Lärmaktionsplan (LAP) der Gemeinde Rangsdorf
1. Aktualisierung 2018 Stand 21.06.2018

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 und bisheriges Verfahren
3. rechtliche Grundlagen
4. die geltenden und zu beachtenden Grenzwerte gem. Art. 5 (Lärmkartierung)
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 der Gemeinde
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 den Ortsteilen Klein Kienitz und Groß Machnow mit Stand November 2017 ca. 11.372 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 Tag und Nacht 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, durchschneidet somit das Gemeindegebiet und teilt dabei die Ortslage Groß Machnow.

Rangsdorf liegt etwa 7 km südwestlich des Flughafens Berlin-Schönefeld und liegt im Bereich der tatsächlichen An-und Abflugrouten der Flughafens Berlin Schönefeld (s. Anl. Flugspuren für Ost- und Westwindlage 2015).
Nach Eröffnung des BER wird die ca. 1,8 km dichter an Rangsdorf liegende südliche Start- und Landebahn in Betrieb genommen und der Flugverkehr auf dem „Singleflughafen“ drastisch steigen. Offiziell liegen die Flugrouten und Abflugkurven dann ca. 2,0 km nördlich der Ortslage. Nach den vorliegenden Berechnungen ist Rangsdorf nicht wesentlich vom Fluglärm betroffen, die Grenz- oder Auslösewerte für Schutzmaßnahmen werden nicht erreicht.

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.
Eine weitere Verbindung ist über die Pramsdorfer Straße in der Ortslage Groß Machnow gegeben, die in Rangsdorf derzeit an die Bergstraße anschließt. Künftig soll eine Verbindung über den Bahnübergang Pramsdorf und einen Nord-Süd-Verbinder in den westlichen Bereich von Rangsdorf möglich sein und damit auch eine Entlastung und Lärmreduzierung an der Kienitzer Straße und dem östlichen Teil der Großmachnower Straße erfolgen.

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 Transportverkehr durch den Ort eine Lärmbelastung der Anwohner darstellt.

Als im Sinne des LAP relevante Lärmquellen in Rangsdorf sind zu nennen:
-Bundesautobahn A10
-Haupteisenbahnstrecke des Bundes Berlin-Dresden (6135)

-Bundesstraße 96 (Ortslagen Rangsdorf und Groß Machnow)
-Kienitzer Straße als Hauptverkehrsstraße im Ort
(die Großmachnower Allee, Großmachnower Straße, Bergstraße, und Mittenwalder Straße sind in der 3. Stufe der Lärmkartierung nicht mehr als relevante Lärmquellen ausgewiesen)

Im Sinne des LAP nicht relevante und nicht kartierte Lärmquellen, von denen eine Beeinträchtigung ausgeht, sind:
-Flughafen Berlin-Schönefeld / BER
-nicht ausgebaute, stark befahrene Gemeindestraßen (vor allem Großmachnower Allee, Großmachnower Straße, Bergstraße, Mittenwalder Straße)
-Gewerbelärm (Verkehr aus dem Bereich Ladestraße)
-Freizeitlärm (Sportplatz Birkenallee)

2. Zuständige Behörde zur Aufstellung des LAP und bisheriges Verfahren

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

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms als Grundlage der LAP erfolgt über das LfU (früher LUA, LUGV), das die Karten und die Auswertung zur Anzahl der Betroffenen den Gemeinden zur Verfügung stellt.

Bisheriges Verfahren
In der Kartierung zur ersten Stufe der LAP zum 18.07.2008 wurden die Belastungen durch Verkehrslärm 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 noch nicht vorgelegt und konnten nicht berücksichtigt werden.

In der 2. Stufe zum 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.

In der 3. Stufe der Kartierung zum LAP 18.07.2018 wurden für die Hauptverkehrsstraßen entsprechend den Belastungen der 2. Stufe aktuelle Datengrundlagen verwendet.
Der Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wurde mit dem Prognosehorizont 2023 kartiert.

Die Lärmkartierungen aus der 2. und 3. Stufe unterscheiden sich geringfügig, da unterschiedliche, genauere Datenquellen verwendet wurden und sind nicht vergleichbar, da in der 3. Stufe eine Kartierung nur noch streng nach den von der EU vorgegebenen Werten der Verkehrsbelegung erfolgte und damit einige Strecken, die im Grenzbereich der Belastungen lagen, entfallen sind.

Zur Vereinfachung der Berichterstattung wurden jeweils Berichtsbögen zur LAP vorgegeben, 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. Der Bericht der Gemeinde Rangsdorf zur LAP der 1. Stufe vom 11.07.2008 ist als Anlage 1 beigefügt, der Bericht der Gemeinde Rangsdorf vom 25.06.2013 als Anlage 2. Auf die Beifügung der Anlagen wurde zur Vermeidung von Dopplungen verzichtet.

Im Berichtsformular zum LAP der 2. Stufe der Gemeinde Rangsdorf waren unter Ziff. 3.6 Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm durch Einzelmaßnahmen entlasteten Personen angegeben worden. Dabei war für den Ausbau der Kienitzer Straße von einer Reduzierung der Gesamtzahl der belasteten Personen um 25-50% ausgegangen worden, für die Herstellung des Nord-Süd-Verbinders von einer Reduzierung der o.g. Werte um 25%. Berücksichtigt wurde dabei die Zahl der im Einzugsbereich liegenden Gebäude (Zählung in der Flurkarte im Vergleich mit der Lärmkarte).
Die Gesamtzahl der belasteten Personen beinhaltete nach der Kartierung aus 2013 Belastungen von der A 10, der B 96, der Kienitzer Straße, der Klein Kienitzer Straße und der Großmachnower Allee bzw. -Straße, der Mittenwalder Straße und Bergstraße. Die Annahme von ½-1/4 der belasteten Personen im Bereich der Kienitzer Straße war dabei sehr grob, und sagt nichts über den Umfang der Lärmreduzierung aus.

Die Kartierung der Lärmbelastung aus 2017 weist als Lärmquellen für Rangsdorf nur noch die A10, die B 96 und die Kienitzer Straße aus. Es fehlen somit die Betroffenheiten aus der Klein Kienitzer Straße, der Großmachnower Allee bzw. -Straße, der Mittenwalder Straße und Bergstraße. Die Betroffenenzahlen haben sich in der Statistik insgesamt jedoch nicht wesentlich geändert, die Größenordnung ist in etwa gleich geblieben und nachts z.T. leicht gestiegen.
Bei der Schätzung der Personen, die durch konkrete Maßnahmen in der Gemeinde entlastet werden können, wurde von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Bei der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes wurde geschätzt, dass durch die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV mehr Personen auf den Pkw verzichten. Davon entlastet werden dadurch vor allem die Anwohner der Kienitzer Straße. Es wird geschätzt, dass jeweils die Hälfte der belasteten Personen, die in der Kartierung (Ziff. 2.1.1) zu den Lärmbereichen erfasst wurden, an der Kienitzer wohnen (grobe Schätzung aus den erfassten Gebäuden in der Karte). Somit wird die Hälfte der in 2.1.1 angegebenen Personen durch diese Maßnahmen entlastet, wenn auch jeweils nur gering.
- Auch beim Ausbau der Kienitzer Straße kann die Reduzierung der Belastung z.B. durch eine bessere Fahrbahnoberfläche in diesem Umfang geschätzt werden. Der Umfang der Entlastung der jeweils betroffenen wird auch hier relativ gering sein, sofern die Verkehrstrasse gleich bleibt.
- Durch die Herstellung des Nord-Süd-Verbinders wird ein Teil der Fahrzeuge, die aus dem westlichen Teil Rangsdorfs zur B 96 fahren, über diese Strecke geführt, so dass auch hier eine Entlastung in ähnlicher Form wie bei den beiden erstgenannten Maßnahmen erfolgen könnte.
- Der Ausbau der Gleisanlagen der Deutschen Bahn entlastet die Anwohner an der Strecke in diesem Bereich. Es wird geschätzt, dass die Hälfte der betroffenen Anwohner gem. Ziff. 2.1.2. im betrachteten Abschnitt südlich der Seebadallee wohnt und damit durch künftige Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Streckenausbaues entlastet wird, um wieviel. Auch hier ist nicht bekannt, in welchem Umfang dann eine Entlastung möglich ist.

Die geschätzten Angaben zur Anzahl der in unterschiedlichem Umfang entlasteten Personen ist dem Bericht unter Punkt 3.6 zu entnehmen.

Bei wirksamen Maßnahmen an den Hauptlärmquellen A10, B96 und der Bahnstrecke wäre eine deutlich signifikantere Reduzierung der Belastung möglich, diese kann aber seitens der Gemeinde nicht verifiziert werden.

Die Kartierung des Bahnlärms an den Bahnstrecken erfolgte erstmals im Oktober 2014 und wurde 2015 veröffentlicht. Zum Teilaspekt Haupteisenbahnstrecken des Bundes wurde der Berichtsbogen zum LAP von der Gemeinde Rangsdorf entsprechend ergänzt und am 08.07.2015 an das zuständige MLUL geschickt. Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) gesetzlich für die LAP an Bahnstrecken des Bundes zuständig.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde durch das damalige LUGV eine Umgebungslärmkartierung im Umfeld des Flughafens Berlin Schönefeld vorgenommen. Zur fachlichen Unterstützung und Koordinierung der betroffenen Kommunen wird ein Rahmenplan zur LAP (Teilaspekt Fluglärm) für diesen Bereich erstellt. Ein erster Bericht (Teil 1 Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld) wurde 2014 vorgestellt. Der zweite Bericht (Teil 2 Lärmminderung - Monitoring - Evaluierung) liegt mit Datum vom 14.08.2015 vor. Darin wurde auch Rangsdorf als Gemeinde im erweiterten Untersuchungsgebiet betrachtet und die Belastung durch den Fluglärm und durch den Gesamtlärm ermittelt.
Der 3. Teil („Überprüfen des Rahmenplans Teil 1 und 2; Lärmminderung; Gesamtlärmbetrachtung“) liegt mit Stand 23.06.2018 vor (www.mlul.brandenburg.de < Immissionsschutz/Klima < Lärm < Umgebungslärm < Lärmaktionsplanung Flughafen BER).

Darin sind auch für Rangsdorf Angaben der zu erwartenden Betroffenheiten durch Flug- und Gesamtlärm im Variantenvergleich verschiedener Pistennutzungskonzepte des Flughafens enthalten. Die Ergebnisse der Gesamtlärmbetrachtung sollen in die LAP der Gemeinden einfließen, da nur im LAP der Gemeinden konkrete Maßnahmen festgelegt werden können.

In Rangsdorf gibt es nach den aktuellen Untersuchungen 2017 keine vom Fluglärm betroffenen Wohngebäude oder Personen, so dass hierzu keine Berichtspflicht besteht. Rangsdorf beteiligt sich als Flughafenumfeldgemeinde jedoch weiter in der Arbeitsgemeinschaft Modellregion Gesamtlärmbetrachtung im Umfeld des Flughafens Berlin-Brandenburg.

LAP der Gemeinde

Da die für Rangsdorf ermittelten wesentlichen Hauptlärmquellen (BAB 10, Bahn, B 96) nicht in der Verantwortung und Baulast der Gemeinde liegen, die Umgebungslärmkartierung nach der EU-Richtlinie auf einer anderen Grundlage (VBUS - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) erfolgt als der für die Straßenbaulastträger nach nationalem Recht verbindlichen RLS-90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen) bzw. die 16.BImschV (Schall 03 für Bahnlärm) und die LAP keine Bindungswirkung hat, sowie aufgrund der Kosten für die Beauftragung eines Planungsbüros beschränkte sich die Gemeinde anfangs auf die geforderten Berichterstattungen, in denen die wesentlichen geforderten Inhalte eines LAP bereits enthalten waren.

Lärmschutzaspekte werden jedoch sowohl in der Bauleitplanung als auch bei konkreten Baumaßnahmen berücksichtigt.

Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung der Gemeinde zur Erstellung eines LAP anhand der Mindestanforderungsliste für Aktionspläne 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“ wurde seitens der Gemeinde ein LAP erarbeitet.
Der LAP wurde nach der Berichterstattung zur 2. Stufe des LAP am 25.02.2016 durch die Gemeindevertretung Rangsdorf beschlossen.
Die Beauftragung eines Planungsbüros mit der Erarbeitung eines LAP durch die Gemeinde erfolgte bisher nicht.

Weiteres Verfahren

Nach §47d Abs. 1 BImschG hatten die zuständigen Behörden bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne aufzustellen. Nach § 47d Abs. 5 BImSchG sind die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.
Die gesetzlich vorgeschriebene Berichterstattung zum LAP erfolgt im 5-Jahres-Turnus, beginnend mit der ersten Stufe vom 18.07.2008.

Der LAP der Gemeinde Rangsdorf wurde erst am 25.02.2016 aufgestellt. Eine Aktualisierung wäre somit erst zum 25.02.2021 erforderlich.
Die Berichterstattung zum LAP der 3. Stufe ist bis bereits zum 18.07.2018 an das Landesamt für Umwelt vorzunehmen (Berichtsformular im Anhang). Dabei ist die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ermittlung der Lärmprobleme in der Gemeinde nachzuweisen.
Nach der Aufstellung des LAP gab es in Rangsdorf bereits weitere Beratungen und einen Beschluss zur Fortführung des LAP (BV/2016/384).
Der Inhalt dieses Beschlusses ist in den LAP aufzunehmen. Auch liegt eine aktuelle Lärmkartierung vor, die im LAP zu berücksichtigen ist.

Da der vorgeschriebene Bericht an das Landesamt für Umwelt auf dem kommunalen LAP basiert, sollte die Aktualisierung des LAP auch bereits in diesem Zusammenhang erfolgen. Damit kann der Turnus der Aktualisierung auch den gesetzlichen Vorgaben angeglichen werden.

Die Beauftragung eines Planungsbüros ist aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel nicht möglich, so dass der LAP entsprechend der Mindestanforderungsliste für Aktionspläne überarbeitet und aktualisiert wird.
Dabei sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit und der relevanten Träger öffentlicher Belange (Landesbetrieb Straßenwesen, Straßenverkehrsamt etc.) die kommunalen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu erfassen und Möglichkeiten der Minderung und des Schutzes ruhiger Gebiete gegen die Zunahme von Lärm zu prüfen.

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Modellregion Gesamtlärmbetrachtung wurde von Rechtsanwalt Karsten Sommer eine rechtliche Bewertung zur Umsetzbarkeit von Lärmaktionsplanungen der Gemeinden erarbeitet. Die Kurzfassung liegt in der Anlage 3 bei.
Darin wird empfohlen, das Verfahren zur Aufstellung des LAP analog zu dem im BauGB geregelten Verfahren bin der Bauleitplanung zu gestalten, um eine bessere Durchsetzbarkeit zu erreichen.
Es soll daher ab der 3. Stufe eine Öffentlichkeitsbeteiligung und Trägerbeteiligung an der Fortschreibung der Planung mit anschließender Abwägung der Stellungnahmen erfolgen.

Entsprechend § 47d Abs. 5 BImSchG wird auch künftig die Aktualisierung der LAP alle 5 Jahre erfolgen.

3. rechtliche Grundlagen

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 vom 17.05.2013, S. 1274, zuletzt geändert durch BGBl I vom 18.07.2017, 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 ist der LAP für Rangsdorf als Grundlage künftiger Planungen und Maßnahmen zum Lärmschutz im Ort anzuwenden. Es werden Möglichkeiten und Maßnahmen zur Verbesserung der festgestellten Lärmsituation dargestellt.

Für den LAP sind konkrete Lärmkonflikte maßgeblich, nicht unbedingt die Überschreitung von Grenz- oder Richtwerten. Die Festlegung von Maßnahmen in den Aktionsplänen liegt im Ermessen der Gemeinden.

Der LAP ist von Planungsträgen und Behörden in ihre Entscheidungen zu Maßnahmen und Vorhaben mit einzubeziehen.

4. die geltenden und zu beachtenden Grenzwerte gem. Art. 5 (Lärmkartierung)

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 Eisenbahnendes Bundes Richtwerte, bei deren Überschreitung **straßen-verkehrsrechtliche Lärmschutzmaß-nahmen** 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)

<u>Auslöseschwellen für Lärmaktionspläne</u>

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 erfolgt in Brandenburg durch das LfU (vorher LUA, LUGV).

Die Lärmkarten enthalten

- eine graphische Darstellung der Isophonenflächen (Schalldruck-Pegel) für das Gemeindegebiet für den Verkehrslärm der Hauptverkehrsstraßen für den Gesamttag und die Nacht
- eine graphische Darstellung der Isophonen für den Gesamttag und die Nacht, bei deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden sollten
- tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen in der Gemeinde, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder liegen, in denen von einer Lärmbelastung auszugehen ist.
- tabellarische Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen, Kitas und Krankenhäuser in diesen Gebieten
- eine allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen
- Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme,
- Angaben über die zuständigen Behörden für die Lärmkartierung.

5.1.Straßenverkehrslärm in Rangsdorf

5.1.1. 1.Stufe der LAP

Aus den Lärmkarten in der Stufe 1 von 2008 (Anlage 4) ergaben sich für Rangsdorf als relevante Lärmquellen des Straßenverkehrslärms die Autobahn A10 und die Bundesstraße B96. 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

5.1.2. 2.Stufe der LAP

In der 2. Stufe der LAP (Anlage 5) wurde als relevante Lärmquelle zusätzlich die Kienitzer Straße als Gemeindestraße zwischen B96 und Bahnhof, Teilstücke der Großmachnower Allee und -Straße und der Bergstraße sowie die Mittenwalder Straße in Groß Machnow kartiert.

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. Dies wurde erst bei der 3. Stufe berücksichtigt.

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	1.985	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).

5.1.3. 3.Stufe der LAP

In der 3. Stufe der Kartierung 2017 zum LAP (Anlage 6) wurde die Kartierung anhand der die Straßenbelegungswerte streng nach den Vorgaben der EU angewendet. Die Teilstücke der Großmachnower Allee und -Straße in Rangsdorf, und der Bergstraße sowie die Mittenwalder Straße in Groß Machnow wurden daher nicht mehr als relevant erfasst.
In der Kartierung wurde neben der Autobahn A10 und die Bundesstraße B 96 als relevante Lärmquellen des Straßenverkehrslärms noch die Kienitzer Straße als Gemeindestraße zwischen B 96 und Bahnhof kartiert.

In dieser Kartierung wurden erstmals die Standorte der Kitas miterfasst.

Der Bericht zu den Lärmkarten des LfU enthält für Rangsdorf folgende Angaben:

Die lärmbelasteten Flächen nach Stufe 3 sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

L_{DEN} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche/km^2	6	1	0
Wohnungen/Anzahl	560	68	0
Schulgebäude/Anzahl	2	1	0
Kitagebäude/Anzahl	2	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Die Kartierung zur 3. 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	732	217	120	9	0

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	1.729	341	159	23	0	0

Die Zahl der Betroffenen hat sich durch die Änderung der kartierten Straßen nur unwesentlich reduziert.

5.2. Bahnlärm in Rangsdorf
5.2.1. 1. und 2. Runde des LAP Schiene

Für die LAP des Bahnlärms der zurückliegenden Stufe II (ab der Stufe III heißt es bei der Bahn „Runde 3“ heißt) waren 2013 noch die Gemeinden zuständig und hatten Angaben dazu in ihre Planungen aufzunehmen und Bericht zu erstatten.
Die Lärmkartierung der Eisenbahnstrecken lag erst 2015, nach Erarbeitung der Stufe II der LAP vor.

Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) gesetzlich für die LAP an Bahnstrecken des Bundes zuständig. Der LAP Schiene analysiert die Belastung durch Schienenlärm und empfiehlt Maßnahmen, diese sind als Empfehlungen für die Deutsche Bahn jedoch nicht bindend. Der Bund hat jedoch Lärmschutzprogramme und Maßnahmen geplant, die im LAP Schiene Teil A (s. Abschnitt 5.2.2.) detailliert beschrieben sind (s. auch Abschnitt 9.2.).

Die Lärmkarten des EBA und die Lärmstatistik sind im Internet auf der Seite des EBA > Lärmkartierung > Kartendienst der Lärmkartierung einsehbar. Die Kartierung der Stufe II (Anlage 7) 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 dabei 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

Die geforderte Berichterstattung der Gemeinde Rangsdorf über den Aktionsplan, 2. Stufe, Teilaspekt Haupteisenbahnstrecken des Bundes wurde nach Vorliegen der Unterlagen erarbeitet (Anlage 8).

5.2.2. 3. Runde

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) erarbeitet die LAP Schiene an Bahnstrecken des Bundes beginnend mit der „3. Runde“ der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie (2018).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im Januar 2018 den Lärmaktionsplan veröffentlicht. Er kann auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eba-bund.de) heruntergeladen oder kostenlos per E-Mail oder postalisch als Druckexemplar angefordert werden (lap@eba.bund.de; Eisenbahn-Bundesamt, Lärmaktionsplanung, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn).

Der LAP Schiene Teil A fasst die Ergebnisse aus der strategischen Lärmkartierung der Runde 3 zusammen und stellt bereits vorhandene sowie geplante Maßnahmen des Bundes

zur Lärmminderung im Schienenverkehr dar. Teil B enthält die Ergebnisse sowie eine Bewertung des Vorgehens und des Ablaufs der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Entscheidungsträger erhalten so eine Planungsgrundlage und Bürgerinnen und Bürger ein umfassendes Informationswerk.

Auf der Internetseite des EBA liegen die Lärmkarten entlang der Haupteisenbahnstrecken im Blattschnitt der Topographischen Karte 1:25.000 jeweils im Ausgabeformat DIN A3 vor.
Die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecke durch Rangsdorf einschl. der Lärmstastistik sind als Anlage 9.1 beigefügt (L_{DEN}, L_{Nigh}t).

Das Eisenbahn-Bundesamt bietet zusätzlich zum o.g. Kartendienst die Möglichkeit, Lärmkarten für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} für die Haupteisenbahnstrecken im pdf-Format herunterzuladen. (www.eba.de < Lärmkartierung < Herunterladen von Lärmkarten < Kartendienst der Lärmkarten an den Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes.

Die beim Kartendienst abrufbare Lärmstatistik des Schienenlärms enthält für Rangsdorf folgende Angaben:
(Screenshot, Lärmkarte L_{DEN} ca. 1:10.000 Anlage 9.2)

L_{DEN} [dB(A)]	**>55**	**>65**	**>75**
Fläche/km²	2,31	0,54	0,14
Wohnungen/Anzahl	269	26	0
Schulgebäude/Anzahl	0	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	340	140	40	<10	0

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	740	260	100	30	<10	0

Die Ergebnisse der Stufe II sind nach Auskunft des EBA vom 03.04.2018 mit den Ergebnissen der 3. Runde aufgrund unterschiedlicher Eingangsdaten nicht vergleichbar. Es wurden neue Datenquellen genutzt wurden mit Änderungen / Aktualisierungen zu Angaben über Gebäude, Einwohner, Geländemodelle, Infrastrukturdaten, Fahrpläne, Schallschutzwände etc.

Weiterhin werden in der Lärmstatistik des EBA die Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung an der LAP Schiene der Bundesbahnstrecken dargestellt.
In Rangsdorf gab es insgesamt 38 Bürger, die sich in diesem Rahmen zum Schienenverkehrslärm geäußert haben. Davon fühlten sich 21 vom Schienenverkehrslärm stark gestört, 15 mittel und 2 gering bis gar nicht. Die detailliert Auswertung der Stellungnahmen ist in der Lärmstatistik der Bahn in der Anlage nachlesbar.

Die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 24. Januar 2018 bis zum 07. März 2018. Die Auswertung wird in den LAP Teil B des EBA eingehen.

