



## Lärmaktionsplan Mittenwalde

Überprüfung des Lärmaktionsplans Mittenwalde für die 3. Stufe 2017 - 2022



## Vorwort

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe (2017-2022), wird der am 13.02.2017 förmlich beschlossene Lärmaktionsplan der Stadt Mittenwalde überprüft und fortgeschrieben. Die Überprüfung der Lärmaktionsplanung bezieht sich auf die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung, veröffentlicht im September 2017, basierend auf Daten aus dem Jahr 2015. Die Ergebnisse der Kartierung sind als „Anlagen“ ergänzt.

Bei Vergleichen mit der bestehenden Lärmaktionsplanung wird im Weiteren nur auf den Abschlussbericht vom 23.07.2015 in der Form „LAP, 2.Stufe“ verwiesen. Der Bericht steht unter [http://geodaten.online/LAP/LAP\\_MITTENWALDE\\_Abschlussbericht\\_2015-07-23.pdf](http://geodaten.online/LAP/LAP_MITTENWALDE_Abschlussbericht_2015-07-23.pdf) zum Download bereit.

## 1. Ziel der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung dient gemäß der EG Umgebungslärmrichtlinie im Wesentlichen der Gesundheitsvorsorge durch Vermeidung oder Verminderung von Lärmproblemen. Basis der Lärmaktionsplanung ist dabei die jeweils aktuelle Lärmkartierung, bei der die Immissionspegel aus wesentlichen Lärmquellen (Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen) und die Anzahl der betroffenen ermittelt werden.

Aus den, durch die Lärmkartierung aufgezeigten Ergebnissen, erarbeitet die zuständige Kommune unter Mitwirkung der Öffentlichkeit einen Lärmaktionsplan der von der Kommunalvertretung förmlich beschlossen werden soll. Die erarbeitete Planung wird an das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) gemeldet und von dort weiter über die zuständige Bundesstelle an die EU gemeldet. Die Planung ist alle 5 Jahre zu überprüfen.

Bei der Planung hat die Stadt Mittenwalde als zuständige Behörde weitgehende Freiheiten in der Ausgestaltung, soweit die Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie und der §§47 a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) eingehalten werden.



## 2. Methodik

### 2.1 Lärmausbreitung und Betroffenzahlen

Detaillierte Beschreibungen zur Berechnung der Lärmausbreitungskarten sowie zur Ermittlung der Anzahl von Lärm betroffener Bürgerinnen und Bürger werden in der „Methodik zur Aufbereitung der Eingangsdaten der Umgebungslärmkartierung 2017 für das Land Brandenburg“, bereitgestellt und erarbeitet durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL) vom 25.08.2017 dargestellt.

### 2.2 Abschätzung der Lärmausbreitung ausgewählter Punkte

Eine Abschätzung der Lärmsituation in Straßenabschnitten unterhalb des Schwellwertes von 8000 Kraftfahrzeugen am Tag wurde nur für Bereiche gemacht, die bereits im aktuellen LAP, 2. Stufe untersucht wurde. Hierfür wurde auf die Verkehrszählungsdaten und Gebäudedaten zurückgegriffen, die auch für die Berechnung der Lärmkarten verwendet wurden. Die Daten wurden der Stadt vom Landesamt für Umwelt Brandenburg zur Verfügung gestellt.

Die Berechnung von Lärmpegeln an Fassaden von Wohnhäusern erfolgte auf Basis der 34. BImSchV und der VBUS unter Weglassung der Korrekturen für Lichtzeichen und Abschirmungen durch Relief<sup>1</sup> sowie der Boden- und Meteorologieabweichung. Grundsätzlich wurden daher Messpunkte ausgeschlossen, die keine direkte ununterbrochene lineare Sichtachse zu einem Straßenabschnitt aufweisen (Abschirmung durch Gebäude unabhängig von deren Höhe bei 100%).

Die nach Abschnitt ermittelten betroffenen Gebäude für  $L_{DEN} > 65$  dB(A) und  $L_{Night} > 55$  dB(A) wurden mit der durchschnittlichen Haushaltsgröße (Einwohner je Haushalt) multipliziert<sup>2</sup>. Ergebnis ist ein Schätzwert, der sowohl beim errechneten Lärmpegel als auch bei der Abschätzung der betroffenen Anwohner Fehlerquellen aufweist.

---

<sup>1</sup> Für die Berechnung der Lärmausbreitungskarten wurden Daten des DGM1 verwendet.

<sup>2</sup> Die Ermittlung der betroffenen Einwohner im Rahmen der Lärmkartierung des Landes wurde das Wohnvolumen jedes Wohngebäudes sowie ein 100x100 m aufgelöster Rasterdatensatz (anonymisierter Einwohnerdatensatz) der absoluten Anwohnerzahl verwendet. Alle Anwohner einer Rasterzelle wurden auf das Wohnvolumen innerhalb der Rasterzelle gleichmäßig verteilt.



## 3. Bestandsanalyse

Der bestehende LAP, 2. Stufe untersuchte 13 besonders betroffene Straßenabschnitte im Stadtgebiet. Daraus wurden Empfehlungen für eine langfristige Strategie sowie sofort wirksame Maßnahmen für 7 Schwerpunkte entwickelt (LAP, 2. Stufe, S. 23-55).

Die im Detail vorgeschlagenen sieben Maßnahmen (Tabelle 1) zeigten signifikante Reduzierungen bei Betroffenen mit hoher und sehr hoher Belastung für den Gesamttag (über 65 dB(A)) und die Nacht (über 55 dB(A)) an. Alle vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen sind Temporeduzierungen auf betroffenen Abschnitten und wurden bei dem zuständigen Landesbetrieb Straßenwesen und dem Landkreis beantragt. Alle Maßnahmen wurden nach einer „Prüfung und Würdigung der rechtlichen Bedeutung des Lärmaktionsplans“ abgelehnt.

Nach Klage eines Bürgers gegen den Landkreis Dahme-Spreewald bzgl. einer Lärmreduzierung durch Temporeduzierung in der Ortsdurchfahrt Telz (2.) urteilte das Verwaltungsgericht Cottbus zugunsten des Klägers. In der Begründung heißt es: „(...) Für die Beurteilung der Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Zusammenhang mit dem Eingreifen der Ermächtigungsgrundlage nach § 45 Abs. 9 Satz 2 i. V. m. Abs. 1 Satz 2 Nr. StVO überschritten wird, können jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundes-Immissions-schutzgesetz – 16. BImSchV -) als Orientierungspunkte herangezogen werden (...). Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung erreicht ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat dann unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist auf entsprechenden Antrag hin dann zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet.“ (Hinweise VG Cottbus vom 27.07.2017 zu VG 5 K 138/15). Des Weiteren zieht das Urteil als Richtwerte für Wohngebiete eine Schwellwert von 59 dB(A) ganztags und für Mischgebiete von 64 dB(A) ganztags heran.

Tabelle 1

| Nr. | Bezeichnung der Maßnahme  | Umsetzung |
|-----|---|-----------|
| 1.  | Tempo 30 in der Rathausstraße (L 30)                                  | Nein      |
| 2.  | Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Telz (B 246)                           | Ja        |
| 3.  | Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Gallun (L 745)                         | Nein      |
| 4.  | Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Schenkendorf (L 30)                    | Teilweise |
| 5.  | Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr in der Straße Berliner Vorstadt (L 75) | Nein      |
| 6.  | Tempo 30 für Lkw in der Chausseestraße (K 5167)                       | Nein      |
| 7.  | Tempo 30 für Lkw in der Gartenstraße (OT Ragow) (K 5168)              | Nein      |



In der Ortsdurchfahrt Schenkendorf wurde der Bereich zwischen Krummenseer Straße und dem Waldring aufgrund der nahegelegenen Kita für den Zeitraum Montag bis Freitag von 6 – 17 Uhr auf Tempo 30 begrenzt. Der am stärksten von Lärmbelastung betroffene Abschnitt ist von der Beschränkung allerdings nicht berührt.

