

Berichterstattung zum Aktionsplan der Gemeinde Rangsdorf

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz – Zusammenfassung gemäß Anhang VI Nr. 2.8 der Richtlinie 2002/49/EG i.V.m. Anhang V dieser Richtlinie

[Hinweis: Das Ausfüllen des Formular dient der Erfüllung der Berichtspflichten gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG. Das ausgefüllte Formular stellt die geforderte Zusammenfassung des Aktionsplanes von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG genannten relevanten Angaben dar. Für Gemeinden ohne relevante Lärmbetroffenheiten, mit nur punktueller Lärmbetroffenheit oder weitgehendem Fehlen von Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen kann das vorliegende Formular auch als Muster zur Aufstellung des eigentlichen Aktionsplanes genutzt werden. Auch für den Fall, dass nach Abwägung keine Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen oder Lärmauswirkungen durch Aufstellen eines Aktionsplanes in Frage kommen, ist zur Erfüllung der Berichtspflicht das vorliegende Formular vollständig auszufüllen und an das Landesumweltamt Brandenburg, Referat T 2 in 14476 Potsdam, Seeburger Chaussee 2 zu senden.]

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Umgebung und der Hauptlärmquellen, wie Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und andere Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind (Anhang V 1. (1) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Grundinformationen für die Beschreibung von Umgebung und Hauptverkehrsstraßen sind jeweils durch das Landesumweltamt zusammengestellt und den betroffenen Gemeinden übergeben worden. Die jeweiligen Berichte zur Lärmkartierung sind auch im Internet unter <http://www.luis.brandenburg.de/> einsehbar. Sie sind mit ggf. vorliegenden Kartierungsergebnissen des Eisenbahnbundesamtes sowie eigenen Erkenntnissen zu ergänzen.]

Rangsdorf ist ein Wohnort im Grünen südlich von Berlin am Berliner Ring (Autobahn A 10). Am östlichen Rand der Ortslage verläuft die Bundesstraße B 96, die Ortslage wird zerschnitten von der stark befahrenen Bahnlinie Berlin-Dresden. Derzeit noch nicht von der Lärmkartierung betrachtet wird der vom Flughafen Schönefeld ausgehende Fluglärm, der zur Verlärmung der Gemeinde jedoch beiträgt.

Zu Rangsdorf gehören noch die OT Groß Machnow, weiter südlich an der B 96, und Klein Kienitz, östlich ebenfalls in Autobahnnähe.

Der Ortsteil Klein Kienitz ist von der vorliegenden Lärmkartierung 2007 erfasst, die Ortslage liegt jedoch außerhalb der Schwellenwerte von über 55 bzw. 65 d(B)A.

Der Ortsteil Groß Machnow wird in der 2. Stufe der Lärmkartierung von der B 96 mit über 3 Mio Kfz/a mit erfasst.

Die Gemeinde Rangsdorf hat derzeit etwa 10.000 Einwohner, auf die Ortslage Rangsdorfs entfallen davon ca. 8.500 Einwohner. Der Bericht zur Lärmkartierung ging von 9.545 Einwohnern aus, einer Bevölkerungsdichte von 283 Personen/km² und 2.773 Wohngebäuden mit 343.200 m² Wohnfläche bei 3.823 Wohnungen. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen am Gemeindegebiet wird mit 22,5% und 758 ha angegeben.

Hauptlärmquellen in der Ortslage Rangsdorf sind die Bahnlinie Berlin-Dresden, die jedoch von der Lärmkartierung in Rangsdorf nach vorläufiger Mitteilung der Bahn (nachprüfbare Unterlagen liegen nicht vor) nicht erfasst wird, und gemäß der Lärmkartierung 2007 die Autobahn A 10 mit weit über 6 Mio Kfz/a.

Innerorts gibt es weder lärmrelevante Gemeindestraßen mit Verkehrslärm noch Standorte mit Gewerbe- oder Freizeitlärm, für die geeignete Minderungsmaßnahmen zu planen wären, um Belastungen oder Belästigungen der Anwohner zu reduzieren.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde (Anhang V 1. (2) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Anzugeben sind u.a. der Name der Gemeinde, der Gemeindeschlüssel, Adresse, Telefon, Fax, e-mail, Ansprechpartner und die Adresse einer ggf. eingerichteten Internetseite]

Für die Aktionsplanung zuständige Behörde ist die Gemeinde Rangsdorf, Ladestraße 6 in 15834 Rangsdorf. Bürgermeister: Herr Rocher Tel: 033708 / 23611, Fax: 033708 / 23621, e-mail: gemeindeverwaltung@gv-rangsdorf.de, www.rangsdorf.de, Ansprechpartner: Frau Dr. Gossing, Gemeindeschlüssel: 12 0 72 340

1.3 Rechtlicher Hintergrund (Anhang V 1. (3) RL 2002/49/EG)

[Mustertext:]

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 /ABl. EG vom 18.07.2002 Nr. L 189 S. 12) ist mit den §§ 47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47 d BImSchG stellen die gemäß § 47 e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47 c ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Gemeinden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden. Gemäß § 47 d Abs. 2 BImSchG haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

1.4 Geltende Grenzwerte (Anhang V 1. (4) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Die nationalen Grenz- und Richtwerte können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} . Sie sind nicht direkt vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durchgeführt. Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.]