5.3. Fluglärm in Rangsdorf

Im Rahmenplan zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 1 vom 10.07.2014 wird für Rangsdorf keine Belastung von Bürgern durch Fluglärm durch den Flughafen Berlin-Schönefeld festgestellt. Daher gab es keine Ausweisungen in der Statistik für Rangsdorf.
Die Anspruchsgebiete für Schallschutz aus dem Schallschutzprogramm des BER sind aus Anlage 10 ersichtlich

Die strategische Lärmkartierung zum Fluglärm von 2017 aus dem Berichtsentwurf zum o.g. Rahmenplan der 3. Stufe enthält für Rangsdorf folgende Ergebnisse (Anl. 2.9 des Rahmenplanes):

Rangsdorf

Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung Fluglärm 2017
(Grundlage VBUF-DES_2023_EDDB_09.05.2017_QSI)

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

Pegel-intervall in dB(A)		**Belastete Menschen nach VBEB**	
über	**bis**	**L_{DEN}**	**L_{Night}**
45	50	-	0
50	55	-	0
55	60	0	0
60	65	0	0
65	70	0	0
70	75	0	0
75		0	0
Summe		**0**	**0**

Geschätzte Anzahl der Wohngebäude mit einer Fluglärmbelastung von mindestens 55 dB(A) L_{DEN} und mindestens 45 dB(A) L_{Night}:
(auf die nächste Hunderterstelle gerundet)

Anzahl Wohngebäude	
L_{DEN} >= 55 dB(A)	**L_{Night} >= 45 dB(A)**
0	0

Von Fluglärm belastete Schul- und Krankenhausgebäude und Wohnungen:

Pegel-intervall in dB(A)		Schul-gebäude	Kranken-haus-gebäude	Wohnun-gen
über	**bis**	**L_{DEN}**	**L_{DEN}**	**L_{DEN}**
55	65	0	0	0
65	75	0	0	0
75		0	0	0
Summe		**0**	**0**	**0**

Von Fluglärm belastete Fläche (km²):

Pegel-intervall in dB(A)		Fläche (km²)
über	**bis**	**L_{DEN}**
55	65	0,0
65	75	0,0
75		0,0
Summe		**0,0**

Daraus ergibt sich keine relevante Betroffenheit für Rangsdorf durch den reinen Fluglärm.

5.3.1 Gesamtlärm in Rangsdorf

Im Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm) Teil 2 Lärmminderung - Monitoring – Evaluierung vom 14.08.2015, der unter Leitung des Ministeriums für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) erarbeitet wurde, erfolgt eine Gesamtlärmbetrachtung (nach VDI 3722 - Wirkung von Verkehrsgeräuschen) für das erweiterte Untersuchungsgebiet um den Flughafen. Darin sind der Fluglärm, Straßen- und Schienenlärm gemeinsam erfasst. Für Rangsdorf, dass in diesem erweiterten Untersuchungsgebiet liegt, sind dabei in Anlage 5 des Rahmenplanes auf S. 69 folgende Anzahlen betroffener Bürger nach den Ortsteilen aufgegliedert ausgewiesen:

L_{DEN} [dB(A)]	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl gesamt	-	-	1.400	500	200	0	0
Groß Machnow	-	-	100	100	100	0	0
Klein Kienitz	-	-	0	0	0	0	0
Rangsdorf	-	-	1.300	400	100	0	0

L_{NIGHT} [dB(A)]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>70
Anzahl gesamt	8.300	1.200	300	100	0	0	0
Groß Machnow	1.000	100	100	0	0	0	0
Klein Kienitz	100	0	0	0	0	0	0
Rangsdorf	7.200	1.100	200	0	0	0	0

Bei dem bis 2023 prognostizierten Flugbetrieb ergibt sich für Rangsdorf nach der Kartendarstellung des Rahmenplans (Anlage 11) aus den Differenzkarten eine Erhöhung des Gesamtlärms in einzelnen Teilbereichen der Gemeinde um 0,5 -1,0 dB (A).

Der Bericht zum „Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin-Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 3 - Überprüfen des Rahmenplans Teil 1 und 2; Lärmminderung, Gesamtlärmbetrachtung“ liegt mit Stand 23.06.2018 vor, er kann im Internet eingesehen werden (s. S. 6 unter Punkt 2).

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

6.1. Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind

6.1.1. Straßenverkehrslärm:

1. Stufe LAP
In der ersten Stufe 2008 (Anlage 4) 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 (>65-70 dB(A)) ausgesetzt sind	:	4
-die in der Nacht hohen Belastungen (> 55-60 dB(A)) ausgesetzt sind	:	39
-die ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>55-65 dB(A)	:	792
-die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind >45-55 dB(A)	:	1.624

2. Stufe LAP
In der 2. Stufe 2013 (Anlage 5) wurde folgende Betroffenheit in Rangsdorf erfasst:
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 -60dB(A)) ausgesetzt sind	:	129
-die ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>55-65 dB(A)):		1.203
-die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>45-55 dB(A):		2.393

Die angegebenen Zahlen verdeutlichen, 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 auf der Grundlage der Kartierung handelt.
Es ist unstrittig, dass die Lärmbelastung subjektiv empfunden wird und die Zahl der Betroffenen damit deutlich höher liegen kann.

3. Stufe LAP
In der 3. Stufe 2017 (Anlage 6) wurden für Rangsdorf folgende Betroffenheiten ermittelt:
Anzahl der Menschen,

-die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind	:	9
-die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind	:	23
-die ganztägig hohen Belastungen (>65-70 dB(A)) ausgesetzt sind		120
-die in der Nacht hohen Belastungen (> 55-60 dB(A)) ausgesetzt sind		159
-die ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>55-65 dB(A)):		949
-die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>45-55 dB(A):		2.070

Die relativ geringe Reduzierung der Anzahl der Betroffenen resultiert aus der Änderung des Kartierungsumfanges (s. Seite 13 unter Punkt 5.1.3.), so dass an den kartierten Straßen keine Lärmreduzierung im Vergleich zur 2. Stufe anzunehmen ist.

6.1.2. Bahnlärm
2. Runde des LAP Schiene

Die Kartierung des EBA 2014 zum Schienenlärm (Anl. 7) ergab für Rangsdorf folgende Anzahlen betroffener Personen (Lärmstatistik):

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

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

Dass die Zahl der Betroffenen in der Nacht die damalige Einwohnerzahl Rangsdorfs von ca. 10.800 überschreitet beruht darauf, dass es sich um statistisch hochgerechnete Werte handelt, die nicht mit den Einwohnerzahlen abgeglichen wurden. Dies wurde in den folgenden Runden korrigiert. Letztlich verdeutlichen diese Werte, dass ein großer Teil der Bevölkerung Rangsdorfs von Bahnlärm betroffen ist.

3. Runde des LAP Schiene
Die Kartierung zum Bahnlärm aus 2017 (Anlage 9.1) ergab für Rangsdorf folgende Werte der Betroffenheit (Lärmstatistik):

Anzahl der Menschen,
-die ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind : <10
-die nachts sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind : <40

-die ganztägig hohen Belastungen (>65 -70dB(A)) ausgesetzt sind : 40
-die nachts hohen Belastungen (> 55-60 dB(A)) ausgesetzt sind : 100

-die ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind (>55-65 dB(A): 480
-die nachts Belastungen/Belästigungen ausgesetzt sind >45-55 dB(A) : 1.000

Vom Lärm belastete Flächen, und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude wurden dabei für Rangsdorf wie folgt ausgewiesen:

Belastungen	Flächen in km²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
L_{DEN}> 55 db(A)	2,31	269	0	0
L_{DEN}> 65 db(A)	0,54	26	0	0
L_{DEN}> 75 db(A)	0,14	0	0	0

Die Zahlen sind gegenüber 2014 deutlich gesunken. Es gibt jedoch keine Aussagen dazu, ob die Reduzierung bereits aus der Wirkung der errichteten Lärmschutzwände im Bereich der bereits ausgebauten Strecke resultiert.
Insgesamt existiert immer noch eine zu große Zahl vom Bahnlärm betroffener Einwohner in Rangsdorf.

6.1.3. Fluglärm

Im Rahmenplan zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 1 vom 10.07.2014 wird für Rangsdorf keine Belastung von Bürgern durch Fluglärm durch den Flughafen Berlin-Schönefeld festgestellt.

Die strategische Lärmkartierung zum Fluglärm von 2017 aus dem Berichtsentwurf zum o.g. Rahmenplan der 3. Stufe enthält für Rangsdorf folgende Angaben zu betroffenen Personen (vgl. auch Abschnitt 5.3.):

Rangsdorf

Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung Fluglärm 2017
(Grundlage VBUF-DES_2023_EDDB_09.05.2017_QSI)

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

Pegel-intervall in dB(A)		Belastete Menschen nach VBEB	
über	bis	L_{DEN}	L_{Night}
45	50	-	0
50	55	-	0
55	60	0	0
60	65	0	0
65	70	0	0
70	75	0	0
75		0	0
Summe		**0**	**0**

Daraus ergibt sich keine Betroffenheit für Einwohner in Rangsdorf durch den reinen Fluglärm.

Es gibt jedoch Varianten in der Diskussion („gespiegelte Hoffmannkurve“ bei Starts von der Südbahn in Richtung Westen), bei denen Klein Kienitz direkt überflogen wird und die Lärmbelastung dort um bis zu 18 dB(A) (von 42 dB(A) auf 60 dB(A)) sowohl am Tag als auch in der Nacht steigt. Diese sind im Rahmenplan zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin-Schönefeld, Teil 2, auf S. 40 ff dargestellt (Anlage 12). Diese Variante wird derzeit jedoch nicht mehr verfolgt.

Tatsächlich wird sich die Zahl der Überflüge nach Eröffnung des BER erhöhen und die bereits vorhandene Fluglärmbelastung insbesondere bei Abflügen Richtung Westen steigen.

Rangsdorf nimmt als Gemeinde im erweiterten Untersuchungsgebiet um den Flughafen, unabhängig von der Pflicht zur Erarbeitung eines LAP zum Teilaspekt Fluglärm, an der Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan zur LAP (Teilaspekt Fluglärm) und der Arbeitsgemeinschaft Modellregion Gesamtlärmbetrachtung teil (s. Abschnitt 5.3.1), um sich zu informieren und seine Interessen zu vertreten.

Des Weiteren ist Rangsdorf Mitglied in der Schutzgemeinschaft „Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld“. Zweck der Schutzgemeinschaft ist die Förderung der Siedlungsentwicklung auf kommunaler und regionaler Ebene. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch als höchstes Schutzgut jeder Umweltpolitik in seinem Lebens- und Arbeitsbereich.
Ziel der Schutzgemeinschaft ist insbesondere im Zusammenhang mit der Standortentscheidung für einen Großflughafen in der Region:

- der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm, Schadstoffen und sonstigen Gefährdungen durch den Flugverkehr,
- die Reduzierung und Verhinderung vorliegender und künftiger Belastungen,
- der Schutz der körperlichen Unversehrtheit der Bürger gemäß Grundgesetz,
- die gleichberechtigte Behandlung der Bürger im Vergleich zu Anwohnern anderer Flughäfen,
- die Gewährleistung von Umwelt-, Landschafts- und Denkmalschutz.

In diesem Rahmen wird sich Rangsdorf für die Belange seiner Einwohner einsetzen.

6.1.4. Gesamtlärm in Rangsdorf – Ermittlung im Rahmen des LAP Fluglärm

Im Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm) Teil 2 Lärmminderung - Monitoring – Evaluierung vom 14.08.2015 erfolgte eine Gesamtlärmbetrachtung (Fluglärm, Straßen- und Schienenlärm) für das erweiterte Untersuchungsgebiet um den Flughafen, in dem auch Rangsdorf liegt.

Die Gesamtzahl der Betroffenen in Rangsdorf wurde darin wie folgt ermittelt:

L_{DEN} [dB(A)]	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl gesamt	-	-	1.400	500	200	0	0

L_{NIGHT} [dB(A)]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>70
Anzahl gesamt	8.300	1.200	300	0	0	0	0

Die Unterteilung der Anzahl der Betroffenen nach Ortsteilen ist in Abschnitt 5.3.1 aufgeführt.

Bei dem bis 2023 prognostizierten Flugbetrieb ergibt sich für Rangsdorf nach einer Kartendarstellung des Rahmenplans (Anlage 11, Differenzkarten) eine Erhöhung des Gesamtlärms in einzelnen Teilbereichen um 0,5 -1,0 dB(A).

In der folgenden Tabelle sind die Zahlen der von den einzelnen Lärmarten jeweils insgesamt ausgewiesenen Betroffenen dargestellt.

	Stufe 2 (2013)		Stufe 3 (2018)	
Summen der Betroffenen	L_{DEN}	L_{NIGHT}	L_{DEN}	L_{NIGHT}
Verkehrslärm Straßen,	1.335 EW,	2.569 EW	1.078 EW	2.252 EW
Fluglärm	0 EW,	0 EW	0 EW	0 EW
Bahnlärm	6.490 EW,	12.030 EW	530 EW	1.140 EW
Gesamtlärm (2015)	2.100 EW	9.800 EW	(keine Angaben)	

Bei den Angaben zum Gesamtlärmbetroffenheit im Rahmen der 2. Stufe ist festzustellen, dass die Zahl der vom Gesamtlärm betroffenen Einwohner deutlich unter der Zahl derer liegt, die allein als vom Bahnlärm ausgewiesen sind. Dies ergibt sich ggf. aus der unterschiedlichen Wichtung der einzelnen Lärmarten bei der vorgegebenen Berechnung des Gesamtlärms.

Damit stellt sich aber die Frage der Aussagefähigkeit und Verwendbarkeit der jeweiligen konkreten Zahlenangaben für weitere Entscheidungen.
Die Berechnung bzw. Schätzungen der Betroffenen für einzelne Orte sind bei relativ geringen Einwohnerzahlen offensichtlich zu ungenau.
Die ausgewiesenen Werte sollten daher lediglich als Tendenzen verstanden werden.

Auswirkungen
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.

6.2. 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 und Bergstraße als Gemeindestraßen sowie die Mittenwalder Straße als Kreisstraße hinzu. In der 3. Stufe wurden die Großmachnower Straße, Bergstraße sowie die Mittenwalder Straße nicht mehr als Lärmquellen kartiert.

6.2.1. Straßenlärm

Für den Straßenlärm erfolgt die Lärmkartierung für den LAP 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 (LS) als Baulastträger gesetzlich nicht gehalten, hier tätig zu werden.
Die Lärmkartierung ergibt im Rahmen der LAP auf Basis der VBUS höhere Werte, mit denen bei gleichen Auslöseschwellen Maßnahmen gerechtfertigt werden könnten.

Aufforderungen der Gemeinde gegenüber dem Autobahnamt bzw. dem Landesbetrieb Straßenwesen zur Lärmminderung an der A10 wurden mit Verweis auf Einhaltung der prognostizierten DTV-Werte und die fehlende Notwendigkeit für aktiven Lärmschutz nach den gültigen Berechnungen des LS gem. RLS-90 bisher abgelehnt.

Die Lärmbelastung durch den Verkehrslärm von der A10 ist jedoch für viele Rangsdorfer seit Jahren ein Problem.
Die Grunderneuerung des Berliner Südringes der A10 wurde auf der Grundlage des Transitabkommens BRD-DDR begonnen. Aufgrund eines Entscheides der Bundesregierung von 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 worden. Diese wurde aus Kostengründen vom zuständigen Verkehrsministerium abgelehnt.
Ein Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der Gemeinde wurde für den Ausbau 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 ein Angebot und eine Inanspruchnahme der Förderung erfolgten, ist nicht bekannt.

Der Ausbau der Kienitzer Straße ist von der Gemeinde bereits seit längerem vorgesehen, aufgrund fehlender finanzieller Mittel jedoch bisher noch nicht umgesetzt worden. Der Ausbau wird in den nächsten Jahren nicht nur aus Gründen des Schallschutzes, sondern auch des Bauzustandes erforderlich.

Zur Verkehrsoptimierung und Lärmminderung im Kreuzungsbereich zur B96 bis zur Winterfeldallee wurde 2016 eine Studie erstellt. Es wurden mehrere mögliche Maßnahmen dazu untersucht und Kosten / Nutzen dargestellt.
Danach würde die Verlängerung des Linksabbiegestreifens an der Kienitzer Straße bis an die Einfahrt zum Nymphenseeweg den Verkehrsfluss deutlich verbessern und damit die

Aufstellzeiten im Kreuzungsbereich verringern. Die Minderung der Lärmbelastung wäre jedoch nicht signifikant, die Kosten aber hoch.
Die Durchsetzung von Tempo 30 auf der Kienitzer Straße würde nach der Studie nachts die Belastung um 1-2 dB reduzieren, was jedoch als Einzelmaßnahme keine deutliche Entlastung bedeutet. Das gleiche wird für eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf der B96 von 70 auf 50 km/h festgestellt, die die Lärmbelastung nachts um ca. 1 dB senken würde.

Nach anderen Untersuchungen wird bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h allgemein jedoch von einer Lärmreduzierung um ca. 3 dB (2,4 dB) ausgegangen, was als Verbesserung wahrgenommen wird. Eine Reduzierung von 70 km/h auf 50 km/h bringt danach eine Lärmreduzierung von 2 dB.

Eine Kombination aus den Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Kienitzer Straße und der B96 sowie einem neuen Fahrbahnbelag auf der Kienitzer Straße würde nachts mit einer Reduzierung von 2-3 dB eine spürbare Lärmreduzierung bedeuten.

Eine Lärmschutzwand an der B96 nördlich der Kienitzer Straße würde für die 14 dort wohnenden Personen eine deutliche Lärmminderung um >3 dB bedeuten, bei einer Verlängerung der Lärmschutzwand an der Berliner Chaussee bis an die Kienitzer Straße wären sogar 19 Einwohner deutlich entlastet. Für die weiter entfernt liegenden Grundstücke ist durch eine Lärmschutzwand aufgrund der Schallausbreitung keine Lärmminderung möglich.

Bei diesen Angaben ist zu beachten, dass eine Zunahme der Schallimmission um 3 dB aus einer Verdopplung der Schallemission (z.B. Verdoppelung der Anzahl der Kfz) resultiert und eine Zunahme um 10 dB (z.B. Verzehnfachung des Verkehrsaufkommens) für das menschliche Gehör als Verdopplung der Lautstärke wahrgenommen wird.

Die vorgeschlagene Verlängerung der Freigabezeit an der Kreuzung B96 für die Ausfahrt aus der Kienitzer Straße erwies sich nach späterer Prüfung als nicht realisierbar, da zwar die Bedarfsschaltung existiert, die Vorrangschaltung für die B96 aus Richtung A10 aber eine längere Freigabe für den Verkehr aus Rangsdorf verhindert.

Über den Umfang und die Umsetzung der empfohlenen Lärmminderungsmaßnahmen kann erst im Rahmen der konkreten Ausbauplanung entschieden werden.

Für den Ortsbereich Rangsdorf westlich der Bahn wurde bereits eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h beantragt, über die kurzfristig vom entschieden werden soll. Damit würde in diesem Bereich eine Entlastung auch der Anwohner der weniger befahrenen, relativ ruhigen Straßen und damit eine Verbesserung der Lebensqualität erreicht werden.

Die B 96/ Dorfstraße in Groß Machnow ist stark befahren, und das sowohl am Tage als auch nachts, wodurch es starke Lärmbelastungen der Anwohner gibt.
Aufgrund der großen Belastung ist die Ortsumfahrung Groß Machnow im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit geschätzten Kosten von 9,7 Mio. € als vordringlicher Bedarf eingestellt. Eine konkrete Planung liegt jedoch noch nicht vor.

Um hier kurzfristigere Möglichkeiten zur Lärmreduzierung zu finden, bedarf es der engen Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenwesen als dem Straßenbaulastträger.
Möglich wäre eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, aber auch weitere Straßenquerungen auf der B 96 zur Reduzierung der Geschwindigkeit oder der Einbau von offenporigem Asphalt (Flüsterasphalt).
Hier sind mit dem Landesbetrieb Straßenwesen weitere Schritte abzustimmen.

Die nicht mehr als Lärmquellen kartierten 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 auch ohne Kartierung eine große Lärmbelastung für die Anwohner dar.
Der Ausbau der Straßen ist im Straßenbauprogramm vorgesehen, jedoch aufgrund fehlender Mittel kurzfristig nicht realisierbar.
Aufgrund des schlechten Zustandes und um kurzfristig eine Reduzierung des Lärms zu erreichen, wurde bereits abschnittsweise eine Geschwindigkeitsreduzierung im Kopfsteinpflasterbereich auf 30 km/h vorgenommen. Die befürchtete Verlagerung des Verkehrs auf die asphaltierte Kienitzer Straße ist nicht erfolgt, zumal auf dieser aufgrund des schlechten Bauzustandes ebenfalls eine abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erfolgt ist.

Zur Vermeidung von Belastungen durch Parksuchverkehr, insbesondere bei starkem Besucherverkehr im Strandbad, ist die Parkplatzsituation insbesondere im Bereich am See zu verbessern. Dazu ist die vorliegende Parkraumkonzeption der Gemeinde Rangsdorf weiter umzusetzen.

6.2.2. Bahnlärm

Lärmminderungs- und -vermeidungsmaßnahmen der Bahn 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.

Die Errichtung dieser Lärmschutzwände hat eine deutliche Entlastung der Anwohner zur Folge.
Im Rahmen des weiteren Streckenausbaues Richtung Süden zur Ertüchtigung auf 200 km/h ist die Errichtung weiterer Lärmschutzwände im Bereich der Wohnbebauung zu fordern.
Eine Errichtung von Lärmschutzwänden durch die Gemeinde ist aus finanziellen Gründen nicht möglich. Die bereits beschlossene Verlängerung der Lärmschutzwand auf der nordöstlichen Seite der Bahn im Bereich der Ladestraße kann aufgrund der Kosten für die Planfeststellung und den Bau auf absehbare Zeit nicht umgesetzt werden.

Das Eisenbahnbundesamt ist für den LAP Schiene an Hauptstrecken der Bahn zuständig, nicht jedoch für die Umsetzung der darin empfohlenen Maßnahmen. Dies obliegt der Deutschen Bahn AG, die durch den LAP Schiene jedoch nicht verpflichtet werden kann. Die Umsetzung der darin empfohlenen Maßnahmen, die die in Abschnitt 9 dargestellt sind, ist freiwillig.

Der Bund hat Lärmschutzprogramme und Lärmminderungs-Maßnahmen für den Schienenlärm geplant, die im LAP Schiene Teil A (s. Abschnitt 5.2.2.) detailliert beschrieben sind (s. auch Abschnitt 9.2.).
Ob und wie Rangsdorf davon in den nächsten Jahren profitieren kann, ist nicht bekannt.

6.2.3. 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 nach den bisher vorliegenden Untersuchungen niemand in Rangsdorf durch Überschreitung der Grenzwerte betroffen, so dass auch keine Lärmschutzmaßnahmen gegen Fluglärm in Rangsdorf vorgesehen sind.
Es gibt jedoch Varianten in der Diskussion („gespiegelte Hoffmannkurve“ bei Starts von der Südbahn in Richtung West), nach denen die Belastung vor allem in Klein Kienitz deutlich steigt (s. Abschnitt 5.3). Diese Variante wird zur Zeit nicht mehr verfolgt, abschließende Entscheidungen dazu gibt es noch nicht.

Die Gemeinde wird sich im Rahmen der Arbeitsgruppen zum Fluglärm und zur Modellregion Gesamtlärm über die weitere Entwicklung informieren und bei nicht abwendbaren entsprechenden Änderungen (z.B. Änderung der Flugrouten) die Umsetzung von Schutzmaßnahmen fordern.

6.2.4 besonders betroffene Ortsbereiche

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
2	Wohnbereiche Ortslage Rangsdorf beiderseits der Bahn ohne Lärmschutzwand	Verlärmung durch Bahnverkehr
3	Dorfstraße in Groß Machnow	Verlärmung durch B 96 in der Ortslage
4	Berliner Chaussee nördlich und südlich der Lärmschutzwand	Verlärmung durch B 96 in der Ortslage
5	Kienitzer Straße in Rangsdorf	Belastung durch Verkehrslärm

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

Für die Hauptlärmquellen A10, B96 und die Bahn, wie auch bei Fluglärm, ist die Gemeinde nicht Baulastträger. Sie kann die Baulastträger darauf drängen, Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung umzusetzen. Eine Durchsetzung ist jedoch fraglich, da die LAP für die Baulastträger nicht verbindlich ist.

Die zuständigen Baulastträger sollten jedoch 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.

Die Durchführung des Verfahrens zur LAP analog einem Bauleitplanverfahren kann einen Weg zur Verbesserung der Durchsetzbarkeit darstellen. Inwieweit dies möglich ist und zu Erfolgen führen kann, wird sich in den nächsten Jahren zeigen.

6.2.5 sonstige Lärmarten

Neben den o.g. kartierten Lärmquellen gibt es weitere Lärm-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.

