. 279.000 €	36	43
		Tempo 30	28 Schilder	ca. 4.200 €		
7	Brandenburger Platz	LOA (Deckschicht)	ca. 950 m ²	ca. 24.000 €	34	37
		Tempo 30	4 Schilder	ca. 600 €		
14	Thälmannstraße (L 40)	LOA (Deckschicht)	ca. 6.360 m ²	ca. 159.000 €	19	32
		Tempo 30	6 Schilder	ca. 900 €		
22	Berliner Damm Nord (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 4.920 m ²	ca. 123.000 €	15	19
		Tempo 30	12 Schilder	ca. 1.800 €		
9	Bahnhofstraße West (L 40)	LOA (Deckschicht)	ca. 4.500 m ²	ca. 112.500 €	15	18
		Tempo 30	5 Schilder	ca. 750 €		
19	Berliner Damm Süd (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 1.595 m ²	ca. 39.875 €	13	15
		Tempo 30	3 Schilder	ca. 450 €		

Tabelle 5-9 Maßnahmenvorschläge priorisiert nach den Kosten

	Schwerpunkt	Maßnahme	Umfang	Kosten
19	Berliner Damm Süd (L 792)	Tempo 30	3 Schilder	ca. 450 €
7	Brandenburger Platz	Tempo 30	4 Schilder	ca. 600 €
9	Bahnhofstraße West (L 40)	Tempo 30	5 Schilder	ca. 750 €
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	Tempo 30	6 Schilder	ca. 900 €
14	Thälmannstraße (L 40)	Tempo 30	6 Schilder	ca. 900 €
6	Karl-Marx-Straße	Tempo 30	8 Schilder	ca. 1.200 €
18	Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	Tempo 30	11 Schilder	ca. 1.650 €
22	Berliner Damm Nord (L 792)	Tempo 30	12 Schilder	ca. 1.800 €
16	Jühnsdorf (L 792)	Tempo 30	12 Schilder	ca. 1.800 €
15	Zossener Damm (L 40)	Tempo 30	12 Schilder	ca. 1.800 €
8	Erich-Klausener-Straße	Tempo 30	12 Schilder	ca. 1.800 €
4	Ibsenstraße	Tempo 30	15 Schilder	ca. 2.250 €
3	Trebbiner Straße (L 792)	Tempo 30	17 Schilder	ca. 1.800 €
5	Glasower Damm	Tempo 30	28 Schilder	ca. 4.200 €
7	Brandenburger Platz	LOA (Deckschicht)	ca. 950 m2	ca. 24.000 €
19	Berliner Damm Süd (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 1.595 m2	ca. 39.875 €
8	Erich-Klausener-Straße	LOA (Deckschicht)	ca. 3.740 m2	ca. 93.500 €
18	Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 4.500 m2	ca. 112.500 €
9	Bahnhofstraße West (L 40)	LOA (Deckschicht)	ca. 4.500 m2	ca. 112.500 €
4	Ibsenstraße	LOA (Deckschicht)	ca. 4.800 m2	ca. 120.000 €
22	Berliner Damm Nord (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 4.920 m2	ca. 123.000 €
6	Karl-Marx-Straße	LOA (Deckschicht)	ca. 5.500 m2	ca. 137.500 €
3	Trebbiner Straße (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 6.000 m2	ca. 150.000 €
14	Thälmannstraße (L 40)	LOA (Deckschicht)	ca. 6.360 m2	ca. 159.000 €
15	Zossener Damm (L 40)	LOA (Deckschicht)	ca. 6.600 m2	ca. 165.000 €
16	Jühnsdorf (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 6.825 m2	ca. 170.625 €
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	LOA (Deckschicht)	ca. 8.840 m2	ca. 221.000 €
5	Glasower Damm	LOA (Deckschicht)	ca. 11.160 m2	ca. 279.000 €
17	Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	Asphalt (Grundhafter Ausbau)	ca. 8.840 m2	ca. 2.917.200 €

5.9 Maßnahmenübersicht

Eine Übersicht der Maßnahmen bieten die nachfolgenden Abbildung 5-1 und Abbildung 5-2:

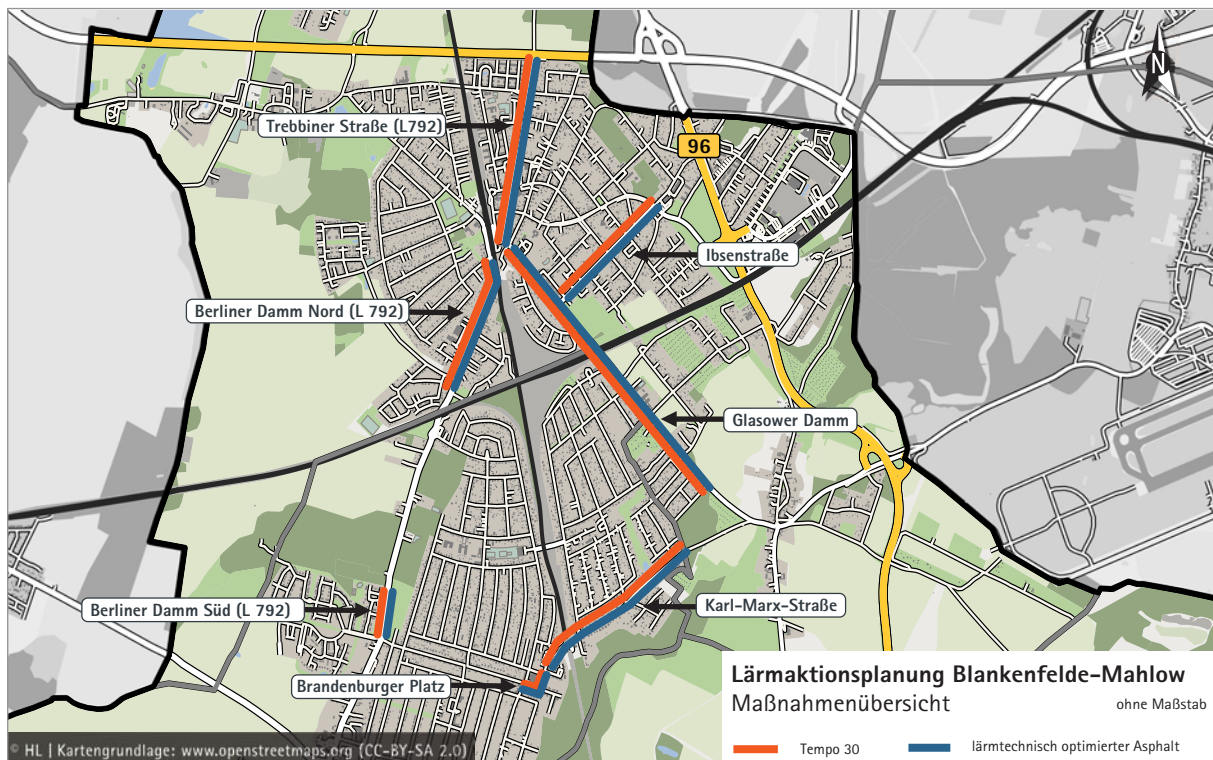


Abbildung 5-1 Maßnahmenübersicht Nord

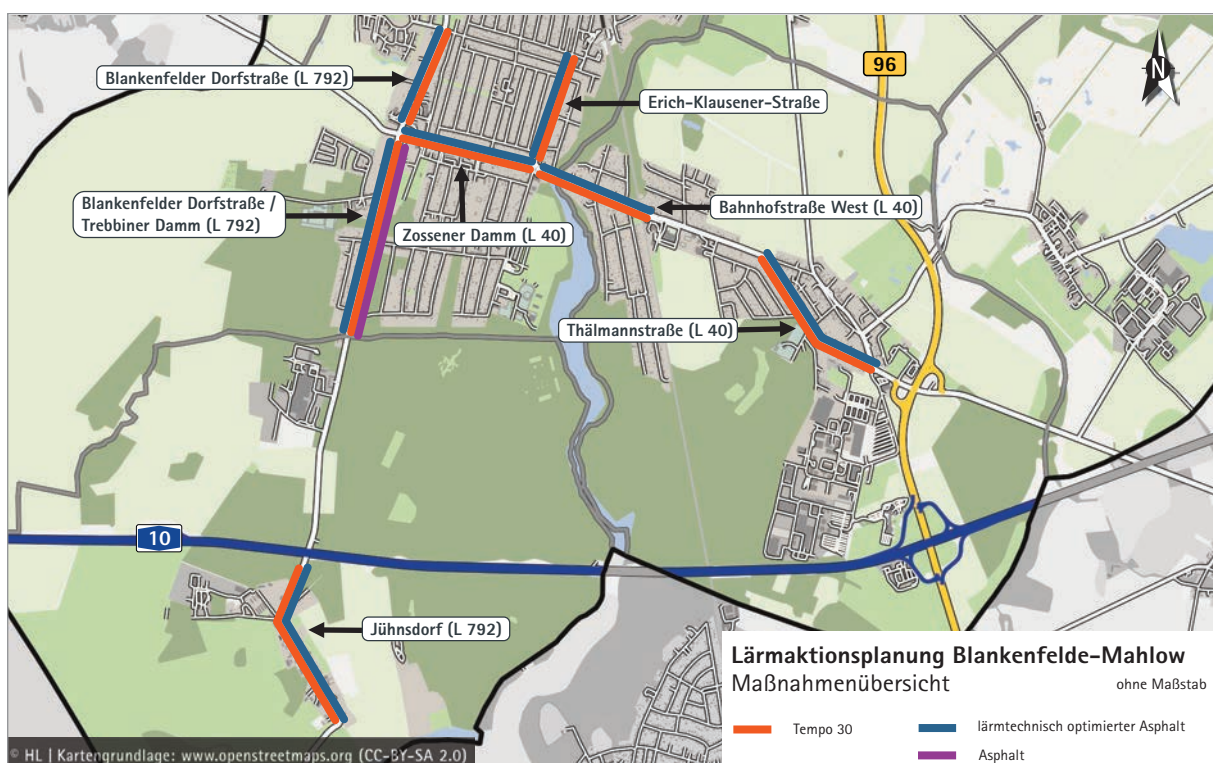


Abbildung 5-2 Maßnahmenübersicht Süd

5.10 Maßnahmenumsetzung

Da ein Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage darstellt, sind nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans durch die Gemeindevertreterversammlung Maßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art über den Baulastträger bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Eine Anordnung erfolgt dann gemäß geltender fachgesetzlicher Bestimmungen. In der Regel sind das die sog. Lärmschutz-Richtlinien-StV¹². Für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV müssen Schallausbreitungsrechnungen gemäß der Berechnungsvorschrift RLS-90¹³ vorliegen, die als Grundlage für eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde dienen. Da im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit der Berechnungsvorschrift BUB¹⁴ gerechnet wird, sind daher Anpassungen der Datengrundlage (Schwerverkehrsanteil, Tageszeitbereiche) ebenso wie eine Neuberechnung der Schallausbreitung nach RLS-90 notwendig.

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

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

12 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

13 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990

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

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen weiterhin insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort gemäß RLS-90 einen der folgenden Richtwerte überschreitet¹⁵:

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

Diese Richtwerte haben grundsätzlich keinen Gesetzescharakter, sondern dienen lediglich als Orientierungspunkte bei der Ermessensentscheidung. Tatsache ist, dass durch den im Lärmaktionsplan erbrachten Nachweis der Betroffenheit von Einwohnern über den Brandenburgischen Prüfwerten (die im Wesentlichen der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung entsprechen) ein Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm im Sinne des § 45 StVO geboten ist, der von der Straßenverkehrsbehörde nicht einfach »weggewogen« werden kann. Zudem wird im Falle eines vorliegenden und von der Gemeindevertreterversammlung beschlossenen Lärmaktionsplans der § 45 StVO als Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen durch die Anwendung von § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG ergänzt – es ist nämlich im Sinne des Gesetzgebers, dass Lärmaktionspläne auch umgesetzt werden. Eine ablehnende Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde müsste demnach schon mit sehr schwerwiegenden und nachprüfbaren Argumenten begründet werden.

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

5.11 Weitere Handlungsoptionen

Als ergänzende Maßnahme können Dialog-Displays, welche Rückmeldung über Geschwindigkeitsüberschreitungen entlang eines entsprechenden Straßenabschnitts geben, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung bewirken. Eine direkte Lärminderungswirkung dieser Maßnahme ist jedoch nicht bewertbar.

¹⁵ Punkt 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV

6 Ruhige Gebiete

Die Festlegung von ruhigen Gebieten dient vor allem der Wahrung von Erholungsflächen und -möglichkeiten für die Bevölkerung. Ein ruhiges Gebiet auf dem Land soll frei von durch Menschen verursachten Geräuschen sein. Da dies nur schwer zu erreichen ist, wird diese Aussage auf „relevante Geräusche“ eingeschränkt und als Anhaltspunkt ein L_{DEN} -Pegel von 40 dB(A) als Schwelle angesetzt. Dieser Anhaltspunkt wird in Anlehnung an die alte Fassung der LAI-Hinweise gewählt¹⁶. Die aktuelle Fassung der LAI-Hinweise¹⁷ gibt zwar keinen konkreten Pegel als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete mehr vor, jedoch ist dieser trotzdem hilfreich, um anhand der Lärmkarte Flächen mit einer geringen Umgebungslärmbelastung identifizieren zu können.

Sofern also z. B. Straßen in einem ruhigen Gebiet liegen, sollte der Verkehr auf diesen Straßen schon am Rand der Straße bzw. wo ein möglicher Aufenthaltsort von Menschen beginnt, den L_{DEN} -Pegel von 40 dB(A) nicht mehr überschreiten. Die Festsetzung von ruhigen Gebieten, die auch Wohnsiedlungen enthalten, ist somit an enge Grenzen gebunden. Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen somit eher großflächige Gebiete in Frage, die keinem der vorgenannten Geräusche ausgesetzt sind.

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

Zum Schutz festgesetzter ruhiger Gebiete ist darauf zu achten, dass

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

¹⁶ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI | Hrsg.): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Zweite Aktualisierung, Fassung vom 9. März 2017

¹⁷ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI | Hrsg.): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Fassung vom 27.01.2022

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

Tabelle 6-1 Systematik »Ruhige Gebiete«

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

Um die Möglichkeit der Ausweisung von ruhigen Gebieten zu ermitteln, muss zunächst untersucht werden, in welchen Teilen der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ein Umgebungslärmpegel von $L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}$ unterschritten wird. Hierzu wurde eine Lärmkarte unter Berücksichtigung des gesamten kartierten Straßennetzes berechnet. Schon in dieser Betrachtung (siehe Abbildung 6-1) wird deutlich, dass zwar nur wenige, jedoch kleine Flächen mit einem Umgebungslärmpegel von $L_{DEN} < 40 \text{ dB(A)}$ an den Gemeindegrenzen vorliegen, die jedoch zu klein sind, um sinnvolle ruhige Gebiete festzulegen. Hinzu kommt, dass bei einer Berücksichtigung des Schienenverkehrs- und Fluglärms sowie von Umgebungslärmquellen in den Nachbargemeinden das Kriterium wohl nicht mehr erfüllt werden würde. Aufgrund dessen muss festgestellt werden, dass in der Gemeinde keine geeigneten Flächen für ruhige Gebiete vorliegen.

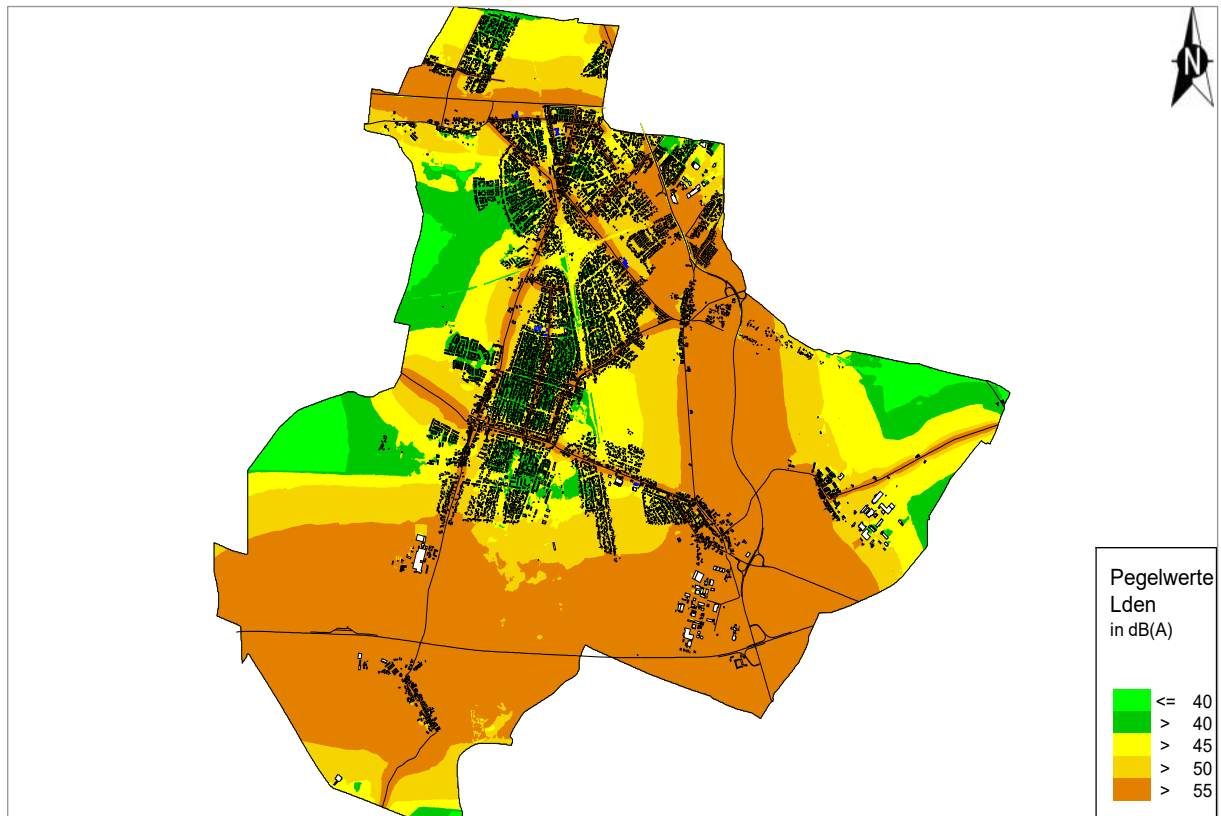


Abbildung 6-1 Potenzielle Flächen für ruhige Gebiete

7 Beteiligungsverfahren

Im Zuge der Erarbeitung des Lärmaktionsplans erfolgte die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 08.04.2024 (Ergebnisprotokoll siehe Anlage 35). Zudem wurden im Zeitraum vom 23.02.2024 bis 29.03.2024 die Träger öffentlicher Belange um eine Stellungnahme gebeten. Eine Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen inklusive der enthaltenen Hinweise und entsprechender Abwägungsvorschläge können der Anlage 36 entnommen werden. Im Rahmen einer Offenlage im Zeitraum vom 10.06.2024 bis zum 10.07.2024, bei der Eingaben bis zum 14.07.2024 angenommen wurden, sind zum Teilaspekt Straßenlärm sechs Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingegangen. Die zugehörige Abwägungstabelle ist in der Anlage 37 beigefügt.

8 Zusammenfassung

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

Im Rahmen einer Bestandsanalyse erfolgte eine Auswertung der Belastetenzahlen in den einzelnen Straßenabschnitten. Auf diese Weise konnten die Bereiche mit einer Überschreitung der Prüfwerte von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts ermittelt werden. Insgesamt konnten 22 Schwerpunkte der Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm im gesamten Stadtgebiet identifiziert werden.

Für diese wurden zudem Maßnahmen entwickelt und auf ihre Wirksamkeit hin untersucht. In der Regel handelte es sich dabei um die Maßnahmenpaare »Tempo 30« als temporäre Adhoc-Maßnahme und »lärmetechnisch optimierter Asphalt« als perspektivische dauerhafte Lösung. Für den Schwerpunkt 11 »Groß Kienitz (L 402)« und den Schwerpunkt 16 »Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)« wurde zusätzlich die Maßnahme »Asphalt« vorgeschlagen und auf ihre Wirkung hin untersucht.

Darüber hinaus wurden Flächen für die Ausweisung ruhiger Gebiete geprüft, jedoch konnten keine geeigneten Flächen im Gemeindegebiet identifiziert werden.

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow.....	50
Anlage 2	Strategische Lärmkarte (L_{DEN}) der 4. Runde für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow.....	53
Anlage 3	Strategische Lärmkarte (L_{Night}) der 4. Runde für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	54
Anlage 4	Strategische Lärmkarte (L_{DEN}) der 4. Runde für den Flughafen Berlin Brandenburg.....	55
Anlage 5	Strategische Lärmkarte (L_{Night}) der 4. Runde für den Flughafen Berlin Brandenburg	56
Anlage 6	Statistik der strategischen Lärmkartierung des EBA für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	57
Anlage 7	Flächentabelle Bestand	58
Anlage 8	Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30«.....	61
Anlage 9	Flächentabelle Maßnahme »Asphalt«.....	63
Anlage 10	Flächentabelle Maßnahme »LOA«.....	64
Anlage 11	Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30 + LOA«.....	66
Anlage 12	Lärmkarte Blankenfelde-Mahlow gesamt.....	67
Anlage 13	Detail-Lärmkarte »Mahlower Straße«.....	68
Anlage 14	Detail-Lärmkarte »Berliner Straße«.....	69
Anlage 15	Detail-Lärmkarte »Trebbiner Straße (L 792)«.....	70
Anlage 16	Detail-Lärmkarte »Ibsenstraße«.....	71
Anlage 17	Detail-Lärmkarte »Glasower Damm«	72
Anlage 18	Detail-Lärmkarte »Karl-Marx-Straße«.....	73
Anlage 19	Detail-Lärmkarte »Brandenburger Platz«.....	74
Anlage 20	Detail-Lärmkarte »Erich-Klausener-Straße«.....	75
Anlage 21	Detail-Lärmkarte »Bahnhofstraße West (L 40)«	76
Anlage 22	Detail-Lärmkarte »Bahnhofstraße Ost (L 40)«.....	77
Anlage 23	Detail-Lärmkarte »Dahlewitz Bahnhofstraße«	78
Anlage 24	Detail-Lärmkarte »Groß Kienitz (L 402)«	79
Anlage 25	Detail-Lärmkarte »Dahlewitzer Dorfstraße«	80
Anlage 26	Detail-Lärmkarte »Thälmannstraße (L 40)«.....	81
Anlage 27	Detail-Lärmkarte »Zossener Damm (L 40)«	82
Anlage 28	Detail-Lärmkarte »Jühnsdorf (L 792)«	83
Anlage 29	Detail-Lärmkarte »Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)«.....	84
Anlage 30	Detail-Lärmkarte »Blankenfelder Dorfstraße (L 792)«	85
Anlage 31	Detail-Lärmkarte »Berliner Damm Süd (L 792)«	86
Anlage 32	Detail-Lärmkarte »Karl-Liebknecht-Straße«.....	87
Anlage 33	Detail-Lärmkarte »Carl-von-Ossietzky-Straße«.....	88
Anlage 34	Detail-Lärmkarte »Berliner Damm Nord (L 792)«.....	89
Anlage 35	Protokoll Informationsveranstaltung.....	90
Anlage 36	Abwägung Stellungnahmen der TÖB.....	91
Anlage 37	Abwägung Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	94

Anlage 1 Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow



Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

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

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

Gesamttag (L_{DEN}): [12072017T.pdf](#)

Nacht (L_{Night}): [12072017N.pdf](#)

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

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

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

Gesamttag (L_{DEN}): [12072017TU.pdf](#)

Nacht (L_{Night}): [12072017NU.pdf](#)

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

L_{DEN} in dB(A)	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70 - 74	ab 75
Anzahl	2366	311	61	2	0

L_{Night} in dB(A)	ab 45 - 49	ab 50 - 54	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70
Anzahl	3868	1077	95	28	0	0

4. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr verlärmte. Diese Hauptverkehrsstraßen haben eine Länge auf dem Stadtgebiet von 19,2 km. Eine mögliche Verlärmung durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes (mehr als 30.000 Züge/Jahr) wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn als zuständige Behörde ermittelt. Die Ergebnisse werden durch das EBA veröffentlicht. Ebenso wird die Lärmaktionsplanung bundesweit für alle betroffenen Kommunen durch das EBA durchgeführt.