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ^{1,2} Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ³		Grenzwerte für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Vorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	Tag dB(A),(L _{DEN})	Nacht dB(A),(L _{Night})	Tag dB(A),(L _{DEN})	Nacht dB(A),(L _{Night})	Tag dB(A),(L _{DEN})	Nacht dB(A),(L _{Night})
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime ...	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31.10.2007 (BGBl. I Nr. 56 S. 2550) heranzuziehen

¹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, VkBf. 1997 S. 434; 2006 S. 665

² Dieselben Immissionsgrenzwerte werden auch bei der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes herangezogen.

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), VkBf. 2007 S. 767

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036

⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm vom 26.08.1998, GMBf. 1998 Nr. 26 S. 503

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten (Anhang V 1. (5) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Die entsprechenden Daten sind im Rahmen der Lärmkartierung durch das Landesumweltamt ermittelt worden und den übergebenen Lärmkarten zu entnehmen (siehe auch: <http://www.luis.brandenburg.de>). Für Haupteisenbahnstrecken sind die entsprechenden Daten den Ergebnissen des Eisenbahnbundesamtes zu entnehmen, sobald diese vorliegen. Daten aus eigenen Erhebungen sind hinzuzufügen.]

Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet:

L _{DEN} /dB(A)	>55	>65	>75
Fläche/km ²	4	1	0
Wohnungen/Anzahl	230	1	0
Schulgebäude/Anzahl	1	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4, Abs.4, Nr. 1 der 34. BImSchV liegen:

L _{DEN} [dB(A)]	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl	711	81	4	0	0

L _{NIGHT} [dB(A)]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	1297	327	39	0	0	0

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Anhang V 1. (6) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken (siehe Ziffer 1.4) herangezogen werden. Darüber hinaus sollen als Prüfwerte Mittelungspegel in Höhe von **65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts** angewendet werden. Einer Überschreitung dieser Werte sollte durch das Instrument der Lärmaktionsplanung entgegengewirkt werden. Belastungen durch mehrere Lärmquellen sowie Prioritäten, die sich aus der Überschreitung von Grenz- oder Richtwerten ergeben sind zu beachten. Ein gesetzlicher Anspruch für belastete Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht jedoch nicht.]

[Mustertext:]

Anzahl der Menschen,

die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind	:	0
die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind	:	0
die ganztägig hohen Belastungen (>65 dB(A)) ausgesetzt sind	:	4
die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 dB(A)) ausgesetzt sind	:	39
die ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>55 dB(A))	:	792
die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind >45 dB(A)	:	1.624

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen (Anhang V 1. (6) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Lärmprobleme lassen sich als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes, der ermittelten Höhe der Belastung, der Einwirkung durch mehrere Lärmquellen und der Anzahl der Betroffenen identifizieren. Verbesserungsbedürftige Situationen können auch bei Belastungen/Belästigungen vorliegen. Die Bewertung soll die besonderen Umstände des Einzelfalls berücksichtigen. Dabei sind alle relevanten Belange gegeneinander abzuwägen. Die Angaben sind zu begründen.]

[Mustertext:]

Im Gebiet der Gemeinde bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen:

Ortsbereich in Autobahnnähe und Ortsbereich in Bahnnähe; innerhalb dieser Bereiche gibt es keine besonderen Schwerpunkte, allerdings sind die Bewohner der Überlagerungszone beider Lärmbereiche besonders betroffen

Begründung:

Parallel zur Autobahn A10 mit über 6 Mio KfZ/a verläuft gemäß der Lärmkartierung eine Verlärmungszone, in der sich Wohngebäude der Ortslage sowie ein Schulgebäude befinden. Da die Wohnbebauung in Rangsdorf im Wesentlichen aus Einfamilienwohnhäusern mit Gartengrundstücken besteht, ist die Verlärmung der Außenwohnbereiche zu beachten.

Die Verlärmung durch die Bahn wird derzeit nicht von der Lärmkartierung erfasst, ist tatsächlich jedoch in starkem Ausmaß in den entlang der Bahnlinie vorhandenen Wohnbereichen gegeben.

Hier bedarf es umgehend aktiver Lärmschutzmaßnahmen seitens des Straßenbaulastträgers bzw. der Deutschen Bahn

Im Gebiet der Gemeinde bestehen verbesserungsbedürftige Situationen in folgenden Bereichen:

Lärmbelästigungen der Anwohner erfolgen in den an die in der Lärmkartierung ausgewiesenen Gebiete angrenzenden Wohnbereichen durch die A 10 und durch die Bahn.

