Gemeinde Rangsdorf
DER BÜRGERMEISTER

LÄRMAKTIONSPLAN

DER

GEMEINDE RANGSDORF

Stand 25.02.2016

Lärmaktionsplan (LAP) der Gemeinde Rangsdorf Stand 25.02.2016

nach Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG/ des europäische Parlamentes und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Inhalt (gem. der Mindestanforderungen für Aktionspläne):

1. Beschreibung des Gemeindegebietes mit Lärmquellen (Hauptverkehrsstraßen, Hauptbahnstrecken, Großflughäfen), die zu berücksichtigen sind,
2. zuständige Behörde zur Aufstellung des LAP
3. rechtliche Grundlagen
4. die geltenden und zu beachtenden Grenzwerte gem. Art. 5 (Lärmkartierung des LUA)
5. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
6. Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gem. Art 8 Abs. 7 (Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit an den Aktionsplänen)
8. bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung
9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschl. der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
10. langfristige Strategie
11. finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
12. geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

-Quellen
-Anlagen

1. Beschreibung des Gemeindegebietes mit den Lärmquellen (Hauptverkehrsstraßen, Hauptbahnstrecken, Großflughäfen), die zu berücksichtigen sind,

Rangsdorf ist eine ländliche Siedlungsgemeinde ca. 15 km südlich von Berlin in der Metropolregion Berlin-Brandenburg (Berliner Umland) und hat mit Stand Juli 2015 ca. 10.900 Einwohner.

Die Nähe zu Berlin (ca. 15 km) und die gute Erreichbarkeit über die Bundesstraße B96, über den direkten Autobahnanschluss A10 auf dem südlichen Berliner Ring sowie zweimal pro Stunde mit der Regionalbahn ist für die Einwohner positiv und negativ zugleich.
Viele Einwohner Rangsdorfs nutzen die guten verkehrlichen Verbindungen nach Berlin als Berufspendler oder zur Nutzung der infrastrukturellen und kulturellen Angebote Berlins, gleichzeitig führt die Nähe dieser Verkehrswege zu einer Lärmbelastung des Ortes.

Am nördlichen Rand der Gemarkung Rangsdorf, ca. 300 m entfernt vom Ortsrand, verläuft mit der BAB 10 als Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN) und des Paneuropäischen Verkehrskorridors in Ost - West - Richtung eine der wichtigsten Trassen im internationalen Straßenverkehr. Entsprechend hoch ist das durchgehende Verkehrsaufkommen durch Pkw und Lkw.

Die Ortslage der Gemeinde Rangsdorf wird in Nord-Süd-Richtung geteilt von der Haupteisenbahnstrecke Berlin-Dresden, die stark von Personen- und Güterverkehr frequentiert wird.

Die Bundesstraße 96 verläuft am östlichen Rand der Ortslage Rangsdorfs und teilt die Ortslage Groß Machnow.

Rangsdorf liegt etwa 7 km südwestlich des Flughafens Berlin-Schönefeld und ca. 2,0 km südlich der Flugrouten und Abflugkurven und ist insbesondere bei Abflügen Richtung Westen vom Fluglärm betroffen.

Im Westen der Ortslage Rangsdorfs liegt der Rangsdorfer See, nördlich verläuft die A 10 und südlich liegen Feuchtwiesenflächen. Daher hat der Ort keinen überörtlichen Durchgangsverkehr. Es gibt 2 Hauptverkehrsstraßen in Rangsdorf (Kienitzer Straße und Großmachnower Alle bzw. Straße), die den Ort an die B 96 anbinden. Über diese Straßen verläuft der gesamte Verkehr nach und aus Rangsdorf. Die Kienitzer Straße ist dabei mit ca. 10.000 Kfz pro Tag am stärksten belastet.

Gewerbegebiete mit lärmintensiven Gewerken gibt es in Rangsdorf in Nähe der Ortslagen kaum. Lediglich im Bereich der Ladestraße in Rangsdorf gibt es Gewerbe, das mit dem Verkehr durch den Ort eine Lärmbelastung der Anwohner darstellt.

Als Lärmquellen in Rangsdorf sind daher zu prüfen:
-Bundesautobahn 10
-Bahnstrecke Berlin-Dresden
-Bundesstraße 96 (incl. Dorfstraße)
-Flughafen Berlin-Schönefeld / BER
-Hauptverkehrsstraßen im Ort (Kienitzer Straße, Großmachnower Allee, Großmachnower Straße, Bergstraße, Mittenwalder Straße)

2. Zuständige Behörde und bisheriges Verfahren

Zuständige Behörde
Die zuständigen Behörden zur Aufstellung der Lärmaktionspläne (LAP) als Forderung der Umgebungslärmrichtlinie sind gem. § 47e BImSchG die Gemeinden.
Die Gemeinde Rangsdorf ist damit für den LAP in ihrem Gemeindegebiet zuständig.

Bisheriges Verfahren
In der Kartierung zur ersten Stufe der LAP bis zum 18.07.2008 wurden die Belastungen durch Straßen mit über 6 Mio Kfz/Jahr und Eisenbahnstrecken mit über 60.000 Zügen /Jahr, Großflughäfen sowie für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern erfasst.
Die Angaben zu den Eisenbahnstrecken wurden zu diesem Termin jedoch noch nicht vorgelegt und konnten nicht berücksichtigt werden.

In der 2. Stufe bis 18.07.2013 wurde die Kartierung für die Belastungen durch Hauptverkehrsstraßen bis 3 Mio Kfz/Jahr, Haupteisenbahnstrecken bis 30.000 Zügen/Jahr, Großflughäfen und für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern durchgeführt.

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms als Grundlage der LAP erfolgte über das LUA (heute LUGV), das die Karten und die Auswertung zu den Betroffenen den Gemeinden zur Verfügung stellte.
Zur Vereinfachung der Berichterstattung wurden jeweils Berichtsbögen zur LAP erstellt, in denen die wesentlichen Angaben zur Belastung der Gemeinden bereits enthalten waren und die von der Gemeinde hinsichtlich der erfolgten und geplanten Maßnahmen ergänzt wurden. Diese Berichte wurden von Rangsdorf nach entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligungen jeweils fristgerecht abgegeben.

Die Kartierung des Bahnlärms an den Bahnstrecken erfolgte erst im Oktober 2014.
Zum Teilaspekt Haupteisenbahnstrecken des Bundes wurde nach Vorlage der Kartierungsergebnisse des zuständigen Eisenbahnbundesamtes im Mai 2015 der Gemeinde ein Berichtsbogen zum LAP zur Bearbeitung vorgelegt, der von der Gemeinde Rangsdorf am 08.07.2015 an das zuständige MLUL gesandt wurde.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde durch das LUGV eine Umgebungslärmkartierung im Umfeld des Flughafens Berlin Schönefeld vorgenommen. Zur fachlichen Unterstützung und Koordinierung der betroffenen Kommunen wurde ein Rahmenplan zur LAP (Teilaspekt Fluglärm) für diesen Bereich erstellt. Ein erster Bericht (Teil 1 Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld) wurde 2014 vorgestellt. Der Entwurf des zweiten Berichts (Teil 2 Lärmminderung – Monitoring – Evaluierung) liegt mit Datum vom 14.08.2015 vor. Darin sind neben den betroffenen Gemeinden u.a. auch Rangsdorf als Gemeinde im erweiterten Untersuchungsgebiet betrachtet und die Belastung durch den Fluglärm und durch den Gesamtlärm ermittelt worden. Die Ergebnisse sollen in die LAP der Gemeinden einfließen, da nur im LAP der Gemeinden Maßnahmen festgelegt werden können.

Da die für Rangsdorf ermittelten wesentlichen Hauptlärmquellen (BAB 10, Bahn, B 96) nicht in der Verantwortung und Baulast der Gemeinde liegen, die Lärmkartierung auf einer anderen Grundlage (VBUS - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) erfolgt als der für die Straßenbaulastträger verbindlichen RLS-90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen) bzw. die 16.BImschV und die LAP keine Bindungswirkung hat, wurde bisher seitens der Gemeinde keine Notwendigkeit für die Erarbeitung eines LAP gesehen, da dieser keine Grundlage zur Durchsetzung konkreter Maßnahmen sein kann.
Aufgrund der finanziellen Situation der Gemeinde und der Kosten eines solchen Plans bei der Beauftragung eines Büros daraus hatte die Gemeinde keinen gesonderten LAP beauftragt und sich auf die Berichterstattung beschränkt. In dieser waren die wesentlichen geforderten Angaben zum LAP aber bereits enthalten.

In Rangsdorf wurden bisher keine gesonderten Lärmschutzprogramme o.ä. erarbeitet. Lärmschutzaspekte werden jedoch sowohl der Bauleitplanung als auch bei konkreten Baumaßnahmen berücksichtigt.
Der vorliegende LAP wurde am 25.02.2016 durch die Gemeindevertretung Rangsdorf beschlossen und wird hiermit als Grundlage künftiger Planungen und Maßnahmen vorgelegt.

Weiteres Verfahren
Gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG ist 2018 die 3. Stufe der LAP durchzuführen.
Dabei sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit die kommunalen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen erneut zu erfassen bzw. der Lärmaktionsplan fortzuführen und Möglichkeiten der Minderung und des Schutzes ruhiger Gebiete gegen die Zunahme von Lärm zu prüfen. Dabei sind konkrete Lärmkonflikte für den LAP maßgeblich, nicht unbedingt die Überschreitung von Grenz- oder Richtwerten.
Die Festlegung von Maßnahmen in den Aktionsplänen liegt im Ermessen der Gemeinden.

3. rechtlicher Hintergrund

Am 18.07.2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG/ des europäische Parlamentes und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm- BGBL I S. 1794) in Kraft.

Mit dem Gesetz zur Umsetzung dieser EU-Richtlinie erfolgte die Umsetzung in nationales Recht. Damit wurden die §§ 47a bis 47f hierzu in das BImSchG (Neufassung BGBl. I S. 1274, zuletzt geändert BGBl. I S. 1474) eingefügt.

Nach § 47e BImSchG sind die Gemeinden als zuständige Behörden verpflichtet, auf der Grundlage der vom Landesumweltamt erstellten Lärmkartierung für den Bereich der Gemeinde einen Lärmaktionsplan zur Reduzierung der in den Lärmkarten ausgewiesenen Lärmbelastungen der Einwohner im Gemeindegebiet aufzustellen und diesen alle 5 Jahre fortzuschreiben.

Aufgrund der rechtlichen Verpflichtung wird der LAP für Rangsdorf als Grundlage künftiger Planungen und Maßnahmen vorgelegt. In diesem werden Möglichkeiten und Maßnahmen zur Verbesserung der festgestellten Lärmsituation dargestellt.

Der Lärm-Aktionsplan ist von Planungsträgen und Behörden in ihre Entscheidungen mit einzubeziehen.

4. geltende Grenzwerte

Lärmindex

Nach §4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung von Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm) auf der Grundlage der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} zu erfolgen.

Die Lärmindizes L_{Day}, $L_{Evening}$ und L_{Night} sind nach der Definition der 34. BImSchV die A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel in Dezibel gemäß ISO 1996-2, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Tagen in folgenden Zeiträumen erfolgen:

1. L_{Day} : 12 Stunden, beginnend um 6.00 Uhr,
2. $L_{Evening}$: 4 Stunden, beginnend um 18.00 Uhr,
3. L_{Night} : 8 Stunden, beginnend um 22.00 Uhr.

Ein Jahr ist das für die Schallemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Kalenderjahr.

Der Lärmindex L_{DEN} ist ein 24-Stunden-Pegel. Er wird in Dezibel angegeben und ist wie folgt definiert:

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24}\left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night}+10}{10}}\right)$$

In den Lärmkarten als Grundlage der LAP erfolgt eine graphische Darstellung der Lärmsituation mit den Isophonen-Bändern für

a) den L_{DEN}
- über 55 dB(A) bis 60 dB(A),
- über 60 dB(A) bis 65 dB(A),
- über 65 dB(A) bis 70 dB(A),
- über 70 dB(A) bis 75 dB(A)
- sowie über 75 dB(A),

und

b) den L_{Night}
- optional über 45 dB(A) bis 50 dB(A),
- über 50 dB(A) bis 55 dB(A),
- über 55 dB(A) bis 60 dB(A),
- über 60 dB(A) bis 65 dB(A),
- über 65 dB(A) bis 70 dB(A)
- sowie über 70 dB(A).

Die Darstellung erfolgt mit den Farben nach DIN 18005 Teil 2.

Die Grenzwerte

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}. Damit sind sie nicht direkt vergleichbar.

Als Grundlage für konkrete Maßnahmen sind die nationalen Grenz- und Richtwerte verbindlich. Die Lärmindizes der Lärmkarten sind daher nicht direkt anwendbar. Im Einzelfall sind 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 und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes Richtwerte, bei deren Überschreitung **straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen** in Betracht kommen		Grenzwerte für den **Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen** (Vorsorge)		Richtwerte für **Anlagen** im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll	
	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)

Auslöseschwellen für Lärmaktionspläne

Laut 34. BImSchV bestehen Lärmkarten unter anderem aus „einer graphischen Darstellung der Überschreitung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden." Um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden und erhebliche Lärmbelästigungen zu mindern und langfristig abzustellen, empfiehlt das Umweltbundesamt folgende Auslösekriterien für die Aktionsplanung.
Kriterium ist die Überschreitung einer der beiden Werte des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{Night}.

Umwelthandlungsziel	**Zeitraum**	**L_{DEN}**	**L_{Night}**
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belastungen	mittelfristig	55	45
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50	40

(Quelle: Internetseite des Umweltbundesamtes)

5. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Nach der Umgebungslärmrichtlinie, umgesetzt durch § 47c BImSchG, sind strategische Lärmkarten zur Ermittlung der Belastung durch den Umgebungslärm zu erstellen. Dies erfolgte in Brandenburg durch das LUGV.

Die Lärmkarten enthalten

- eine graphische Darstellung der Überschreitung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden sollten,
- tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder liegen, in denen von einer Lärmbelastung auszugehen ist.
- eine allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen,
- Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme, und eine tabellarische Angabe über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten, und Angaben über die zuständigen Behörden für die Lärmkartierung.

Straßenverkehrslärm in Rangsdorf

Aus den Lärmkarten in der Stufe 1 (2008) (Anlage1) ergaben sich für Rangsdorf als relevante Lärmquellen des Straßenverkehrslärms die Autobahn A10 und die Bundesstraße B 96.
Dabei ist zu beachten, dass die EU-Lärmindizes nach der 34.BImSchV nicht mit den in Deutschland rechtlich verbindlichen Beurteilungspegeln übereinstimmen.

Folgende lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser wurden 2008 im kartierten Gebiet ermittelt:

L_{DEN} /dB(A)	**>55**	**>65**	**>75**
Fläche/km²	4	1	0
Wohnungen/Anzahl	230	1	0
Schulgebäude/Anzahl	1	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Die Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4, Abs.4, Nr. 1 der 34. BImSchV liegen, wurde wie folgt geschätzt:

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

In der 2. Stufe der LAP (2013) (Anlage 4) wurde als relevante Lärmquelle zusätzlich die Kienitzer Straße als Gemeindestraße zwischen B 96 und Bahnhof ermittelt.

Die lärmbelasteten Flächen nach Stufe 2 sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

L_{DEN} [dB(A)]	55 - 65	65 - 75	>75
Fläche/km^2	7	2	1
Wohnungen/Anzahl	769	75	0
Schulgebäude/Anzahl	2	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Kumulierte Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet sind der nächsten Tabelle zu entnehmen:

L_{DEN} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche/km^2	10	3	1
Wohnungen/Anzahl	844	75	0
Schulgebäude/Anzahl	2	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Nicht erfasst wurden bei der Kartierung die Standorte der Kindertagesstätten und der Tagesmütter, obwohl gerade Kleinkinder lärmempfindlich sind und Lärmbelastungen gesundheitliche Spätfolgen haben können.

Die Kartierung zur 2. Stufe beinhaltete für Rangsdorf folgende 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	997	206	114	18	0

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	1985	408	129	44	3	0

Hier zeigt sich eine Erhöhung der belasteten Flächen, Wohnungen und der belasteten Einwohner gegenüber der Stufe 1 der Kartierung, insbesondere im Bereich ab 65 dB(A).

<u>Bahnlärm in Rangsdorf</u>

Die Lärmkartierung der Eisenbahnstrecken lag zur Erarbeitung der 2. Stufe der LAP noch nicht vor. Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) gesetzlich für die LAP an Bahnstrecken des Bundes, und damit für Maßnahmen an der Bahn direkt zuständig und wird diese Aufgaben, beginnend mit der 3. Stufe der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie (2018), auch wahrnehmen. Nach Auslegung des Bundes sind für die LAP der zurückliegenden 2. Stufe (2013) noch die Gemeinden zuständig und haben dies in ihre Planungen aufzunehmen und Bericht zu erstatten.

Die Lärmkarten des EBA sind im Internet auf der Seite des EBA / Lärmkartierung / Kartendienst der Lärmkartierung einsehbar (Anlage 6). Die Kartierung ergab für Rangsdorf folgende kumulierte Angaben über lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahlen der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{DEN} /dB(A)	**>55**	**>65**	**>75**
Fläche/km²	7,35	1,71	0,43
Wohnungen/Anzahl	3.301	472	73
Schulgebäude/Anzahl	11	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Die Zahl der Menschen, die in Gebieten innerhalb der kartierten Isophonenbereiche wohnen, wurde wie folgt geschätzt:

L_{DEN} [dB(A)]	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl	4.340	1.210	540	250	150

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	6.770	3.510	950	470	220	110

Fluglärm in Rangsdorf

Im Entwurf des Rahmenplans zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 2 vom 14.08.2015 wird für Rangsdorf keine Belastung von Bürgern durch Fluglärm durch den Flughafen Berlin-Schönefeld festgestellt.

Es erfolgte jedoch in diesem Rahmenplanentwurf eine Gesamtlärmbetrachtung nach VDI 3722 – Wirkung von Verkehrsgeräuschen) für das erweiterte Untersuchungsgebiet. Für Rangsdorf sind dabei folgende Anzahlen betroffener Bürger ausgewiesen, die in der Anlage nochmals nach den Ortsteilen aufgegliedert sind:

L_{DEN} [dB(A)]	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl gesamt	-	-	1.400	400	200	0	0
Groß Machnow	-	-	100	100	100	0	0
Klein Kienitz	-	-	0	0	0	0	0
Rangsdorf	-	-	1.300	300	100	0	0

L_{NIGHT} [dB(A)]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>70
Anzahl gesamt	8.400	1.200	300	100	0	0	0
Groß Machnow	1.000	10	100	0	0	0	0
Klein Kienitz	100	0	0	0	0	0	0
Rangsdorf	7.200	1.100	200	100	0	0	0

Mit dem bis 2023 prognostizierten Flugbetrieb ergibt sich für Rangsdorf nach einer Kartendarstellung des genannten Rahmenplans eine Erhöhung des Gesamtlärms in Teilbereichen um 0,5 -1,0 dB(A).

6. Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

-Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Straßenverkehrslärm:

In der ersten Stufe 2008 (Anlage 1) wurde folgende Betroffenheit in Rangsdorf erfasst:
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

In der 2. Stufe 2013 wurde folgende Betroffenheit in Rangsdorf erfasst:
Anzahl der Menschen,
-die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind : 18 (+ 18)
-die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind : 47 (+ 47)

-die ganztägig hohen Belastungen (>65 dB(A)) ausgesetzt sind : 114 (+110)
-die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 dB(A)) ausgesetzt sind : 129 (+ 90)

-die ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>55 dB(A)) : 1.203 (+411)
-die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>45 dB(A): 2.393 (+769)

Die in Klammern angegebene Zahl zeigt die Steigerung der betroffenen Bürger gegenüber der Ermittlung 1. Stufe und verdeutlicht, dass die Lärmbelastung große Teile des Ortes betrifft und viele Bürger z.T. stark beeinträchtigt.
Dabei ist zu beachten, dass es sich bei der Schätzung um berechnete Werte anhand der Kartierung handelt. Es ist aber unstrittig, dass die Lärmbelastung subjektiv empfunden wird und die Zahl der Betroffenen deutlich höher liegen kann.

Bahnlärm
Die Kartierung des EBA 2014 (Anl. 7) ergab für Rangsdorf folgende Werte der Betroffenheit:

Anzahl der Menschen,
-die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind : 400
-die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind : 800

-die ganztägig hohen Belastungen (>65 dB(A)) ausgesetzt sind : 540
-die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 dB(A)) ausgesetzt sind : 950

-die ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>55 dB(A) : 5.550
-die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind >45 dB(A) : 10.280

Wenn man die Zahl der Betroffenen (s. Anl. 7, Pkt. 2.2.1) betrachtet und mit der Einwohnerzahl Rangsdorfs (einschl. der Ortsteile) von ca. 10.800 Einwohnern vergleicht fällt auf, dass die Summe der Betroffenen in der Nacht die Zahl der Einwohner deutlich übersteigt:

Summe der Betroffenen bei L_{DEN} 55-75 dB(A): 6.490 Einwohner
Summe der Betroffenen bei L_{NIGHT} 45-70 dB(A): 12.030 Einwohner

Hierbei ist vermutlich zu beachten, dass es sich um statistisch hochgerechnete Werte handelt, die nicht mit den Einwohnerzahlen abgeglichen wurden. Eine Korrektur ist nicht möglich, da hierzu die Datengrundlagen fehlen. Letztlich verdeutlichen diese Werte nur, dass die gesamte Bevölkerung Rangsdorfs, und z.T. erheblich, von Bahnlärm betroffen sind.

Bei den Angaben zum Gesamtlärmbetroffenheit in Rangsdorf (s. Angaben in Abschnitt 5) ist interessant, dass die Zahl der vom Gesamtlärm betroffenen Einwohner in der Gemeinde deutlich unter der Zahl derer liegt, die allein vom Bahnlärm betroffen sind.

Summen der Betroffenen	L_{DEN}	L_{NIGHT}
Verkehrslärm Straßen, 2. Stufe	1.335 EW,	2.569 EW
Fluglärm	0 EW,	0 EW
Bahnlärm	6.490 EW,	12.030 EW)
Gesamtlärm	1.700 EW,	8.600 EW)

Dies ist unlogisch, auch wenn der Gesamtlärm aufgrund von Überschneidungen nicht die Summe aus Verkehrs- und Bahnlärm sein kann.
Die Ausweisung der geringeren Zahlen liegt evtl. an der Wichtung der einzelnen Lärmarten in der Berechnung des Gesamtlärms.
Damit stellt sich die Frage der Aussagefähigkeit und Verwendbarkeit der jeweiligen Angaben für weiterte Entscheidungen.

Lärm ist nachgewiesenermaßen ein Grund für Schlafstörungen, womit das Risiko für verschiedene Erkrankungen, wie Herzkreislauferkrankungen, Bluthochdruck und auch Allergien steigt. Ruhige Gebiete gibt es in der Gemeinde Rangsdorf heute kaum noch, in den zum LAP kartierten Gebieten existiert i.d.R. bereits ein Dauerlärmpegel, der eine Belastung der Menschen darstellt. Daher ist es geboten Maßnahmen zu ergreifen, um diesen Lärmpegel möglichst dauerhaft zu senken.

-Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen:
Als Hauptlärmquellen für Rangsdorf sind die Autobahn, die Bahn und die Bundesstraße 96 ermittelt worden. In der 2. Stufe kamen ein Abschnitt der Kienitzer Straße und der Großmachnower Straße als Gemeindestraßen sowie die Mittenwalder Straße als Kreisstraße hinzu.

Straßenlärm
Für den Straßenlärm erfolgt die Lärmkartierung auf einer anderen Grundlage (VBUS) als der für die Straßenbaulastträger verbindlichen RLS-90.
Da mit der RLS-90 geringere Lärmwerte errechnet werden, werden danach in Rangsdorf z.B. durch die Autobahn die Richtwerte nicht erreicht, ab denen die Durchführung von Lärmminderungs- oder -vermeidungsmaßnahmen vorgeschrieben sind. Damit ist der Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger nicht gehalten, hier tätig zu werden, auch wenn die Lärmkartierung im Rahmen der LAP höhere Werte ergibt, mit denen Maßnahmen gerechtfertigt werden könnten. Aufforderungen der Gemeinde gegenüber dem Autobahnamt bzw. dem Landesbetrieb Straßenwesen zur Lärmminderung an der A 10 wurden mit Verweis auf Einhaltung der prognostizierten DTV-Werte und die fehlende Notwendigkeit für aktiven Lärmschutz nach den gültigen Berechnungen des Landesbetriebes gem. RLS-90 abgelehnt.

Die Grunderneuerung des Berliner Südringes der A10 wurde auf der Grundlage des Transitabkommens BRD-DDR begonnen. Aufgrund eines Entscheides der Bundesregierung 1990 erfolgte der 6-streifige Ausbau der Autobahn auch im Bereich von Rangsdorf. In der damaligen schalltechnischen Berechnung für Rangsdorf war die Errichtung einer Lärmschutzwand mit 525 m Länge und mit geschätzten Kosten von etwa 1 Mio DM vorgeschlagen. Diese wurde aus Kostengründen vom zuständigen Ministerium abgelehnt.