Fortsetzung Anlage 1

5. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

Gemeindeschlüssel	Gemeindegebiet	Landkreis	Amt
12072017	Blankenfelde-Mahlow	Teltow-Fläming	Blankenfelde-Mahlow

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
in km ²	in Personen	in Personen/km ²	Anzahl	Anzahl
55,2	28606	518,5	8639	13088

6. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

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

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

L _{den} in dB(A)	>55	>65	>75
Fläche/km ²	20,3	7,5	1,6
Wohnungen/Anzahl	1275	30	0
Schulgebäude/Anzahl	1	0	0
Kitagebäude/Anzahl	1	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	1	0	0

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

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	1	364	63

Fortsetzung Anlage 1

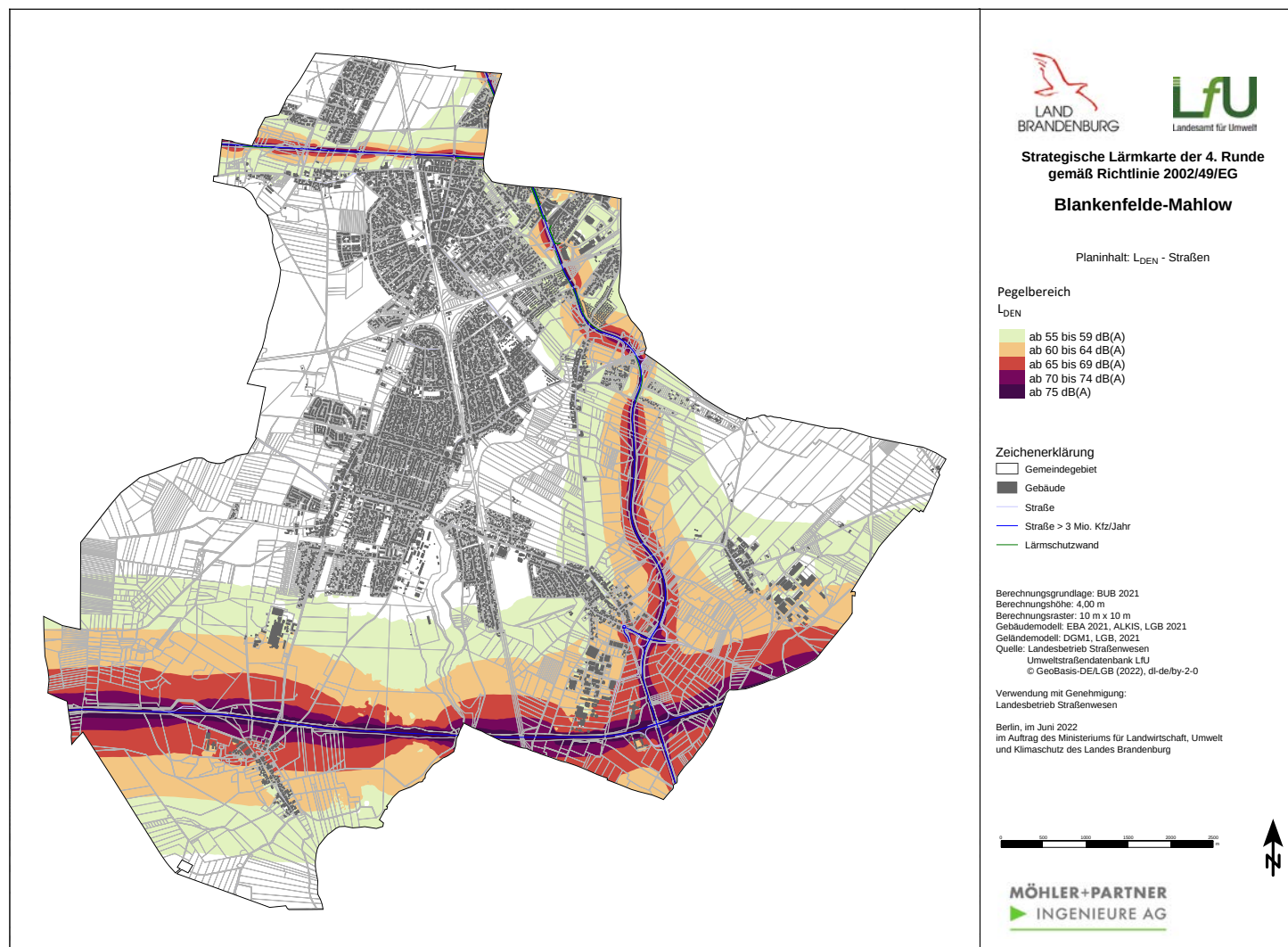
Die Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Erkrankungen der Herzkranzgefäße), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in einem Gebiet sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen¹ abgeleitete statistische Größen, die nach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

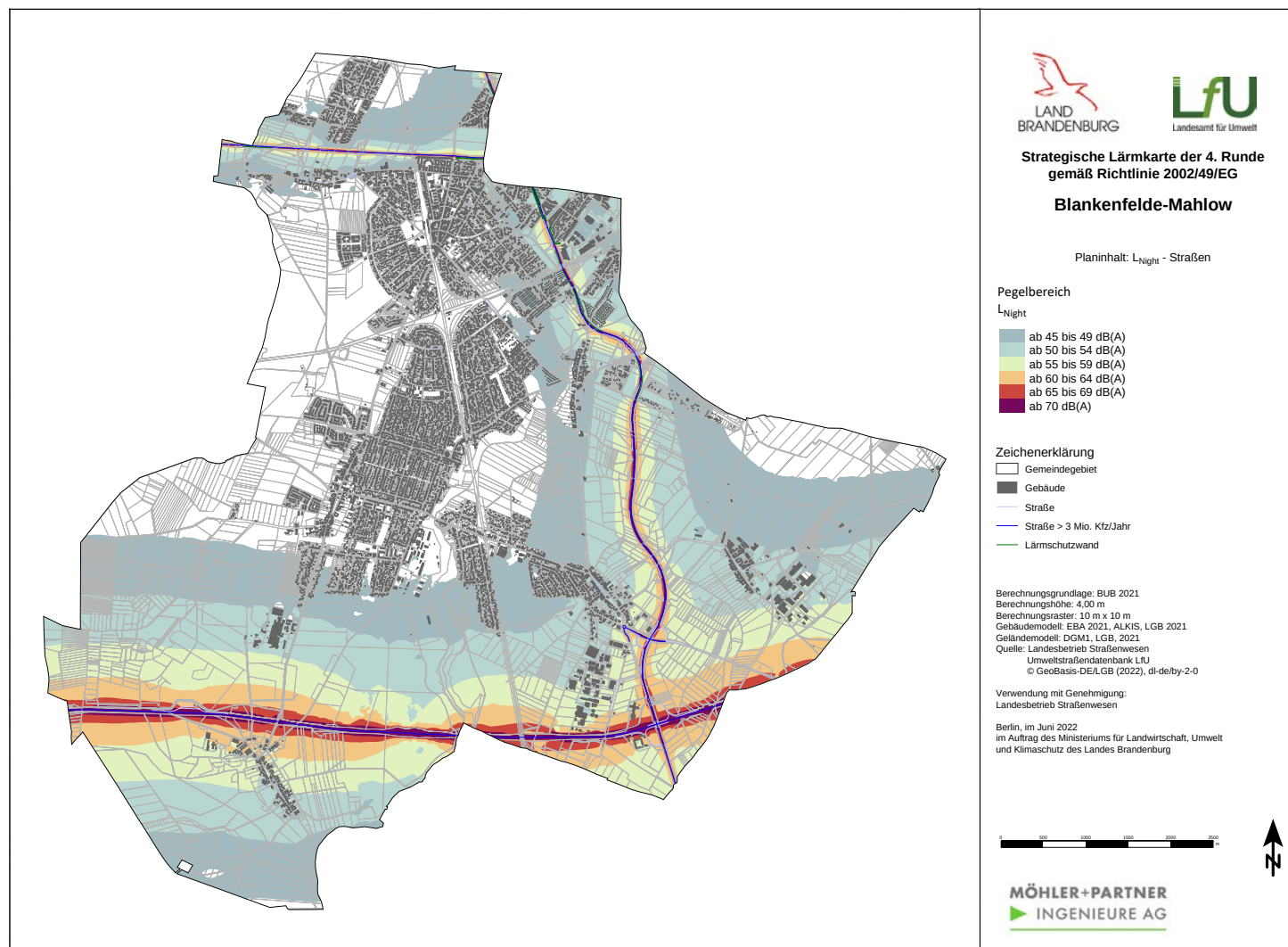
9. Angaben über die zuständigen Behörden

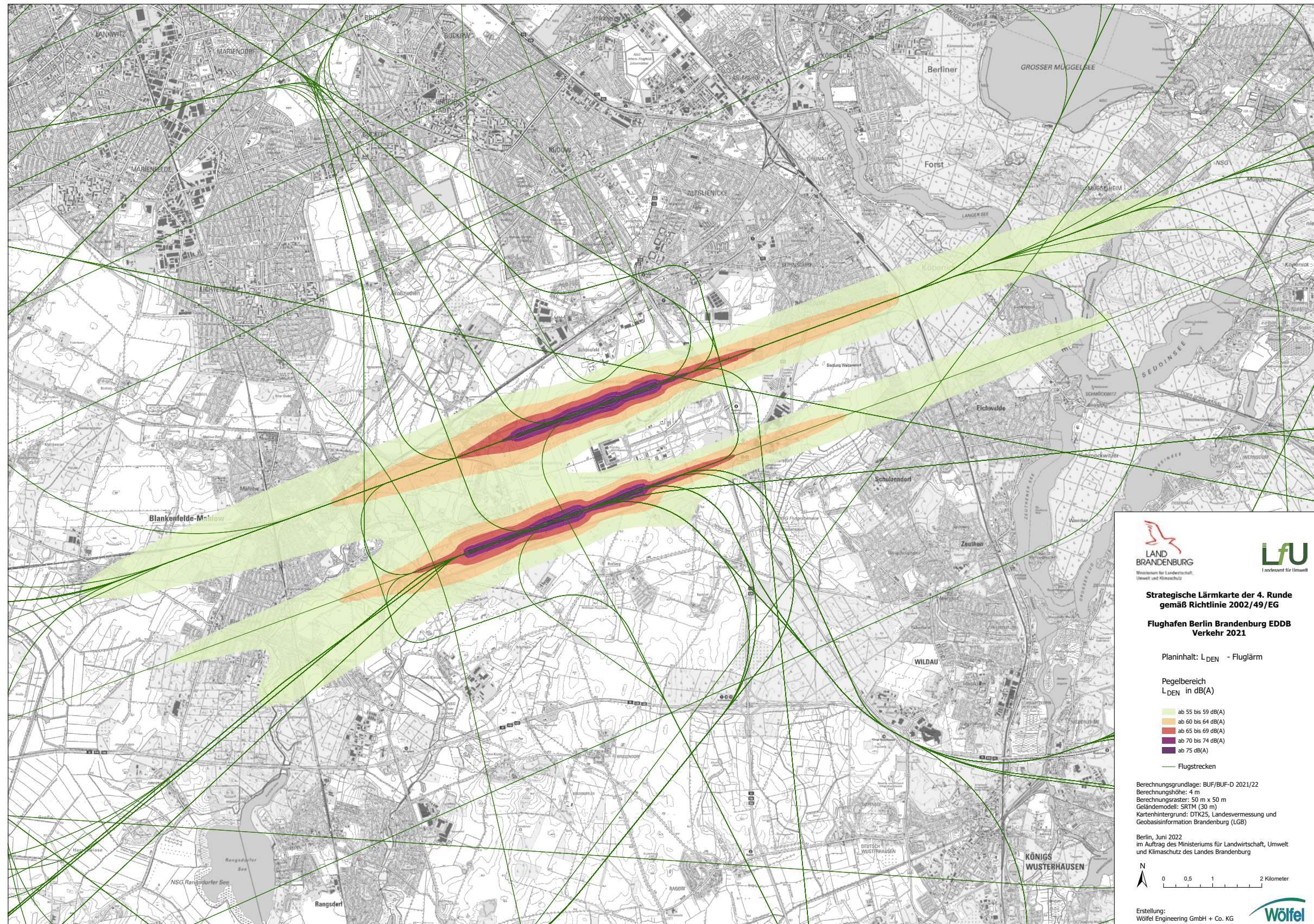
Für die Lärmkartierung der 4. Runde an Hauptverkehrsstraßen ist folgende Behörde zuständig:

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

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

Anlage 2 Strategische Lärmkarte (L_{DEN}) der 4. Runde für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Anlage 3 Strategische Lärmkarte (L_{Night}) der 4. Runde für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Anlage 4 Strategische Lärmkarte (L_{DEN}) der 4. Runde für den Flughafen Berlin Brandenburg

**Strategische Lärmkarte der 4. Runde
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Flughafen Berlin Brandenburg EDB
Verkehr 2021**

Planinhalt: L_{Night} - Fluglärm

Pegelbereich
L_{Night} in dB(A)

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

— Flugstrecken

Berechnungsgrundlage: BUF/BUF-D 2021/22
 Berechnungshöhe: 4 m
 Berechnungsraster: 50 m x 50 m
 Geländemodell: SRTM (30 m)
 Kartenhintergrund: DTK25, Landesvermessung und
 Geobasisinformation Brandenburg (LGB)

Berlin, Juni 2022
 im Auftrag des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt
 und Klimaschutz des Landes Brandenburg

N
 0 0.5 1 2 Kilometer

Erstellung:
 Wölfel Engineering GmbH + Co. KG

Wölfel

Anlage 6 Statistik der strategischen Lärmkartierung des EBA für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Gemeindestatistik (ULR)

Gemeindestatistik (ULR)

Gemeinde: **Blankenfelde-Mahlow**
 AGS: 12072017

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

ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	770
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	370
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	90
ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)	10
ab 75 dB(A)	0

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

Nacht-Lärmindex (L_{Night})

(ab 45 dB(A) bis 49 dB(A))	1.350
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)	610
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	290
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	30
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	< 10
ab 70 dB(A)	0

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

Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen

Fälle starker Belästigung L _{DEN}	211
Fälle starker Schlafstörung L _{Night}	93

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

über 55 dB(A)	3,27
über 65 dB(A)	0,84
über 75 dB(A)	0,04

Belastete Wohnungen

über 55 dB(A)	590
über 65 dB(A)	50
über 75 dB(A)	0

Belastete Schulen

über 55 dB(A)	2
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0

Belastete Krankenhäuser

über 55 dB(A)	1
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Lärm an Schienenwegen (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen_node.html)

Anlage 7 Flächentabelle Bestand

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow Betroffenheitsauswertung Bestand - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Jühnsdorf (L 792)	45 - 49	-	43
	50 - 54	5	198
	55 - 59	115	105
	60 - 64	181	30
	65 - 69	66	-
	70 - 74	11	-
	> 75	-	-
Groß Kienitz (L 402)	45 - 49	76	141
	50 - 54	166	55
	55 - 59	90	-
	60 - 64	39	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Glasower Damm	45 - 49	88	132
	50 - 54	290	188
	55 - 59	106	43
	60 - 64	188	-
	65 - 69	36	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	45 - 49	20	118
	50 - 54	82	119
	55 - 59	106	63
	60 - 64	113	-
	65 - 69	56	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Karl-Liebnecht-Straße	45 - 49	289	256
	50 - 54	133	66
	55 - 59	247	-
	60 - 64	61	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Ibsenstraße	45 - 49	125	98
	50 - 54	193	120
	55 - 59	67	39
	60 - 64	118	5
	65 - 69	37	-
	70 - 74	5	-
	> 75	-	-
Zossener Damm (L 40)	45 - 49	109	91
	50 - 54	147	201
	55 - 59	84	62
	60 - 64	196	19
	65 - 69	57	6
	70 - 74	18	-
	> 75	6	-
Mahlower Straße	45 - 49	32	68
	50 - 54	64	81
	55 - 59	63	7
	60 - 64	81	-
	65 - 69	7	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Bahnhofstraße Ost (L 40)	45 - 49	0	52
	50 - 54	18	122
	55 - 59	63	5
	60 - 64	107	-
	65 - 69	0	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Fortsetzung Anlage 7

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow Betroffenheitsauswertung Bestand - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Einwohner	
		Lden	Ln
Trebbiner Straße (L 792)	45 - 49	62	206
	50 - 54	141	206
	55 - 59	195	101
	60 - 64	210	62
	65 - 69	93	-
	70 - 74	61	-
	> 75	-	-
Karl-Marx-Straße	45 - 49	26	75
	50 - 54	72	125
	55 - 59	68	42
	60 - 64	126	-
	65 - 69	41	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Dahlewitzer Dorfstraße	45 - 49	-	90
	50 - 54	8	120
	55 - 59	120	3
	60 - 64	86	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Damm Nord (L 792)	45 - 49	20	48
	50 - 54	45	64
	55 - 59	46	19
	60 - 64	65	-
	65 - 69	15	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	45 - 49	3	27
	50 - 54	25	75
	55 - 59	27	71
	60 - 64	78	-
	65 - 69	67	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Thälmannstraße (L 40)	45 - 49	-	60
	50 - 54	7	142
	55 - 59	73	32
	60 - 64	136	-
	65 - 69	19	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Bahnhofstraße West (L 40)	45 - 49	-	37
	50 - 54	11	100
	55 - 59	42	18
	60 - 64	94	-
	65 - 69	15	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Straße	45 - 49	128	212
	50 - 54	47	42
	55 - 59	213	11
	60 - 64	42	-
	65 - 69	8	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Damm Süd (L 792)	45 - 49	77	26
	50 - 54	41	54
	55 - 59	22	15
	60 - 64	55	-
	65 - 69	13	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Fortsetzung Anlage 7

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow
 Betroffenheitsauswertung Bestand - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Carl-von-Ossietzky-Straße	45 - 49	-	19
	50 - 54	15	37
	55 - 59	18	3
	60 - 64	37	-
	65 - 69	5	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Dahlewitz Bahnhofstraße	45 - 49	-	56
	50 - 54	6	18
	55 - 59	63	-
	60 - 64	6	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Erich-Klausener-Straße	45 - 49	1	16
	50 - 54	29	69
	55 - 59	17	79
	60 - 64	67	-
	65 - 69	79	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Brandenburger Platz	45 - 49	24	7
	50 - 54	13	29
	55 - 59	6	37
	60 - 64	32	-
	65 - 69	34	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Anlage 8 Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30«

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tempo 30" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Einwohner	
		Lden	Ln
Jühnsdorf (L 792)	45 - 49	-	61
	50 - 54	14	244
	55 - 59	159	43
	60 - 64	158	28
	65 - 69	46	-
	70 - 74	1	-
	> 75	-	-
Glasower Damm	45 - 49	206	170
	50 - 54	227	121
	55 - 59	162	-
	60 - 64	107	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	45 - 49	28	120
	50 - 54	89	123
	55 - 59	107	45
	60 - 64	109	-
	65 - 69	45	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Ibsenstraße	45 - 49	207	113
	50 - 54	147	84
	55 - 59	91	18
	60 - 64	82	-
	65 - 69	17	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Zossener Damm (L 40)	45 - 49	210	112
	50 - 54	90	180
	55 - 59	114	31
	60 - 64	167	6
	65 - 69	30	-
	70 - 74	6	-
	> 75	-	-
Trebbiner Straße (L 792)	45 - 49	106	184
	50 - 54	214	166
	55 - 59	204	83
	60 - 64	135	-
	65 - 69	81	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Damm Nord (L 792)	45 - 49	46	70
	50 - 54	43	36
	55 - 59	68	-
	60 - 64	32	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	45 - 49	16	71
	50 - 54	24	91
	55 - 59	74	-
	60 - 64	86	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Thälmannstraße (L 40)	45 - 49	-	113
	50 - 54	15	116
	55 - 59	123	4
	60 - 64	96	-
	65 - 69	1	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Fortsetzung Anlage 8

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow
 Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tempo 30" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Bahnhofstraße West (L 40)	45 - 49	1	91
	50 - 54	28	47
	55 - 59	99	-
	60 - 64	34	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Damm Süd (L 792)	45 - 49	75	52
	50 - 54	28	28
	55 - 59	54	-
	60 - 64	23	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Karl-Marx-Straße	45 - 49	60	114
	50 - 54	72	94
	55 - 59	117	-
	60 - 64	83	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Erich-Klausener-Straße	45 - 49	10	59
	50 - 54	25	99
	55 - 59	62	-
	60 - 64	95	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Brandenburger Platz	45 - 49	28	11
	50 - 54	3	60
	55 - 59	11	-
	60 - 64	60	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH Freiheit 6 13597 Berlin			2 / 2

Anlage 9 Flächentabelle Maßnahme »Asphalt«

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Asphalt" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Einwohner	
		Lden	Ln
Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	45 - 49	46	136
	50 - 54	122	90
	55 - 59	97	25
	60 - 64	95	-
	65 - 69	17	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Anlage 10 Flächentabelle Maßnahme »LOA«

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow
 Betroffenheitsauswertung Maßnahme "LOA" - Flächentabelle

Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Alle Gebiete	45 - 49	1241	1492
	50 - 54	1173	1513
	55 - 59	1518	91
	60 - 64	1288	21
	65 - 69	74	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Jühnsdorf (L 792)	45 - 49	-	62
	50 - 54	14	245
	55 - 59	157	47
	60 - 64	161	21
	65 - 69	46	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Groß Kienitz (L 402)	45 - 49	87	142
	50 - 54	184	27
	55 - 59	90	-
	60 - 64	10	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Glasower Damm	45 - 49	223	182
	50 - 54	207	105
	55 - 59	178	3
	60 - 64	90	-
	65 - 69	1	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	45 - 49	86	152
	50 - 54	151	41
	55 - 59	99	-
	60 - 64	40	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Ibsenstraße	45 - 49	226	130
	50 - 54	152	60
	55 - 59	103	-
	60 - 64	59	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Zossener Damm (L 40)	45 - 49	216	104
	50 - 54	91	188
	55 - 59	133	8
	60 - 64	154	-
	65 - 69	7	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Trebbiner Straße (L 792)	45 - 49	168	191
	50 - 54	150	237
	55 - 59	204	14
	60 - 64	209	-
	65 - 69	12	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Berliner Damm Nord (L 792)	45 - 49	51	66
	50 - 54	41	35
	55 - 59	68	-
	60 - 64	31	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH Freiheit 6 13597 Berlin

