

Bericht

Lärmaktionsplan Petershagen/Eggersdorf



Mai 2014

LK Argus GmbH

Bericht

Lärmaktionsplan Petershagen/Eggersdorf

Auftraggeber

Gemeinde Petershagen/Eggersdorf

Bauamt

Am Markt 8

15345 Petershagen/Eggersdorf

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Falk Kumsteller

Dipl.-Ing. Sibylle Rath

Berlin, Mai 2014

Inhalt

			Petershagen/ Eggersdorf Lärmaktionsplan
1	Einleitung	1	
	1.1	Untersuchungsgebiet	1
	1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	2
	1.3	Auslösewerte und Grenzwerte	3
	1.4	Zuständige Behörden	4
	1.5	Vorgehensweise	5
2	Bestandsanalyse	6	
	2.1	Lärmkartierung für den Straßenverkehr	7
	2.2	Infrastruktur des Straßenverkehrs	12
	2.3	Auswertung der vorhandenen Planungen	17
3	Ruhige Gebiete	27	
4	Maßnahmenplanung und Wirkungsanalysen	31	
	4.1	Mögliche Maßnahmen	31
	4.2	Lärmarme Fahrbahnbeläge	34
	4.3	Geschwindigkeitsreduzierung	36
	4.4	Wirkungsprognosen und Empfehlungen	41
5	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	42	
		Tabellenverzeichnis	43
		Abbildungsverzeichnis	43

Bildnachweis Titel: LUGV Brandenburg.

1 Einleitung

Für Petershagen/Eggersdorf wird ein Lärmaktionsplan der zweiten Stufe nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Die Lärmaktionsplanung erfolgt für den Straßenverkehr.

Die Lärmaktionsplanung erarbeitet für ein gegenüber der ersten Stufe verdichtetes Untersuchungsnetz geeignete und sich an den örtlichen Gegebenheiten der Gemeinde orientierende Maßnahmen, mit denen die Lärmbelastung gesenkt und die Lebensqualität erhöht werden kann. Besonders potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen sollen vermieden, Belästigungen verringert und den Bewohnern in Petershagen/Eggersdorf ein ungestörter Schlaf ermöglicht werden.

1.1 Untersuchungsgebiet

Petershagen/Eggersdorf ist eine Gemeinde im Landkreis Märkisch-Oderland in Brandenburg. Sie liegt östlich von Berlin. Die Gemeinde ist aus dem Zusammenschluss der Gemeinden Petershagen und Eggersdorf entstanden.

In Petershagen/Eggersdorf leben 13.865 Personen auf einer Fläche von 17,6 km². Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 788 Personen/km².¹

Südwestlich der Gemeinde verläuft die Autobahn A 10 (Berliner Ring) mit der Anschlussstelle Berlin-Hellersdorf. Die Bundesstraße B 1 verläuft südlich des Gemeindegebietes und verbindet die Städte Berlin und Küstrin/Kostrzyn Polen mit Petershagen/Eggersdorf.

Petershagen/Eggersdorf verfügt über einen S-Bahnanschluss der S 5 mit Verbindungen nach Strausberg und Berlin im 20-min-Takt. Im Gemeindegebiet von Petershagen/Eggersdorf befindet sich die S-Bahn-Station Petershagen-Nord. Die S-Bahn-Trasse zerschneidet das Gemeindegebiet in einen Nordbereich (Petershagen-Nord und den größten Teil von Eggersdorf) und einen Südbereich (Petershagen-Dorf, Petershagen-Süd und Eggersdorf-Süd).

Verschiedene Buslinien der Märkisch-Oderland GmbH (BMO) fahren im Gemeindegebiet. Die Buslinie 932 verbindet Petershagen/Eggersdorf mit Strausberg. Die Route der Linie 948 verläuft zwischen den S-Bahnhöfen Petershagen und Fredersdorf über Bruchmühle. Die Linie 949, verkehrt zwischen den S-Bahnhöfen Petershagen und Fredersdorf über Eggersdorf Süd und Petershagen Süd. Die Busse bieten von Montag bis Freitag einen 1-h-Takt. Die Linien

¹ Land Brandenburg, Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV): Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2012 für die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf, September 2012.

948 und 949 verkehren auch an Samstagen. An allen drei Bahnhöfen (Fredersdorf, Petershagen Nord und Strausberg) bestehen Anschlüsse an die S-Bahn S 5, am Bahnhof Strausberg auch an die Regionalbahn NE 26 (Berlin-Lichtenberg-Müncheberg-Kostrzyn Polen).

Zudem existiert die Rufbuslinie R933 von S Petershagen Nord nach Altlandsberg Markt (2-h-Takt).

Im Gemeindegebiet verläuft ein Teilstück der Radroute R 1 (Europäischer Fernradweg von Boulogne-sur-Mer in Frankreich nach Sankt Petersburg in Russland) straßenbegleitend an der Landesstraße L 33, über die Bötze- und die Landhausstraße.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

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

Die in Anhang V der Richtlinie genannten möglichen Maßnahmen sind sehr allgemein gehalten (Verkehrsplanung, Raumordnung, quellenorientierte technische Maßnahmen, Verringerung der Schallübertragung, verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize). Es gibt jedoch Arbeitshilfen wie die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung⁵, Forschungsvorhaben⁶ oder Leitfä-

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

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

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

⁵ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz – AG Lärmaktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung -, Stand 18.06.2012.

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

den und Handreichungen der Bundesländer⁷, die im Aktionsplan Petershagen/Eggersdorf berücksichtigt werden.

Das vorhandene Regelwerk sieht für die zweite Stufe folgende Arbeiten und Fristen vor:

Bis 30. Juni 2012	Erstellen von Lärmkarten (2. Stufe) für 2. Stufe der Lärmkartierung
	Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz / Jahr) Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Zugfahrten / Jahr) Großflughäfen (> 50.000 Flugbewegungen / Jahr) Ballungsräume (>100.000 Einwohner)
Bis 18. Juli 2013	Erstellen von Lärmaktionsplänen / Meldung an die EU
Spätestens alle 5 Jahre	Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan

Bericht
Mai 2014

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

1.3 Auslösewerte und Grenzwerte

Es gibt in Deutschland keine verbindlichen Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Gemäß der Lärmwirkungsforschung ist statistisch nachweisbar, dass bei Mittelungspegeln tagsüber über 65 dB(A) bzw. nachts über 55 dB(A) das Risiko von Herz- / Kreislauferkrankungen zunimmt. Dies entspricht den Prüfwerten, die vom Land Brandenburg empfohlen werden.⁸

Daher werden als Auslösekriterium für die Lärmaktionsplanung die folgenden Mittelungspegel herangezogen:

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

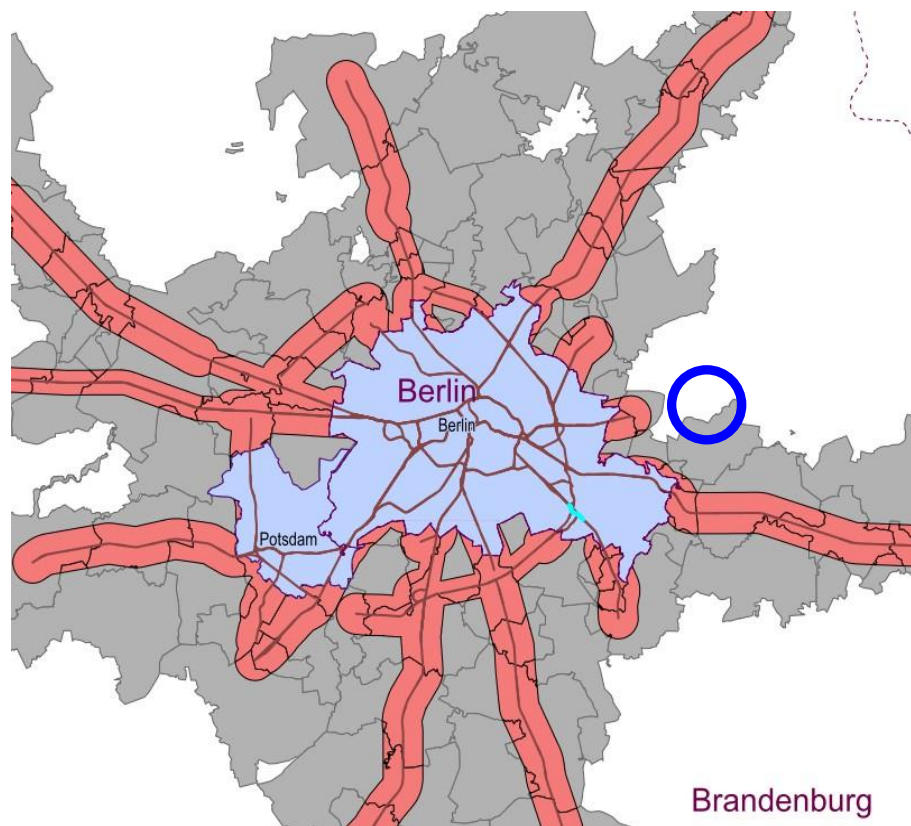
⁷ Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) des Landes Brandenburg: Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Stand 05.06.2012.

⁸ Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) des Landes Brandenburg: Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Stand 05.06.2012.

1.4 Zuständige Behörden

Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs wurde durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (LUGV) erarbeitet. Für die Lärmkartierung des Schienenverkehrs ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Dessen Ergebnisse liegen voraussichtlich erst 2014 vor. Nach Darstellung der Übersichtskarte zum Kartierungsumfang der zweiten Stufe des EBA ist die Eisenbahnstrecke durch Petershagen/Eggersdorf in dieser Stufe nicht kartierungspflichtig (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Kartierungsumfang der Haupteisenbahnstrecken in der zweiten Stufe (2012, rot)



Quelle: Eisenbahnbundesamt.

Die Lärmaktionsplanung liegt gemäß BImSchG § 47e Abs.1 in der Verantwortung der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf. Zuständig ist dort:

Gemeinde Petershagen/Eggersdorf
Bauamt
Am Markt 8
15345 Petershagen/Eggersdorf

1.5 Vorgehensweise

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan
Bericht
Mai 2014

Die Lärmaktionsplanung für Petershagen/Eggersdorf hat folgende Schwerpunkte:

- Bestandsanalyse
- Erarbeitung von ruhigen Gebieten,
- Maßnahmenplanung und Wirkungsanalysen,
- Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.

Die Bestandsanalyse umfasst die Ergebnisse der aktuellen Lärmsituation und analysiert die Lärmschwerpunkte für den Straßenverkehr. Bereits vorhandene Maßnahmen und Planungen werden hinsichtlich ihrer Wechselwirkung zur Lärmaktionsplanung ausgewertet.

Gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie werden Ruhige Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden sollen, festgelegt.

Für die Belastungsschwerpunkte in Petershagen/Eggersdorf werden wirksame Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet. Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer akustischen Wirkung qualitativ abgeschätzt und mit einer Prioritätenreihung versehen.

Die Öffentlichkeit wird über die Lärmaktionsplanung informiert und an der Planung beteiligt. Es erfolgt eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans für die Meldung an die EU.

2 Bestandsanalyse

In der aktuellen zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung sind folgende Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.000 Kfz / 24 Stunden kartierungs- und bearbeitungspflichtig:

- Landesstraßen L 33 (Altlandsberger Chaussee) und
- L 303 (Umgehungsstraße, Strausberger Straße, Eggersdorfer Weg).

Um nach Möglichkeit alle Hauptverkehrsstraßen der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf über die Lärmkartierung abzubilden, hat das LUGV für ein erweitertes Straßennetz folgender Straßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 1.000 Kfz / 24 Stunden Lärmkarten erstellt (vgl. Abbildung 2):

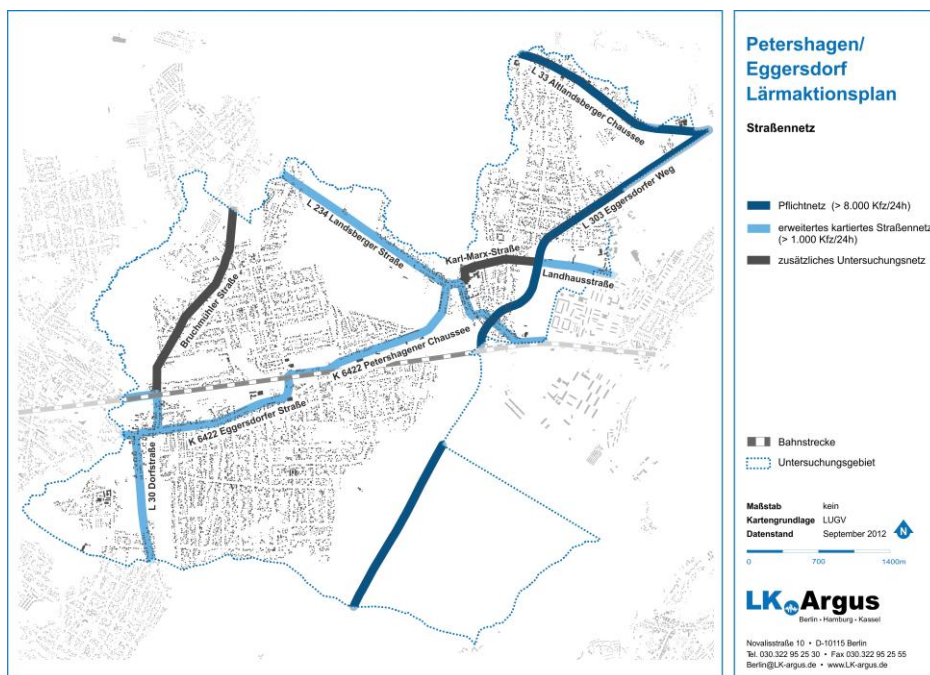
- Landesstraßen L 30 (Bahnhofstraße/Petershagen, Lindenstraße, Dorfstraße, Tasdorfer Straße) und L 234 (Bahnhofstraße/Eggersdorf, Ernst-Thälmann-Straße, Wilhelmstraße, Landsberger Straße),
- Kreisstraße K 6422 (Petershagener Chaussee, Eggersdorfer Straße, Fredersdorfer Straße),
- Gemeindestraße Landhausstraße.