Ein nochmaliger Antrag der Stadt die in Tabelle 1 genannten Maßnahmen umzusetzen wurde erneut abgelehnt, sodass zum Stand dieses Entwurfes lediglich eine Maßnahme erfolgreich umgesetzt wurde.

Haupt Eisenbahnstrecken im Sinne des § 47 a BImSchG verlaufen nicht im Stadtgebiet, daher ist keine Untersuchung des Schienenverkehrs erforderlich.

Der Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (SFX, zukünftig BER) liegt in ca. 10 Kilometer Entfernung von Mittenwalde. Laut Lärmkartierung 2017 (Ergebnisse der Lärmkartierung, Anlage 2) ist Mittenwalde auf einer Fläche von 0,7 km<sup>2</sup> von kartierungspflichtigen Lärmauswirkungen betroffen. Entsprechende betroffene Anwohnerinnen und Anwohner gibt es laut Ergebnissen der Lärmkartierung keine. Eine Betrachtung im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt für den Fluglärm in Zusammenarbeit mit den anderen Flughafenumfeldgemeinden und dem Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) sowie dem Landesumweltamt (LfU) im Rahmen in einer gemeinsamen Rahmenplanung für das Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 3..

## 4. Lärmkartierung

Bei der Lärmkartierung 2017 zur 3. Stufe der Lärmaktionsplanung hielten sich die Herausgeber strikt an die Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002. Hierin heißt es wörtlich:

*„Hauptverkehrsstraße“ eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr“ (Art. 3 n) Richtlinie - 2002/49/EG)*

3 Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr entsprechen bei 365 Tagen einer täglichen Belastung von 8219 Kraftfahrzeugen pro Tag.



Bei der Kartierung 2012, in der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe (vgl. LAP, 2.Stufe) wurden darüber hinaus gehend Lärmbelastungen für Straßen unterhalb dieses Schwellenwertes ermittelt und Lärmbetroffenheit bei Anwohnerinnen und Anwohnern festgestellt, welche die vorgeschlagenen Prüfwerte der EU von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts übersteigen.

## 4.1 Kartierung 2017

Die detaillierten Kartierungsergebnisse entnehmen Sie den unter Anlage 1 angefügten Karten für die nächtliche und tägliche Lärmbelastung. Durch die Beschränkung der Berechnung der Isophonenbänder auf Straßen mit Verkehrsbelastungen oberhalb von 8000 Fahrzeugen am Tag sowie die Schätzung der betroffenen Bevölkerung anhand dieser berechneten Bänder, sind im Stadtgebiet 3 Personen bei der ganztägigen Betrachtung und 9 Personen bei der nächtlichen Betrachtung mit Lärmpegeln oberhalb der Prüfwerte (65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts) belastet. Die betroffenen Bereiche befinden sich ausschließlich im Bereich der Autobahn A13 in der Nähe der Anschlussstellen Ragow und Mittenwalde. An der Anschlussstelle Mittenwalde bestehen bauliche Schutzmaßnahmen.

| L <sub>DEN</sub> in dB(A) | >55-60 | >60-65 | >65-70 | >70-75 | >75 |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|-----|
| Anzahl                    | 89     | 12     | 3      | 0      | 0   |

| L <sub>Night</sub> in dB(A)  | >45-50 | >50-55 | >55-60 | >60-65 | >65-70 | >70 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
|  Anzahl | 343    | 28     | 8      | 1      | 0      | 0   |

Abbildung 1: Auszug aus dem "Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Gemeinde Mittenwalde"

Entlang der Autobahn A10 und an der B96 in der Gemarkung Telz wurden keine Lärmbelastungen für die Bevölkerung festgestellt.

## 4.2 Vergleich der Kartierungen 2012 und 2017

Aufgrund der unterschiedlichen Datenlage ist ein Vergleich der Entwicklung nur sehr eingeschränkt möglich. Für weite Teile des Stadtgebietes liegen in der Kartierung 2017 keine Daten zur Lärmausbreitung vor. Da keine Verkehrszählungsdaten für beide Zeiträume vorliegen, wurden diese an Beispielstandorten verglichen. Als Standorte für den Vergleich wurden die Bereiche gewählt für welche die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe Maßnahmen vorgesehen hat (vgl. Tabelle 1).



Tabelle 2: Verkehrsbelastung laut Kartierung 2012 und 2017

| Nr. | Standort  | DTV 2012 | DTV 2017 | Änderung |
|-----|---|----------|----------|----------|
| 1.  | Rathausstraße, OT Mittenwalde (L 30)                | 8110     | 6399     | -21,2%   |
| 2.  | Ortsdurchfahrt Telz (B 246), OT Telz                | 4987     | 5377     | +7,8%    |
| 3.  | Ortsdurchfahrt Gallun (L 745), OT Gallun            | 6492     | 6492     |          |
| 4.  | Ortsdurchfahrt Schenkendorf (L 30), OT Schenkendorf | 5639     | 5556     | -2,5%    |
| 5.  | Berliner Vorstadt, OT Mittenwalde (L 75)            | 2316     | 2117     | -8,6     |
| 6.  | Chausseestraße, OT Mittenwalde (K 6157)             | 3789     | 3789     |          |
| 7.  | Gartenstraße, OT Ragow (K 6158)                     | 7115     | 7115     |          |

Tabelle 3: Betroffenzahlen nach Kartierung 2012 und 2017

| Nr. | Standort  | Betroffene 2012 (>65 dB(A) ganztags) | Betroffene 2012 (>55 dB(A) nachts) | Betroffene 2017 |
|-----|---|--------------------------------------|------------------------------------|-----------------|
| 1.  | Rathausstraße, OT Mittenwalde (L 30)                | 52                                   | 68                                 | k.A.            |
| 2.  | Ortsdurchfahrt Telz (B 246), OT Telz                | 11                                   | 13                                 | k.A.            |
| 3.  | Ortsdurchfahrt Gallun (L 745), OT Gallun            | 55                                   | 69                                 | k.A.            |
| 4.  | Ortsdurchfahrt Schenkendorf (L 30), OT Schenkendorf | 82                                   | 98                                 | k.A.            |
| 5.  | Berliner Vorstadt, OT Mittenwalde (L 75)            | 25                                   | 29                                 | k.A.            |
| 6.  | Chausseestraße, OT Mittenwalde (K 6157)             | 46                                   | 71                                 | k.A.            |
| 7.  | Gartenstraße, OT Ragow (K 6158)                     | 77                                   | 95                                 | k.A.            |

Ein Vergleich der Verkehrsbelastungen (Tabelle 2) zeigt, dass es Bereiche mit reduzierter Verkehrsbelastung gibt, die Reduktion allerdings nur in der Rathausstraße über 10 % liegt. Im Fall Telz zeigen die Zahlen sogar einen Anstieg. Für die übrigen Standorte lag die Belastung 2017 entweder auf dem Niveau der letzten Zählung (Ragow, Gallun, Chausseestraße Mittenwalde) oder geringfügig niedriger (Schenkendorf, Berliner Vorstadt). Durch Nicht-Betrachtung in der Lärmkartierung 2017 können keine Aussagen zur Belastung getroffen werden. Da jedoch nur in der Rathausstraße und der Berliner Vorstadt relevante Reduzierungen der Verkehrsbelastung ermittelt wurden, auch keine Maßnahmen umgesetzt wurden (vgl. Tabelle 1), ist davon auszugehen, dass es für alle übrigen Standorte keine Änderung der Betroffenzahlen gibt.