Begründung:

Die Verlärmung durch die Schallausbreitung von der A 10 enden nicht bei den in der Lärmkartierung dargestellten Isophonen der festgesetzten Prüfwerte, sondern führt auch in weiter entfernten Bereichen noch zu Lärmbelästigungen der Bewohner.

Die Verlärmung durch die Bahnstrecke Berlin-Dresden ist aufgrund der nicht nachprüfbaren Angaben der Deutschen Bahn zur Streckenbelegung nicht in der Lärmkartierung erfasst, führt jedoch in weiten Teilen des Ortes zu Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG)

[Mustertext:]

Im Gebiet der Gemeinde Rangsdorf wurden bislang keine Maßnahmen zur Lärminderung an der Autobahn A10 umgesetzt.

Die Gemeinde ist nicht Straßenbaulastträger und der Landesbetrieb Straßenwesen sieht trotz massiver Beschwerden von Bürgern und Forderungen der Gemeinde keine Notwendigkeit zur Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Gemeinde Rangsdorf und lehnt Maßnahmen daher ab.

Im Gebiet der Gemeinde Rangsdorf wurden bislang folgende Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt, die jedoch nicht die ausgewiesene Hauptlärmquelle A10 betrafen, sondern Verkehrsflächen, von denen keine Verlärmung im Sinne der Lärmaktionsplanung ausgeht

Datum / Zeitraum	Maßnahme zur Lärminderung
2001	Ausbau Kienitzer Dorfstraße (Asphalt statt Pflaster)
1995 - 2002	Ausbau von Anliegerstraßen in Groß Machnow (Verbesserter Deckenaufbau, z.T. Asphalt statt Pflaster)
2001 - 2004	Ausbau Dorfstraße Groß Machnow (Asphalt statt Pflaster)
2008/2009	Ausbau Seebadallee Rangsdorf (Verbesserung der Fahrbahndecke, z.T. Asphalt statt Pflaster)
2001- 2008	Bau einer Lärmschutzwand an der B 96 durch den Landesbetrieb Straßenwesen
1999-2001	Ausbau Großmachnower Straße (Asphalt statt Pflaster)

3.2 bereits geplante Maßnahmen zur Lärminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG)

[Mustertext:]

Im Gebiet der Gemeinde Rangsdorf waren 1990/1991 im Zuge des 6-streifigen Ausbaues der A 10 Maßnahmen zur Lärminderung an der A 10 geplant (Lärmschutzwand von 525 m Länge), diese wurde aus Kostengründen aber nicht gebaut. Ein Planfeststellungsverfahren erfolgte nicht. Die Ablehnung wurde vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 2002 bestätigt.

Planungen zu Lärmschutz- bzw. -minderungsmaßnahmen durch den Landesbetrieb Straßenwesen oder die Deutsche Bahn AG gibt es nicht.

Somit sind im Bereich der Gemeinde Rangsdorf keine Maßnahmen nach der EG-Richtlinie geplant.

In der Gemeinde Rangsdorf sind folgende Maßnahmen geplant, die zur Lärminderung im Ort beitragen, aber nicht die in der Lärmkartierung ausgewiesene Hauptlärmquelle A10 betreffen:

Datum / Zeitraum	Bereits geplante Maßnahme zur Lärminderung
2010/2011	Bau einer Erschließungsstraße an der Bahn außerhalb der Ortslage mit Anbindung des Bahnüberganges zur Entlastung des Ortskernes und des Ortsteiles „Klein Venedig“ vom Verkehr , B-Plan in Aufstellung
2010/2011	Ersatz des Bahnüberganges durch einen Tunnel statt einer Brücke (Mehrkosten dafür trägt die Gemeinde) auch aus Sicht der durch eine im Zentrum gelegene Brücke zu erwartende Verlärmung des Ortes, Kreuzungsvereinbarung soll noch 2008 unterzeichnet werden

[oder:]

3.3 geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (Anhang V 1. (9) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Hier sollten alle absehbaren Lärm mindernden Maßnahmen dargestellt werden, auch wenn sie z.B. durch andere Planungsträger geplant/realisiert werden. Sofern von einer Maßnahmenplanung nach der Bewertung der Lärmsituation abgesehen wird, weil keine Lärmprobleme oder verbesserungsbedürftigen Situationen vorliegen oder offenkundig Maßnahmen zur Lärminderung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht realisierbar sind, ist der Sachverhalt darzustellen und zu begründen.]