Nicht lärmkartiert, aber dennoch im Rahmen der Lärmaktionsplanung mitbetrachtet werden die Bruchmühler Straße in Petershagen und die Karl-Marx-Straße in Eggersdorf.

Das Untersuchungsnetz ist in Abbildung 2 zusammenfassend dargestellt.

Abbildung 2: Untersuchungsnetz der Lärmaktionsplanung⁹

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan
Bericht
Mai 2014

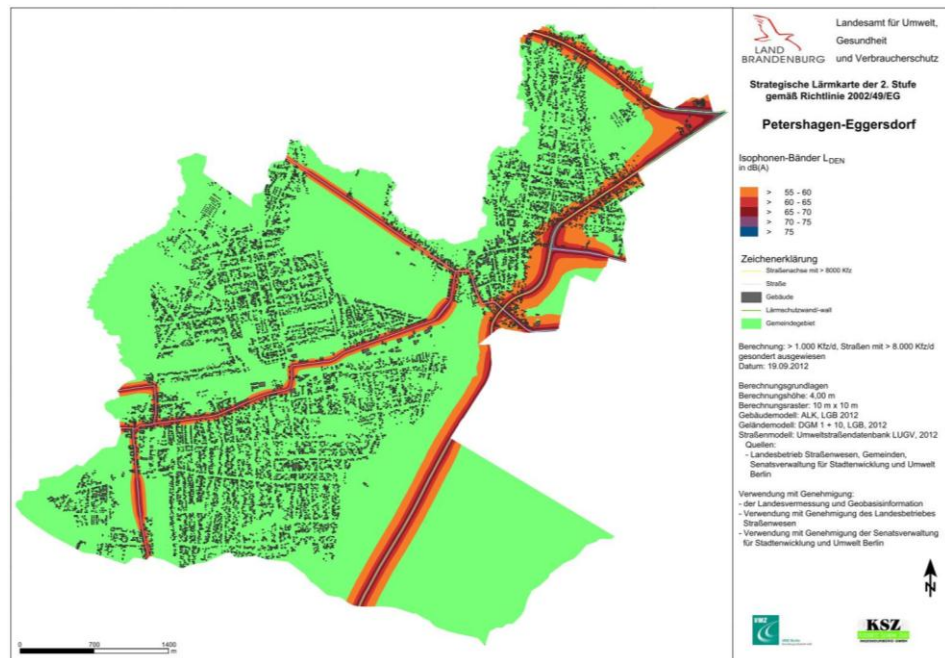


2.1 Lärmkartierung für den Straßenverkehr

In den strategischen Lärmkarten für das Tagesmittel und die Nachtstunden (Abbildung 3 und Abbildung 4) stellen die farbigen Isophonenflächen die Pegel entlang des Straßennetzes dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden.

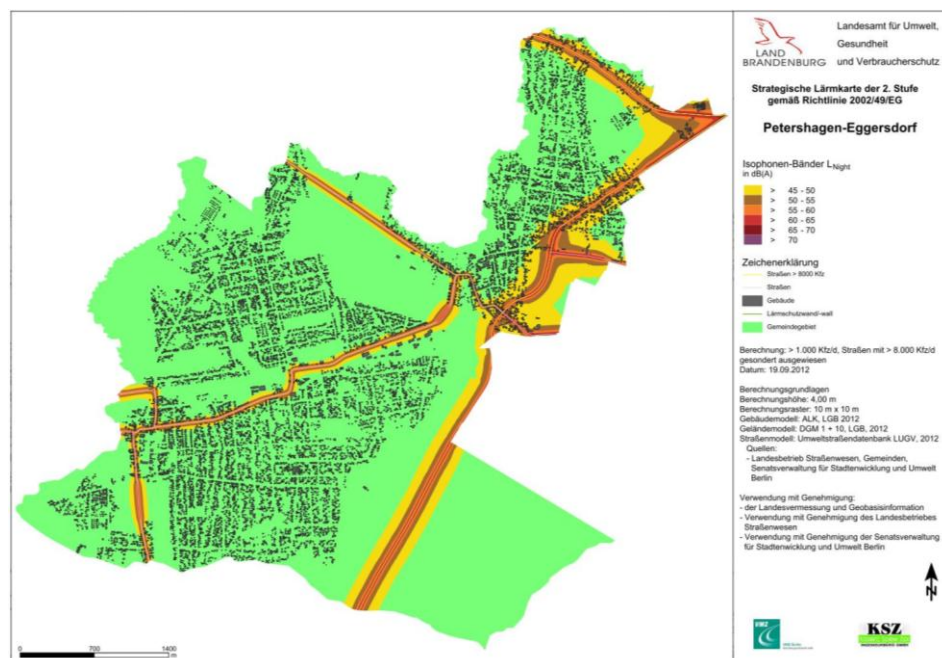
⁹ Die Abbildungen liegen dem Bericht im A3-Format bei.

Abbildung 3: Strategische Lärmkarte für das Tagesmittel



Quelle: Landesamt für Umwelt Gesundheit und Verbraucherschutz, 2012.

Abbildung 4: Strategische Lärmkarte für die Nachtstunden



Quelle: Landesamt für Umwelt Gesundheit und Verbraucherschutz, 2012.

In Tabelle 1 sind die von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner entlang des Pflichtstraßennetzes aufgeführt. Demnach sind 73 bzw. 93 Menschen von potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) betroffen.

Für die Straßen unter 8.000 Kfz / 24 Stunden wurden vom LUGV im Rahmen der Lärmkartierung keine Betroffenenzahlen errechnet. Die Zahlen geben somit nur die Betroffenheiten an den kartierungspflichtigen Abschnitten wieder. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass auch an den nicht kartierungspflichtigen Straßen Menschen von hohen Lärmpegeln betroffen sind.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen, Kitas und Krankenhäusern entlang des Pflichtstraßennetzes. Von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln über 65 dB(A) sind 42 Wohnungen betroffen sowie eine Fläche von 2 km². Dies entspricht 11,4 % der Gesamtfläche von Petershagen/Eggersdorf.

Tabelle 1: geschätzte Zahl der belasteten Menschen von Straßenverkehrslärm im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz / 24 Stunden

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Gesamtbe- völkerung	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Gesamtbe- völkerung
> 55 bis 60	234	1,7 %	> 45 bis 50	322	2,3 %
> 60 bis 65	125	0,9 %	> 50 bis 55	134	1,0 %
> 65 bis 70	69	0,5 %	> 55 bis 60	83	0,6 %
> 70 bis 75	4	0,0 %	> 60 bis 65	10	0,1 %
> 75	0	0,0 %	> 65 bis 70	0	0,0 %
			> 70	0	0,0 %
Summe	432	3,1 %	Summe	549	4,0 %

Quelle: Landesamt für Umwelt Gesundheit und Verbraucherschutz, 2012.

Tabelle 2: lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kitas und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz / 24 Stunden

L _{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl Wohnungen	Anzahl Schul- gebäude	Anzahl Kita- gebäude	Anzahl Krankenhaus- gebäude
> 55	2	280	0	2	0
> 65	1	42	0	0	0
> 75	1	0	0	0	0

Quelle: Landesamt für Umwelt Gesundheit und Verbraucherschutz, 2012.

Verortung der Lärmbetroffenheiten

Für die Lärmaktionsplanung sind vor allem die Straßenabschnitte von Bedeutung, an denen die Lärmpegel an der Fassade der anliegenden Wohngebäude

die Auslösewerte von L_{DEN} 65 dB(A) und / oder L_{Night} 55 dB(A) überschreiten (vgl. Kap. 1.3 Auslösewerte und Grenzwerte, Seite 3).

Im Ergebnis der Auswertung der vorliegenden strategischen Lärmkarten ist dies bei den in Tabelle 3 zusammengetragenen und Abbildung 5 dargestellten Straßenabschnitten der Fall. Die Bestandsanalyse und Maßnahmenplanung wird sich auf diese Straßen konzentrieren.

Tabelle 3: Straßenabschnitte des lärmkartierten Untersuchungsstraßennetzes mit Überschreitungen der Auslösewerte

Gemeindeteil	(angebaute, bewohnte) Straßenabschnitte	Überschreitung Auslösewert L_{DEN} 65 dB(A) im Tagesmittel	Überschreitung Auslösewert L_{Night} 55 dB(A) in den Nacht- stunden
Petershagen	Lindenstraße (L 30)	ja	ja
	Dorfstraße (L 30)	ja	ja
	Fredersdorfer Straße (K 6422)	ja	ja
	Eggersdorfer Straße (K 6422) zwischen Lindenstraße (L 30) und Triftstraße	ja	ja
Eggersdorf	Kreuzungsbereich Petershage- ner Chaussee (K 6422) / Landsberger Straße / Wilhelm- straße (L 234)	ja	ja
	Wilhelmstraße / Bahnhofstraße (L 234) zwischen Landsberger Straße und Umgehungsstraße	nein	ja
	Ernst-Thälmann-Straße (L 234) zwischen Umgehungsstraße und Bahnhofstraße	ja	ja
	Umgehungsstraße (L 303) zwischen Gemeindegrenze und Neue Straße	ja	ja
	Umgehungsstraße (L 303) zwischen Landhausstraße und Strausberger Straße (L 303)	ja	ja
	Strausberger Straße (L 303) zwischen Umgehungsstraße und Grenzstraße	ja	ja
	Eggersdorfer Weg (L 303) zwischen Grenzstraße und Linzer Straße	ja	ja
	Altlandsberger Chaussee (L 33) Ortsdurchfahrt	ja	ja

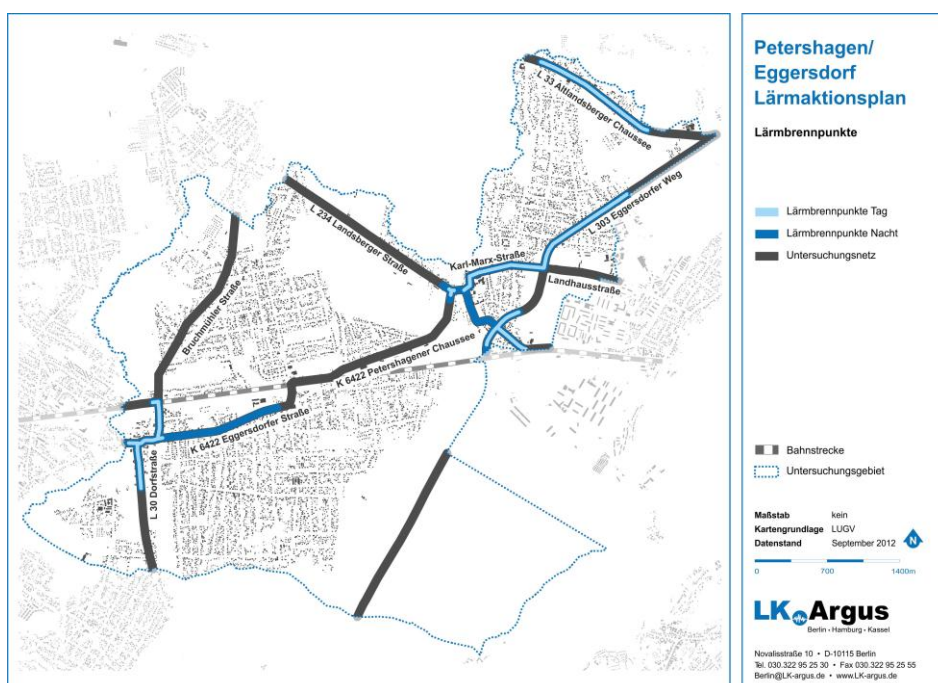
Da für die Bruchmühler Straße und die Karl-Marx-Straße keine Lärmkartierung vorliegt, wird die Lärmsituation qualitativ anhand der Rahmenbedingungen, wie

z.B. den Verkehrsstärken, dem Fahrbahnbelag und der Bebauungsstruktur, eingeschätzt.

Aufgrund der geringen Verkehrsstärke und der lockeren und größtenteils von der Fahrbahn abgerückten Bebauung ist zu erwarten, dass an den Fassaden der Wohnhäuser entlang der Bruchmühler Straße die Auslösewerte nicht erreicht werden.

Der Straßenzug Mühlenstraße – Karl-Marx-Straße - Landhausstraße weist demgegenüber eine höhere Verkehrsstärke auf. Zudem ist die Randbebauung zum Teil recht dicht und nah an der Fahrbahn. Es ist davon auszugehen, dass hier die Auslösewerte überschritten werden. Der Straßenzug wird daher ebenfalls als Lärmbrennpunkt betrachtet.