## 4.3 Ergebnisse der Lärmabschätzung

Aufgrund fehlender Lärmausbreitungsdaten für die im LAP, 2. Stufe beschlossenen Maßnahmen wurden eigene Berechnungen und Abschätzungen mit den zur Verfügung stehenden Daten (vgl. 2.2) durchgeführt. Für Gebäude mit Wohnnutzung wurde entlang der in den Maßnahmengebieten angesprochenen Straßenabschnitte Lärmpunkte mit minimaler Distanz zwischen Gebäudefassade und Straßenabschnitt angenommen und für diese Punkte gemäß den Vorschriften der VBUF sowie unter Berücksichtigung der „Umgebungslärmkartierung 2017 für das Land Brandenburg – Methodik zur Aufbereitung der Eingangsdaten“ Werte für  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  errechnet. Die Ergebnisse zeigen, wie aus dem Vergleich der Verkehrsbelastungen zu erwarten, für die verschiedene Maßnahmengebiete weiterhin hohe Belastungen.

Abweichungen zwischen den errechneten Werten für die Maßnahmengebiete und den modellierten Werten des LAP, 2. Stufe zeigen eine Tendenz zur Unterschätzung der Anzahl der Lärmbetroffenen (z.B.  $L_{DEN}$  Betroffene > 65 dB(A) Gartenstraße Ragow – 2012: 77 Anwohner, 2017: 62 Anwohner). Ausnahme ist hier die Ortsdurchfahrt Gallun ( $L_{DEN}$  > 65 dB(A) 2012: 55 Anwohner, 2017: 93 Anwohner). Alle Abweichungen stammen vor allem aus 3 Fehlerquellen: 1) fehlende Korrektur des Geländes und der Boden- und Meteorologieabweichung; 2) unterschiedliche Annahmen bei der Haushaltsgröße; 3) Wahl des untersuchten Abschnitts.

*Tabelle 4: Anzahl der betroffenen Gebäude (eigene Berechnung)*

| Nr. | Standort  | Betroffene Gebäude (>65 dB(A) ganztags) | Betroffene Gebäude (>55 dB(A) nachts) |
|-----|---|---|---------------------------------------|
| 1.  | Rathausstraße, OT Mittenwalde (L 30)                | 20                                      | 26                                    |
| 2.  | Ortsdurchfahrt Telz (B 246), OT Telz                | 8                                       | 8                                     |
| 3.  | Ortsdurchfahrt Gallun (L 745), OT Gallun            | 49                                      | 54                                    |
| 4.  | Ortsdurchfahrt Schenkendorf (L 30), OT Schenkendorf | 29                                      | 34                                    |
| 5.  | Berliner Vorstadt, OT Mittenwalde (L 75)            | 6                                       | 9                                     |
| 6.  | Chausseestraße, OT Mittenwalde (K 6157)             | 16                                      | 23                                    |
| 7.  | Gartenstraße, OT Ragow (K 6158)                     | 33                                      | 41                                    |
| 8.  | A13 Anschlussstelle Mittenwalde                     | 2                                       | 1                                     |



Tabelle 5: Anzahl betroffene Anwohner (eigene Berechnung)

| Nr. | Standort  | Betroffene Anwohner (>65 dB(A) ganztags) | Betroffene Anwohner (>55 dB(A) nachts) |
|-----|---|--|--|
| 1.  | Rathausstraße, OT Mittenwalde (L 30)                | 38                                       | 49                                     |
| 2.  | Ortsdurchfahrt Telz (B 246), OT Telz                | 15                                       | 19                                     |
| 3.  | Ortsdurchfahrt Gallun (L 745), OT Gallun            | 93                                       | 102                                    |
| 4.  | Ortsdurchfahrt Schenkendorf (L 30), OT Schenkendorf | 55                                       | 64                                     |
| 5.  | Berliner Vorstadt, OT Mittenwalde (L 75)            | 11                                       | 17                                     |
| 6.  | Chausseestraße, OT Mittenwalde (K 6157)             | 30                                       | 43                                     |
| 7.  | Gartenstraße, OT Ragow (K 6158)                     | 62                                       | 77                                     |
| 8.  | A13 Anschlussstelle Mittenwalde                     | 4  | 4                                      |

## 5. Maßnahmen

Im Folgenden werden die Maßnahmenvorschläge des LAP 2. Stufe in Bezug auf die dargestellten Ergebnisse und bzgl. ihres Umsetzungsstandes beleuchtet.

### 5.1 Überprüfung bestehender Maßnahmenempfehlungen

Aus der Zusammenschau aus Kartierungsergebnissen der Lärmkartierung 2017 sowie aus einem Vergleich der Verkehrsbelastungen aus den zugrundeliegenden Verkehrszählungen, der Betrachtung bereits umgesetzter Maßnahmen und einer Abschätzung von Lärmpegeln an ausgewählten Punkten ergeben sich für 5 von 7 Maßnahmenvorschläge des LAP, 2. Stufe keine signifikanten Änderungen in der Belastungssituation. Daher werden folgenden Maßnahmen ohne Veränderungen aus dem LAP, 2. Stufe für den aktuellen Berichtszeitraum übernommen. Eine gesonderte Betrachtung der Maßnahmen und deren Wirkung ist mit Verweis auf die nahezu identische Situation an diesen Standorten zur letzten Lärmaktionsplanung nicht notwendig.

Tabelle 6: Maßnahmenvorschläge der Priorität 1

| Nr. | Standort   | Maßnahme                   |
|-----|--|----------------------------|
| 1.  | Ortsdurchfahrt Gallun (L 745), OT Gallun<br>B246 (Galluner Chaussee) bis K6155                     | Tempo 30 für den Gesamttag |
| 2.  | Ortsdurchfahrt Schenkendorf (L 30),<br>OT Schenkendorf<br>östl. Ortseingang bis westl. Ortsausgang | Tempo 30 für dem Gesamttag |



|    |   |                                    |
|----|---|------------------------------------|
| 3. | Chausseestraße, OT Mittenwalde (K 6157)<br>Berliner Vorstadt bis inkl. Wohngebiet am Zülowkanal | Tempo 30 für LKW für den Gesamttag |
| 4. | Gartenstraße, OT Ragow (K 6158)<br>Potsdamer Straße bis südwestlicher Ortsausgang               | Tempo 30 für LKW                   |

Weitere Maßnahmen des LAP, 2. Stufe sahen folgende Maßnahmen vor:

*Tabelle 7: Maßnahmenvorschläge der Priorität 2 und abgeschlossene Maßnahmen*

| Nr. | Standort   | Maßnahme                           |
|-----|--|------------------------------------|
| 1.  | Rathausstraße Mittenwalde (L 30)<br>Ruppinstraße bis Umgehungsstraße   | Tempo 30 für den Gesamttag         |
| 2.  | Berliner Vorstadt Mittenwalde (L 75)<br>Chausseestraße bis Schulstraße | Tempo 30 für LKW für den Gesamttag |
| 3.  | <b>Ortsdurchfahrt Telz, B 246</b>                                      | <b>Tempo 30 für den Gesamttag</b>  |

Von diesen Maßnahmen wurde bisher lediglich die Temporeduzierung für die Ortsdurchfahrt Telz auf 30 km/h umgesetzt. Die Maßnahmen für die Rathausstraße/Baruther Vorstadt und die Berliner Vorstadt Mittenwalde müssen aufgrund der veränderten Ausgangslage neu bewertet werden. Die Reduzierung der Verkehrsbelastung um rund 21% in der Rathausstraße Mittenwalde führte zu einem Rückgang der Betroffenzahl in ähnlicher Größenordnung (von 55 auf 39 für den Gesamttag, von 68 auf 49 nachts; ca. 25%). Ein Tempolimit auf 30 km/h wie im LAP, 2. Stufe vorgeschlagen hatte ähnliche Auswirkungen (von 55 auf 35 ganztags; von 68 auf 45 nachts). Eine Reduzierung auf Tempo 30 würde auch bei reduzierter Verkehrsbelastung zu einer weiteren Lärminderung führen und die Betroffenzahlen signifikant reduzieren. Darüber hinaus knüpft die Maßnahme an eine bestehendes Tempo 30 Gebot zwischen 6 und 20 Uhr an.