Straßenlärm

Nicht als Lärmquellen kartiert, jedoch von den Anwohnern als Belastung empfunden wird der von folgenden Straßen ausgehende Verkehrslärm:

Nr.	Bezeichnung (z.B. des Straßenabschnitts)	Problem
1	Kienitzer Dorfstraße, Klein Kienitz (Kreisstraße)	Verlärmung durch die A10, z.T. durch den Verkehr auf der Klein Kienitzer Straße
2	Großmachnower Allee und -Straße (Gemeindestraße)	Belastung durch Verkehrslärm (Pflaster)
3	Mittenwalder Straße in Groß Machnow (Kreisstraße)	Belastung durch Verkehrslärm in der Ortslage

Auch hier sind Maßnahmen zur Lärmminderung zu prüfen, z.B. durch Beantragung von Geschwindigkeitsreduzierungen oder Straßenbaumaßnahmen zur Verbesserung der Straßenoberflächen.

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 liegen die größeren Gebiete außerhalb der Wohnbereiche, und in den Ortslagen handelt es sich i.d.R. nicht um lärmintensive Gewerbe. Der Gewerbeverkehr erhöht das jeweilige Verkehrsaufkommen auf den anliegenden Straßen i.d.R. nicht wesentlich.

Problematisch ist derzeit das Gewerbe an der Ladestraße in Rangsdorf, 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. Eine Änderung erfolgte nach Hinweis auf die genehmigten Betriebszeiten.

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.
Hier ist der Erwerb von angrenzenden Flächen für einen späteren Ausbau vorgesehen.
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 werden. Dazu sind 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, die sich jeweils in der Nähe von Wohngebäuden befinden.

Hier sind zum einen 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 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 Lärmbelastungen der Anwohner 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 - 20.00 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 von Regelungen 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 Rasenmähen 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

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.

7.1. - 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 13 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.

7.2. - 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 nach Prüfung und Abwägung der Hinweise daraufhin erstellt und von der Gemeindevertretung zur Kenntnis genommen (BV/2013/173).

7.3. LAP der Gemeinde Rangsdorf
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. aufgrund der finanziellen Situation der Gemeinde wurde kein Büro beauftragt, sondern ein LAP nach den Mindestanforderungen der EU-Richtlinie von der Gemeindeverwaltung erarbeitet.

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 14 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. Der Beschluss wurde am 02.05.2016 im Amtsblatt öffentlich bekanntgemacht und der LAP auf der Internetseite der Gemeinde Rangsdorf eingestellt (www.rangsdorf.de > Verwaltung > Konzeptionen).

7.4. - 3.Stufe

Der LAP wurde nach Vorliegen der aktuellen Kartierungen überarbeitet und aktualisiert.
Die Gemeindevertretung hat am 19.03.2018 beschlossen, die Öffentlichkeitsbeteiligung für den Entwurf des LAP, Stand 22.02.2018 durchzuführen.

Der Entwurf der 1. Aktualisierung des Lärmaktionsplanes wurde vom 07.05.2018 bis 12.06.2018 öffentlich ausgelegt. Dazu wurde eine Einwohnerversammlung am 29.05.2018 durchgeführt. Das Protokoll der Einwohnerversammlung liegt als Anlage bei.

Folgende Fragen / Hinweise erfolgten aus der öffentlichen Beteiligung:
- Die starke Lärmbelastung durch A10, B96 und Kienitzer Straße im Bereich der Alemannenallee wurde kritisiert, und das es keine Maßnahmen dagegen gibt
- Der Bahnlärm im Ort wird angesprochen und gefragt, ob es Sinn hat, sich dazu auch im Rahmen des kommunalen LAP zu äußern.
- Es sollten Nachtfahrverbote für Lkw auf der Kienitzer Straße beantragt werden, da der Lieferverkehr für die Märkte zunehmend in den Nachtstunden erfolgt.
- Es sollten aufgrund der Belastungen Lärmschutzmaßnahmen an der Kreuzung B96 / Kienitzer Straße vorgesehen werden,
- Es wurde vorgeschlagen, sich mehr auf den Ausbau des ÖPNV und des Radwegesystems als Ersatz für den Autoverkehr zu konzentrieren, um Lärm zu vermeiden, insbesondere gemeindeübergreifende, überregionale Radwege sind erforderlich, z.B. auch Radschnellwege bzw. „Radautobahnen“.
- Es gab Fragen zum Stand der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ortsumfahrung Groß Machnow.

Die Unterlagen des LAP wurden an den Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger der A10 und der B96, das Straßenverkehrsamt beim Landkreis Teltow-Fläming, das Eisenbahn-Bundesamt und den Flughafen Berlin Schönefeld GmbH als Trägern öffentlicher Belange mit der Bitte um Stellungnahme zugeschickt.

Der Landesbetrieb Straßenwesen teilte mit Stellungnahme vom 29.05.2018 mit, dass eine Anordnung von verkehrslenkenden Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, nur durch die Untere Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde angeordnet werden. Dabei wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm mindestens eine Pegelminderung um 3 dB (A) bewirken sollen, was bei einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der A 10 auf 130 km/h regelmäßig nicht der Fall sei. Daraus ist ableitbar, dass eine Umsetzung entsprechender Maßnahmen vom landesbetreib Straßenwesen mit dem Verweis auf zu geringe Wirkung abgelehnt wird.
Allerdings wird mitgeteilt, dass im Rahmen durchzuführender Erhaltungsmaßnahmen auf der A10 im Bereich der Ortslage Rangsdorf der Einsatz von lärmminderndem Fahrbahnbeklag vorgesehen ist.

Maßnahmen zur Lärmsanierung, wie z.B. Lärmschutzwände, sind derzeit vom Landesbetrieb Straßenwesen nicht geplant. Es wird dabei darauf hingewiesen, dass auch kein rechtlicher Anspruch darauf besteht. Sie würden auch einen Antrag des Eigentümers voraussetzen. Die A 10 liegt im Bereich der Ortslage Rangsdorf in der Gemarkung Dahlewitz.

Von den anderen Behörden liegen bisher keine Stellungnahmen vor (Stand 21.06.2018).

Der LAP wurde nach der Beteiligung der Öffentlichkeit und der ausgewählten Behörden sowie nach Hinweisen des LfU zu einzelnen Aspekten überarbeitet.

Im Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bauen und Naturraumentwicklung soll regelmäßig über die Umsetzung des LAP informiert und beraten werden.
Bereits 2016 wurde ein Beschluss zur Fortführung des LAP mit Auflistung verschiedener Zielstellungen gefasst, die in Abschnitt 10 zur langfristigen Strategie der Gemeinde aufgeführt sind.

Gem. § 47d BImSchG wird der LAP bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Aufstellung, überprüft und unter Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit überarbeitet.

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Straßenverkehr
Folgende Baumaßnahmen, die auch der Reduzierung des Verkehrslärms in Rangsdorf dienten, wurden seit Beginn der Erfassung der Maßnahmen für den LAP 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 Straßenunterführung 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 in Höhe hinter der 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 Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger der B 96 weiterhin eine Verlängerung der Lärmschutzwand zur Verbesserung des Lärmschutzes der Anwohner gefordert.
Aufgrund der Unverbindlichkeit der LAP gegenüber dem Baulastträger kann eine Umsetzung der Forderung trotz Betroffenheit der Anwohner nach der Lärmkartierung zum LAP nicht ohne weiteres gefordert und durchgesetzt werden.

Daher hatte die Gemeinde Rangsdorf 2016 mit Fördermitteln 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 erstellen lassen.
Es wurden mehrere Optimierungsvarianten untersucht und Kosten / Nutzen gegenübergestellt.
Die einzelnen Varianten und Ergebnisse sind unter Abschnitt 6.2.1 beschrieben.
Die Errichtung einer Lärmschutzwand nördlich der Kreuzung der B 96 / Kienitzer Straße würde danach eine deutliche Entlastung der direkten 14-19 Anwohner bedeuten, die Kosten dafür lagen mit geschätzten 155-312 T€ je nach Länge sehr hoch. Eine Umsetzung durch die Gemeinde ist aus finanziellen Gründen nicht möglich.
Über die Umsetzung der übrigen empfohlenen Lärmminderungsmaßnahmen kann erst im Rahmen der konkreten Ausbauplanung entschieden werden.

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 dazu 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 durch folgende Maßnahmen:

- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in Ortsnähe bzw. im Bereich der Ortschaften.
  So ist 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 (offenporiger Asphalt u.a.) 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.
- Bau der Ortsumfahrung Groß Machnow gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030

In der Kienitzer Straße sind danach folgende Möglichkeiten 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 darf 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

Im Rahmen eines Straßenausbaues sind entsprechende Maßnahmen mit umzusetzen.

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

Zur Reduzierung des Verkehrslärms im Ort sind aber auch die Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu berücksichtigen.
Für die Steigerung der Attraktivität des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) ist in Rangsdorf die Bahnhofsumfeldgestaltung von Bedeutung. Durch Bereitstellung von Park & Ride-, Kiss & 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.
Aufgrund des sehr hohen Investitionsvolumens für die Gestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes auf der Ost- und Westseite der Bahn wurde 2017 vorerst nur mit der Planfortschreibung im Bereich der Westseite auf den gemeindeeigenen Flächen begonnen. Diese Maßnahme kann mit Mitteln nach der RiLi ÖPNV-Invest gefördert werden. Die Anmeldung dazu erfolgte bereits 2013, der Antrag wurde 2017 eingereicht und ist derzeit (02/2018) noch in Prüfung.
Eine Fortführung der Planung und Umsetzung für die weiteren, in der Machbarkeitsstudie erfassten Flächen soll nach Erwerb der erforderlichen Flächen von der Bahn und Sicherung der Finanzierung der Gestaltungsmaßnahmen, ggf. mit Anmeldung zum Erhalt von weiteren Fördermitteln zum Ausbau 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 ist die Ortsbuslinie zur Reduzierung des MIV auszubauen. Die Linie wurde nach Eröffnung der Unterführung der Kienitzer Straße 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. Südring-Center, XXL Lutz Möbelhaus, 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“). Mit Beschluss vom 03.09.2015 wurde 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.

Auch ist beabsichtigt, eine Radwegeverbindung von S-Bahnhof Blankenfelde über die Bahnhöfe Dahlewitz und Rangsdorf nach Zossen herzustellen. Abstimmungen mit den Nachbargemeinden sind dazu bereits erfolgt. Bisher ist seitens der Gemeinde Rangsdorf eine Finanzierung nicht gesichert.
Außerdem wird der Ausbau vorhandener Wanderwege als Radwege, z.B. die Baruther Linie für die touristische Erschließung der Gemeinden favorisiert und gefördert.

Im Rahmen der Überarbeitung des kreislichen Radwegekonzeptes sind Gespräche mit angrenzenden Gemeinden zur Verbindung gemeindeübergreifender Wegeführungen und mit dem Landkreis zur Herstellung überörtlicher Radwege an der Mittenwalder Straße und an der L40 erfolgt. Eine Umsetzung scheitert bisher an den finanziellen Mitteln.

Bauleitplanung
Bei Bauleitplänen wird die Verkehrslärmbelastung im Geltungsbereich ermittelt und berücksichtigt.
So wurde u.a. im Bebauungsplan RA 13-2 „Stadtweg Mitte“ (in Kraft getreten am 13.11.2015) 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 der Bebauungsplan RA 23 „Nord-Süd-Verbinder“ (in Kraft getreten am 03.07.2017) enthält konkrete textliche Festsetzungen zum Immissionsschutz von Gebäuden.

Bei allen Bauleitplänen werden die Lärmimmissionen, aber auch -emissionen ermittelt und geprüft, 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 Bebauungsplänen 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 wurden vom Bund verschiedene Programme und Maßnahmen eingeführt, wie z.B. ein lärmabhängiges Trassenpreissystem und die Umrüstung lauter Güterwagen von Graugussbremsen auf neue, leisere Bremstechnologien. Auch gibt es ein Lärmsanierungsprogramm für besonders belastete Strecken (s. Abschnitt 9).

Die Gemeinde selbst kann lediglich passive Maßnahmen ergreifen, um die Lärmausbreitung von der Bahnstrecke in die Wohngebiete zu reduzieren, sofern Sie die Mittel dafür bereitstellen kann.

Im Zuge des Streckenausbaues hat die Deutsche Bahn vom Falkenflur in Rangsdorf bis zur Ladestraße 3 und von der Friedensallee bis zum Bahnhof Rangsdorf Lärmschutzwände an der Bahnstrecke aufgestellt.

Im Rahmen der Beratung zu einer Machbarkeitsstudie für das Bahnhofsumfeld wurde am 25.06.2013 (BV/2013/134) u.a. beschlossen, 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.

Da die Deutsche Bahn nicht verpflichtet ist, die im LAP Schiene des Eisenbahnbundesamtes empfohlenen Maßnahmen umzusetzen, ist es wichtig, die Deutsche Bahn auf die Lärmbelastung und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen hinzuweisen. Eine Möglichkeit dazu waren die Öffentlichkeitsbeteiligungen zum LAP Schiene. Die dabei eingegangenen Hinweise zur Lärmbelastung durch den Schienenverkehr wurden erfasst und über den LAP des Eisenbahnbundesamtes der Deutschen Bahn zur Kenntnis übergeben.

Im Rahmen des weiteren Streckenausbaues der Strecke Berlin-Dresden sind von der Deutschen Bahn die Lärmschutzvorgaben zu beachten, so dass bei Ertüchtigung der Strecke auf 200 km/h eine Fortführung der Lärmschutzwände erfolgen sollte.

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 in den bisherigen Berichten zur LAP (2008, 2013) aufgrund der Lärmkartierung vom Baulastträger der A10 Lärmminderungsmaßnahmen.

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

Da der Landesbetrieb Straßenwesen nach den verbindlichen Regelungen 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 Höhe der Ortslagen Rangsdorf und Klein Kienitz als ohne großen Kostenaufwand umsetzbare Maßnahmen zu erreichen.

Im Bericht zum LAP 2008 verwies die Gemeinde weiter auf Planungen im Gemeindegebiet zur Minderung nicht kartierter Lärmbelastungen:

Planungen	Umsetzung
Wander- und Radwege gemäß örtlicher und überörtlicher Wanderwegekonzepte bzw. Radwegekonzepte) zur Reduzierung des MIV	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.	Seit 2014 konnten keine Maßnahmen mehr umgesetzt werden, da dafür keine Mittel bereitstanden.
für den Fall der Planung von Wohn- oder -Gewerbegebieten wird auf die Durchsetzung geeigneter aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Anordnung der Gebäude, Lärmschutz an Straßen etc.) geachtet..	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 am 03.07.2017 in Kraft getreten.
Ausbau der Kienitzer Straße.	Eine Variantenuntersuchung für den 1. Bauabschnitt zwischen B96 und Sachsenkorso erfolgte bereits 2011. Die Gemeindevertreter konnten sich jedoch auf keine Ausbauvariante verständigen. Da auch die finanziellen Mittel zum Ausbau nicht zur Verfügung standen wurde die Planfortschreibung vorerst eingestellt. In 2017 wurde beschlossen, für den gesamten Abschnitt Kienitzer Straße von der B 96 bis zur Unterführung verschiedene Möglichkeiten zum Ausbau zu prüfen und darzustellen. Diese Varianten sollen beraten werden, um eine Vorzugsvariante zu finden. Wann die bauliche Umsetzung erfolgen kann, hängt von der Mittelbereitstellung ab und kann derzeit nicht terminiert werden.

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

9.1. Planungen der Gemeinde für die nächsten 5 Jahre

Die Lärmkartierung des LfU zeigt die Problembereiche der Verlärmung in Rangsdorf. Die Ermittlung der Verlärmung erfolgte auf der Basis der VBUS als Rechenmethode, die für die Lärmverursacher keine verbindliche Handlungsgrundlage darstellt.
Es wurde daher überlegt, 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.
Es wurde ein Angebot eingeholt, dieses konnte jedoch aufgrund fehlender Haushaltsmittel nicht beauftragt werden.

Mit der Umsetzung des inzwischen in Kraft getretenen Bebauungsplans RA 23 „Nord-Süd-Verbinder“ ist eine Möglichkeit zur teilweisen Verlagerung des Verkehrs von der Kienitzer Straße und aus dem Ortskern gegeben. Die Umsetzung ist in Abhängigkeit von der Finanzierung und vom Erwerb der Flächen 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. Die derzeitige abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist aufgrund des schlechten Bauzustandes erforderlich geworden.

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, jedoch bisher aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht möglich. Weitere Ausführungen dazu wurden bereits in Abschnitt 6 gemacht.

Zur weiteren Reduzierung der Lärmbelastung an der Dorfstraße in Groß Machnow (B96) bedarf es der engen Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenwesen als zuständigem Straßenbaulastträger. Hier sollte das Gespräch mit dem Landesbetrieb Straßenwesen geführt und weitere Schritte zu baulichen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgestimmt werden.

Die Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Ortsumfahrung ist derzeit noch nicht absehbar.

Der Straßenausbau im Ort wird, je nach Haushaltslage der Gemeinde, fortgesetzt.
Dazu wurde ein Straßenbauprogramm beschlossen, das letztmalig 2013 aktualisiert wurde.
Danach ist als nächstes der Ausbau der Straßen in folgender Reihenfolge, unter Voraussetzung des Erhaltes von Fördermitteln, geplant:

- Bahnhofsumfeld West
- Bahnhofsumfeld Ost
- Großmachnower Allee zwischen Am Stadtweg und Grenzweg (Pflasterstraße mit Schäden)
- Großmachnower Straße zwischen Grenzweg und Bergstraße (Pflasterstraße mit Schäden)
- Kienitzer Straße zwischen B 96 und Sachsenkorso
- Kienitzer Straße zwischen Sachsenkorso und Am Stadtweg

Derzeit liegen bereits Planungen zum Ausbau folgender Straßen vor:

- Kienitzer Straße zwischen B96 und Sachsenkorso
- Kienitzer Straße zwischen Sachsenkorso und Am Stadtweg (Planung in Arbeit)
- Reihersteg zwischen Bergstraße und Akazienweg
- Bau/ Ausbau Puschkinstraße zwischen Bansiner Allee und Stauffenbergallee
- Bansiner Allee zwischen Puschkinstraße und Usedomer Straße
- Birkenallee zwischen Brücke Birkenallee/ Ecke Stralsunder Allee und Stauffenbergallee
- Stauffenbergallee zwischen Birkenallee und Bebauungsplangebiet RA 9-3 „Rangsdorf Süd- West 2 A“ (Feng Shui)
- Friedhofsweg Klein Kienitz
- Seebadallee zwischen Friedensallee und Am Strand
- Goethestraße zwischen Seebadallee und Spessartweg
- Am Stadtweg zwischen Kienitzer Straße und Geltungsbereich des B-Planes RA 3 „Stadtweg Nord“

Als weitere Maßnahme zur Lärmminderung außerhalb der kartierten Gebiete ist die Einrichtung einer Erweiterung der Tempo-30-Zone westlich der Bahn in Rangsdorf vorgesehen. Dabei sollen alle Straßen mit Ausnahme der Seebadallee in diesem Bereich erfasst werden. Damit kann eine weitere Verlärmung der derzeit noch nicht stark belasteten Gebiete verhindert werden.

9.2. Bahn

9.2.1. Programme, Maßnahmen und Strategien zum Lärmschutz

Nach dem LAP Schiene, Teil A, des Eisenbahnbundesamtes ist es Ziel des Bundes, bis 2020 den Schienenverkehrslärm, bezogen auf das Jahr 2008, durch vom Bund initiierte und finanzierte Programme, Maßnahmen und Strategien zu halbieren (gem. Koalitionsvertrag 2013).
Dazu zählen die folgenden Punkte:

- das freiwillige Lärmminderungsprogramm des Bundes soll ausgebaut und rechtlich abgesichert werden
- Fahrverbot ab 2020 für laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz
- Bezuschussung der Umrüstung von Güterzügen auf lärmmindernde Bremsen
- eine stärkere Spreizung der Trassenpreise des lärmabhängigen Trassenpreissystems
- die um 5db(A) verschärften Lärmgrenzwerte für Schienenneubaustrecken sollen auch für umfassende Streckenertüchtigungen im Bestandsnetz, die neue Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, gelten

Dazu hat der Bund die Strategie „Leise Schiene“ aufgelegt und setzt sie schrittweise um. Sie umfasst Maßnahmen zum „ Fördern“, „Ertüchtigen“ und „Regulieren“.

Das Fördern beinhaltet vor allem

- die Umrüstung auf neue, lärmreduzierte Bremstechniken an den 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)
- Weiterer Anreiz ist die Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems (Aufschlag auf die regulären Trassenentgelte, wenn nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind; Bonus beim Einsatz von umgerüsteten Güterwagen).
- Die Anschaffung neuer Güterwagen, die die europäischen Lärmschutzstandards unterschreiten, wird mit einer Innovationsprämie gefördert.
- Bis 2018 werden Bundesmittel zur Erprobung neuer Prototypen leiser Güterwagen bereitgestellt
- Der Bund fördert die Erprobung innovativer Lärmschutztechnologien an der Infrastruktur.

Der Punkt „Ertüchtigung“ umfasst den stationären Lärmschutz an der Strecke.
- freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes (Gesamtkonzept zur bevorzugten Sanierung von Streckenabschnitten, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner betroffen sind)
- Verringerung der Auslösewerte für die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm ab 01.01.2016 um 3 db(A)
- Weitere Förderung von Investitionen für den Lärmschutz in den kommenden Jahren.

Die Regulierung setzt auf strengere Vorschriften durch rechtliche Rahmenbedingen, wie:
- die 2015 erfolgte Überarbeitung der Anlage 2 der 16. BImSchV (Schall 03),
- das Schienenlärmschutzgesetz vom 20.07.2017,
- und die Anwendung der TSI Lärm für neu zugelassene Fahrzeuge.

9.2.2. Bahnverkehr Rangsdorf

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

Eine Verbesserung der Taktfolge der Regionalzüge in Rangsdorf ist zur Stärkung des ÖPNV 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 (LNVP) 2013-2017 sah 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

Nach dem Entwurf des LNVP 2018 ist ab jedoch 2022 eine deutliche Verschlechterung des SPNV-Angebotes festzustellen. So entfällt die direkte Anbindung des RE5 in Richtung Rostock / Stralsund, da der RE5 bereits in Berlin Südkreuz endet. Für die Weiterfahrt in das Berliner Zentrum oder weiter müssen Pendler und Fahrgäste umsteigen, ggf. auch mehrmals, was die Fahrzeiten verlängert.
Der RE7 endet dann von Wünsdorf kommend am BER, zur Weiterfahrt Richtung Berlin muss in andere Züge umgestiegen und dazu z.T. auch das Terminal gewechselt werden, was deutlich längere Fahrzeiten bedeutet.

Auch in der weiteren Perspektive ist eine Verbesserung der Anbindung nicht vorgesehen, obwohl sich Rangsdorf, wie der gesamte berlinnahe Raum, rasant entwickelt und die Einwohnerzahlen und damit die Pendlerzahlen steigen.

Zur Taktung der derzeit zwei Züge pro Stunde in Rangsdorf je Richtung wird im LNVP keine Aussage gemacht. Hier wird ein etwa halbstündiger Abstand für eine ausreichende Angebotsqualität gefordert.

Dazu kommt die Forderung nach einer Verlängerung des SPNV-Angebotes in die späteren Abendstunden analog des Verkehrs in den anderen Entwicklungsachsen, um auch bei späten Weiterfahrten oder nach Theaterbesuchen etc. die Bahn nutzen zu können. Bisher fährt der letzte Zug in der Woche von Berlin Hbf bereits um 23:18 Uhr nach Wünsdorf, nur am Wochenende kann man gegen halb 3 Uhr mit Umsteigen in Friedrichstraße oder Lichtenberg von dort einen Zug nach Rangsdorf erreichen.

Die Gemeinde hat eine entsprechende Stellungnahme zum Entwurf des LNVP 2018 abgegeben.

9.2.3. S-Bahn Rangsdorf

Die Verlängerung der S-Bahn bis Rangsdorf ist im Land Brandenburg immer noch in der Diskussion. Mit der S-Bahn könnte bei Erhöhung der auf den ÖPNV umsteigenden Pendlerzahlen ggf. der MIV weiter reduziert werden.
Am 28.11.2016 informierte Verkehrsministerin Kathrin Schneider über Ergebnisse der Nachfrageprognosen im Rahmen der Korridoruntersuchungen von Strecken im Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr des Berliner Umlands. Zur Strecke Berlin-Rangsdorf wurde ausgeführt, dass die Prognose auf der Dresdener Bahn noch mit verschiedenen Unsicherheiten verbunden ist. Dazu gehört die Führung und Frequenz des Flughafen-Express-Zuges. Obwohl diese Strecke in der aktuellen Prognose für 2030 noch Kapazitätsreserven zeigt, muss auf längere Sicht vermieden werden, dass Konflikte zwischen Regional-, Fern- und Güterverkehr analog der Hamburger Bahn entstehen.