Ein Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der Gemeinde wurde nicht durchgeführt, eine nachträgliche Durchführung wurde nach Vorschlag durch das damalige Autobahnamt vom Ministerium 2002 ebenfalls abgelehnt mit der Begründung, die Kosten der Lärmschutzwand in Rangsdorf stünden außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, es seien daher ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
Es gab in der Folge direkte Angebote des Autobahnamtes zur Finanzierung passiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) an die Eigentümer betroffener Grundstücke, womit für die allgemeine Grundstücksnutzung aber keine wirkliche Abhilfe möglich ist. Ob und in welchem Umfang eine Inanspruchnahme der Förderung erfolgte, ist nicht bekannt.

Der Ausbau der Kienitzer Straße ist von der Gemeinde bereits vorgesehen, aufgrund fehlender finanzieller Mittel jedoch noch nicht umgesetzt. Zur Verkehrsoptimierung und Lärmminderung im Kreuzungsbereich zur B 96 bis zur Winterfeldallee wird 2016 eine Studie erstellt. Über die Umsetzung der darin empfohlenen Lärmminderungsmaßnahmen ist im Rahmen der konkreten Ausbauplanung zu entscheiden.

Die Fahrbahnen der Großmachnower Allee und ein Teil der Großmachnower Straße bestehen aus Kopfsteinpflaster, das durch die Verkehrsbelastung, aber auch durch Kanalarbeiten, Wasser und Frostschäden schadhaft und uneben geworden ist. Es handelt sich um eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße und „Ausfallstraße" Richtung Süden. Die Rollgeräusche der zahlreichen Fahrzeuge, insbesondere der Lkw, stellen eine große Lärmbelastung für die Anwohner dar. Der Ausbau der Straßen ist als einer der nächsten im Straßenbauprogramm vorgesehen, jedoch kurzfristig nicht realisierbar. Um eine Reduzierung des Lärms zu erreichen, wäre daher zumindest bis zum Ausbau eine Geschwindigkeitsreduzierung im Kopfsteinpflasterbereich auf 30 km/h sinnvoll. Dies sollte beim Straßenverkehrsamt kurzfristig beantragt werden. Inwieweit dadurch eine Verlagerung des Verkehrs auf die asphaltierte und nicht in der Geschwindigkeit eingeschränkten Kienitzer Straße erfolgt, bleibt abzuwarten.

Die Dorfstraße in Groß Machnow ist als B 96 stark befahren, und das sowohl tags als auch nachts. Um hier Möglichkeiten zur Lärmreduzierung zu finden, bedarf es der engen Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenwesen als dem Straßenbaulastträger.
Ob eine Geschwindigkeitsreduzierung, eine Straßenverschwenkung, offenporiger Asphalt (Flüsterasphalt) oder weitere Straßenquerungen auf der B 96 möglich sind und zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Verkehrs und damit zur Senkung des Verkehrslärms führen, ist zu klären. Hier sollte zunächst das Gespräch mit dem Landesbetrieb Straßenwesen geführt und weitere Schritte abgestimmt werden.

Zur Vermeidung von Parksuchverkehr ist die Parkplatzsituation insbesondere im Bereich am See zu verbessern. Dazu ist die vorliegende Parkraumkonzeption der Gemeinde Rangsdorf weiter umzusetzen.

<u>Bahnlärm</u>
Die Lärmkartierung der Bahn wurde erst 2015 veröffentlicht.
Lärmminderungs- und -vermeidungsmaßnahmen sind nach den dortigen Vorschriften nur im Zusammenhang mit Trassenänderungen erforderlich. Daher erfolgte erst im Zuge der Planfeststellung zum Ausbau der Strecke im Bereich Rangsdorf die Verpflichtung zur Aufstellung von Lärmschutzwänden an einigen Abschnitten, in denen die für die Bahn geltenden Grenzwerte überschritten wurden.

Das Eisenbahnbundesamt ist im Rahmen der LAP an Bahnstrecken nur für Maßnahmen der Bahn direkt an den Schienen bzw. an den Zügen zuständig. Die vorgesehenen Maßnahmen sind unter Punkt 9 dargestellt.
Die Lärmimmissionen im Ort sind im Rahmen des LAP der Gemeinden zu behandeln.

Fluglärm
Hierzu liegen im Entwurf des Rahmenplans zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg – Teil 2 Angaben zur Anzahl der belasteten Menschen in Rangsdorf durch Fluglärm und Gesamtlärm vor.
Durch Fluglärm allein ist danach niemand in Rangsdorf durch Überschreitung der Grenzwerte betroffen.

Von Verkehrslärm betroffene Bereiche in Rangsdorf sind vor allem:

Nr.	Bezeichnung (z.B. des Straßenabschnitts)	Problem
1	Ortsbereich nördlich der Frühlingsstraße zwischen Friedensallee und Goethestraße sowie Bereiche nördlich der Kienitzer Straße	Verlärmung durch die A 10 z.T. auch durch den Bahnverkehr
2	Kienitzer Dorfstraße, Klein Kienitz	Verlärmung durch die A 10, z.T. durch die Klein Kienitzer Straße
3	Wohnbereiche Ortslage Rangsdorf beiderseits der Bahn	Verlärmung durch Bahnverkehr, insbesondere den Güterverkehr, z.T. auch durch die A 10
4	Großmachnower Allee und –Straße	Belastung durch Verkehrslärm (Pflaster)
5	Berliner Chaussee nördlich und südlich der Lärmschutzwand	Verlärmung durch B 96 in der Ortslage
6	Dorfstraße in Groß Machnow	Verlärmung durch B 96 in der Ortslage
7	Mittenwalder Straße in Groß Machnow	Belastung durch Verkehrslärm in der Ortslage
8	Kienitzer Straße in Rangsdorf	Belastung durch Verkehrslärm

In diesen Bereichen sind Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrs- und Bahnlärms erforderlich.

Für die Hauptlärmquellen A10, B 96 und die Bahn, wie auch bei Fluglärm, ist die Gemeinde nicht Baulastträger und hat weder Mittel noch Möglichkeiten, direkte Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durchzusetzen oder verbindlich zu verlangen.
Die zuständigen Baulastträger sollten nicht aus der Verantwortung für die von Ihren Anlagen ausgehenden Emissionen entlassen werden. Hier bedarf es Regelungen von politischer Seite, um zum einen einheitliche und vergleichbare Richtwerte als Eingriffsgrundlage festzulegen und um zum anderen die Lärmverursacher direkt zu Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung von Lärm heranzuziehen.

-sonstige Lärmprobleme
Neben den o.g., kartierten Lärmquellen gibt es weitere Quellen, die subjektiv als störend empfunden werden können, im Rahmen des LAP aber keine Betroffenheit auslösen. Diese Lärmquellen sollen hier der Vollständigkeit halber aufgeführt werden.

Gewerbelärm
Rangsdorf hat mit Gewerbelärm relativ wenige Probleme. Zum einen ist die Zahl der Gewerbegebiete überschaubar (Theresenhof / Spitzberg, Mittenwalder Straße/ Am Heideberg, Ladestraße). Zum anderen handelt es sich i.d.R. in der Ortslage nicht um lärmintensive Gewerbe. Der Gewerbeverkehr erhöht das jeweilige Verkehrsaufkommen auf den anliegenden Straßen nicht wesentlich.
Problematisch ist derzeit das Gewerbe an der Ladestraße, da von dort aus Lkw und Containerfahrzeuge zwischen 5.00 Uhr und 22.00 Uhr durch den Ort fahren und starke Fahrgeräusche verursachen. Dazu gab es wiederholt Beschwerden von Anwohnern der Ladestraße, Kienitzer Straße und Großmachnower Allee und -Straße.
Ein weiteres Problem ist der Anlieferverkehr der Lebensmittelmärkte. Hier gab es bereits Beschwerden der Anwohner am Netto-Markt (Kienitzer Straße 59), da die Anlieferung z.T.

vor 6.00 Uhr erfolgte. Hier ist auf die Durchsetzung der genehmigten Betriebszeiten zu achten.

Freizeitlärm
Als solcher ist z.B. der Lärm von Sportplätzen einzuschätzen.
Das Erich- Dückert-Sportforum in der Lindenallee liegt nordwestlich der Ortslage im Wald, so dass von den sportlichen Aktivitäten dort kaum Belastungen für Anwohner ausgehen.
Lediglich zu einzelnen Großveranstaltungen kann es durch den erhöhten Anfahrts- und Parksuchverkehr durch den Ort zu zeitlich eingeschränkten Belastungen kommen.

Der Sportplatz Birkenallee in Rangsdorf liegt in der Nähe von Wohnbauten. Hier finden mittlerweile fast jede Woche und an den Wochenenden ganztags Trainings- und Punktspiele des Fußballvereins SV 28 mit entsprechender Geräuschkulisse statt.
Hier sollte auf die Sportler hingewirkt werden, dass zumindest die Richtwerte und Ruhezeiten gemäß der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) eingehalten. Dazu sind auch Kontrollen erforderlich.
Die Sportstättenentwicklungskonzeption der Gemeinde sieht langfristig einen Umzug des Fußballvereines auf das Gelände des Erich- Dückert-Sportforums vor, sobald der SV Lok Rangsdorf in ein neu zu errichtendes Sportgelände im Bereich der ehem. Bückerwerke umgezogen ist. Leider lässt sich dieser Zeitpunkt derzeit noch nicht terminieren.
Die Sportplätze in Groß Machnow und in Klein Kienitz liegen jeweils am Ortsrand und in ausreichendem Abstand zur Wohnbebauung. Auch die Zufahrt mit Fahrzeugen erfolgt dabei nicht mitten durch den Ort, so dass von der Nutzung dieser Anlagen derzeit keine Lärmbelastung ausgeht.

Neben den Sportplätzen als Freianlagen gibt es auch Lärm aus der Nutzung der Sporthallen in Rangsdorf und Groß Machnow, sie sich jeweils in der Nähe von Wohngebäuden befinden.
Hier sind zum ersten die Hallennutzer im Sinne der Lärmvermeidung dahingehend zu sensibilisieren, dass z.B. die Unterstützung von Mannschaften nicht an der Lautstärke der Zuschauer gemessen wird. Es sollte darauf hingewirkt werden, dass sowohl die Sportler als auch die Zuschauer von Veranstaltungen hier Rücksicht auf die Umgebung nehmen.
In Rangsdorf wurden zur Verringerung der Lärmbelastung die Lautsprecher in der Halle an der Fichtestraße so umgebaut, dass der Lärm nicht direkt nach außen geleitet wird.
Langfristig ist im Rahmen des Sportstättenkonzeptes der Gemeinde auch eine Verlegung der Sporthallen bzw. der lärmintensiven Sportveranstaltungen aus den Wohngebieten, z.B. in den Bereich der ehem. Bücker-Werke, zu prüfen, um damit die Zahl der Lärmbelastungen zu senken.

Es gibt auch gelegentlich Beschwerden über den von Spielplätzen ausgehenden Lärm, insbesondere am Jütenweg und an der Puschkinstraße.
Der von Spielplätzen ausgehende Lärm ist jedoch von den Anwohnern zu dulden, soweit es sich um den Lärm spielender Kinder handelt. Eine missbräuchliche Benutzung von Spielplätzen durch Jugendliche und Erwachsene ist zu unterbinden, wenn der Missbrauch erhebliche Lärmbelästigungen verursacht und die Gemeinde durch den Spielplatz einen besonderen Anreiz dafür geschaffen hat. Dazu lässt die Gemeinde z.B. den Platz am Jütenweg abends verschließen und führt Kontrollen an den Spielplätzen durch.

Ein weiterer Punkt ist der private Freizeitlärm. Hier ist vor allem das Rasenmähen oder Nutzen anderer lärmintensiver Gartengeräte zu nennen.
Nach der 32. BImschV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) ist der Betrieb von motorbetriebenen Geräten und Maschinen (z.B. Rasenmäher, Kreissägen, Betonmischer und weitere 53 Geräte) in Wohngebieten an Sonn- und Feiertagen ganztägig und an Werktagen von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr nicht zulässig. Für Freischneider, Grastrimmer, Laubbläser und Laubsammler ist zusätzlich eine Nutzung auch von 7.00 Uhr-9.00 Uhr, 13.00 Uhr-15.00 Uhr und 17.00 -20.000 Uhr nicht erlaubt, sofern sie nicht ein konkret vorgeschriebenes Umweltzeichen besitzen.

Das Landesimmissionsschutzgesetz Brandenburg enthält weitere Regelungen zum Schutz der Ruhe, insbesondere zur Benutzung von Tongeräten. Die Einhaltung ist von den örtlichen Ordnungsbehörden zu überwachen

Diese Regelungen der Lärmschutzverordnungen sind in der Gemeinde konsequenter durchzusetzen. Dazu bedarf es zum einen einer besseren Information der Bürger über die Regelungen, z.B. durch Flyer, Hinweise im allgemeinen Anzeiger und anderen Medien, und ggf. Aufnahme in die Ordnungsbehördliche Verordnung der Gemeinde Rangsdorf über die Aufrechterhaltung der Öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Gebiet der Gemeinde Rangsdorf.

Es sollte eine stärkere Sensibilisierung aller Bürger für das Problem der zunehmenden Verlärmung der Umwelt und für die Notwendigkeit eigener Maßnahmen zur Vermeidung von lärm im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme erfolgen.
Bei Bedarf sind diese Regelungen über das Ordnungsamt durchzusetzen. Bei Verstößen gegen die o.g. Regelungen können Bußgelder verhängt werden. Nach dem Bußgeldkatalog zum Immissionsschutzgesetz kann bei Verstoß gegen die nächtliche Ruhezeit oder die Ruhezeit an Sonn- und Feiertagen ein Bußgeld bis zu 5.000 € verhängt werden, bei Rasenmähern am Sonntag oder an Feiertagen sogar bis zu 50.000 €.

Neben dem privaten Freizeitlärm durch Gartengeräte ist auch der Lärm durch unnötige oder vermeidbare Autofahrten im Ort störend.
So ist die Nutzung von Fahrrädern für kürzere Strecken zu propagieren, z.B. zum kleineren Einkauf oder auch zur Schule.
Für den Schulweg wurde z.B. die Initiative „Laufbus“ oder „Gehbus“ entwickelt. Mit dem „Laufbus” oder „Gehbus” kommen Schulkinder sicher und umweltfreundlich zur Schule. Erwachsene holen Schulkinder morgens zu Fuß an festgelegten „Haltestellen” ab und begleiten die Gruppe als Geh-Gemeinschaft zur Schule. Damit kann eine evtl. zusätzliche Autofahrt zur Schule entfallen, was auch ein Beitrag zur Lärmvermeidung ist.

In der Schule sollte Verkehrserziehung auch unter dem Aspekt der Vermeidung von unnötigen Autofahrten und trotzdem sicherem Schulweg zu Fuß oder per Rad erfolgen und insgesamt das Problem der zunehmenden Verlärmung und der Folgen der Lärmbelastung besprochen werden, um bereits Schulkinder zur Vermeidung von Lärm zu motivieren.

Die Forderung, für alle Kinder des Ortes einen Schulbus einzusetzen, indem das Schulbusnetz entsprechend verdichtet wird, ist nur bei Sicherung der Finanzierung realisierbar. Bis dahin ist ein Augenmerk vor allem auf die Sicherung der Schulwege durch Sicherung und Ausbau der Fuß- und Radwege zu legen.

An dieser Stelle ist auch nochmals an die Aktualisierung und weitere Umsetzung der Parkraumkonzeption der Gemeinde Rangsdorf zu verweisen. Durch besseres und übersichtlicheres Angebot an Parkplätzen kann störender Parksuchverkehr, insbesondere im Bahnhofsbereich und am See vermieden werden.

7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gem. Art 8 Abs. 7, Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit an den Aktionsplänen

1. Stufe

Im Rahmen der 1. Stufe der LAP fand in Rangsdorf am 25.02.2008 eine Einwohnerversammlung in der Aula der Grundschule Rangsdorf zur Lärmaktionsplanung statt. Das Protokoll ist in der Anlage 3 beigefügt.
Dabei ging es bei den Bürgeranfragen vor allem um die Verlärmung des Ortes durch die Autobahn und die Diskrepanz zwischen der errechneten und der tatsächlichen bzw. empfundenen Lärmbelastung.

2. Stufe

Zur 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Bauausschuss am 18.03.2013 öffentlich über die vorliegende aktuelle Lärmkartierung informiert und beraten. In der Einwohnerfragestunde wurden auch Fragen zur Lärmkartierung behandelt. In der Gemeindevertretersitzung am 18.04.2013 wurde in der Einwohnerfragestunde lediglich Spielplatzlärm angesprochen. Nach öffentlicher Beratung wurde ein Beschluss zum LAP gefasst (BV/2013/148). Danach sah sich die Gemeindevertretung aufgrund der fehlenden Lärmdaten der Bahn nicht in der Lage, einen konkreten LAP zu erstellen.

Vom 29.04.2013 bis 24.05.2013 wurde die Unterlagen zur Lärmkartierung der 2. Stufe öffentlich zur Einsichtnahme und Abgabe von Stellungnahmen ausgelegt. Auf die weiterführenden Informationen auf der Internetseite des MUGV wurde verwiesen. Eine entsprechende Bekanntmachung erfolgte im Amtsblatt der Gemeinde vom 26.04.2013.

Parallel dazu wurde der Bericht gem. § 47d BImSchG gemäß Berichtsformular erarbeitet.
Es erfolgte eine öffentliche Auslegung des Berichtsentwurfes einschl. der Unterlagen der Lärmkartierung vom 22.05.2013 bis 22.06.2013 mit der Aufforderung an die Bürger, Stellungnahmen zur Lärmbelastung oder Vorschläge zur Lärmminderung und -vermeidung zur Berücksichtigung im weiteren Verfahren abzugeben.
Die Bekanntmachung dazu erfolgte im Amtsblatt am 14.05.2013.
Es gingen 3 Stellungnahmen von 4 Personen bzw. Familien ein. Hierbei ging es um den Lärm der A10, der Bahn und den Fluglärm, den Verkehrslärm durch den schlechten Zustand der Großmachnower Allee sowie um die starke Lärmbelastung an der Kienitzer Straße und der B96, die befürchtete Lärmbelastung durch neue Gewerbegebietsentwicklungen und bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in Höhe Bushaltestelle Hochwaldpromenade.
Der Bericht zum LAP wurde daraufhin erstellt und von der Gemeindevertretung zur Kenntnis genommen (BV/2013/173).

Am 09.07.2015 hat die Gemeindevertretung Rangsdorfs nach nochmaliger Darlegung der Notwendigkeit der Erstellung eines LAP als Pflichtaufgabe beschlossen, einen LAP für das Gemeindegebiet aufzustellen.
Es sollte aufgrund der finanziellen Situation der Gemeinde damit kein Büro beauftragt werden, sondern ein LAP nach den Mindestanforderungen der EU-Richtlinie von der Gemeinde erarbeitet werden.
Das LUGV und das MLUL wurden mit Schreiben vom 30.09.2015 über den Beschluss und die laufende Erarbeitung informiert.

Zur weiteren Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Lärmkarten selbst geben wesentliche Hinweise zur Bewertung der Lärmsituation. Da Lärm aber subjektiv empfunden wird und die Daten der Lärmkarten für die örtliche Beurteilung nicht allein aussagekräftig sind, bedarf es der Darstellungen der Lärmwahrnehmung und Störung durch die betroffenen Anwohner zur besseren Beurteilung der Lärmbelastung.
Auf Grundlage dieser Beurteilung sind dann die Prioritäten der notwendigen Maßnahmen und deren Umsetzung abzuleiten.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte zunächst im Rahmen der Erarbeitung des LAP durch Auslage des Entwurfs des LAP, durch Information in den öffentlichen Gemeindegremien und im Rahmen einer Einwohnerversammlung am 05.01.2016. Das Protokoll der Einwohnerversammlung ist als Anlage 8 beigefügt.

Nach Prüfung und Abwägung der in der Einwohnerversammlung aufgenommenen sowie der schriftlich oder zur Niederschrift abgegebenen Hinweise wurde der Entwurf des LAP überarbeitet und zur Gemeindevertretung zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach der Beschlussfassung wird er öffentlich bekanntgemacht.

Im Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bauen und Naturraumentwicklung sollte regelmäßig über die Umsetzung des LAP informiert und beraten werden.
Gem. § 47d BImSchG wird der LAP bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls unter Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit überarbeitet.

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung einschl. Schutz ruhiger Gebiete

Straßenverkehr

Folgende Baumaßnahmen, die auch der Reduzierung des Verkehrslärms in Rangsdorf dienten, wurden in den letzten Jahren durchgeführt:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung	Datum/Zeitraum
1.	Ausbau Kienitzer Dorfstraße in Klein Kienitz (Asphalt statt Pflaster)	2001
2.	Ausbau von Anliegerstraßen in Groß Machnow, (verbesserter Deckenaufbau der Fahrbahn, z.T. Asphalt statt Beton, z.T. Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung	1995-2002
3	Ausbau der Großmachnower Straße in Rangsdorf als Haupterschließungsstraße zur B 96 Richtung Süden (Asphalt statt Pflaster)	1999-2001
4	Ausbau der Dorfstraße (neben der B96) in Groß Machnow (Asphalt statt Pflaster)	2001-2004
5	Ausbau des Reihersteges zw. Bergstraße und Pramsdorfer Weg und Zeisigweges (Reduzierung der Fahrbahnbreite, erstmaliger Deckenaufbau)	2003-2004
6	Bau einer Lärmschutzwand an der B 96 durch den Landesbetrieb Straßenwesen	2001-2008
7	Ausbau der Winterfeldallee in Rangsdorf (Reduzierung der Fahrbahnbreite, erstmaliger Deckenaufbau, gesonderter Gehweg, Lärmreduktion durch Verkehrsverlagerung aus dem parallelen gepflasterten Straßen Sachsenkorso und Hochwaldpromenade)	2005
8	Ausbau der Walther-Rathenau-Straße in Rangsdorf (verbesserter Deckenaufbau - Asphalt statt Beton)	2006
9	Ausbau der Clara-Zetkin-Straße (Reduzierung der Fahrbahnbreite, teilweise erstmaliger Deckenaufbau, gesonderter Gehweg)	2007
10	Ausbau der Berliner Chaussee in Rangsdorf (Anliegerstraße parallel zur B 96), Reduzierung der Fahrbahnbreitet, grundhafter, erstmaliger Deckenaufbau)	2008
11	Ausbau der Seebadallee in Rangsdorf (Verbesserung der Fahrbahndecke, z.T. Asphalt statt Pflaster, beidseitiger Geh- Radweg, Reduzierung der Fahrbahnbreite) einschließlich der Herstellung der Kreuzung zur Goethestraße / künftigen Bahnunterführung als Kreisverkehr (Verstetigung des Verkehrs)	2008/2010
12	Ausbau der Birkenallee in Rangsdorf (verbesserter Deckenaufbau- Asphalt statt schadhafter Beton, 30 km/h-Zone)	2009
13	Ausbau des Grenzweges in Rangsdorf (grundhafter, erstmaliger Deckenaufbau - Asphalt statt Schotter)	2011
14	Ausbau der Straße Am Stadtweg in Rangsdorf einschließlich der Herstellung der Kreuzung zur Kienitzer Straße als Kreisverkehr(Verstetigung des Verkehrs)	2012
15	Ausbau der Straße Falkenflur / Pramsdorfer Weg (Verbesserung des Deckenaufbaues - Asphalt statt schadhafter Beton)	2012
16	Ausbau der Bergstraße zwischen Großmachnower Straße und Reihersteg (Asphalt statt schadhaftem Pflaster) einschl. Herstellung Geh-Radweg	2014
17	Bau einer Eisenbahnunterführung als Ersatz des beschränkten Bahnüberganges mit Einmündung in 2 Kreisverkehre zur Verstetigung des Verkehrs,	2015
18	Errichtung von Lärmschutzwänden an einer Teilstrecke der Bahn	2015

An der B 96 wurde im Rahmen des 4-spurigen Ausbaues von der Kreuzung Kienitzer Straße bis hinter die Einmündung Birkenweg eine Lärmschutzwand errichtet (ca. 785 m).
Für die damit nicht erfassten und verlärmten Grundstücke nördlich der Kreuzung Kienitzer Straße und hinter der Einmündung Birkenweg wird vom Bund weiterhin eine Verlängerung der Lärmschutzwand zur Verbesserung des Lärmschutzes der Anwohner gefordert.
Aufgrund der Unverbindlichkeit der LAP gegenüber dem Baulastträger ist eine Umsetzung der Forderung trotz Betroffenheit der Anwohner nicht zu erwarten.
Daher hat die Gemeinde Rangsdorf Fördermittel für eine Studie zur Optimierung des am stärksten belasteten Kreuzungsbereiches B 96 / Kienitzer Straße bis zur Winterfeldallee zur Erhöhung der verkehrlichen Durchlässigkeit der Kienitzer Straße in Verbindung mit Schallschutzmaßnahmen für die Anwohner als Grundlage für weitere Lärmschutzmaßnahmen zur anschließenden Umsetzung beantragt. Die Bewilligung liegt vor.