Auch die Maßnahmenempfehlung Tempo 30 nachts in der Berliner Vorstadt würde zusätzliche zur ohnehin geringeren Verkehrsbelastung 2017 zu einer weiteren Reduzierung führen.

Erste Priorität bei der Umsetzung von Maßnahmen sollten die in Tabelle 6 dargestellten Maßnahmen haben.

Empfehlungen bezüglich einer langfristig angelegten Strategie aus dem LAP, 2. Stufe bleiben bestehen. Verkehrsplanerische Maßnahmen aus dem Bereich nachhaltige klimafreundliche



Verkehrsentwicklung sollen zudem in der anstehenden Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Mittenwalde mit bearbeitet werden. Diese können langfristig gesehen zu einer Verminderung der Lärmbelastung in betroffenen Bereichen beitragen.

## 6. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wird durch öffentliche Auslage im Rathaus der Stadt Mittenwalde, vom 16.05.2018 bis zum 20.06.2018 sowie durch Bekanntmachung der Auslage im Amtsblatt am 16.05.2018, auf der Internetseite der Stadt unter [www.mittenwalde.de/laermaktionsplanung](http://www.mittenwalde.de/laermaktionsplanung) und durch die Einrichtung einer öffentlich E-Mailadresse ([laerm@mittenwalde.de](mailto:laerm@mittenwalde.de)) zur Mitwirkung aufgefordert. Zudem werden die Ortbeiräte zu schriftlichen Stellungnahme zum Planungsentwurf aufgefordert und der Planentwurf als Beschlussvorlage im Ordnungsausschuss, dem Hauptausschuss der Stadt sowie der Stadtverordnetenversammlung diskutiert. Des Weiteren werden verschiedene Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert (siehe hierzu Anlage 3).

### 6.1 Gremien der Stadt Mittenwalde

Im Zuge der Beschlussvorbereitung des Entwurfs der Lärmaktionsplanung wurden der Ordnungsausschuss sowie der Hauptausschuss der Stadt gehört. Beide Gremien stimmten dem Entwurf zu. Aufgrund der Vielzahl der nicht umgesetzten im Lärmaktionsplan der 2. Stufe vorgeschlagenen Temporeduzierungen äußerte der Ordnungsausschuss sein Missfallen bezüglich der Sinnhaftigkeit der aktuellen rechtlichen Form der Lärmaktionsplanung deutlich. Im Hauptausschuss wurde eine Erweiterung der Temporeduzierungsmaßnahme (Tempo 30 km/h) in der Chausseestraße bis zum Ende des Wohngebiets am Zülowkanal sowie eine Ausdehnung auf den ganzen Tag vorgeschlagen. Darüber hinaus wurde vorgeschlagen die Maßnahme zur Temporeduzierung auf 30 km/h nachts in der Berliner Vorstadt ebenfalls auf den gesamten Tag zu erweitern.

Die Stadtverordnetenversammlung befasste sich in der Sitzung am 25.06.2018 mit der Beschlussvorlage. Unter Einbeziehung des genannten Vorschlags aus dem Hauptausschuss stimmt die Stadtverordnetenversammlung dem Entwurf der Lärmaktionsplanung zu.

### 6.2 Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung zur Lärmaktionsplanung wurde in Form der Offenlage des Planentwurfs im Internet sowie in analoger Form im Rathaus der Stadt durchgeführt.



Darüber hinaus wurde eine E-Mail Adresse eingerichtet, um Anregungen und Anmerkungen entgegen zu nehmen.

## 6.3 Träger öffentlicher Belange

Folgende in Tabelle 8 genannte Gremien, Einrichtungen und Behörden wurden zu Stellungnahme aufgefordert.

*Tabelle 8: Beteiligte Träger öffentlicher Belange*

| Nr. | Standort  |
|-----|---|
| 1.  | Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg |
| 2.  | Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Gemeinsame Landesplanung               |
| 3.  | Regionale Planungsgemeinschaft  |
| 4.  | Landkreis Dahme-Spreewald, Amt für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Tourismus           |
| 5.  | Landkreis Dahme-Spreewald, Umweltamt  |
| 6.  | Landkreis Dahme-Spreewald, Bauordnungsamt   |
| 7.  | Landesbetrieb Straßenwesen  |
| 8.  | Ortsbeiräte der Stadt Mittenwalde   |

In Anlage 3 sind die wesentlichen Hinweise der eingegangenen Stellungnahmen dargestellt.

## 7. Zusammenfassung

Die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung 3. Stufe ist am 25.06.2018 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die Verwaltung mit der Berichterstattung an das MLUL beauftragt. Die Fortschreibung stützt sich weitgehend auf im LAP, 2. Stufe gewonnene Erkenntnisse und schreibt diese für den Berichtszeitraum 2017-2022 fort. Die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung fordert darüber hinaus als Konsequenz der Hinweise des VG Cottbus im Fall der Ortsdurchfahrt Telz betroffene Bürgerinnen und Bürger aktiv zum Handeln auf.

# Stadt Mittenwalde

Die Bürgermeisterin



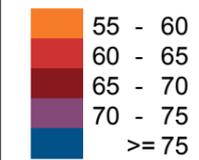
## Anlage 1:

### Lärmkarten und Bericht 2017 für die Stadt Mittenwalde

**Strategische Lärmkarte der 3. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Mittenwalde (Dahme-Spreewald)**

Pegelbereich  
Lden  
in dB(A)



**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/a
-  Gebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Gemeindegebiet

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

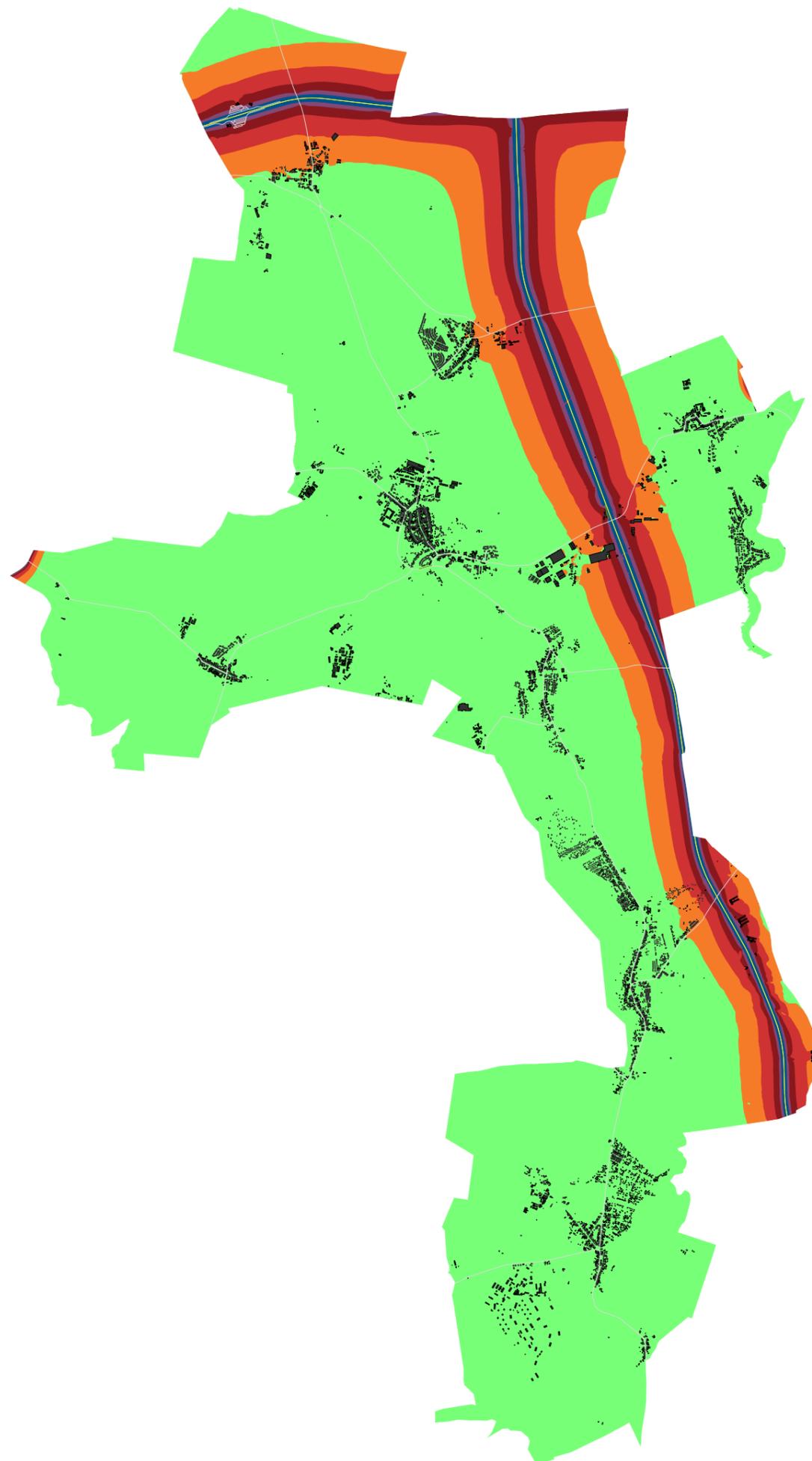
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin



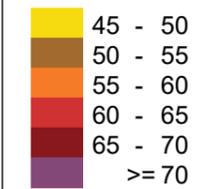
0 2000 4000  
m



**Strategische Lärmkarte der 3. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Mittenwalde (Dahme-Spreewald)**

Pegelbereich  
Ln  
in dB(A)



**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/a
-  Gebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Gemeindegebiet

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

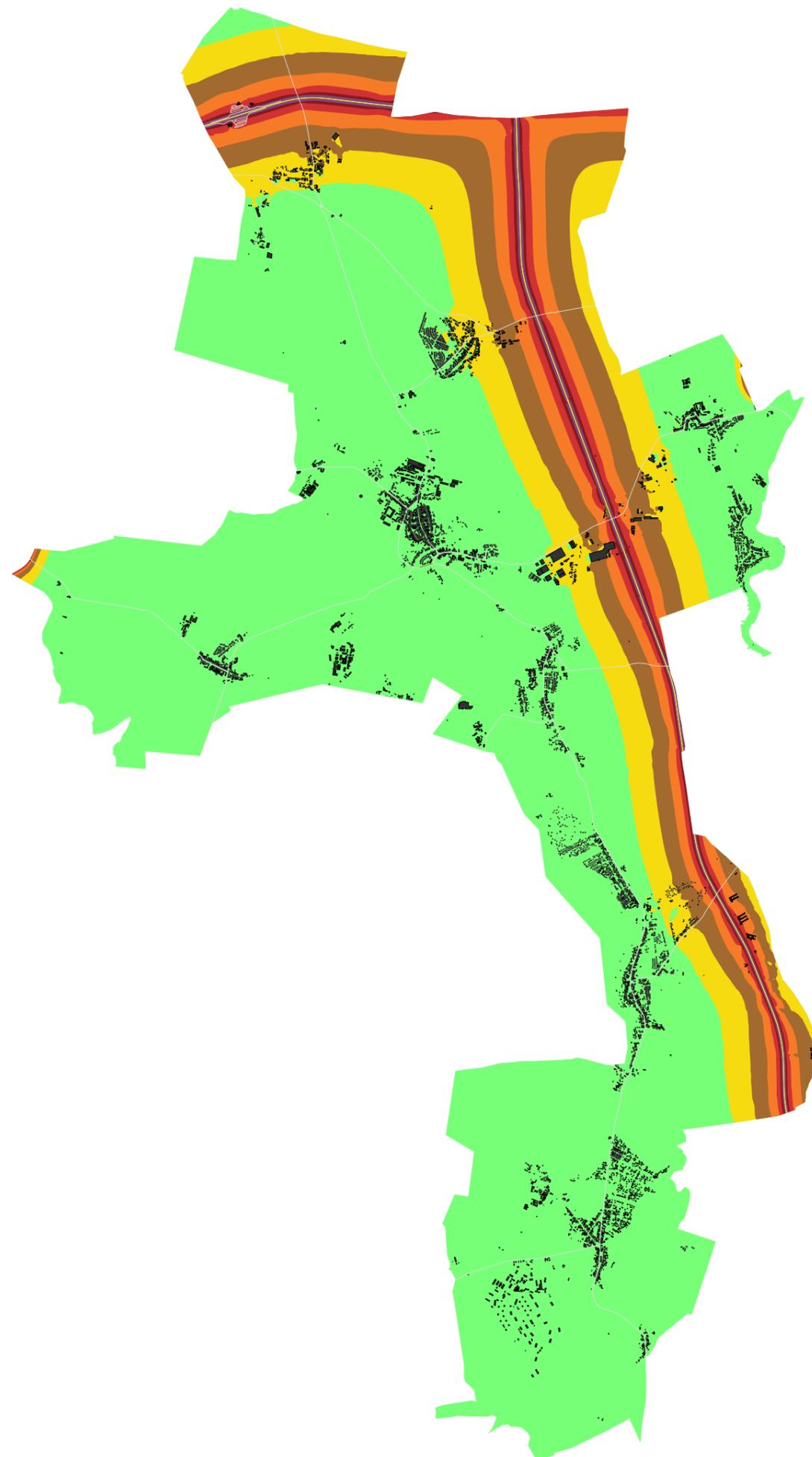
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin



0 2000 4000  
m



Strategische Lärmkarte der 3. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

**Mittenwalde (Dahme-Spreewald)**

 Überschreitung 65 dB(A)  $L_{DEN}$

Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/a
-  Gebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Gemeindegebiet