Im Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2018 ist für den Zeithorizont 2030 der Korridor Berlin-Dresden / Rangsdorf mit Anbindung Dahlewitz / Rolls-Royce / Rangsdorf aufgeführt.

Mit der Erklärung von Minister Woitke vom 12.06.2018 zum 25-jährigen Bestehen des Rolls-Royce-Standorts in Dahlewitz scheinen die Weichen nun dafür gestellt zu sein.

Neben der Verbesserung des Angebots auf der Linie des Regionalexpress 5 durch höhere Taktzeiten und der Prüfung eines zusätzlichen Halts an einem neuen Bahnhof Dahlewitz-Rolls Royce sollte auch die Forderung zur Verlängerung der S Bahn bis Rangsdorf als Forderung der Gemeinde bestehen bleiben.

9.3. Schutz ruhiger Gebiete

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

Es ist jedoch zu überlegen, ob künftig einzelne, kleinere 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

Die Gemeinde Rangsdorf berücksichtigt sowohl in der Planung der auszubauenden Straßen, als auch der konkreten Ausbauplanung sowie in der Bauleitplanung die Möglichkeiten der Lärmminderung und -vermeidung.

Mit dem LAP hat die Gemeinde eine Planung zur konkreten Berücksichtigung bei künftigen Vorhaben in der Hand. Dieser LAP ist bei Bedarf, zumindest aber alle 5 Jahre fortzuschreiben.

Bereits direkt nach der Beschlussfassung zum LAP der Gemeinde Rangsdorf vom 25.02.2016 gab es weitere Überlegungen zur Fortführung der Planung. Am 30.06.2016 wurde dazu in der Gemeindevertretung in öffentlicher Sitzung folgender Beschluss gefasst:

1. Die Gemeinde wird Wege für die Nutzung durch Fußgänger und Radwege abseits der Hauptstraßen ausbauen.
2. Die Gemeinde strebt an, in den Ortslagen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mit einem integrierten Parkraumkonzept durchzusetzen. Dies gilt nicht für die Fahrbahnen der folgenden Hauptstraßen:
   a) Kienitzer Straße
   b) Großmachnower Allee und Straße
   c) Bergstraße zwischen Großmachnower Straße und Reihersteg
   d) Dorfstraße (Fahrbahn der Bundesstraße)
   e) Kienitzer Dorfstraße und Mittenwalder Straße (Fahrbahn der Kreisstraßen)
3. Die Gemeinde strebt für die nicht in der Geschwindigkeitspflicht nach 2. reduzierten Straßen die Errichtung von gleichmäßig verteilten und der jeweiligen Verkehrssituation angemessenen Querungshilfen an. Bei der Auswahl der Standorte für die FGÜ wird besonders Wert darauf gelegt, die durch die Siedlungsstruktur vorgegebenen Fußwegebeziehungen attraktiv zu verbinden.
4. Die Gemeinde strebt an, alle Umlaufsperren und Hindernisse auf Fuß- und Radwegen abzubauen. Hierfür ggf. ursächliche sicherheitsrelevante Problemstellungen sollen schnellstmöglich beseitigt werden.
5. Die Gemeinde Rangsdorf wird eine Minderung des Lärms von der A10 und der B96 bei den zuständigen Stellen des Landes Brandenburg und der Bundesrepublik einfordern. Geeignete Maßnahmen wären unter anderem Lärmschutzwände, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder ein lärmmindernder Fahrbahnbelag.
6. Die Gemeinde Rangsdorf wird einen S-Bahnanschluss und eine Verbesserung des schienengebundenen Nahverkehrs vom Land Brandenburg fordern. Gleichzeitig fordert die Gemeinde einen verbesserten Lärmschutz entlang der Bahntrasse durch Verbesserung der Gleisanlagen und Lärmschutzwänden südlich der Seebadallee.
7. Die Gemeinde Rangsdorf wird den Linienbusverkehr, auch als „Zubringerbus“ zum Schienenverkehr, im Ort fördern. Das Bahnhofsumfeld ist insbesondere zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten von Bus/Fahrrad zum Zug auszubauen.
8. Die Gemeinde Rangsdorf strebt an, den lärmintensiven Wettkampfsport aus den Wohngebieten in die Ortsrandlagen (z.B. Bückergelände, Erich Dückert Sportforum, Sportplatz Klein Kienitz und Sportplatz Groß Machnow) verlagern.
9. Die Gemeinde Rangsdorf unterstützt alle Initiativen, die eine Ausweitung der Kapazität des zukünftigen BER verhindern und für Nachtruhe für die betroffenen Anwohner sorgen wollen.
10. Die Gemeinde Rangsdorf strebt an, dass eine Entlastung der Seebadallee und der Großmachnower Allee / Straße durch eine Straßenanbindung der Stauffenbergallee an den Bahnübergang Pramsdorf erfolgt.
11. Die Gemeinde Rangsdorf strebt an Radwegeverbindungen, auch Schnellradwege zu fördern und selbst zu bauen, soweit die Gemeinde zuständig ist.

12. Die Gemeinde wird Untersuchungen zu tatsächlichen Lärmausbreitungen (über Bahntrasse und See z.B. von der Autobahn) und Findung von Maßnahmen zur Minimierung solcher Lärmausbreitungen unterstützen.

Des Weiteren wird auch künftig seitens der Gemeinde folgende Strategie verfolgt:

Straßenlärm:

- Die Forderungen gegenüber dem Landesbetrieb Straßenwesen zur Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmminderung /Lärmreduzierung auf der A10 und der B96 zur Senkung der Zahl der Betroffenen in den Ortslagen Rangsdorf, Groß Machnow und Klein Kienitz werden weiter aufrechterhalten, z.B. durch:
  - 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 (z.B. offenporiger Asphalt)
  - Lärmschutzwände an der südl. Seite der A10 zwischen Rangsdorfer See und Abfahrt Rangsdorf
  - Lärmschutzwände an der B96 ab den ersten Wohngebäuden bis zur Kreuzung Kienitzer Straße und ggf. bis zur Hochwaldpromenade
  - 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),
  - 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

Bahnlärm

- Kontrolle der Umsetzung der von der Bahn im Rahmen der LAP geplanten Maßnahmen zur aktiven Minderung /Reduzierung des von Schienenverkehr ausgehenden Lärms.
- Planung und Umsetzung der Verlängerung der Lärmschutzwände an der Bahn als passiven Lärmschutz unter Berücksichtigung der Haushaltslage
- Aktive Begleitung des nächsten Planfeststellungsverfahrens der Deutschen Bahn an der ABS Berlin-Dresden unter dem Aspekt des Lärmschutzes

Fluglärm
Rangsdorf liegt nicht innerhalb der Bereiche, in denen nach den Grenz- und Auslösewerten relevanter Fluglärm auftritt. Anspruch auf passiven Schallschutz haben die Einwohner daher gegenüber der FBB GmbH nicht. Trotzdem ist Rangsdorf durch die Lage im Umfeld des BER Fluglärm ausgesetzt.
Daher 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.

Rangsdorf nimmt als Gemeinde im erweiterten Untersuchungsgebiet um den Flughafen unabhängig von der Pflicht zur Erarbeitung eines LAP zum Teilaspekt Fluglärm an der Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan zur LAP (Teilaspekt Fluglärm) und der Arbeitsgemeinschaft Modellregion Gesamtlärmbetrachtung teil (s. Abschnitt 5.3.1), um sich zu informieren und seine Interessen zu vertreten.

Des Weiteren ist Rangsdorf Mitglied in der Schutzgemeinschaft „Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld“. Zweck der Schutzgemeinschaft ist die Förderung der Siedlungsentwicklung auf kommunaler und regionaler Ebene. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch als höchstes Schutzgut jeder Umweltpolitik in seinem Lebens- und Arbeitsbereich.

Gewerbelärm
Zur Reduzierung des Gewerbelärms, der sich letztlich über den Gewerbeverkehr 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 von Wohnbereichen 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.

Freizeitlärm

- Zur Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Bürger ist im Sportstättenentwicklungskonzept der Gemeinde mittel- bis langfristig eine Verlagerung des Sportplatzes Birkenallee aus dem reinen Wohngebiet 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 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

Gesamtlärm

Die Kartierung des Gesamtlärms im Rahmenplan zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 2 und Teil 3 zeigt die weiträumige Verlärmung des Gemeindegebietes. Die geringste Belastung liegt im südwestlichen Teil des Rangsdorfer Sees vor, im Bereich der Zülowseen und hinter dem Spitz- und Mühlenberg Richtung Osten.

Es muss Ziel der Gemeinde sein, die Lärmbelastung von jeder Quelle so weit wie möglich zu reduzieren und alle Möglichkeiten dazu zu nutzen, um die Gesamtlärmbelastung letztlich zu senken.

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

Die vorliegende Kartierung der Lärmbelastung 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 Rangsdorf können keine gesonderten Mittel zur Umsetzung des Lärmaktionsplanes in den Haushalt eingestellt werden. Einzelmaßnahmen zum Lärmschutz werden bei Bedarf im Rahmen des jeweiligen Vorhabens finanziert.

Konkrete Maßnahmen im Straßenbau, in der Bauleitplanung oder Raumplanung etc. können sich z.T. auch lärmmindernd auswirken. Wie hoch der jeweilige Anteil der Kosten dafür ist, kann nicht gesondert ausgewiesen werden.
Insofern ist eine konkrete Kostenwirksamkeits- oder Kosten-Nutzen-Analyse für lärmmindernde Maßnahmen und ihre Auswirkungen derzeit nicht möglich.

Finanzmittel:
Die Umsetzung konkreter investiver Maßnahmen hängt von den jeweils verfügbaren Haushaltsmitteln der Gemeinde Rangsdorf 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 den durchgeführten Maßnahmen im Straßenbau sind in Abschnitt 8 enthalten. Die Gesamtkosten der Maßnahmen ab 2010 enthält folgende Tabelle

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 €

Seit 2015 sind keine Ausbaumaßnahmen mehr erfolgt.

Wie hoch der Anteil an den o.g. 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.

Für die folgenden, geplanten Maßnahmen werden die Kosten grob wie folgt geschätzt:

Schätzung Kosten Bahnhofsumfeld:	Gesamt brutto	ca. 2,2 Mio €
Schätzung Ausbau Kienitzer Straße Var. 2:	Gesamt brutto	ca. 5,48 Mio €
Schätzung Kosten Nord-Süd-Verbinder :	Gesamt brutto	ca. 3,471 Mio €
Summe		ca.11,151 Mio €

Es wurde grob geschätzt, dass durch die mögliche Verringerung des Verkehrs auf der Kienitzer Straße bzw. die baulichen Maßnahmen etwa die Hälfte der an der Kienitzer Straße wohnenden Personen entlastet werden, wenn auch der Umfang der Entlastung unterschiedlich und zum Teil gering sein wird.

Bahnlärm

Die Kosten für die von der Deutschen Bahn AG errichteten Lärmschutzwände sind nicht bekannt. Die Kosten trägt die Deutsche Bahn AG allein, Angaben dazu werden nicht erteilt.
Daher können die Kosten der beschlossenen Erweiterung der Lärmschutzwände 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.

Da die Kartierungen der 2. und 3. Runde (Schienenverkehr) nach Angaben des EBA nicht vergleichbar sind, kann ein Nutzen von Maßnahmen zur Minderung der Betroffenheiten gegenüber der letzten Kartierung nicht abgeleitet werden.

Kosten-Nutzen-Analyse

Die Bund/Länder - Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) hat in ihren Hinweisen zur Lärmaktionsplanung (Stand 18.06.2012) unter Hinweis auf den Bericht „External Costs of Transport in Europe“ zu Lärmschadenskosten für Deutschland zu Lärmbelästigung und Gesundheitskosten der verschiedenen Lärmarten 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/ Runde 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 nach den Angaben der 2. Stufe danach als Summe der 3 Lärmarten auf insgesamt **460.203 €.**

Aus den Werten der Kartierung zur 3. Stufe/ Runde der LAP ergeben sich danach für Rangsdorf folgende Kosten:

	Lärmschadenskosten	**in €**	**pro Jahr**
L. $_{DEN}$ dB(A)	**Straßenverkehr**	**Schienenverkehr**	**Luftverkehr**
>55 <60	71 x 732 = 51.972	20 x 340 = 6.800	0
>60 <65	121 x 217 = 26.257	71 x 140 = 9.940	0
>65 <70	171 x 120 = 20.520	121 x 40 = 4.840	0
>70 <75	272 x 9 = 2.448	221 x 10 = 2.210	0
>75	363 x 0 = 0	312 x 0 = 0	0
Summe:	**101.197 €**	**23.790 €**	**0**
Angaben Anz:	Lärmkartierung LfU	Lärmkartierung EBA	Rahmenplan FBB,

Die Lärmschadenskosten insgesamt pro Jahr belaufen sich in Rangsdorf nach den Angaben der 3. Stufe danach als Summe der 3 Lärmarten auf insgesamt nur noch **124.987 €.**

Eine Ermittlung der jährlichen Lärmschadenskosten aus dem ermittelten Gesamtlärm nach dem Rahmenplan zur LAP im Umfeld des BER 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 jedoch 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.

Geht man von den Schätzungen zur Reduzierung der Betroffenheit der Anwohner für die geplanten Maßnahmen in Rangsdorf im Bahnhofsumfeld, an der Kienitzer Straße, dem Nord-Süd-Verbinder und dem Ausbau der Bahnstrecke aus (Bericht zum LAP, Punkt 3.6.), so würden sich die Verbesserungen wie folgt quantifizieren lassen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zahl der Personen, für die eine Entlastung durch die Straßenbaumaßnahmen

geschätzt wird, nicht zu summieren ist, da es sich im Wesentlichen um die gleichen Personen handelt.

Lden dB(A)	Anzahl der Entlasteten x Schadenskosten in €			
	Straßenbau-maßnahmen		Schienenverkehrs-maßnahmen	
> 70	4 x 272 =	1.088 €	5 x 221 =	1.105
>65-70	60 x 171 =	10.260 €	20 x 121 =	2.420
>55-65	470 x (71+121):2)=	45.120 €	240 x (110 + 188):2)=	35.760
Summe		56.468		39.285

Damit würden die Lärmreduzierungen durch die geplanten Maßnahmen einer Reduzierung der theoretischen Lärmschadens- bzw. Gesundheitskosten um 56.468 € bzw. 39.285 € entsprechen.

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 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.

Dies ist bisher nicht möglich, da die Lärmkartierungen nicht vergleichbar aufbereitet sind.

Zusammenfassung
Rangsdorf ist eine Gemeinde im direkten Berliner Umland.
Die Einwohnerzahl liegt mit Stad November 2017 bei 11.372 Personen.

Davon sind durch Verkehrslärm nach der vorliegenden Lärmkartierung der 3. Stufe
am Tag: 949 Einwohner Belastungen,
120 Einwohner hohen Belastungen und
9 Einwohner sehr hohen Belastungen ausgesetzt,

in der Nacht sind 2.070 Einwohner Belastungen,
159 Einwohner hohen Belastungen und
23 Einwohner sehr hohen Belastungen ausgesetzt.

Durch Bahnlärm sind nach der vorliegenden Lärmstatistik der 3. Runde des EBA davon
am Tag: 480 Einwohner Belastungen,
40 Einwohner hohen Belastungen und
10 Einwohner sehr hohen Belastungen ausgesetzt,

in der Nacht sind 1.000 Einwohner Belastungen,
130 Einwohner hohen Belastungen und
10 Einwohner sehr hohen Belastungen ausgesetzt.

Eine Kumulation der Zahlen ist nicht möglich, da es Doppelbetroffenheiten gibt.

Hauptquellen der nach der LAP relevanten und kartierten Lärmbelastung im Ort sind dabei:
- die Autobahn A 10,
- die Bundesstraße 96,
- die Bahnstrecke Berlin-Dresden
- die Kienitzer Straße in Rangsdorf
- die Dorfstraße in Groß Machnow.

Weitere, nicht kartierte Lärmquellen sind z.B. weitere stark frequentierte Ortsstraßen, Gewerbelärm und Freizeitlärm sowie der Fluglärm.

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 mit den 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 vom 17.05.2013, S. 1274, zuletzt geändert durch BGBl I, Art. 3 d.G. vom 18.07.2017, 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, 2017)

- LAI- Hinweise zur Lärmaktionsplanung (Stand 18.06.2012)

- Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung, (MLUL, 06.06.2012)

- Rahmenplan zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), (Accon im Auftrag des MLUL)
  Teil 1 Verkehrsflughafen Berlin – Schönefeld vom 10.07.2014
  (www.mlul.de < Immissionsschutz < Umgebungslärm < Lärmaktionsplanung Flughafen BER)

- Rahmenplan zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), (Accon im Auftrag des MLUL)
  Teil 2 Lärmminderung - Monitoring - Evaluierung vom 14.08.2015
  (www.mlul.de < Immissionsschutz < Umgebungslärm < Lärmaktionsplanung Flughafen BER)

- Rahmenplan zur LAP im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), (Accon im Auftrag des MLUL)
  Teil 3 Überprüfen des Rahmenplans Teil 1 und 2; Lärmminderung, Gesamtlärmbetrachtung“, Endbericht Stand 23.06.2018.
  (www.mlul.de < Immissionsschutz < Umgebungslärm < Lärmaktionsplanung Flughafen BER)

- Parkraumkonzeption der Gemeinde Rangsdorf einschließlich städtebaulicher Gestaltungskonzeption für die Seebadallee von 2002 (Büro SPOK)

- Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes 2017/2018 vom Januar 2018, Eisenbahnbundesamt

- Pressemitteilungen des MIL zu S-Bahn-Korridoren vom 28.11.2016, Internetseite des MIL (www.mil.brandenburg.de)

- Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2018 vom 20.10.2017 – MIL Brandenburg

Anlagen:

Anlage 1	Bericht der Gemeinde zur LAP der 1. Stufe vom 11.07.2008
Anlage 2	Bericht der Gemeinde zur LAP der 2. Stufe vom 25.06.2013
Anlage 3	Rechtliche Bewertung der Umsetzung von Lärmaktionsplänen, Rechtsanwalt Sommer vom 01.02.2018
Anlage 4:	Lärmkarten Straßenverkehrslärm Rangsdorf 1. Stufe mit Bericht (2008)
Anlage 5:	Lärmkarten Straßenverkehrslärm Rangsdorf 2. Stufe mit Bericht (2012)
Anlage 6	Lärmkarten Straßenverkehrslärm Rangsdorf 3. Stufe mit Bericht (2017)
Anlage 7	Lärmkarten Bahnlärm Rangsdorf Stufe II mit Bericht (2015)
Anlage 8	Berichterstattung der Gemeinde Rangsdorf zum Lärmaktionsplan - Teilaspekt Haupteisenbahnstrecken des Bundes, 07.07.2015
Anlage 9.1	Lärmkarten Bahnlärm Rangsdorf Runde 3 mit Bericht (2017)
Anlage 9.2.	Screenshot Bahnlärm Lärmkarte und Detailkarte
Anlage 10	Anspruchsgebiete für Schallschutz aus dem Schallschutzprogramm des BER
Anlage 11	Gesamtlärmdarstellung im Flughafenumfeld und Karten zur Lärmänderung (Differenzkarten)
Anlage 12	Gespiegelte Hoffmann-Kurve bei Starts von der Südbahn Richtung West (aus dem Rahmenplan zum LAP Flughafen Berlin-Schönefeld, Teil 2)
Anlage 13	Protokoll der Einwohnerversammlung am 25.02.2008
Anlage 14	Protokoll der Einwohnerversammlung am 05.01.2016
Anlage 15	Protokoll der Einwohnerversammlung am 29.05.2018

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.

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 insgersamt 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	gez. Rocher

Berichterstattung über den Lärmaktionsplan (3. 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

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

Ergänzungen zur Beschreibung der Umgebung

Rangsdorf ist eine ländliche Siedlungsgemeinde ca. 15 km südlich von Berlin in der Metropolregion Berlin-Brandenburg (Berliner Umland) und hat mit Stand November 2017 ca. 11.372 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 Tag und Nacht 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, durchschneidet somit das Gemeindegebiet und teilt dabei die Ortslage Groß Machnow.
Rangsdorf liegt etwa 7 km südwestlich des Flughafens Berlin-Schönefeld und liegt im Bereich der An-und Abflugrouten der Flughafens Berlin Schönefeld (s. Flugspuren für Ost- und Westwindlage 2015).
Mit Eröffnung des BER wird die ca. 1,8 km dichter an Rangsdorf liegende südliche Start- und Landebahn eröffnet und der Flugverkehr auf dem „Singleflughafen“ drastisch steigen.
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

Hauptlärmquellen

Hinweis

1.	BAB 10
2.	Bundesbahnstrecke Berlin-Dresden in der Ortslage
3.	B96
4.	Kiernitzer Straße als Gemeindestraße

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

Hinweis

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	Fr. 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 18.07.2018 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

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

Hinweis

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)
Urbane Gebiete					63 (64)	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.

Fußnoten

2. Bewertung der Ist-Situation

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

Hinweis

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	5	1	0
Wohnungen/Anzahl	492	68	0
Schulgebäude/Anzahl	1	1	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	6	1	0
Wohnungen/Anzahl	560	68	0
Schulgebäude/Anzahl	2	1	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	

Hinweis

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	732	217	120	9	0

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	1729	341	159	23	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	Als Prüfwert für die Einschätzung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen wird im Land Brandenburg die Berücksichtigung der Mittelungspegel LDEN = 65 dB(A) und LNight = 55 dB(A) empfohlen.

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	2,31	0,54	0,14
Wohnungen/Anzahl	269	26	0
Schulgebäude/Anzahl	0	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	2,99	0,68	0,14
Wohnungen/Anzahl	295	26	0
Schulgebäude/Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	http://laermkartierung1.eisenbahn-

Hinweis

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	340	140	40	10	0

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	740	260	100	30	10	0

ggf. weitere Erläuterungen:	Als Prüfwert für die Einschätzung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen wird im Land Brandenburg die Berücksichtigung der Mittelungspegel LDEN = 65 dB(A) und LNight = 55 dB(A) empfohlen. Für die Haupteisenbahnstrecken der Eisenbahnen des Bundes erfolgte die Lärmkartierung und die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans durch das Eisenbahn-Bundesamt.

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	0	0	0
Wohnungen/Anzahl	0	0	0

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

ggf. weitere Erläuterungen:	Es bestehen keine Lärmauswirkungen durch kartierungspflichtige Großflughäfen.

Hinweis

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	0	0	0	0	0

L_{NIGHT} [dB(A]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	0	0	0	0	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	Es bestehen keine Lärmauswirkungen durch kartierungspflichtige Großflughäfen.