Abbildung 5: Lärmbrennpunkte



2.2 Infrastruktur des Straßenverkehrs

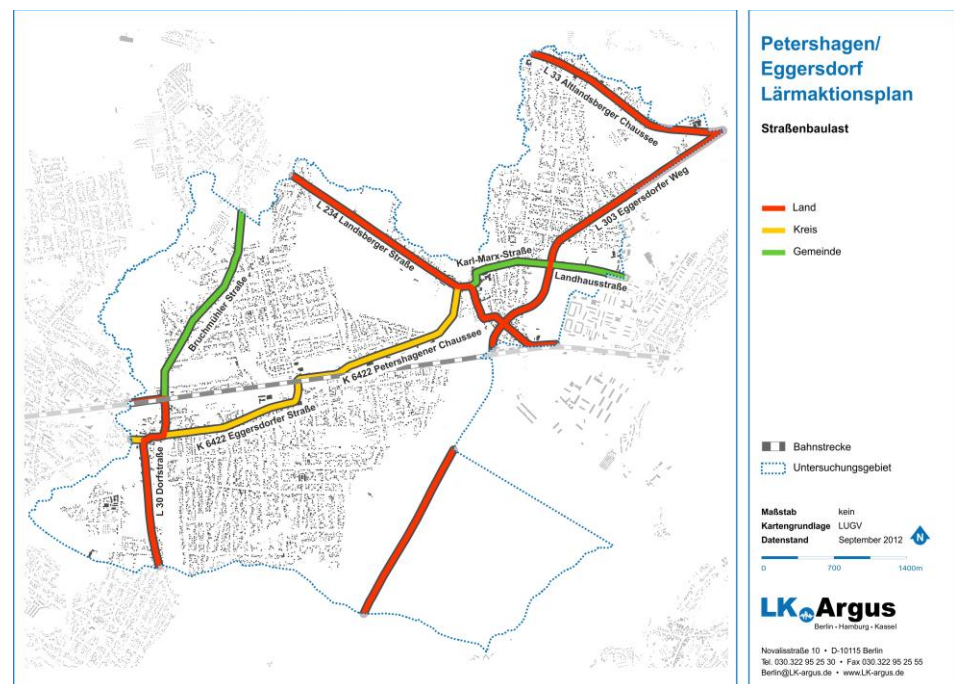
Straßenklassifizierung

In der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf sind neben den Landesstraßen L 30 (Bahnhofstraße, Lindenstraße, Dorfstraße, Tasdorfer Straße), L 33 (Altlandsberger Chaussee), L 234 (Bahnhofstraße, Ernst-Thälmann-Straße, Wilhelmstraße, Landsberger Straße) und L 303 (Umgehungsstraße, Strausberger Straße, Eggersdorfer Weg), auch die Kreisstraße K 6422 (Petershagener Chaussee, Eggersdorfer Straße, Fredersdorfer Straße) kartiert worden.

Der straßenzug Mühlenstraße – Karl-Marx-Straße – Landhausstraße und die Bruchmühler Straße sind Gemeindestraßen.

Eine Übersicht über die Straßenkategorien im Untersuchungsstraßennetz gibt die Abbildung 6.

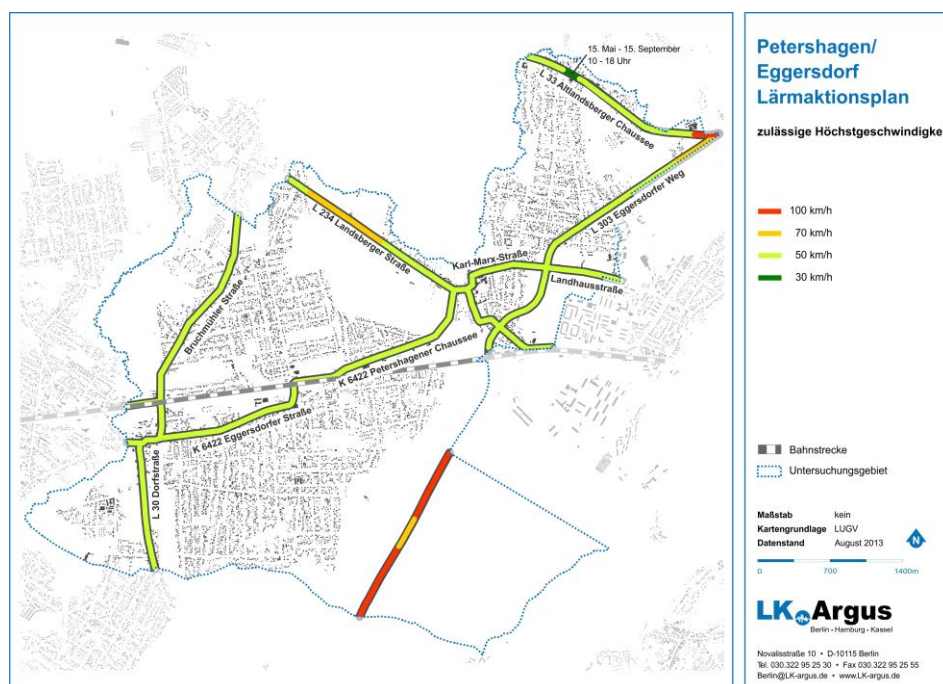
Abbildung 6: Straßenkategorien



Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

In den angebauten Innerortslagen gilt auf den Straßen des Untersuchungsnetzes für Pkw in der Regel eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Außerhalb der bebauten Ortslagen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 bis 100 km/h. An der L 33 (Altlandsberger Chaussee) zwischen Bötzsee-straße und Mittelstraße gilt in den Sommermonaten zwischen 15. Mai und 15. September in der Zeit zwischen 10 Uhr und 18 Uhr Tempo 30¹⁰ (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: zulässige Höchstgeschwindigkeiten

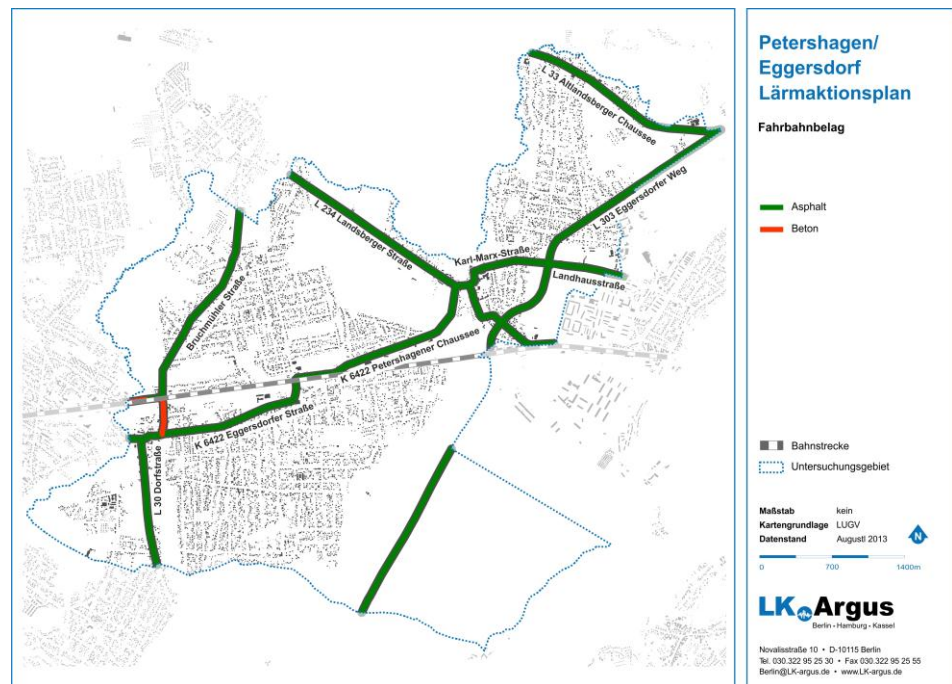


¹⁰ Die saisonale Geschwindigkeitsbeschränkung muss jährlich neu beantragt werden.

Fahrbahnbelag und Fahrbahnzustand

Mit Ausnahme des außerorts liegenden Teilstücks der Bahnhofstraße (L 30) und des Teilbereichs der Lindenstraße (L 30) zwischen Bahnhofstraße und K 6422 in Petershagen sind alle in der Lärmaktionsplanung berücksichtigten Straßen in konventioneller Asphaltbauweise ausgeführt. In der Bahnhofstraße und der Lindenstraße besteht die Fahrbahn zum Teil aus Beton. (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 8: Fahrbahnbelag



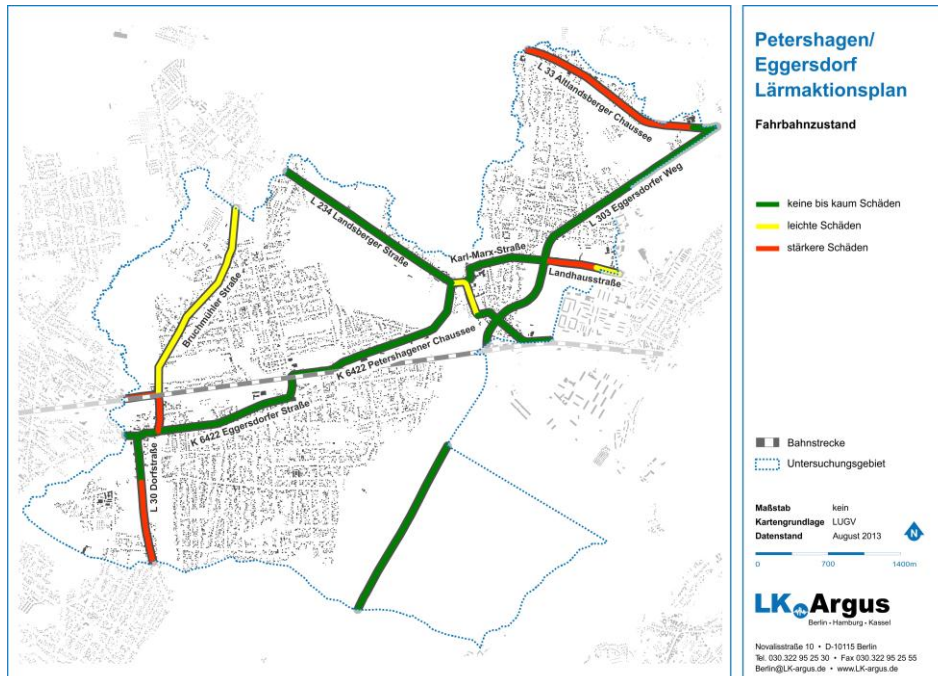
Neben der Fahrbahnoberfläche spielt bei der Lärmbelastung auch der Fahr-
bahnzustand eine Rolle. Fahrbahnschäden in akustisch relevantem Ausmaß
wurde bei den Ortsbesichtigungen für folgende Straßenabschnitte festgestellt
(vgl. Abbildung 7):

- L 30 Bahnhofstraße (Petershagen),
- L 30 Lindenstraße (von Bahnhofstraße bis K 6422),
- L 30 Tasdorfer Straße,
- L 33 Altlandsberger Chaussee von der westlichen Gemeindegrenze bis zur
Garzauer Chaussee,
- Landhausstraße (von Umgehungsstraße bis Am Kieferngrund).

Leichte Fahrbahnschäden sind an folgenden Straßenabschnitten zu finden:

- L 234 Bahnhofstraße bis Wilhelmstraße,
- Landhausstraße (von Am Kieferngrund bis östliche Gemeindegrenze),
- Bruchmühler Straße.

Abbildung 9: Fahrbahnzustand



Verkehrsstärken und Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs

Die Verkehrsstärken werden der vorhandenen Lärmkartierung entnommen. Zusätzlich wurde an der Bruchmühler Straße im Jahr 2013 eine Verkehrszählung vorgenommen. Für die Karl-Marx-Straße wurden vom Auftraggeber Daten bereitgestellt, die auf Zählungen im Jahre 2008 beruhen.

Die höchsten Verkehrsstärken trägt die Landesstraße L 33 mit täglich im Durchschnitt über 12.000 Kfz, gefolgt von der L 303 mit über 10.000 Kfz/24h.

Die Landhausstraße, die Karl-Marx-Straße, das Teilstück der L 234 (Bahnhofstraße, Ernst-Thälmann-Straße) von der Gemeindegrenze bis zur L 303 in Eggersdorf und die Fredersdorfer Straße (K 6422) sind mit 5.000 Kfz/24h bis 7.500 Kfz/24h belastet

Alle weiteren Straßen des Untersuchungsnetzes besitzen geringere Verkehrsstärken unter 5.000 Kfz/24h. Eine Gesamtübersicht gibt die Abbildung 10. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nur bezogen auf den Lkw-Verkehr zeigt Abbildung 11.