[Beispiele für mögliche Maßnahmen:

- verkehrslenkende Maßnahmen (Verstetigung des Verkehrs, Koordinierung von Lichtsignalanlagen, Entwicklung von Verkehrsleitkonzepten, Verlagerung, Lenkung bzw. Beschränkung von (Lkw)Verkehren, Regelung des ruhenden Verkehrs, Parkraumbewirtschaftung, Bündelung von Verkehren, (Nacht)Fahrverbote, Verlangsamung des Verkehrs - Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit
- Verminderung des Kfz-Verkehrs (Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs, Aufwertung des ÖPNV, Vernetzung verschiedener Verkehrsangebote)
- bauliche Maßnahmen (Unterhaltung oder Verbesserung des Fahrbahnbelages, Verringerung der Fahrbahnbreite, Einengungen, Verkehrsinseln, Fahrradstreifen, Lärm mindernde Straßenraumgestaltung, Kreisverkehre, Neubau ortsnaher Umfahrungsstraßen, Nutzung der abschirmenden Wirkung von Gebäuden, Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Lärmschutzfenster u. -türen)
- Bauleitplanung (Vergrößerung von Abständen, Nutzung abschirmender Wirkungen, Ausweisung von Abstandsflächen, Gliederung von Nutzungen, Vorgaben zur Gebäudenutzung, Nutzungsbeschränkungen, Festlegung von flächenbezogenen Emissionswerten – Lärmkontingentierung)]

Geforderte Maßnahmen der Gemeinde zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre an der A 10:

- Erreichung einer kurzfristigen Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Gemeinde Rangsdorf an der A10 auf 120 bzw. 130 km/h (kein Benehmen/Einvernehmen mit LS vorhanden)
- Mittelfristig Bau einer Lärmschutzwand an der A 10 zwischen Rangsdorfer See und Abfahrt Rangsdorf (kein Benehmen /Einvernehmen mit LS vorhanden)
- Mittelfristig Einbau von „Flüsterasphalt“ als Fahrbahnbelag (kein Benehmen/Einvernehmen mit LS vorhanden)

Geplante Maßnahmen der Gemeinde zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre, die aber nicht die in der Lärmkartierung ausgewiesene Hauptlärmquelle A10 betreffen:

- Verminderung des Kfz-Verkehrs durch Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs (Bau von Wander- und Radwegen gemäß örtlicher und überörtlicher Wanderwegekonzepten bzw. Radwegekonzepten)
- Ausbau weiterer Anliegerstraßen in der Ortslage Rangsdorf (Verbesserung des Fahrbahnbelages, Verkehrsberuhigung durch Verschwenkungen bzw. andere geeignete Maßnahmen) je nach Haushaltslage gemäß Straßenbauprogramm der Gemeinde
- Für den Fall der Erweiterung oder Neuansiedlung von Gewerbebetrieben in der Gemarkung Groß Machnow (Theresenhof, Mittenwalder Straße) Durchsetzung geeigneter aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Anordnung der Gebäude, Lärmschutz an Straßen etc)

3.4 geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre (Anhang V 1. (9) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Die Gemeinden sind aufgefordert, ruhige Gebiete im Sinne des § 47 d Abs. 2 BImSchG festzusetzen. Feste Kriterien für ruhige Gebiete gibt es bislang nicht. Ruhige Gebiete auf dem Land zeichnen sich durch Abwesenheit von Lärmquellen, wie Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm aus. Die Abwesenheit dieses Lärms kann in der Regel qualitativ festgestellt werden. Ruhige Gebiete auf dem Land sind nur in Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV nicht zu kartieren sind.]

Die Gemeinde Rangsdorf kann aufgrund der vorhandenen Situation keine ruhige Gebiete, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind, mehr festsetzen:

3.5 Langfristige Strategie zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen sowie dem Schutz von ruhigen Gebieten (Anhang V 1. (10) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Inhalt einer langfristigen Strategie kann es sein, die Lärmaktionsplanung als gesamtstädtische Aktionsplanung in Verknüpfung mit der Verkehrsentwicklungsplanung, Bauleit- bzw. Stadtentwicklungsplanung und ggf. Luftreinhalteplanung durchzuführen und so Synergieeffekte zu nutzen. Ein integrierter Planungsansatz und der wiederkehrende Charakter der Lärmaktionsplanung (alle 5 Jahre) kann dazu genutzt werden, die unterschiedlichen Überarbeitungszyklen der Einzelplanungen zu synchronisieren und diese mit den terminlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung abzugleichen. Geplante Maßnahmen können schon jetzt zukünftige Anforderungen berücksichtigen, um Widersprüche mit Ergebnissen der Lärmkartierung und Aktionsplanung 2012/13 zu vermeiden. Faktoren, wie attraktive Lebensbedingungen durch ein ruhiges Wohnumfeld, ein stadtverträglich gestalteter Verkehr und eine entwickelte Innenstadtfunktion, tragen zur allgemeinen Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit den örtlichen Lebensumständen bei und sollten bewusst als Standortfaktor entwickelt werden. Die umfassende Nutzung zur Verfügung stehender Finanzierungsinstrumente und die Koordinierung von Aktivitäten verschiedener Maßnahmeträger einschließlich der Initiierung privater Investitionen zur Umsetzung von Planungszielen zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen können weitere Bausteine einer langfristigen Strategie sein.]