Zur Planung weiterer kommunaler Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms sind die mit der Lärmkartierung ermittelten Lärmschwerpunkte genauer zu prüfen.
Im „Handbuch Lärmaktionspläne" des Umweltbundesamtes sind in Tab. 4 die Parameter des Verkehrsgeschehens im Straßenverkehr aufgeführt, die zur Einschätzung des Lärmminderungspotentials zu beachten sind:

Straßentyp	Netzfunktion und Erschließungsfunktion
Verkehrsdaten	Verkehrsstärke Verkehrszusammensetzung (Lkw-Anteil) Fahrgeschwindigkeiten Geschwindigkeitsverläufe
Verkehrsbeobachtung	Verkehrskonflikte Park- und Liefervorgänge Verkehrsfluss Fußgänger- und Radfahrerquerungen
Straßenbau	Zahl der Fahrstreifen Breite und Belag der Fahrbahn Abbiegefahrstreifen Querungssicherungen Anordnung des ruhenden Verkehrs Signalisierung sonstige Ge- und Verbote öffentlicher Verkehr / Haltestellen

Bei der A 10 und der B 96 hat die Gemeinde kaum Einfluss auf die o.g. Parameter.
Lärmminderungspotentiale ergeben sich bei Betrachtung der o.g. Parameter aber wie folgt:

- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in Ortsnähe bzw. im Bereich der Ortschaften.
  So wäre durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der A10 zwischen der Brücke über den Glasowbach bis hinter Klein Kienitz von derzeit unbeschränkt auf 120 km/h eine deutliche Lärmminderung möglich.
- Verwendung „leiserer" Fahrbahnbeläge mit Verringerung der Rollgeräusche in Ortsnähe bzw. im Bereich der Ortschaften.
- Reduzierung des Gewerbeverkehrs auf der B96 in Groß Machnow aus Richtung Zossen durch Gewerbeverlagerung in Gewerbegebiete wie z.B. „Theresenhof / Spitzberg Süd", die näher an der oder nördlich der A 10 liegen.

In der Kienitzer Straße sind folgende Parameter zur Lärmminderung zu prüfen:

- Zur Reduzierung der Durchfahrgeschwindigkeit sind im Falle des Straßenausbaues die Anordnung von Verkehrsinseln oder die Festlegungen von Bereichen des ruhenden Verkehrs im Fahrbahnverlauf zur Verschwenkung der Fahrbahn etc. zu prüfen, wobei die vorhandene Trasse und die Böschungen hierfür keinen großen Spielraum lassen.
- Durch Verkehrsinseln und reduzierte Fahrbahnbreiten sollte jedoch der Lkw-Verkehr nicht unzulässig behindert werden, zumal durch Bremsen und Anfahren mehr Lärm verursacht wird als durch einen gleichmäßigen Verkehrsfluss.
- Reduzierung der Fahrbahnbreite je Spur, um die Durchfahrgeschwindigkeit zu reduzieren
- Erneuerung des Fahrbahnbelages und regelmäßige Ausbesserung bei Schäden zur Reduzierung der Rollgeräusche
- Keine Anordnung von Abbiegespuren im Ort zur Reduzierung der Durchfahrgeschwindigkeit

Auch beim Ausbau anderer, nicht lärmkartierter Gemeindestraßen, der je nach Haushaltslage der Gemeinde fortgesetzt wird, sind die o.g. Parameter zu prüfen und zu beachten.

Zur Reduzierung des Verkehrslärms im Ort sind aber auch die Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu prüfen.
Für die Steigerung der Attraktivität des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) ist in Rangsdorf die Bahnhofsumfeldgestaltung von Bedeutung. Durch Bereitstellung von Park & Ride- sowie Bike & Ride-Parkplätzen kann der Umstieg vom Pkw auf die Bahn gefördert werden. Hierzu wurden bereits eine Machbarkeitsstudie und eine Variantenfindung für Hoch- und Tiefbaumaßnahmen im Bahnhofsumfeld beauftragt. Eine Fortführung der Planung und Umsetzung kann erst nach Sicherung der Finanzierung, ggf. mit Fördermittelanteilen, erfolgen.

Die Nutzung des SPNV kann durch gezielte Informationspolitik der Gemeinde (Veröffentlichung der Fahrpläne im Allgemeinen Anzeiger, Hinweise zum Fahrkartenerwerb und Beratung im Tourismusbüro) gefördert werden.
Weiterhin sollte die Ortsbuslinie zur Reduzierung des MIV ausgebaut werden. Die Linie wurde nach Eröffnung des Tunnels unter der Bahn 2015 in Kooperation mit der Seeschule (Mitfinanzierung) auf die Westseite der Bahn verlängert. Eine Taktverdichtung und ein evtl. Ausbau ist unter Einbeziehung von großen Gewerbebetrieben (z.B. Bär& Ollenroth, Mounting Systems etc.) zu prüfen. Die Bus-Taktung soll mit den Anschlüssen an den SPNV abgestimmt sein

Eine andere Möglichkeit zur Reduzierung des (MIV) ist die Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes und die Motivierung aller Bürger zum Verzicht auf unnötige Autofahrten (s. Abschnitt 6 „Freizeitlärm").Dazu wurde mit Beschluss vom 03.09.2015 ein Radwegekonzept für das Gemeindegebiet Rangsdorf beschlossen. Dieses beinhaltet die Verbesserung der innerörtlichen Fuß- und Radwegeverbindungen. Dazu sind bestehende Verbindungen befahrbar zu halten oder auszubauen und nach Möglichkeit weitere Radwege an Hauptverkehrsstraßen (Bergstraße, Mittenwalder Straße) anzulegen.

Weiterhin nimmt die Gemeinde am Stadt- Umland-Wettbewerb des Landes Brandenburg teil. Dieser beinhaltet einen Kooperationsvertrag der beteiligten Gemeinden über eine Radwegeverbindung von S-Bahnhof Blankenfelde über die Bahnhöfe Dahlewitz und Rangsdorf weiterführend nach Zossen. Außerdem wird der Ausbau vorhandener Wanderwege als Radwege, z.B. die Baruther Linie für die touristische Erschließung der Gemeinden favorisiert und gefördert.

Auch der Landkreis überarbeitet z.Zt. sein Radwegekonzept. In diesem Rahmen laufen Gespräche mit angrenzenden Gemeinden zur Verbindung gemeindeübergreifender Wegeführungen und mit dem Landkreis zur Herstellung überörtlicher Radwege an der Mittenwalder Straße und an der L40.

<u>Bauleitplanung</u>
Bei Bauleitplänen wird die Verkehrslärmbelastung im Geltungsbereich ermittelt und berücksichtigt.
So wurde u.a. im Bebauungsplan RA 13-2 „Stadtweg Mitte" (Satzungsbeschluss am 15.10.2015) eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, in deren Ergebnis aufgrund des vorhandenen Schienen- und Straßenverkehrslärms zum Schutz vor Lärm folgende textliche Festsetzung in den B-Plan aufgenommen wurde:

> "Im Allgemeinen Wohngebiet müssen die Außenbauteile einschließlich der Fenster von Aufenthalts- und Schlafräumen ein bewertetes Luftschalldämmmaß (R'w,res nach DIN 4109, Ausgabe Nov. 1989) von mindestens 33 dB aufweisen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)."

Aktive Schutzmaßnahmen wie Schallschutzwände oder -wälle wurden nicht vorgesehen, da die Aufwendungen hierfür sowie die negativen Auswirkungen u.a. auf das Ortsbild an dieser Stelle außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Auch bei anderen Bauleitplänen sind die Lärmimmissionen, aber auch -emissionen zu ermitteln und zu prüfen, inwiefern aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen sind, um eine evtl. Lärmbelastung im Gebiet oder aus dem Gebiet heraus zu reduzieren.

Die vorrangige Innenentwicklung des Ortes in Nähe des Bahnhofs dient ebenfalls der Reduzierung des innerörtlichen MIV.

Weiterhin ist in den B-Plänen künftig verstärkt auf die Anlage ausreichender Fuß-und Radwege und deren Verknüpfung mit den Wegenetzen der Gemeinde zu achten.

Bahnlärm:
Aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Zügen und den Gleisen kann nur die Deutsche Bahn veranlassen. Dazu wurde ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt und laute Güterwagen von Graugussbremsen auf neue, leisere Bremstechnologien umgerüstet, auch gibt es ein Lärmsanierungsprogramm für besonders belastete Strecken (s. Punkt 9).

Die Gemeinde selbst kann lediglich versuchen, die Lärmausbreitung von der Bahnstrecke in die Wohngebiete zu reduzieren.

Im Zuge des Streckenausbaues hat die Deutsche Bahn vom ehem. Bahnübergang bis zur Ladestraße Nr. 3 und von der Friedensallee bis zum Bahnhof Rangsdorf Lärmschutzwände aufgestellt.
Im Rahmen der Beratung zu einer Machbarkeitsstudie für das Bahnhofsumfeld wurde am 25.06.2013 u.a. beschlossen, (BV/2013/134), auf Kosten der Gemeinde die Ausbaulängen für die Lärmschutzwände nach Norden bis zur Ladestraße 7 und nach Süden bis an die Bebauung Seebadallee zu erweitern und ein Planergänzungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt einzuleiten.
Am 11.12. 2014 (BV/2014-II/127) wurde durch den Hauptausschuss beschlossen, für die Durchführung eines erforderlichen Planergänzungsverfahrens beim Eisenbahnbundesamt zur Gestaltung des Bahnhofsumfeldes weitere Planungen bis zur Leistungsphase 4 zu beauftragen. Der Beschluss erfolgte vorbehaltlich der Bereitstellung von finanziellen Mitteln in der Haushaltssatzung.
Aufgrund der finanziellen Situation der Gemeinde ist ein Planergänzungs- bzw. -feststellungsverfahren zur Verlängerung der Lärmschutzwände bisher noch nicht beantragt worden.

Schutz ruhiger Gebiete
Nach Art. 3 der Umgebungslärmrichtlinie ist ein ruhiges Gebiet auf dem Land von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.
Bisher wurden in Rangsdorf keine „ruhigen Gebiete“ ausgewiesen, die besonders zu schützen sind, da alle Gemarkungsflächen mehr oder weniger von Straßen-, Bahn- oder Fluglärm betroffen sind (s. Karte „Gesamtlärmbelastung 2015“ auf S. 17 des Entwurfs zum Rahmenplan zur LAP im Umfeld des FBB -Teilaspekt Fluglärm). Danach gibt es in Rangsdorf keine Bereiche in der Gemarkung mit einem Schallpegel LDEN < 45 dB(A).
Dies betrifft auch den Rangsdorfer See als touristisch attraktiven Teil der Gemeinde.

Forderungen aus der bisherigen Berichterstattung zum LAP und deren Umsetzung
Die Gemeinde forderte im Bericht zur LAP 2008 vom Baulastträger zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre als Maßnahmen an der A 10:

Forderung	Umsetzung
kurzfristige Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Gemeinde Rangsdorf an der A10 auf 120 bzw. 130 km/h	kein Benehmen mit LS vorhanden
mittelfristiger Bau einer Lärmschutzwand an der A 10 zwischen Rangsdorfer See und Abfahrt Rangsdorf entsprechend den Planungen zum 6spurigen Ausbau 1990	kein Benehmen mit LS vorhanden
mittelfristiger Einbau von „Flüsterasphalt" als Fahrbahnbelag	kein Benehmen mit LS vorhanden

Da der Landesbetrieb Straßenwesen rechtlich keine Grundlage für entsprechende Maßnahmen sieht, kann die Umsetzung dieser Maßnahmen nicht eingefordert werden.
Es sollte jedoch gemeinsam versucht werden, zumindest Lärmminderungen durch Geschwindigkeitsreduzierungen in den Ortslagen und andere, ohne großen Kostenaufwand umsetzbare Maßnahmen zu erreichen.
Im Bericht zum LAP 2008 verwies die Gemeinde weiter auf Planungen im Gemeindegebiet, die nicht kartierte Lärmquellen betrafen:

Planungen	Umsetzung
Wander- und Radwege gemäß örtlicher und überörtlicher Wanderwegekonzepte bzw. Radwegekonzepte).	Der Ausbau von Fuß- und Radwegen im Ort und von Anliegerstraßen ist inzwischen weiter erfolgt (z.B. Am Stadtweg, Falkenflur, Grenzweg, Seebadallee, Birkenallee, Pramsdorfer Weg).
Ausbau weiterer Anliegerstraßen in der Ortslage Rangsdorf (Verbesserung des Fahrbahnbelages, Verkehrsberuhigung durch Verschwenkungen bzw. andere geeignete Maßnahmen) je nach Haushaltslage gemäß Straßenbauprogramm der Gemeinde.	Dies ist erfolgt, wie aus der Übersicht der Baumaßnahmen der letzten Jahre ersichtlich ist.
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.)..	Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der laufenden Planverfahren

Im Bericht 2013 wurden als nächste Planungen angeführt:

Planungen	Umsetzung
Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) für den Ortskern parallel zur Bahn.	Der B-Plan ist noch im Verfahren.
Ausbau der Kienitzer Straße.	Die Planungen für den 1. Bauabschnitt liegen vor, derzeit fehlen die Mittel zur Umsetzung.

9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschl. der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Bahn

Auf Bundesebene wurden nach Darstellung des EBA folgende Maßnahmen zur Lärmminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:

- Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems:
  Aufschlag auf die regulären Trassenentgelte, wenn nicht überwiegend „leise" Güterwagen eingestellt sind; Bonus beim Einsatz von umgerüsteten Güterwagen
- Umrüstung lauter Güterwagen auf LL-Sohlen oder K-Sohlen
  LL steht für „low noise, low friction" – wenig Lärm, wenig Abrieb, K steht für Komposit-Werkstoffe,
  dadurch Verhinderung des Aufrauhens der Radlaufflächen, Förderung der Umrüstung
- Lärmsanierungsprogramm:
  Gesamtkonzept zur bevorzugten Sanierung von Streckenabschnitten, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner betroffen sind.
  Der Sanierungsbereich Dahlewitz – Hohenleipisch, in dem der Bahnabschnitt in Rangsdorf liegt, hat die Prioritätszahl 1,25 im Verzeichnis der zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche. Welche Maßnahmen und Sanierungszeiträume sich daraus ableiten, ist nicht bekannt.

Die Deutsche Bahn bereitet nach eigenen Angaben derzeit das Planfeststellungsverfahren für den Streckenausbau südlich des ehem. Bahnüberganges bis über die Gemeindegrenze vor. Im Verfahren ist auf geeignete Lärmminderungs- und Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnlinie zu achten.

Eine Verbesserung der Taktfolge der Regionalzüge in Rangsdorf ist wünschenswert, ist aber durch die Gemeinde kaum zu beeinflussen. Entsprechende Forderungen (enge Taktfolge, gut verknüpfte Netze, längere Bedienzeiten in den Abendstunden) wurden bereits über die Wirtschaftsförderung beim Landkreis im Rahmen der Beteiligung zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2014-2018 des Landkreises gestellt.
Der Landesnahverkehrsplan 2013-2017 sieht im Perspektivnetz weiter 2 Regionalbahnen mit Halt in Rangsdorf vor:

- den RE 5 Mo-So im 120-min-Takt Stralsund-Elsterwerda, im 120-min-Takt Rostock – Wünsdorf (Elsterwerda) sowie Mo-Fr. im 60-min-Takt (nur Hauptverkehrszeit) Berlin Hbf – Zossen.
- den RB 24 Mo-So im 60-min-Takt (Szczecin) Eberswalde - Wünsdorf

Damit könnten dann Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit 3 Züge /Stunde fahren.

Planungen der Gemeinde für die nächsten 5 Jahre

Die Lärmkartierung des LUGV zeigt die Problembereiche der Verlärmung in Rangsdorf. Da die Lärmermittlung auf der Basis der VBUS als Rechenmethode erfolgte, und diese für die Lärmverursacher keine verbindliche Handlungsgrundlage darstellt, sollte geprüft werden, ob eine Kartierung durch die Gemeinde auf der Basis der verbindlichen Grenzwerte (16. BImSchV, RLS 90 etc.) möglich ist. Anhand dieser Werte könnten Betroffene dann auch die Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte bei den Lärmverursachern einfordern, denn dazu sind diese verpflichtet.
Außerdem ist die Lärmkartierung, insbesondere im Bereich der Großmachnower Allee und der Großmachnower Straße, offenbar lückenhaft. Hier sollten seitens der Gemeinde Daten zur Ergänzung der Lärmkartierung erhoben und diese dem LUGV zur Verfügung gestellt werden.
Für diese Maßnahmen ist zu prüfen, ob eine Finanzierung um Umsetzung möglich ist.

Der Bebauungsplan RA 23 zum Nord-Süd-Verbinder als eine Möglichkeit der Verkehrsverlagerung konnte bisher noch nicht abgeschlossen werden, da es weiteren Klärungsbedarf mit

der Bahn zur Anbindung der geplanten Straße an den Bahnübergang Pramsdorf gab. Die Fortführung und anschließende Umsetzung ist beabsichtigt.

Zu den Planungen der Gemeinde hinsichtlich innerörtlicher und gemeindeübergreifender Fuß- und Radwegeverbindungen wurden bereits unter Abschnitt 8 detailliertere Ausführungen gemacht, auf die hier verwiesen werden soll.

Die Planungen für den Ausbau der Kienitzer Straße als einer kartierten Lärmquelle liegen für den Abschnitt B96 - Sachsenkorso bereits vor, konnten bisher aber wegen finanziellen Engpässe nicht realisiert werden. Die Umsetzung hängt weiter von der Bereitstellung der notwendigen Mittel ab
Eine Lärmreduzierung kann hier vor allem durch einen verbesserten Deckenaufbau der Straße und Maßnahmen zur Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit erfolgen.
Inwiefern als weitere Maßnahme eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h möglich wäre, ist mit dem zuständigen Straßenverkehrsamt abzustimmen.

Parallel dazu wurden von der Gemeinde bereits 2014 Fördermittel für eine Studie zur Optimierung des Kreuzungsbereiches B 96 / Kienitzer Straße zur Erhöhung der verkehrlichen Durchlässigkeit der Kienitzer Straße in Verbindung mit Schallschutz für die Anwohner zum Lärmschutz an der B 96 beantragt, die inzwischen bewilligt wurden.
Derzeit gibt es in Spitzenzeiten Rückstaus aus Rangsdorf bis in Höhe des Sachsenkorsos. Auch beginnen die Lärmschutzwände an der B 96 erst südlich der Kreuzung mit der Kienitzer Straße, und das Verkehrsaufkommen steigt weiter.
Daher sollen Ausbauvarianten und Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung unter besonderer Berücksichtigung des Lärmschutzes für die Anwohner geprüft werden. So sollen die Lärmschutzwände an der B 96 nach Norden erweitert und ggf. an der Kienitzer Straße bis in Höhe Nymphenseeweg errichten werden. Dazu wird derzeit ein Schallschutzgutachten unter Beachtung der Verkehrsprognosezahlen für 2025 erarbeitet.

Der Ausbau der Großmachnower Allee und eines Teils der Großmachnower Straße zum Ersatz des Kopfsteinpflasters durch einen leiseren Fahrbahnbelag ist als eine der nächsten Maßnahmen im aktuellen Straßenbauprogramm vorgesehen. Dazu wurden bereits in Abschnitt 6 unter „Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen" genauere Ausführungen getätigt, auf die verwiesen wird.

Zur Reduzieren der Lärmbelastung an der Dorfstraße in Groß Machnow (B 96) bedarf es der engen Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenwesen als dem Straßenbaulastträger. Hier sollte zunächst das Gespräch mit dem Landesbetrieb Straßenwesen geführt und weitere Schritte zu baulichen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgestimmt werden.

Der Straßenausbau im Ort wird, je nach Haushaltslage der Gemeinde, fortgesetzt.
Dazu wird das Straßenbauprogramm durch die Gemeindevertretung alle 2 Jahre aktualisiert.
Derzeit liegen bereits Planungen zum Ausbau folgender Straßen vor:
-Kienitzer Straße zwischen B96 und Sachsenkorso
-Reihersteg zwischen Bergstraße und Akazienweg
-Ausbau / Herstellung Puschkinstraße zwischen Bansiner Allee und Stauffenbergallee
-Bansiner Allee zwischen Puschkinstraße und Usedomer Straße

Im Gemeindehaushalt werden jeweils Mittel für Investitionen im Straßenbau vorgesehen, nach dem Straßenbauprogramm sind als nächste Straßen geplant:
-Großmachnower Allee (Pflasterstraße mit Schäden)
-Großmachnower Straße zwischen Falkenflur und Bergstraße (Pflasterstraße mit Schäden)
-Kienitzer Straße

Schutz ruhiger Gebiete

Die Ausweisung „ruhiger Gebiete“, die besonders zu schützen wären, ist bisher nicht geplant, da alle Gemarkungsflächen, auch der touristisch relevante Bereich am Rangsdorfer See, mehr oder weniger von Straßen-, Bahn- oder Fluglärm betroffen sind.

Es ist jedoch zu überlegen, ob künftig einzelne Bereiche als „ruhige Gebiete“ im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie ausgewiesen werden sollten, um diese vor weiterer Zunahme der Verlärmung zu schützen.
Hierbei kann es sich um reine Wohngebiete, Naturflächen, Friedhöfe etc. handeln, die von der Bevölkerung noch als ruhig empfunden werden. Bisher liegen hierfür keine Empfehlungen vor.

Bei der Festlegung der zu schützenden „ruhigen Gebiete“ handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind (§47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. §47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).
Nach den Hinweisen der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) vom 18.06.2012 zur Lärmaktionsplanung werden ausgewiesene ruhige Gebiete auch bei der lärmfachlichen Bewertung der Flugrouten für Verkehrsflughäfen in der Abwägung berücksichtigt.

10. langfristige Strategie der Gemeinde

Bisher wurde keine gesonderte LAP erarbeitet, obwohl die Gemeinde Rangsdorf von der Verlärmung durch Verkehrslärm betroffen ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Gemeinde entsprechende Maßnahmen nicht für erforderlich hält. Der Gemeinde sind die Lärmbelastung und die Notwendigkeit von Maßnahmen bewusst.
Die Gemeinde Rangsdorf selbst berücksichtigt seit jeher sowohl in der Planung der auszubauenden Straßen, als auch der konkreten Ausbauplanung, aber auch in der Bauleitplanung Möglichleiten der Lärmminderung und -vermeidung.

Der Grund für die bisher fehlende LAP lag darin, dass die amtliche Bestandsaufnahme der bekannten Verlärmung durch die Lärmkartierung vorliegt, die LAP selbst aber weder zur Umsetzung noch erfolgversprechenden Beantragung von konkreten Maßnahmen führt, da die Lärmverursacher durch diese Planung nicht verpflichtet werden können.
Da es jedoch eine gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung der Gemeinden zur Zusammenfassung der Lärmquellen, der möglichen Maßnahmen und der Planungen, und somit letztlich als Leitfaden für das weitere Handeln gibt, erfolgt hiermit die Aufstellung einer solchen fortzuschreibenden Planung.

Dabei wird auch künftig folgende Strategie verfolgt:

<u>Straßenlärm:</u>

- Die Forderungen gegenüber dem Landesbetrieb Straßenwesen zur Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmminderung /Lärmreduzierung auf der A 10 und der B 96 zur Senkung der Zahl der Betroffenen in den Ortslagen Rangsdorf, Groß Machnow und Klein Kienitz werden weiter aufrechterhalten:
  -Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 10 auf 120 bzw. 130 km/h,
  -Einbau von leiserem Fahrbahnbelag auf der A 10 und B 96 in der Ortslage (offenporiger Asphalt)
  -Lärmschutzwände an der südl. Seite der A 10 zwischen Rangsdorfer See und Abfahrt Rangsdorf
  -Lärmschutzwände an der B 96 ab den ersten Wohngebäuden bis zur Kreuzung Kienitzer Straße und ggf. bis zur Hochwaldpromenade (Studie dazu wird von der Gemeinde erstellt)
  -Maßnahmen zur Lärmreduzierung in der Ortslage Groß Machnow, insbesondere an den Ortseingangsbereichen

- Die Gemeinde wird beim kommunalen Straßenbauprogramm die Frage der Notwendigkeit der Lärmreduzierung bei der Festlegung der Prioritäten des Ausbaues berücksichtigen und vorrangig den Ausbau der Straßen vorsehen, bei denen damit zur Lärmreduzierung beigetragen werden kann, wie z.B. in der Kienitzer Straße und der Großmachnower Allee/Großmachnower Straße.
  Als Kriterien für die Prioritätensetzung können dabei z.B. berücksichtigt werden:
  - Ausmaß der Pegelüberschreitung
  - Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen
  - Gesamt-Lärmbelastung
  - technischer, zeitlicher, finanzieller Aufwand der Maßnahmen

- Bei der konkreten Straßenausbauplanung sind bei der Trassierung und dem technischen Ausbau solche Varianten zu bevorzugen, die eine Reduzierung der Lärmbelastung für die Anwohner bedeuten, z.B. durch Verschwenken der Trasse, Abstand zur Wohnbebauung durch Lage der Bepflanzung und der Anordnung der Geh- und Radwege, Art des Deckenaufbaues etc.

- Als weitere Maßnahmen sind zu beachten:
  -Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch attraktive Wege und Querungen, sichere Fahrradabstellanlagen im Ort, insbesondere am Bahnhof (Bike & Ride), auch in B-Plan-Gebieten
  -Erstellung des Radwegekonzeptes der Gemeinde und Abstimmung mit dem Radwegekonzept des Landkreises
  -Förderung des ÖPNV im Ort (Busverkehr) und überörtlich
  -Förderung des SPNV durch die Bahnhofsumfeldgestaltung mit attraktiven Angeboten von Park & Ride sowie Bike & Ride
  -weitere Umsetzung des Parkraumkonzeptes
  -Aufklärung und Motivation der Bürger zur Reduzierung von Freizeitlärm

<u>Bahnlärm</u>

- Kontrolle der Umsetzung der von der Bahn im Rahmen der LAP geplanten Maßnahmen zur aktiven Minderung /Reduzierung des von Zügen ausgehenden Lärms.