Abbildung 10: Verkehrsmengen Kfz

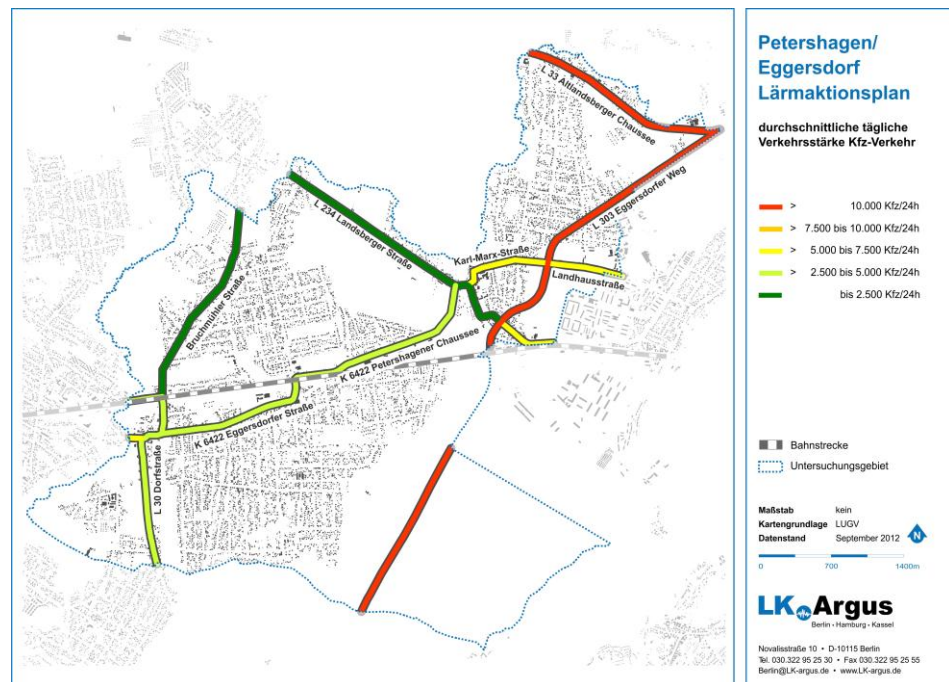
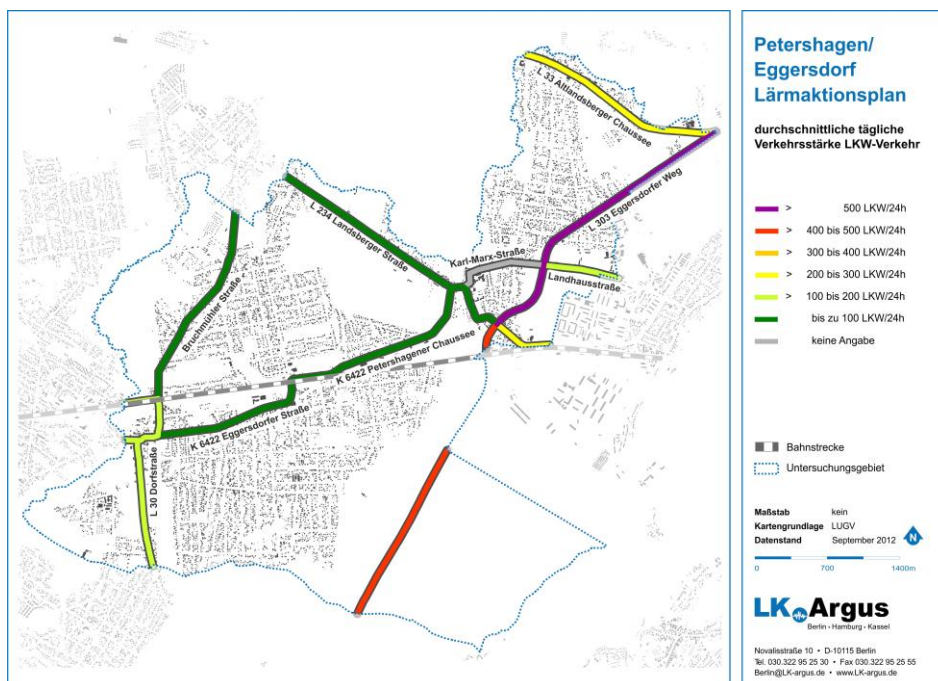


Abbildung 11: Schwerverkehr



2.3 Auswertung der vorhandenen Planungen

Eine wesentliche Grundlage für das Maßnahmenkonzept sind neben den vorliegenden Lärmkartierungen die bereits vorhandenen Planungen. Viele der in Petershagen/Eggersdorf von der Gemeinde beschlossenen Planungen beinhalten Maßnahmen, die neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung haben. Es ist daher nahe liegend, diese zunächst ausfindig zu machen und die darin enthaltenen Hinweise und Empfehlungen soweit möglich in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen.

Nachfolgend werden die vorhandenen Planungen beschrieben. Relevante Planungen mit Auswirkungen auf die Lärmsituation sind:

- das Leitbild 2020 der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf (2008)¹¹,
- die Straßenausbaukonzeption 2001 / das Straßenausbauprogramm 2020 der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf (1995 / 2011)^{12 / 13},
- das ÖPNV-Konzept für Altlandsberg, Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen/Eggersdorf (Ergebnisbericht November 2011)¹⁴,

¹¹ Leitbild 2020 der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf, Juli 2009.

¹² Straßenausbaukonzeption Gemeinde Petershagen/Eggersdorf, 2001.

¹³ Straßenausbauprogramm 2020, November 2011.

- der Landschaftsplan (Entwurf Dezember 2011)¹⁵,
- der Flächennutzungsplan (April 2012)¹⁶.

2.3.1 Leitbild 2020

Das Leitbild der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf wurde am 18.09.2008 von der Gemeindevertretung beschlossen. Es bildet somit die Grundlage für die Entwicklung der Gemeinde bis zum Zeithorizont 2020.

Es wurden Leitlinien für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde erarbeitet, wobei besonders der naturnahe Charakter von Petershagen/Eggersdorf erhalten und entwickelt werden soll.

In Bezug auf die Lärmaktionsplanung sind vor allem die Leitlinien für die „Siedlungsstruktur“, für „Natur- und Landschaftsschutz, Klima und Energie“, sowie für den „Verkehr“ relevant.

Bei der „Siedlungsstruktur“ wird u.a. auf den Erhalt der Frei-, Grün- und Erholungsflächen und den Straßenbäumen verwiesen. Zudem sollen keine Flächen im Außenbereich für eine weitere Siedlungsentwicklung in Anspruch genommen werden (S. 8, 10).

Beim Thema „Natur- und Landschaftsschutz, Klima und Energie“ wird die Vermeidung von Lärmbelästigung und der Erhalt des Alleenbestandes und der Freiflächen angesprochen (S. 9).

Beim Verkehr stehen die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und die Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Kinder, Behinderte und Senioren im Vordergrund (S. 9, 18, 22-23).

Diese Leitlinien unterstützen mit ihren Zielen auch die Lärmaktionsplanung.

¹⁴ ÖPNV-Konzept für Altlandsberg, Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen/Eggersdorf, Ergebnisbericht, November 2011.

¹⁵ Landschaftsplan der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf, Februar 2012.

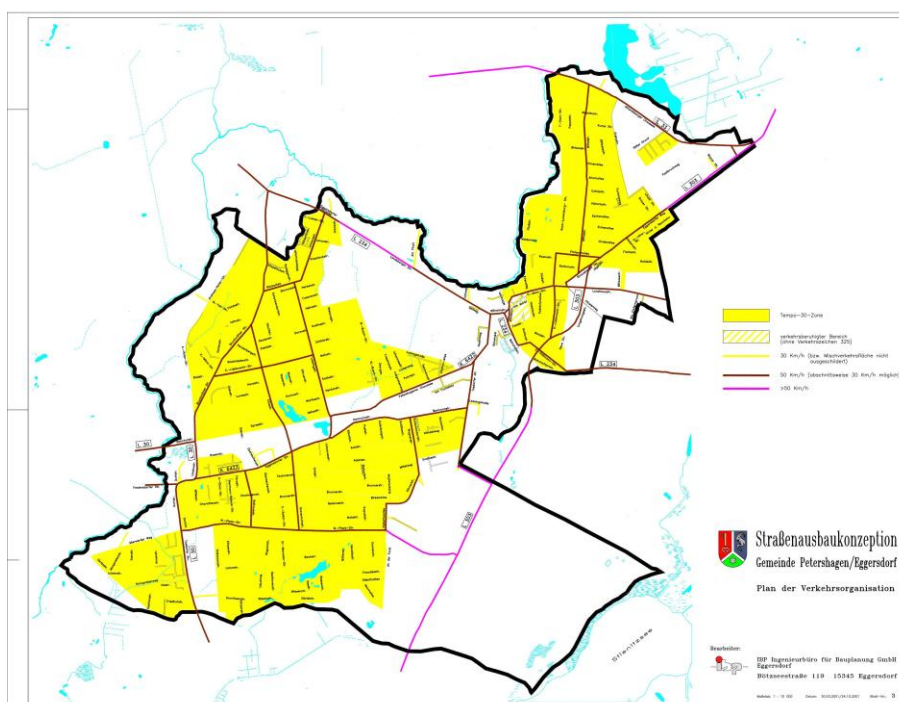
¹⁶ Flächennutzungsplans, Änderung April 2012.

2.3.2 Straßenausbaukonzeption 2001 / -programm 2020

Die Straßenausbaukonzeption vom Dezember 1993 wurde 1995 als Arbeitsgrundlage beschlossen, 2001 fortgeschrieben und von der Gemeindevertretung nochmals bestätigt. (S.1-2)

Die überörtlichen Straßen und die Durchgangsstraßen wurden einheitlich als Vorfahrtsstraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten von ≥ 50 km/h festgelegt. Für die Anliegerstraßen in den Wohnbereichen wurden weitgehend Tempo-30-Zonen eingerichtet. (S. 6)

Abbildung 12: Straßenausbaukonzeption 2001 – Verkehrsorganisation (gelb Tempo-30-Zonen, braun 50 km/h, pink >50 km/h)



Für die auch aus Sicht der Lärmaktionsplanung sinnvolle Geschwindigkeitsdämpfung der Landesstraßen und der Kreisstraße werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen (S. 8):

OT Petershagen:

- Tasdorfer Straße (L 30) – Mittelinsel vor Wilhelm-Pieck-Straße (umgesetzt),
- Eggersdorfer Straße (K 6422) – Mittelinsel mit Querungshilfe an der Hermannstraße (umgesetzt).

OT Eggersdorf:

- Eggersdorfer Weg (L 303) – Mittelinsel am Ortseingang und Mittelinsel mit Querungshilfe oder Lichtsignalanlage an der Bötzeestraße (umgesetzt),

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan

Bericht
Mai 2014

- Altlandsberger Chaussee (L 33) – Mittelinsel am Ortseingang und Mittelinsel mit Querungshilfe an der Bötzseestraße oder am Zugang zum Freibad Bötzsee (noch nicht realisiert),
- Wilhelmstraße (L 234) – Fahrradfurten an der Petershagener Chaussee/Landsberger Straße (noch nicht realisiert).

Die Einrichtung folgender Fußgängerüberwege und Ampelanlagen sollen zur Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer geprüft werden (S. 8):

OT Petershagen:

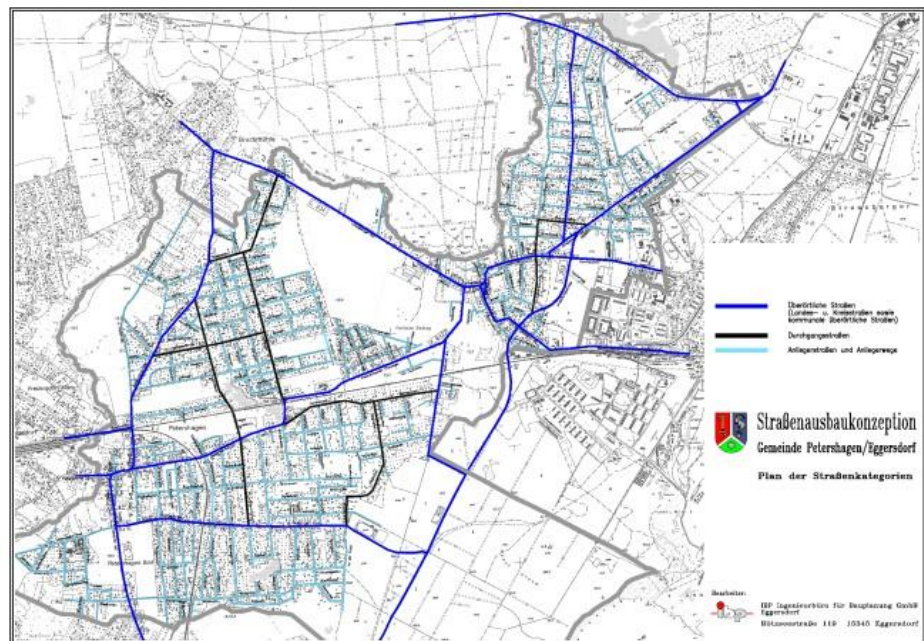
- Eggersdorfer Straße(K 6422)/Elbestraße – Ampelanlage wegen Gesamtschule (durch Mittelinsel ersetzt).

OT Eggersdorf:

- Karl-Marx-Straße – Ampelanlage wegen Grundschule (umgesetzt),
- Karl-Marx-Straße – Fußgängerüberweg wegen Sparkasse, Kirche (noch nicht realisiert).

Die Straßenausbaukonzeption sieht zur Befestigung der kommunalen überörtlichen und Durchgangsstraßen bereits aus Lärmschutzgründen die Asphaltbauweise vor.

Abbildung 13: Straßenausbaukonzeption 2001 – Plan der Straßenkategorien (dunkelblau - Überörtliche Straßen, schwarz - Durchgangsstraßen, hellblau – Anliegerstraßen)



Zur Radwegeplanung macht die Straßenausbaukonzeption lediglich die Aussage, dass es anzustreben ist, an überörtlichen Straßen- und Durchgangsstraßen Radwege anzuordnen. (S. 10)

Alle überörtlichen und innerörtlichen Durchgangsstraßen sind befestigt. Das Straßenausbauprogramm 2020 legt nunmehr fest, in welcher zeitlichen Abfolge und welchem Ausbaustandard die noch größtenteils unbefestigten Anliegerstraßen bis 2020 ausgebaut werden sollen.