1 / 2

Fortsetzung Anlage 10

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Betroffenheitsauswertung Maßnahme "LOA" - Flächentabelle

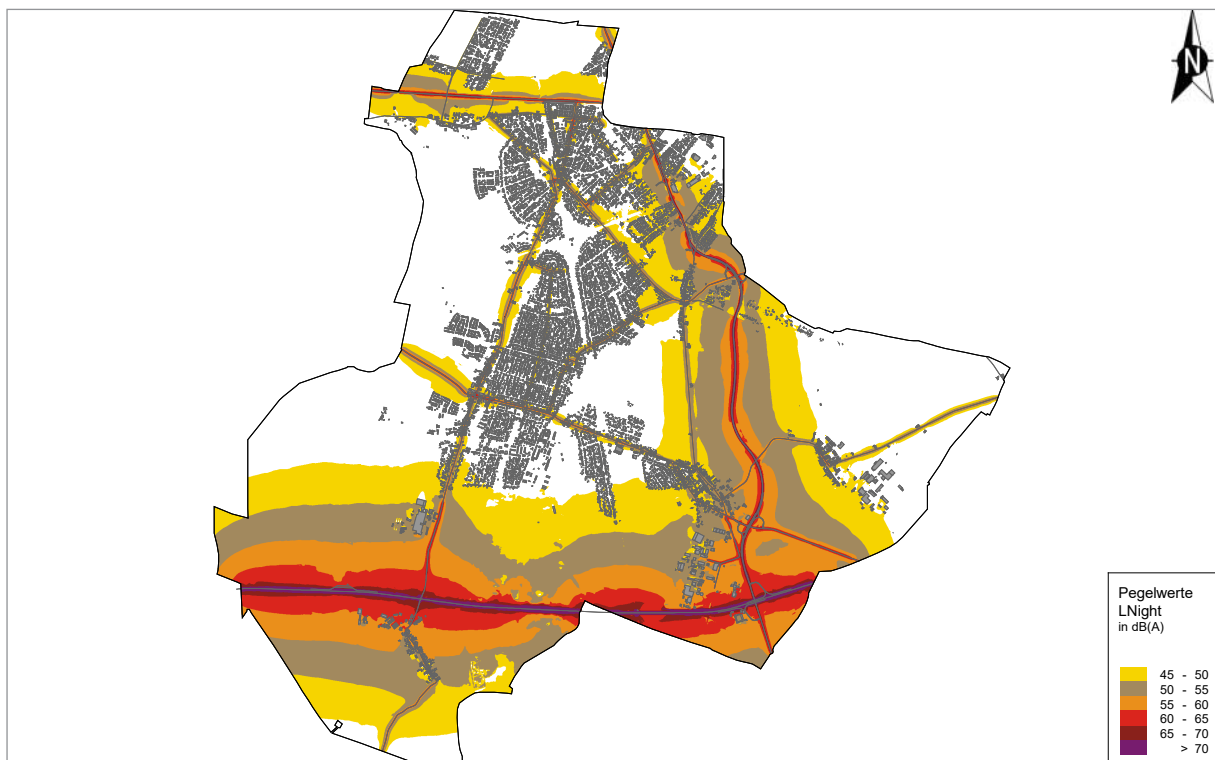
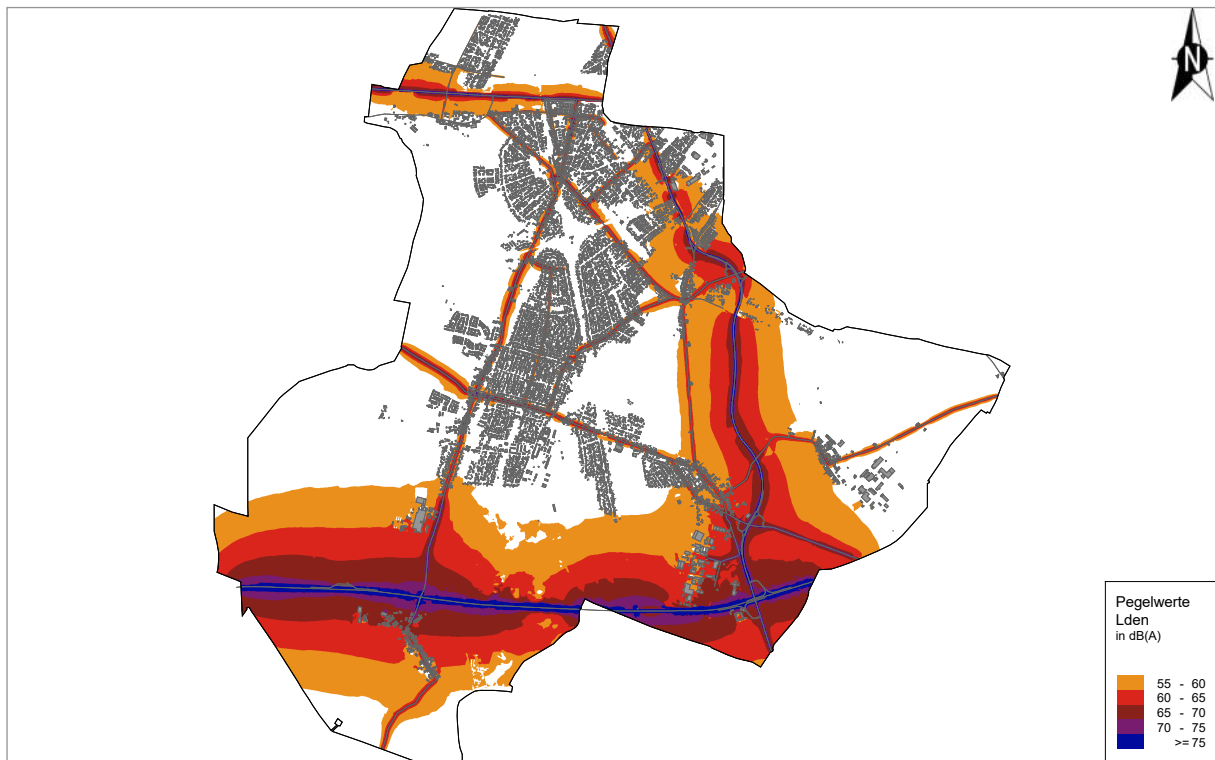
Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Blankenfelder Dorfstraße (L 792)	45 - 49	20	73
	50 - 54	21	88
	55 - 59	75	-
	60 - 64	85	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
	Thälmannstraße (L 40)	45 - 49	-
50 - 54		9	146
55 - 59		83	20
60 - 64		135	-
65 - 69		8	-
70 - 74		-	-
> 75		-	-
Bahnhofstraße West (L 40)		45 - 49	1
	50 - 54	24	56
	55 - 59	90	-
	60 - 64	48	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
	Berliner Damm Süd (L 792)	45 - 49	66
50 - 54		31	25
55 - 59		52	-
60 - 64		21	-
65 - 69		-	-
70 - 74		-	-
> 75		-	-
Karl-Marx-Straße		45 - 49	60
	50 - 54	71	97
	55 - 59	117	-
	60 - 64	86	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
	Erich-Klausener-Straße	45 - 49	10
50 - 54		25	102
55 - 59		59	-
60 - 64		97	-
65 - 69		-	-
70 - 74		-	-
> 75		-	-
Brandenburger Platz		45 - 49	28
	50 - 54	3	60
	55 - 59	11	-
	60 - 64	60	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Anlage 11 Flächentabelle Maßnahme »Tempo 30 + LOA«

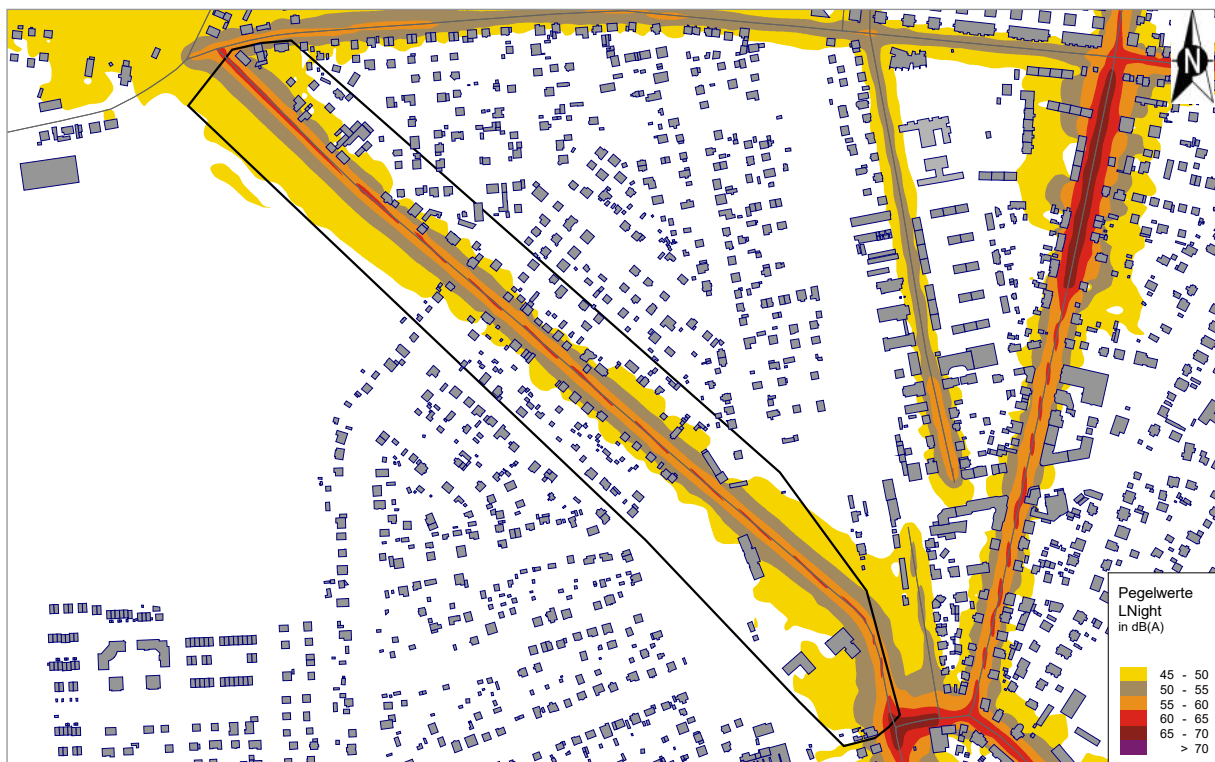
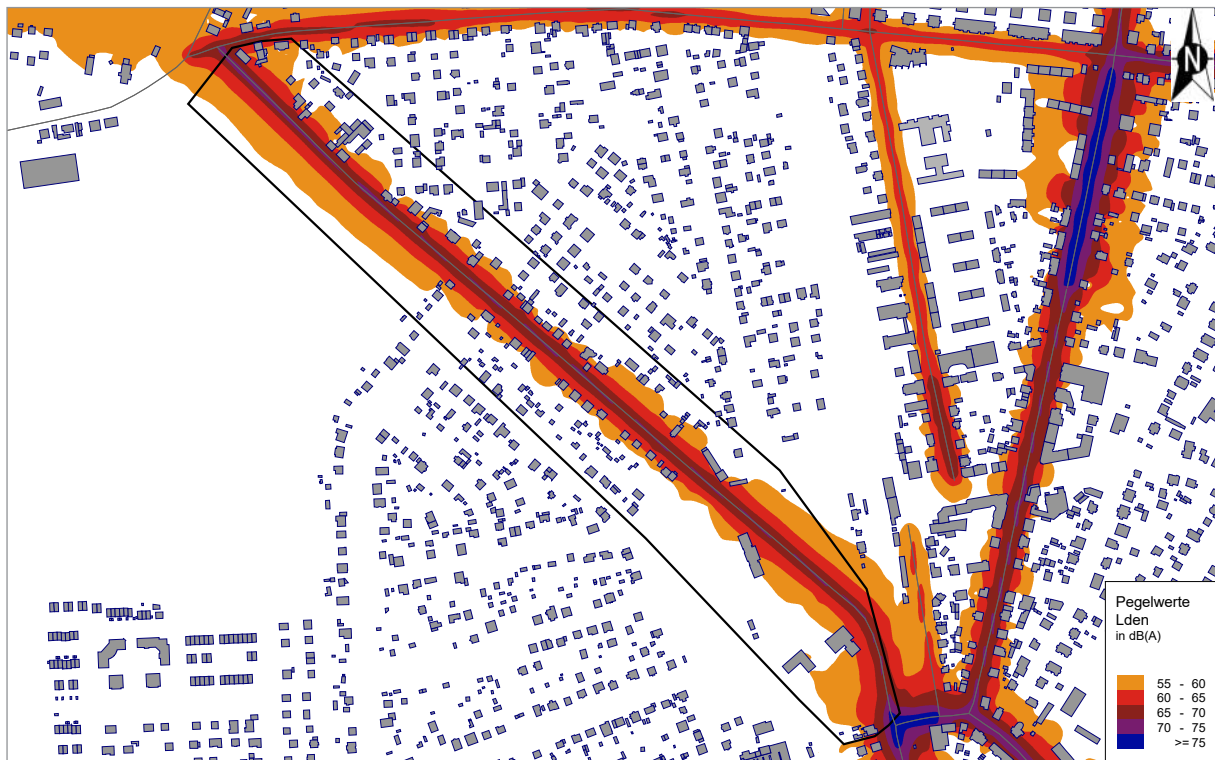
Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Betroffenheitsauswertung Maßnahme "Tempo 30 + LOA" - Flächentabelle

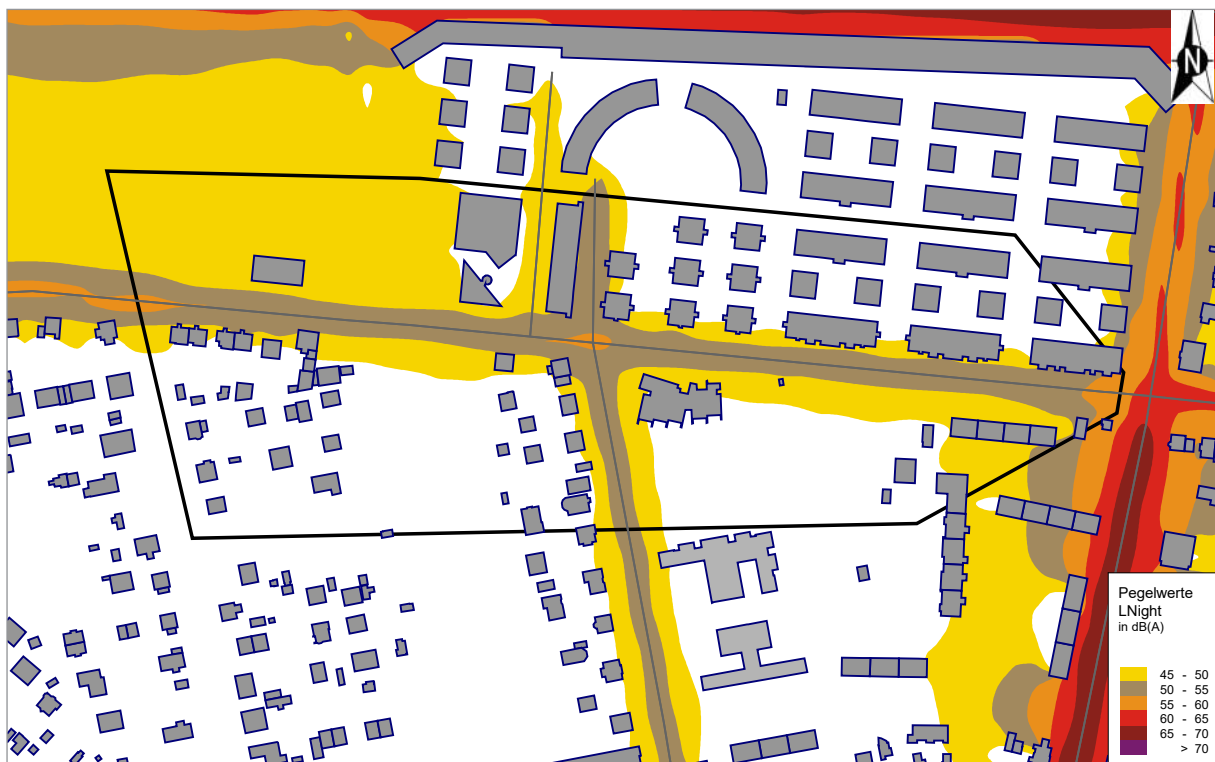
Name	Intervalle	EU Einwohnerstatistik	
		Lden	Ln
Jühnsdorf (L 792)	45 - 49	-	92
	50 - 54	23	217
	55 - 59	224	49
	60 - 64	87	17
	65 - 69	43	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Glasower Damm	45 - 49	296	202
	50 - 54	173	30
	55 - 59	184	-
	60 - 64	25	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)	45 - 49	93	168
	50 - 54	156	5
	55 - 59	123	-
	60 - 64	2	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Ibsenstraße	45 - 49	246	141
	50 - 54	167	5
	55 - 59	105	-
	60 - 64	1	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Zossener Damm (L 40)	45 - 49	225	210
	50 - 54	86	24
	55 - 59	201	1
	60 - 64	20	-
	65 - 69	1	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Trebbiner Straße (L 792)	45 - 49	188	256
	50 - 54	203	59
	55 - 59	248	7
	60 - 64	46	-
	65 - 69	7	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Karl-Marx-Straße	45 - 49	90	128
	50 - 54	84	40
	55 - 59	125	-
	60 - 64	28	-
	65 - 69	-	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-
Thälmannstraße (L 40)	45 - 49	-	117
	50 - 54	17	110
	55 - 59	146	4
	60 - 64	71	-
	65 - 69	0	-
	70 - 74	-	-
	> 75	-	-

Anlage 12 Lärmkarte Blankenfelde-Mahlow gesamt

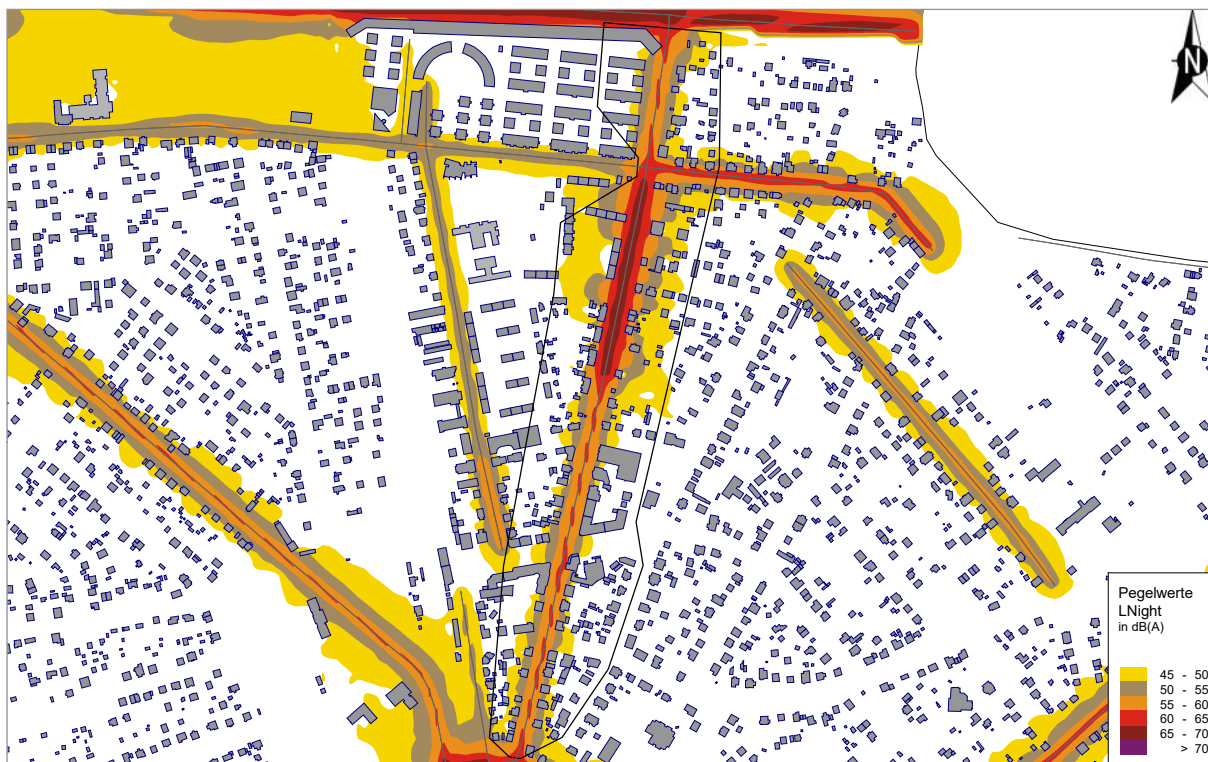
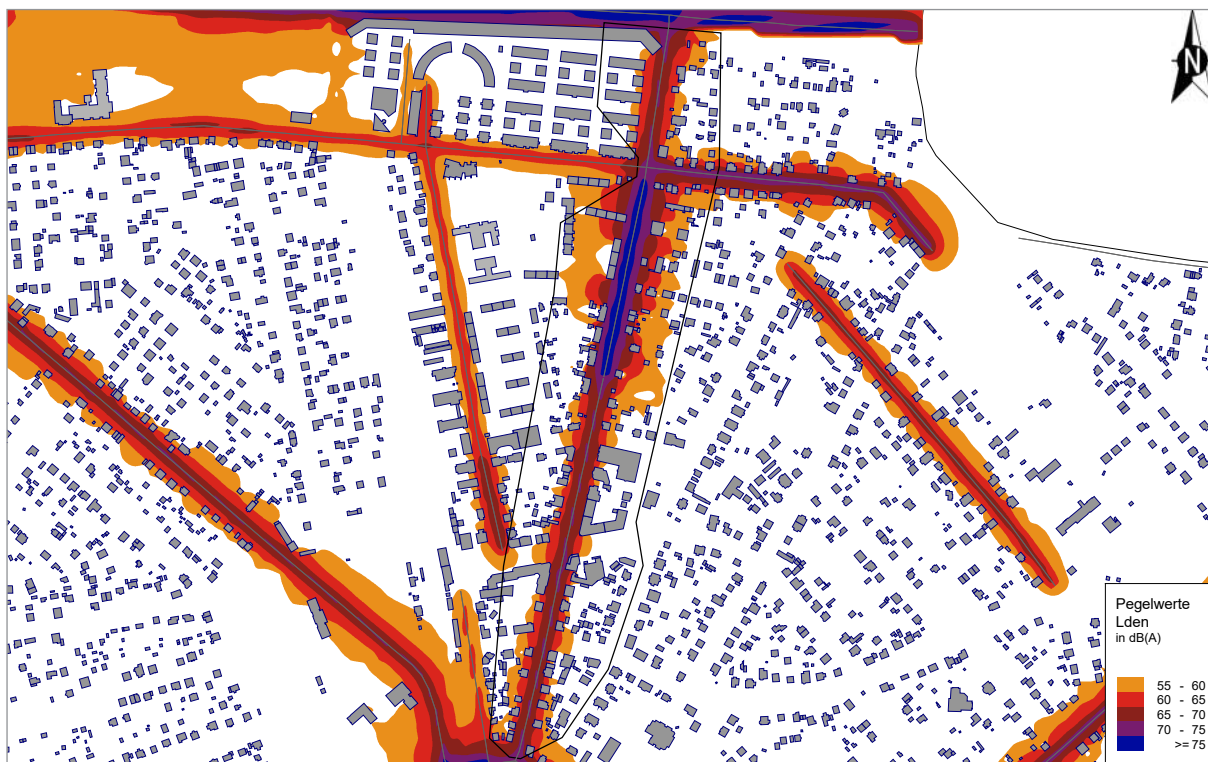
Anlage 13 Detail-Lärmkarte »Mahlower Straße«