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

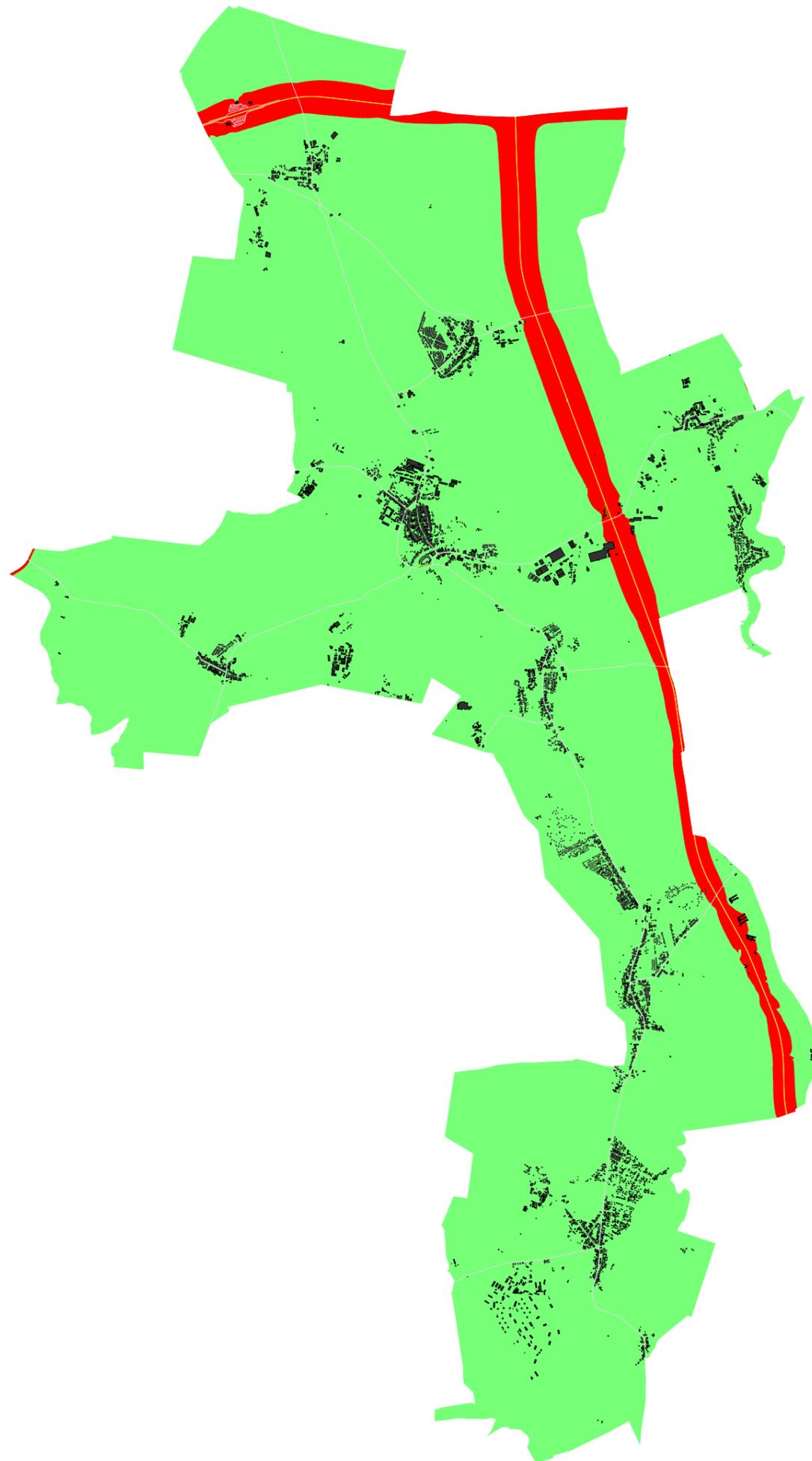
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation  
Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz Berlin



0 2000 4000  
m



**Strategische Lärmkarte der 3. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Mittenwalde (Dahme-Spreewald)**

 **Überschreitung 55 dB(A) L<sub>Night</sub>**

**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/a
-  Gebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Gemeindegebiet

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

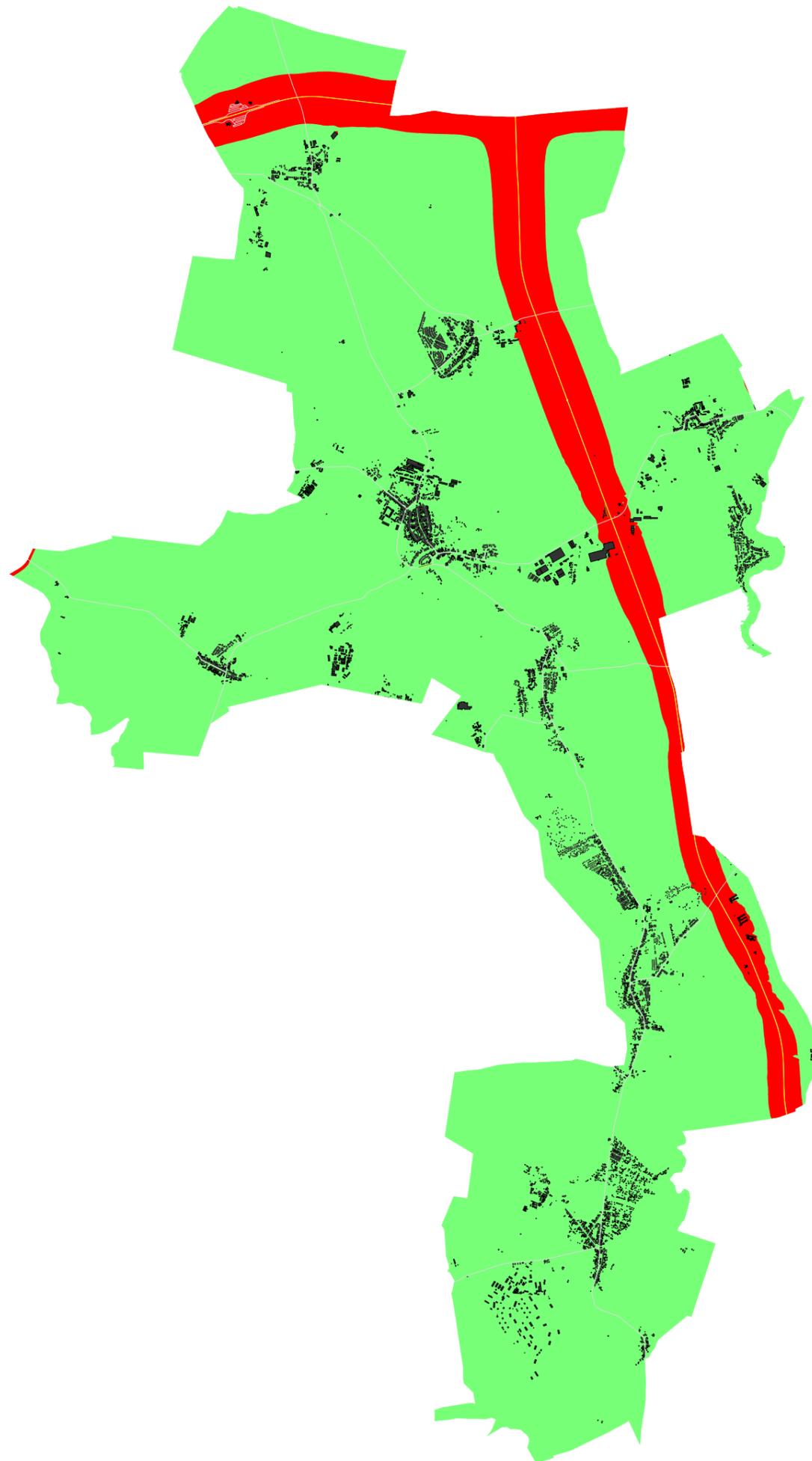
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation  
Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz Berlin



0 2000 4000  
m



# Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Gemeinde Mittenwalde

## 1. Grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den Gesamttag ( $L_{DEN}$ ) und die Nacht ( $L_{Night}$ ) des Jahres 2017

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

Gesamttag ( $L_{DEN}$ ): [12061332T.pdf](#)

Nacht ( $L_{Night}$ ): [12061332N.pdf](#)

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

## 2. Grafische Darstellung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen 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 Mittenwalde entsprechend farblich dargestellt.

Gesamttag ( $L_{DEN}$ ): [12061332TU.pdf](#)

Nacht ( $L_{Night}$ ): [12061332NU.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) | >55-60 | >60-65 | >65-70 | >70-75 | >75 |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|-----|
| Anzahl             | 89     | 12     | 3      | 0      | 0   |

| $L_{Night}$ in dB(A) | >45-50 | >50-55 | >55-60 | >60-65 | >65-70 | >70 |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| Anzahl               | 343    | 28     | 8      | 1      | 0      | 0   |

## 4. 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 <sup>2</sup>    | 25  | 7   | 2   |
| Wohnungen/Anzahl          | 60  | 2   | 0   |
| Schulgebäude/Anzahl       | 0   | 0   | 0   |
| Kitagebäude/Anzahl        | 0   | 0   | 0   |
| Krankenhausgebäude/Anzahl | 0   | 0   | 0   |

## 5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr verlärm.

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.