2.3.3 ÖPNV-Konzept für Altlandsberg, Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen/Eggersdorf (2011)

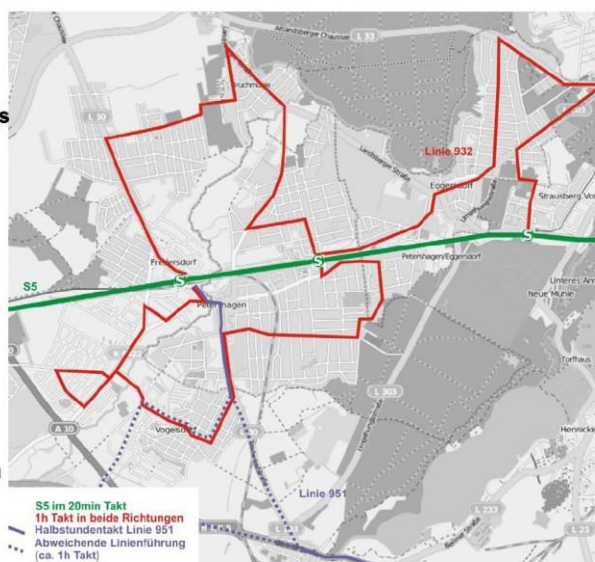
Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wurde vom Landkreis Märkisch-Oderland und den Kommunen Altlandsberg, Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen/Eggersdorf eine Untersuchung in Auftrag gegeben.

Die Gemeinden verfügen über ein stetiges Bevölkerungswachstum seit 1999 und einen Auspendlerüberschuss. „Insgesamt pendeln aus den Gemeinden 12.333 Personen aus, davon ca. 54% nach Berlin. Weitere wichtige Arbeitsorte für die Arbeitnehmer aus den Gemeinden [...] stellen Strausberg, Neuenhagen, Rüdersdorf bei Berlin und Hoppegarten dar.“ (S. 7)

Es wurde ein Halblinienkonzept mit Ausrichtung auf die S-Bahn-Haltestellen mit einer kostenorientierten Variante entwickelt (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Halbringkonzeption – kostenorientierte Variante 2

- **1h-Takt in allen drei Halbringbereichen im Zweirichtungsbetrieb**
- **Alle Fahrten des Nordrings mit dem Ostringbereich durchgebunden**
- **Halbring mit S-Bahnverknüpfung an den drei Bogenenden ermöglicht Fahrgästen 2 Verbindungen/h in Richtung Berlin**
- **Durchbindung zwischen Nord- und Süd entfällt**
- **Vogelsdorf und Dorfstr. Petershagen weiter durch 951 an S-Bahn angebunden**

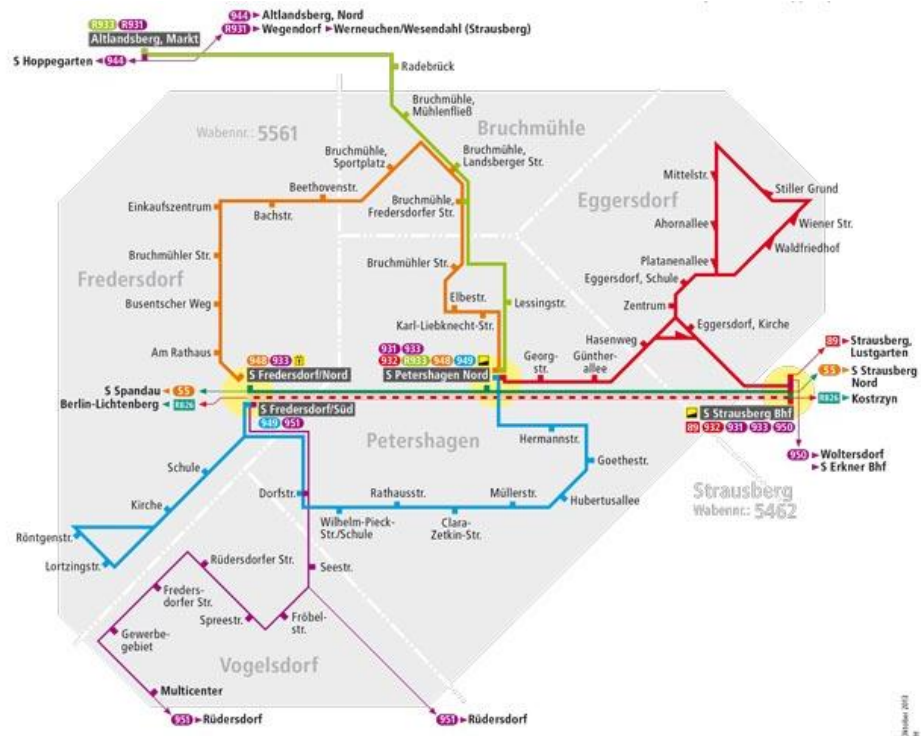


Quelle: ÖPNV-Konzept für Altlandsberg, Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen/Eggersdorf, 2011, S. 25.

Mit dem Fahrplanwechsel 2011/12 am 11.12.2011 wurde das Konzept umgesetzt. Nach zweijähriger Testphase wurde das Liniennetz mit dem Fahrplan-

wechsel im Dezember 2013 erneut aktualisiert. Abbildung 15 zeigt das aktuelle Liniennetz für Petershagen/Eggersdorf.

Abbildung 15: Liniennetz Petershagen/ Eggersdorf



Quelle: Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH BMO, 2014.

2.3.4 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf wurde 2008 bis 2010 parallel zum Flächennutzungsplan überarbeitet. Für den Lärmaktionsplan sind vor allem die vorhandenen und geplanten Erholungsflächen von Interesse, da diese Flächen für die Ausweisung ruhiger Gebiete näher betrachtet werden.

Petershagen/Eggersdorf hat einen hohen Anteil an Siedlungsflächen (über 50 %) mit überwiegend lockerer, teilweise stark durchgrünter Bebauung.

Die wenigen verbliebenen freien Landschaftsräume im Raum Petershagen/Eggersdorf sind (S. 73):

- „Waldgebiete am Stienitzsee und am östlichen Ortsrand von Eggersdorf „ (Das größte Waldgebiet innerhalb der Gemeindegrenzen befindet sich östlich von Petershagen in Richtung Stienitzsee. Dieser Wald wird von einer stark befahrenen Landstraße [L 303] durchschnitten) sowie
- „die (...) Niederungslandschaft des Fredersdorfer Mühlenfließes mit Acker- und Grünland am westlichen Ortsrand von Petershagen und zwischen Petershagen und Eggersdorf.“

Der Stienitzsee an das Gemeindegebiet östlich anschließend und der Bötzsee nördlich der Gemeindegrenze sind Erholungsräume von regionaler Bedeutung. (S. 77)

Ortsbezogene Erholungsräume sind der Theilungssee, der Giebelsee, der Waldsportplatz (Sport- und Spielstätten am Ortsrand von Petershagen-Süd), der Mühlenteich, der Schillerteich und der historische Dorfkern Petershagen. (S. 77)

Zum Lärm macht der Landschaftsplan folgende Aussagen:

„Die innerhalb der Gemeinde befindlichen Durchgangsstraßen und die überörtlichen Straßen (...) werden als stark befahren wahrgenommen und wirken in unterschiedlichen Radien verlärmend auf ihre Umgebung. Gutachterlich ermittelte Prognosen von Geräuschimmissionen im Rahmen von Bebauungsplanverfahren ergaben, dass stellenweise Schallschutzmaßnahmen entlang der Straßen und Bahntrasse in den Bebauungsplänen festgesetzt werden mussten (...). Die die Ortschaft zerschneidenden Bahntrassen stellen ebenfalls störende Lärmquellen dar.“ (S. 33)

„Die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf liegt an der S-Bahn Strecke Berlin-Strausberg und an der Fernbahn Berlin-Kietz, die mitten durch den Ortsteil Petershagen verläuft und diesen in einen Nord- und Südteil teilt. Der S-Bahnhof Petershagen-Nord befindet sich in zentraler Lage am Giebelsee. Eine weitere Schienenverbindung besteht von Petershagen nach Rüdersdorf. Hier verkehren jedoch nur Güterzüge.“ (S. 88)

Konflikte mit dem Verkehr und mögliche Verbesserungsmaßnahmen, die im Landschaftsplan genannt werden, sind (S. 90-91):

- Die Bahnlinien/Gleisanlagen Berlin-Strausberg, Berlin-Kietz, Petershagen-Rüdersdorf zerschneiden Siedlungsbereiche (Barrierewirkung) und beeinträchtigen wertvolle Biotope (Auenbereich Fredersdorfer Mühlenfließ, Giebelsee, Niederung östlich Eggersdorf-Süd) und führen zu Lärmbeeinträchtigungen - mögliche Maßnahmen: Schaffung zusätzlicher Übergänge für Fußgänger/Radfahrer in Wiesenstr. / Dorotheenstr., Schallschutzmaßnahmen. („Ein weiterer Übergang wird an der geplanten Wohnbaufläche zwischen Eggersdorfer Straße und S-Bahn in Verlängerung der Rosenstraße vorgeschlagen“ (S. 118).
- Die L 303 zerschneidet den Waldbereich Stienitzsee - mögliche Maßnahmen: Schaffung sicherer Überwege für Erholungssuchende, Verminderung der Lärm- und Schadstoffausbreitung durch Erhalt und Schaffung stufig aufgebauter Waldränder/ Emissionsschutzpflanzungen, Verminderung der Emissionen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen.
- Der Fredersdorfer Mühlenfließ Bereich wird durch die K 6422 (Fredersdorfer Straße), L 30 (Bahnhofstraße) und L 33 (Altlandsberger Chaussee)

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan

Bericht
Mai 2014

beeinträchtigt. Bei einem eventuellen Neubau der Brücken sollten die Durchlässe großzügig bemessen werden.

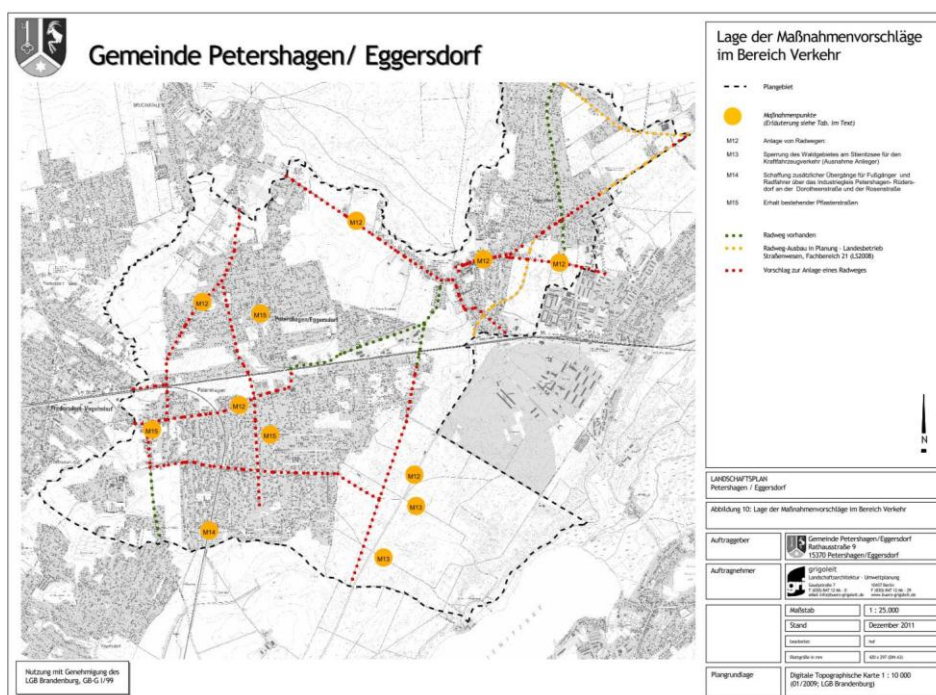
- Der Radverkehr und die Alleebäume an den Hauptverkehrsstraßen sollten durch die Anlage von Radwegen bzw. durch Baumschutzmaßnahmen geschützt werden.
- Anlage von Radwegen an allen Kreis- und Landesstraßen und an den kommunalen Straßen Karl-Marx-, Landhaus-, Tasdorfer-, Bruchmühler-, Elbe-, Gravenhain- und Wilhelm-Pieck-Straße. (S. 118)
- Alleen prägen in weiten Bereichen das Ortsbild. Insbesondere die Alleen entlang der Karl-Marx-Straße (Eggersdorf), Teile der Bruchmühler Straße und Gravenhainstraße sowie der Tasdorfer Straße (Eggersdorf) sollten saniert werden. Das Alleensystem sollte zudem systematisch ausgebaut werden. „Besonders empfohlen wird die Neuanlage von Alleen zur Gestaltung einer grünen Ortsdurchfahrt, zur Gliederung des Straßen- und des Siedlungsraumes an der Strausberger Straße und Umgehungsstraße in Eggersdorf“. (S. 119)
- „Die alten Pflasterstraßen sind zur Sicherung des typischen Ortsbildes möglichst zu erhalten. Sie bewirken darüber hinaus eine Reduzierung der Geschwindigkeit.“ (S. 117)
- „Das Waldgebiet am Stienitzsee sollte zum Schutz des Waldes, der wertvollen Biotope, der Erholungsnutzung und nicht zuletzt zur Verhinderung illegaler Ablagerung von Müll bis auf den Anliegerverkehr gänzlich für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden.“ (S. 118)
- Zum Thema Verkehrsflächen wird auf „die geplanten Straßenausbauprojekte für einige Abschnitte der Kreis- und Landesstraßen an der Altlandsberger Chaussee (Landesstraße L 33) im Ortsteil Eggersdorf (Ausbaubeginn wahrscheinlich 2012), an der Bahnhofstraße / Thälmannstraße (L 234) im Ortsteil Eggersdorf (Baubeginn 2011) und an der Eggersdorfer Straße (K 6422) im Ortsteil Petershagen (Fertigstellung Bauabschnitt 2 – 2010; Baubeginn Bauabschnitt 3 frühestens 2011)“ verwiesen. (S. 117)
- „Gleichzeitig bestehen Planungen bzw. Vorhaben zum Ausbau von Radwegen an Landesstraßen an folgenden Straßenabschnitten [nach LS 2008: Radwegkarte Brandenburg. Niederlassung Frankfurt (Oder) Landkreis Märkisch Oderland. Radwegebestand und -planungen an Bundes- und Landesstraßen. Herausgegeben vom Landesbetrieb Straßenwesen/ Fachbereich 21]: L 303 - Umgehungsstraße / Eggersdorfer Weg zwischen Linzer Str. und Garzauer Chaussee (Bauzeitraum 2007-2011), L 33 – Altlandsberger Chaussee Abs. 310 km 2,065-5,145 (Bauzeitraum 2012-2016), L 303 – Umgehungsstraße zwischen Tasdorf und Eggersdorf