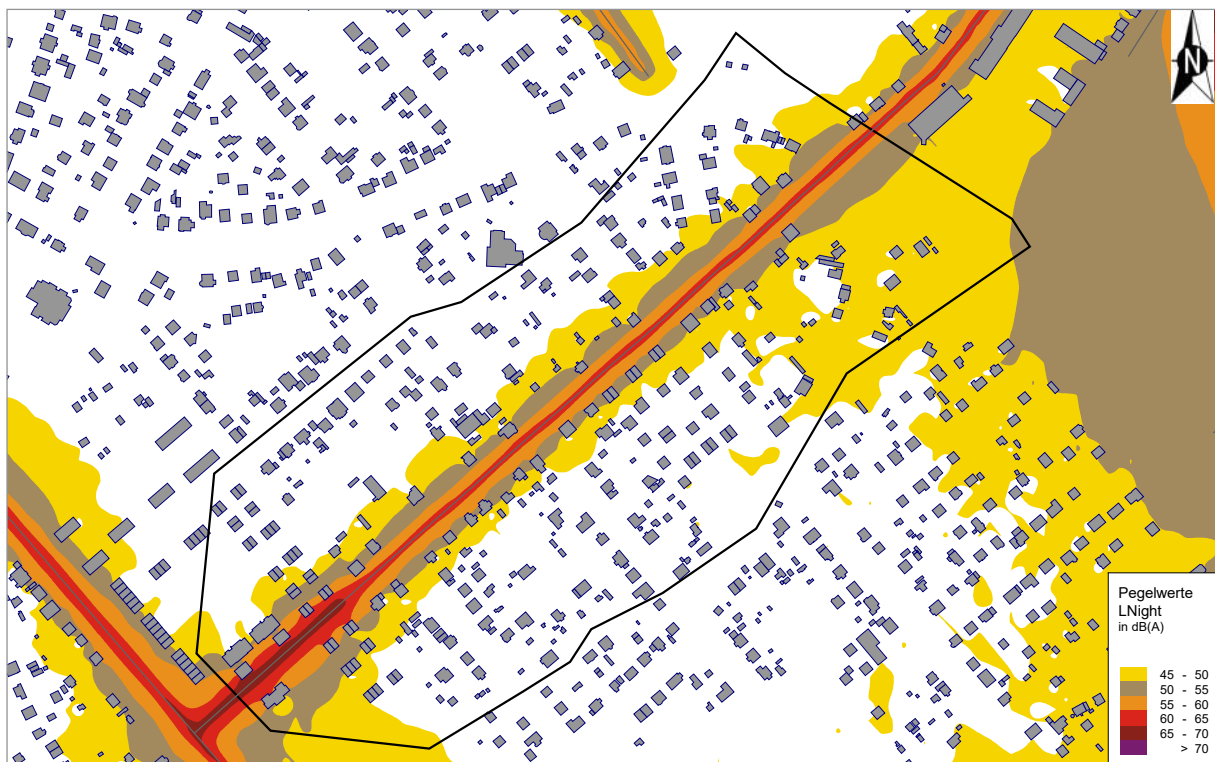
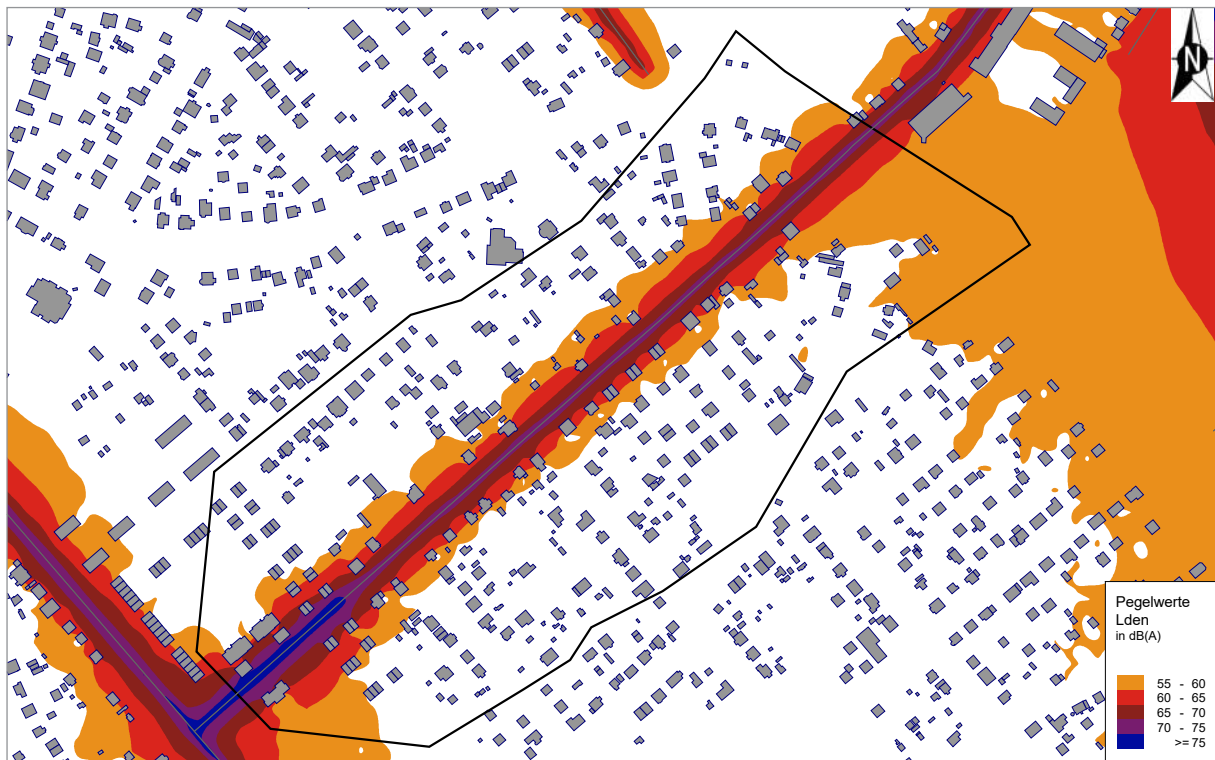
Anlage 14 Detail-Lärmkarte »Berliner Straße«



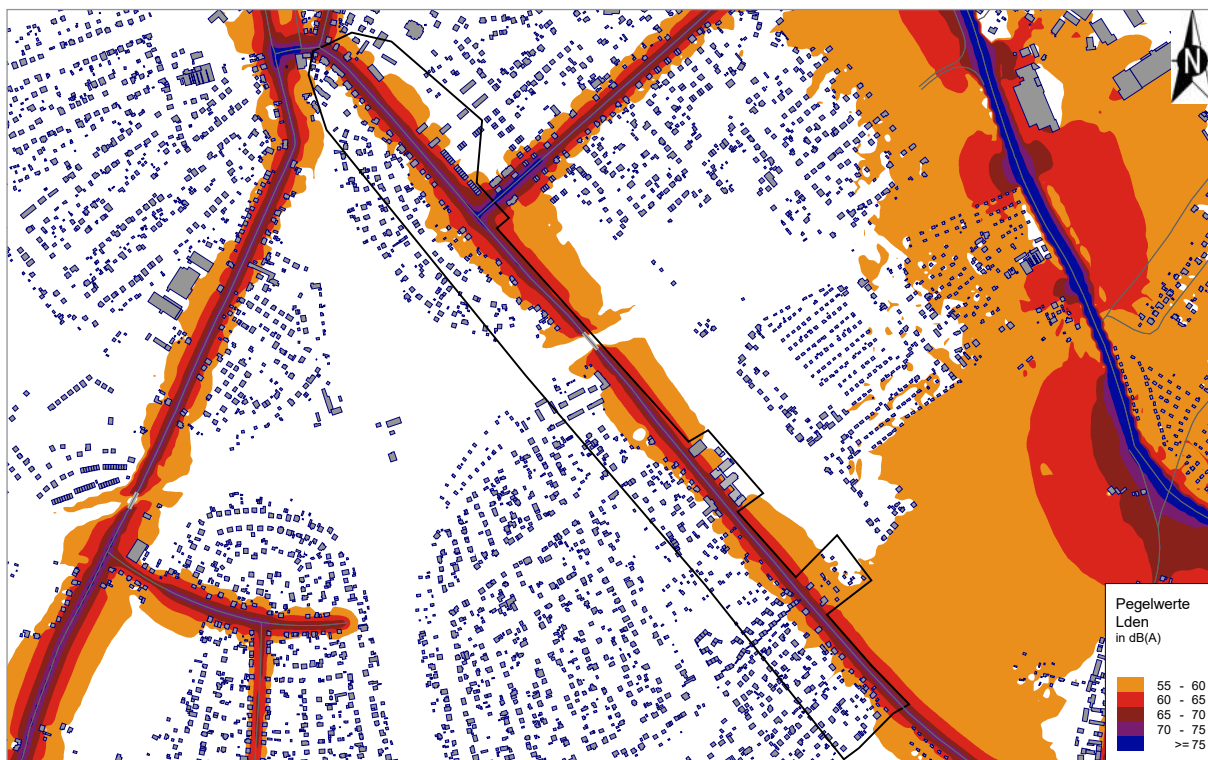
Anlage 15 Detail-Lärmkarte »Trebbiner Straße (L 792)



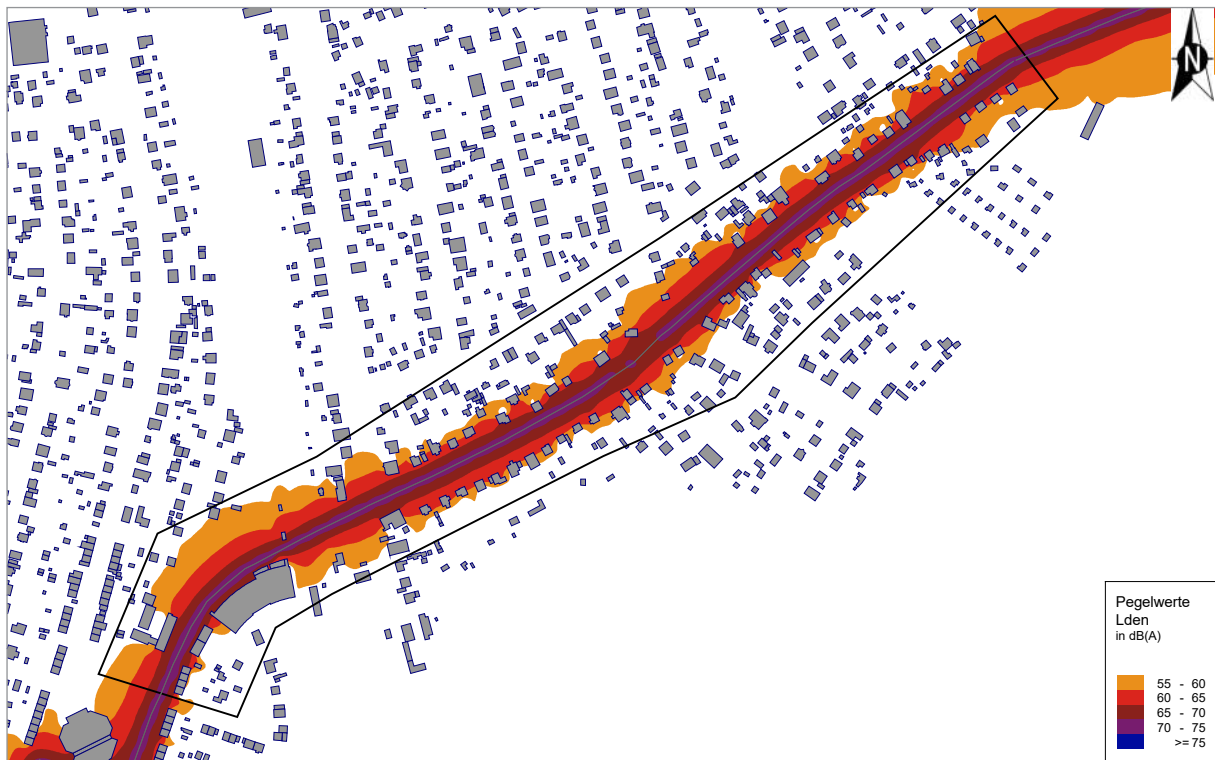
Anlage 16 Detail-Lärmkarte »Ibsenstraße«



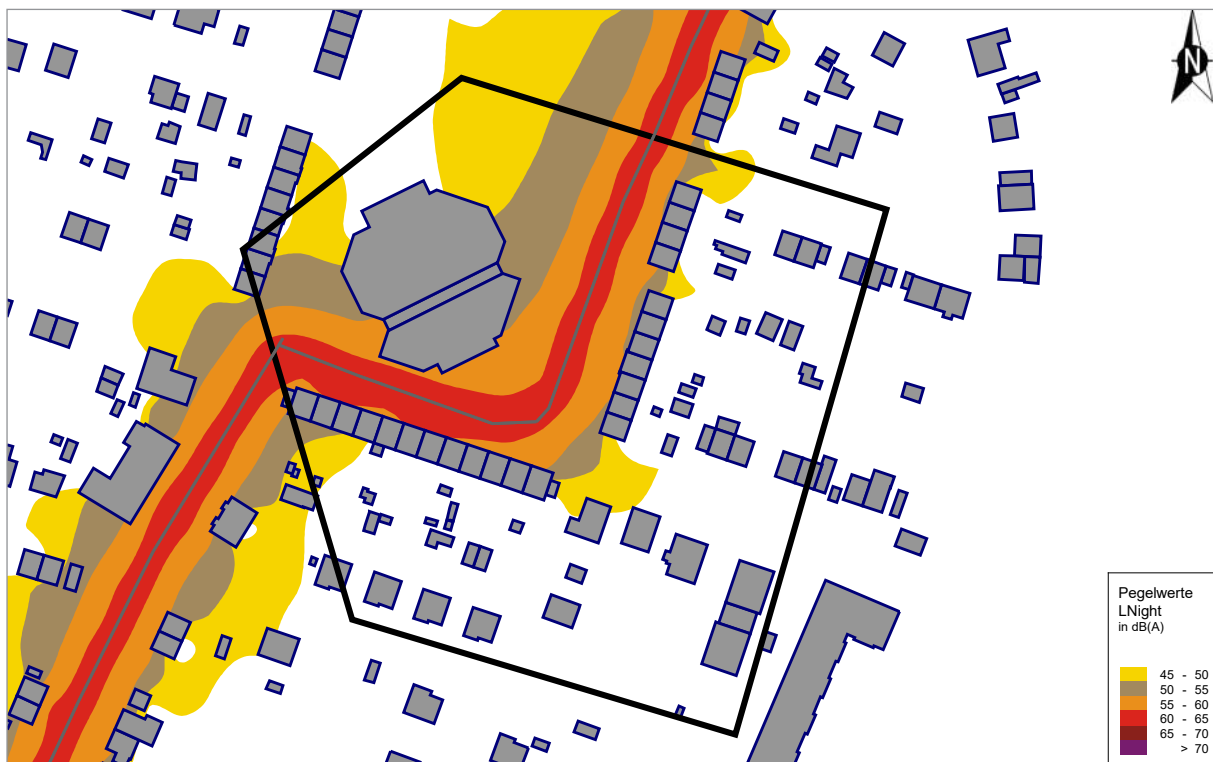
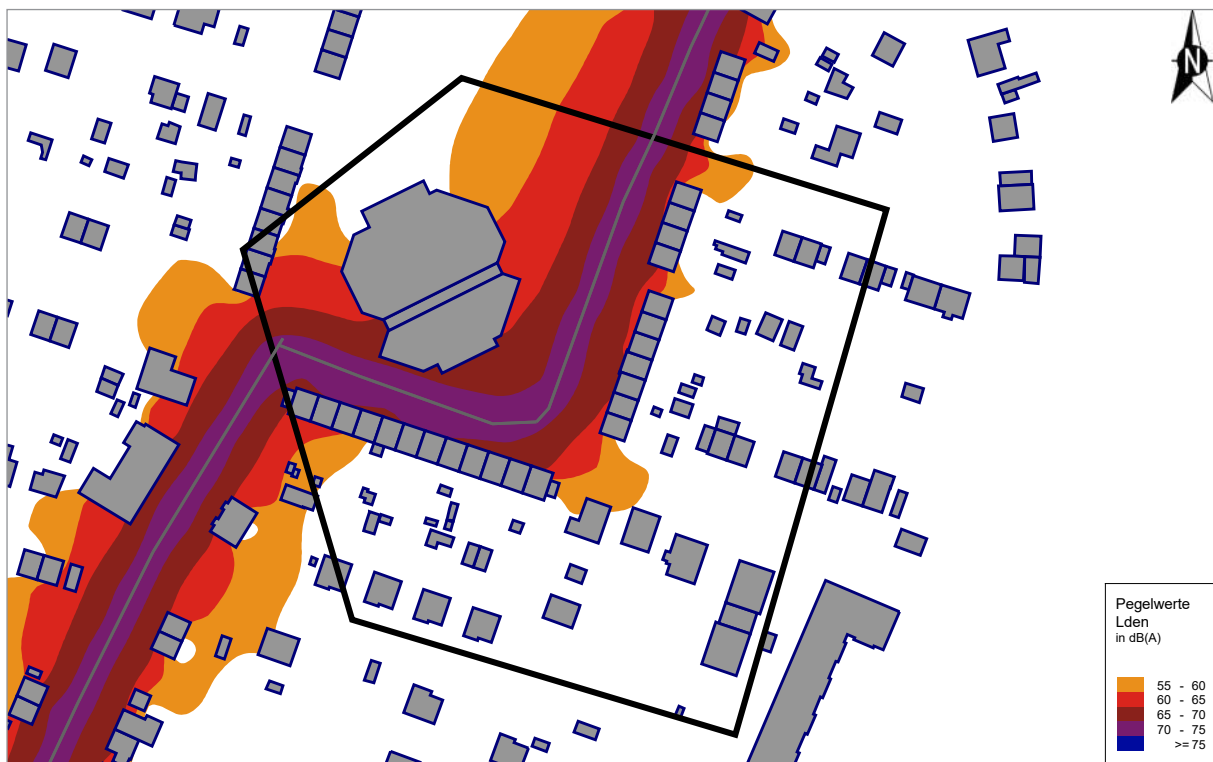
Anlage 17 Detail-Lärmkarte »Glasower Damm«



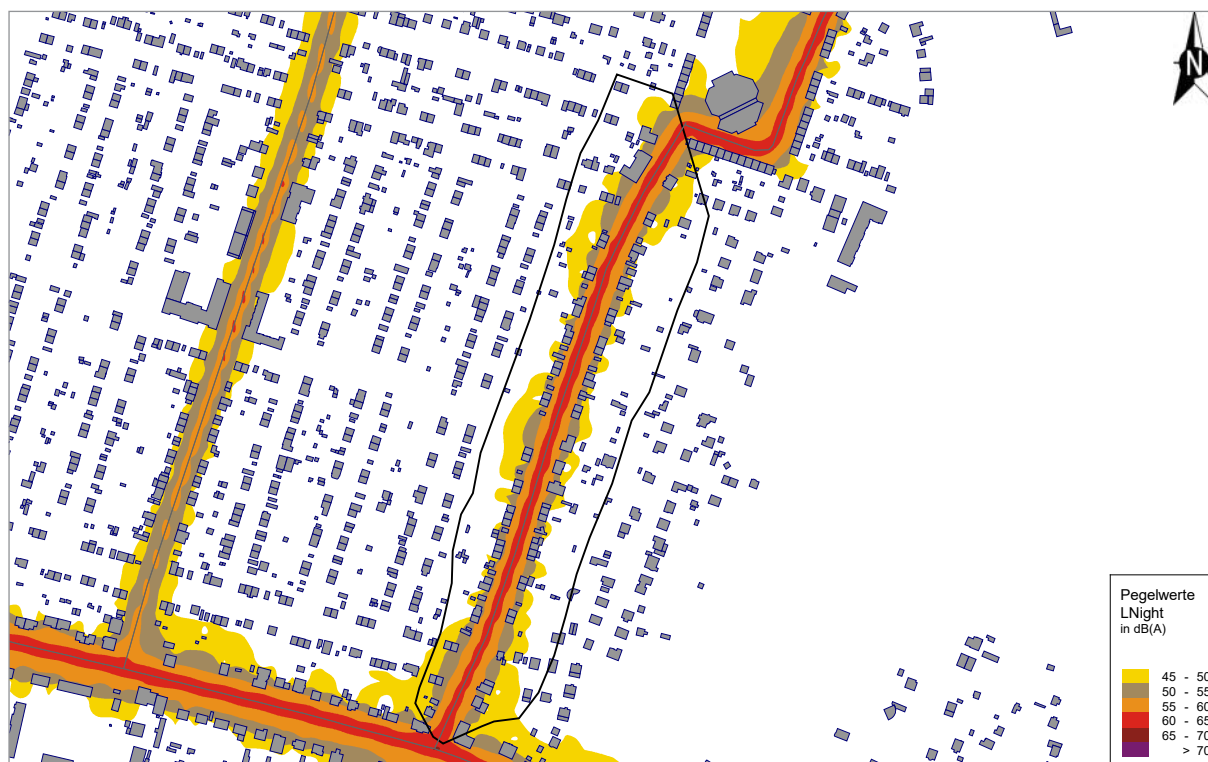
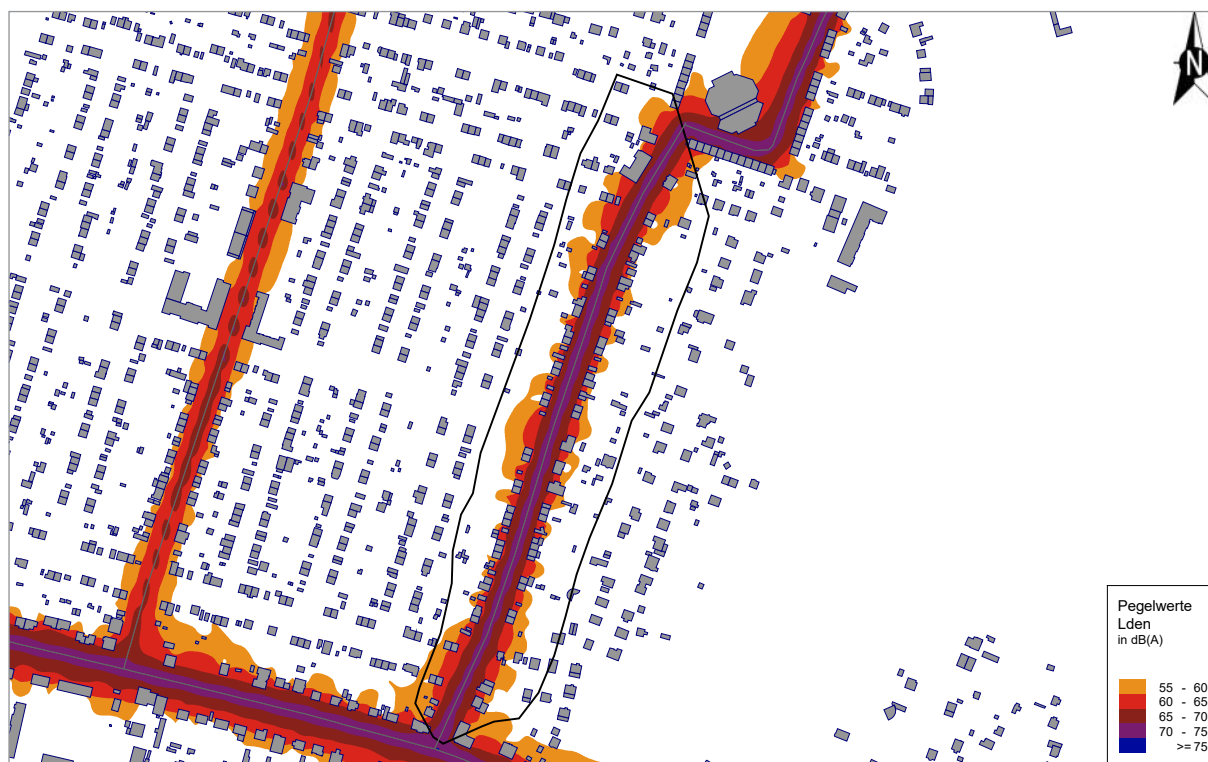
Anlage 18 Detail-Lärmkarte »Karl-Marx-Straße«