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

Hinweis

Hauptverkehrsstraßen; Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen

Anzahl der Menschen, die ganzjährig ausgesetzt sind:	Straßen	Eisen-bahn	Großflug-hafen	gesamt
sehr hohen Belastungen (>70 dB(A))	9	10	0	19
in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A))	23	40	0	63
hohen Belastungen (>65 - 70 dB(A))	120	40	0	160
in der Nacht hohen Belastungen (> 55 - 60 dB(A))	159	100	0	259
Belastungen/Belästigungen (>55 - 65 dB(A))	949	480	0	1429
in der Nacht Belastungen/Belästigungen (>45 - 55 dB(A))	2070	1000	0	3070

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

Hinweis

Im Gebiet der Gemeinde bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen:

Nr.	Bezeichnung (z.B. des Straßenabschnitts)	Problem
1.	nördl. Ortsbereich zw. Friedensallee und Goethestraße sowie Bereiche nördl. der Kienitzer Straße, Kienitzer Dorfstraße	Lärmbelastung durch Autobahnverkehr A10
2.	Ortslage Rangsdorf, vor allem südlich des Bahnhofes	Lärmbelastung durch Schienenverkehr
3.	Ortslagen Rangsdorf und Groß Machnow entlang der B 96	Lärmbelastung durch Verkehr auf der B96, verstärkt durch Siedlungs- und Gewerbeentwicklung in Zossen
4.	Kienitzer Straße (Gemeindestraße)	Lärmbelastung durch Ortsverkehr

Nr.	Begründung:

1.	Die A10 als Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN) und des Paneuropäischen Verkehrskorridors in Ost - West - Richtung ist Tag und Nacht sehr stark befahren, der Lkw-Anteil am Verkehrsaufkommen ist dabei sehr hoch. Die A 10 liegt in Hauptwindrichtung (NW) zu den Ortslagen Rangsdorf und Klein Kienitz. Es gibt keine Geschwindigkeitsbegrenzung, so dass die 130 km/h, die der Lärmberechnung zugrundeliegen, oft deutlich überschritten werden. Damit ergibt sich ein durch Lärmspitzen durchbrochener hoher Dauerlärmpegel in den Wohnbereichen, die z.T. nur 300 m von der A10 entfernt liegen. In Rangsdorf sind nach der Lärmkartierung zum LAP die Auslösewerte in Teilbereichen überschritten. Nach der RLS 90 als verbindlicher Berechnungsgrundlage besteht für den Baulastträger jedoch keine Notwendigkeit für Lärmminderungsmaßnahmen.
2.	Die durch die Ortslage verlaufende Bahnstrecke Berlin-Dresden ist stark durch Personen- und Güterverkehr frequentiert, von dem starke Lärmbelastungen für die Anwohner ausgehen. Im Zuge des bisherigen Streckenausbaues wurden entsprechend der Planfeststellung im nördlichen Ortsbereich zwischen Friedensallee und Seebadallee bzw. Ladestr. 3 und der Wohnbebauung am Falkenflur eine Lärmschutzwand errichtet, die die Belastung für die Anwohner in diesem Bereich verringert. In den Bereichen außerhalb der Lärmschutzwand besteht nach der Lärmkartierung des EBA eine Lärmbetroffenheit von Anwohnern sowohl am Tag als auch in der Nacht. Hier sind weitere Schutzmaßnahmen durch die Deutsche Bahn als Baulastträger erforderlich.
3.	Auf der B 96, die an der östlichen Grenze der Ortslage Rangsdorf und direkt durch die Ortslage Groß Machnow verläuft, herrscht Tag und Nacht ein starkes Verkehrsaufkommen, verstärkt durch die zunehmende Siedlungs- und Gewerbeentwicklung im Raum Zossen. In einem Teilbereich in Rangsdorf besteht eine Lärmschutzwand, die die Belastung der Anwohner senkt. Für die Grundstücke außerhalb des Wirkungsbereiches der Lärmschutzwand besteht nach der Kartierung zum LAP eine starke Betroffenheit. Hier sind zum Schutz der Anwohner Maßnahmen durch den Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger erforderlich.
4.	Die Kienitzer Straße ist die Hauptverkehrsstraße Rangsdorfs mit dem stärksten Verkehrsaufkommen. Sie ist eine von 3 Straßen, die den Ort erschließen. Die Grundstücke an der Kienitzer Straße sind nach der Kartierung zum LAP vom Verkehrslärm betroffen, die Auslösewerte werden überschritten. Die Gemeinde als Baulastträger wird im Rahmen eines Straßenausbaues Lärmminderungsmaßnahmen prüfen und durchführen Die Planung für den ersten Abschnitt liegt vor, kann jedoch aufgrund fehlender finanzieller Mittel aktuell nicht umgesetzt werden.

Im Gebiet der Gemeinde bestehen verbesserungsbedürftige Situationen in folgenden Bereichen:

Nr.	Bezeichnung (z.B. des Straßenabschnitts)	Problem
1.	nördl. Ortsbereich zw. Friedensallee und Goethestraße sowie Bereiche nördl. der Kienitzer Straße, Kienitzer Dorfstraße	s.o.
2.	Ortslage Rangsdorf, vor allem südlich des Bahnhofes	s.o.
3.	Ortslagen Rangsdorf zund Groß Machnow entlang der B 96	s.o.
4.	Kienitzer Straße (Gemeindestraße)	s.o.

Nr.	Begründung:
1.	Schutz vor Autobahnlärm erforderlich
2.	Schutz vor Verlärmung durch Bahnverkehr erforderlich
3.	Schutz vor Verkehrslärm von der B96 erforderlich, vor allem in Groß Machnow
4.	Schutz vor Verkehrslärm der Kienitzer Straßer erforderlich

3. Maßnahmeplanung

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

Hinweis

Im Gebiet der Gemeinde

sind bereits folgende Maßnahmen zur Lärmminderung umgesetzt:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung	Datum/Zeitraum
1.	Bau einer Lärmschutzwand an der B 96 durch den Landesbetrieb Straßenwesen	2001-2008
2	Ausbau der Straße Am Stadtweg in Rangsdorf einschließlich der Herstellung der Kreuzung zur Kienitzer Straße als Kreisverkehr)	2011
3.	Straßenunterführung Kienitzer Straße mit Anlegung von Geh- und Radwegen und Beseitigung Bahnübergang	2013-2015
4.	Bau einer Lärmschutzwand an der Bahnlinie entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss im nördlichen Ortsbereich zwischen Friedensallee und Seebadallee (westlich) bzw. Ladestraße 3 und der Wohnbebauung am Falkenflur	2017

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

Hinweis

Im Gebiet der Gemeinde

sind bereits folgende Maßnahmen zur Lärmminderung geplant:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung	Datum/Zeitraum
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf einschl. der Errichtung von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder durch die Gemeinde zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	ab 2018 in Abhängigkeit von der Mittelbereit-stellung
2.	Ausbau der Kienitzer Straße mit Reduzierung der Fahrbahnbreite, gesondertem Geh-Radweg und verbessertem Deckenaufbau, Prüfung konkreter Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Planung	ab 2019 in Abhängigkeit von der Mittelbereit-stellung
3.	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 gemäß Bebauungsplan	ab 2020 in Abhängigkeit vom Flächenerwerb und der Mittelbereitstellung
4.	weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h einschließlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen (z.B.Lärmschutzwände), Planfeststellung ist in Vorbereitung	ab 2021 in Abhängigkeit vom Planfeststellungs-beschluss
5.	Umsetzung des beschlossenen Radwegekonzeptes der Gemeinde zur Minimierung des MIV	ab 2019 in Abhängigkeit von der Mittelbereitstellung

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

Hinweis

Beispiele

Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre:

Nr.	Maßnahme zur Lärmminderung
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
2.	Ausbau der Kienitzer Straße
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang
4.	Weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h mit Lärmschutzwänden

ggf. weitere Erläuterungen:	Umsetzung abhängig von der Mittelbereitstellung im Gemeindehaushalt

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

Hinweis

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

1.	Es wurden keine ruhigen Gebiete festgesetzt, zumal in der gesamten Gemeinde bereits eine deutliche Lärmbelastung besteht (vgl. Kartierung des Gesamtlärms im Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin-Brandenburg Teil 2)
2.	
3.	
4.	

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

Langfristige Strategie:

Regelmäßige Überprüfung der Umgebungslärmsituation und Wiederholung der Lärmaktionsplanung gemäß den Vorgaben der RL 2002/49/EG (§ 47c, d BImSchG), Berücksichtigung von Lärmvermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen bei den Straßenbauvorhaben und in der Bauleitplanung der Gemeinde sowie bei Freizeit- und Tourismuskonzepten, Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs, Verweis auf die Lärmschutzbelange der Gemeinde im Rahmen übergeordneter Planungen und Planungen anderer Baulastträger (z.B. Bahn)

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

Hinweis

Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm entlasteten Personen (von den in 2.1.1 und 2.1.2. Erfassten)

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

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	4
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	4
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang Pramsdorf	4
4.	Weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h	5

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

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	11
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	11
3	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang Pramsdorf	11
4.	Weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h	20

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

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	60
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	60
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang Pramsdorf	60
4.	Weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h	20

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

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	80
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	80
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang Pramsdorf	80
4.	Weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h	50

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

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	470
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	470
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang Pramsdorf	470
4.	Weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h	240

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

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Anzahl
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	1035
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	1035
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang Pramsdorf	1035
4.	Weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h	500

4. Formelle und finanzielle Informationen

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

Hinweis

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde wurde am 25.02.2016 in öffentlicher Sitzung der Gemeindevertretung beschlossen, die 1. Aktualisierung erfolgt im Rahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung, der Beschluss ist für den 06.09.2018 vorgesehen.

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

Hinweis

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Abschluss
1.	Ausbau des Bahnhofsumfeldes Rangsdorf zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV	in Abh. von Finanzierung
2.	Ausbau der Kienitzer Straße	in Abh. von Finanzierung
3.	Herstellung einer Entlastungsstraße (Nord-Süd-Verbinder) zwischen Bahnübergang Rangsdorf und Bahnübergang Pramsdorf	in Abh. von Finanzierung
4.	weiterer Ausbau der Gleisanlagen der DB im Bereich Rangsdorfs südlich der Seebadallee zur Ertüchtigung für 200 km/h	2025

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

Hinweis

Nr.	Art der Mitwirkung	Ort	Datum
1.	Information über die Kartierungsergebnisse und die Mitwirkungsmöglichkeit bei der Lärmaktionsplanung	MLUL-Internetseiten, Presse und Informationsveranstaltung(en) im MLUL in Potsdam	ab dem 30.06.2007
2.	Einwohnerversammlung zur Lärmaktionsplanung	Gemeindeverwaltung Rangsdorf	am 25.02.2008
3.	öffentliche Beratungen zur Lärmaktionsplanung 1. Stufe im Ortsbeirat Groß Machnow (OB), im Gemeindeentwicklungsausschuss (BA) und Beschlussfassung in der Gemeindevertretung (GV)	Gutshaus Groß Machnow bzw. Gemeindeverwaltung Rangsdorf,	am 16.06.2008, 17.06.2008 bzw. 10.07.2008
4.	öffentliche Beratungen zur Lärmaktionsplanung 2. Stufe im OB Groß Machnow, im BA und Beschlussfassung in der GV	Gutshaus Groß Machnow bzw. Rathaus Rangsdorf	OB am 18.03. und 10.06.2013, BA am 19.03. und 11.06.2013, GV am 18.04. und 25.06.2013
5.	öffentliche Beratungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes im OB Groß Machnow, im BA und in der GV	Gutshaus Groß Machnow bzw. Rathaus Rangsdorf	OB am 15.06.15 und 25.01.16, BA am 16.06.15, 26.01.16 und 08.03.16, und GV am 09.07.15 und 25.02.16
6.	Einwohnerversammlung zur Lärmaktionsplanung	Rathaus Rangsdorf	05.01.2016
7.	öffentliche Beratungen zur Fortführung des LAP im BA und in der GV	Gutshaus Groß Machnow bzw. Rathaus Rangsdorf	BA am 31.05.2016, GV am 30.06.2016
8.	öffentliche Beratung zum LAP des EBA und zu einer Stellungnahme in der GV	Rathaus Rangsdorf	GV am 08.03.2018
9.	öffentliche Beratung zum Entwurf der 1. Aktualisierung des LAP und zur öffentlichen Auslage	Rathaus Rangsdorf	OB am 19.03.2018, BA am 20.03.2018, GV am 19.04.2018
10.	Einwohnerversammlung	Rathaus Rangsdorf	29.05.2018
12.	Öffentliche Auslegung	Rathaus Rangsdorf, Einstellung der Unterlagen auf der Internetseite der Gemeinde Rangsdorf (www.rangsdorf.de<Politik<Bürgerbeteiligung<Lärmaktionsplanung	vom 07.05.2018 - 12.06.2018
13.	öffentliche Beratung zur 1. Aktualisierung des LAP	Rathaus Rangsdorf	OB 20.08.2018, BA 21.08.2018, GV 06.09.2018

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 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

Kosten für die Aufstellung:	0	in Tsd. €
Kosten für die Umsetzung:	11.151	in Tsd. €

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

Hinweis

Die Mittel zur Umsetzung der unter 3.3.genannten Maßnahmen sind derzeit nicht im Haushalt der Gemeinde Rangsdorf abgesichert, Fördermittelanträge wurden / werden gestellt. Die Entlastung der Anwohner ist im Vergleich mit dem Kostenaufwand relativ gering, da die Maßnahmen nicht vorrangig zum Lärmschutz durchgeführt werden. Geht man von den Schätzungen zur Reduzierung der Betroffenheit der Anwohner für die geplanten Maßnahmen in Rangsdorf gem. Punkt 3.6., so lassen sich die Verbesserungen durch Multiplikation der entlasteten Personen mit den Lärmschadenskosten wie folgt quantifizieren. Bei Straßenbaumaßnahmen ergibt sich dann durch die geplanten Maßnahmen eine Reduzierung der theoretischen Lärmschadens- bzw. Gesundheitskosten um 56.468 € (Straßenbau) bzw. 39.285 € (Schienenverkehr) .Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zahl der Personen, für die eine Entlastung durch die Straßenbaumaßnahmen geschätzt wird, nicht zu summieren ist, da es sich im Wesentlichen um die gleichen Personen handelt.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.rangsdorf.de < Verwaltung < Konzeptionen < Lärmaktionsplan vom 25.02.2016

Ort	Datum
Rangsdorf	16.07.2018

Anlage 3

RA Karsten Sommer * Grolmanstr.39 * 10623 Berlin

Karsten Sommer
Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Grolmanstraße 39
10623 Berlin

Tel: 030/28 00 95 - 0
Fax: 030/28 00 95 15
Funk: 0173/20 31 865

mail@kanzleisommer.de
www.kanzleisommer.de

- Kurzfassung -

Erarbeitung und modellhafte Anwendung von Praxisempfehlungen zur Unterstützung der Kommunen bei der Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen in Bezug auf die Auswahl, Abstimmung und Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

Rechtliche Bewertung

In der aktuellen 3. Stufe der Lärmaktionsplanung müssen (Verpflichtung aus § 47d BImSchG) die Kommunen bis zum 18.07.2018 Lärmaktionspläne erneut aufstellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne aktualisieren sowie anschließend entsprechende Maßnahmen umsetzen. Das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL) beabsichtigt, Kommunen bei der Planaufstellung mit Praxisempfehlungen zu unterstützen, die Planung und Umsetzung von lärmmindernden Verkehrsbeschränkungen in Kooperation mit den Straßenverkehrsbehörden erleichtern. In einem ersten Schritt erfolgt eine rechtliche Bewertung mit dem MLUL abgestimmter zentraler Fragen der Lärmaktionsplanung im Zusammenhang mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Die Regelungen der Umgebungslärmrichtlinie der EU und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen enthalten kaum verbindliche Vorgaben. Angesichts fehlender Verfahrensvorgaben ist die Ausgestaltung des Planaufstellungsverfahrens in Anlehnung an die Verfahrensvorschriften des Baugesetzbuches, die §§ 3 ff. BauGB, planungsrechtlich naheliegend. Daneben treten die einschlägigen kommunalrechtlichen Regelungen, die für Verfahren der Kommunen ohnehin gelten. Unter Beachtung der in der EU, auf Bundes- und Landesebene bestehenden Regelungen werden folgende **Eckpunkte** empfohlen **für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen** unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrsbeschränkungen (straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auf Grundlage von § 45 StVO) als regelmäßig festgesetzte Lärmminderungsmaßnahmen:

Eckpunkte für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen

- **Aufstellungsbeschluss der Gemeindevertretung** bei Erreichen der Lärmwerte nach der Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg (Stand: 27.03.2017), L_{DEN} 55 dB(A) und L_{NIGHT} 50 dB(A) oder den niedrigeren Werten von Umweltbundesamt und WHO, 50/40 dB(A) tags/nachts. Jedenfalls für die Ermittlung ruhiger Gebiete müssen deutlich niedrigere Werte angesetzt werden.

- **Frühzeitige Mitwirkung** der Öffentlichkeit und der für Immissionsschutz (MLUL) und für Verkehr (MIL) zuständigen Landesministerien sowie der potentiell umsetzenden Behörden, wie (untere) Straßenverkehrsbehörde **zu Vor-Entwurf bzw. Skizze**, die eine Analyse der Lärmbelastungen, einschließlich der Gesamtlärmbelastung enthalten und die vier Zielsetzungen der Lärmaktionsplanung (Gesundheitsschutz durch Lärmbekämpfung, Minderung unerwünschten Lärms unterhalb der Gesundheitsgefährdung, Gesamtlärmbetrachtung im Plangebiet, Erhalt ruhiger Gebiete) beachten **mit aktiver Informationspolitik, öffentlichen Diskussionen etc.**

- **Erarbeiten eines ersten Lärmaktionsplan-Entwurfs** unter Einbeziehung der Ergebnisse der frühzeitigen Mitwirkung, unter vollständiger Prüfung der fachrechtlichen Voraussetzungen (§ 45 StVO für Verkehrsbeschränkungen) sowie in Abstimmung mit der kommunalen Bauleitplanung, der kommunalen Verkehrsplanung und ggf. der Luftreinhalteplanung.

- **Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum ersten Entwurf**, bes. MLUL und MIL sowie für eine Umsetzung zuständige Stellen mit der Aufforderung zur abschließenden fachlichen Prüfung sowie an das MIL zur Erteilung des Einvernehmens soweit erforderlich.

- **Prüfung, Abwägung und Entscheidung** über alle immissionsschutzrechtlich und fachrechtlich relevanten Aspekte, insbesondere abschließende Ermessensentscheidung über Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen nach immissionsschutzrechtlichen (Lärmwerte, Prioritäten, keine unzumutbaren Belastungen an anderer Stelle) und straßenverkehrsrechtlichen (Verkehrssicherheit, Verkehrsfunktion etc.) Kriterien. Verkehrsbeschränkungen müssen inhaltlich (Tempo 30, Lkw-Durchfahrtverbot, etc.) und örtlich (auf Straße X von Straße Y bis Straße Z) hinreichend bestimmt sein. Evtl. Ausnahmen müssen ebenfalls hinreichend bestimmt sein.

- Evtl. **Änderungen des Planentwurfs mit erneuter Mitwirkung** von Öffentlichkeit und MLUL, MIL und für die Umsetzung zuständiger Stellen mit der Aufforderung zur abschließenden fachlichen Prüfung sowie an das MIL zur Erteilung des Einvernehmens soweit erforderlich.

- Evtl. **erneute Prüfung, Abwägung und Entscheidung über Änderung** unter Einbeziehung der Ergebnisse der Mitwirkung.

- **Entscheidung der Gemeindevertretung** über den Lärmaktionsplan.

- **Ortsübliche Bekanntmachung** des Lärmaktionsplans.

- **Umsetzung des Lärmaktionsplans**: Antrag der Gemeinde an die Straßenverkehrsbehörde, die den „Umsetzungsbefehl" des § 47 Abs. 6 BImSchG zu beachten, eine festgesetzte Verkehrsbeschränkung also anzuordnen, hat.

- **Überprüfung und Berichterstattung**

Die Lärmminderungsplanung ist eine komplexe Planung, die hohe Anforderungen an die planende Kommune stellt. Für die Festlegung von Straßenverkehrsbeschränkungen in Lärmaktionsplänen als in besonderem Maße wirksame und kurzfristig wie auch kostengünstig umzusetzende Maßnahme gilt allgemein u.a.,

- dass mit § 45 StVO eine Rechtsgrundlage zur Verfügung steht, die umfassend alle bekannten Maßnahmen der Straßenverkehrsbeschränkung abdeckt und solche Maßnahmen insbesondere auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm zu lässt, § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO;
- dass die planaufstellende Gemeinde die Voraussetzungen straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen auf Grundlage von § 45 StVO im Lichte der Ziele der Lärmaktionsplanung eigenständig und vollständig prüfen muss, wozu insbesondere gehören
    - die Voraussetzung nach § 45 Abs. 9 StVO, *„wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt"*, die dann erfüllt ist, wenn eine Straßenverkehrsbeschränkung zum Erreichen der Ziele des Lärmaktionsplans erforderlich ist;
    - das Gewicht der festzulegenden Maßnahme zum Erreichen der Ziele der Lärmaktionsplanung;
    - mögliche Handlungsalternativen, ihre Effektivität, Umsetzbarkeit (auch zeitlich) und Kosten, dabei insbesondere solche Handlungsalternativen, die zu geringeren Beeinträchtigungen der Rechte Dritter führen;
    - die Auswirkungen der festzulegenden Maßnahmen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs;
    - das mögliche Entstehen von Ausweichverkehren und damit einhergehenden möglichen Mehrbelastungen an anderer Stelle und im Sinne der Lärmaktionsplanung möglicherweise auch unzumutbaren bzw. nicht mehr hinzunehmenden Belastungen.
- dass die planende Gemeinde Vorgaben für die Straßenverkehrsbehörden, hier insbesondere die Verwaltungsvorschriften zur StVO und die Lärmschutz-Richtlinien-

StV 2007 zwar nicht zu beachten hat, jedoch als Hinweise für die Inhalte der erforderlichen planerischen Abwägung berücksichtigen sollte, wobei die Besonderheiten der Lärmaktionsplanung keine vollständige Anwendung zulassen. So müssen die dort angeführten Richtwerte schon wegen ihres Charakters als Lärmsanierungswerte bei der Lärmaktionsplanung durch die eigens für den Lärmaktionsplan ermittelten Werte ersetzt werden.

- dass die planende Gemeinde die Maßnahme so oder vergleichbar formulieren sollte, wie sie die umsetzende Behörde im Rahmen der Umsetzung formuliert, um Unklarheiten bei der Umsetzung vorzubeugen.

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

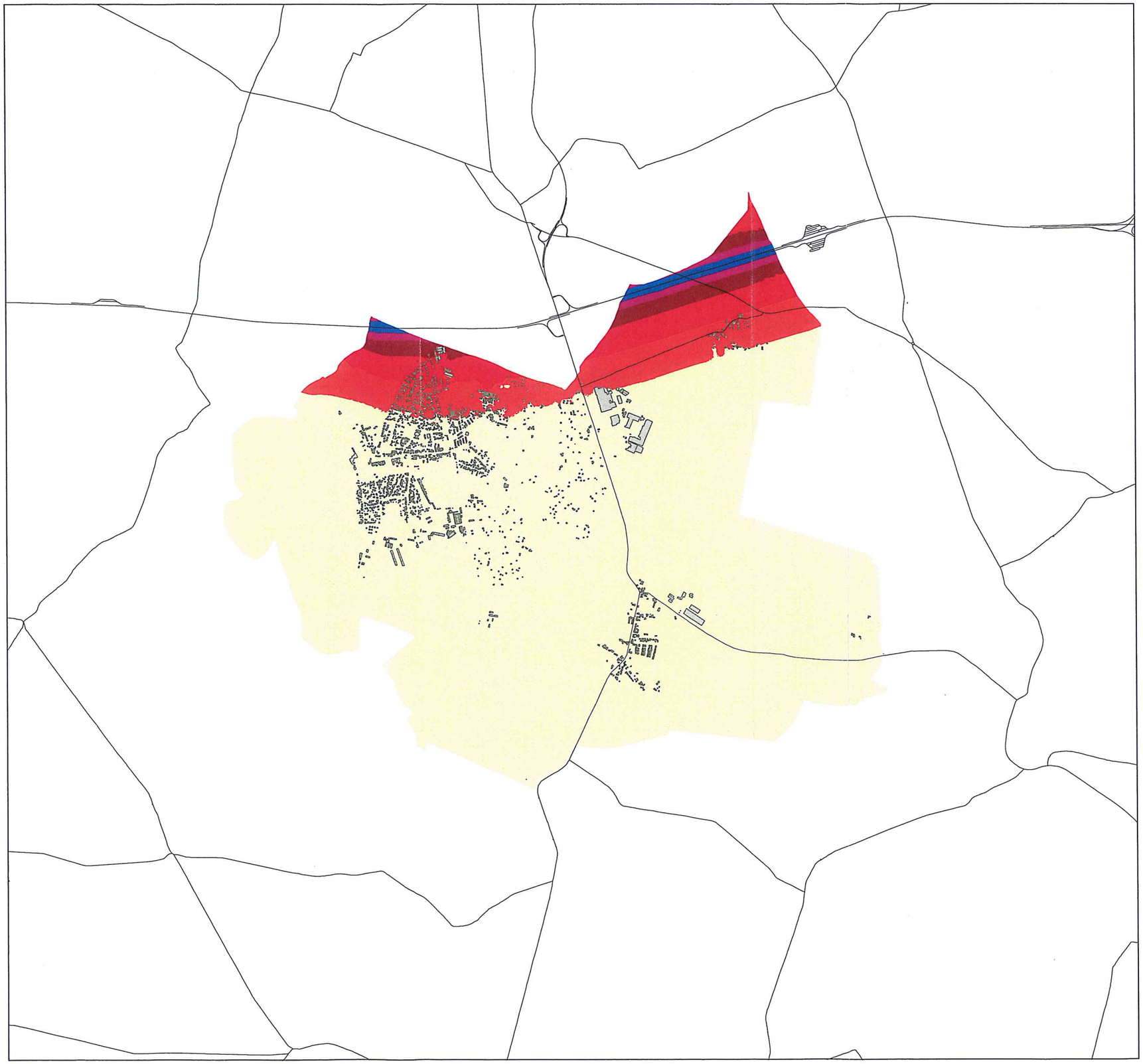
Spezielle Lärmaktionspläne oder Lärmschutzprogramme wurden durch die Gemeinde bisher nicht durchgeführt. Jedoch werden bei allen Neu- und Ausbauten von Verkehrswegen die geltenden gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt. Dies gilt auch für den Wohnungsbau, die Gewerbeansiedlung und die Bauleitplanung.