Langfristige Strategie:

Forderung von aktiven Lärminderungsmaßnahmen vom Straßenbauträger der Autobahn A 10 als Hauptlärmquelle des Ortes

Durchsetzung

Zusammenschluss mit anderen vom Autobahnlärm betroffenen Gemeinden,
Forderung zur Umsetzung an die zuständigen Behörden

3.6 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (Anhang V 3. RL 2002/49/EG)

Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der vom Umgebungslärm betroffenen Personen-gemäß Lärmkartierung:

die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind	: 0
die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind	: 0
die ganztägig hohen Belastungen (>65 dB(A)) ausgesetzt sind	: 0
die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 dB(A)) ausgesetzt sind	: 0
die ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind	: 0
die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind	: 0

Da keine Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmausbreitung von der A 10 und der Bahn durch die Baulastträger geplant sind, ist auch keine Reduzierung der gem. § 47 ff BImSchG vom Umgebungslärm betroffenen Personen möglich.

Eine Reduzierung kann nur erfolgen, wenn die zuständigen Straßenbaulastträger tatsächlich Maßnahmen planen und auch durchführen.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Entspricht dem Datum der Beschlussfassung durch die Gemeinde.]

Beschluss der Berichterstattung zum Lärmaktionsplan vom 10.07.2008

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Sofern Maßnahmen festgelegt wurden, sind die terminliche Festlegungen zu deren Umsetzung darzustellen.]

Ein konkreter Lärmaktionsplan besteht nicht, da dieser Maßnahmen beinhalten müsste, die die Gemeinde selbst nicht umsetzen kann. Ob ein solcher Plan in der 2. Stufe ab 2013 möglich ist hängt daher hauptsächlich davon ab, wie es gelingt, die zuständigen Straßenbaulastträger in die Verantwortung zu nehmen und ob dazu konkrete Maßnahmen im Bereich der Gemeinde vor Beginn der Fortführung des Lärmaktionsplanes umgesetzt werden.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung(en) (Anhang V 1. (7) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Anzugeben sind Ort und Datum der Auslegung und der Bürgerversammlung (öffentliche Anhörung). Protokolle der entsprechenden Sitzung(en) sind beizufügen. Ein Hinweis auf eine Veröffentlichung im Internet kann als Anlage beigefügt werden.]

Die Einwohnerversammlung zur Lärmaktionsplanung wurde am 25.02.2008 durchgeführt, das Protokoll liegt als Anlage bei.

4.4 Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)

[Mustertext:]

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten spätestens nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und erreichte Ergebnisse werden in diesem Zusammenhang ermittelt und ausgewertet.

[Hinweis: Konkrete Bewertungskriterien (z.B. Termine für Zwischenauswertungen, quantitative und qualitative Vorgaben, Terminvorgaben usw.) sollten jeweils schon bei Aufstellung eines Lärmaktionsplanes mit festgelegt werden.]

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans (Anhang V 1. (11) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Soweit nur Schätzwerte für entstehende Kosten bekannt sind, genügt es, diese anzugeben.]

[Mustertext:]

Kosten für die Aufstellung: 0 €

Kosten für die Umsetzung: hinsichtlich der Maßnahmen zur Lärminderung an der A10: 0 €

Kosten für die Umsetzung: hinsichtlich der Maßnahmen zur Lärminderung innerorts, die nicht relevant im Sinne des Lärmaktionsplanes ist: ca.5 Mio € bis 2010 (Straßenbau)

4.6 Weitere finanzielle Informationen (Anhang V 1. (11) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Für geplante Maßnahmen sollten, falls verfügbar, weitere finanzielle Informationen, wie einzusetzende Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalysen und Kosten-Nutzen-Analysen dargestellt werden.]

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Nicht vorhanden, da keine konkrete Planung der Gemeinde zur Reduzierung der ermittelten Lärmbelastungen nach § 47ff BImSchG möglich ist.

Rangsdorf, den.....

Protokoll

der Einwohnerversammlung zur Lärmaktionsplanung in Rangsdorf am 25.02.2008,
19:00 - 21:00 Uhr, Aula der Grundschule Rangsdorf

Anwesenheit:	Herr Rocher Herr Jonas	Bürgermeister Landesumweltamt (LUA)
Schriftführerin:	Frau Dr. Gossing	Sachbearbeiterin
Gäste:	Frau Wolffgramm, Herr Fetzer, Herr Wetzel, Herr Rex, 22 Rangsdorfer Bürger (S. Teilnahmeliste, unvollständig)	Gemeindevertreter Gemeindevertreter Gemeindevertreter Gemeindevertreter

Tagesordnung:

1. Einleitung zu den Grundlagen und Zielen der Lärmaktionsplanung
2. Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung für Rangsdorf
3. Darstellung der Möglichkeiten der Gemeinde zur Lärminderung
4. Diskussion und Aufnahme von Anregungen und Hinweisen der Einwohner zur Lärminderung

Verlauf der Versammlung:

Herr Rocher begrüßt die Anwesenden und äußert sich enttäuscht über die relativ geringe Resonanz bei diesem Thema.