(Bauzeitraum 2012-2016), L 33 - Altlandsberger Chaussee Abs. 310 km 0,000-0,200 (Bauzeitraum nach 2016). Die Gemeinde sieht die Radwegeplanung an der L 303 kritisch und verfolgt stattdessen das Ziel, einen Radweg westlich der L 303 auf der Trasse der Tasdorfer Straße [Eggersdorf] zu führen, die sich durch den Wald als Feldweg fortsetzt.“ (S. 117)

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan

Bericht
Mai 2014

Abbildung 16: Lage der Maßnahmenvorschläge im Bereich Verkehr (grüne Punkte - Radweg vorhanden, gelbe Punkte - Radweg Ausbau in Planung, rote Punkte – Vorschlag zur Anlage eines Radweges)



Quelle: Landschaftsplan, Abbildung 10.

2.3.5 Flächennutzungsplan (2012)

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf von 1996 wurde zum 01.08.2012 rechtskräftig geändert.

- „Das Straßenausbaukonzept der Gemeinde wurde berücksichtigt, indem die Verbindungsstraße (von der Wilhelm-Pieck-Straße und der Tasdorfer Straße zur Ortsumfahrung) aufgenommen und die gemeindlichen Durchgangsstraßen als örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt wurden.“ (S. 9)
- „Für den Bereich Bahnhofsumfeld S-Bhf. Petershagen [wird] der P+R-Parkplatz Süd als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (öffentliche Parkfläche) dargestellt.“ (S. 22)

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan

Bericht
Mai 2014

Im geänderten FNP wurde der Umfang der Wohnbauflächen um über 14 ha verringert. „Zu einer Inanspruchnahme bisheriger Freiflächen (durch neu dargestellte Wohnbauflächen) kommt es nur in einem einzigen Fall, ... da östlich der Bruchmühler Straße auf einer landwirtschaftlichen Nutzfläche eine Wohnbaufläche dargestellt wird.“ (S. 9)

Im Geltungsbereich des Flächennutzungsplanes verringert sich die Gesamtfläche der dargestellten Bauflächen um ca. 21 ha. (S. 49)

2.3.6 Fazit

Die betrachteten Planungen und Konzepte unterstützen die Ziele der Lärmaktionsplanung und können langfristig zu einer Lärminderung beitragen. Wesentliche Zielkonflikte mit der Lärmaktionsplanung bestehen nicht.

3 Ruhige Gebiete

Bei der Erarbeitung von Lärmaktionsplänen sind gemäß Artikel 8 Abs. 1b der Umgebungslärmrichtlinie bzw. § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG bislang nicht von Lärm betroffene Gebiete vorsorglich vor einer Zunahme des Lärms zu schützen und dadurch in einem ruhigen Zustand zu bewahren. Ziel ist es, die Gesundheit und die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhalten. Grundsätzlich kommen als ruhige Gebiete alle Bereiche in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Potentiell ruhige Gebiete sind in der Regel unbebaute, weitestgehend naturbelassene oder land- und forstwirtschaftlich genutzte, großflächige, zusammenhängende Naturräume.

Nach den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung¹⁷ können von der Plan aufstellenden Behörde auch innerstädtische Erholungsflächen betrachtet werden, die von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Dies können beispielsweise Krankenhausgebiete, Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege sein.

Eine verbindliche Kriterienauswahl für die Festlegung von ruhigen Gebieten gibt es in Deutschland nicht. Die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf besitzt daher große Handlungsspielräume zur Auswahl der ruhigen Gebiete.

Gemäß den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung sollte bei ruhigen Gebieten in Ballungsräumen der „überwiegende Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{DEN} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist in der Regel auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{DEN} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind.“

Für Petershagen/Eggersdorf wird empfohlen, sich an diesem Pegel zu orientieren. Neben den objektiven Lärmpegeln spielt aber auch das subjektive Empfinden des Lärms eine große Rolle. So können auch objektiv verlärmte Bereiche als erholsam empfunden werden. Daher wird empfohlen, neben tatsächlich ruhigen Gebieten auch Erholungsflächen festzulegen.

In Abstimmung mit der Gemeinde wurden folgende Kriterien festgelegt:

Ruhige Gebiete

- größere zusammenhängende Freiflächen (> 10 ha) am Rand bzw. außerhalb von Siedlungsflächen (Waldgebiete, Wiesen, Felder),
- $L_{DEN} < 55$ dB(A) in den Randbereichen,

¹⁷ LAI – AG Lärmaktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Aktualisierte Fassung vom 18.Juni 2012.

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan

Bericht
Mai 2014

- öffentliche Zugänglichkeit (Öffentliches Eigentum oder Privateigentum mit öffentlichen Zugangsmöglichkeiten),
- Erholungsfunktion (z.B. Wandern, Radwandern, Spaziergehen, Aufenthaltsflächen).

Erholungsflächen

- größere zusammenhängende Freiflächen mit relevanten verlärmten ($L_{DEN} > 55$ dB(A)) Bereichen, kleinere Freiflächen innerhalb von Siedlungsbereichen mit hohen Aufenthaltsqualitäten oder Verbindungsachsen/Grünzüge,
- Flächen sollen relativ zu ihrer Umgebung als ruhig wahrgenommen werden,
- öffentliche Zugänglichkeit (Öffentliches Eigentum oder Privateigentum mit öffentlichen Zugangsmöglichkeiten),
- Erholungsfunktion (z.B. Wandern, Rad-wandern, Spazieren-gehen, Aufenthalts-flächen).

Unter Anwendung dieser Kriterien werden folgende konkrete Ruhige Gebiete und Erholungsflächen in Petershagen/Eggersdorf empfohlen (vgl. Abbildung 17):

Ruhige Gebiete:

- 8 Im Tasdorfer Felde (West)
Eggersdorf West
- 10 Waldgebiet „Stienitzwald“, westlich und östlich der L 303
- 11 Im Busch/Am Fließ, zwischen Fredersdorfer Mühlenfließ und Andreas-Hofer-Straße
Petershagen Nord
- 17 Im Tasdorfer Felde (West)
Petershagen Nord

Erholungsflächen:

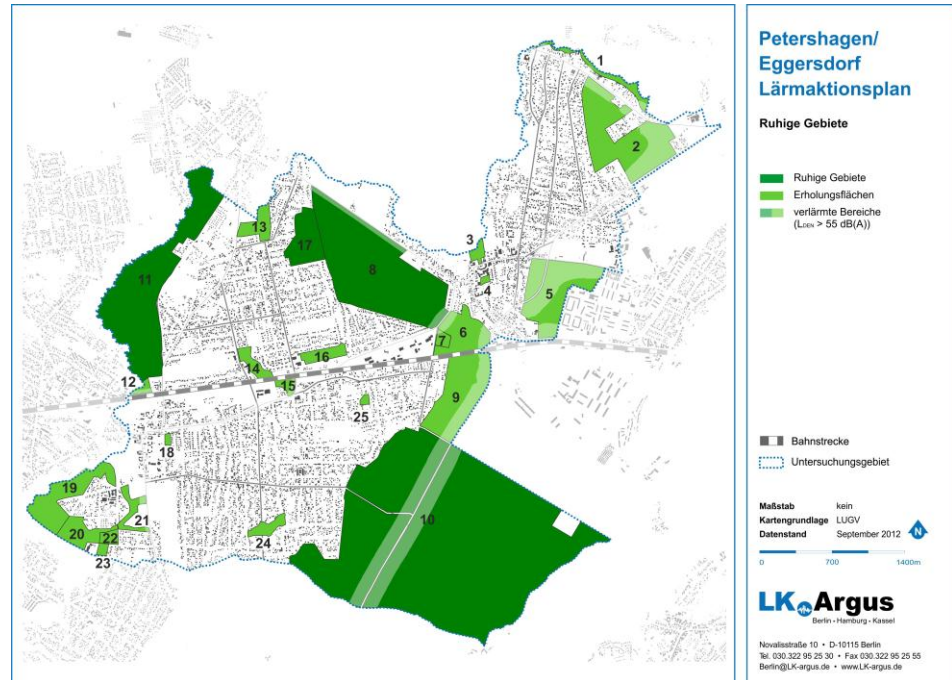
- 1 Uferbereich Bötzsee/Mühlenfließ¹⁸
Eggersdorf Nord
- 2 Quast
Eggersdorf Nord

¹⁸ Derzeit ist der Uferbereich nur teilweise öffentlich zugänglich. Es ist aber ein Uferweg geplant.

- 3 Mühlenteich
Eggersdorf Zentrum
- 4 Försterpark
Eggersdorf Zentrum
- 5 Forstrevier Eggersdorf
- 6 Im Tasdorfer Felde (Ost)/Himpelwiesen
- 7 Friedhof Eggersdorf
- 9 Upstallwiesen/
Eggersdorf Süd
- 12 „Alte Badeanstalt“/Am Fließ
Petershagen West
- 13 Eggerspfuhl
Petershagen Nord
- 14 Nördlicher Giebelsee/Rodelberg
Petershagen Zentrum
- 15 Südlicher Giebelsee
Petershagen Zentrum
- 16 landwirtschaftliche Fläche östlich Lessingstraße
Petershagen Zentrum/Ost
- 18 „Apothekerteich“
Petershagen Dorfkern
- 19 Eichwalder Bergwiesen, Kavelwiesen, östlich Fredersdorfer Mühlenfließ,
Petershagen Süd
- 20 Rohrwiesen, westliche Laakenwiesen
Petershagen Süd
- 21 Östliche Laakenwiesen
Petershagen Süd
- 22 Friedhof Petershagen
Petershagen Süd
- 23 Wäldchen südlich Friedhofstraße
Petershagen Süd
- 24 Theilungssee
Petershagen Süd
- 25 Schillerteich
Eggersdorf Süd

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan
Bericht
Mai 2014

Abbildung 17: konkrete Ruhige Gebiete und Erholungsflächen



4 Maßnahmenplanung und Wirkungsanalysen

4.1 Mögliche Maßnahmen

Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr verfolgt mehrere Ansätze:

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

Im Straßenverkehr reichen einzelne Maßnahmen zur Lärminderung häufig nicht aus, um eine wirksame Lärminderung zu erreichen. Deshalb werden in der Regel unterschiedliche Maßnahmenarten geprüft. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können dabei technischer, baulicher, gestalterischer, verkehrlicher und organisatorischer Natur sein. Die Priorität sollte bei vorbeugenden Maßnahmen liegen bzw. bei Maßnahmen, die bereits am Entstehungsort (aktiver Lärmschutz an der Quelle) ansetzen.

Die Lärmaktionsplanung beschäftigt sich regelwerkkonform mit den Pegeln vor der Fassade. Insofern gehört der passive Schallschutz streng genommen nicht zu den LAP-Maßnahmen. Praktisch gewähren dennoch einige Kommunen (wie das genannte Berlin) entsprechende Zuschüsse. Vorrang sollten in jedem Fall aktive Schallschutzmaßnahmen haben, die die Lärmmentstehung vermeiden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutzfenster besteht nur unter bestimmten Voraussetzungen beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen.