- Planung und Umsetzung der Verlängerung der Lärmschutzwände an der Bahn als passiven Lärmschutz unter Berücksichtigung der Haushaltslage

<u>Fluglärm</u>

- Rangsdorf gilt nicht als direkt vom Fluglärm betroffene Gemeinde, ist durch die Lage im Umfeld des BER aber Fluglärm ausgesetzt. Anspruch auf passiven Schallschutz haben die Einwohner daher gegenüber der FBB GmbH nicht.
  Dennoch wird auch von Rangsdorf gefordert, dass
  -das Nachtflugverbot eingehalten wird
  -Flugrouten nicht über Rangsdorf verlaufen
  -keine dritte Start- und Landebahn errichtet wird
  -„laute" Flugzeuge in Schönefeld nicht landen und starten dürfen
  -leisere Flugzeuge entwickelt werden
  -die Anzahl der Flugbewegungen gesetzlich begrenzt wird
  Hierfür engagiert sich auch die Bürgerinitiative BISS (Bürgerinitiative Schallschutz) in Rangsdorf.

<u>Gewerbelärm</u>

- Zur Reduzierung des Gewerbelärms, der sich letztlich auch als Verkehrslärm äußert, wird langfristig vorgesehen, auch für mittlere Unternehmen geeignete Gewerbeflächen außerorts zu entwickeln, um störendes Gewerbe, das vereinzelt innerhalb der Ortslage besteht, dorthin zu verlagern, wo keine Störung des Umfeldes erfolgt.
- Weiterhin ist die Verlagerung von Gewerbebetriebe aus Gebieten südlich der Gemeinde in Gewerbegebiete an der A10 oder in deren unmittelbare Nähe zu propagieren, um den Gewerbeverkehr auf der B96 in den Ortslagen zu reduzieren.

<u>Freizeitlärm</u>

- Zur Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Bürger ist im Sportstättenentwicklungskonzept der Gemeinde mittel- bis langfristig eine Verlagerung des Sportplatzes Birkenallee aus den reinen Wohngebieten an den Rand des Ortes (ehem. Bückerwerke) vorgesehen.
- Die Bürger sind durch verschiedene Medien über die Notwendigkeit der Einhaltung der Vorschriften zum Lärmschutz in Wohngebieten zu informieren und stärker für die Problematik zu sensibilisieren. Die Einhaltung ist in der Gemeinde konsequenter durchzusetzen,
  Neben dem Lärm durch Gartengeräte oder Musikanlagen ist auch der Lärm durch unnötige Autofahrten zu reduzieren, indem Fuß- und Radwege attraktiver und sicherer werden und die Nutzung von Fahrrädern für kürzere Strecken propagiert wird.
  Für den Schulweg sollte die Teilnahme an der Initiative „Laufbus" oder „Gehbus" angeregt werden

Bauleitplanung

- Bei der Bauleitplanung werden evtl. Lärmquellen in der Umgebung, aber auch mögliche Lärmquellen und die Lärmausbreitung im Plangebiet beachtet und, ggf. nach entsprechenden Schallgutachten, aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen im Bauleitplan festgesetzt.
- Die vorrangige Innenentwicklung des Ortes ist zu beachten, um innerörtlichen Verkehr zu reduzieren.
- In Bebauungsplänen ist auf die sinnvolle Anordnung von Geh- und Radwegen im und durch das Bebauungsplangebiet zu achten

11. Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse

Die vorliegende Kartierung nach der EU-Richtlinie eröffnet keinen Rechtsanspruch auf Lärmminderungsmaßnahmen. Bei daraus abgeleiteten Maßnahmen handelt es sich um freiwillige Leistungen der Gemeinde, zumal es keine Fördermittel des Bundes oder Landes zur Umsetzung der Richtlinie gibt.
Der Lärmaktionsplan ist ein querschnittsorientierter Plan, der den Aspekt des Lärmschutzes in den verschiedensten Bereichen verdeutlichen und die Umsetzung verschiedenster Maßnahmen anregen soll.
Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Gemeinde sind keine Mittel zur Umsetzung des Lärmaktionsplanes im Haushalt eingestellt.

Konkrete Maßnahmen im Straßenbau, in der Bauleitplanung oder Raumplanung etc. wirken sich z.T auch lärmmindernd aus. Wie hoch der jeweilige Anteil der Kosten dafür ist, ist jedoch nicht darzustellen.
Insofern ist eine konkrete Kostenwirksamkeits- oder Kosten-Nutzen-Analyse derzeit nicht möglich.

Finanzmittel:
Die Umsetzung konkreter investiver Maßnahmen hängt von den jeweils verfügbaren Haushaltsmitteln der Gemeinde in den einzelnen Jahren ab.
Bei Durchführung konkreter Maßnahmen, z.B. Fortführung der LAP, Straßenbaumaßnahmen oder Bauleitplanung, sind die Mittel zur Sicherung von Lärmschutzmaßnahmen als Bestandteil der Gesamtkosten zu beachten.
Hierzu wird auf den Gemeindehaushalt verwiesen.

Straßenbau:
Konkrete Angaben zu einzelnen Maßnahmen im Straßenbau ab 2010 (s. Punkt 8):

Jahr	Maßnahme	Kosten gesamt:
2010	2. BA Seebadallee (zw. Bahn und Puschkinstr.)	ca. 1.568.000 €
2011	Ausbau des Grenzweges:	ca. 750.000 €
2012	Ausbau der Straße „Am Stadtweg“ einschl. Kreisverkehr	ca. 1.340.000 €
2012	Ausbau „Falkenflur“ / „Pramsdorfer Weg“	ca. 710.000 €
2014	Ausbau Bergstraße (Abschnitt bis Reihersteg)	ca. 625.000 €
2015	BÜ – Beseitigung, Verschwenkung Kienitzer Straße (lt. EKrV)	ca. 6.800.000 €
		ca. 11.693.000 €

Wie hoch der Anteil der Kosten für Maßnahmen ist, die sich dabei direkt auf die Lärmminderung auswirken, kann nicht geschätzt werden. Dazu sind im Bereich der kartierten Lärmquellen die späteren Lärmkartierungen zu prüfen.

Bahnlärm
Die Kosten für die von der DB AG errichteten Lärmschutzwände sind bisher noch nicht genau bekannt.
Auch die Kosten der beschlossenen Erweiterung der Lärmschutzwände können nicht genau beziffert werden. Bei einer drei Meter hohen Lärmschutzwand wird von Baukosten in Höhe von 2.000 €/lfd. Meter ausgegangen. Das wären für die Verlängerung um ca. 425 m Richtung Norden 850.000 € und für die ca. 270 m Richtung Süden 540.000 €, also gesamt ca. 1.390.000 €. Dazu kommen noch die Kosten für die Planung und das Planfeststellungsverfahren. Wann die Gemeinde Mittel in dieser Größenordnung bereitstellen kann, ist derzeit nicht zu sagen.

Kosten-Nutzen-Analyse

Die Bund/Länder - Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) hat in ihren Hinweisen zur Lärmaktionsplanung (Stand 18.06.2012) Ausführungen zur Kosten-Nutzen-Analyse gemacht, die im Folgenden wiedergegeben werden.

Danach verursacht Umgebungslärm oberhalb von Lärmpegeln von 40 dB(A) nachts und 50 dB(A) tags quantifizierbare und jährlich anfallende Lärmschadenskosten z.B. als Gesundheitskosten und Immobilienwertverluste. Diese werden i.d.R. nicht vom Verursacher getragen.

Die Ermittlung der Lärmschadenskosten soll, ausgehend vom 24h-Pegel L.DEN pro Einwohner, in den einzelnen Pegelklassen für versch. Lärmarten nach folgender Tabelle ermittelt werden:

	Lärmschadenskosten	in €/Anwohner	pro Jahr
L_{DEN} dB(A)	Straßenverkehr	Schienenverkehr	Luftverkehr
>55 <60	71	20	110
>60 <65	121	71	188
>65 <70	171	121	266
>70 <75	272	221	394
>75	363	312	513

Die Lärmbetroffenheit und damit die Lärmschadenskosten können durch Lärmschutzmaßnahmen verringert werden. Die Abnahme der Lärmschadenskosten ergibt dann einen Nutzen, der den Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen gegenüberzustellen ist.

Für Rangsdorf ergeben sich aus den Werten der Kartierung zur 2. Stufe der LAP folgende Kosten:

	Lärmschadenskosten	**in €**	**pro Jahr**
L_{DEN} dB(A)	**Straßenverkehr**	**Schienenverkehr**	**Luftverkehr**
>55 <60	71 x 997 = 70.787	20 x 4340 = 86.800	0
>60 <65	121 x 206 = 24.926	71 x 1210 = 85.910	0
>65 <70	171 x 114 = 19.494	121 x 540 = 65.340	0
>70 <75	272 x 18 = 4.896	221 x 250 = 55.250	0
>75	363 x 0 = 0	312 x 150 = 46.800	0
Summe:	**120.103 €**	**340.100 €**	**0**
Angaben Anz:	Lärmkartierung LUGV	Lärmkartierung EBA	Rahmenplan FBB, (2)

Die Lärmschadenskosten insgesamt pro Jahr belaufen sich in Rangsdorf danach als Summe der 3 Lärmarten auf insgesamt **460.203 €.**

Eine Ermittlung der jährlichen Lärmschadenskosten aus dem ermittelten Gesamtlärm nach dem Rahmenplan zur LAP im Umfeld des BER (Teil 2) ist nicht möglich, da für „Gesamtlärm" keine Lärmschadenskosten ausgewiesen sind.

Diesen Kosten sind die Ausgaben der Gemeinde für Maßnahmen zur Reduzierung /Minderung des Lärms gegenüberzustellen und die damit erreichte Lärmreduzierung. Wie hoch die Kosten zur Lärmminderung im Rahmen der Gesamtbaumaßnahmen im Straßenbau sind, kann in diesem Rahmen nicht ausgewiesen werden.

Die Verringerung der Lärmbelastung durch die konkreten Baumaßnahmen ist auch nur zu belegen, wenn im Bereich der Maßnahme eine durch vergleichbare Kartierung nachgewiesene Reduzierung der Lärmbelastung eingetreten ist. Dies ist bisher nicht möglich.

Kostenwirksamkeitsanalyse

Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) ist nach der Definition in „Wikipedia“ zu unterscheiden von der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA), die vor allem für die Bewertung von Projekten der öffentlichen Hand eingesetzt wird.

Während bei der KWA nur die Kostenkriterien monetär bewertet werden, werden bei der KNA auch die übrigen Kriterien in monetären Größen ausgedrückt. Die Wirkungen werden wie in einer Nutzwertanalyse nach einem gewichteten Punktesystem bewertet.
Die KWA eignet sich besonders für jene Bewertungs- und Entscheidungssituationen, bei denen die Kosten eine wichtige Rolle spielen und deshalb getrennt ausgewiesen werden sollen.

Eine Kostenwirksamkeitsanalyse kann hier nicht erstellt werden, da auch hierfür die konkreten Daten fehlen.

12. geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Die Darstellung der Inhalte und der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes soll durch eine jährliche Berichterstattung vor der Gemeindevertretung und im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen 5jährlichen Fortschreibung erfolgen.

Die Bewertung der Ergebnisse wird dabei durch Darstellung realisierter Maßnahmen und, soweit möglich, durch Vergleich der Lärmkarten und die Einschätzung der Wirkung von Maßnahmen hinsichtlich der Reduzierung der Lärmbelastung der Einwohner durchgeführt.

Zusammenfassung

Rangsdorf ist eine Gemeinde im direkten Berliner Umland.

Nach der vorliegenden Lärmkartierung der 2. Stufe sind am Tag 1.203 Einwohner Belastungen, 114 Einwohner hohen Belastungen und 18 Einwohner sehr hohen Belastungen ausgesetzt, nachts sind 2.393 Einwohner Belastungen, 129 Einwohner hohen Belastungen und 47 Einwohner sehr hohen Belastungen ausgesetzt.

Hauptquellen der Lärmbelastung im Ort sind dabei die

- Autobahn A 10,
- die Bundesstraße 96,
- die Bahnstrecke Berlin-Dresden und
- die „Kienitzer Straße"
- ein Teil der Großmachnower Straße und Großmachnower Allee
- ein Teil der Bergstraße
- die Mittenwalder Straße
- die Dorfstraße in Groß Machnow

Weitere, nicht kartierte Lärmquellen sind z.B. Gewerbelärm und Freizeitlärm.

Die Gemeinde berücksichtigt in den Bauleitplanungen und auch den Straßenbauplanungen den Lärmaspekt und versucht, durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen eine Reduzierung des Lärms im Ort zu erreichen.

Der LAP wird bei Bedarf, zumindest aber alle 5 Jahre, fortgeschrieben.

Ein offenes Problem ist die Unverbindlichkeit der LAP für die Baulastträger der Landes- und Bundesstraßen und die nicht vorhandene Vergleichbarkeit der nationalen Grenz- und Richtwerte als Grundlage konkreter Maßnahmen und der Lärmindizes der Lärmkarten.

Quellen:

- Richtlinie 2002/49/EG/ des europäische Parlamentes und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (BGBL I S. 1794)
- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) (Neufassung BGBl. I S. 1274, zuletzt geändert BGBl. I S. 1474)
- 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Art. 83 V v. 31.08.2015 (BGBl I S. 1474)
- Landesimmissionsschutzgesetz (LImSchG) vom 22.07.1999 (GVBl. I/99, S. 386) , zuletzt geändert durch Art 8 des Gesetzes vom 10.07.2014 (GVBL 7/14)
- Handbuch Lärmaktionspläne, Handlungsempfehlungen für eine lärmmindernde Verkehrsplanung (Texte 81/2015 Umweltbundesamt)
- Lärmkartierungsunterlagen für die Gemeinde Rangsdorf (2008, 2012, 2014)
- LAI- Hinweise zur Lärmaktionsplanung (Stand 18.06.2012)
- Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung, (MLUL, 06.06.2012)
- Entwurf des Rahmenplans zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 2 vom 14.08.2015 (MLUL) (MLUL/ Immissionsschutz/ Umgebungslärm/ Lärmaktionsplanung Flughafen BER)
- Parkraumkonzeption der Gemeinde Rangsdorf einschließlich städtebaulicher Gestaltungskonzeption für die Seebadallee von 2002 (Büro SPOK)

Anlagen:

Anlage 1:	Lärmkarten Rangsdorf 1. Stufe mit Bericht (2008)
Anlage 2:	Ergänzende Kartierungsergebnisse 2008
Anlage 3	Berichterstattung zum Lärmaktionsplan, 1. Stufe, 03.06.2008 mit Protokoll der öffentlichen Anhörung zum LAP der 1. Stufe
Anlage 4	Lärmkarten Rangsdorf 2. Stufe mit Bericht (2012)
Anlage 5	Berichterstattung zum Lärmaktionsplan, 2. Stufe, 25.06.2013
Anlage 6	Lärmkarten der Bahn für Rangsdorf mit Statistikübersicht 31.10.2014
Anlage 7	Berichterstattung zum Lärmaktionsplan - Teilaspekt Haupteisenbahnstrecken des Bundes, 07.07.2015
Anlage 8	Protokoll der Einwohnerversammlung am 05.01.2016

Bericht zu den Lärmkarten für die Gemeinde Rangsdorf

1.Grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den L_{DEN} und den L_{Night}

Die Karten mit den Isophonenflächen für das Gemeindegebiet Rangsdorf sind unter der Adresse http://www.luis-bb.de; unter der Rubrik Karten; Lärmkartierung im Land Brandenburg zu finden.

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

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

Isophonenflächen oberhalb von 65 dB(A) für den L_{DEN} bzw. 55 dB(A) für den L_{Night} als Auslösepegel sind in den Karten für die Gemeinde Rangsdorf entsprechend farbig dargestellt.
Auch diese Karten sind unter der Adresse http://www.luis-bb.de, unter der Rubrik Karten; Lärmkartierung im Land Brand zu finden.

3. Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder nach Nummer 1 (34. BImSchV § 4, Abs.4) 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

4. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch die auf den strategischen Lärmkarten ersichtlichen Hauptverkehrsstraßen (über 6 Mill. Kfz/a) verlärmt.

Eine mögliche Verlärmung durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes (über 60.000 Züge/a) wird durch das Eisenbahn-Bundesamt, Vorgebirgsstraße 49, D-53119 Bonn als zuständiger Behörde ermittelt.

5. Beschreibung der Umgebung

Eine allgemeine Beschreibung des Gemeindegebiets Rangsdorf erfolgt anhand der statistischen Kennziffern zur Bevölkerungsdichte und des Anteils der Siedlungs- und Verkehrsflächen an der Gesamtfläche der betreffenden Gemeinde im Vergleich mit den entsprechenden Kennziffern für das gesamte Land Brandenburg.

Zum 31.12.2005 betrug die Bevölkerungsdichte im Land Brandenburg 87 Personen/km².
Zum 31.12.2004 betrug der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen im Land Brandenburg 8,6%.

SCHLÜSSEL-NR	GEMEINDEGEBIET	LANDKREIS	AMT
12072340	Rangsdorf	Teltow-Fläming	amtsfrei

Bodenfläche insgesamt	Landwirtschafts-fläche	Wald	Wasser	Siedlungs- und Verkehrsfläche
ha	ha	ha	ha	ha
3372	1815	307	428	758
	%	%	%	%
	53,8	9,1	12,7	22,5

BEVÖLKERUNG	BEVÖLKERUNGSDICHTE	WOHNGEBÄUDE	WOHNFLÄCHE	WOHNUNGEN
Personen	Personen/km²	Anzahl	100 m²	Anzahl
9545	283	2773	3432	3823

6. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

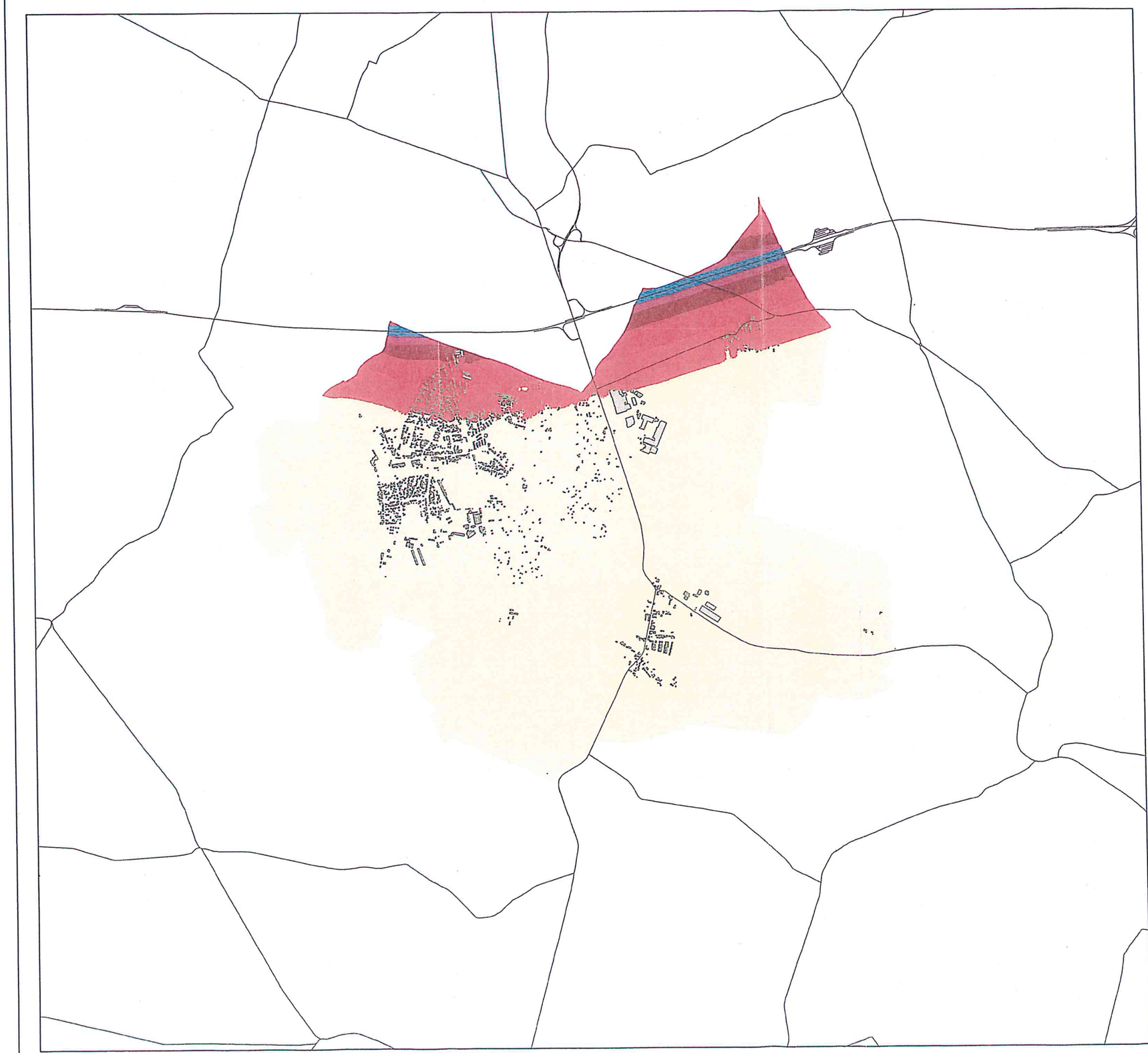
Spezielle Lärmaktionspläne oder Lärmschutzprogramme wurden durch die Gemeinde bisher nicht durchgeführt. Jedoch werden bei allen Neu- und Ausbauten von Verkehrswegen die geltenden gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt. Dies gilt auch für den Wohnungsbau, die Gewerbeansiedlung und die Bauleitplanung.

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

L_{DEN}/dB(A)	>55	>65	>75
Fläche/km²	4	1	0
Wohnungen/Anzahl	230	1	0
Schulgebäude/Anzahl	1	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

8. Angaben über die zuständigen Behörden für die Lärmkartierung

Für die Lärmkartierung der 1. Stufe, ist das Landesumweltamt des Landes Brandenburg. Abt. TUS, 14476 Potsdam, Seeburger Chaussee 2 zuständig.
Für die Kartierung des Lärms an Haupteisenbahnstrecken ist das Eisenbahn-Bundesamt, Vorgebirgsstraße 49, D-53119 Bonn zuständig.



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Isophonenflächen L_{DEN}

- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Überschreitung L_{DEN} = 65 dB(A)

> 65 dB(A)
Straße
Lärmschutzwand
Gebäude
Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

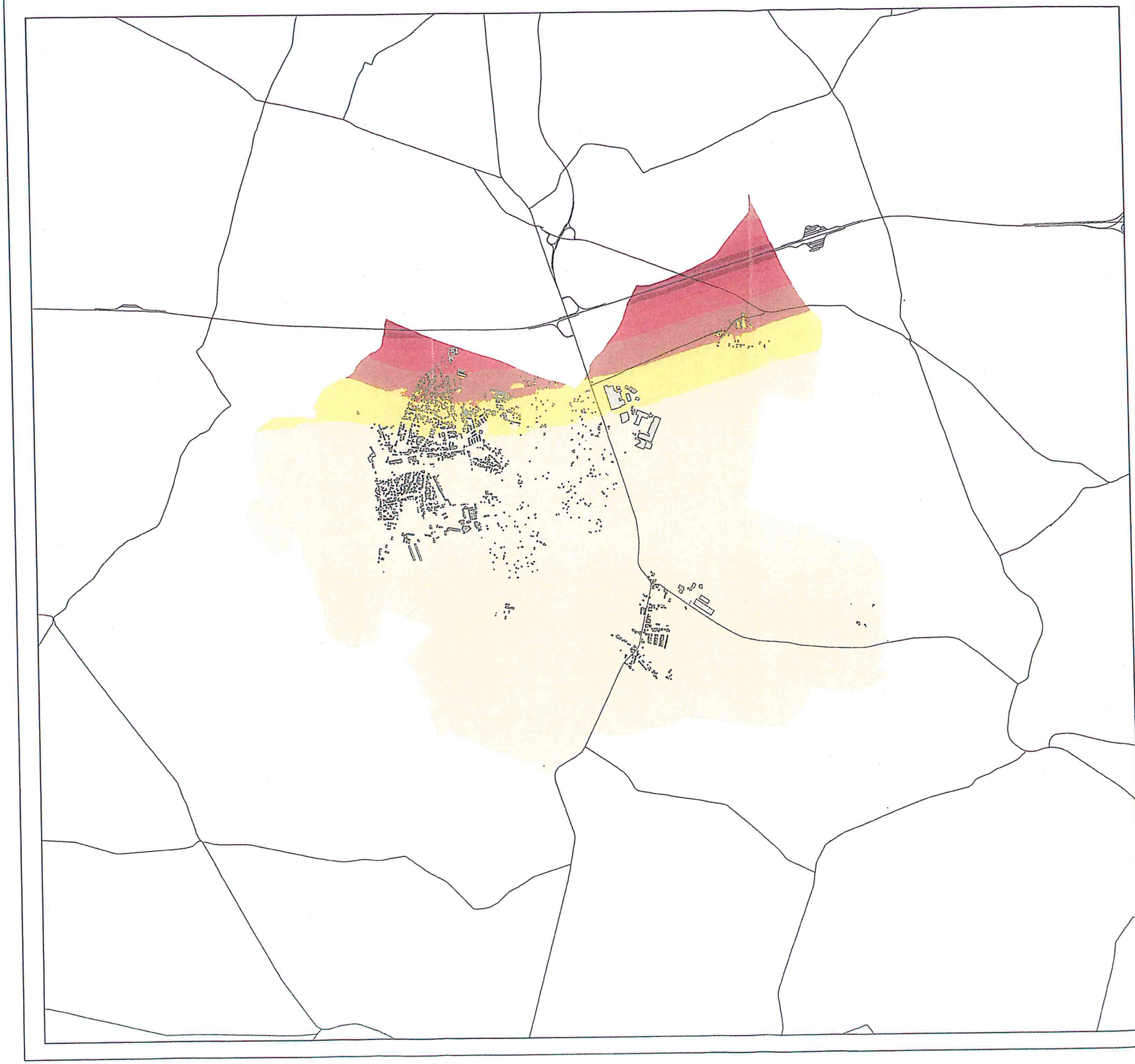
Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Isophonenflächen L_{Night}

- > 45 - 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Überschreitung L_{Night} = 55 dB(A)



> 55 dB(A)
Straße
Lärmschutzwand
Gebäude
Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abteilung Technischer Umweltschutz,
Referat: T 2

Seeburger Chaussee 2, Haus 2
14476 Potsdam/ OT Groß Glienicke

Hausruf: 033201 442 330
Fax: 033201 442 399
Internet: www.brandenburg.de/lua
Karl.getzlaff@lua.brandenburg.de

Landesumweltamt Brandenburg | Postfach 60 10 61 | 14410 Potsdam

Gemeinde Rangsdorf
Bürgermeister
Herr Klaus Rocher
Ladestraße 6
15834 Rangsdorf

Gemeinde Rangsdorf
11. Jan. 2008
EINGANG

Dr.