Er macht einleitend Ausführungen zu den rechtlichen Grundlagen und den Zielen der Lärmaktionsplanung sowie den zu erfassenden Daten und den Lärmkarten.

Er stellt die erforderlichen Inhalte der Lärmaktionsplanung dar und die möglichen Bereiche der Umsetzung von Lärmaktionsmaßnahmen in den Gemeinden.

In einem zweiten Punkt stellt er die Ergebnisse der Lärmkartierung für Rangsdorf dar. Relevante Lärmquellen für Rangsdorf sind nach den Lärmkarten und DTV-Werten derzeit nur die Autobahn und ab der 2. Stufe der Erfassung 2013 auch die B 96. Die Deutsche Bahn ist derzeit aufgrund der Belegungszahl unter 60.000 Zügen /Jahr nicht erfasst, auch hier ist erst ab 2013 mit der Darstellung der Betroffenheiten zu rechnen. Die derzeitigen Lärmkarten für die 2. Stufe werden ebenfalls gezeigt. An der B 96 wurde eine Lärmschutzwand errichtet, die in den Rechnungen aufgrund fehlender Angaben nicht berücksichtigt wurde, die Betroffenheiten werden hier also noch reduziert.

Die vorliegenden Lärmkarten und der Lärmbericht werden per Beamer projiziert und die dargestellten Isophonen sowie die relevanten Prüfwerte (55 dB(A), 65dB(A)) und dadurch erfassten Betroffenheiten in Rangsdorf (tags 4 Einwohner, nachts 39 Einwohner) anhand der Karten erläutert.

Es wird auch auf die bereits erfolgten Bemühungen der Gemeinde zur Umsetzung von Lärmaktionsmaßnahmen an der Autobahn und den diesbezüglichen Schriftverkehr verwiesen. Es gab bereits beim Autobahnausbau 1990/91 eine Planung für eine Lärmschutzwand, die aufgrund der Kosten von einer knappen Mio DM vom Ministerium abgelehnt wurde. Stattdessen gab es passive Lärmschutzmaßnahmen (Kostenerstattung für Lärmschutzfenster)

Nach dieser Einleitung gibt es bereits Fragen aus dem Publikum.

Herr Nikolai fragt nach dem Grund für die fehlenden Daten der DB in den Berechnungen.

Herr Jonas verweist auf die „Umgebungslärmrichtlinie“, die anfangs nur eine Erfassung der am stärksten belasteten Strecken, bei der Bahn z.B. erst ab 60 T Zügen /Jahr, vorsieht. Nach den Vorschriften ist das LUA nicht berechtigt, die Daten der DB zu erfassen oder zu berechnen, dies erfolgt durch das EBA, die Ergebnisse liegen jedoch bislang nicht vor. Rangsdorf wird in der ersten Stufe jedoch nach Informationen der DB auch nicht erfasst, da es in Brandenburg nur 4 Strecken mit der genannten Belastung gibt, und Rangsdorf nicht dazugehört.

Rangsdorf ist nach den derzeitigen Kriterien auch vom Straßenlärm noch relativ gering betroffen, allerdings ist klar, dass die ermittelten Betroffenenheiten nur einen kleinen Teil der Gesamtbetroffenheit darstellen. Die Werte wurden gemäß vorgeschriebenen Berechnungsvorschriften ermittelt, nicht durch Messungen, und subjektives Empfinden weicht immer ab.

In ganz Brandenburg wurden mit den berechneten Lärmkarten 30.000 Bürger nachts und 20.000 Bürger tags als Betroffene ermittelt, tatsächlich geht man von der zehnfachen Menge aus. Die Karten sind nur als Hilfe und Orientierung zu sehen.

Die A 10 hat derzeit auch erst etwa die Hälfte ihrer möglichen Kapazität erreicht, der Lärm wird also noch um etwa 3 dB(A) zunehmen. Das bedeutet erhöhte Gesundheitsgefährdungen, wobei diese sich nicht an die Grenzwerte halten.

Diese Werte ergeben auch keinen Rechtsanspruch auf Schutzmaßnahmen.

Da die Gemeinde bei diesen Quellen im Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, kann nur gemeinsam mit den Verursachern nach machbaren Lösungen gesucht werden.

Die Splittung in die Lärmkarten der Länder und die Planungen der Gemeinden war auch so nicht gewollt, die Lärmaktionsplanung ist daher als Anfang der Diskussion zu sehen.

Einige Gemeinde haben nach entsprechenden Interventionen inzwischen auch schon Lärmschutzwände vom Landesbetrieb versprochen bekommen, z.B. an der A 13 in Schwerin / Teupitz.

Es gibt auch ein „Nationales Lärmschutzpaket“ von 2007, das eine Willenserklärung des Bundes zur Reduzierung des Lärms beinhaltet und auch eine Senkung der Lärmgrenzwerte beabsichtigt. Leider sind die Vorschläge und Absichten dieses Programms noch nicht umgesetzt worden. Z.B. sind die Lärmgrenzwerte nach der Umgebungsrichtlinie nicht identisch mit den nach der RLS-90, im Straßenbau verbindlichen Lärmgrenzwerten, so dass die Ergebnisse z.T. nicht umsetzbar sind.