Tabelle 4: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr¹⁹

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm-minderungs-wirkung
Vermeidung von Kfz-Verkehr 	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und -dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten	(+)
	Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte, z.B. durch Parkraumbewirtschaftung	+
	City-Logistik: Güterverkehrszentren / Verknüpfung von Binnenschiffahrt, Schienen- und Lkw-Verkehr	+
Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln 	Bus und Bahn: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern	(+)
	Fahrradverkehr: Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr	(+)
	Fußverkehr: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung	(+)
Bündelung und Verlagerung von Verkehr 	Verkehrsberuhigung des Straßennebennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung	++
	Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen	+
	Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z.B. nachts)	++
	Verkehrsorganisation: Zuflussdosierung, Pfortnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme	+
	In Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsumfahrung, innerstädtische Straßennetzergänzung	(+)
Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs 	Lärmarme Fahrbahnbeläge	++
	Niedrige Höchstgeschwindigkeiten	++
	Stetiger Verkehrsfluss: Koordination der Lichtsignalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreisverkehre	+

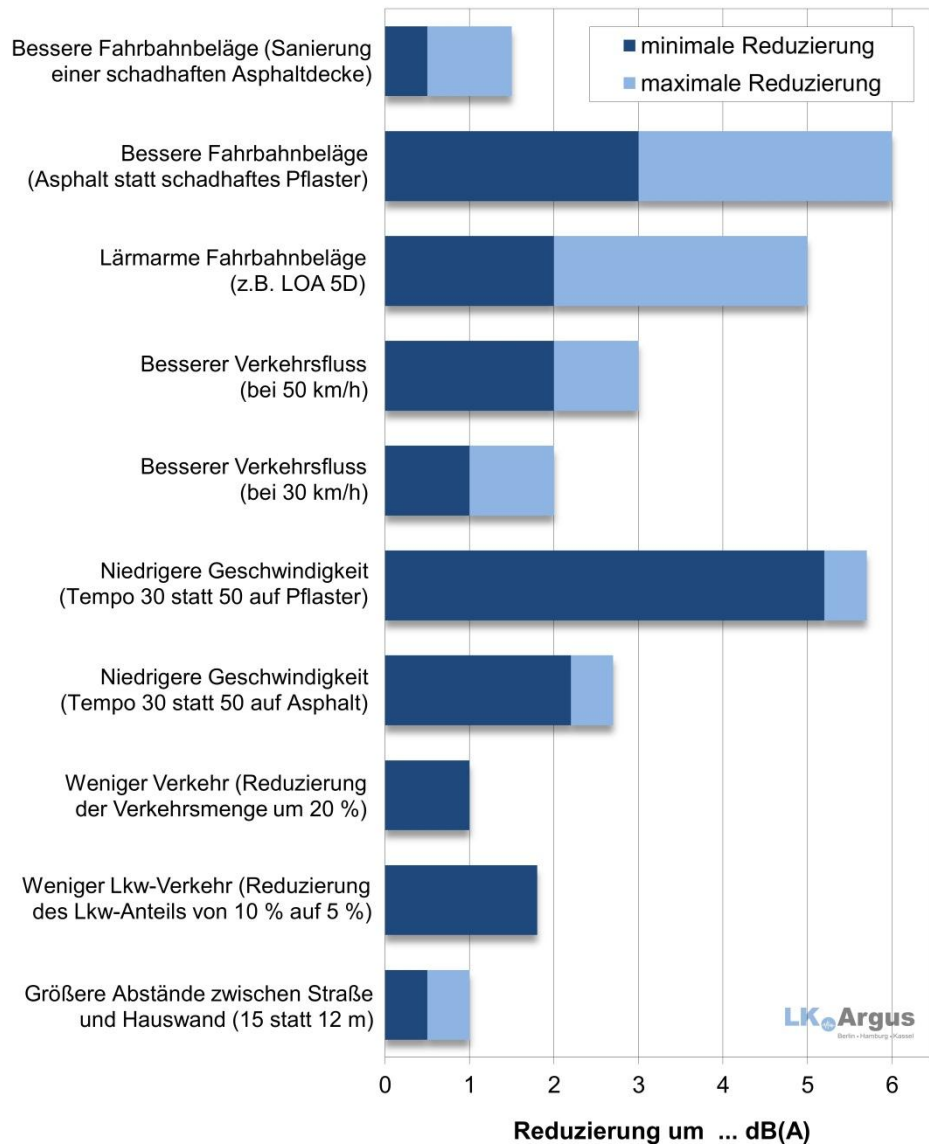
¹⁹ Dies ist eine allgemeine Liste; die konkrete Anwendbarkeit auf Petershagen/Eggersdorf wird in der Maßnahmenplanung noch geprüft.

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm- minderungs- wirkung
Höhere Aufenthalts- qualitäten	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten	(+)
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite, lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrich- tungen, lärmoptimierte Überplanung von Geme- gelagen	++
Baulicher Schallschutz	Schließung von Baulücken	++
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung	++
	Schallschutzwände, Schallschutzwälle	++
	Schallschutzfenster	(++)

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

Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 18: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung.

4.2 Lärmarme Fahrbahnbeläge

Die Lautstärke des Rollgeräusches wird zum einen durch die Reifen und zum anderen durch das Fahrbahnmaterial und den Fahrbahnzustand bestimmt. Da die Gemeinde wenig Einfluss auf die Technologie der Kraftfahrzeuge nehmen kann, kommt vor allem die Sanierung von Fahrbahnen zur Minderung des Fahrgeräuschs in Betracht. Ersetzt man herkömmliche Asphaltdeckschichten durch speziell lärmarmen Asphalt so kann die Geräuscentwicklung um 4 bis 5 dB(A) gemindert werden. Eine Sanierung schadhafter Fahrbahndecken unter Beibehaltung des bisherigen Materials bewirkt je nach Schwere der Fahrbahnschäden eine Pegelminderung von ca. 1 bis 2 dB(A).

Im Zusammenhang mit der Sanierung von Fahrbahndecken sollte überprüft werden, ob der verbesserte Fahrkomfort zu einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten führt. Der lärmindernde Effekt der Sanierung könnte sonst von den durch die Geschwindigkeitszunahme erhöhten Lärmemissionen z.T. aufgezehrt werden. Außerdem hätte dies auch negative Folgen für die Verkehrssicherheit. Deshalb sollte bei Sanierungsmaßnahmen auch geprüft werden, ob mit einer Querschnittsreduktion oder durch die Gestaltung der Seitenräume steigenden Fahrgeschwindigkeiten entgegen gewirkt werden kann. Auch sind ggf. zusätzliche Geschwindigkeitsüberwachungen durchzuführen.

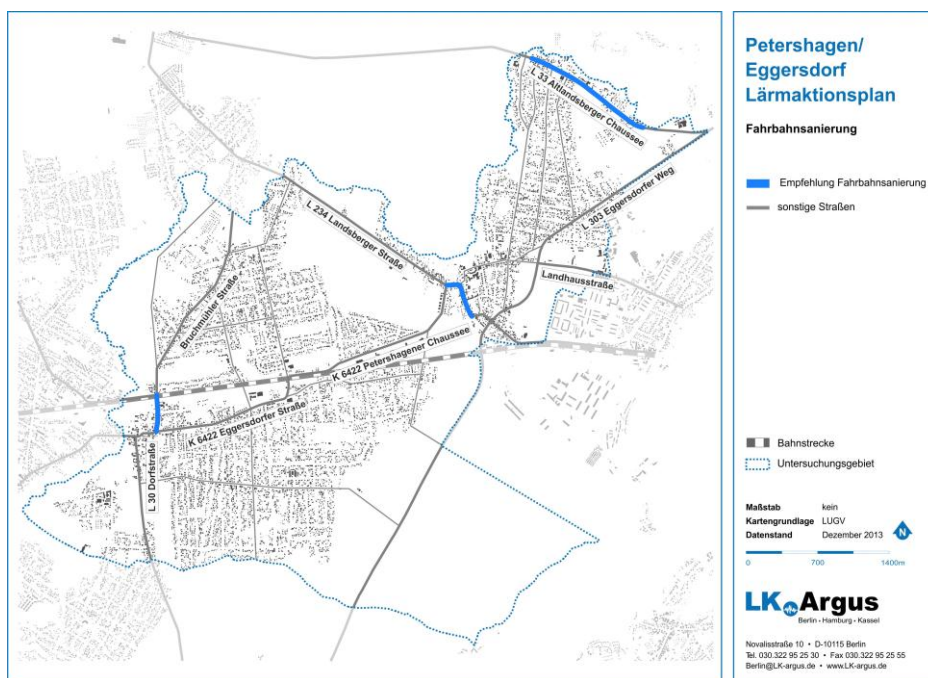
Es wird empfohlen, bei der Prioritätenreihung durchzuführender Straßenbau-maßnahmen neben den verkehrlichen, wirtschaftlichen und politischen Aspekten auch das Lärminderungspotential der Fahrbahnsanierungen und das jeweilige Maß der Lärmbetroffenheit mit einzubeziehen.

Folgende Lärmbrennpunkte weisen sanierungsbedürftige Fahrbahnbeläge auf (vgl. Abbildung 19):

- L 33 Altlandsberger Chaussee von der westlichen Gemeindegrenze bis zur Garzauer Chaussee,
- L 30 Lindenstraße (von Bahnhofstraße bis K 6422),
- L 234 Bahnhofstraße bis Wilhelmstraße.

Es handelt sich um Straßenabschnitte mit mangelhaften Asphalt- oder Betonbelägen.

Abbildung 19: Empfehlungen zur Fahrbahnsanierung



4.3 Geschwindigkeitsreduzierung

Das Fahrgeräusch wird umso lauter, je höher die gefahrene Geschwindigkeit ist. Eine kurzfristig realisierbare Maßnahme, die zudem wirksam und vergleichsweise preiswert ist, ist die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Tempo 30 statt 50 km/h bewirkt auf Asphalt eine Pegelminderung von bis zu 3 dB(A). Spitzenpegel können noch deutlicher gesenkt werden.

Das Minderungspotential ist abhängig von der Fahrbahnoberfläche und dem Lkw-Anteil. Da beim Lkw das Antriebsgeräusch bei niedrigen Geschwindigkeiten den wesentlichen Anteil bei der Geräuschemission ausmacht, sinkt die lärmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen mit der Zunahme des Anteils schwerer Fahrzeuge wie Lastwagen und Busse.

Bei einer Reduktion der Geschwindigkeit im Hauptnetz besteht außerdem bei parallel verlaufenden Nebenstraßen die Gefahr, dass sich der Verkehr dorthin verlagert. Deshalb müssen die Gegebenheiten des Nebennetzes stets mitbetrachtet werden. Höchstgeschwindigkeiten sollten daher nur dort herabgesetzt werden, wo es keine parallel verlaufenden Straßen im Nebennetz gibt oder es sollten dort ebenfalls verkehrsberuhigende Maßnahmen eingesetzt werden. Auch die Belange des ÖPNV und ggf. vorhandene Lichtsignalkoordinierungen (Grüne Welle) sind zu beachten. Am günstigsten sind akustisch gesehen die Fälle, in denen sowohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit als auch ein stetiger Verkehrsfluss erreicht werden können.

Die Geschwindigkeitsreduzierung besitzt zudem positive Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit, der Aufenthalts- und der Luftqualität.

In den vergangenen Jahren wurde in einigen Städten die zulässige Höchstgeschwindigkeit an Hauptverkehrsstraßen von 50 auf 30 km/h reduziert. Die umfangreichsten Erfahrungen mit Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen liegen in Berlin vor. Dort wurde inzwischen an rund 80 km des Hauptnetzes Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen eingeführt. Dies entspricht rund 5 % des Hauptstraßennetzes. Im Rahmen einer Studie für den Berliner Senat wurden die Auswirkungen von Tempo 30 an 19 Hauptverkehrsstraßen anhand von Vorher-Nachher-Messungen und Vor-Ort-Analysen untersucht.²⁰

Im Ergebnis zeigt die Untersuchung die folgenden Auswirkungen auf die gefahrenen Geschwindigkeiten:

- An 15 der 19 Abschnitte treten statistisch signifikante, also nicht zufällige, Geschwindigkeitsrückgänge auf. Dies entspricht einem Anteil von rund 80 %.

²⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus, VMZ (Bearb.): Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin. 2012.

- Die Spitzengeschwindigkeiten werden etwa in gleichem Maße gesenkt wie die mittleren Geschwindigkeiten.
- Der Befolgungsgrad nimmt mit zunehmender Dauer seit der Tempo-30-Anordnung zu. Erst nach etwa einem halben Jahr pegeln sich die Geschwindigkeiten auf einem stabileren Niveau ein. Selbst nach drei Jahren ist noch eine leicht abnehmende Tendenz erkennbar.

In der Studie wurde ebenfalls untersucht, ob es Rahmenbedingungen gibt, die die Wirkung einer Tempo-30-Anordnung beeinflussen. U. a. wurden folgende Einflüsse festgestellt:

- Autofahrer fahren langsamer, wenn ihnen der Grund der Tempo-30-Anordnung durch Zusatzbeschilderung bzw. -markierung bekannt ist („Achtung Fußgänger“, „Achtung Kinder“ oder „Lärmschutz“).
- Bei häufiger Wiederholung des Tempo-30-Schildes verringert sich die gefahrene Geschwindigkeit.
- Die Vermutung, dass auch andere Faktoren wie Fahrbahnbreite, Parken, ÖPNV, Straßenraumgestaltung, Abschnittslänge, Fuß- und Radverkehr, Art der angrenzenden Bebauung usw. Einfluss auf das Geschwindigkeitsverhalten haben, konnte nicht statistisch belegt werden.
- Positiv ausgedrückt bedeutet dies, dass es keine KO-Kriterien für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen gibt.

Bezüglich der akustischen Auswirkungen auf den Lärm verweist die Berliner Studie auch auf Erfahrungen aus anderen Städten (z. B. Freiburg, Jena, Halle). Danach sinken die Lärmbelastungen der Anwohner an den meisten Straßen, teilweise jedoch etwas weniger, als nach Modellberechnungen zu erwarten gewesen wäre. Die gemessenen Mittelungspegel sinken um 1,2 bis 3,1 dB(A). Außerdem treten bei Tempo 30 deutlich geringere Pegelschwankungen und niedrigere Spitzenpegel auf als bei Tempo 50.