Potsdam, 10.Januar 2008

Lärmkartierung in Brandenburg
Übergabe weiterer Ergebnisse

Sehr geehrter Herr Rocher,

in unserem Schreiben vom 30.08.2007 sowie auf dem Fachgespräch zur Lärmaktionsplanung am 06.11.2007 haben wir Sie zu den Ergebnissen der Lärmkartierung informiert. Es wurden Ihnen von uns, auch orientierend auf die 2. Stufe der Lärmkartierung im Jahr 2012, Lärmkarten unter Berücksichtigung von Straßen mit einer Verkehrsbelegung > 3 Mio. Kfz/Jahr (ca. 8.000 Kfz/d) übergeben. Diese Karten sollen dazu dienen die Lärmaktionsplanung vorausschauend auf die sich im Jahr 2012 ergebende Problemlage auszurichten. Hierbei wurden jedoch nur die Straßen einbezogen, die innerhalb eines Untersuchungsraumes mit einem Puffer von 2 Kilometern um die für die Lärmkartierung 2007 relevanten Straßen mit > 6 Mio. Kfz/Jahr (ca. 16.000 Kfz/d) lagen. Straßen, die in Ihrer Gemeinde Rangsdorf Verkehrsbelastungen von 8.000 Kfz/d bis 16.000 Kfz/d aufwiesen, aber außerhalb des Untersuchungsraumes lagen, wurden lärmseitig nicht berücksichtigt.

Um Ihnen eine bessere Übersicht der zukünftigen Problemlage zu geben, haben wir in einer weiteren Rechnung diese Straßen mit einbezogen und senden Ihnen hiermit die aktualisierten Lärmkarten zu.

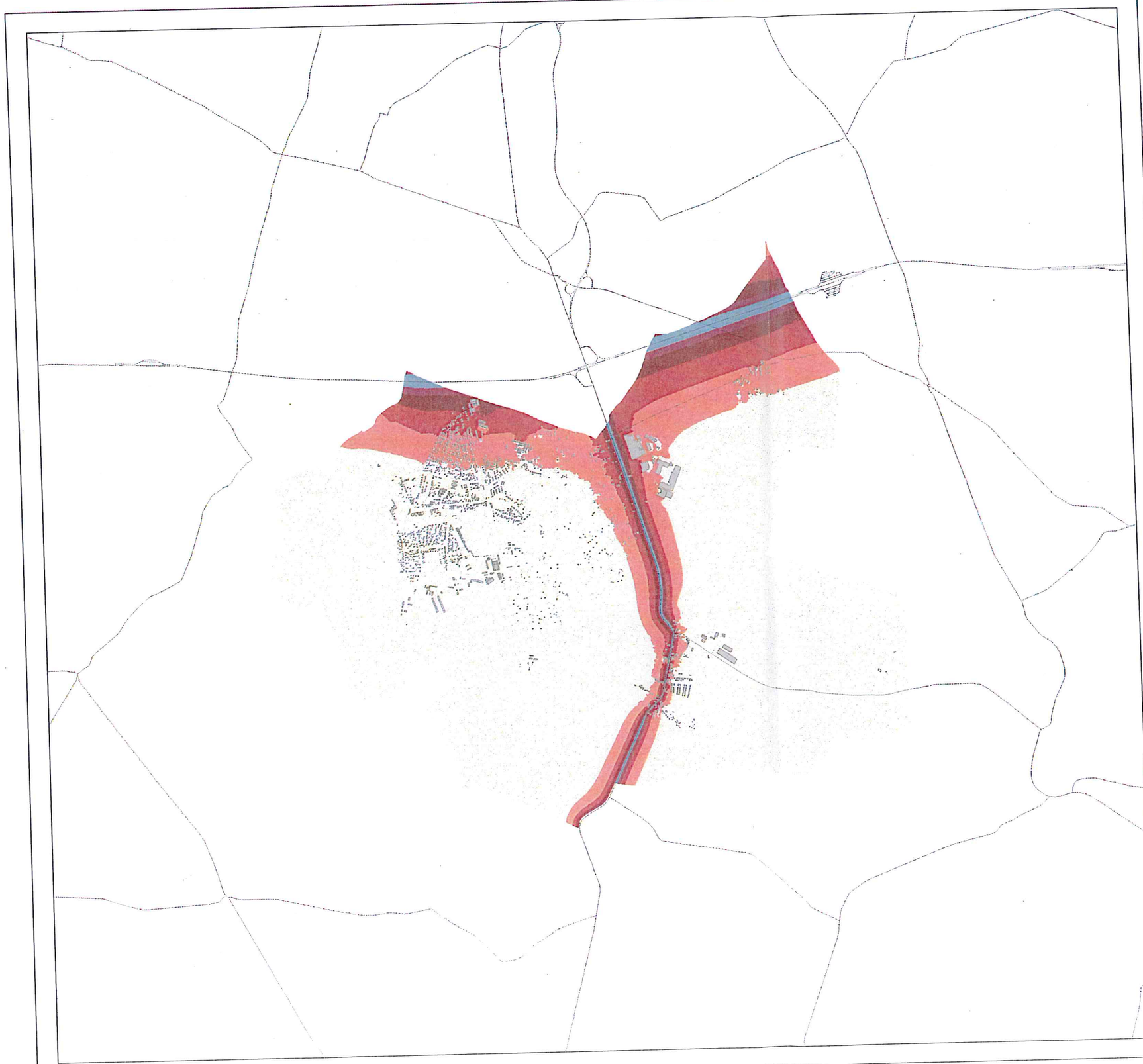
Landesumweltamt
Brandenburg

Bei Bedarf können wir Ihnen die Karten in pdf-Format auch elektronisch zusenden. Für Rückfragen dazu wenden Sie sich an Herrn Uwe Friedrich, Tel.: 033201/442-325, E-Mail: Uwe.Friedrich@LUA.Brandenburg.de

Mit freundlichen Grüßen

Getzlaff

Anlage
- Lärmkarte L_{DEN} (> 3 Mio. Kfz/d)
- Lärmkarte L_{Nigth} (> 3 Mio. Kfz/d)



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Isophonenflächen L_{DEN}

- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Isophonenflächen L_{Night}

- > 45 - 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- >70 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

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 mir 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_{Nigth}. 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, VkBl. 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), VkBl. 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, GMBl. 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 Lärmminderung 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 Lärmminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG)

[Mustertext:]

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

Datum / Zeitraum	Maßnahme zur Lärmminderung
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 Lärmminderung (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 Lärmminderung 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-Richtline geplant.

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

Datum / Zeitraum	Bereits geplante Maßnahme zur Lärmminderung
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 Lärmminderung 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 Lärmminderung 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 Lichtsignalanlgen, 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 Lärmminderung 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 Lärmminderung 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 Lärmminderungsmaßnahmen 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 Lärmminderung an der A10: **0 €**

Kosten für die Umsetzung: hinsichtlich der Maßnahmen zur Lärmminderung 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.....

_____

Gemeinde Rangsdorf 26.02.2008

Protokoll

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

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

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 Lärmminderung
4. Diskussion und Aufnahme von Anregungen und Hinweisen der Einwohner zur Lärmminderung

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 Lärmminderungsplanung sowie den zu erfassenden Daten und den Lärmkarten.
Er stellt die erforderlichen Inhalte der Lärmaktionsplanung dar und die möglichen Bereiche der Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen 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 Belegungszahlung 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 Lärmminderungsmaßnahmen 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 Betroffenheiten 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 Lärmminderung 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 Lärmminderungsplanung beauftragen. Der geforderte Bericht wird durch die Verwaltung erstellt und darin auch Forderungen gegenüber dem Landesbetrieb Straßenwesen hinsichtlich der Lärmminderung an der A 10 und gegenüber der Bahn erhoben.

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

Herr Wetzel bezeichnet die Berechungen 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 Nikolai 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. das 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 Lärmminderung. 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 Nikolai 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 Lärmminderungsplanung, 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 Lärmminderungsplan 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.

1. Grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den Gesamttag (LDEN) und die Nacht (LNight) des Jahres 2012

Die Karten mit den Isophonenflächen für das Gemeindegebiet sind in den nachfolgenden PDF-Kartenlinks jeweils für den Gesamttag (LDEN) und die Nacht (LNight) zu finden.

Gesamttag (LDEN): http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12072340T.pdf

Nacht (LNight): http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12072340N.pdf

Ein Exemplar in Papierform liegt in der Verwaltung der Gemeinde Rangsdorf 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 (LDEN) bzw. 55 dB(A) für die Nacht (LNight) sind in den Karten für die Gemeinde entsprechend farblich dargestellt.

Gesamttag (LDEN): http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12072340TU.pdf

Nacht (LNight): http://luaplims01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12072340NU.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

LDEN in dB(A)	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 -75	> 75
Anzahl	997	206	114	18	0

LNight in dB(A)	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70
Anzahl	1985	408	129	44	3	0

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

LDEN in dB(A)	> 55	> 65	> 75
Fläche / km²	7	2	1
Wohnungen / Anzahl	769	75	0
Schulgebäude / Anzahl	2	2	0
Kitagebäude / Anzahl	4	0	0
Krankenhausgebäude / Anzahl	0	0	0

5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch die auf den strategischen Lärmkarten hervorgehobenen Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr verlärmt.

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.

6. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

Gemeindeschlüssel	Gemeindegebiet	Landkreis	Amt
12072340	Rangsdorf	Teltow-Fläming	Rangsdorf

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
km²	Personen	Personen \ km²	Anzahl	Anzahl
33,72	10513	312	4049	4942

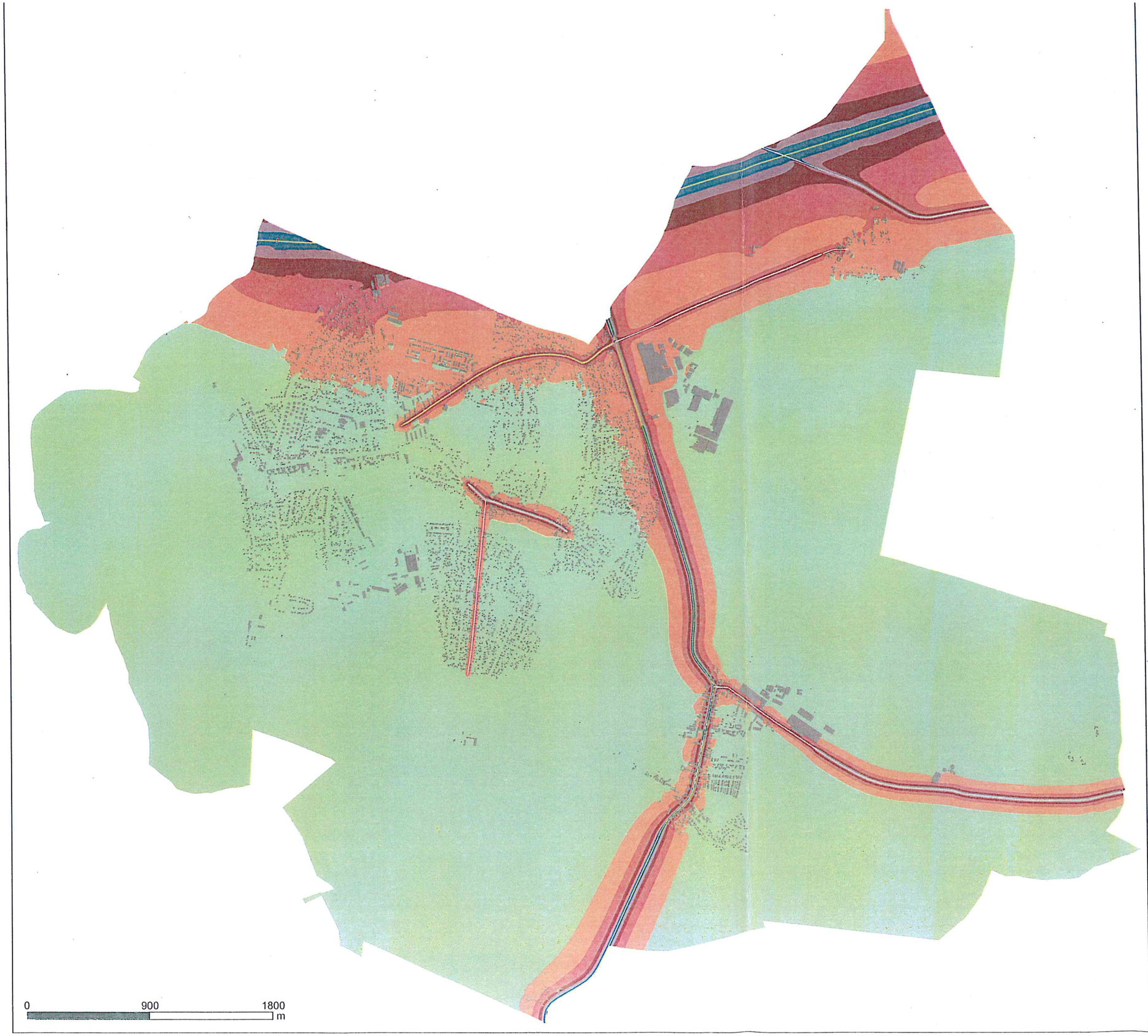
7. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

Die Lärmaktionsplanung obliegt als Pflichtaufgabe im Land Brandenburg, da keine anderen Regelungen getroffen wurden, gemäß BImSchG § 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

LAND BRANDENBURG

Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV)
Referat Gebietsbezogener Immissionsschutz, Lärmschutz
Seeburger Chaussee 2
14476 Potsdam OT Groß Glienicke



Landesamt für Umwelt,
Gesundheit
und Verbraucherschutz

Strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Isophonen-Bänder L_{DEN}
in dB(A)

- > 55 - 60
- > 60 - 65
- > 65 - 70
- > 70 - 75
- > 75

Zeichenerklärung

- Straßenachse mit > 8000 Kfz
- Straße
- Gebäude
- Lärmschutzwand/-wall
- Gemeindegebiet

Berechnung: > 1.000 Kfz/d, Straßen mit > 8.000 Kfz/d gesondert ausgewiesen
Datum: 19.09.2012

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012

Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden
  Senatsverwaltung für Stadtwicklung und Umwelt Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen
- Verwendung mit Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtwicklung und Umwelt Berlin

N



Landesamt für Umwelt,
Gesundheit
und Verbraucherschutz

Strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Überschreitung 65 dB(A) L_{DEN}

Zeichenerklärung

- Straßen mit > 8000 Kfz
- Straßen
- Gebäude
- Lärmschutzwand/-wall
- Gemeindegebiet

Berechnung: > 1.000 Kfz/d, Straßen mit > 8.000 Kfz/d gesondert ausgewiesen
Datum: 19.09.2012

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m

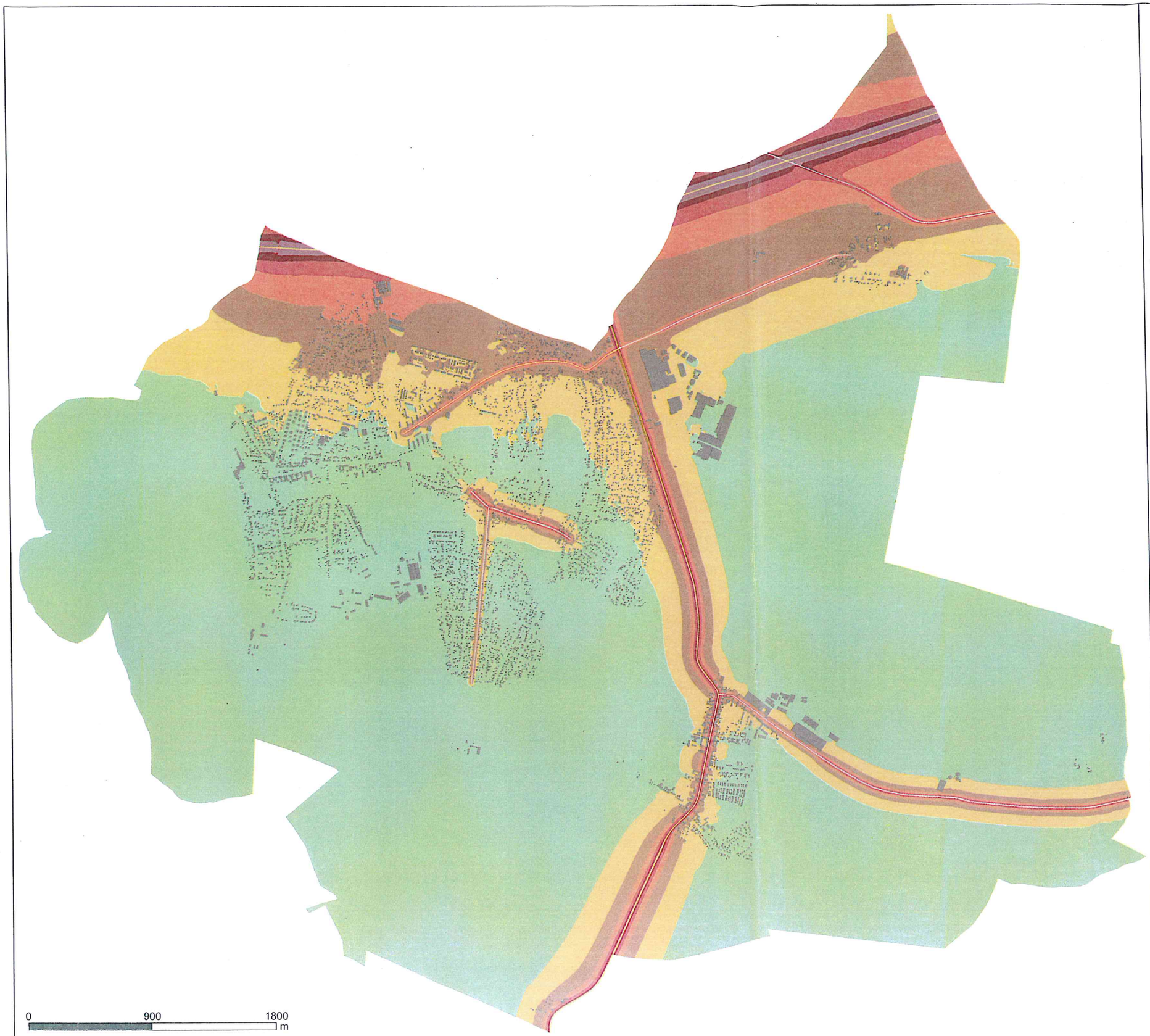
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012

Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden
  Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen
- Verwendung mit Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

N



Landesamt für Umwelt,
Gesundheit
und Verbraucherschutz

Strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Isophonen-Bänder L_{Night}
in dB(A)

- > 45 - 50
- > 50 - 55
- > 55 - 60
- > 60 - 65
- > 65 - 70
- > 70

Zeichenerklärung

- Straßen > 8000 Kfz
- Straßen
- Gebäude
- Lärmschutzwand/-wall
- Gemeindegebiet

Berechnung: > 1.000 Kfz/d, Straßen mit > 8.000 Kfz/d gesondert ausgewiesen
Datum: 19.09.2012

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012

Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden
  Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen
- Verwendung mit Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

N

VMZ

KSZ



LAND BRANDENBURG

Landesamt für Umwelt,
Gesundheit
und Verbraucherschutz

Strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Rangsdorf

Überschreitung 55 dB(A) L_{Night}

Zeichenerklärung

- Straßen mit > 8000 Kfz
- Straßen
- Gebäude
- Lärmschutzwand/-wall
- Gemeindegebiet

Berechnung: > 1.000 Kfz/d, Straßen mit > 8.000 Kfz/d gesondert ausgewiesen
Datum: 19.09.2012

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012

Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden
  Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen
- Verwendung mit Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

N

KSZ
Kosritz Scheda Zick
Ingenieurgesellschaft mbH

Berichterstattung über den Aktionsplan (2. Stufe) 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 Formulars (gelb hinterlegte Felder) 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. Dabei sind alle Felder vollständig auszufüllen (d.h. nicht nur hinsichtlich der Abweichungen von den Kartierungsergebnissen des Landesumweltamtes).
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 auszufüllen und an das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Referat T 3 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 Hauptlärmquellen sind jeweils durch das Landesumweltamt zusammengestellt und übergeben worden. Die jeweiligen Berichte zur Lärmkartierung sind auch im Internet unter http://www.luis.brandenburg.de einsehbar. Das Eingabefeld "Ergänzungen zur Beschreibung der Umgebung" ist mit ergänzenden Informationen auszufüllen. Im Eingabefeld "Hauptlärmquellen" sind die relevanten Hauptlärmquellen vollständig zu benennen. Zwischenzeitlich vorliegende Kartierungsergebnisse des Eisenbahnbundesamtes sind dabei zu berücksichtigen.]

Ergänzungen zur Beschreibung der Umgebung

Rangsdorf ist ein Wohnort im Grünen südlich von Berlin. Der Berliner Ring (Autobahn A10) liegt nördlich der Ortslage Rangsdorf. Am östlichen Rand der Ortslage von Rangsdorf verläuft die Bundesstraße B 96 und die Ortslage wird zerschnitten durch die stark befahrene Bahnstrecke Berlin-Dresden. Derzeit noch nicht von der Lärmkartierung erfasst ist der vom Flughafen Berlin-Schönefeld ausgehende Fluglärm, der bei der Gesamtlärmbetrachtung aber zu beachten ist. Zu Rangsdorf gehören weiter die Ortslagen Klein Kienitz südlich der A 10 und Groß Machnow, das direkt von der B 96 geteilt wird. Rangsdorf hat derzeit ca. 10.600 Einwohner, wobei ca. 9.150 Einwohner auf Rangsdorf, 1.300 Einwohner auf Groß Machnow und 150 auf Klein Kienitz entfallen. Da die Gemeinde Rangsdorf auf die Hauptquellen der Verlärmung des Ortes keinen Einfluß hat und keine Maßnahmen veranlassen kann, werden der Bund und das Land aufgefordert, umgehend Lärmminderungs- oder -schutzmaßnahmen an den ausgewiesenen Lärmquellen durchzuführen, um die Lärmbelastung der Bürger in Rangsdorf zu senken.

Hauptlärmquellen

[Hinweis: Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen.]

1.	Bundesautobahn A10
2.	Bahnstrecke Berlin-Dresden (noch nicht von der Kartierung erfasst)
3.	Bundesstraße B 96
4.	Gemeindestraße Kienitzer Straße zwischen B 96 und Bahnhof

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]

Name der Gemeinde	Gemeinde Rangsdorf
Gemeindeschlüssel	12072340
Postleitzahl	15834
Ort	Rangsdorf
Straße	Seebadallee
Nummer	30
Telefon	033708 / 2360
Fax	033708 / 23621
e-mail	gemeindverwaltung @gv-rangsdorf.de
Ansprechpartner/in	Frau Dr. Gossing
Internet	www.rangsdorf.de

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

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 BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18.07.2013 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)

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 (abzüglich 3 dB) [1, 2] Richtwerte, bei deren Überschreitung **straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen** insbesondere 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, VkBl. 1997 S. 434; 2006 S. 665, geändert durch Rundschreiben des BMVBS zur Änderung der Ziffer 37.1 Auslösewerte vom 25.06.2010

[2] Die Immissionsgrenzwerte werden bei der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes (ohne die Absenkung um 3 dB) herangezogen.