Herr Rocher geht nunmehr gemäß Tagesordnung auf die Möglichkeiten der Gemeinde zur Lärminderung z.B. bei der Bauleitplanung, im Straßenbau und durch Verlagerung von Verkehr ein. Da diese Maßnahmen im Rahmen der laufenden Bauleitplanung (FNP) und bei den Baumaßnahmen gemäß Straßenbauprogramm der Gemeinde beachtet werden, und es innerorts keine relevanten Lärmquellen gibt, wird die Gemeinde im Hinblick auf Aufwand und Nutzen kein Planungsbüro mit einer Lärminderungsplanung beauftragen. Der geforderte Bericht wird durch die Verwaltung erstellt und darin auch Forderungen gegenüber dem Landesbetrieb Straßenwesen hinsichtlich der Lärminderung an der A 10 und gegenüber der Bahn erhoben.

Er bittet um **Diskussion** und Anregungen / Hinweise zur Lärminderung.

Herr Wetzel bezeichnet die Berechnungen als Hohn, da sie die tatsächliche Belastung in keiner Weise darstellen. Es müssten Lärmmessungen erfolgen. Schon die Planung einer Lärmschutzwand 1990 zeigt doch, dass eine Betroffenheit gesehen wurde.

Herr Jonas entgegnet, dass die Messtechnik da ist, Messungen vom Gesetzgeber aber nicht akzeptiert werden. EU und dt. Recht schreiben errechnete Mittelungspegel vor, die Spitzen können bis zu 10 dB(A) davon abweichen. Das interessiert aber nicht. Es gab Messungen zur Plausibilität der Berechnungen nach der RLS 90, die derzeitige Vorschrift weicht davon

ab. Es gibt sehr unterschiedliche Ansätze und damit auch Ergebnisse. Hier ist die EU bzw. der Gesetzgeber gefordert, zumindest die Berechnungen zu vereinheitlichen und durch Messwerte zu belegen.

Herr Nikolaj weist auf die Doppelbelastung durch Autobahn und Bahn hin, wie wird das berücksichtigt?

Herr Jonas verweist nochmals darauf, dass die Bahn für Rangsdorf vorerst bei der Berechnung aufgrund der Ausgangswerte keine Rolle spielt und auch nicht beachtet wird, die Bahn hat in Deutschland 950 Abschnitte, davon 4 in Brandenburg, für die Geld für Lärmschutzmaßnahmen eingestellt ist. Das Abarbeiten dieser bereits bestätigten Abschnitte dauert bei Beibehaltung des Tempos Jahrzehnte, insofern sollte man sich nicht zuviel Hoffnung machen.

Die Doppelbelastung wird leider bei der Berechnung nicht beachtet, jede Lärmquelle wird für sich gerechnet. Das ist so vorgeschrieben. Man kann die Karten dann zwar übereinanderlegen, das Zusammenwirken wird jedoch nicht berücksichtigt.

Herr Rocher ergänzt, das derzeit auf der Dresdner Strecke mehr Züge fahren, die von der Görlitzer Strecke aufgrund der Bauarbeiten umgeleitet werden. Das gilt nicht als Normalbelegung.

Eine Bürgerin fragt nach, warum die Messungen nicht möglich sind.

Herr Jonas erklärt nochmals, das die Technik da ist und Messungen möglich sind, aber eben die Werte nach den Vorschriften nicht berücksichtigt werden.

Ein Herr findet die bisherigen Ausführungen sehr interessant, es scheint als ginge es uns noch zu gut, als dass hier Maßnahmen bewilligt werden.

Er hat 2 Fragen: 1. Würde eine Lärmschutzwand an der A 10 bei dem Abstand überhaupt wirken? 2. Wie hoch wären die Kosten heute? Dann könnte man doch entscheiden, ob die Gemeinde die Kosten aufbringt, um die Lebensqualität zu verbessern.

Herr Rocher gibt zu bedenken, dass eine Lärmschutzwand hier auch aufgrund der Eisenbahnbrücke und der Lage in der Nachbargemeinde auf noch zu erwerbendem Land technisch und finanziell problematisch ist.

Herr Jonas bestätigt, dass es diese Überlegungen zur Selbsthilfe überall gibt. Es ist möglich, über Gestattungsverträge Schutzwände an Bundesstraßen zu errichten, das gab es schon. Aber die Kosten trägt wirklich der Besteller allein, und das erscheint nicht sinnvoll.

Die Kosten belaufen sich auf ca. 500 €/lfd.m bei normalen Wänden, die hier aber nutzlos wären, nach 500 - 800 m ist die Wirkung gleich Null. Schallabsorbierende Wände, die einen Effekt hätten, kosten ab 750 €/lfd. m aufwärts.