Neben der akustischen Wirkung wurden auch eine tendenzielle Abnahme der gemessenen Luftschadstoffbelastung an Tempo-30-Abschnitten und eine neutrale bis positive Tendenz bei der Verkehrssicherheit festgestellt.

Kriterien zur Geschwindigkeitsreduzierung aus akustischen Gründen

Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Ihnen dient hierbei die Lärmschutzrichtlinien-StV als Orientierungshilfe für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm nach § 45 StVO auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Hauptverkehrsstraßen.

Darin heißt es, dass Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in den Nachtstunden überschreitet. Für Mischgebiete sind Orientierungswerte von 72 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in den Nachtstunden angegeben.

Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Das heißt, die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbelastungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.

Die Berechnung der Beurteilungspegel soll zwar nach RLS-90 erfolgen, was nicht der Berechnungsmethode bei der Erstellung der Lärmkarten entspricht, jedoch können diese Werte für eine vorläufige Beurteilung der Machbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen zurate gezogen werden.

Die „Richtwerte“ der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind keine Grenzwerte. Vielmehr sollen sie als „Orientierungshilfe“ dienen, so dass die Straßenverkehrsbehörden auch bei Unterschreitung der Richtwerte Spielräume für die Anordnungen besitzen. In der Fachöffentlichkeit werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV kritisch diskutiert, da sie die allgemein als gesundheitsrelevant anerkannten Schwellenwerte erheblich übersteigen, nämlich um rund 5 bis 7 dB(A).

Die oben genannten Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV beziehen sich auf Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Darüber hinaus besteht laut StVO auch die Möglichkeit der Anordnung zur „Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“.

Empfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen in Petershagen/Eggersdorf

Da bereits ab Lärmpegeln über 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten sind, werden diese Werte in Petershagen/Eggersdorf als Auslösewerte für die Überprüfung der Sinnhaftigkeit von Tempo 30 herangezogen. Für die entsprechenden Abschnitte wurde überprüft, ob es durch Tempo 30 zu unerwünschten Verlagerungseffekten ins Nebennetz kommen kann und ob kurzfristig alternative Maßnahmen möglich sind.

Neben der einzelnen Betrachtung der Abschnitte ist es wichtig, die Einzelmaßnahmen im Netzzusammenhang zu überprüfen und ggf. anzupassen. Dabei soll beispielsweise vermieden werden, dass Regelungen (Tempo 30 am Gesamt-

tag/nachts) häufig wechseln. Damit wird sichergestellt, dass sie für die Fahrzeugführer plausibel und nachvollziehbar sind.

Das Ergebnis ist in Tabelle 5 zusammengefasst und in Abbildung 20 dargestellt.

Für die Karl-Marx-Straße liegen keine Immissionsberechnungen vor, es wird aufgrund der Rahmenbedingungen allerdings davon ausgegangen, dass auch hier Betroffenheiten über 55/65 dB(A) vorhanden sind. Hier sollte Tempo 30 daher ebenfalls geprüft werden.

Tabelle 5: Ergebnisse der Abwägung

Gemeindeteil	Straßenabschnitt	$L_{DEN} \geq 65$ dB (A)	$L_{Night} \geq 55$ dB (A)	unerwünschte Verdrängungseffekte	alternative Maßnahmen	Empfehlung Neuregelung tags (6 bis 22 Uhr)	Empfehlung Neuregelung nachts (22 bis 6 Uhr)
Petershagen	Lindenstraße (L 30)	■	■	nein	ja ²¹	30	30-
	Dorfstraße (L 30)	■	■	nein	nein	30	30
	Eggersdorfer Straße (K 6422) zwischen Lindenstraße (L 30) und Triftstraße	□	■	nein	nein	-	30
Eggersdorf	Wilhelmstraße / Bahnhofstraße (L 234) zwischen Landsberger Straße und Umgehungsstraße	□	■	nein	ja ²²	30 ²³	30
	Ernst-Thälmann-Straße (L 234) zwischen Umgehungsstraße und Bahnhofsstraße	■	■	nein	nein	30	30
	Umgehungsstraße (L 303) zwischen Gemeindegrenze und Neue Straße	■	■	nein	nein	30	30
	Umgehungsstraße (L 303) zwischen Landhausstraße und Strausberger Straße (L 303)	■	■	nein	nein	30	30

²¹ Fahrbahnsanierung

²² Fahrbahnsanierung

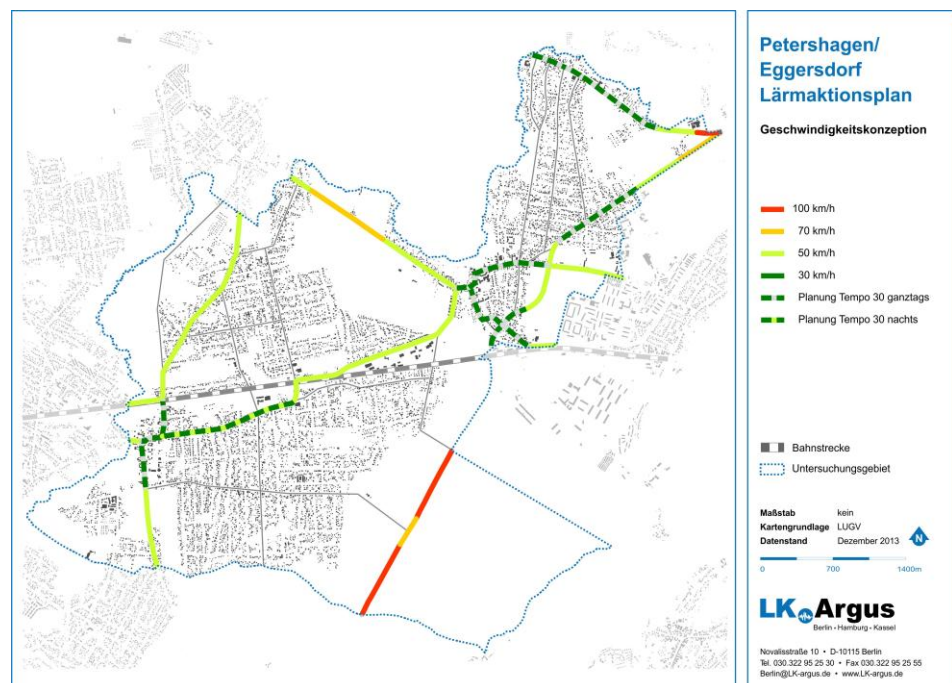
²³ Die ganztägige Empfehlung ergibt sich aus dem Netzzusammenhang.

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan

Bericht
Mai 2014

Gemeinde- teil	Straßenabschnitt	L _{DEN} ≥ 65 dB (A)	L _{Night} ≥ 55 dB (A)	unerwünschte Verdrän- gungseffekte	alternative Maßnahmen	Empfehlung Neuregelung tags (6 bis 22 Uhr)	Empfehlung Neuregelung nachts (22 bis 6 Uhr)
	Strausberger Straße (L 303) zwischen Umgehungsstraße und Grenzstraße	■	■	nein	nein	30	30
	Eggersdorfer Weg (L 303) zwischen Grenzstraße und Linzer Straße	■	■	nein	nein	30	30
	Altlandsberger Chaussee (L 33) Ortsdurchfahrt	■	■	nein	ja ²⁴	30	30
	Mühlenstraße – Karl-Marx-Straße – Landhausstraße zwischen Bahnhofstraße und Umgehungs- straße	/	/	nein	nein	30	30

Abbildung 20: Empfehlungen Tempo 30



²⁴ Fahrbahnsanierung, Straßenausbau

4.4 Wirkungsprognosen und Empfehlungen

 Petershagen/
 Eggersdorf
Lärmaktionsplan

 Bericht
 Mai 2014

In der folgenden Tabelle sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zusammengefasst. Für diese werden die voraussichtlichen Lärminderungspotentiale abgeschätzt.

Tabelle 6: Abschätzung der Lärminderungswirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	voraussichtliche Wirkung
Sanierung schadhafter Fahrbahnen	L 33 Altlandsberger Chaussee von der westlichen Gemeindegrenze bis zur Garzauer Chaussee	-1 dB(A)
	L 30 Lindenstraße (von Bahnhofstraße bis K 6422)	
	L 234 Bahnhofstraße bis Wilhelmstraße	
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h – ganztags	Lindenstraße (L 30)	-2 bis -3 dB(A)
	Dorfstraße (L 30)	
	Wilhelmstraße / Bahnhofstraße (L 234) zwischen Landsberger Straße und Umgehungsstraße	
	Ernst-Thälmann-Straße (L 234) zwischen Umgehungsstraße und Bahnhofsstraße	
	Umgehungsstraße (L 303) zwischen Gemeindegrenze und Neue Straße	
	Umgehungsstraße (L 303) zwischen Landhausstraße und Strausberger Straße (L 303)	
	Strausberger Straße (L 303) zwischen Umgehungsstraße und Grenzstraße	
	Eggersdorfer Weg (L 303) zwischen Grenzstraße und Linzer Straße	
	Altlandsberger Chaussee (L 33) Ortsdurchfahrt	
Mühlenstraße – Karl-Marx-Straße – Landhausstraße zwischen Bahnhofstraße und Umgehungsstraße		
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h – nachts	Eggersdorfer Straße (K 6422) zwischen Lindenstraße (L 30) und Triftstraße	-2 bis -3 dB(A)

5 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie muss bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes die Öffentlichkeit klar, verständlich und zugänglich informiert (Artikel 9) und beteiligt werden. Die Öffentlichkeit sollte „zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört“ werden (Artikel 8 (7)) und „rechtzeitig und effektiv“ die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken. Das Verfahren muss transparent sein. Für jede Phase der Mitwirkung sind „angemessene Fristen“ und eine „ausreichende Zeitspanne“ einzuhalten. Zur Öffentlichkeit gehören laut Richtlinie Verbände, Organisationen und Einzelpersonen. Die Hinweise der Öffentlichkeit müssen bei den Planungen Berücksichtigung finden und die Entscheidungen der Verwaltung sind öffentlich zugänglich zu machen.

Folgende Termine bzw. Aktionen fanden in Petershagen/Eggersdorf bisher statt:

- Am 25.09.2013 wurden die Grundlagen der Lärmaktionsplanung in einer Bürgerveranstaltung erläutert und diskutiert.
- Vom 17. März bis zum 4. April 2014 erfolgte die öffentliche Auslegung des Entwurfs.
- Der Entwurf wurde am 24. März 2014 und am 28. April 2014 in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Ortsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus vorgestellt und diskutiert.
- Die Gemeindevertretung hat am 22. Mai 2014 den Lärmaktionsplan beschlossen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	geschätzte Zahl der belasteten Menschen von Straßenverkehrslärm im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz / 24 Stunden	9
Tabelle 2:	lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kitas und Krankenhäuser im Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.000 Kfz / 24 Stunden	9
Tabelle 3:	Straßenabschnitte des lärmkartierten Untersuchungsstraßennetzes mit Überschreitungen der Auslösewerte	10
Tabelle 4:	<u>Generelle</u> Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr	32
Tabelle 5:	Ergebnisse der Abwägung	39
Tabelle 6:	Abschätzung der Lärminderungswirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen	41

Petershagen/
Eggersdorf
Lärmaktionsplan
Bericht
Mai 2014

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kartierungsumfang der Haupteisenbahnstrecken in der zweiten Stufe (2012, rot)	4
Abbildung 2:	Untersuchungsnetz der Lärmaktionsplanung	7
Abbildung 3:	Strategische Lärmkarte für das Tagesmittel	8
Abbildung 4:	Strategische Lärmkarte für die Nachtstunden	8
Abbildung 5:	Lärmbrennpunkte	11
Abbildung 6:	Straßenkategorien	12
Abbildung 7:	zulässige Höchstgeschwindigkeiten	13
Abbildung 8:	Fahrbahnbelag	14
Abbildung 9:	Fahrbahnzustand	15
Abbildung 10:	Verkehrsmengen Kfz	16
Abbildung 11:	Schwerverkehr	17
Abbildung 12:	Straßenausbaukonzeption 2001 – Verkehrsorganisation (gelb Tempo-30-Zonen, braun 50 km/h, pink >50 km/h)	19
Abbildung 13:	Straßenausbaukonzeption 2001 – Plan der Straßenkategorien (dunkelblau - Überörtliche Straßen, schwarz - Durchgangsstraßen, hellblau – Anliegerstraßen)	20
Abbildung 14:	Halbringkonzeption – kostenorientierte Variante 2	21
Abbildung 15:	Liniennetz Petershagen/ Eggersdorf	22
Abbildung 16:	Lage der Maßnahmenvorschläge im Bereich Verkehr (grüne Punkte - Radweg vorhanden, gelbe Punkte - Radweg Ausbau in Planung, rote Punkte – Vorschlag zur Anlage eines Radweges)	25
Abbildung 17:	konkrete Ruhige Gebiete und Erholungsflächen	30

Petershagen/ Eggersdorf Lärmaktionsplan	Abbildung 18: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen	34
	Abbildung 19: Empfehlungen zur Fahrbahnsanierung	35
	Abbildung 20: Empfehlungen Tempo 30	40
Bericht Mai 2014		

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de