[3] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), VkBl. 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, GMBl. 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 Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz ermittelt worden und in den übergebenen Lärmkarten dargestellt (siehe auch: http://www.luis.brandenburg.de). In die folgende Tabelle sind diese Daten oder ggf. vorhandene neuere, von den Ergebnissen des Landesamtes abweichende Daten sowie die ggf. für Haupteisenbahnstrecken übergebenen Daten des Eisenbahnbundesamtes einzutragen. Die Angaben verstehen sich als nicht kumulierte Angaben (wie mit den Lärmkarten übergeben). In der Tabelle "Kumulierte Angaben über lärmbelastete Flächen ..." werden die Daten entsprechend der Anforderungen der Richtlinie 2002/49/EG kumuliert, d.h. die Daten zu Flächen, Wohnungen, Schulgebäuden usw. mit einer Umgebungslärmbelastung größer 55 dB(A) beinhalten auch diejenigen Daten zur Belastung größer 65 dB(A) und größer 75 dB(A). Daten zu Flächen, Wohnungen, Schulgebäuden usw. mit einer Umgebungslärmbelastung größer 65 dB(A) enthalten auch diejenigen Daten zur Belastung größer 75 dB(A) usw.]

2.1.1 Hauptverkehrsstraßen

Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet (wenn keine Änderung nötig, unverändert aus Meldung der Lärmkartierung übernehmen)

L_{DEN} [dB(A)]	55 - 65	65 - 75	>75
Fläche/km^2	7	2	1
Wohnungen/Anzahl	769	75	0
Schulgebäude/Anzahl	2	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Kumulierte 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	10	3	1
Wohnungen/Anzahl	844	75	0
Schulgebäude/Anzahl	2	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	Die im Bericht des LUA erfassten Kitagebäude (4 bei >55 dB (A) sind hier nicht enthalten.

[Hinweis: Die entsprechenden Daten sind im Rahmen der Lärmkartierung durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz ermittelt worden und in den übergebenen Lärmkarten dargestellt (siehe auch: http://www.luis.brandenburg.de). In die folgenden Tabellen sind diese Daten oder ggf. vorhandene neuere, von den Ergebnissen des Landesamtes abweichende Daten einzutragen.

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	997	206	114	18	0

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	1985	408	129	44	3	0

ggf. weitere Erläuterungen:	

2.1.2 Haupteisenbahnstrecken

Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet (wenn keine Änderung nötig, unverändert aus Meldung der Lärmkartierung übernehmen)

L_{DEN} [dB(A)]	55 - 65	65 - 75	>75
Fläche/km^2			

Wohnungen/Anzahl			
Schulgebäude/Anzahl			
Krankenhausgebäude/Anzahl			

Kumulierte 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	0	0	0
Wohnungen/Anzahl	0	0	0
Schulgebäude/Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	Es liegen noch keine Angaben vom Eisenbahnbundesamt vor, die Verlärmung durch den mitten durch den Ort führenden Bahnverkehr ist jedoch sehr groß.

[Hinweis: Die entsprechenden Daten sind im Rahmen der Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt ermittelt worden und in den übergebenen Lärmkarten dargestellt (siehe auch: http://www.eba.de). In die folgenden Tabellen sind diese Daten oder ggf. vorhandene neuere, von den Ergebnissen des Eisenbahnbundesamtes abweichende Daten einzutragen.

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					

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl						

ggf. weitere Erläuterungen:	

2.1.3 Großflughäfen

Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet (wenn keine Änderung nötig, unverändert aus Meldung der Lärmkartierung übernehmen)

L_{DEN} [dB(A)]	55 - 65	65 - 75	>75
Fläche/km^2			
Wohnungen/Anzahl			
Schulgebäude/Anzahl			
Krankenhausgebäude/Anzahl			

Kumulierte 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	0	0	0
Wohnungen/Anzahl	0	0	0
Schulgebäude/Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	Rangsdorf gilt aktuell als vom Fluglärm des Flughafens Berlin-Schönefeld nicht betroffen, ab der Eröffnung des Großflughafens ist jedoch von einer tatsächlichen Lärmbelastung auszugehen.

[Hinweis: Die entsprechenden Daten sind im Rahmen der Lärmkartierung durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz ermittelt worden und in den übergebenen Lärmkarten dargestellt (siehe auch: http://www.luis.brandenburg.de). In die folgenden Tabellen sind diese Daten oder ggf. vorhandene neuere, von den Ergebnissen des Landesamtes abweichende Daten einzutragen.

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					

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl						

ggf. weitere Erläuterungen:	

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 Lärmminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht jedoch nicht.
Die folgenden Tabellen werden mit den Daten aus Ziffer 2.1 automatisch ausgefüllt.]

2.2.1 Hauptverkehrsstraßen

Anzahl der Menschen,

die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind :	18
die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind :	47
die ganztägig hohen Belastungen (>65 - 70 dB(A)) ausgesetzt sind :	114
die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 - 60 dB(A)) ausgesetzt sind :	129
die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 - 65 dB(A)) ausgesetzt sind :	1203
die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (45 - 55 dB(A)) ausgesetzt sind :	2393

2.2.2 Haupteisenbahnstrecken

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 - 70 dB(A)) ausgesetzt sind :	0
die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 - 60 dB(A)) ausgesetzt sind :	0
die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 - 65 dB(A)) ausgesetzt sind :	0
die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (45 - 55 dB(A)) ausgesetzt sind :	0

2.2.3 Großflughäfen

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 - 70 dB(A)) ausgesetzt sind :	0
die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 - 60 dB(A)) ausgesetzt sind :	0
die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 - 65 dB(A)) ausgesetzt sind :	0
die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (45 - 55 dB(A)) ausgesetzt sind :	0

2.2.4 Gesamt

Anzahl der Menschen,

die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind :	18
die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind :	47
die ganztägig hohen Belastungen (>65 - 70 dB(A)) ausgesetzt sind :	114
die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 - 60 dB(A)) ausgesetzt sind :	129
die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 - 65 dB(A)) ausgesetzt sind :	1203
die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (45 - 55 dB(A)) ausgesetzt sind :	2393

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

[Hinweis: Lärmprobleme (insbesondere hohe und sehr hohe Belastungen i.S. von Ziffer 2.2) 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 insbesondere bei Belastungen/Belästigungen i.S. von Ziffer 2.2 vorliegen. Die Bewertung soll die besonderen Umstände des Einzelfalls berücksichtigen. Dabei sind alle relevanten Belange gegeneinander abzuwägen. Die Angaben bitte kurz begründen. Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen.]

Im Gebiet der Gemeinde bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen:

Nr.	Bezeichnung (z.B. des Straßenabschnitts)	Problem

1.	nördlicher Ortsbereich zwischen Friedensallee und Goethestraße sowie Bereiche nördlich der Kienitzer Straße	Verlärmung durch die A 10
2.	Kienitzer Dorfstraße, Klein Kienitz	Verlärmung durch die A 10
3	Wohnbereiche Ortslage Rangsdorf beidseits der Bahn	Verlärmung durch Bahnverkehr, insbesondere den Güterverkehr
4	Berliner Chaussee nördlich und südlich der Lärmschutzwand	Verlärmung durch B 96 in der Ortslage
5	Dorfstraße Groß Machnow	Verlärmung durch B 96 in der Ortslage
6	Kienitzer Straße in Rangsdorf	Belastung der Anlieger durch Straßenlärm

Nr.	Begründung:
1.	Die A 10 ist Tag und Nacht sehr stark befahren, dabei ist der Lkw-Anteil am Verkehrsaufkommen sehr hoch. Die Autobahn liegt in Hauptwindrichtung zum Ort (NW). In Höhe von Rangsdorf gibt es keine Geschwindigkeits-begrenzung auf der A10, so dass durch Pkw und Motorräder die Geschwindigkeit von 130 km/h, die der Lärmberechnung zugrundeliegt, oft deutlich überschritten wird. Damit ergibt sich ein durch Lärmspitzen durchbrochener Dauerlärmpegel in den Wohnbereichen, die z.T. nur 300 m von der Autobahn entfernt beginnen, der stark belastend ist. Die Gemeinde ist nicht Straßenbaulastträger für die A 10. Die Gemeinde hat daher vom Landesbetrieb Straßenwesen Lärmminderungs- bzw. -schutzmaßnahmen gefordert. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat jedoch mitgeteilt, dass nach der RLS 90 als Berechnungsgrundlage für die Lärmbelastung keine Veranlassung für Lärmminderungs- oder Lärmschutzmaßnahmen an der A 10 besteht. Innerhalb des o.g. Bereich sind die Grundstücke an der Bahn zusätzlich direkt vom Bahnlärm (s. Punkt 3) betroffen.
2	s. Nr. 1, die Ortslage Klein Kienitz beginnt ca. 600 von der A 10 entfernt und ist ebenfalls stark vom Autobahnlärm betroffen. (vgl. Nr. 1)
3	Die Bahnstrecke Berlin-Dresden ist stark durch Personen- und Güterverkehr frequentiert, wobei nachts vor allem Güterverkehr unterwegs ist, von dem starke Lärmemissionen ausgehen. Die Strecke führt mitten durch die Ortslage Rangsdorf, wobei diese im nördlichen Ortsteil in einer Senke liegt. Die Lärmbelastung durch den Bahnverkehr ist entlang der Bahn, je nach Windrichtung auch weit in den Ort hinein, am Tag und in der Nacht sehr stark. Baulastträger ist die Deutsche Bahn AG. Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen wurden bisher als rechtlich nicht erforderlich abgewiesen. Im Zuge des Ausbaues der Strecke Berlin-Dresden sollen nun in dem Teilabschnitt, in dem ein Gleisausbau erfolgt, Lärmschutzwände errichtet und passive Schutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) finanziert werden. Der südliche Teil der Ortslage Rangsdorf, in dem keine Ausbaumaßnahmen erfolgen, erhält jedoch keine Schutzmaßnahmen und wird weiterhin verlärmt. Hier werden von der Gemeinde ebenfalls Schutzmaßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung gefordert.
4	Auf der B 96 herrscht durchgängig tags und nachts ein starkes Verkehrsaufkommen. Im Rahmen des vierspurigen Ausbaues wurde von der Kreuzung zur Kienitzer Straße bis hinter die Kreuzung zum Birkenweg eine Lärmschutzwand (ca. 785 m) errichtet. Für die nicht von der Lärmschutzwand geschützten Grundstücke entlang der B 96 wurde eine starke Verlärmung kartiert. Hier wird vom Bund eine Verlängerung der Lärmschutzwand zur Reduzierung des Verkehrslärms gefordert.
5	Die B 96 verläuft mitten durch Groß Machnow. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens am Tag und in der nacht ist trotz der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h (im Schulbereich zeitweise 30 km/h) eine starke Lärmbelastung der an der Straße liegenden Grundstücke vorhanden. Eine im Bundesverkehrswegeplan aufgenommene Ortsumgehung ist mit der Gemeinde bisher nicht abgestimmt und erscheint unrealistiasch. Die Gemeinde Rangsdorf fordert hier kurzfristige Schutzmaßnahen für die betroffenen Bürger vom Bund.
6	Die Kienitzer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße von Rangsdorf. Rangsdorf hat nur 2 Straßen, die den Ort über die B 96 anbinden, davon ist die Kienitzer Straße der Hauptzubringer für den Verkehr nach und aus Rangsdorf. Die Grundstücke an der Kienitzer Straße werden von diesem Verkehrslärm erfasst. Die Gemeinde ist Straßenbaulastträger und wird Rahmen des Straßenausbaues auch Lärmminderungsmaßnahmen prüfen und umsetzen. Dies wird erst nach der Beendigung der Baumaßnahmen zur Bahnübergangsbeseitigung erfolgen, da bis dahin keine weitere Fördermittelvergabe erfolgen wird.

Im Gebiet der Gemeinde bestehen verbesserungsbedürftige Situationen in folgenden Bereichen:

Nr.	Bezeichnung (z.B. des Straßenabschnitts)	Problem
1.	nördlicher Ortsbereich zwischen Friedensallee und Goethestraße	s.o.
2	Kienitzer Dorfstraße, Klein Kienitz	s.o.
3	Wohnbereiche Ortslage Rangsdorf an der Bahn	s.o.
4	Berliner Chaussee außerhalb der Lärmschutzwand, Meinhardtsweg an der B96	s.o.
5	Dorfstraße Groß Machnow	s.o.
6	Kienitzer Straße in Rangsdorf	s.o.

Nr.	Begründung:
1.	Lärmschutz gegen Autobahn - und Bahnlärm nötig
2.	Lärmschutz gegen Autobahnlärm nötig

3.	Lärmschutz gegen Bahnlärm nötig
4	Lärmschutz gegen Verkehrslärm B 96 nötig
5	Lärmschutz gegen Verkehrslärm B 96 nötig
6	Lärmschutz gegen Verkehrslärm Kienitzer Straße nötig

3. Maßnahmeplanung

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

[Hinweis: Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen. Wenn bislang keine Maßnahmen vorhanden sind, die Tabelle bitte unausgefüllt lassen. Die Spalte ""Datum/Zeitraum" soll die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme beschreiben.]

Im Gebiet der Ggemeinde
sind bereits folgende Maßnahmen zur Lärmminderung umgesetzt:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung	Datum/Zeitraum
1.	Ausbau Kienitzer Dorfstraße in Klein Kienitz (Asphalt statt Pflaster)	2001
2.	Ausbau von Anliegerstraßen in Groß Machnow, (verbesserter Deckenaufbau der Fahrbahn, z.T. Asphalt statt Pflaster, z.T. Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung	1995-2002
3	Ausbau der Großmachnower Straße in Rangsdorf als Haupterschließungsstraße zur B 96 Richtung Süden (Asphalt statt Pflaster)	1999-2001
4	Ausbau der Dorfstraße (neben der B96) in Groß Machnow (Asphalt statt Pflaster)	2001-2004
5	Ausbau des Reihersteges zw. Bergstraße und Pramsdorfer Weg und Zeisigweges (Reduzierung der Fahrbahnbreite, erstmaliger Deckenaufbau)	2003-2004
6	Bau einer Lärmschutzwand an der B 96 durch den Landesbetrieb Straßenwesen	2001-2008
7	Ausbau der Winterfeldallee in Rangsdorf (Reduzierung der Fahrbahnbreite, erstmaliger Deckenaufbau, gesonderter Gehweg)	2005
8	Ausbau der Walther-Rathenau-Straße in Rangsdorf (verbesserter Deckenaufbau - Asphalt statt Beton)	2006
9	Ausbau der Clara-Zetkin-Straße (Reduzierung der Fahrbahnbreite, teilweise erstmaliger Deckenaufbau, gesonderter Gehweg)	2007
10	Ausbau der Berliner Chaussee in Rangsdorf (Anliegerstraße parallel zur B 96), Reduzierung der Fahrbahnbreitet, grundhafter, erstmaliger Deckenaufbau)	2008
11	Ausbau der Seebadallee in Rangsdorf (Verbesserung der Fahrbahndecke, z.T. Asphalt statt Pflaster, beidseitiger Geh- Radweg, Reduzierung der Fahrbahnbreite) einschließlich der Herstellung der Kreuzung zur Goethestraße / künftigen Bahnunterführung als Kreisverkehr	2008/2009
12	Ausbau der Birkenallee in Rangsdorf (verbesserter Deckenaufbau- Asphalt statt schadhafter Beton, 30 km/h-Zone)	2009
13	Ausbau des Grenzweges in Rangsdorf (grundhafter, erstmaliger Deckenaufbau - Asphalt statt Schotter)	2010
14	Ausbau der Straße Am Stadtweg in Rangsdorf einschließlich der Herstellung der Kreuzung zur Kienitzer Straße als Kreisverkehr)	2011
15	Ausbau der Straße Falenflur / Pramsdorfer Weg (Verbesserung des Deckenaufbaues - Asphalt statt schadhafter Beton)	2012

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

[Hinweis: Bei Bedarf bitte weitere Zellen einfügen. Wenn bislang keine Maßnahmen geplant waren, die Tabelle bitte unausgefüllt lassen. Die Spalte "Datum/Zeitraum" soll die geplante Umsetzung der jeweiligen Maßnahme beschreiben.]

Im Gebiet der Gemeinde
sind bereits folgende Maßnahmen zur Lärmminderung geplant:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung	Datum/Zeitraum
1.	Bau einer Eisenbahnunterführung als Ersatz des Bahnüberganges zur Verstetigung des Verkehrs (kein Halten an den Schranken, geradlinigere Verkehrsbeziehung zwischen den Anschlüssen an die Gemeindestraßen, Verlagerung des Verkehrs), auf der Grundlage einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung nach § 13 EKrG	2013-2015
2	Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs zur Ertüchtigung für 200 km/h und Errichtung von Lärmschutzwänden an der Bahn und z.T. Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern), wo aktiver Schutz nicht möglich ist. Grundlage ist der Planfeststellungsbeschluß nach § 18 AEG vom 19.03.2013	2013-2015
3	Ausbau des Bahnhofes Rangsdorf zur Verbesserung des SPNV-Angebotes auf der Grundlage einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung nach § 13 EKrG	2013-2015

4	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf einschl. der Errichtung von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder durch die Gemeinde zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	2016
5	Ausbau der Bergstraße in Rangsdorf, gesondertem Geh-Radweg und verbessertem Deckenaufbau (Asphalt statt Kopfsteinpflaster)	ca. 2014
6	Ausbau des Reihersteges in Rangsdorf mit Reduzierung der Fahrbahnbreite, gesondertem Gehweg und erstmaligem Deckenaufbau	ca. 2015
7	Ausbau der Kienitzer Straße mit Reduzierung der Fahrbahnbreite, gesondertem Geh-Radweg und verbessertem Deckenaufbau, Prüfung konkreter Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Planung	ca. ab 2016
8	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang Pramsdorf parallel zur Bahn zur Verlagerung des Verkehrs aus der Ortslage Rangsdorf (Seebadallee,"Klein-Venedig", Kienitzer Straße) über Groß Machnow, B-Plan in Aufstellung (Der B-Plan stockt wegen von Einwänden der Unteren Naturschutzbehörde aufgrund von Habitatschutz für den Wachtelkönig und Ablehnung der möglichen Schutzmaßnahmen (Heckenpflanzung) durch die Untere Denkmalschutzbehörde (keine Hecken am Rand des Flugfeldes des ehemaligen Flugplatzes Rangsdorf, stören die "Erlebbarkeit" des Grasplatzes).	ca. 2016

3.3 geplante Maßnahmen zur Lärmminderung 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 Träger geplant/realisiert werden (Benehmen bzw. Einvernehmen vorausgesetzt). Sofern von einer Maßnahmenplanung nach der Bewertung der Lärmsituation abgesehen wird, weil keine Lärmprobleme oder verbesserungsbedürftigen Situationen vorliegen oder offenkundig Maßnahmen zur Lärmminderung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht realisierbar sind, ist der Sachverhalt darzustellen und zu begründen. Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen.]

[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)]

Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung
1.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder))
2.	Ausbau der Kienitzer Straße
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) (= Nr. 1, nochmal aufgeführt, da sonst nicht in Tab. 3.6. übernommen)

ggf. weitere Erläuterungen:	Einen gesonderten Aktionsplan kann die Gemeinde Rangsdorf nicht aufstellen, da bezüglich der Hauptlärmquellen für die Gemeinde, die Autobahn A 10, die Bundesstraße B 96 und die Bahnstrecke Berlin-Dresden, keine Handlungsfähigkeit der Gemeinde besteht. Trotz massiver Beschwerden beim Landesbetrieb Straßenwesen sieht dieser aufgrund der lediglich nach RLS 90 errechneten Lärmbelastung, die nicht der Berechnung nach VBUS und auch nicht der subjektiv empfundenen Belastung entspricht, keine Notwendigkeit für Lärmminderungsmaßnahmen an der A 10 und der B 96. Alle von der Gemeinde geplanten und o.g. Maßnahmen betreffen daher ausschließlich kommunale Straßenbaumaßnahmen, die nicht die kartierten Hauptlärmquellen betreffen. Im Zuge des Ausbaues der Bahnstrecke Berlin-Dresden sollen nun von der Deutschen Bahn auch aufgrund der jahrelangen Verhandlungen der Gemeinde zur Bahnübergangsbeseitigung im Ort endlich aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke realisiert werden. Für die kommunalen Straßenbaumaßnahmen erfolgt eine Berücksichtigung der Lärmauswirkungen und Umsetzung von entsprechenden Minderungs- oder Schutzmaßnahmen regulär im Rahmen der Bauleit- oder Straßenbauplanung. Unter 3.3. sind daher nur die Maßnahmen aus 3.2. aufgeführt (es wird ja auch langfristig geplant) , die von der Gemeinde als Baulastträger durchgeführt werden.

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. Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen. Weitere Hinweise auf den Internetseiten des MUGV unter http://www.mugv.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299516.de].

Als ruhige Gebiete, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind, werden festgesetzt:

1.	Die Gemeinde kann keine ruhigen Gebiete, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind, festsetzen, da alle Gemarkungsflächen mehr oder weniger durch Straßen-, Bahn- oder Fluglärm betroffen sind.

In weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, werden diese Festlegungen einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

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 2017/18 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:

Die Gemeinde fordert weiterhin vom Landesbetrieb Straßenwesen die Durchführung von Lärmminderungs- und Lärmschutzmaßanahmen an den festgestellten Hauptlärmquellen für den Ort, der A 10 und der B 96 (verbesserter Deckenaufbau, Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Ortslagen auf der A10, Lärmschutzwände etc.). Die Gemeinde wird weiterhin im Interesse des Lärmschutzes für alle Bürger bei allen räumlichen Planungen in Ihrer Planungshoheit und Zuständigkeit (FNP, B-Pläne, Erschließungspläne) und den konkreten Straßenbaumaßnahmen prüfen, inwieweit Lärmschutzmaßnahmen möglich sind (Verlagerung von Verkehr, Reduzierung von Fahrbahnbreiten, Geschwindigkeitsreduzierungen) und diese umsetzen.

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

[Hinweis: Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen.]

Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm entlasteten Personen

a) die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind :

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	0	
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	6
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) (= Nr. 1, nochmal aufgeführt, da sonst nicht in Tab. 3.6. übernommen)	2
	0	

b) die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind :

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	0	
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	24
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) (= Nr. 1, nochmal aufgeführt, da sonst nicht in Tab. 3.6. übernommen)	7
	0	

c) die ganztägig hohen Belastungen (>65 - 70 dB(A)) ausgesetzt sind :

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	0	
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	38
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) (= Nr. 1, nochmal aufgeführt, da sonst nicht in Tab. 3.6. übernommen)	10
4.	0	

d) die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 - 60dB(A)) ausgesetzt sind :

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	0	
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	43
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) (= Nr. 1, nochmal aufgeführt, da sonst nicht in Tab. 3.6. übernommen)	11
	0	

e) die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 - 65 dB(A)) ausgesetzt sind :

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	0	
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	317
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) (= Nr. 1, nochmal aufgeführt, da sonst nicht in Tab. 3.6. übernommen)	79
	0	

f) die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (45 - 55 dB(A) ausgesetzt sind :

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	0	
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	632
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) (= Nr. 1, nochmal aufgeführt, da sonst nicht in Tab. 3.6. übernommen)	158
	0	

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.]

GVS am 25.06.2013

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

[Hinweis: Sofern terminliche Festlegungen (abweichend vom Ende der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung am 18.07.2018) zur Umsetzung einzelner Maßnahmen bestehen, sind diese darzustellen. Sofern der Abschluss zum Ende der zweiten Stufe der Aktionsplanung vorgesehen ist, bitte die Tabelle unausgefüllt lassen.]

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Abschluss
1.	0	
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	ca. 2017
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) (= Nr. 1, nochmal aufgeführt, da sonst nicht in Tab. 3.6. übernommen)	ca. 2018
	0	

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 für spätere Auswertungen bereitzuhalten. Ein Hinweis auf eine Veröffentlichung im Internet kann beigefügt werden.]

Nr.	Art der Mitwirkung	Ort	Datum
1.	frühzeitige Beteilung durch öffentliche Auslegung der Unterlagen des LUA zur Lärmkartierung und Aufforderung zur Äußerung zu Lärmproblemen	Rathaus Rangsdorf, Seebadallee 30, 15834 Rangsdorf, Raum 2.02	29.04.-24.05.2013

2.	öffentliche Auslegung des Entwurfs der Berichterstattung über den Aktionsplan (2.Stufe) der Gemeinde	Rathaus Rangsdorf, Seebadallee 30, 15834 Rangsdorf, Raum 2.02	22.05.-22.06.2013
3.	Beschluss der Gemeindevertretung		25.06.2013

ggf. weitere Erläuterungen	Beigefügt sind Schreiben von Rangsdorfer Bürgern (Schulz, Sippel, Wenger, Schmorde) zur Lärmproblematik in Rangsdorf

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 (siehe Ziffer 4.2).]

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.

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.]

Kosten für die Aufstellung:	0	in Tsd. €
Kosten für die Umsetzung:	k.A.	in Tsd. €

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

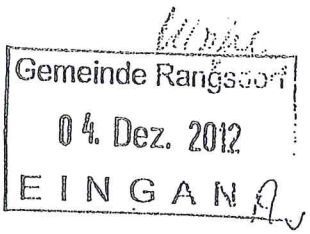
[Hinweis: Für geplante Maßnahmen sollten, soweit vorhanden, weitere finanzielle Informationen, wie einzusetzende Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalysen und Kosten-Nutzen-Analysen dargestellt werden.