## 6. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

| Gemeindegeschlüssel | Gemeindegebiet | Landkreis       | Amt         |
|---------------------|----------------|-----------------|-------------|
| 12061332            | Mittenwalde    | Dahme-Spreewald | Mittenwalde |

| Fläche             | Bevölkerung | Bevölkerungsdichte          | Wohngebäude | Wohnungen |
|--------------------|-------------|-----------------------------|-------------|-----------|
| in km <sup>2</sup> | in Personen | in Personen/km <sup>2</sup> | Anzahl      | Anzahl    |
| 99,13              | 8.808       | 89                          | 4.218       | 4.771     |

## 7. 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.

## 8. Angaben über die zuständigen Behörden

Für die Lärmkartierung der 3. Stufe an Hauptverkehrsstraßen ist folgende Behörde zuständig:



### **Landesamt für Umwelt (LfU)**

Referat T15 – Lärmschutz, anlagenbezogener Immissionsschutz

Seeburger Chaussee 2

14476 Potsdam, OT Groß Glienicke



## Anlage 2:

## Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung Fluglärm 2017

Anlage 2.5:

|                    |
|--------------------|
| <b>Mittenwalde</b> |
|--------------------|

**Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung Fluglärm 2017**  
 (Grundlage VBUF-DES\_2023\_EDDB\_09.05.2017\_QSI)

Geschätzte Anzahl der betroffenen Personen in 5-dB-Pegelschritten:

| Pegelintervall in dB(A) |     | Belastete Menschen nach VBEB |                    |
|-------------------------|-----|------------------------------|--------------------|
| über                    | bis | L <sub>DEN</sub>             | L <sub>Night</sub> |
| 45                      | 50  | -                            | 0                  |
| 50                      | 55  | -                            | 0                  |
| 55                      | 60  | 0                            | 0                  |
| 60                      | 65  | 0                            | 0                  |
| 65                      | 70  | 0                            | 0                  |
| 70                      | 75  | 0                            | 0                  |
| 75                      |     | 0                            | 0                  |
|                         |     |                              |                    |
| <b>Summe</b>            |     | <b>0</b>                     | <b>0</b>           |

Geschätzte Anzahl der Wohngebäude mit einer Fluglärmbelastung von mindestens 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> und mindestens 45 dB(A) L<sub>Night</sub>:  
 (auf die nächste Hunderterstelle gerundet)

| Anzahl Wohngebäude           |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| L <sub>DEN</sub> >= 55 dB(A) | L <sub>Night</sub> >= 45 dB(A) |
| 0                            | 0                              |

Von Fluglärm belastete Schul- und Krankenhausgebäude und Wohnungen:

| Pegelintervall in dB(A) |     | Schulgebäude     | Krankenhausgebäude | Wohnungen        |
|-------------------------|-----|------------------|--------------------|------------------|
| über                    | bis | L <sub>DEN</sub> | L <sub>DEN</sub>   | L <sub>DEN</sub> |
| 55                      | 65  | 0                | 0                  | 0                |
| 65                      | 75  | 0                | 0                  | 0                |
| 75                      |     | 0                | 0                  | 0                |
| <b>Summe</b>            |     | <b>0</b>         | <b>0</b>           | <b>0</b>         |

Von Fluglärm belastete Fläche (km²):

| Pegelintervall in dB(A) |     | Fläche (km²)     |
|-------------------------|-----|------------------|
| über                    | bis | L <sub>DEN</sub> |
| 55                      | 65  | 0.7              |
| 65                      | 75  | 0.0              |
| 75                      |     | 0.0              |
| <b>Summe</b>            |     | <b>0.7</b>       |



## Anlage 3: Ergebnisse der Beteiligung

### A) Bürgerbeteiligung

#### Bürger 1 (Hinweis vom 22.05.2018)

**Entlang der Chausseestraße in Mittenwalde werden bestehende Tempolimits vor allem für den Schwerverkehr häufig nicht eingehalten. Auch beschleunigen PKWs bereit vor dem Ortsausgang auf 70, 80 km/h und mehr. Abgesehen von den sich ergebenden Problemen für die Verkehrssicherheit, vor allem schwächerer Verkehrsteilnehmer, stellt der Bürger fest, dass durch die mangelnde Durchsetzung der Verkehrsgebote eine Lärmreduzierung faktisch nicht stattfindet. Der Bürger würde sich mehr und effektivere Kontrollen wünschen.**

Das Problem betrifft die Lärmaktionsplanung nicht direkt. Allerdings hebt es ein Problem der benannten Maßnahmen heraus. Vor allem die Tempobeschränkungen erfüllen als Maßnahmen nur ihren Zweck, wenn sie durchgesetzt werden. Da die Durchführung von Kontrollen des fließenden Verkehrs nicht in der Zuständigkeit der Stadt liegt, wird die Problematik an die zuständigen Behörden weitergegeben.

Es gingen keine weiteren Hinweise und Anmerkungen von Bürgern ein.

### B) Träger öffentlicher Belange

| Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft |  |
|--|--|
| Hinweise   | <ol style="list-style-type: none"><li><i>Auf Seite 2, 2. Absatz, 5. Zeile sollte es heißen:<br/>„... Landesamt für Umwelt ...“ statt „... Landesumweltamt ...“</i></li><li><i>Auf Seite 4, 2. Absatz, 1. Zeile sollte es heißen:<br/>„Haupteisenbahnstrecken“ statt „...Eisenbahnschienen ...“</i></li><li><i>Auf Seite 4, 3. Absatz, 3. Zeile sollte es heißen:<br/>„Lärmauswirkungen ..,“statt,.., von Lärm ,,“</i></li><li><i>Auf Seite 4, 3. Absatz, 3. Zeile sollte es heißen:<br/>„Entsprechend Betroffene ...“ statt „Betroffene</i></li><li><i>Auf Seite 4, 3. Absatz, letzte Zeile sollte es heißen:<br/>„... das Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 3 ..,“ statt,.., Fluglärm ...“</i></li></ol> |



|                    |   |
|--------------------|---|
|                    | <ol style="list-style-type: none"> <li>6. <i>Auf Seite 4, 7. Absatz, letzte Zeile sollte es heißen:<br/>„...vorgeschlagenen Prüfwerte ...“ statt,„... erlaubten Grenzwerte der EU</i></li> <li>7. <i>Auf Seite 6, 2. Absatz, 6. Zeile bitte prüfen, ob:<br/>„...VBUF ...“ statt,„... 16. BImSchV ...“ korrekt ist.</i></li> <li>8. Gemäß § 14 Ziffer 2 der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV) vom 31.03.2008, zuletzt geändert durch Artikel 38 des Gesetzes vom 25. Januar 2016, ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen u.a. das Benehmen mit dem für Immissionsschutz zuständigen Mitglied der Landesregierung herzustellen. Im Rahmen des herzustellenden Benehmens habe ich den Entwurf der Überprüfung des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen.</li> <li>9. 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 (über den Landesbetrieb 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.</li> </ol> |
| Abwägungsvorschlag | <ol style="list-style-type: none"> <li>1-7. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und entsprechend der Vorschläge eingearbeitet.</li> <li>8. Zur Kenntnis genommen</li> <li>9. Der zuständige Landesbetrieb Straßenwesen wird im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ebenfalls angeschrieben und zur Stellungnahme aufgefordert.</li> </ol>  |

## Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald

|          |                    |
|----------|--------------------|
| Hinweise | Keine Einwendungen |
|----------|--------------------|