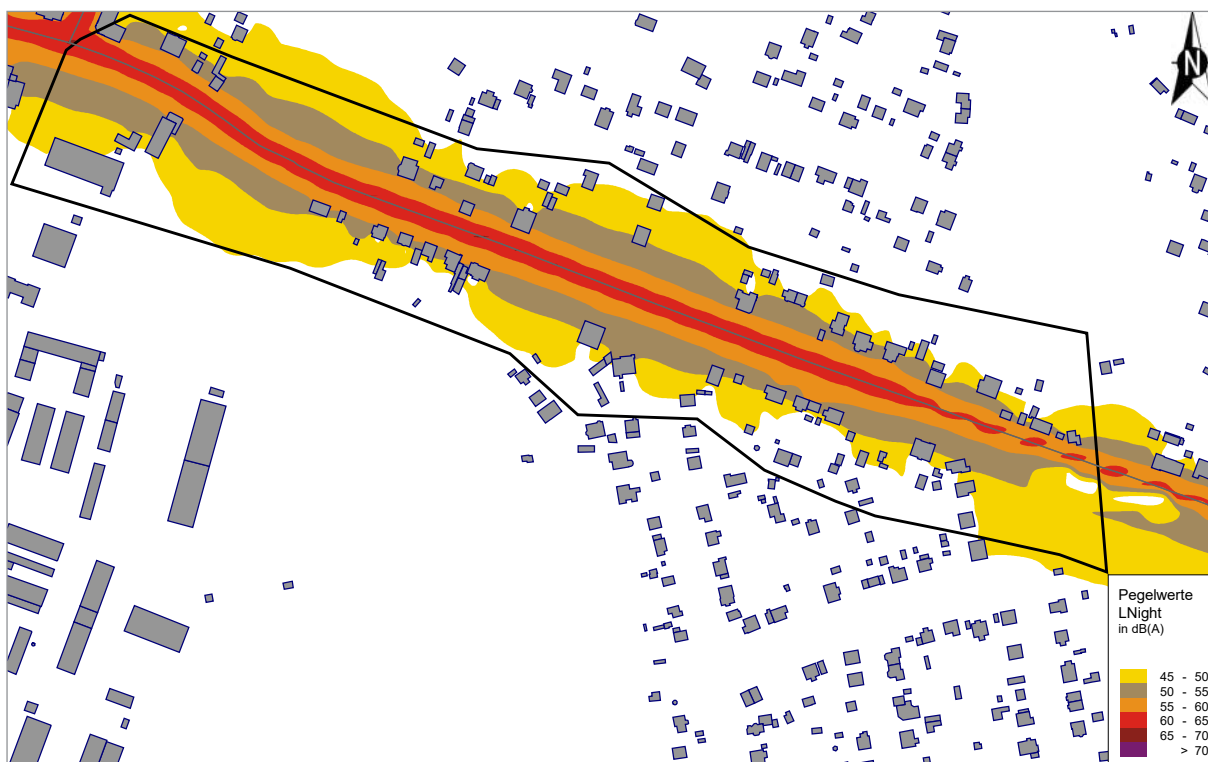
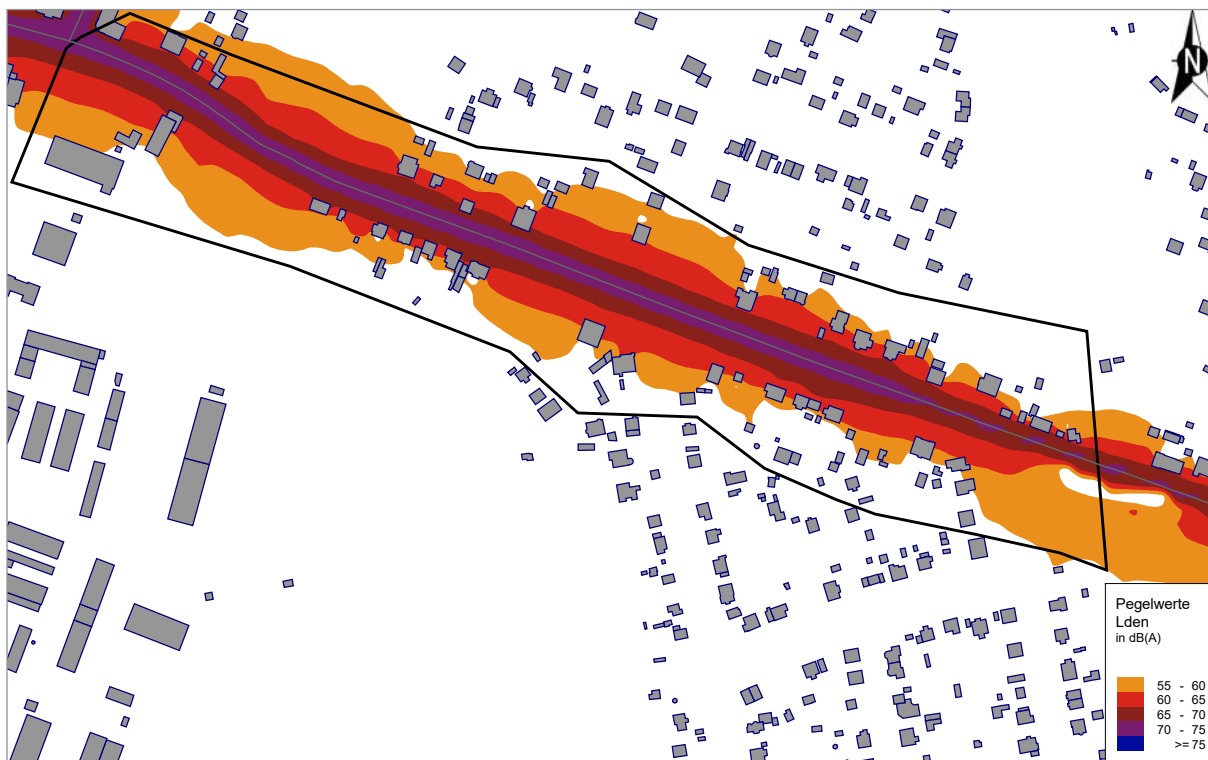


Anlage 19 Detail-Lärmkarte »Brandenburger Platz«

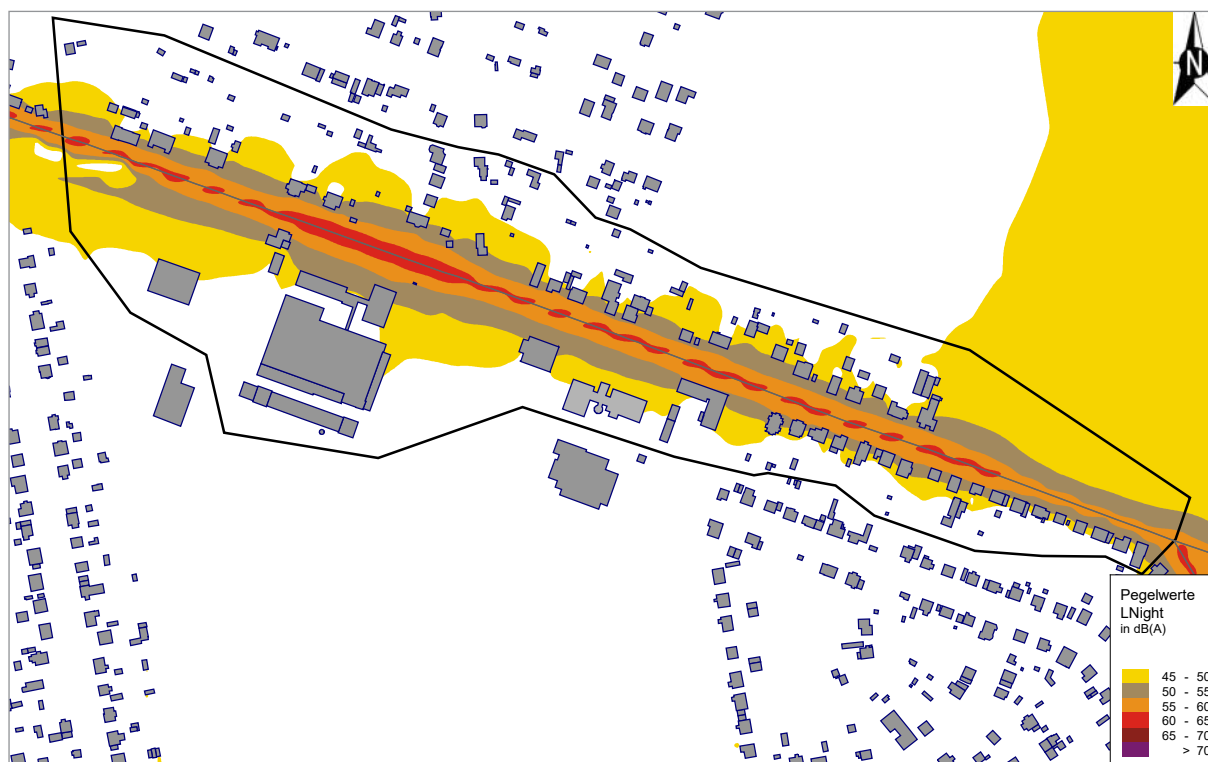
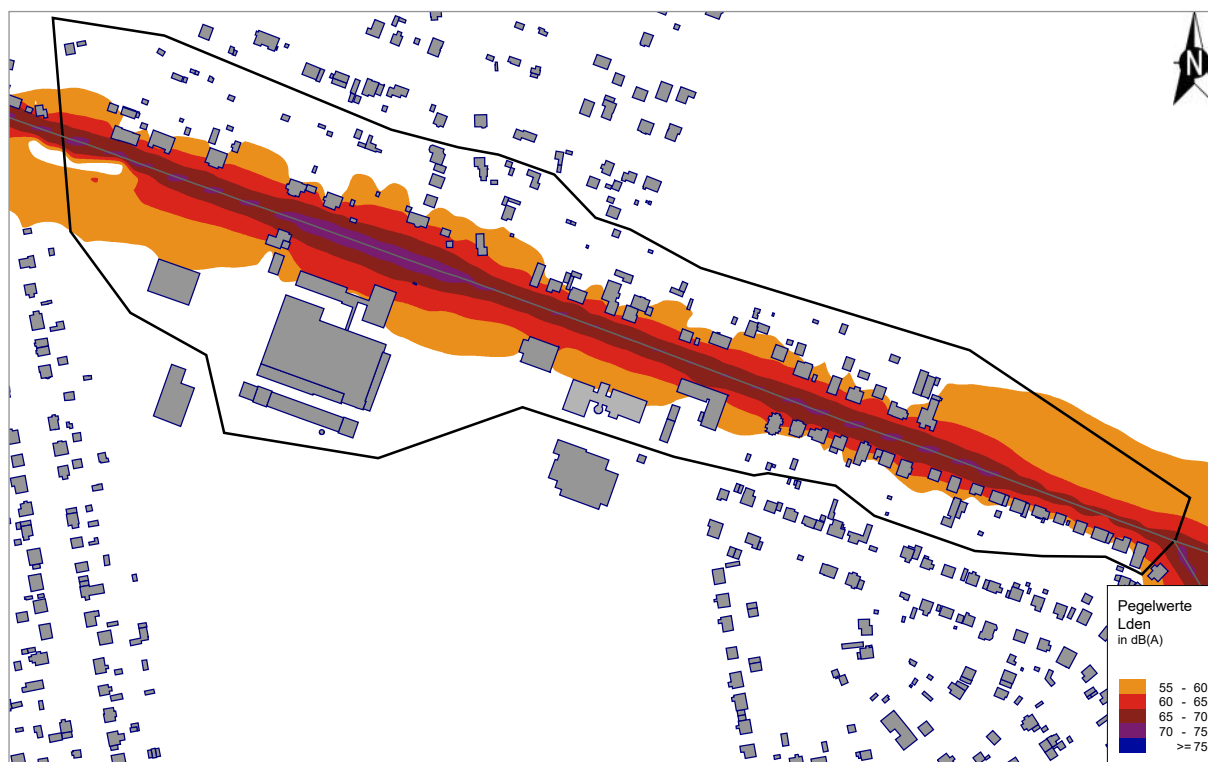


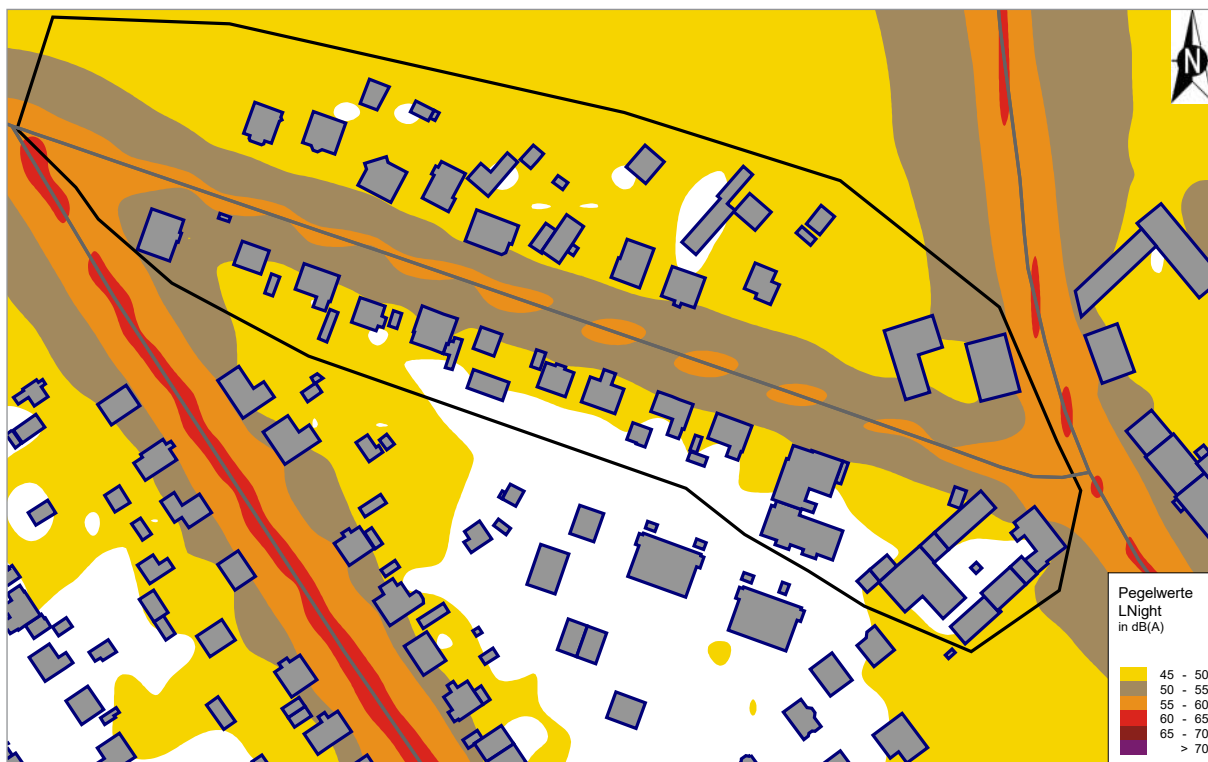
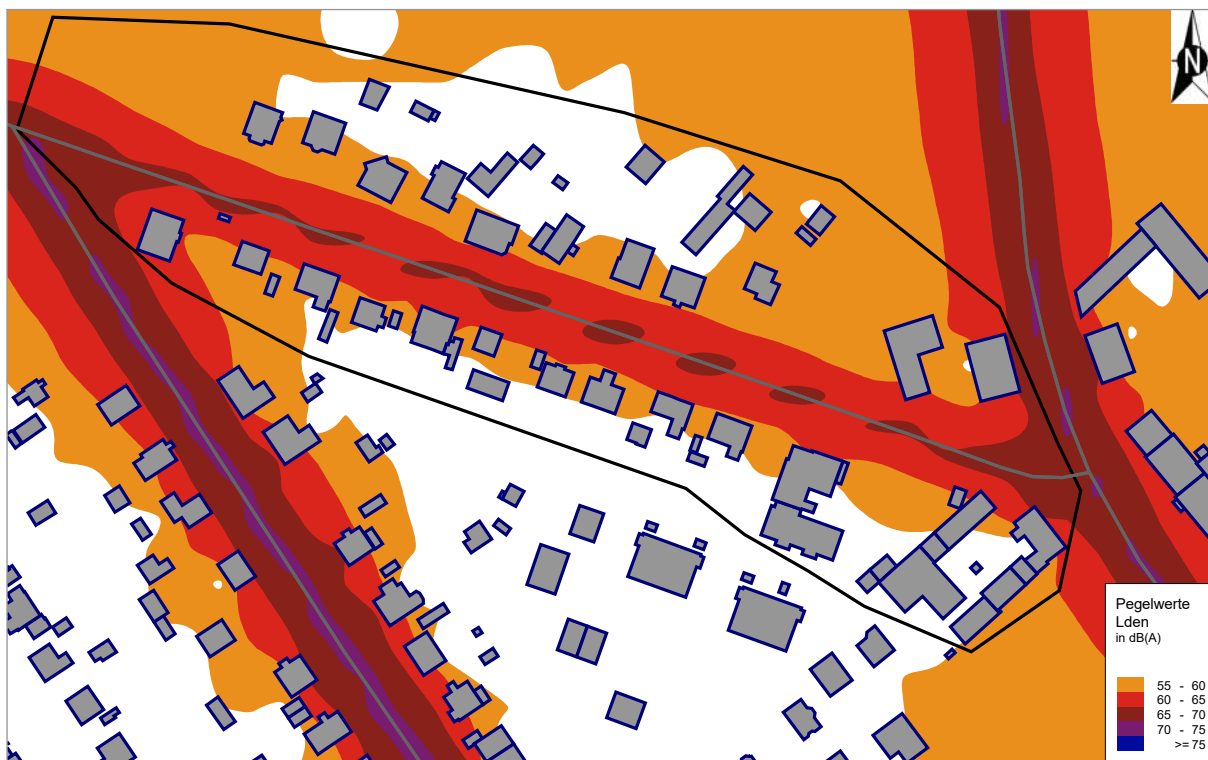
Anlage 20 Detail-Lärmkarte »Erich-Klausener-Straße«

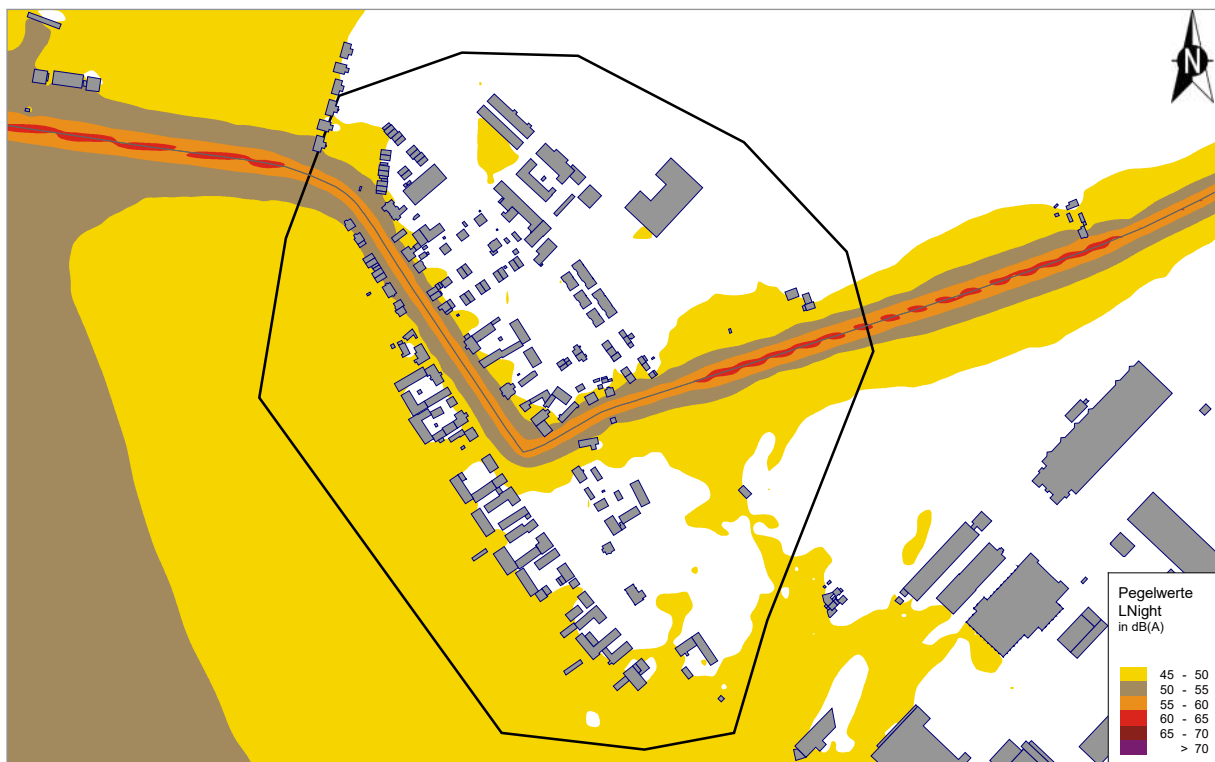
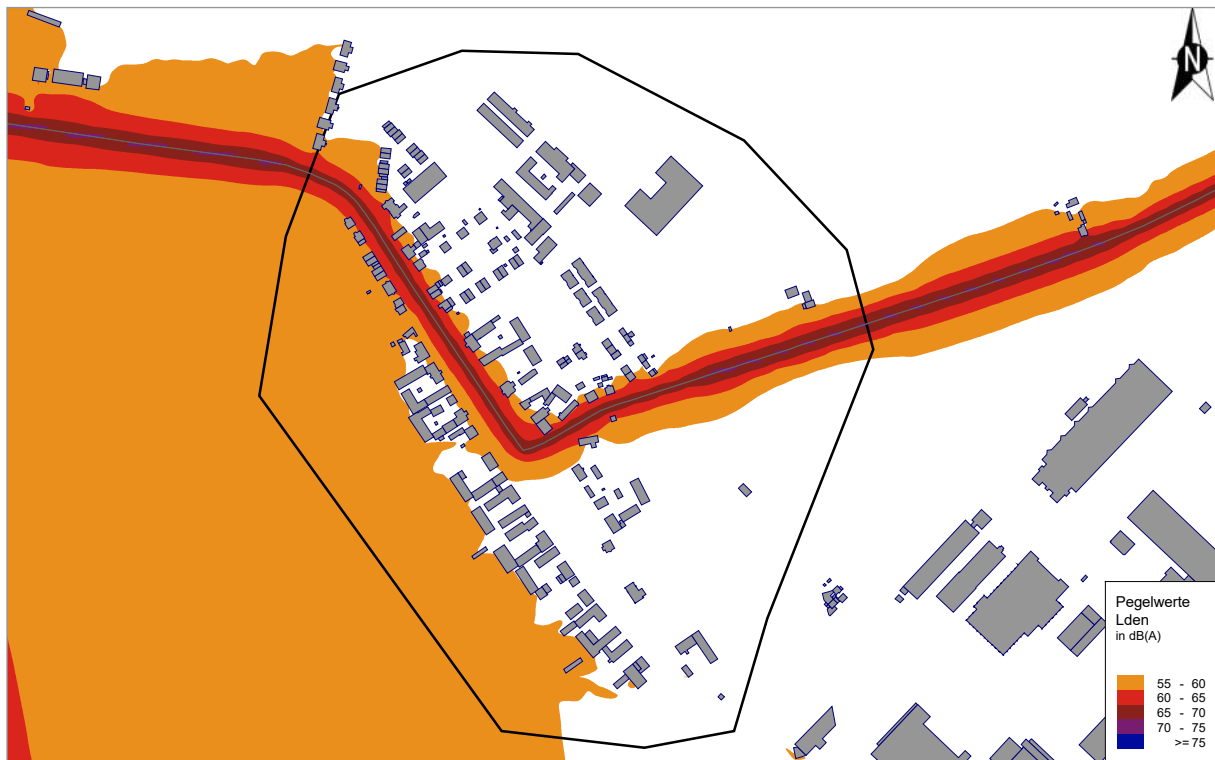