Aus den Zahlen der lärmbetroffenen Einwohner (Lden) und dem Faktor aus den Hinweisen der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft zur Lärmkartierung (121. Sitzung, Tab. S. 15) ergeben sich für Rangsdorf als untere Abschätzung ohne Berücksichtigung von Immobilienwertverlusten Lärmschadenskosten in Höhe von insgesamt 120.103 €. Die Kosten für die als Lärmminderungsmaßnahmen aufgeführten Straßenausbaumaßnahmen sind in der Summe derzeit nicht zu schätzen, bereits der Bau der Eisenbahnunterführung wird die Gemeinde mindestens 6,8 Mio € kosten, für den Straßenausbau trägt die Gemeinde die Kosten gemäß Satzung, für Erschließungsmaßnahmen im Außenbereich die Gesamtkosten. Daher hängt die Realisierung auch von der Sicherung der Finanzierung der jeweiligen Maßnahme ab.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Ort	Datum
Rangsdorf, den 25.06.2013	

15834 Rangsdorf



An
Gemeinde Rangsdorf
z.H. Bürgermeister Rocher

Seebadallee 30

15834 Rangsdorf

vorab per Fax:033708-236-21

Lärmbelastung und Lärmminderung in Rangsdorf

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Rocher,

ich bedanke mich bei Ihnen für die schnelle Antwort. Leider kann ich als Bürger in Rangsdorf, der übringens auch Sie gewählt hat, nicht alle Belange zum Thema Lärmschutz in Rangsdorf verfolgen.
Ich bitte Sie um Verständnis, das ich dachte, Sie würden sich für die Belange der Bürger in Rangsdorf interessieren und einsetzen.

Der Lärm an der A10 ist seit Einzug 2005 stetig gestiegen
(siehe Autobahnmessungen von 2005 bis 2012).Der Straßenverkehrlärm ist überwiegend durch den Lärm der LKW Verbindungen in den Osten gestiegen (siehe Autobahnmessungen der A10 bezogen auf Fahrzeuge und Dichte).
Ferner, besteht eine Lärmschutzwand gegeüber zum Hotel, jedoch nicht zu den Bewohnern in Rangsdorf.
Eine Lärmschutzwand soll nach Ihren Angaben, keinen effektiven Schutz darstellen.
Diese Behauptung möchte ich Ihrerseits belegt haben.
Aus meiner Sicht, besteht die Möglichkeit neben der Lärmschutzwand durch Sandaufschüttung als natürliche Wand, da die Autobahn in diesem Teil in einer tieferen Lage ist, den entstehenden Lärm zu mindern. Auch aus finanzieller Sicht, wäre es eine Möglichkeit die die Gemeinde Rangsdorf tragen kann. Keines dieser Projekte sehe ich in Planung, um die Bürger im Wohngebiet zu schützen.

Bürger in Rangsdorf.

Die Kosten für die Lärmbelästigung sollte durch den Bund bzw. Land übernommen werden (bitte um dauerhafte Antragstellung), da eine dauerhafte Lärmbelästigung mit Werten die knapp unter bestimmten Grenzwerten liegt, auch krankhaft ist (Studien zum dauerhaften Lärm, gerade in der Schlafphase ist krankhaft).
Die Gesundheit sollte vor irgendwelchen Ausgaben in finanzieller Form stehen.

Schließlich sind die Baumaßnahmen im Baugebiet auf dem ehmaligen Ackerland in Rangsdorf durch die Gemeinde Rangsdorf und Land Brandenburg und eventl. dem Bund genehmigt worden.Das bedeutet, vielleicht sind gemeinderechtliche bzw. landesrechtliche Auflagen (Lärmschutzmaßnahmen) zu beachten gewesen und die Autobahn A10 bestand ja schon vorher.

Bei einer passiven Lärmschutzvariante, bitte ich Sie das Schreiben von mir an die zuständige Abteilung weiterzuleiten, um diese zu beantragen.

Die Deutsche Bahn, sollte ausdrücklich bei baulichen Veränderungen das Wohngebiet vom Rangsdorfer Bahnhof bis zur Autobahnbrücke berücksichtigen (Ladestr.), damit wir im Clematisring und Umgebung eine wesentliche Reduzierung des Lärmes erfahren.Ich möchte Sie bitten, als mein Bürgermeister in Rangsdorf für die Bewohner sich einzusetzen.

Letztlich möchte ich detailierte Auskünfte zur Planung und Gestalltung der ehmaligen Gemeindeverwaltung auf dem Gelände gegenüber des Wohngebietes. Ich möchte Sie bitten das Schreiben von mir an der zuständigen Abteilung weiterzuleiten.

Meiner Ansicht nach, sind wir zukünftig in diesem Wohngebiet in Rangsdorf von mindestens drei Faktoren stark beeinflusst, das ist zum ersten:

-die Autobahn A10 (ohne Lärmschutzmaßnahmen) durch ständig wachsenden LKW Verkehr ohne Geschwindigkeitsbegrenzung.
-die Deutsche Bahn mit ständig wachsenden Güterverkehr (ohne Lärmschutzmaßnahmen).
-der Bau des Flughafen BBI und die damit verbundenen neuen Flugrouten und eventuellen Nachtflug.

Daraus ergibt sich eine ständige Lärmbelästigung, die beim Kauf meiner Immobilie, nicht dargelegt wurde und von keiner Behörde als Information gegeben wurde.

Mit freundliche Grüßen

Großmachnower Allee 15 B bzw. A
15834 Rangsdorf

den 07.06.2013

An die
Gemeinde Rangsdorf
Bauamt
Seebadallee 30
15834 Rangsdorf



Sehr geehrte Damen und Herren,

nach der Lektüre des Entwurfs des Berichts über den Lärmaktionsplan und der Lärmkarten nehmen wir wie folgt Stellung: der Lärmbericht basiert auf den vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz in 2012 erstellten Lärmkarten für Rangsdorf. Aus verschiedenen Gründen erscheint diese Lärmkarte nicht geeignet als Grundlage für Entscheidungen für bauliche oder andere Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu dienen.

Gründe:

- Die Verlärmung durch die Bahnlinie ist nicht berücksichtigt
- Die Verlärmung durch den Flugverkehr (weder SXF noch BER) ist nicht berücksichtigt
- Die gemittelten Lärmwerte beruhen allein auf theoretischen Betrachtungen, keine einzige Messung ist bei der Ermittlung eingeflossen
- Als stark verlärmt wird in der Großmachnower Straße nur der Bereich zwischen Grenzweg und Winterfeldallee angesehen, dieser Bereich ist zumindest zwischen Bergstraße und Winterfeldallee asphaltiert und entsprechend geräuscharm. Dass kein Unterschied zwischen der Strecke mit Kopfsteinpflaster und dem asphaltierten Bereich errechnet wurde, kann nur durch fehlerhafte Eingaben erklärt werden. Außerdem ist nicht nachvollziehbar wo der Verkehr am Grenzweg plötzlich verschwinden soll. Diese Inkonsistenzen stellen die Glaubwürdigkeit der ganzen Karte komplett in Frage.
- Die gepflasterte Großmachnower Allee, die nach der Kienitzerstraße in Rangsdorf am meisten befahren ist, und die auch den gesamten Verkehr ins Zentrum im Falle von Sperrungen der Kienitzerstraße alleine trägt, taucht in der Karte überhaupt nicht auf. Über dieses Straßenstück geht jedoch der gleiche Verkehr wie über die Großmachnower Straße zwischen Grenzweg und Bergstraße. Der Straßenbelag unterscheidet sich nicht, folglich müsste sich rechnerisch der gleiche Lärmpegel ergeben. Dass diese Tatsache in der Karte nicht erscheint unterstreicht ihre Fragwürdigkeit.
- Durch das Fehlen des Eisenbahnlärms wird die Doppelbelastung des westlichen Bereichs der Großmachnower Allee völlig ignoriert.

Schlussfolgerungen:

- Diese Karte und der darauf aufbauende Bericht ist für die Entscheidung von Lärmminderungsmaßnahmen unbrauchbar.
- Eine Überprüfung der Lärmkarte des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz ist dringend erforderlich. Die Gemeinde sollte das Amt auf die offensichtlichen Fehler hinweisen.
- Als Anwohner der Großmachnower Allee benötigen wir dringend Lärmminderungsmaßnahmen, besonders in Zeiten, in denen wegen Umleitungen oder Schienenersatzverkehr der Lärm und die Erschütterungen stark erhöht sind (z.B. dauerhaft Tempo 30 bis die Straße asphaltiert wurde).

Wir bitten, unsere Stellungnahme zum Entwurf des Berichts hinzuzufügen.

Mit freundlichen Grüßen

Marlies Sippel

Reinhard Sippel

Sabine Wenger

Ulrich Wenger

Fam. Schmorde, Kienitzer Straße 57, 15834 Rangsdorf

Gemeinde Rangsdorf
Bürgermeister Klaus Rocher
Seebadallee 30
15834 Rangsdorf

Gemeinde Rangsdorf
14. Juni 2013
EINGANG

Rangsdorf, 13.06.2013

Kienitzer Straße – B96: Lärmkartierung / Straßenausbauprogramm der Gemeinde / Erweiterung Gewerbeflächen Theresenhof

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Rocher,

Bezug nehmend auf die aktuelle Lärmkartierung 2013 (2. Stufe) und den dazugehörigen Bericht der Gemeinde, die aktuelle Diskussion um das Straßenbauprogramm der Gemeinde sowie die geplante Erweiterung der Gewerbeflächen Theresenhof / Am Spitzberg (Logistikunternehmen Fiege) möchte ich Ihnen nachfolgend kurz meine Sicht der Dinge darlegen.

Die Lärmkartierung beschreibt den IST-Zustand, denn sie basiert auf Verkehrszählungen. Als unmittelbarer Anwohner der Kienitzer Straße und (!) der B96 habe ich die starke Zunahme des Straßenverkehrs in den vergangenen 20 Jahren direkt miterlebt. Prognosen zur weiteren Entwicklung liegen mir nicht vor. Wenn ich mir die derzeitige Bautätigkeit in Rangsdorf so anschaue, sehe was z.B. in Zossen neu gebaut wird, davon ausgehe, dass wir bald einen Großflughafen in unmittelbarer Nachbarschaft haben, ... ist mir klar, in welche Richtung sich die Verkehrszahlen auf der Kienitzer Straße, der fast einzigen nennenswerten Zufahrt von und nach Rangsdorf und der B96 entwickeln werden. Es wird also (auch ohne zusätzliche Logistik-Kapazitäten in Theresenhof) in Zukunft noch lauter hier.

Beide genannten Straßen verlaufen hier in Dammlage, was die weiträumige Ausbreitung des Schalls begünstigt. Im Straßenbauprogramm der Gemeinde wird der Ausbau der Kienitzer Straße an die Bewilligung von Fördermitteln geknüpft, Ausführung also ungewiss, genauso wie die Frage, ob bei einem Ausbau bauliche Lärmschutzmaßnahmen unmittelbar an der Straße umgesetzt werden würden.

Ich halte es daher für zwingend erforderlich, dass die B96 sowie der gesamte Kreuzungsbereich und der obere Abschnitt der Kienitzer Straße baulich so umgestaltet werden, dass wir Anwohner durch den Straßenverkehr weniger stark belastet werden. Konkret bedeuten das Sicht- und Schallschutzmaßnahmen unmittelbar an der Straße sowie Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffe, verursacht im Wesentlichen durch anfahrende LKW auf der B96.

Eine Erweiterung der Gewerbeflächen Theresenhof lehne ich in der bisher vorgestellten Version ab. Statt dessen sollte im Zuge der angedachten südlichen Umfahrung von Groß Machnow die B96 von der Ortslage Rangsdorf aus hinter das Südringcenter verlegt werden und vor der Anschlussstelle der A10 wieder auf den bisherigen Trassenverlauf einschwenken. Dadurch würde der Kreuzungsbereich aus dem Wohngebiet heraus verlagert werden ins Gewerbegebiet, was deutlich unproblematischer ist. Diese Möglichkeit sollte Rangsdorf sich jetzt nicht verbauen.

Weiterhin halte ich eine sichere Querungsmöglichkeit der Kienitzer Straße für Fußgänger und Radfahrer z.B. in Höhe der Bushaltestelle Hochwaldpromenade für sehr wünschenswert.

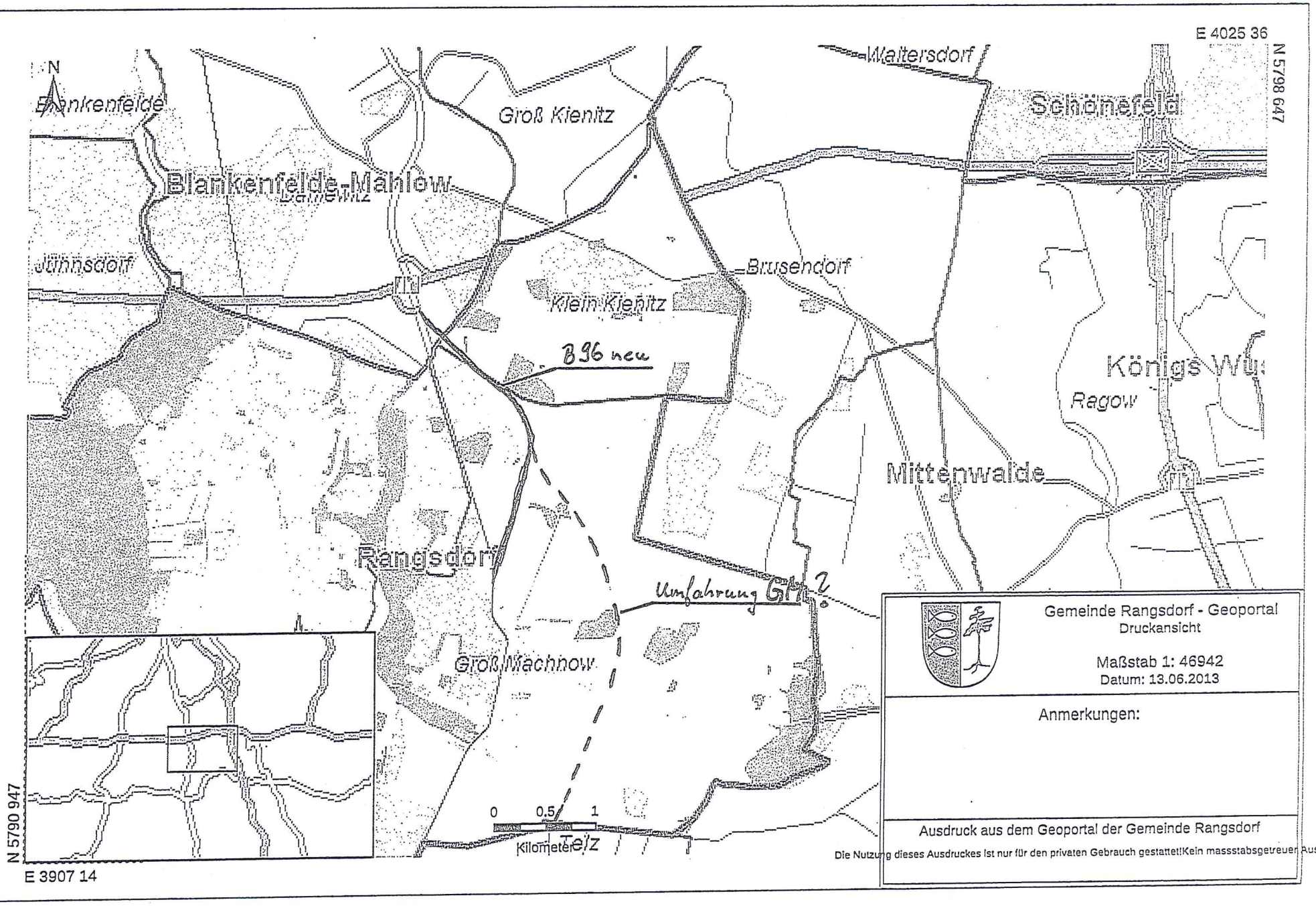
Wie sie unserem Schreiben vom 03.06.2013 entnehmen konnten, sind die Verkehrsflächen vor unserer Haustür auch bezüglich der Ableitung des Niederschlagswassers ein ernsthaftes Problem.

Diese Schreiben können sie gern, sofern der Sache dienlich, an betreffende Straßenbaubehörden etc. weiterleiten.

Mit freundlichen Grüßen

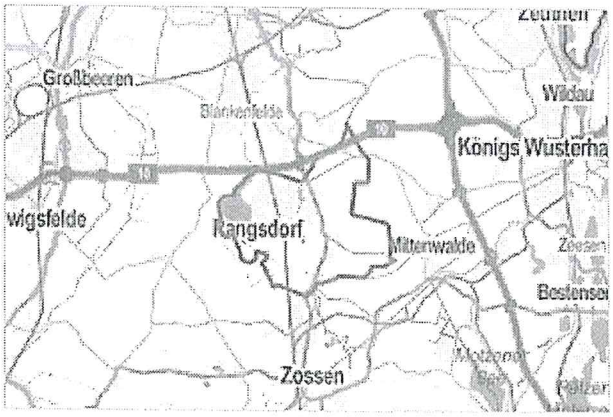
Ayk Schmorde

Anlage: Skizzierter Trassenverlauf B96neu


E 4025 36
N 5798 647
N
Blankenfelde
Groß Kienitz
Waltersdorf
Schönefeld
Blankenfelde-Mahlow
Jühnsdorf
Brusendorf
Klein Kienitz
B 96 neu
Königs Wu
Ragow
Mittenwalde
Rangsdorf
Umfahrung GTA ?
Groß Machnow
0
0,5
1
Kilometer
Teltz
N 5790 947
E 3907 14
Gemeinde Rangsdorf - Geoportal
Druckansicht
Maßstab 1: 46942
Datum: 13.06.2013
Anmerkungen:
Ausdruck aus dem Geoportal der Gemeinde Rangsdorf
Die Nutzung dieses Ausdruckes ist nur für den privaten Gebrauch gestattet!Kein massstabsgetreuer Ausdruck.

Eisenbahn-Bundesamt

Lärmstatistik für die Gemeinde: Rangsdorf



Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})	
Pegelbereich dB(A)	**Belastete [Einwohner]**
-	-
-	-
$55 < L_{DEN} = 60$	1480
$60 < L_{DEN} = 65$	410
$65 < L_{DEN} = 70$	190
$70 < L_{DEN} = 75$	90
$L_{DEN} > 75$	50
Nacht-Lärmindex (L_{Night})	
Pegelbereich dB(A)	**Belastete [Einwohner]**
$(45 < L_{Night} = 50)$	2310
$50 < L_{Night} = 55$	1200
$55 < L_{Night} = 60$	330
$60 < L_{Night} = 65$	160
$65 < L_{Night} = 70$	80
$L_{Night} > 70$	40
-	-

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) - Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle)

L_{DEN}				
Pegelbereich dB(A)	**Belastete Flächen[km²]**	**Belastete Wohnungen**	**Belastete Schulen**	**Belastete Kr**

Pegelbereich dB(A)	Belastete Flächen[km²]	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Kr
$L_{DEN} > 55$	7,35	3301	11	0
$L_{DEN} > 65$	1,71	472	0	0
$L_{DEN} > 75$	0,43	73	0	0

Tabelle 2: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

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.

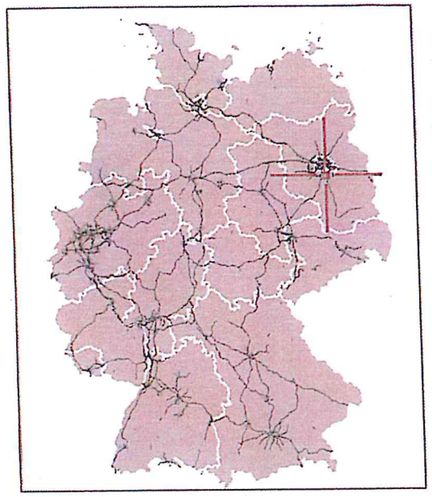
Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes Stufe II

Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zugbewegungen pro Jahr Blatt z2_33_55

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)

Übersichtskarte



N

0 500 1.000m

Nutzungshinweise

Lärmkarte: © Eisenbahn-Bundesamt 2014
Koordinatensystem: ETRS89 UTM Zone 32N
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG [2013], www.bkg.bund.de
Gleislage: DB Netz AG
Berechnungsvorschrift: VBUSch

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis

Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014

In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft

disy PÖYRY SoundPLAN

Eisenbahn-Bundesamt

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de

Kartogr. Bearbeitung: Referat 45
Erstelldatum: 31.10.2014

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes Stufe II

Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zugbewegungen pro Jahr Blatt z2_33_55

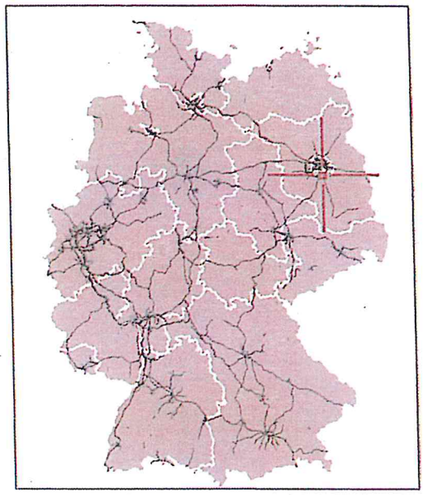
Nacht-Lärmindex (L_{Night})

- > 70 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 45 - 50 dB(A)

N

0 500 1.000m

Übersichtskarte



Nutzungshinweise
Lärmkarte: © Eisenbahn-Bundesamt 2014
Koordinatensystem: ETRS89 UTM Zone 32N
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG [2013], www.bkg.bund.de
Gleislage: DB Netz AG
Berechnungsvorschrift: VBUSch

Haftungshinweis
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis
Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014

In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft

disy PÖYRY SoundPLAN

Eisenbahn-Bundesamt

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de

Kartogr. Bearbeitung: Referat 45
Erstelldatum: 31.10.2014

Berichterstattung über den Aktionsplan (2. Stufe, Teilaspekt Haupteisenbahnstrecken des Bundes) 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 Formulars (gelb hinterlegte Felder) dient der Erfüllung der Berichtspflichten gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG in Bezug auf relevante Lärmauswirkungen durch Haupteisenbahnstrecken. Das ausgefüllte Formular stellt die erforderliche Ergänzung eines bestehenden Lärmaktionsplanes zu anderen Umgebungslärmquellen oder - soweit relevante Lärmauswirkungen nur von der Umgebungsdlärmquelle "Haupteisenbahnstrecke" verursacht werden - 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. Insofern kann das vorliegende Formular auch als Muster zur Aufstellung des eigentlichen Aktionsplanes genutzt werden. Dabei sind alle Felder vollständig auszufüllen. 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 auszufüllen und an das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Referat T 3 in 14476 Potsdam, Seeburger Chaussee 2 (e-mail: marlis.weigel@lugv.brandenburg.de) zu senden.]

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Umgebung und der Hauptlärmquelle "Haupteisenbahnstrecke" (Anhang V 1. (1) RL 2002/49/EG)

Beschreibung der Umgebung

Rangsdorf ist ein Wohnort im Grünen südlich von Berlin. Die Ortslage wird zentral zerschnitten durch die stark befahrene Bahnstrecke Berlin-Dresden. Außerdem liegt der Berliner Ring (Autobahn A10) 800 m nördlich der Ortslage Rangsdorf und am östlichen Rand der Ortslage von Rangsdorf verläuft die Bundesstraße B 96. Derzeit noch nicht von der Lärmkartierung erfasst ist der vom Flughafen Berlin-Schönefeld ausgehende Fluglärm, der bei der Gesamtlärmbetrachtung aber zu beachten ist. Zu Rangsdorf gehören weiter die Ortslagen Klein Kienitz südlich der A 10, und Groß Machnow, das direkt von der B 96 geteilt wird. Rangsdorf hat mit Stand 04/2015 10.888 Einwohner, wobei ca. 9.432 Einwohner auf Rangsdorf, 1.291 Einwohner auf Groß Machnow und 165 auf Klein Kienitz entfallen. Da die Gemeinde Rangsdorf auf die Bahnstrecke und auch die anderen Hauptquellen der Verlärmung von Rangsdorf keinen direkten Einfluß hat und keine diesbezüglichen Maßnahmen veranlassen kann, werden der Bund und das Land aufgefordert, umgehend Lärmminderungs- oder -schutzmaßnahmen an den ausgewiesenen Lärmquellen durchzuführen, um die Lärmbelastung der Bürger in Rangsdorf zu senken.

Haupteisenbahnstrecken

[Hinweis: Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen.]