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

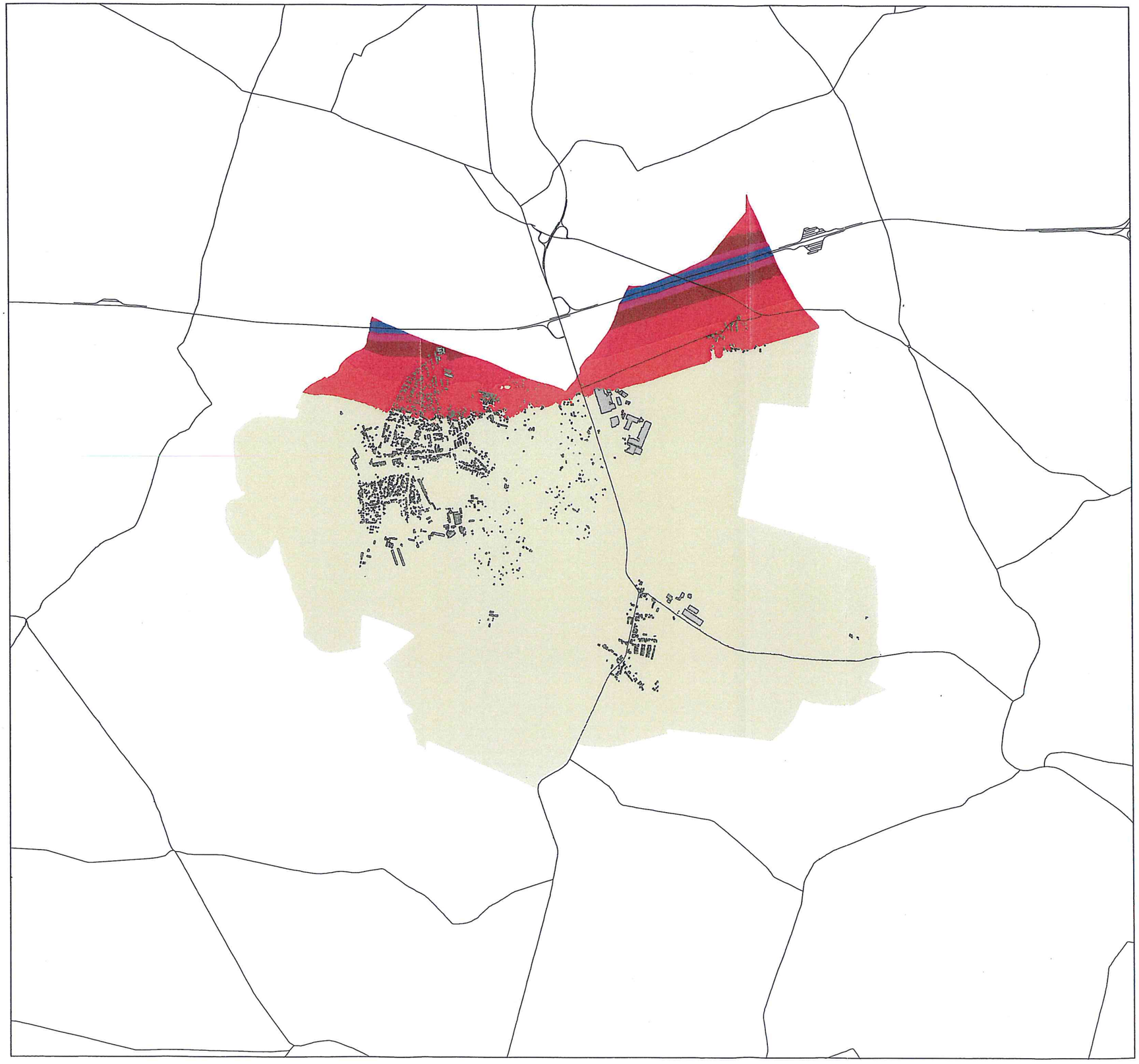
Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

Tog



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

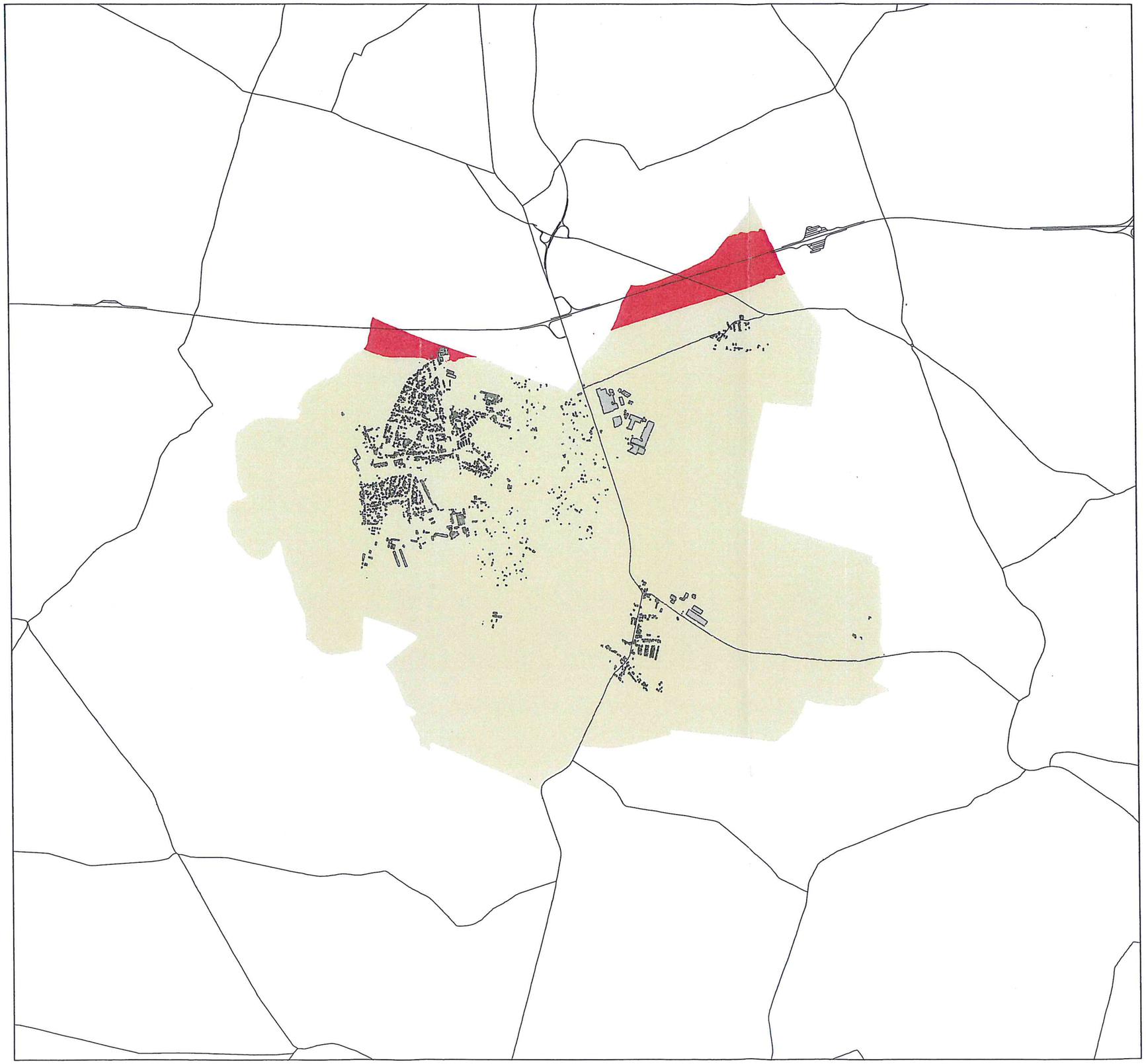
Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

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

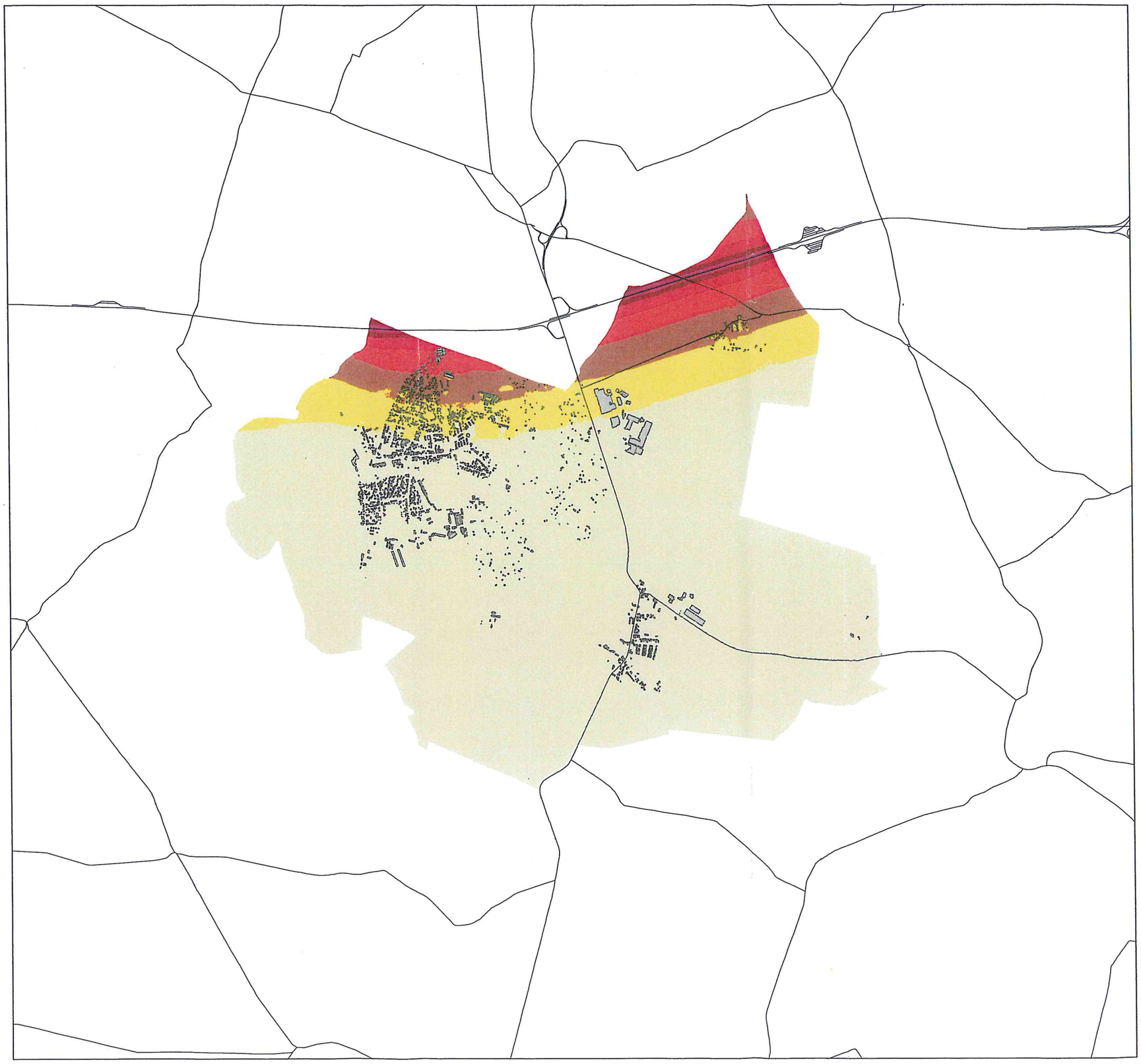
Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

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

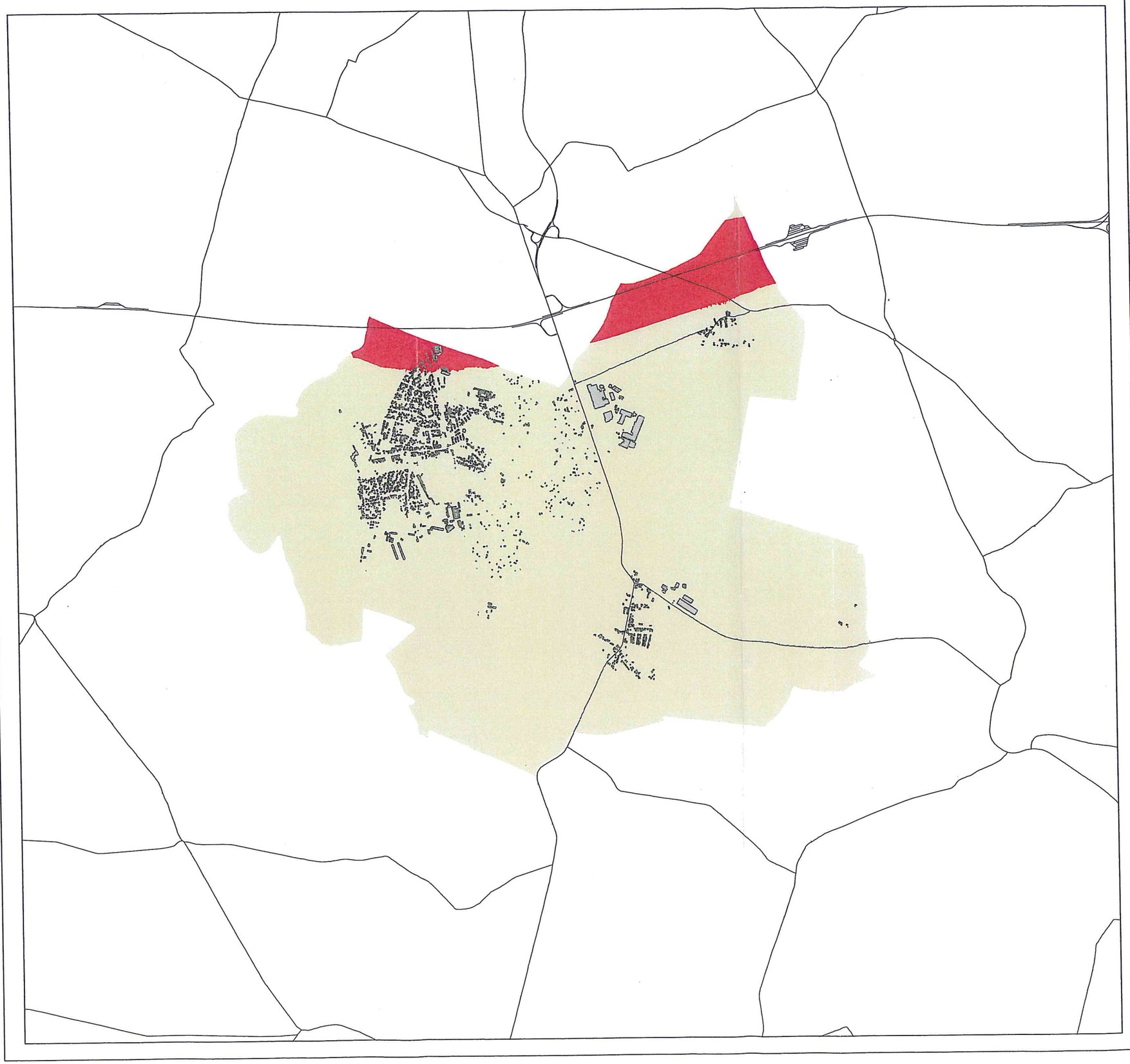
Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

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

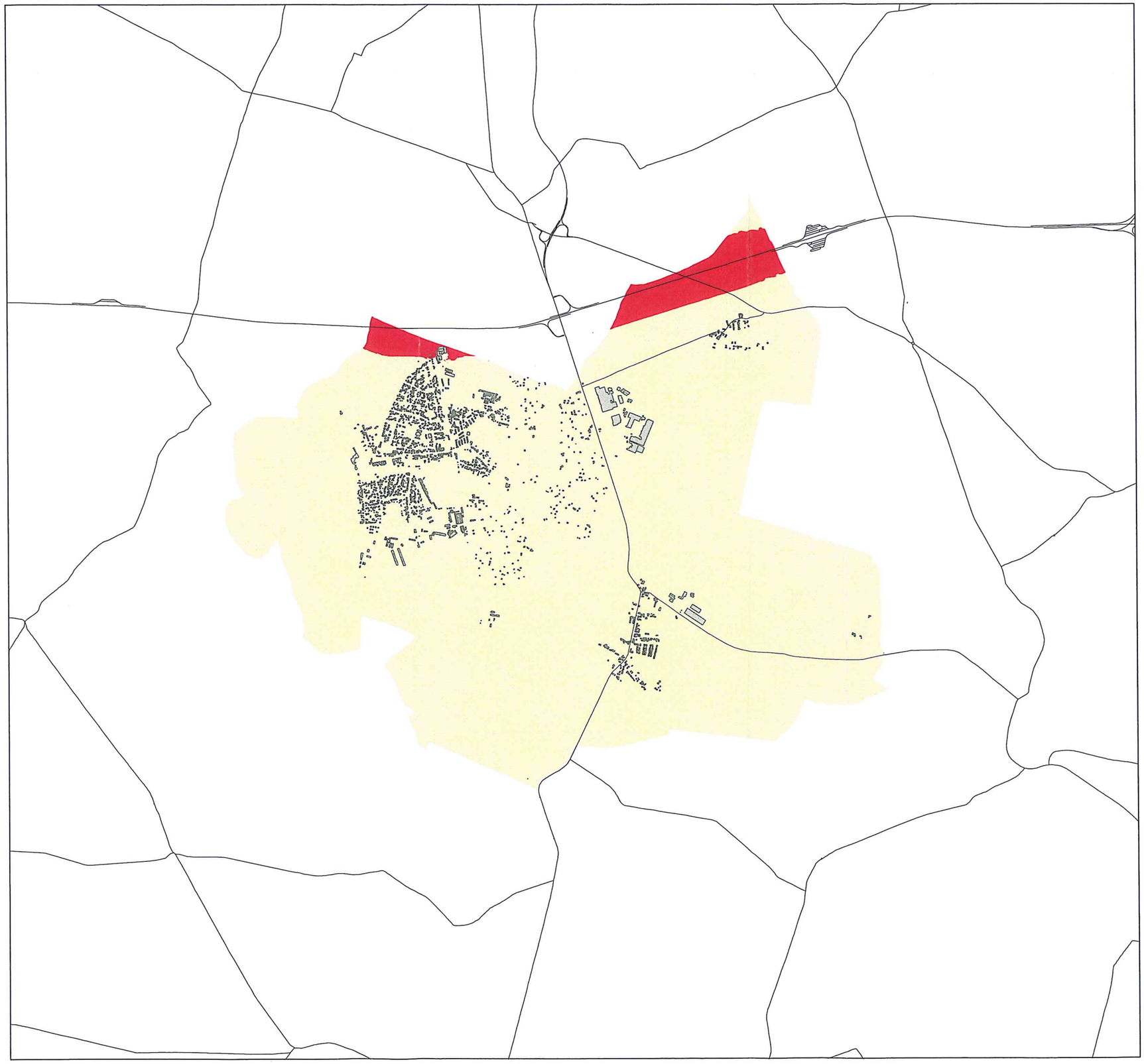
Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
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

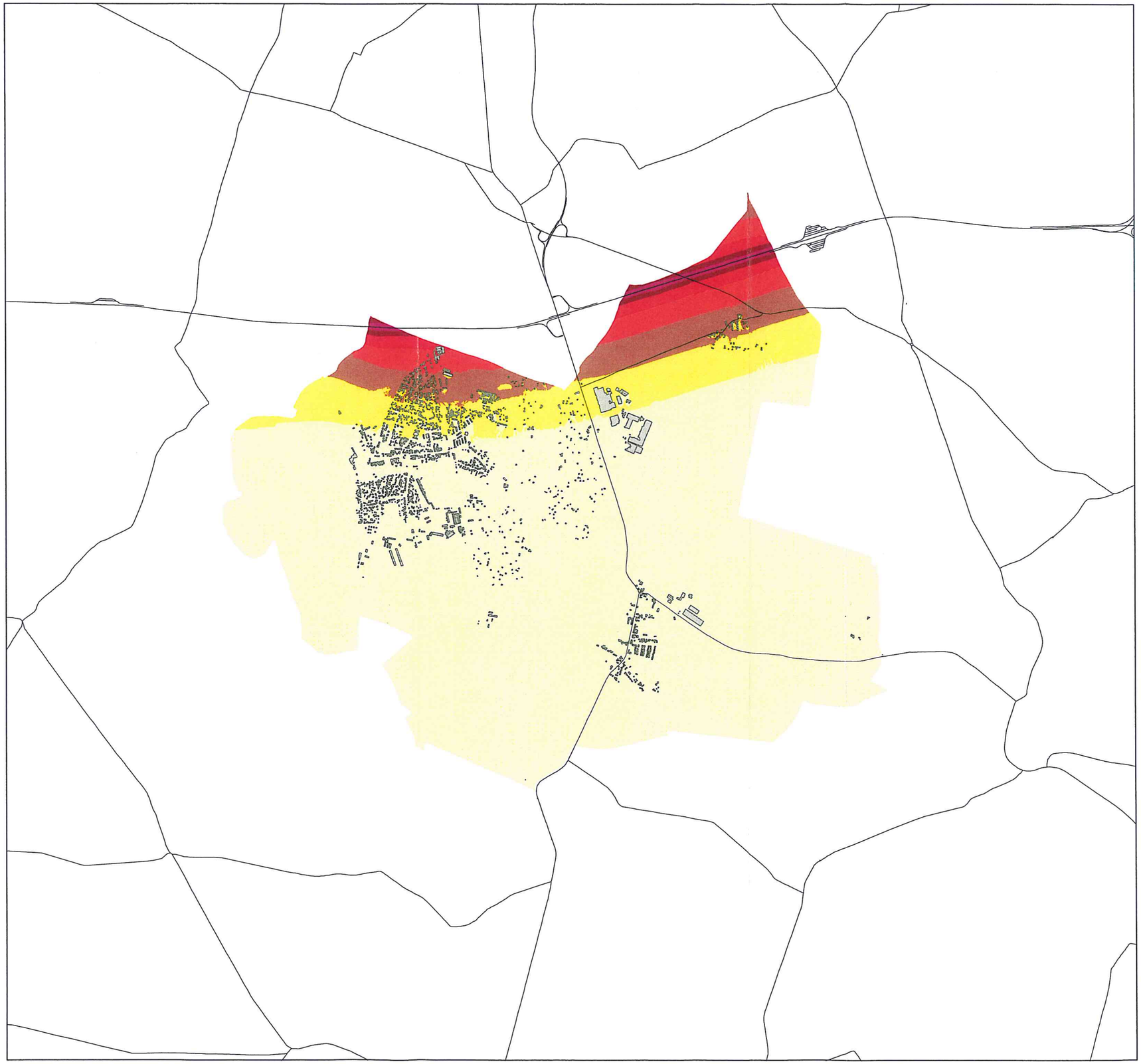
Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