Die Entscheidung 1990 gegen die Wand kann auch darauf zurückzuführen sein, dass die Kosten 10x höher lagen als für passive Maßnahmen. Dann ist es auch heute noch legitim, aktive Maßnahmen zu versagen.

Es gibt auch Wälle bis 20m Höhe, die aber Platz brauchen. Auch sollte man die psychische Komponente nicht vergessen - wir empfinden Lärm lauter, wenn wir die Quelle (z-B. die Autos) sehen.

Ein anderer Herr meint, dass man sich selbst Gedanken machen muss, wenn die Behörden die Gemeinde nicht unterstützen. Vielleicht hilft bei der Argumentation für Maßnahmen eine detaillierte Lärmkarte für einzelne Bereiche Rangsdorf auf der Grundlage von Messungen, damit man weiß, wie der Lärm subjektiv empfunden wird und wo man mit Maßnahmen anfangen soll.

Herr Jonas verweist auf die Kosten solcher Kartierungen, große Städte mit vielen belasteten Straßen machen das als Entscheidungshilfe.

In der 2. Stufe wird es für Rangsdorf auch die Werte zur B 96, zur Bahn und ggf. aus Schönefeld geben, die man dann übereinander legen kann.

Aber das subjektive Empfinden kann man mit Messungen nicht darstellen.

Frau Gossing ergänzt, dass in Rangsdorf nur wenige, bekannte Lärmquellen existieren, von denen auch die Ausbreitung des Lärms in den Ort bekannt ist. Wenn man Maßnahmen durchführen will, muss man keine Entscheidungshilfen für einzelne Bereiche haben, solche Detailmessungen sind entbehrlich.

Ein Herr erkundigt sich, ob Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Autobahn etwas bringen würden.

Das wird von Herrn Jonas eindeutig bejaht. Es ist die einfachste und effektivste Methode der Lärminderung. Unter 80-100 km wird man auf Autobahnen nicht kommen, wahrscheinlich werden es 130 km/h. Aber damit würden die Lärmspitzen durch einzelne Pkw wegfallen, die erfahrungsgemäß sehr störend wirken. Die Lärmbelastung wird schlagartig weniger.

Herr Nikolaj fragt nochmals nach der Doppelbelastung Bahn /Straße bei der Planung für 2013, wer ist dann für Minderungsmaßnahmen zuständig?

Herr Jonas verweist auf die gesetzliche Zuständigkeit der Gemeinde für die Lärminderungsplanung, auf die Umsetzung obliegt jedoch den jeweiligen Baulastträgern. Man sollte daher mit den zuständigen Baulastträgern ins Gespräch kommen. Die Wand, die z.B. jetzt mitten in Luckenwalde als Lärmschutz der Bahn errichtet wurde, wurde aber vom Land mitfinanziert, der Bund allein finanziert nichts außer der Reihe.

Herr Rocher erklärt, dass der Ausbau der Dresdner Bahn zurückgefahren wurde, so dass hier Maßnahmen aufgrund von Trassenänderungen etc. demnächst nicht zu erwarten sind.

Ein Herr fragt nach dem „Flüsterasphalt“ - gibt es nur Extreme oder auch Zwischenlösungen beim Straßenbelag?

Herr Jonas erklärt, dass es Zwischenstufen gibt. Der sogenannte „Flüsterasphalt“ ist extrem grobporig. Diese Poren setzen sich aber mit der Zeit zu, so dass der Effekt abnimmt, auch nutzt er sich eher ab, so dass alle 5-8 Jahre eine Erneuerung nötig ist. Die Kosten sind ihm nicht bekannt, es ist aber teurer.

Frau Gossing sagt, dass nach Angaben des Landesbetriebes der Asphalt auf der A 10 einen Lärmwert von -2 dB(A) hat, er ist also ggf. schon eine „Zwischenstufe“.

Herr Rocher bemerkt, dass die Fragen im Prinzip beantwortet sind.

Wie soll es nun mit der Lärmaktionsplanung weiter gehen?

Nach den vorliegenden Ergebnissen der Lärmkartierung wird ein Lärminderungsplan gemäß den Vorgaben mit dem Protokoll der Anhörung bis 18.07.08 erstellt. Das Ergebnis wird in den Ausschüssen vorher vorgestellt und in der Gemeindevertretung beschlossen.

Das Ziel ist die Zusammenfassung der Lärmprobleme in der Gemeinde und letztlich die Erneuerung der Forderungen der Gemeinde nach Lärmschutzmaßnahmen an Bund und Bahn, die über das LUA und schließlich den Bund gebündelt werden müssen.

Der Lärmschutz wird zunehmend Thema des öffentlichen Interesses werden, so dass zu hoffen ist, dass die zuständigen Behörden aufgrund des zunehmenden Druckes seitens der Bürger reagieren.

Er bedankt sich bei den Anwesenden, besonders bei Herrn Jonas für seine Ausführungen, und beendet die Versammlung.