1.	Bahnstrecke Berlin - Dresden (Dresdner Bahn)
2.	
3.	
4.	

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]

Name der Gemeinde	Rangsdorf
Gemeindeschlüssel	12072340
Postleitzahl	15834
Ort	Rangsdorf
Straße	Seebadallee
Nummer	30
Telefon	033708 / 23632
Fax	033708 / 23621
e-mail	gemeindeverwaltung@gv-rangsdorf.de
Ansprechpartner/in	Frau Dr. Gossing
Internet	www.rangsdorf.de

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

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 BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18.07.2013 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)

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, Bau 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 Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes [1]		Grenzwerte für den **Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen** (Vorsorge) [2]	
	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)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)
Industriegebiete				

[1] Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vom 07.05.2014

[2] Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036

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 Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermittelt worden und im Kartendiesnst des EBA dargestellt (siehe: http://www.eba.bund.de). (Die Angaben verstehen sich als nicht kumulierte Angaben. In der Tabelle "Kumulierte Angaben über lärmbelastete Flächen ..." werden die Daten entsprechend der Anforderungen der Richtlinie 2002/49/EG kumuliert, d.h. die Daten zu Flächen, Wohnungen, Schulgebäuden usw. mit einer Umgebungslärmbelastung größer 55 dB(A) beinhalten auch diejenigen Daten zur Belastung größer 65 dB(A) und größer 75 dB(A). Daten zu Flächen, Wohnungen, Schulgebäuden usw. mit einer Umgebungslärmbelastung größer 65 dB(A) enthalten auch diejenigen Daten zur Belastung größer 75 dB(A) usw.)]

2.1.1 Haupteisenbahnstrecken

Kumulierte 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	7,35	1,71	0,43
Wohnungen/Anzahl	3.301	472	73
Schulgebäude/Anzahl	11	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	Bei den Schulgebäuden liegen im übrigen 2 Gebäude (das "rote Haus" der Grundschule an der Fichtestraße und die Turnhalle) zum Teil im Bereich von 60-65 dB(A). Nicht erfasst wurden die Kindertagesstätten (Kita). 2 Kitas liegen im Bereich > 65 dB(A), 3 Kitas liegen im Bereich 55-60 dB(A)

[Hinweis: Die entsprechenden Daten sind im Rahmen der Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt ermittelt worden und in den Lärmkarten dargestellt (siehe auch: http://www.eba.bund.de). In die folgenden Tabellen sind diese Daten oder ggf. vorhandene neuere, von den Ergebnissen des Eisenbahnbundesamtes abweichende Daten einzutragen.

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	4340	1210	540	250	150

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	6770	3510	950	470	220	110

ggf. weitere Erläuterungen:	Rangsdorf ist eine Gemeinde mit steigenden Einwohnerzahlen, so dass die Zahl der betroffenen Einwohner, auch im Bereich der stärksten Verlärmung, ständig wächst.

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 Lärmminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht jedoch nicht.
Die folgende Tabelle wird mit den Daten aus Ziffer 2.1 automatisch ausgefüllt.]

2.2.1 Haupteisenbahnstrecken

Anzahl der Menschen,

die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind :	400
die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind :	800
die ganztägig hohen Belastungen (>65 - 70 dB(A)) ausgesetzt sind :	540
die in der Nacht hohen Belastungen (> 55 - 60 dB(A)) ausgesetzt sind :	950
die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 - 65 dB(A)) ausgesetzt sind :	5550
die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (45 - 55 dB(A)) ausgesetzt sind :	10280

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

Im Gebiet der Gemeinde bestehen Lärmauswirkungen in folgenden Bereichen:

Nr.	Bezeichnung des Steckenabschnitts	Lärmauswirkung
1.	zwischen A 10 und Höhe des Zülowkanals	Verlärmung aller Anwohner, durch geplante Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h stärkere Belastung
2.		
3.		
4.		

3. Maßnahmeplanung

3.1 und 3.2 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen. Wenn bislang keine Maßnahmen vorhanden sind, die Tabelle bitte unausgefüllt lassen. Die Spalte "Datum/Zeitraum" soll die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme beschreiben.]

Maßnahmen des Bundes:

Auf Bundesebene wurden folgende Maßnahmen zur Lärmminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:

- Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hat die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht über-wiegend „leise" Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17. Oktober 2013.

- Umrüstung lauter Güterwagen auf LL-Sohlen

Ein Aufrauhen der Radlaufflächen durch die bisher üblichen Graugussklotzbremsen wird durch eine Umrüstung auf LL-Sohlen verhindert. Das Fahrgeräusch von Zügen kann so erheblich gesenkt werden. Mit der Förderung der Umrüstung durch den Bund wird ein wesentlicher Anreiz für die Wagenhalter gegeben, bis zum Jahr 2020 etwa 80 Prozent der ungefähr 180.000 Güterwagen, die auf den Schienen-wegen der Eisenbahnen des Bundes für den Gütertransport eingesetzt werden, auf eine lärmmindernde Technik umzurüsten. Damit soll die Lärmbelastung im Schienenverkehr Deutschlands bis zum Jahr 2020, gemessen an der Situation im Jahr 2008, um die Hälfte vermindert werden.

- Lärmsanierungsprogramm

Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" erarbeitet worden. Bevorzugt wer-den Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner/-innen betroffen sind. Hierzu wurde in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung entwickelt.

Im Gebiet der Gemeinde
sind folgende weitere Maßnahmen zur Lärmminderung geplant oder bereits umgesetzt:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung	Datum/Zeitraum
1.	z.T. Schallschutzwände im Bereich km 23,290- 24,386 westlich, und km 23,940 - 24,795 östlich der Bahn (planfestgestellt)	2015
2.		
3.		
4.		

3.3 aus Sicht der Gemeinde anzustrebende Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre (Anhang V 1. (9) RL 2002/49/EG)

anzustrebende Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung
1.	Erweiterung der Schallschutzwände westlich und östlich der Bahn im Bereich
2.	weitere Lärmreduzierung an Gleisen und Zügen
3.	
4.	

ggf. weitere Erläuterungen:	Die Gemeindevertretung Rangsdorfs hat am 25.06.2013 beschlossen, die Schallschutzwände auf der Ostseite Richtung Norden bis zur Ladestraße 7 und auf der Westseite Richtung Süden bis an die Bebauung an der Seebadallee zu verlängern und dazu ein Planergänzungsverfahren beim EBA zu beantragen. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel ist dies bisher nicht erfolgt.

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. Hinweise hierzu finden sich auf den Internetseiten des MLUL unter:
http://www.mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299516.de].

Als ruhige Gebiete, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind, wurden im Rahmen eines bereits bestehenden Lärmaktionsplanes festgesetzt bzw. werden hiermit festgesetzt:

1.	bisher keine Festsetzung, Lärmaktionsplan wird noch erarbeitet
2.	

In weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, werden diese Festlegungen einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

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. Zur Regelung von Lärmauswirkungen von Haupteisenbahnstrecken kommen auch planerische Maßnahmen in kommunaler Verantwortung in Frage.

Langfristige Strategie:

Für Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken des Bundes in Bundeshoheit erstellt das Eisenbahn-Bundesamt mit Übergang der Zuständigkeit zum 01.01.2015 regelmäßig einen bundesweiten Lärmaktionsplan.

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

Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm entlasteten Personen (soweit bezifferbar) die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)), hohen Belastungen (>65 - 70 dB(A)) oder Belastungen/Belästigungen (55 - 65 dB(A)) ausgesetzt sind:

Nach der schalltechnischen Untersuchung -Schienenverkehr- der AIC (sonstige Unterlagen der Planfeststellung) können durch die Schallschutzwände an der Bahn 107 Schutzfälle am Tag gelöst werden. Tags verbleiben 6 Schutzfälle, nachts 138 Schutzfälle, bei der die Belastung weiter über den zulässigen Immissionsgrenzwerten liegt . Die Schutzfälle beziehen sich dabei auf Gebäude, nicht auf Personen, so dass die Anzahl der entlasteten Personen von uns nicht zu beziffern ist.

Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm entlasteten Personen (soweit bezifferbar) die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)), hohen Belastungen (>55 - 60 dB(A)) oder Belastungen/Belästigungen (45 - 55 dB(A)) ausgesetzt sind:

s. oben

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 zur Aufstellung am 09.07.2015

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

[Hinweis: Sofern terminliche Festlegungen (abweichend vom Ende der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung am 18.07.2018) zur Umsetzung einzelner Maßnahmen bestehen, bitte diese darstellen. Sofern der Abschluss zum Ende der zweiten Stufe der Aktionsplanung vorgesehen ist, bitte die Tabelle unausgefüllt lassen.]

18.07.2018

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Abschluss
1.	Erweiterung der Schallschutzwände westlich und östlich der Bahn im Bereich	
2.	weitere Lärmreduzierung an Gleisen und Zügen	
3.	0	
4.	0	

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

[Hinweis: Bitte Ort und Datum der Auslegung und der Bürgerversammlung (öffentliche Anhörung) angeben. Vom 15.04.2015 bis 31.05.2015 erfolgte eine bundesweite online-Befragung durch das Eisenbahn-Bundesamt in Vorbereitung der Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes.]

Nr.	Art der Mitwirkung	Ort	Datum
1.	online-Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes	http://www.laermaktionsplanung-schiene.de	31.05.2015
2.			
3.			

ggf. weitere Erläuterungen	

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

[Hinweis: Der Lärmaktionsplan ist gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten spätestens nach fünf Jahren zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Erfahrungen und erreichte Ergebnisse sind in diesem Zusammenhang zu ermitteln und auszuwerten. Mit dem 01.01.2015 ging (für Maßnahmen in Bundeshoheit für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes) die Pflicht zur Lärmaktionsplanung auf das Eisenbahn-Bundesamt über.]

Ab dem 01.01.2015 erfolgen für Maßnahmen in Bundeshoheit an Haupteisenbahnstrecken des Bundes die Aufstellung sowie die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der bundesweiten Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

ggf. weitere Erläuterungen zu Maßnahmen in kommunaler Verantwortung:

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.]

Kosten für die Aufstellung:		in Tsd. €
Kosten für die Umsetzung:		in Tsd. €

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

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

Es sind noch keine Angaben zu Kosten oder finaziellem Nutzen möglich.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet (soweit separat aufgestellt)

Ort	Datum
Rangsdorf	07.07.2015

Gemeinde Rangsdorf

DER BÜRGERMEISTER

NIEDERSCHRIFT

Einwohnerversammlung

Sitzungstermin:	05.01.2016 19:00 – 21:30 Uhr
Sitzungsort:	Rathaus Rangsdorf, Seebadallee 30

Anwesenheit:

Herr Klaus Rocher	Bürgermeister
Herr Hartmut Jonas	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV
Herr Wilhelm	Gemeindevertreter
Herr Gerloff	Gemeindevertreter
Frau Wagner	Gemeindevertreter
Herr Rex	Gemeindevertreter
Herr Wetzel	Gemeindevertreter
Frau Dr. Ulrike Gossing	Sachbearbeiterin, Protokoll

Gäste:

ca. 25 Bürger	(z.T. s. Anwesenheitsliste)

Tagesordnung:

- öffentlicher Teil –

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Information zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde Rangsdorf und Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Rangsdorf
3. Diskussion

Verlauf der Sitzung:

- öffentlicher Teil (19:00 Uhr - Uhr) -

1. Begrüßung

Die Versammlung wird um 19.00 Uhr von Herrn Rocher eröffnet. Er begrüßt Herrn Jonas vom LUGV sowie die anwesenden Bürger und Gemeindevertreter.

2. Information zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde Rangsdorf und Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Rangsdorf

Nach Begrüßung der Anwesenden erläutert er die Notwendigkeit des Lärmaktionsplanes (LAP), der aber keine verpflichtende Wirkung für Bund oder Land hat. Er gibt der Gemeinde die Möglichkeit, die Probleme zu erfassen und ein Konzept für Maßnahmen und Strategien zu entwickeln. Die dargestellten Lärmwerte wurden entsprechend den Vorgaben errechnet, nicht gemessen. Er stellt den LAP kurz vor.

Auf Nachfrage erläutert Herr Jonas die Ermittlung der Lärmmittelungspegel als Dauerbelastungspegel, die in den Lärmkarten dargestellt sind. Messungen sind Momentaufnahmen, daher ist die Ermittlung durch entsprechende Rechenmodelle vorgegeben. Zu den Grenzwerten gibt es keine Vorgaben, diese sind von Brandenburg empfohlen, hierzu wird auf das Strategiepapier des Landes Brandenburg zur LAP im Internet verwiesen.

3. Diskussion

In der Diskussion werden folgende Punkte besprochen:

Es wird bemängelt, dass der Lärm nicht gemessen, sondern errechnet wird, da damit die Belastung nicht richtig erfasst wird. Es wird angeregt, dass die Gemeinde selbst Messungen durchführen soll als Nachweis der Verlärmung im Ort.
Herr Jonas erklärt, dass in Städten und Gemeinden, die Langzeit-Messungen durchgeführt haben, die Werte gut mit den Ergebnissen der Rechenmodelle übereingestimmt haben.

Der Verkehrslärm wird als Minderung der Wohnqualität angesehen. Als besonders problematisch werden genannt:
-die Großmachnower Allee
-die Kienitzer Straße
-die B96

Herr Rocher verweist darauf, dass die Sanierung der Gemeindestraßen vorgesehen ist, aufgrund der finanziellen Situation der Gemeinde aber eine Umsetzung derzeit nicht möglich ist.
Für Maßnahmen an der A10 und der B96 hat sich die Gemeinde immer wieder beim Landesbetrieb Straßenwesen eingesetzt. Die Lärmschutzwände (LSW) an der B 96 wurden erst im Zuge des Ausbaues und der Änderung der B 96 umgesetzt. Weitere Maßnahmen sind bisher nicht vorgesehen.
Herr Jonas erläutert, dass Bürger in anderen Gemeinden inzwischen versuchen, auf dem Klageweg Ergebnisse zu erzielen, da bestimmte Maßnahmen nicht einklagbar sind, aber die Einhaltung der nach der RLS 90 vorgeschriebenen Grenzwerte. Die Betroffenheit beginnt bei 70 dB Tags und 60 dB nachts als Dauerschallpegel. Diese Forderungen sind dann zu prüfen und abzuwägen. Die Überschreitung muss jedoch von jedem Betroffenen noch nachgewiesen werden, da die Lärmkarten nicht der RLS 90 entsprechen.
Für Geschwindigkeitsreduzierungen zur Lärmminderung an der Autobahn ist z.B. der Landesbetrieb Straßenwesen zuständig, an Bundes- Landes- und Gemeindestraßen das Straßenverkehrsamt beim Landkreis, für bauliche Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen der Landesbetrieb Straßenwesen und an Gemeindestraßen die Gemeinde. Dorthin kann sich jeder Betroffene wenden.
Herr Rocher ergänzt, dass hier wie beim Fluglärm nicht die Gemeinde für die Bürger klagen kann, das muss jeder selbst tun. Ggf. kann eine Unterstützung durch eine Bürgerinitiative erfolgen.

Es werden die Lücken der Lärmwerte in den Karten diskutiert, insbesondere an der Großmachnower Alle bzw. Straße und an der Bergstraße. Herr Rocher vermutet, dass die Verkehrsströme nur im ausgewiesenen Bereich die Grenzwerte überschreiten und sich dann

jeweils aufteilen, Herr Jonas erklärt, dass auch fehlende Daten zu solchen Lücken führen können. Es konnten nur die Daten eingearbeitet werden, die zur Verfügung standen.
Herr Rocher gibt zu bedenken, dass es wichtiger als die Kartierung ist, was konkret gegen die Verlärmung unternommen werden soll und kann.
Hierbei ist auch eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene z.B. durch Verbesserung der Parkmöglichkeiten am Bahnhof zu prüfen. Für die Umsetzung der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes stehen Fördermittel bereit, die Planung ist jedoch noch nicht fertig. Auch der Ausbau von Radwegen kann eine Entlastung der Straßen bedeuten.

Der Bahnlärm wird von Bürgern wiederholt als Belastung im ganzen Ort dargestellt.
Herr Wilhelm verweist auf die Lärmschutzwände (LSW), die bereits eine Lärmreduzierung bringen, aber auch der Einbau neuer, leiserer Gleise macht sich bereits bemerkbar.
Herr Jonas ergänzt, dass die Züge zunehmend mit leiseren Bremsen ausgestattet werden. Der Effekt beträgt eine Minderung um ca. 10 dB. Es gibt ein Bahnprogramm dazu, das jedoch erst 2020 umgesetzt sein wird. Die Lärmkarten der Bahn sind im Übrigen sehr kurzfristig erstellt worden und z.T. noch ungenau, daher auch die fehlerhaften Angaben zu den Einwohnerzahlen. Zuständig für die Kartierung ist das Eisenbahnbundesamt (EBA). Die Karten stellen dann hochauflösend die Lärmausbreitung in den Orten dar, die Karten sind im Internet einzusehen.
Er appelliert an die Gemeinde und Bürger, Ihre Forderungen an die Bahn zur Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen immer wieder zu stellen.

Zu Fragen nach der Fortführung der LSW an der Bahn in Richtung Nord und Süd antwortet Herr Rocher, dass im Bereich der vorliegenden Planfeststellung seitens der Bahn keine weiteren LSW aufgestellt werden. Dazu besteht nach der Lärmimmissionsprognose kein Bedarf. Es gibt einen Beschluss der Gemeinde zur Fortführung an der Ladestraße, die aber zurzeit nicht finanzierbar ist, Dazu bedarf es auch eines neuen Planfeststellungsverfahrens. Für die anschließenden Bereiche werden im Zuge des Streckenausbaues noch Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieser Verfahren wird auch geprüft, ob die Errichtung von LSW in diesen Bereichen nach den Vorgaben der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) erforderlich ist. Dazu müssen wesentliche Änderungen an den Verkehrswegen erfolgen, eine bloße Erhöhung des Verkehrsaufkommens reicht nicht.

Zur Frage nach Maßnahmen im Bereich der Kreuzung Kienitzer Straße / B96 teilt Herr Rocher mit, dass eine Studie zur Verkehrsführung und Lärmreduzierung erarbeitet wird, die Grundlage für Maßnahmen sein soll. Zur Umsetzung wurden bereits Fördergelder in Aussicht gestellt, die Gemeinde muss dann den Eigenanteil aufbringen. Vor Jahren gab es schon eine Ausbauplanung für die Kienitzer Straße, für deren Umsetzung aber kein Geld eingestellt wurde. Über finanzielle Mittel entscheidet immer die Gemeindevertretung.

Ein Bürger bemängelt, dass die Einwohnerzahl wächst, aber die Infrastruktur nicht Schritt hält. Es sollten keine Baugebiete mehr ausgewiesen werden. Auch eine Gewerbeansiedlung bringt wieder mehr Verkehr.
Herr Rocher erläutert, dass die steigenden Einwohnerzahlen zum größten Teil aus der zunehmenden Innenversdichtung, also Umnutzung von Wochenendgrundstücken kommen, weniger von den Baugebieten. Dies lässt sich nur durch Bebauungspläne (B-Pläne) regeln, die z.B. die bebaubare Fläche beschränken und damit die Zahl der Neubebauungen, wie es derzeit im Bereich „Zülowniederung / Langer Berg“ erfolgt. Dazu fehlen derzeit jedoch die finanziellen Mittel.
Die Verkehrsentwicklung durch die Gewerbeansiedlung wird im B-Plan geprüft und geregelt.

Herr Gerloff sieht den Ausbau von Straßen, wie er im LAP vorgeschlagen wird, nicht als lärmmindernd. Nach einem Ausbau wird, wie z.B. in der Birkenallee, schneller und aggressiver gefahren als auf unsanierten Abschnitten. Auch der Tunnel hat seiner Ansicht nach mehr Verkehr generiert. Daher sollte geprüft werden, ob weiterer Straßenausbau tatsächlich sinnvoll ist.
Aber auch die Bürger selbst könnten zur Verkehrsberuhigung beitragen, in dem nicht alle Wege mit dem Auto erledigt werden, sondern zu Fuß oder mit dem Rad. Dazu sollte Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden, auch in Schulen und Kitas.

Auch sind die Wegeverbindungen für Fußgänger zu verbessern, denn der Verkehr entsteht auch aus einem Sicherheitsbedürfnis, wenn z.B. der Schulweg nicht sicher ist, wie durch die aus seiner Sicht falsche Radwegeausweisung an den Kreisverkehren. Die Ampel in der Seebadallee ist z.B. nicht sinnvoll, besser wären zur Verkehrsberuhigung viele Zebrastreifen, auch auf der Kienitzer Straße.
Er verweist auf die Schweiz, wo es gute Konzepte und Ideen für ein dazu gibt. Er hat ein Papier vorbereitet, das er am Ende der Sitzung übergibt. Der LAP Ludwigsfelde, der von einen Planungsbüro erstellt wurde, ist als Beispiel zu sehen.
Herr Rocher hält die Vorschläge für interessant, es ist abzuwarten, ob solche Vorschläge mehrheitsfähig sind. Ein Radwegekonzept der Gemeinde gibt es bereits, dies kann dem LAP als Bestandteil beigefügt werden.

Herr Wilhelm schlägt vor, in der Diskussion zum Haushalt 2016 noch Möglichkeiten zu prüfen, um Lärmmessungen/ -berechnungen zur Aktualisierung der Karten und als Forderungsgrundlage zu beauftragen. Es sollte ermittelt werden, welche Kosten dafür entstehen.
Und für das geplante Gewerbegebiet sollte im Erschließungsvertrag die Übernahme von Kosten für Umbau- und Lärmschutzmaßnahmen an der Kreuzung Kienitzer Straße / B96 durch den Investor berücksichtigt werden. Mehr Möglichkeiten bestehen aufgrund der Kosten für den Tunnel und die steigenden Personalkosten nicht.

Ein Bürger bezeichnet die Gewerbeansiedlung für nicht sinnvoll, da Verkehrs- und Gewerbelärm zu erwarten sind. Für das Gewerbe sollte eine gesonderte Autobahnanbindung durch den Investor gebaut werden. Er fragt weiter, ob nicht die früher diskutierte 2 Autobahnabfahrt in Höhe Rangsdorfer See bis zur Goethestraße nochmals geprüft werden sollte, da auch ein Ausbau der Kreuzung Kienitzer Straße /B96 keine Entlastung bringen wird.

Ein Bürger erklärt, dass auch von der Anlieferung der Märkte Lärm ausgeht. Der Netto Markt im Stadtweg wird zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr beliefert, der Motor läuft die ganze Zeit, die Paletten werden entladen, es entsteht höhe Lärmbelastung für die direkt benachbarten Anwohner, wie z.B. in der Kienitzer Straße 58c. Herr Rocher wird den Hinweis weitergeben.
Herr Jonas sagt, dass hierfür auch das LUA zuständig ist. An dieses kann sich jeder bei solchen Problemen auch direkt wenden.

Es wird die Forderung nach einer Erfassung aller Lärmarten gestellt.
Herr Jonas erklärt dass es Gesamtlärmbetrachtungen gibt, auch schon für Rangsdorf. Dies erfolgt nach einer völlig neuen Norm. Dabei werden die einzelnen Lärmarten gewichtet. Durch die starke Wichtung des Fluglärms, durch den Rangsdorf zwar belastet, aber nicht betroffen ist, ergibt sich eine geringere Belastung mit Gesamtlärm als bei den einzelnen Lärmarten.

Frau Wagner kritisiert, dass die Gemeinde den LAP schon längst hätte erarbeiten müssen, als noch Geld dafür vorhanden war. Nun gibt es nur ein rudimentäres Papier, das unzureichend ist. Hier bedarf es erst der Entwicklung weiterer Ideen und Konzepte.
Herr Rocher gibt zu bedenken, dass der Bericht zum LAP der 1. Stufe bereits 2008 nach Beratungen und einer Einwohnerversammlung beschlossen wurde, und der Bericht zur 2. Stufe 2013 ebenfalls vorlag. Dabei wurde auch über die Erarbeitung eines LAP diskutiert, jedoch nicht beschlossen. Eine Verzögerung der Beschlussfassung führt dazu, das Rangsdorf seiner Pflicht zur Erstellung eines LAP, der in der vorliegenden Form den Mindestanforderungen entspricht, wieder nicht nachkommt und dafür im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens belangt werden kann. Eine Weiterführung und Entwicklung des LAP ist sowieso vorgeschrieben, dies ist alle 5 Jahre nachzuweisen. Dies kann auf der Grundlage des vorliegenden Papiers nach Beschlussfassung und unter Mitwirkung der Gemeindevertreter erfolgen.

Herr Jonas bittet, in der Frage des LAP nach vorn zu blicken. Der LAP enthält kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Das Intervall von 5 Jahren zur Überprüfung und die Beteiligung der Öffentlichkeit hat die EU vorgegeben. Es ist ein Rahmenplan, der keine direkte Wirkung hat, aber Forderungen transportieren kann.

Es ist daher wichtig, Forderungen und Maßnahmen zu erfassen und die Umsetzung immer wieder zu prüfen.
Von den 150 Gemeinden in Brandenburg die einen LAP aufzustellen haben, haben etwa die Hälfte die Forderung bereits erfüllt, etwa 10 arbeiten daran wie jetzt Rangsdorf. Es ist besser, jetzt als später einen LAP zu erstellen oder die Forderung gar zu ignorieren. Das vorliegende Papier ist ein Anfang. Die Mindestanforderungen sind erfüllt, wenn es beschlossen wird.
Zur Frage des weiteren Verfahrens erklärt Herr Rocher, dass die heutigen Hinweise aufgenommen werden. Es wird ein Protokoll gefertigt, dass dem LAP beigefügt wird. Die Hinweise werden erfasst und über die Ergänzungen des LAP wird im Bauausschuss Ende Januar beraten und dieser der Gemeindevertretung dann zur Beschlussfassung vorgelegt.

Herr Rocher bedankt sich bei den Anwesenden und beendet die Versammlung um 21:30 Uhr.

Rangsdorf, den 06.01.2016

Rocher
Versammlungsleiter

Dr. Gossing
Schriftführerin