Anlage 21 Detail-Lärmkarte »Bahnhofstraße West (L 40)«

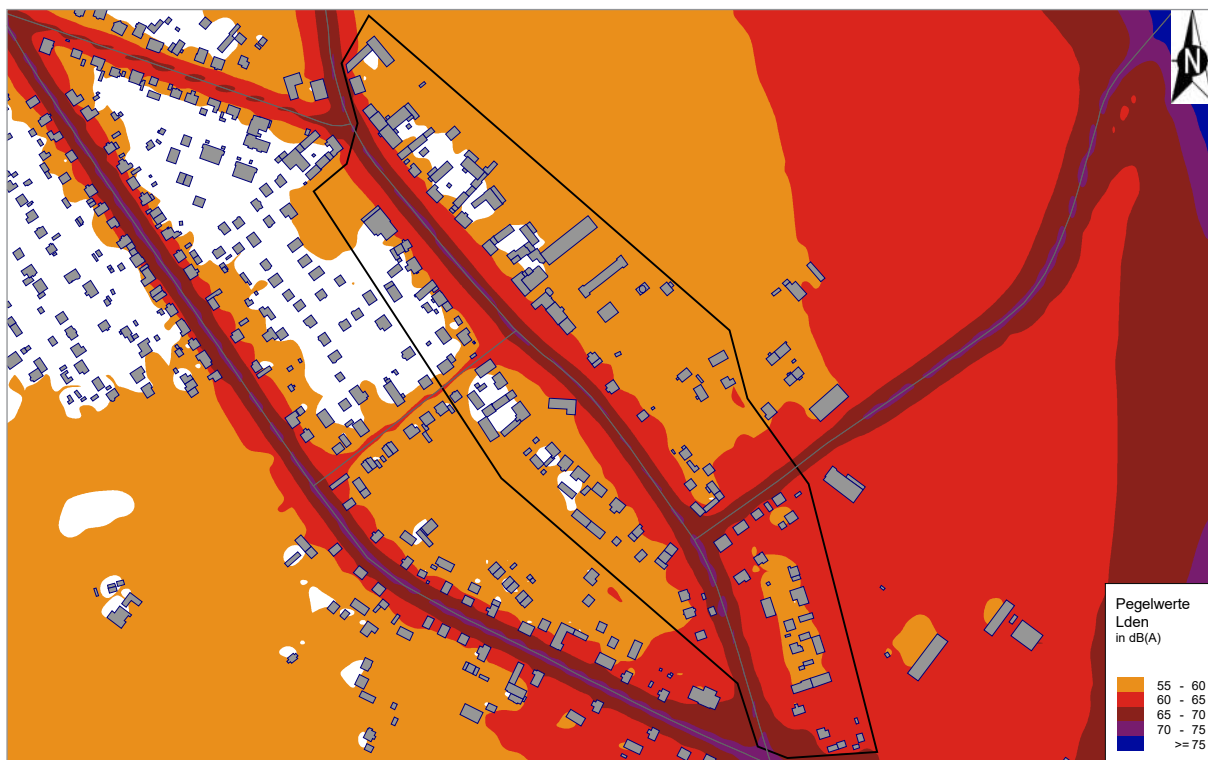
Anlage 22 Detail-Lärmkarte »Bahnhofstraße Ost (L 40)«

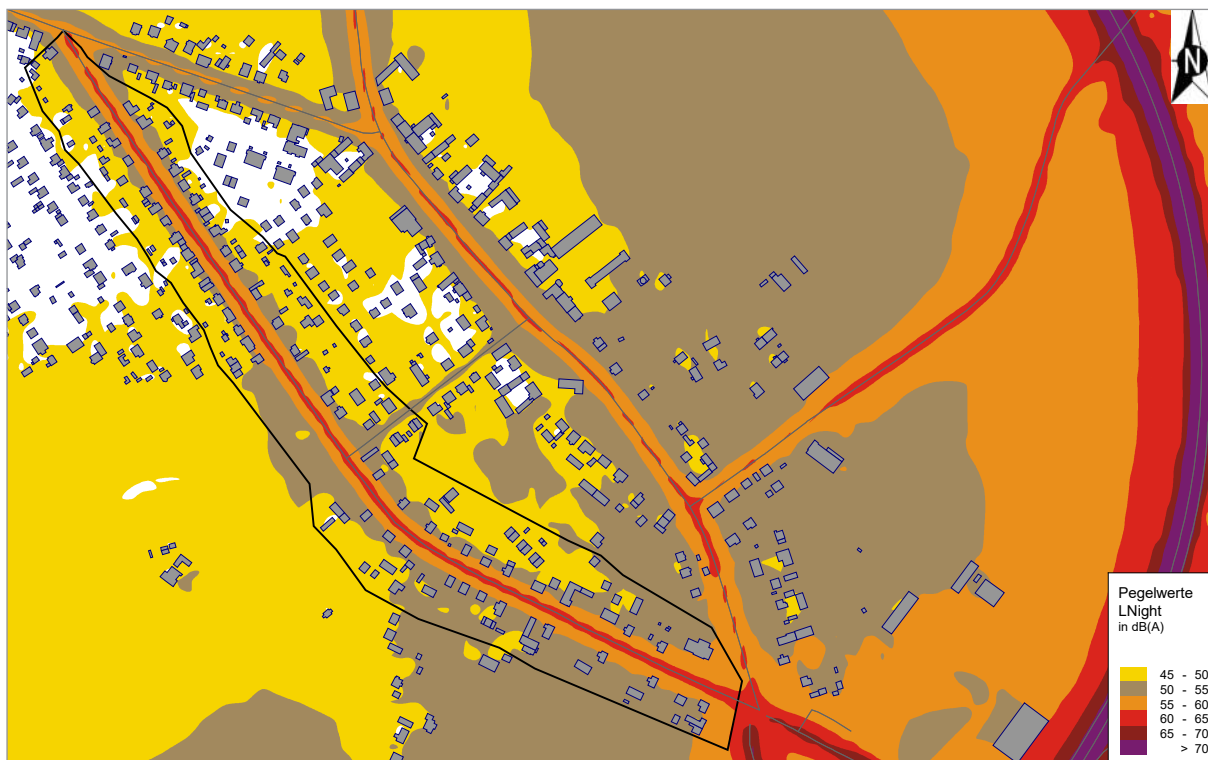
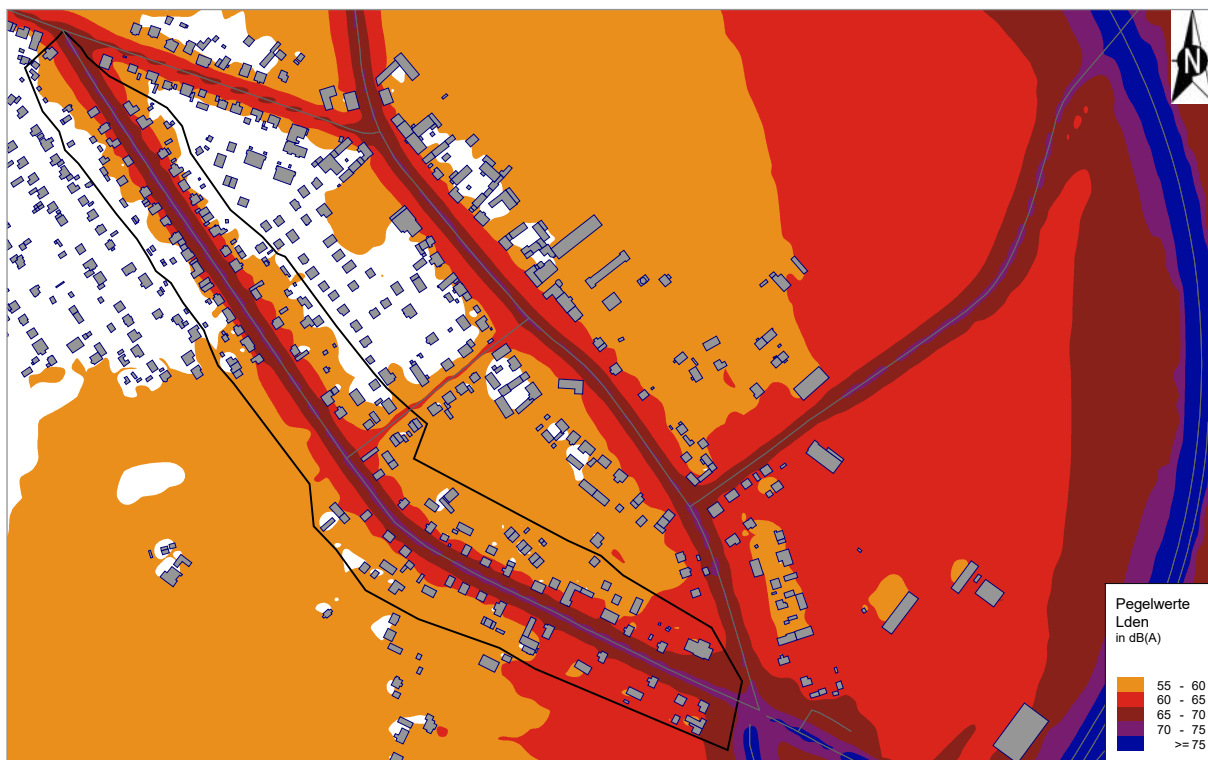


Anlage 23 Detail-Lärmkarte »Dahlewitz Bahnhofstraße«

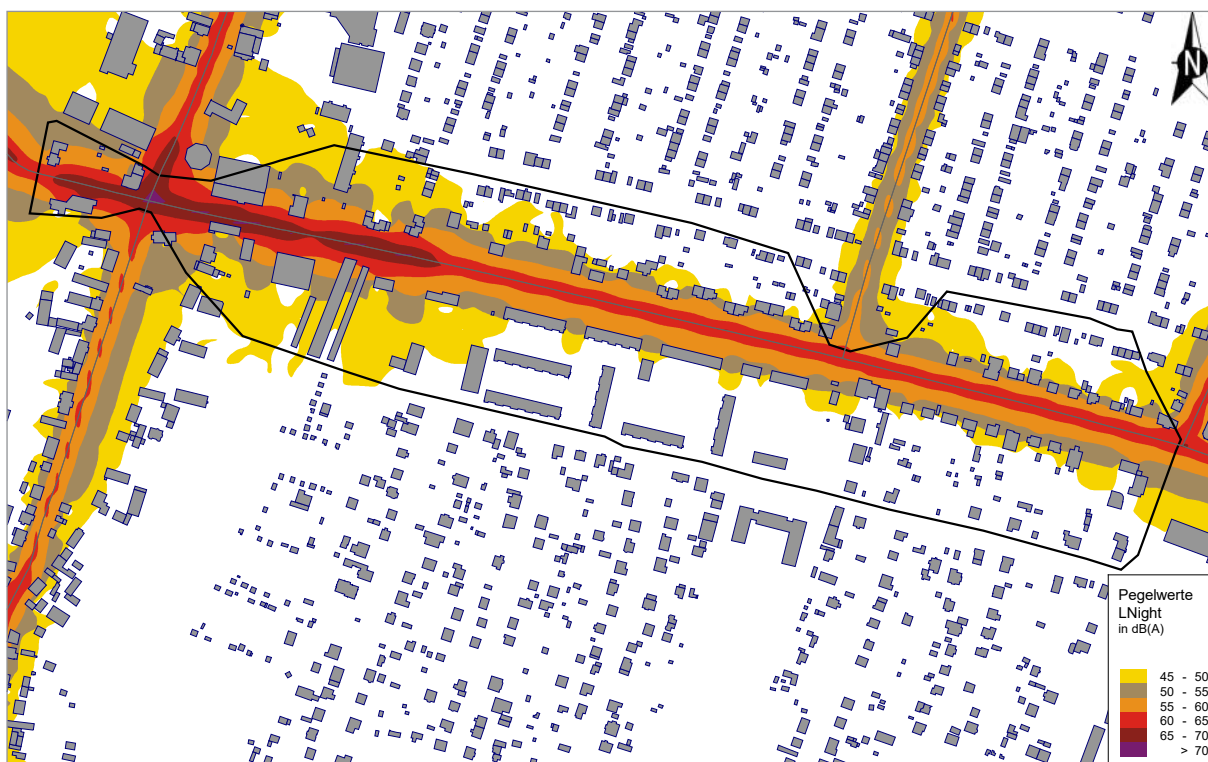
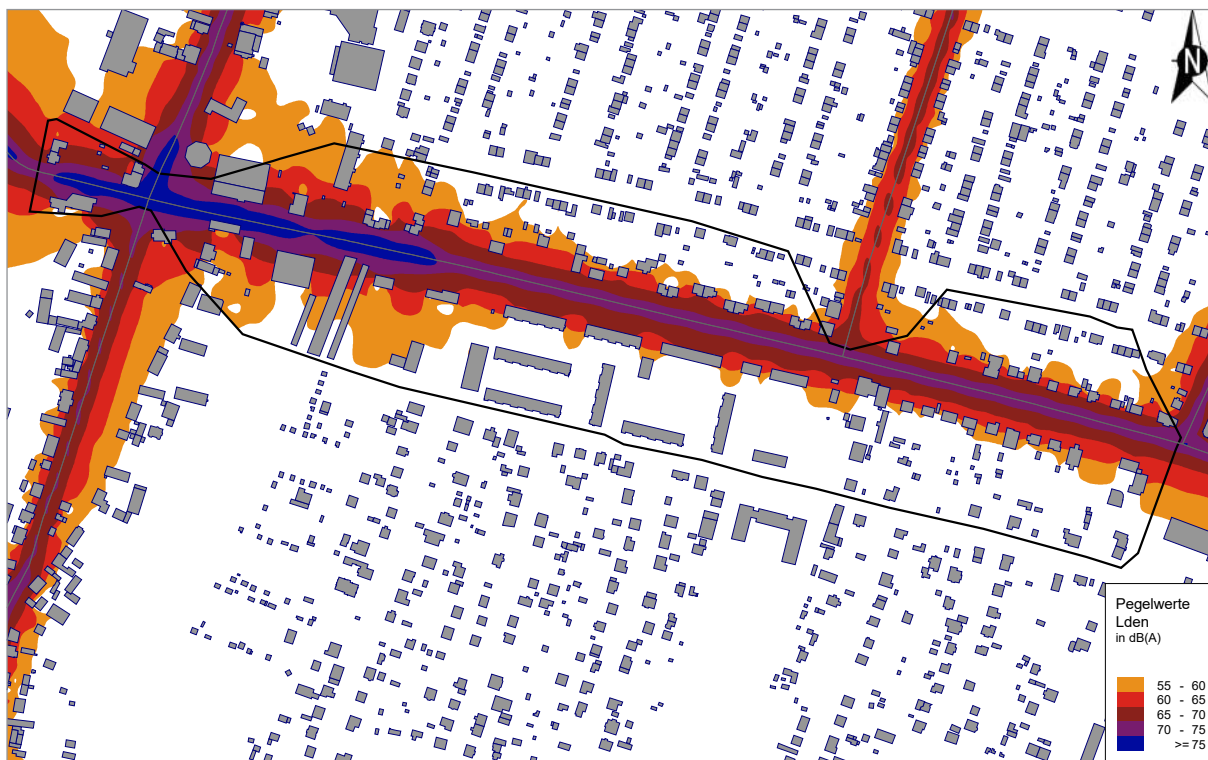
Anlage 24 Detail-Lärmkarte »Groß Kienitz (L 402)«

Anlage 25 Detail-Lärmkarte »Dahlewitzer DorfstraÙe«

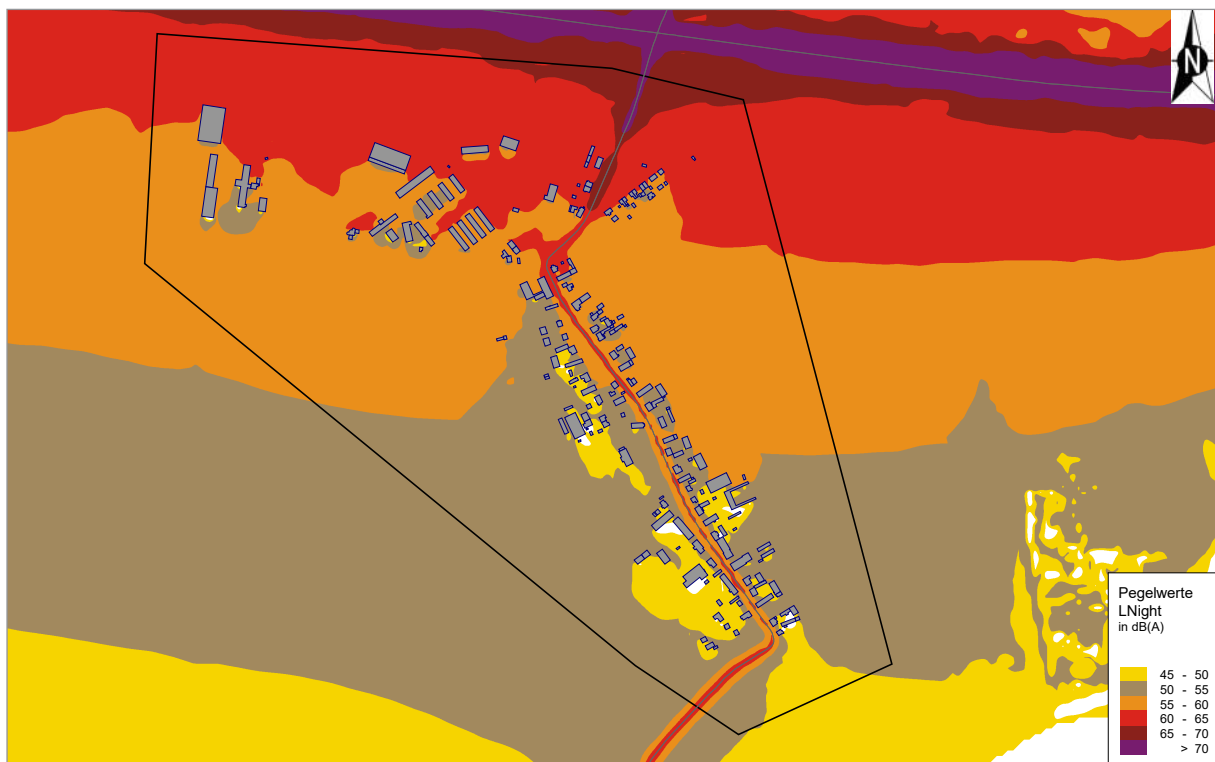
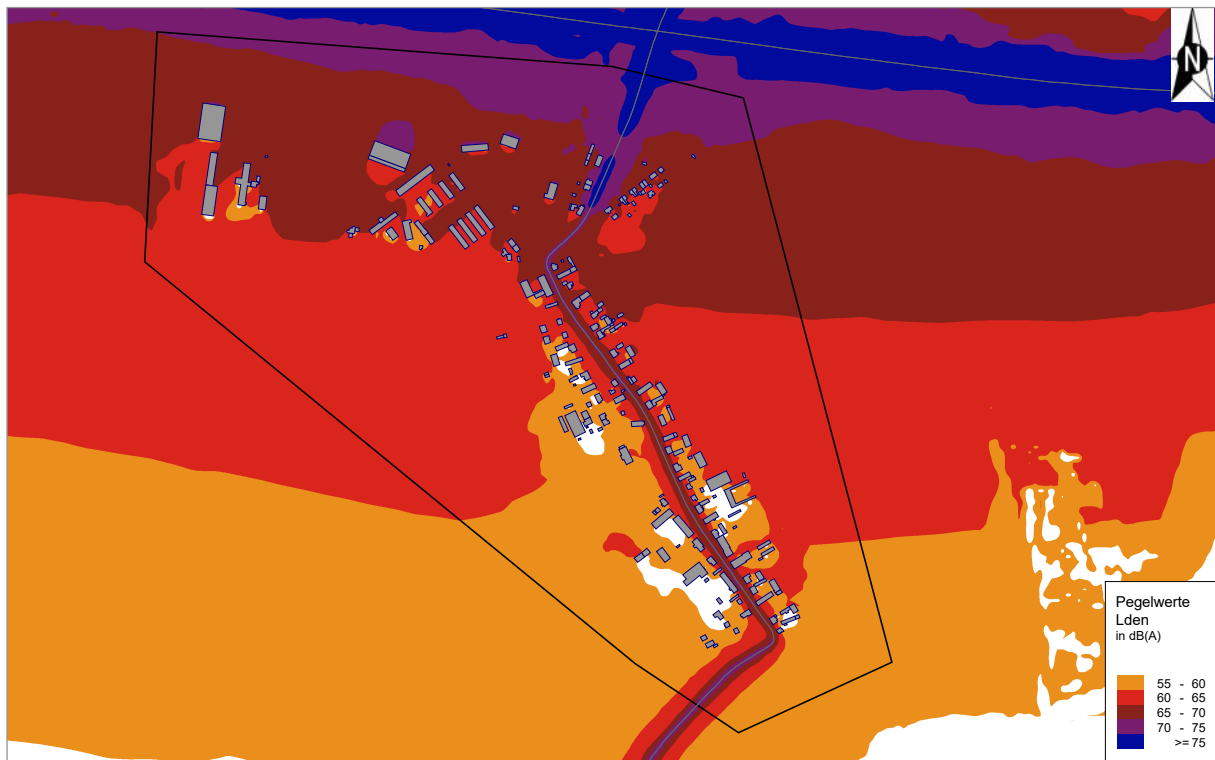