Fog Überschreitung
65



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

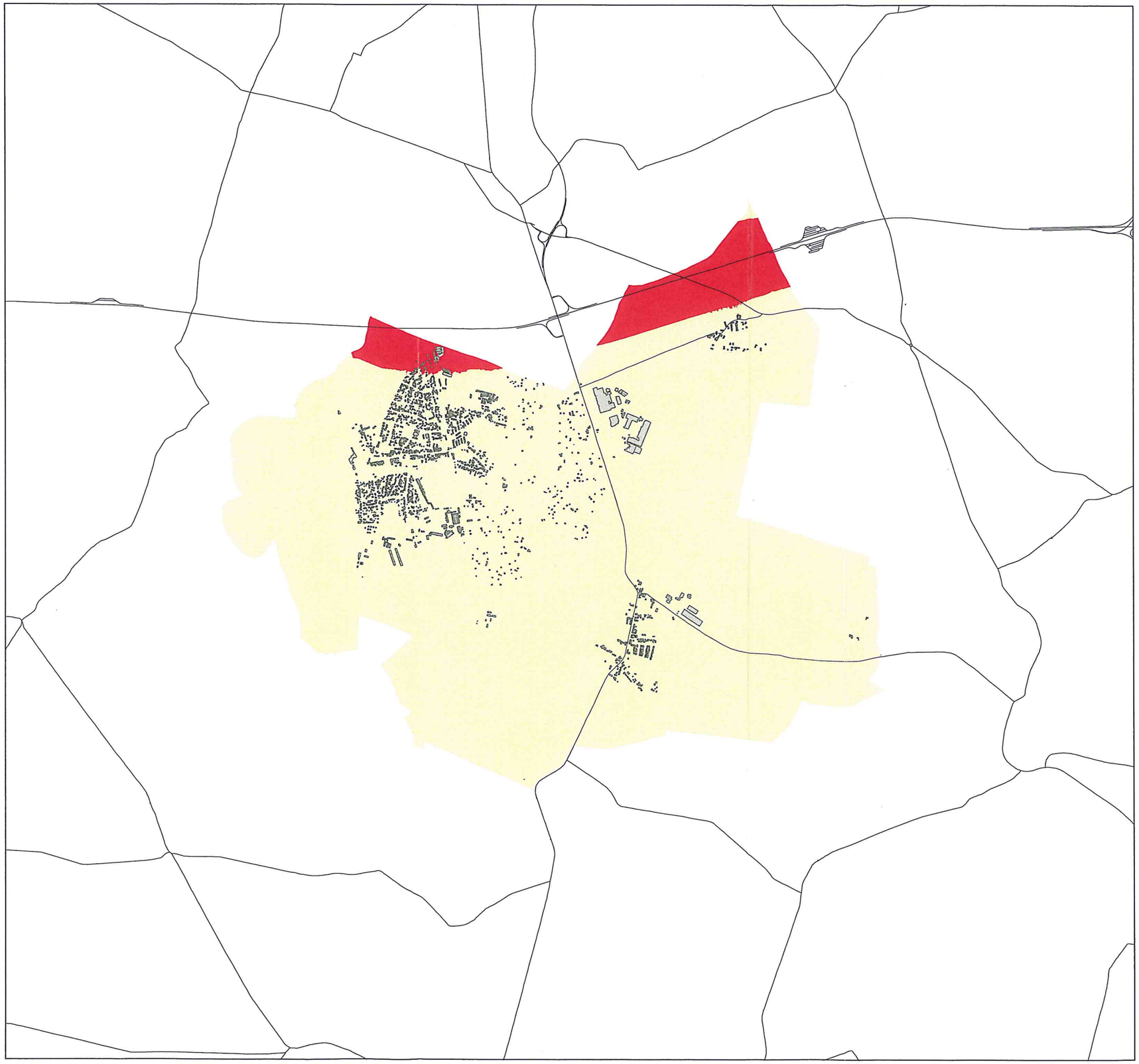
Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

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

Noch überprüfen ST

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

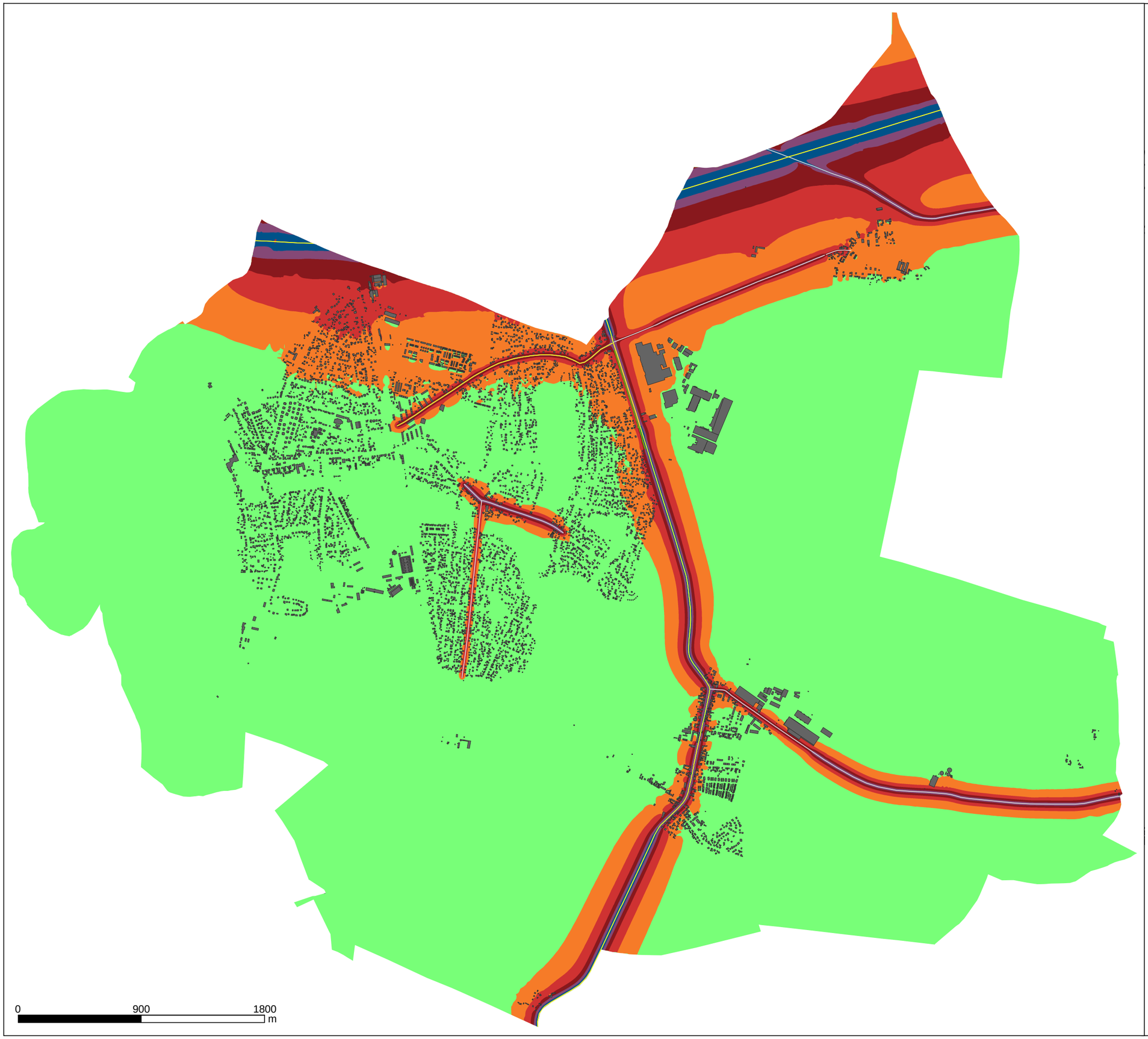
7. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

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

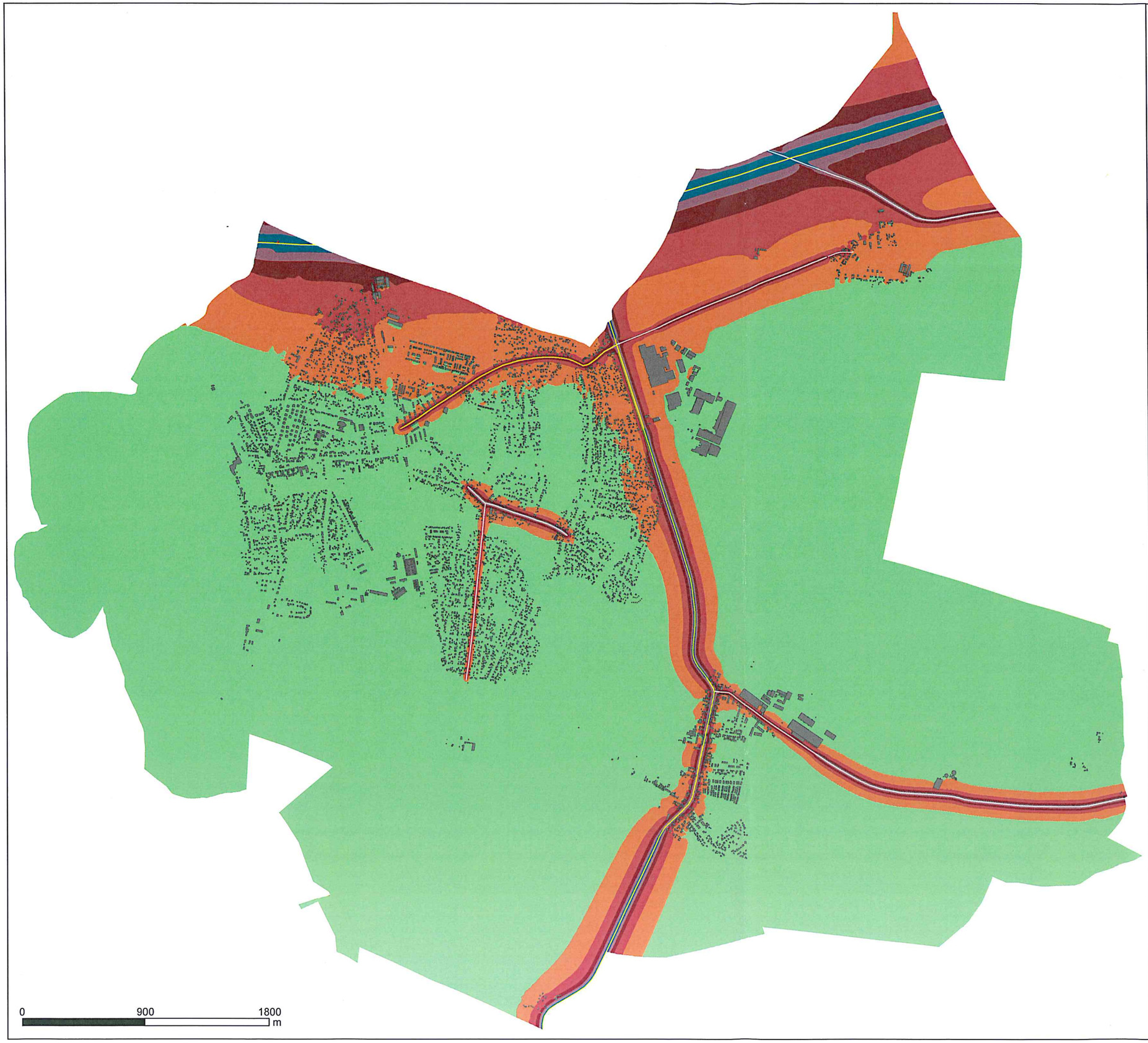
Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

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

N

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

KSZ Köckritz Schenk Zick Ingenieurbüro GmbH



LAND BRANDENBURG

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
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

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

N

VMZ Berlin Betriebsgesellschaft mbH

KSZ Kockritz Schenk Zick Ingenieurbüro GmbH

LAND BRANDENBURG

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

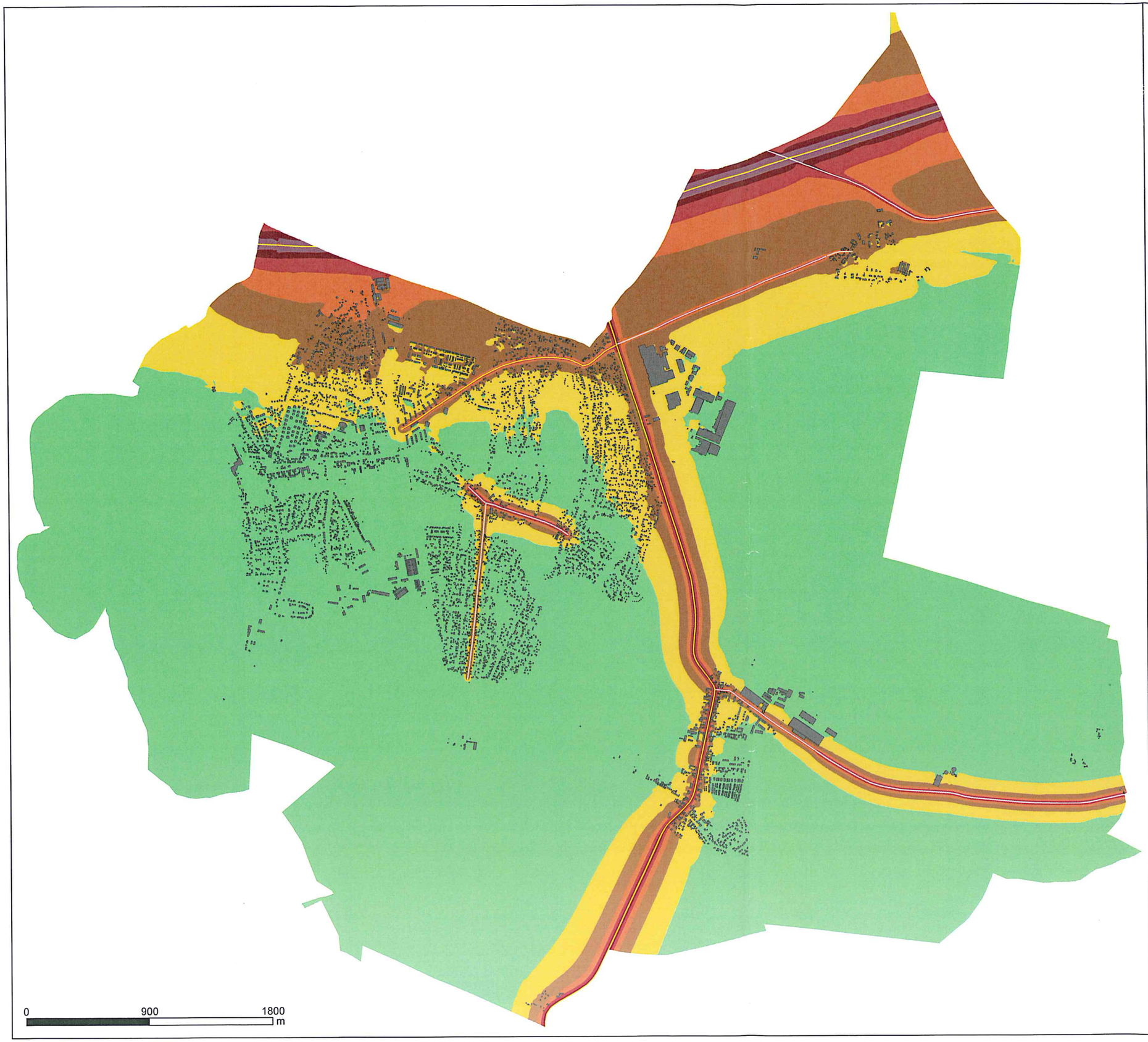
Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

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

N

VMZ Berlin

KSZ Köckritz Schenk Zick Ingenieurbüro GmbH



LAND BRANDENBURG

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
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

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

N

VMZ Berlin

KSZ KGORITZ SCHENK ZICK INGENIEURBÜRO GMBH

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
Gebäudemodell: ALK, LGB 2012
Geländemodell: DGM 1 + 10, LGB, 2012
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUGV, 2012
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Stadtenwicklung und Umwelt Berlin

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

N

VMZ Berlin

KSZ Köckritz Schenk Zick Ingenieurbüro GmbH

Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Gemeinde Rangsdorf

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

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

Gesamttag (L_{DEN}): 12072340T.pdf

Nacht (L_{Night}): 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 (L_{DEN}) bzw. 55 dB(A) für die Nacht (L_{Night}) sind in den Karten für die Gemeinde Rangsdorf entsprechend farblich dargestellt.

Gesamttag (L_{DEN}): 12072340TU.pdf

Nacht (L_{Night}): 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

L_{DEN} in dB(A)	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl	732	217	120	9	0

L_{Night} in dB(A)	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	1.729	341	159	23	0	0

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

L_{DEN} in dB(A)	>55	>65	>75
Fläche/km^2	6	1	0
Wohnungen/Anzahl	560	68	0
Schulgebäude/Anzahl	2	1	0
Kitagebäude/Anzahl	2	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr 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. Die Ergebnisse werden durch das EBA veröffentlicht. Ebenso wird die Lärmaktionsplanung bundesweit für alle betroffenen Kommunen durch das EBA durchgeführt.

6. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

Gemeindeschlüssel	Gemeindegebiet	Landkreis	Amt
12072340	Rangsdorf	Teltow-Fläming	Rangsdorf

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
in km²	in Personen	in Personen/km²	Anzahl	Anzahl
33,79	10.833	321	4.248	5.467

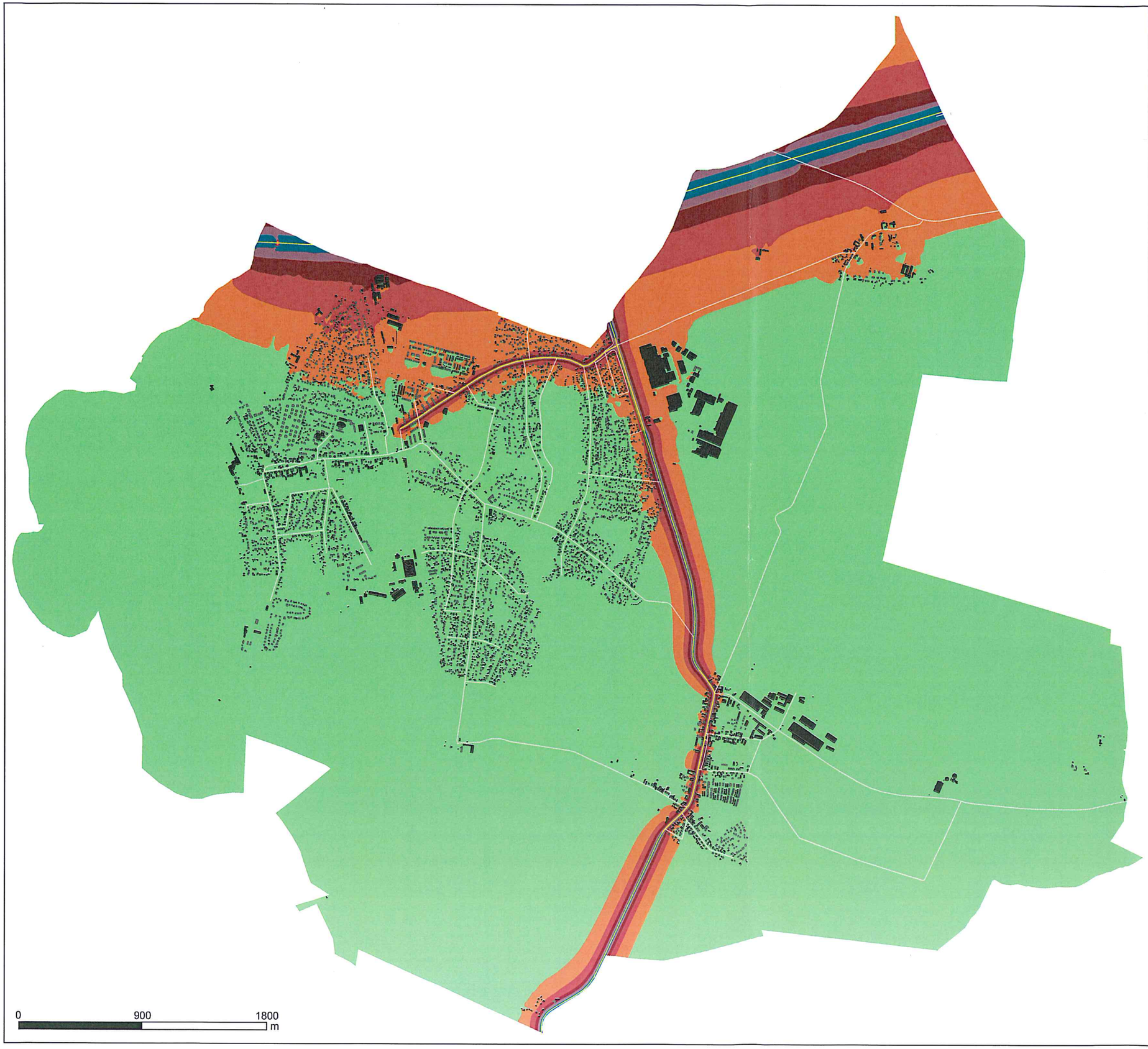
7. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

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

8. Angaben über die zuständigen Behörden

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

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



LAND BRANDENBURG

Landesamt für Umwelt

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

Rangsdorf

Pegelbereich
Lden
in dB(A)

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

Zeichenerklärung

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

Datum: 29.08.2017

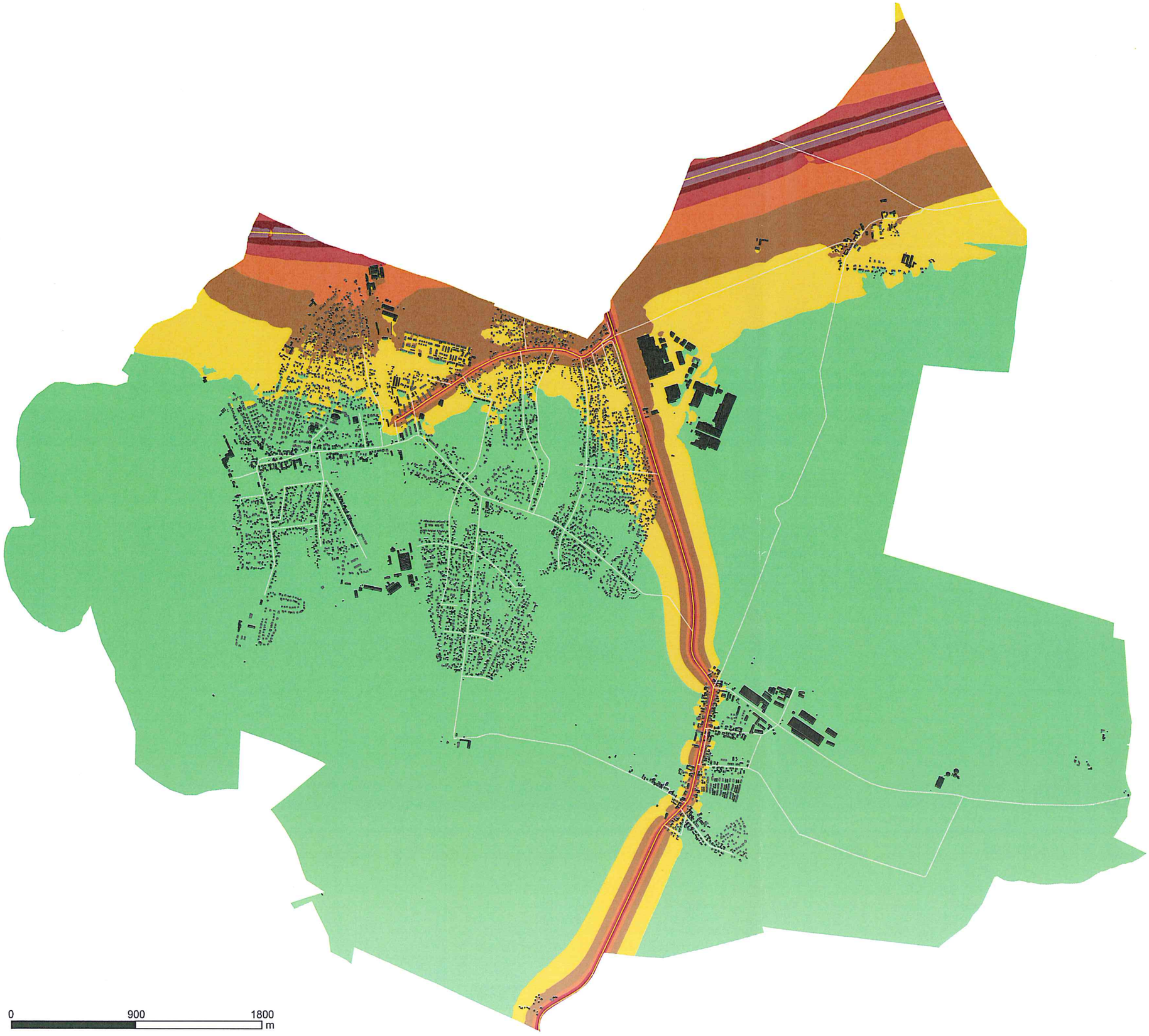
Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