## Landkreis Dahme-Spreewald, Straßenverkehrsbehörde

|          |  |
|----------|--|
| Hinweise | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ein allgemeines Gesetz zum Schutz vor Lärm gibt es in Deutschland nicht. Vielmehr existiert eine Vielzahl von rechtlichen Regelungen aus verschiedenen Lärmquellen oder Lärmarten.</li> <li>2. Für den Bereich des Straßenverkehrslärms bestehen nebeneinander folgende rechtliche Normen: EG-Umgebungs-lärmrichtlinie, StVO und die 16. BImSchV.</li> <li>3. Die Lärmaktionspläne entfalten keine direkten rechtlichen Konsequenzen; sie sind eher als strategische Konzepte bzw. Management-Ansätze zu verstehen. Das heißt, es gibt keine speziellen Durchsetzungsmöglichkeiten für die in den Plänen vorgesehenen</li> </ol> |
|----------|--|



|                           |  |
|---------------------------|--|
|                           | <p>Maßnahmen. Für verkehrsrechtliche Maßnahmen sind demnach die Regelungen der StVO und der Lärmschutz-Richtlinien-StV anzuwenden.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Die im Lärmaktionsplan ermittelten Lärmwerte können für die Beurteilung, ob aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht Verkehrsverbote, Umleitungen, Geschwindigkeitsreduzierungen notwendig sind, leider nicht herangezogen werden. Sowohl die Datengrundlage als auch die Berechnungsmethode sind nicht konform mit den Bestimmungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV und der 16. BImSchV. Gegebenenfalls sind neue Zählungen und anschließend neue Berechnungen vorzunehmen.</li> <li>5. Im Lärmaktionsplan werden für einzelne Straßen Temporeduzierungen auf Grund von Überschreitungen wegen Lärm gefordert. Präzise Aussagen, welche Lärmpegel tatsächlich in diesen Straßen gemessen worden sind, werden nicht vorgenommen. Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsstandortes sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90. Diese Richtlinie findet im vorliegenden Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung.</li> <li>6. Im Lärmaktionsplan wird behauptet, dass alle Maßnahmen abgelehnt wurden und eine Überprüfung der Situation durch die zuständigen Stellen nicht erfolgte. Richtig ist das eine Ablehnung nach Prüfung und Würdigung der rechtlichen Bedeutung des Lärmaktionsplans erfolgte (vgl. hier das Schreiben LDS an die Stadt Mittenwalde vom 01.02.2018).</li> <li>7. Irritierend ist es, dass in diesem Lärmaktionsplan auf zusätzliche Datenaufbereitung für die Potsdamer Straßenbahn im Allgemeinen und Bahndaten im Allgemeinen eingegangen wird. Ein direkter Bezug zu Mittenwalde ist nicht erkennbar.</li> <li>8. Unabhängig von dem im Lärmaktionsplan aufgeführten klassifizierten Straßen, wird empfohlen, dass für die übrigen Straßen in Mittenwalde Tempo-30-Zonen-Konzepte erstellt werden.</li> <li>9. Es bestehen seitens der Straßenbauverwaltung für keine Bedenken.</li> </ol> |
| <p>Abwägungsvorschlag</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1-2. Zur Kenntnis genommen.</li> <li>3-5. Aufgrund der Tatsache, dass die Lärmaktionsplanung in der aktuellen Form keine Durchsetzungsmöglichkeit bereitstellt, stellt dieser Lärmaktionsplan lediglich fest, dass sich auf Basis der der verwendeten Verkehrszählungen für die 2. Und 3. Stufe der Lärmaktionsplanung keine wesentlichen Unterschiede in den Grundbedingungen ergeben. Daraus ergibt sich eine Fortschreibung der Maßnahmen.<br/>Die durchgeführte Berechnung dient vielmehr als zusätzliche Schätzung/Näherung, was deutlich aus dem Textteil hervorgeht und erhebt selbstverständlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder Richtigkeit.</li> <li>6. Es wird zur Kenntnis genommen, dass eine „Prüfung und <u>Würdigung der rechtlichen Bedeutung des Lärmaktionsplans</u>“ stattgefunden hat. Der Wortlaut wird von „eine Überprüfung der Situation durch die zuständigen Stellen erfolgte nicht.“ geändert zu „... nach einer ‚Prüfung und Würdigung der rechtlichen Bedeutung des Lärmaktionsplans‘ abgelehnt.“</li> <li>7. Der Hinweis auf die Datenaufbereitung bezieht sich auf eine Anlage auf die im Kontext der verwendeten Straßendaten und deren Aufbereitung verwiesen wird. Offensichtlich ist für die Stadt Mittenwalde kein Datensatz zur Potsdamer Straßenbahn relevant und findet daher in diesem Lärmaktionsplan auch keine Berücksichtigung.<br/>Das Dokument zur Datenaufbereitung wird aus den Anlagen des Textteils entfernt. Hinweise im Dokument auf diese Anlage werden durch einen Quellenvermerk auf das Dokument ersetzt.</li> <li>8. Der Hinweis wird in der langfristigen Planung (z.B. im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes) berücksichtigt ändert allerdings nichts an kurzfristigen</li> </ol>   |



|  |   |
|--|---|
|  | Lärmbelastungen, da vor allem Anwohner von Hauptverkehrsstraßen/ Ortsdurchfahrten von Straßenverkehrslärm betroffen sind. |
|--|---|

| Landkreis Dahme-Spreewald, Amt für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Tourismus |   |
|---|---|
| Hinweise  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Im Textteil Seite 5 wird im letzten Absatz von Pkt. 4.1 für den Ortsteil Telz die B 96 benannt. Das dürfte m.E. nach falsch sein, richtig müsste es wohl die B 246 sein, die durch den Ort Telz führt.</li> <li>Bei der Gartenstraße im OT Ragow handelt es sich um eine Kreisstraße K 6158, vielleicht sollten die Unterlagen dahingehend ergänzt werden. Ebenso wäre die Rathausstraße in Mittenwalde mit der Bezeichnung L 30 zu ergänzen.</li> </ol>   |
| Abwägungsvorschlag  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Unter Pkt. 4.1 steht richtigerweise „B96“. Die Aussage bezieht sich auf das Kartierungsergebnis, das lediglich die B96 und die Autobahnen als kartierungspflichtige Straßen darstellt. Die B96 schneidet den Ortsteil auf Höhe der Kreuzung zur K 6156. Im Text wurde „Ortsteil“ durch „Gemarkung“ ersetzt, um der Assoziation mit der Ortsdurchfahrt Telz entgegenzuwirken.</li> <li>Die Anmerkung wurde zur Kenntnis genommen und eingearbeitet. Darüber hinaus wurden die Bezeichnungen für die Chausseestraße (K 6157) und die Berliner Vorstadt (L 75) in Mittenwalde ergänzt.</li> </ol> |

| Landesbetrieb Straßenwesen |  |
|----------------------------|--|
| Hinweise                   | <ol style="list-style-type: none"> <li>Die Geschwindigkeitsreduzierung in der OD Telz (B 246) auf 30 km/h wurde umgesetzt.</li> <li>Verkehrslenkende Maßnahmen:<br/>Sollten verkehrslenkende Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen geplant werden, so ordnet diese die Untere Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Stadt Mittenwalde an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen.</li> <li>Baumaßnahmen:<br/>An der B 246 und an den im Stadtgebiet verlaufenden Maßnahmen werden derzeit keine Baumaßnahmen durchgeführt.</li> <li>In den kommenden Jahren werden an der A 10 und A 13 Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt.</li> <li>Weitere Planungen des LS existieren gegenwärtig für die im Stadtgebiet verlaufenden Straßen nicht.</li> <li>Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, ist das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung einzuholen-</li> <li>Mit der Stellungnahme des LS zum Lärmaktionsplan der Stadt Mittenwalde wird das Benehmen entsprechend der ImSchZV hergestellt.</li> </ol> |
| Abwägungsvorschlag         | Alle Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Der Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h wurde im Textteil Rechnung getragen.   |

# Stadt Mittenwalde

Die Bürgermeisterin



Keine Hinweise gingen von Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, dem Umwelt- und dem Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald sowie von den Ortsbeiräten der Ortsteile der Stadt Mittenwalde ein.