Anlage 26 Detail-Lärmkarte »Thälmannstraße (L 40)«

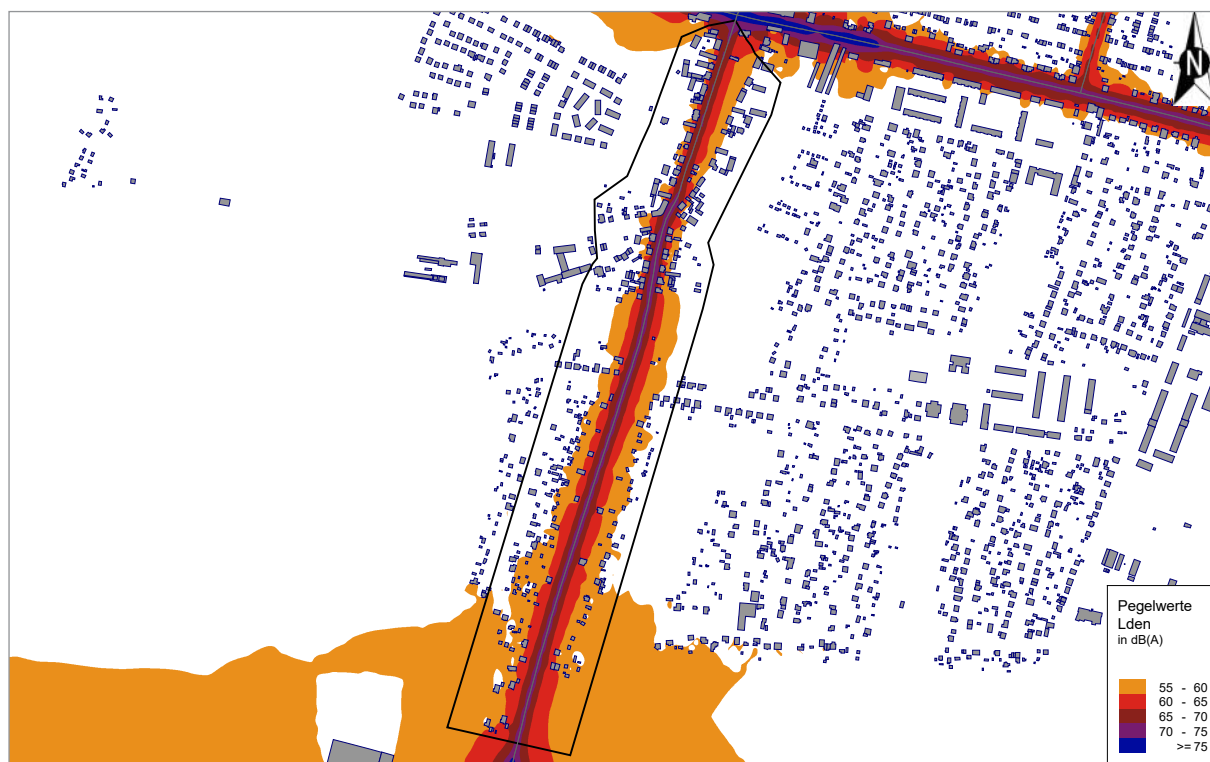
Anlage 27 Detail-Lärmkarte »Zossener Damm (L 40)«



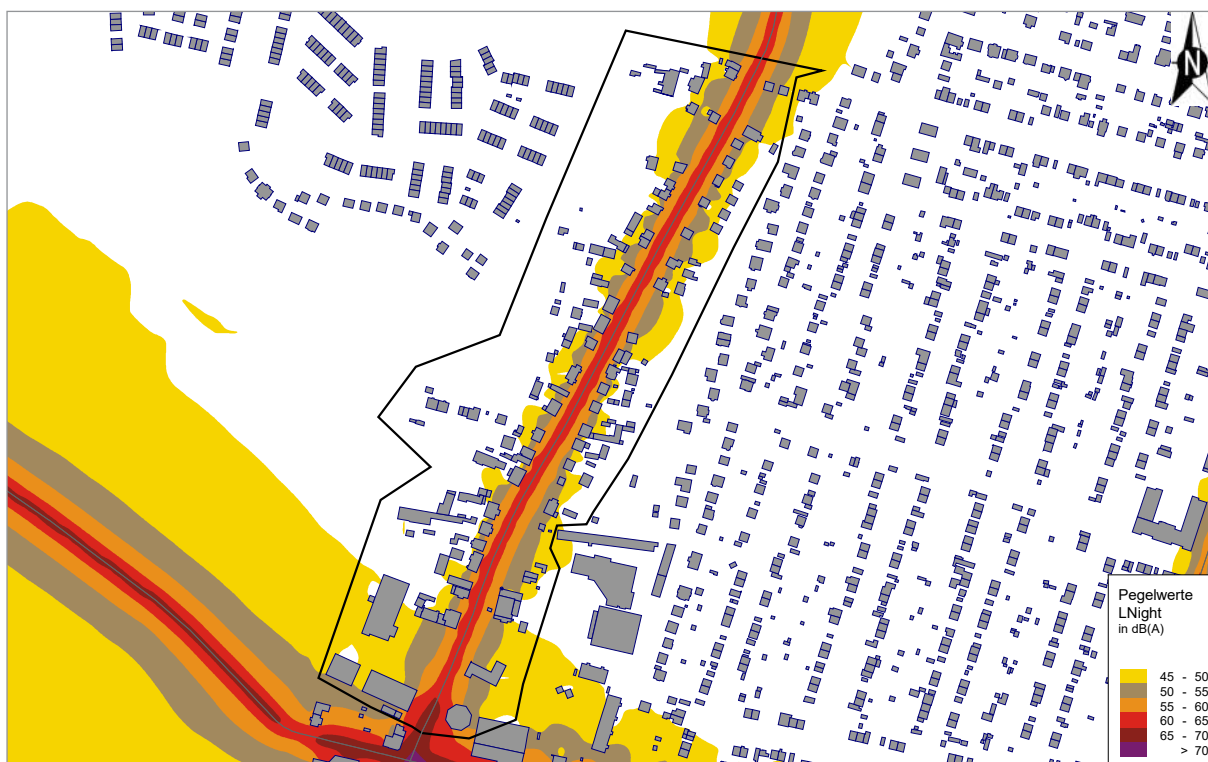
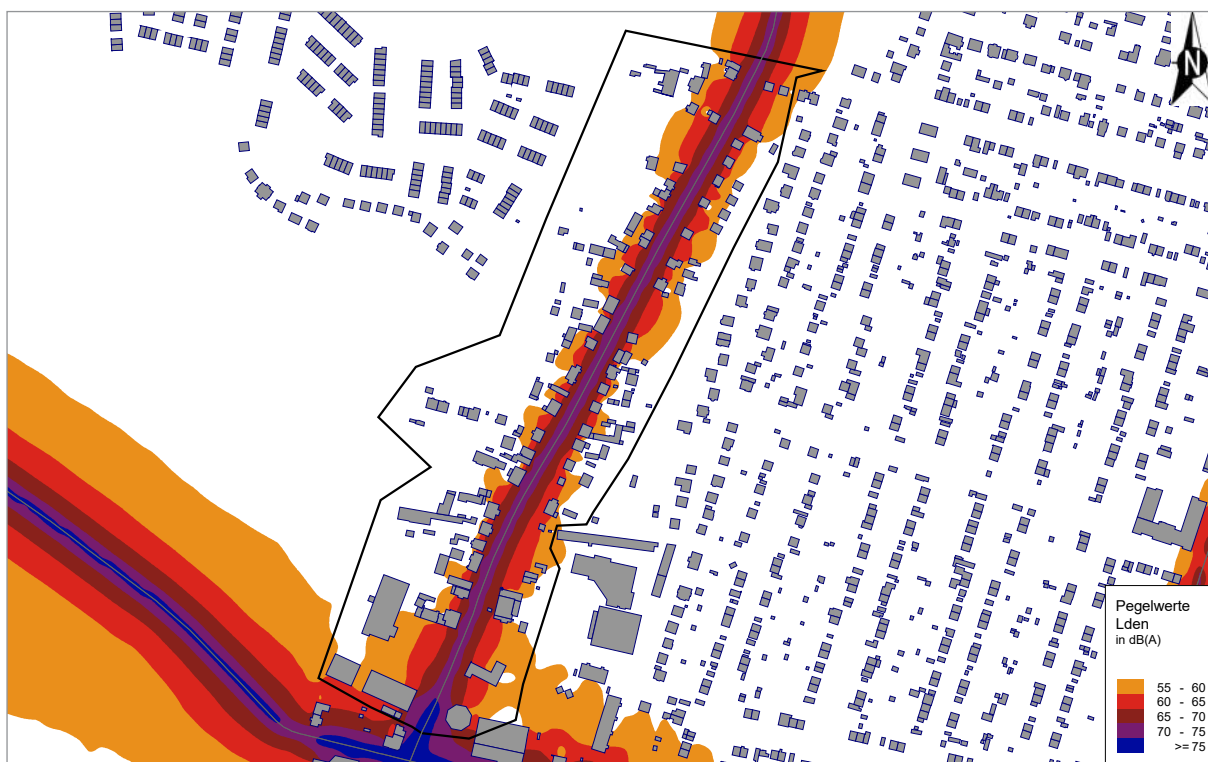
Anlage 28 Detail-Lärmkarte »Jühnsdorf (L 792)«

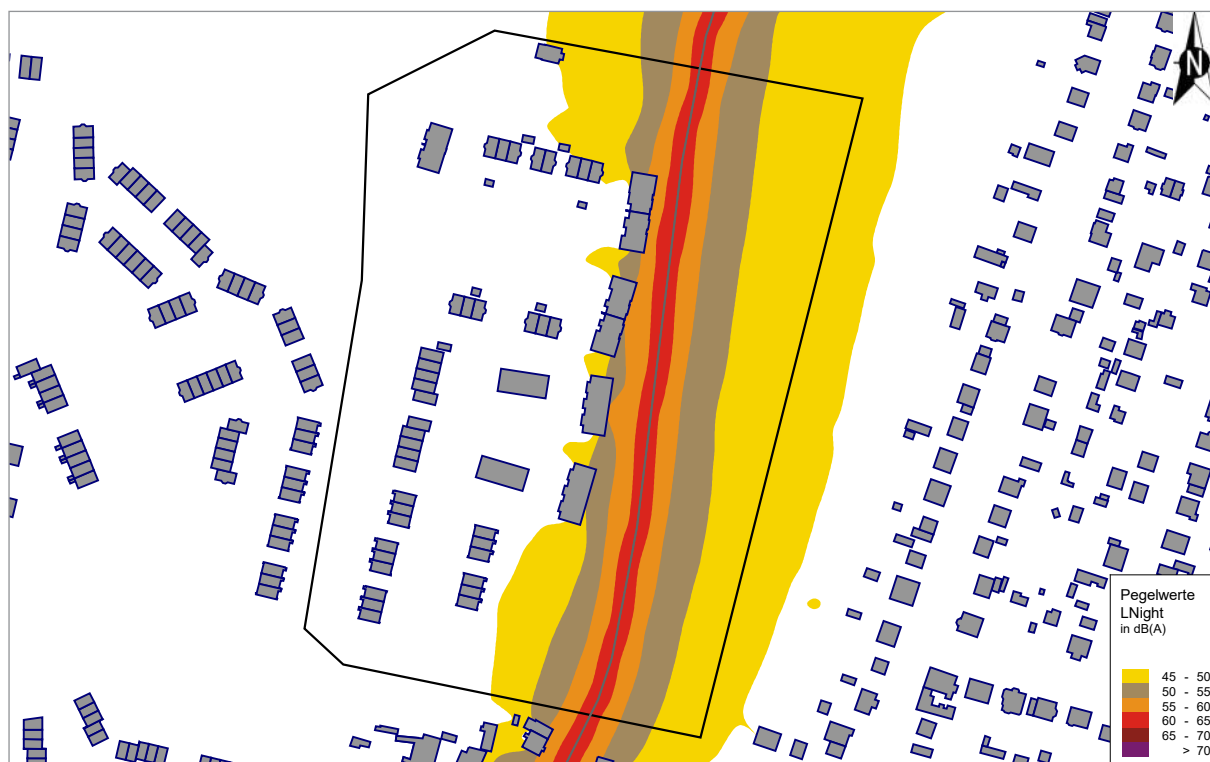
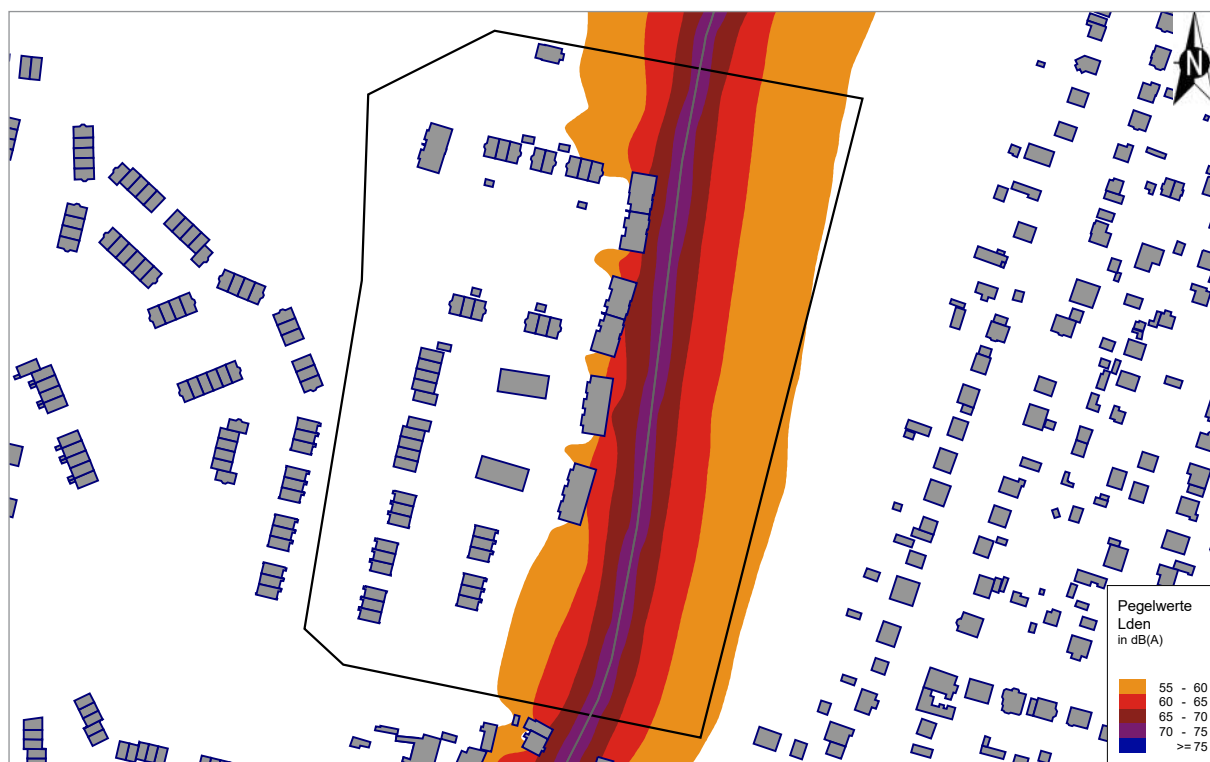


Anlage 29 Detail-Lärmkarte »Blankenfelder Dorfstraße / Trebbiner Damm (L 792)«



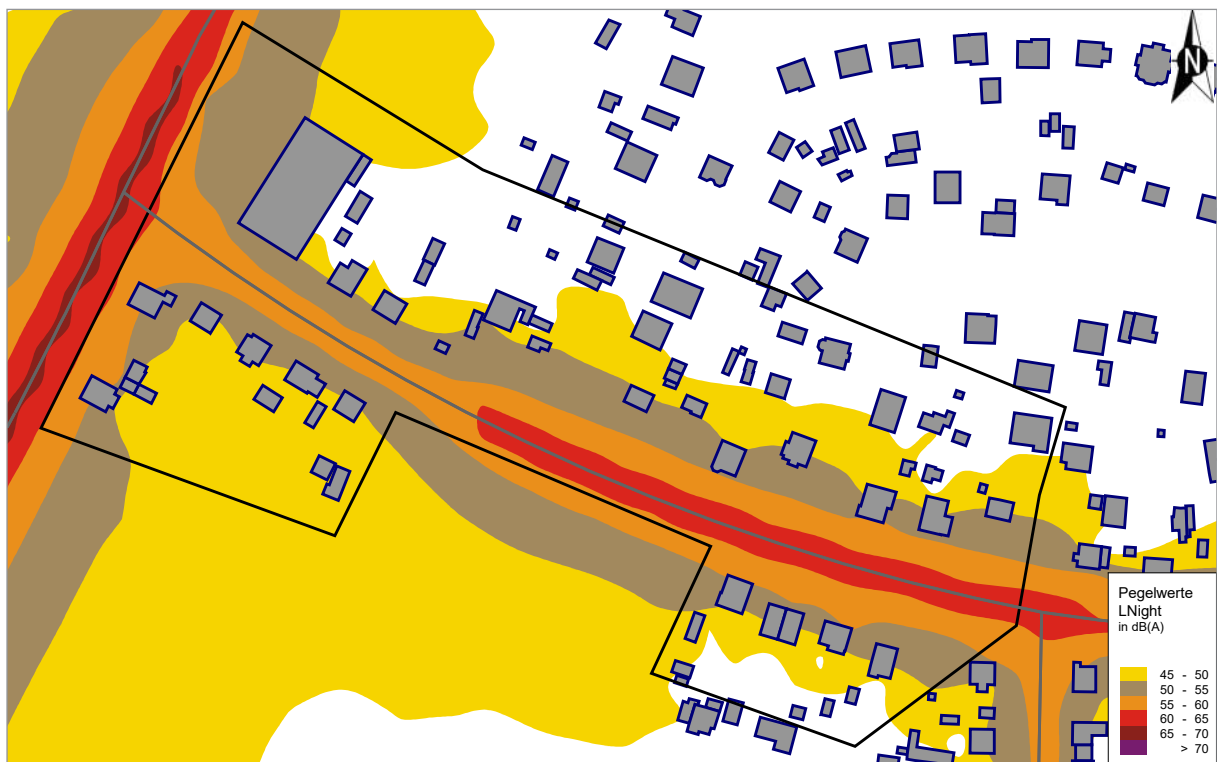
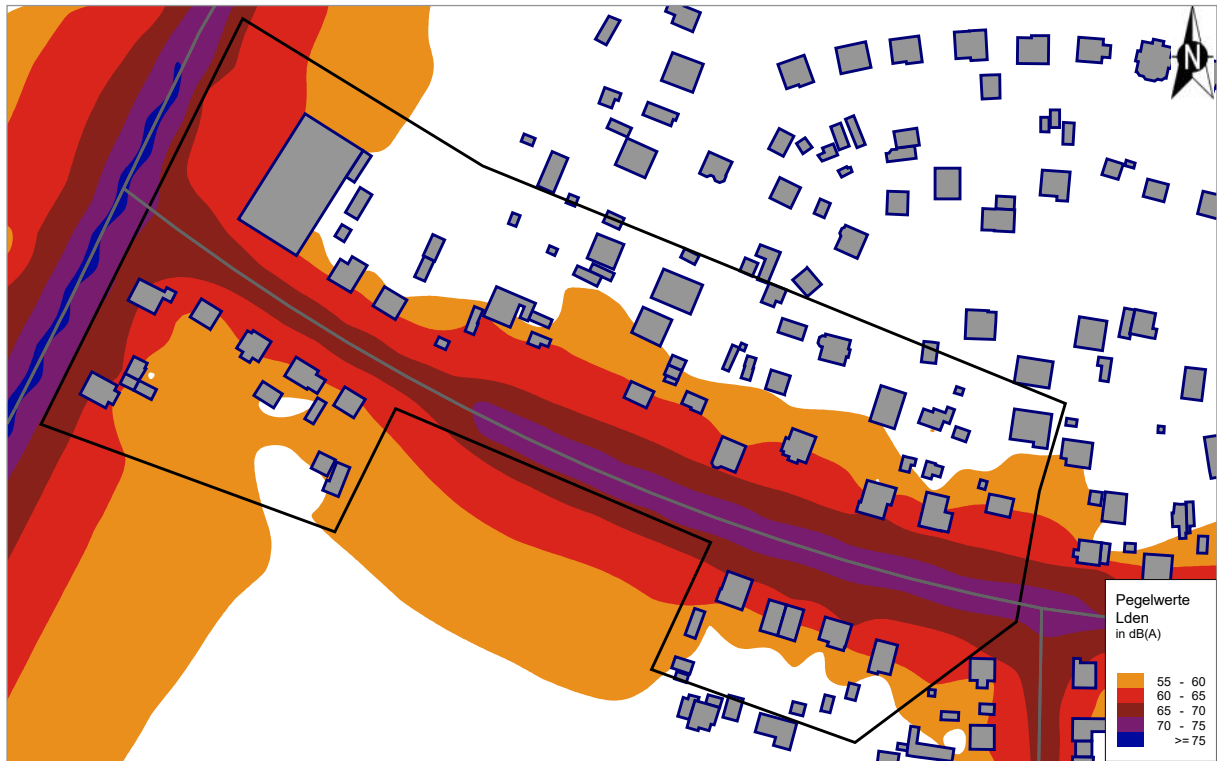
Anlage 30 Detail-Lärmkarte »Blankenfelder Dorfstraße (L 792)«

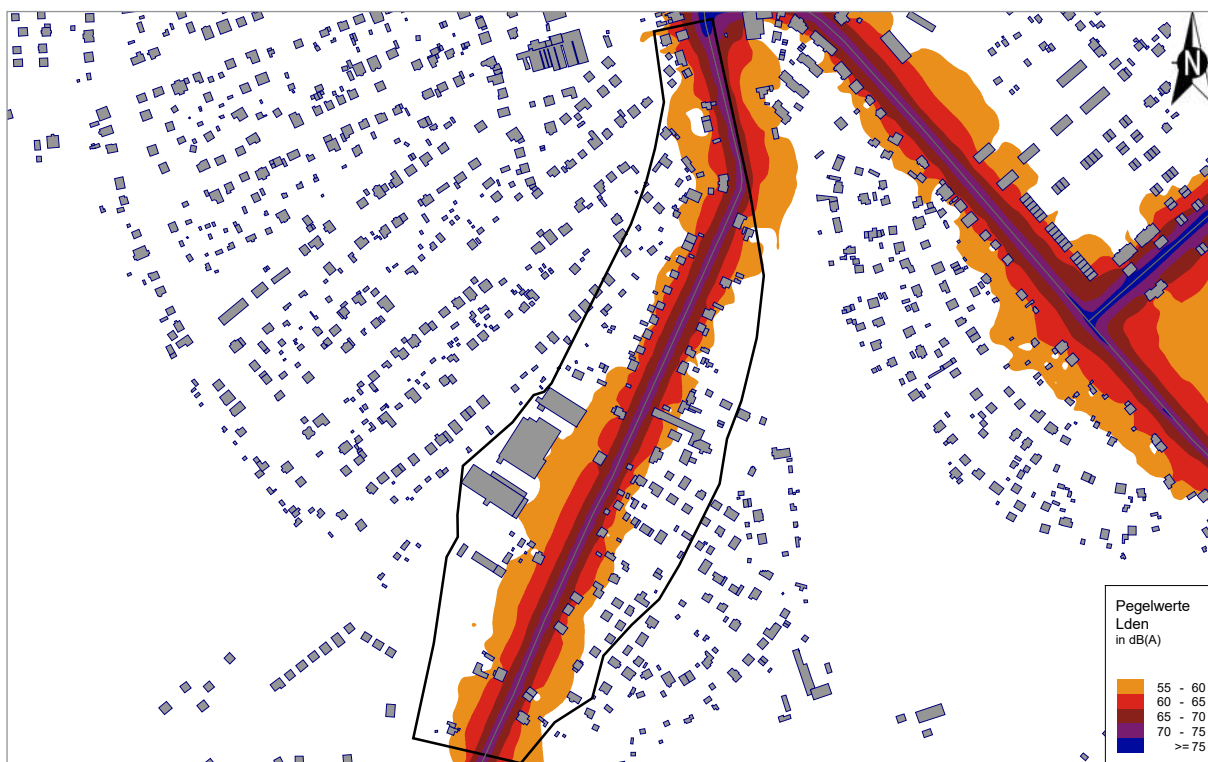


Anlage 31 Detail-Lärmkarte »Berliner Damm Süd (L 792)«

Anlage 32 Detail-Lärmkarte »Karl-Liebknecht-Straße«

Anlage 33 Detail-Lärmkarte »Carl-von-Ossietzky-Straße«



Anlage 34 Detail-Lärmkarte »Berliner Damm Nord (L 792)«

Anlage 35 Protokoll Informationsveranstaltung

Datum 08. April 2024, 18:00 Uhr bis 19:30 Uhr

Ort Sitzungssaal, Zülowstraße 12, 15827 Blankenfelde-Mahlow

Teilnehmer Ein Bürger,
Frau Beyer, Herr Hoeppe (beide Gemeinde Blankenfelde-Mahlow),
Herr Hecht, Herr Guffler (beide Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft)

Tagesordnung

TOP 1 Präsentation zum aktuellen Stand der Lärmaktionsplanung (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow (Herr Hecht)

TOP 2 Fragen, Hinweise und Anmerkungen (Moderation Herr Hecht)

Folgende Punkte wurden während der offenen Diskussionsrunde seitens der Öffentlichkeit angesprochen:

- Fluglärm ist in der Gemeinde ein relevantes Thema
- eine gemeinsame Betrachtung bzw. eine Zusammenführung aller Lärmquellen (Straße, Schiene, Luft) wäre wünschenswert
 - Zuständigkeiten sind durch Gesetzgebung aufgeteilt
 - eine Betrachtung der jeweiligen Lärmarten findet in eigenen Lärmaktionsplänen statt

Anlage 36 Abwägung Stellungnahmen der TÖB

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
Land Brandenburg, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz, Stellungnahme vom 18.03.2024	Die Vorgehensweise und vorliegenden Ergebnisse werden insgesamt als ausgewogen und qualifiziert bewertet. Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit ist im weiteren Verfahren zu gewährleisten. Hinweise zu Ruhigen Gebieten Die Umgebungslärmrichtlinie definiert die Begriffe „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ und „ruhiges Gebiet auf dem Land“, sie macht aber keine Angaben zu Grenzwerten oder Orientierungswerten. Stattdessen heißt es in der Begriffsbestimmung „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“: „Ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der LDEN-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt.“ Die auf Seite 40 dargestellte Tabelle 6-1 „Systematik Ruhige Gebiete“ bezieht sich bei der Nennung der Anhaltswerte noch auf die zweite Aktualisierung der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2017). In der überarbeiteten aktuellen dritten Fassung (September 2022) wurde bewusst auf die Nennung eines (vermeintlich) zulässigen Lärmindex LDEN verzichtet, da weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG hierzu Vorgaben machen. In den aktuellen LAI-Hinweisen ist dazu ausgeführt: „Die Plan aufstellenden Behörden verfügen damit über weitgehende Spielräume bei der Definition von ruhigen Gebieten, den zugrundeliegenden Auswahlkriterien, den Strategien und Maßnahmen zum Schutz der Gebiete sowie der Art und Weise der rechtlichen Festlegung.“ Aufgrund des auf Seite 39 f. erfolgten Verweises auf einen zu unterschreitenden LDEN = 40 dB(A) konnten für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow keine geeigneten Flächen für ruhige Gebiete ermittelt werden. Es wird an dieser Stelle auch auf den Entwurf des Rahmenplans zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), (Teil 4) verwiesen, der eine Gesamtlärmbetrachtung unter Berücksichtigung des Schienenverkehrs- und Fluglärms (sowie von gewerblich genutzten Flächen) enthält und für die Identifizierung ruhiger Gebiete herangezogen werden kann. Die Überschreitung eines LDEN = 40 dB(A) ist dabei kein Ausschlusskriterium für die Festlegung eines ruhigen Gebietes. Aufgrund der bestehenden Lärmbelastung in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow wird empfohlen, die weitgehenden Spielräume bei der Definition von ruhigen Gebieten sowie bei den zugrundeliegenden Auswahlkriterien zu nutzen. Sofern potentiell geeignete Flächen als ruhige Gebiete festgesetzt werden, bitte ich deren Geolage unter Verwendung der Formatvorlage „LAP_ruhige_Gebiete_Lage.shp“ an das Landesamt für Umwelt zu übermitteln. Ich bitte Sie weiterhin, für die Berichterstattung über den beschlossenen Lärmaktionsplan (4. Runde) an die EU-Kommission das unter folgenden Link abrufbare Formular zu verwenden und dieses als Excel-Dokument an das MLUK zu senden (ggf. ist Ihnen durch das Landesamt für Umwelt ein vorausgefülltes Formular übermittelt worden): https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung/ Gemäß § 14 Ziffer 2 der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung – ImSchZV) vom 31.03.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 25.07.2022, ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen u.a. das Benehmen mit	Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Anpassung der Tabelle 6-1 sowie eine verbale Erläuterung im Kapitel 6 entsprechend dem Hinweis. Mangels anderer Anhaltspunkte wurde der LDEN-Pegel von > 40 dB(A) in Anlehnung an die „alten“ LAI-Hinweise herangezogen. Weitere Hinweise zu potenziellen ruhigen Gebieten, z. B. aus der Öffentlichkeit, lagen nicht vor. Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen.

Fortsetzung von Anlage 36

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
	dem für Immissionsschutz zuständigen Mitglied der Landesregierung herzustellen. Im Rahmen des herzustellenden Benehmens habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen. Ich weise darauf hin, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 14 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung (ggf. unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt. Daher ist es erforderlich – soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist – mit diesen Behörden eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen. Soweit in zukünftigen Verwaltungsverfahren zur Umsetzung von Maßnahmen die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, wird das Landesamt für Umwelt jeweils über eine eigene Stellungnahme entscheiden.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Landesbetrieb Straßenwesen wurde ebenfalls im Rahmen der Trägerbeteiligung um eine Stellungnahme gebeten.
Land Brandenburg, Landesbetrieb Straßenwesen, Stellungnahme vom 18.03.2024	Zum 01.01.2021 wurde die Autobahn GmbH des Bundes gegründet, die die Verwaltung, die Planung, den Bau, den Betrieb sowie den Erhalt aller Bundesautobahnen übernommen hat. Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg ist somit nicht mehr für die Bundesautobahnen zuständig. Stellungnahmen zu geplanten Maßnahmen an der A 10 sind von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow direkt von der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung (NL) Nordost in Stolpe einzuholen. Verkehrslenkende Maßnahmen Verkehrslenkende Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Teltow-Fläming im Einvernehmen mit der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an Bundes- und Landesstraßen innerhalb von Ortsdurchfahrten (OD) müssen die Voraussetzungen nach StVO § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 vorliegen. Auf der Grundlage von schalltechnischen Berechnungen entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen müssen vorab die Ergebnisse vom Straßenbaulastträger (Lärmschutz-Richtlinien StV vom 23.11.2007) erbracht und der Straßenverkehrsbehörde zur Entscheidung vorgelegt werden. Nach ausführlicher Sachverhaltsermittlung und umfangreicher Prüfung erhält der Antragsteller das Ergebnis der Prüfung. Im Bereich der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow befinden sich folgende Baumaßnahmen in der Planung: Straßenbaumaßnahmen B 96 nördlich des Knotenpunktes (KP) B 96 / Kienitzer Straße/ Klein Kienitzer Straße bis zur Stadtgrenze Berlin Erneuerung beider Richtungsfahrbahnen (RF) einschließlich der Rampenfahrbahnen der Anschlussstellen (AS) Dahlewitz, Glasow, Mahlow und Teltow ab 2026. L 792 Abschnitt 20, km 4.982 bis km 6.406 freie Strecke Jühnsdorf-Blankenfelde Deckenerneuerung im Sommer 2024 L 40 von Blankenfelde bis Diedersdorf Sanierung der Fahrbahn einschließlich Radweg im Jahr 2025 Die im Bau befindliche Bahnübergangsbeseitigung L 792 Trebbiner Straße in Mahlow (Bauausführung erfolgt durch die DB) soll in diesem Jahr fertiggestellt werden. Weitere Baumaßnahmen sind derzeit nicht in Planung. Benehmens-Einvernehmens-Herstellung mit dem LS (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung- ImSchZV) Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, ist das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung einzuholen.	Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Verkehrsinfrastruktur werden bei der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung nach Abschluss der Bauarbeiten und Inbetriebnahme berücksichtigt. Das wird die nächste Runde der Lärmkartierung betreffen. Wird zur Kenntnis genommen.

Fortsetzung von Anlage 36

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
Kreisverwaltung Teltow-Fläming, SG Verkehrssicherheit, Verkehrslenkung, Stellungnahme vom 24.05.2024	Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow enthaltenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind nach den enthaltenden Angaben zu Verkehrsstärken und Lärmbelastungen nicht bewertbar. Eine Einzelüberprüfung der angeführten bereits vorhandenen Geschwindigkeitsüberprüfungen konnte bisher nicht erfolgen. Festzustellen ist jedoch dass zumindest die angegebenen Geschwindigkeitsbeschränkung für LKW auf der Bahnhofstraße in Dahlewitz nicht mehr vorhanden ist. Es wird eine aktuelle Überprüfung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen empfohlen. Gern könne Sie uns dazu eine Liste der Ihnen vorliegenden Standorte zur Prüfung übersenden. Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass die angegebenen Verkehrsstärken zum Teil erheblich von den Werten der letzten Verkehrszählung des Landesbetriebes Straßenwesen aus dem Jahr 2021 abweichen. Es wird richtiger Weise darauf verwiesen, dass die verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen einer straßenverkehrsrechtlichen Entscheidung und Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde bedürfen. Jedoch kann ich die Formulierung auf Seite 38 des Entwurfes zum Lärmaktionsplanes nicht bestätigen. Dort schreiben Sie: Zudem wird im Falle eines vorliegenden und von der Gemeindevertreterversammlung beschlossenen Lärmaktionsplans der § 45 StVO als Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen durch die Anwendung von § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG ergänzt – es ist nämlich im Sinne des Gesetzgebers, dass Lärmaktionspläne auch umgesetzt werden. Eine ablehnende Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde müsste demnach schon mit sehr schwerwiegenden und nachprüfbaren Argumenten begründet werden. Dies ist weder den Gesetzesgrundlagen noch der aktuellen Rechtsprechung zu entnehmen. Das OVG NRW formuliert dies in seinem Beschluss vom 18.08.2022, Aktenzeichen 8 B 661/22 wie folgt: <i>„Ungeachtet der Frage, ob und ggf. inwieweit ein Lärmaktionsplan nach § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG bindende Wirkung haben kann, kommt als Rechtsgrundlage für die durch Aufstellung von Verkehrszeichen umgesetzte verkehrsrechtliche Anordnung nur § 45 StVO in Betracht. ... Daraus folgt, dass bei der Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen die Tatbestandsvoraussetzungen des Straßenverkehrsrechtes erfüllt sein müssen.</i> <i>Weiterhin heißt es, Voraussetzung für den Eintritt der Bindungswirkung ist jedenfalls einerseits die Wirksamkeit des Lärmaktionsplanes sowie andererseits die Erfüllung der fachlichen Eingriffsvoraussetzungen. Eine Bindung an die Vorgaben eines Lärmaktionsplanes im Rahmen einer nachfolgenden, grundsätzlich in das Ermessen der Fachbehörde gestellten Umsetzungsentscheidung kommt daher von vornherein allenfalls dann in Betracht, wenn der Lärmaktionsplan verfahrensordnungsmäßig, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügende Festlegungen enthält.“</i> Da hier die fachlichen Erteilungsvoraussetzungen anhand der vorliegenden Unterlagen nicht geprüft werden können, kann derzeit nicht entschieden werden ob diese vorliegen. Daher entsteht aus hiesiger Sicht auch keine Bindungswirkung zur Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ortsbesichtigung erfolgte im August 2023, sodass zwischenzeitliche Veränderungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Verkehrsstärken wurden seitens des Landesamts für Umwelt mit dem Datenmodell zur Lärmkartierung bereitgestellt. Wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen hierzu in der Fachwelt unterschiedliche Ansichten. Neben dem angeführten Urteil des OVG NRW könnte auch das Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 17.07.20218 herangezogen werden, welches im Kern der Formulierung im LAP-Entwurf entspricht: <i>„2. Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärmminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe.</i> <i>3. Die Straßenverkehrsbehörde ist an die Festlegung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in einem Lärmaktionsplan gebunden, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig ist; ein Einvernehmensefordernis besteht dabei nicht.</i> <i>4. Die Weigerung der Umsetzung rechtmäßig festgelegter Lärmminderungsmaßnahmen durch die Fachbehörde verletzt die planende Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.“</i> Ohne eine abschließende gesetzliche Regelung zur Harmonisierung der Umgebungslärmrichtlinie können stellen Gerichtsurteile Einzelfallentscheidungen dar, die nicht pauschal auf andere Lärmaktionsplanungen übertragen werden können. Der Hinweis wird dahingehend interpretiert, dass als prüffähige Unterlagen Schallberechnungen nach RLS-90 erforderlich sind. Diese werden im Rahmen der Beantragung der Einzelmaßnahmen nachgereicht.

Anlage 37 Abwägung Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
#1	Anwohner der Ibsenstraße, ein sehr starker Lärm verursacht durch Jugendliche auf ihren Motorrädern die werden voll aufgedreht und gefühlten Geschwindigkeit über 100 km/h die Ibsenstr Rauf und runter Gefahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ibsenstraße wird als Schwerpunkt Nr. 4 im Lärmaktionsplan betrachtet. Als Maßnahmen untersucht wurden „Tempo 30“ und ein lärmtechnisch optimierter Asphalt. Beide Maßnahmen (das heißt entweder die eine oder die andere Maßnahme) werden zur Umsetzung empfohlen. Darüber hinaus bestehen seitens der Gemeinde keine Möglichkeiten, im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf die geschilderte Situation einzuwirken. Es ist verständlich und nachvollziehbar, dass seitens der Anwohnenden eine starke Belästigung durch zu schnell fahrende Motorräder empfunden wird. Gleichwohl handelt es sich dabei um ein individuelles Fehlverhalten, dass mit planerischen Mitteln nicht verhindert werden kann. Der Lärmaktionsplan stellt hierfür nicht das geeignete Werkzeug dar.
#2	Sehr geehrte Damen und Herren, es ist sehr bedauerlich, dass der Lärmaktionsplan die Straße Im Roten Dudel nicht umfasst. Es ist die direkte Verlängerung des Berliner Damms über die Trebbiner Straße, über die L76 durch den Roten Dudel nach Berlin. Die anderen genannten Straßen sind in der Planung berücksichtigt, die Kopfsteinpflasterstr. Im Roten Dudel als direkte und schnellste Verbindung von und nach Berlin nicht. Der Durchgangsverkehr nimmt gefühlt seit Jahren zu, jedoch sieht die Gemeinde offenbar keine Notwendigkeit das zu messen und in eine Verkehrsplanung und noch wichtiger in eine Lärmaktionsplanung einzubeziehen, was für uns Anwohnende sehr wichtig wäre.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Straße Im Roten Dudel ist in der Kartierung des Landesamts für Umwelt nicht enthalten und konnte daher im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht untersucht werden. Es liegen zudem keine aktuellen Daten zur Verkehrsbelastung in dieser Straße vor. Für eine Berücksichtigung, ggf. in der kommenden Runde der Umgebungslärmkartierung, wäre daher zunächst eine Verkehrszählung erforderlich.
#3	Guten Tag, ich möchte an dieser Stelle zu bedenken geben, dass auch an Straßen, die stellenweise durch andere Landkreise führen, Personen im Landkreis Teltow-Fläming Ort Blankenfelde-Mahlow wohnen. So z.B. im Ortsteil Roter Dudel, dort in den Straßen: Leonstraße und Paulstraße. Diese liegen an der B96 und es werden auf den Lärmplänen keinerlei Belastung ausgewiesen. Dies stimmt so nicht. Es findet in diesen Straßen sehr wohl eine erhebliche Lärmbelastung statt, die ich aber leider nicht in Zahlen ausdrücken kann, da ich kein geeignetes Messgerät habe. Es wäre doch sicher nachdenkenswert, ob die Schallschutzwand an der B96, aus Richtung Berlin kommend, nicht um ca. 100 Meter (bis zur Schilderbrücke) verlängert werden, oder die Geschwindigkeit auf 80 km/h (in beiden Richtungen) beschränkt werden kann. Warum dies nicht schon beim Erstellen der Wand geschehen, ist erschließt sich mir nicht. Zumal dort auch schon vor der Wende bewohnte Grundstücke existierten. Nur weil die B96 an dieser Stelle nicht durch Blankenfelde-Mahlow führt, entsteht dort nicht "kein Lärm".	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist korrekt, dass das seitens des Landesamts für Umwelt bereitgestellte Datenmodell an der Gemeindegrenze endet und die B 96 im Bereich Roter Dudel teilweise abgeschnitten ist. Aus der Online-Kartenanwendung des MLUK zur aktuellen Lärmkartierung, welche die Schallausbreitung über Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinweg darstellt, ist zu erkennen, dass im Bereich der angesprochenen Straßen Leonstraße und Paulstraße keine Überschreitung der Prüfwerte auftritt (vgl. https://viewer.brandenburg.de/strassenlaerm_2022/). In der Kartenanwendung zeigt sich auch die gute Wirkung der vorhandenen Lärmschutzwand für den gesamten Roten Dudel, sodass im Ergebnis kein Handlungsbedarf zu erkennen ist.

Fortsetzung von Anlage 37

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
		Zudem ist anzunehmen, dass im Zuge des Ausbaus der B 96 und dem zugrundeliegenden Planfeststellungsbeschluss Schallschutz entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV hergestellt wurde (die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV stellen den höchsten Lärmschutzstandard an Verkehrswegen in Deutschland dar). Damit sind die rechtlichen Möglichkeiten für einen ggf. weitergehenden Schallschutz in diesem Abschnitt der B 96 ausgeschöpft.
#4	Hallo, als Anwohner des Roten Dudels (Kleinziethener Strasse) möchte ich auf die besondere Situation dort hinweisen, da dieser zwischen B96 und L76 und Flughafen Nordbahn "eingezwängt" liegt. Speziell der mittlerweile unerträglich laute Motorradlärm an der L76 zwischen der Kreuzung Waldblick und der Abfahrt zur B96, welcher besonders an schönen Tagen z.T. von früh morgens bis spät in die Nacht zu Tortur wird, sollte dringendst reduziert werden. Das wird mit Flüsterasphalt und Tempo 50 Beschilderung nicht zu unterbinden sein. Hier sollte in beide Richtungen eine "Blitzanlage" installiert werden, damit dieses unnötige Hochbeschleunigen bis zur nächsten (roten) Ampel endlich aufhört. Auch würde damit vielen Fahrern, welche glauben noch unbedingt bei Rot über die Ampel rasen zu müssen, der Wind aus den Segeln genommen. Vielen Dank!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist verständlich, dass der Motorradlärm als starke Belästigung empfunden wird. Seitens der Gemeinde bestehen im Rahmen der Lärmaktionsplanung jedoch keine Handlungsmöglichkeiten gegenüber diesem individuellen Fehlverhalten, da nur mit planerischen Mitteln reagiert werden kann.
#5	Glasower Damm: durch auf der Straße parkende Autos wird der Verkehr, Schienenersatzverkehr und die LKW der Bahnstreckenausbauten so behindert, dass ständig Hupkonzerte oder lautstarke Beschleunigungsarten stattfinden geschweige denn beinahe Unfälle. Der zugenommene Verkehr durch die Baumaßnahmen ist so schon sehr laut! Vllt. wäre ein Park- bzw. Halteverbot Tagsüber denkbar???	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nachvollziehbar, dass es aufgrund des Schienenersatzverkehrs und des Baustellenverkehrs zu Beeinträchtigungen kommt. Dabei handelt es sich jedoch um zeitweilige Einschränkungen, die mit dem Ende der Baumaßnahme der Deutschen Bahn verschwinden werden. Eine Regelung im Lärmaktionsplan ist daher nicht erforderlich und wäre auch methodisch nicht umsetzbar.
#6	Als Anwohner der Rembrandtstraße bitte ich um Einrichtung einer ganztägigen Tempo 30 Zone oder Sanierung der Straße (Entfernung des Kopfsteinpflasters) da hier eine doppelte Belästigung durch Straßen- und Fluglärm besteht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Rembrandtstraße ist in der aktuellen Runde nicht mehr im Kartierungsumfang enthalten. Aufgrund dessen erfolgte keine Betrachtung der Rembrandtstraße. Im Lärmaktionsplan 2018 wurde für die Rembrandtstraße noch die Maßnahme „Tempo 30 nachts (22-6 Uhr)“ vorgeschlagen, allerdings auch damals nach auf Basis von Grundlagendaten von 2013. Durch den Entfall der Rembrandtstraße in der Lärmkartierung des Landesamts für Umwelt sowie mangels aktueller Verkehrsdaten ist eine Neubewertung der Situation derzeit nicht möglich.