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

N

vmz Verkehr Mobilität Zukunft

KSZ INGENIEURBÜRO GmbH



LAND BRANDENBURG

Landesamt für Umwelt

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

Rangsdorf

Pegelbereich
Ln
in dB(A)

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

Zeichenerklärung

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

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

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

N

vmz Verkehr Mobilität Zukunft

KSZ INGENIEURBÜRO GmbH

LAND BRANDENBURG

Landesamt für Umwelt

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

Rangsdorf

Überschreitung 65 dB(A) L_{DEN}

Zeichenerklärung

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

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

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

N

vmz Verkehr Mobilität Zukunft

KSZ INGENIEURBÜRO GmbH

LAND BRANDENBURG

Landesamt für Umwelt

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

Rangsdorf

Überschreitung 55 dB(A) L_{Night}

Zeichenerklärung

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

Datum: 29.08.2017

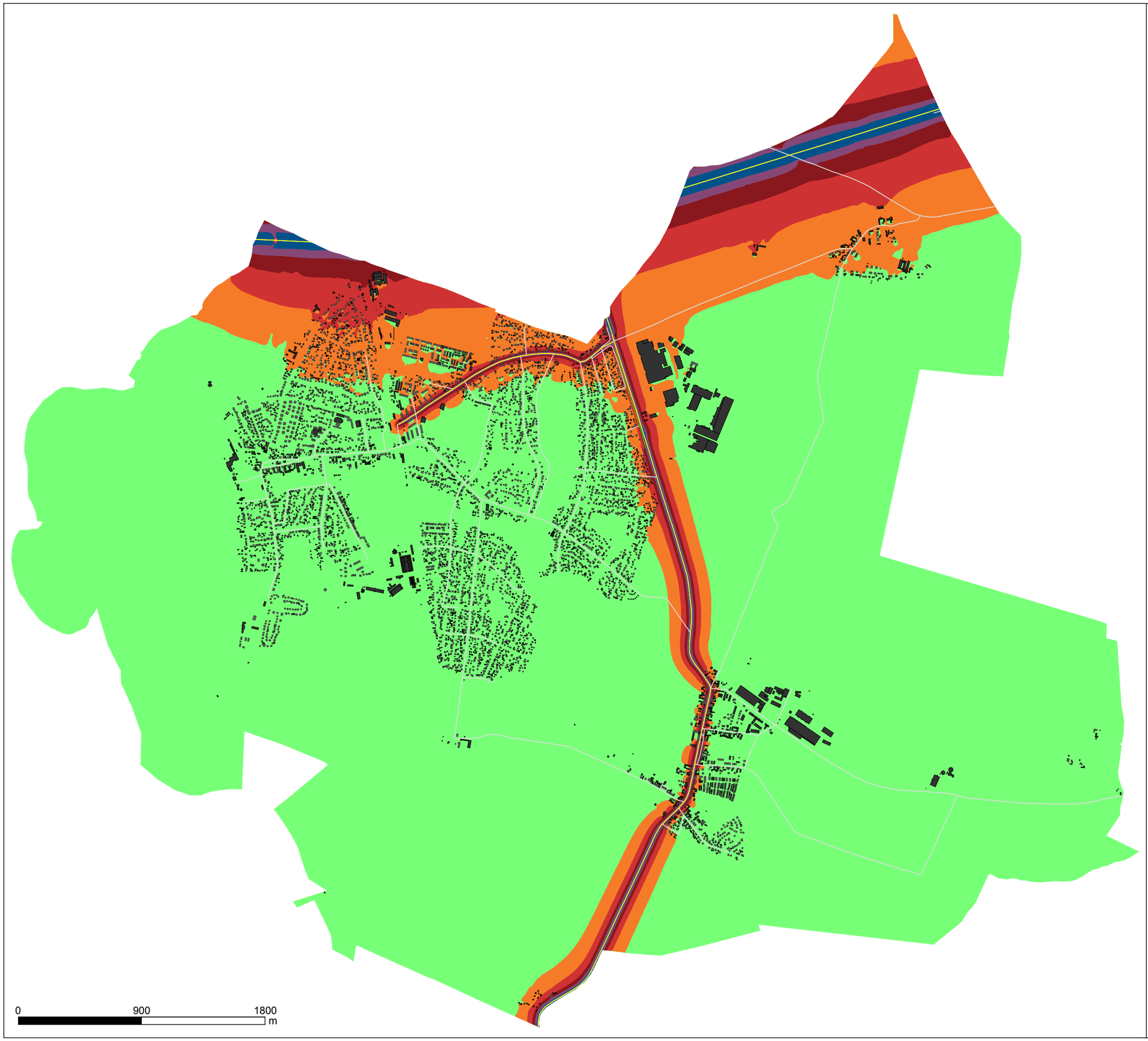
Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

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

N

vmz Verkehr Mobilität Zukunft

KSZ INGENIEURBÜRO GmbH



LAND BRANDENBURG

Landesamt
für
Umwelt

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

Rangsdorf

Pegelbereich
Lden
in dB(A)

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

Zeichenerklärung

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

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

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

N

vmz Verkehr Mobilität Zukunft

KSZ INGENIEURBÜRO GmbH

LAND BRANDENBURG

Landesamt für Umwelt

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

Rangsdorf

Überschreitung 65 dB(A) L_{DEN}

Zeichenerklärung

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

Datum: 29.08.2017

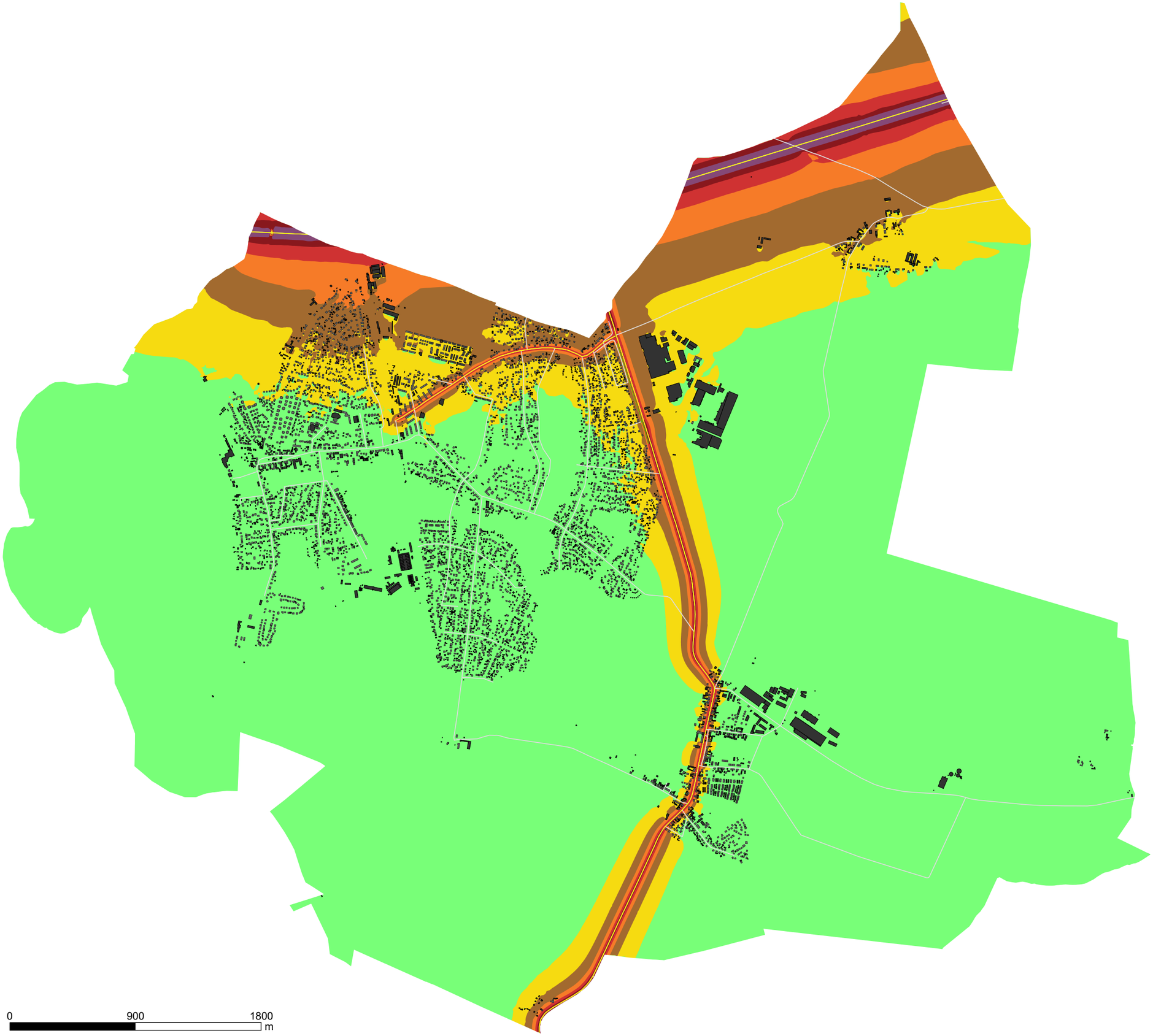
Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

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

N

vmz Verkehr Mobilität Zukunft

KSZ INGENIEURBÜRO GmbH



LAND BRANDENBURG

Landesamt
für
Umwelt

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

Rangsdorf

Pegelbereich
Ln
in dB(A)

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

Zeichenerklärung

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

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

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

N

vmz Verkehr Mobilität Zukunft

KSZ INGENIEURBÜRO GmbH

LAND BRANDENBURG

Landesamt für Umwelt

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

Rangsdorf

Überschreitung 55 dB(A) L_{Night}

Zeichenerklärung

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

Datum: 29.08.2017

Berechnungsgrundlagen:
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017
Quellen:
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

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

N

vmz Verkehr Mobilität Zukunft

KSZ INGENIEURBÜRO GmbH

Eisenbahn-Bundesamt

Lärmstatistik für die Gemeinde: Rangsdorf

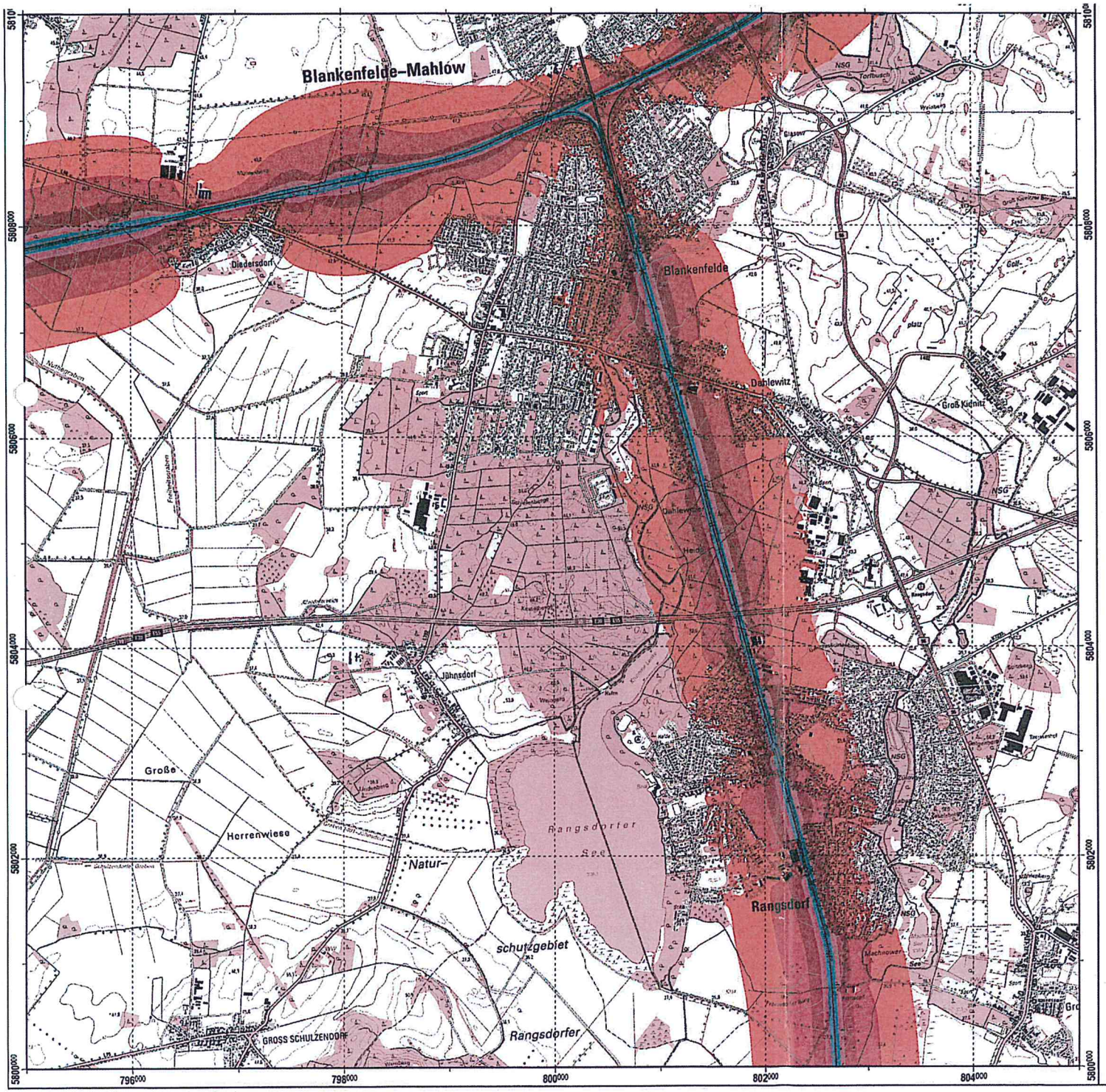
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})		Nacht-Lärmindex (L_{Night})	
Pegelbereich dB(A)	**Belastete [Einwohner]**	**Pegelbereich dB(A)**	**Belastete [Einwohner]**
-	-	(45 < L_{Night} = 50)	6770
-	-	50 < L_{Night} = 55	3510
55 < L_{DEN} = 60	4340	55 < L_{Night} = 60	950
60 < L_{DEN} = 65	1210	60 < L_{Night} = 65	470
65 < L_{DEN} = 70	540	65 < L_{Night} = 70	220
70 < L_{DEN} = 75	250	L_{Night} > 70	110
L_{DEN} > 75	150	-	-

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 Krankenhäuser**
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

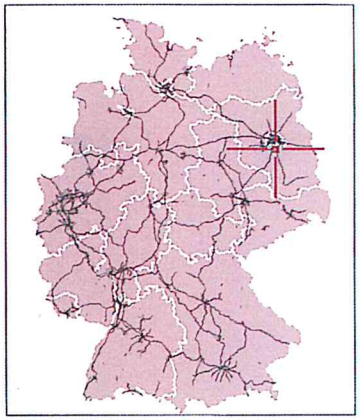
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})

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

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

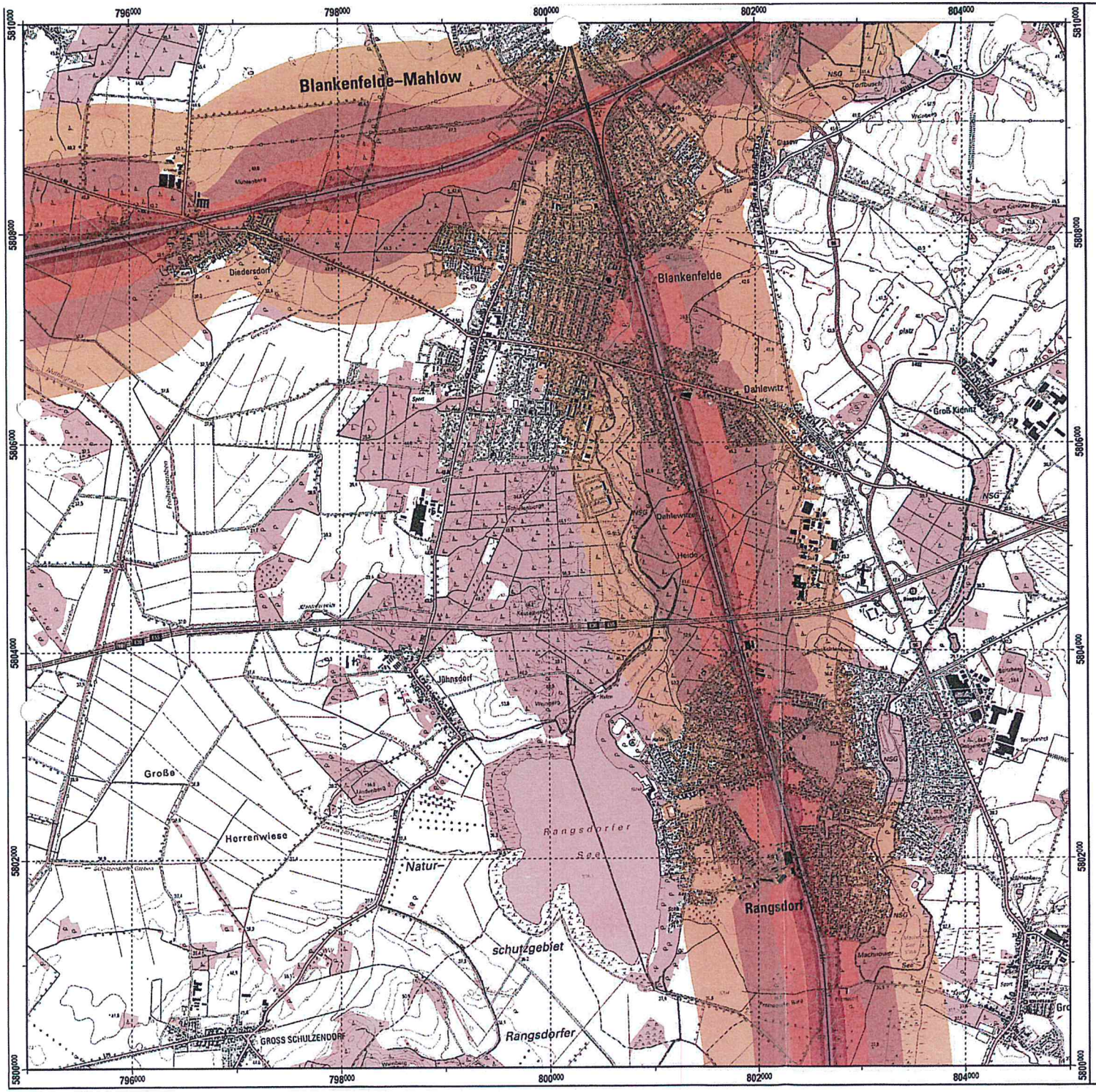
In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft

disy PÖYRY SoundPLAN

Eisenbahn-Bundesamt

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

Kartogr. Bearbeitung: Referat 45
Erstelldatum: 31.10.2014



Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes Stufe II

Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zugbewegungen pro Jahr Blatt z2_33_55

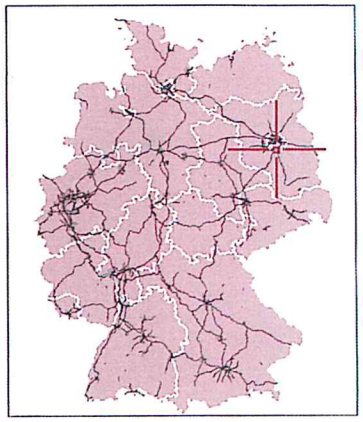
Nacht-Lärmindex (L_{Night})

- > 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

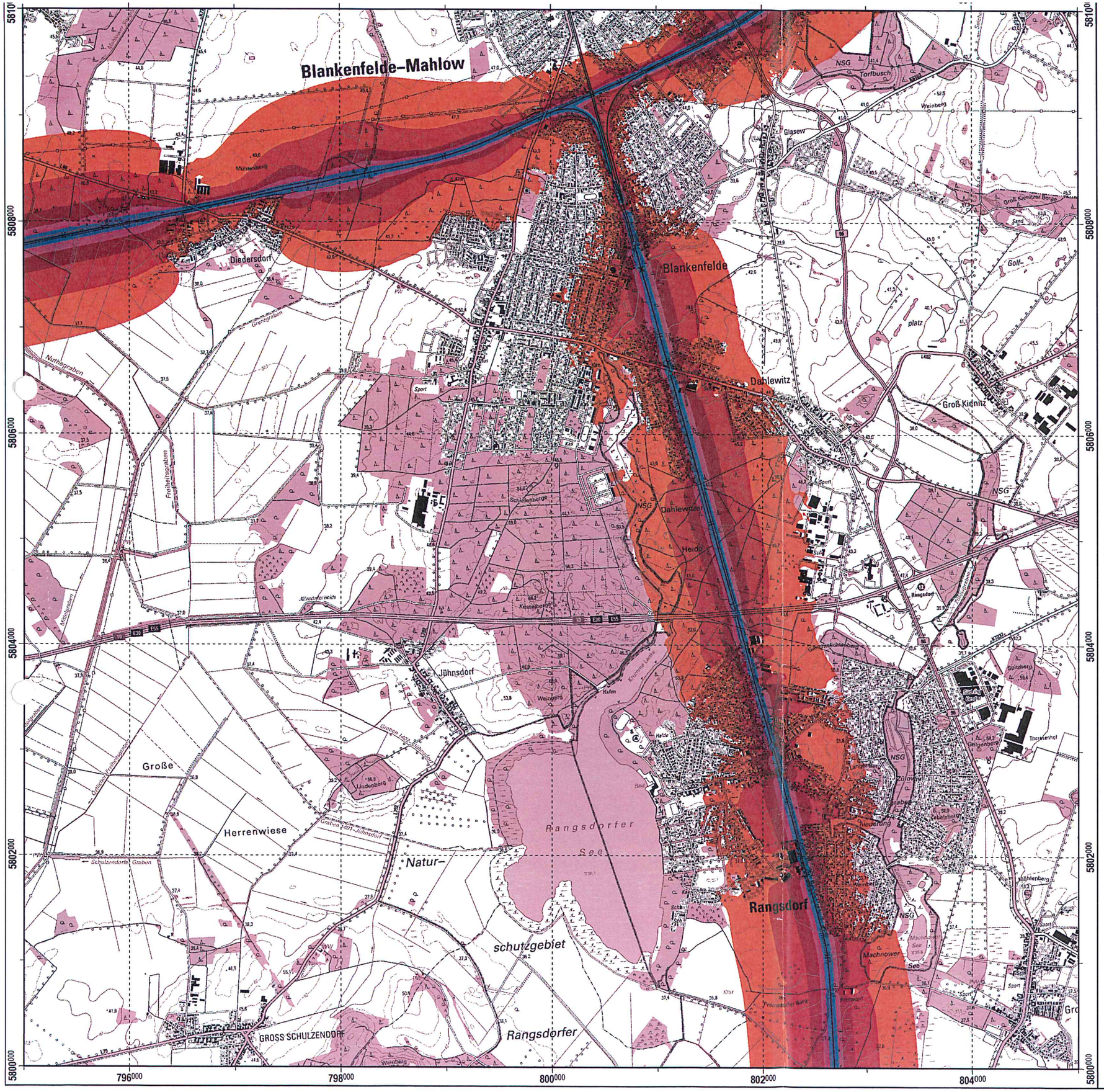
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de

Kartogr. Bearbeitung: Referat 45
Erstelldatum: 31.10.2014

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes Stufe II

Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zugbewegungen pro Jahr

Blatt z2_33_55



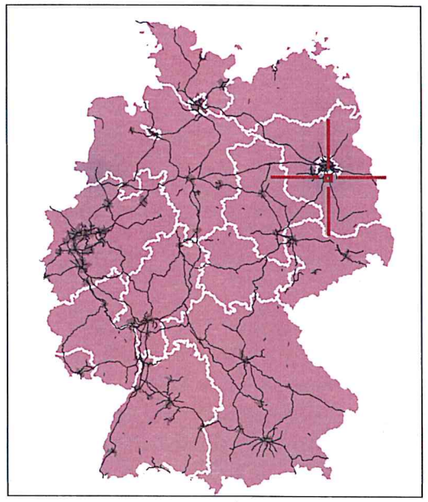
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})

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

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

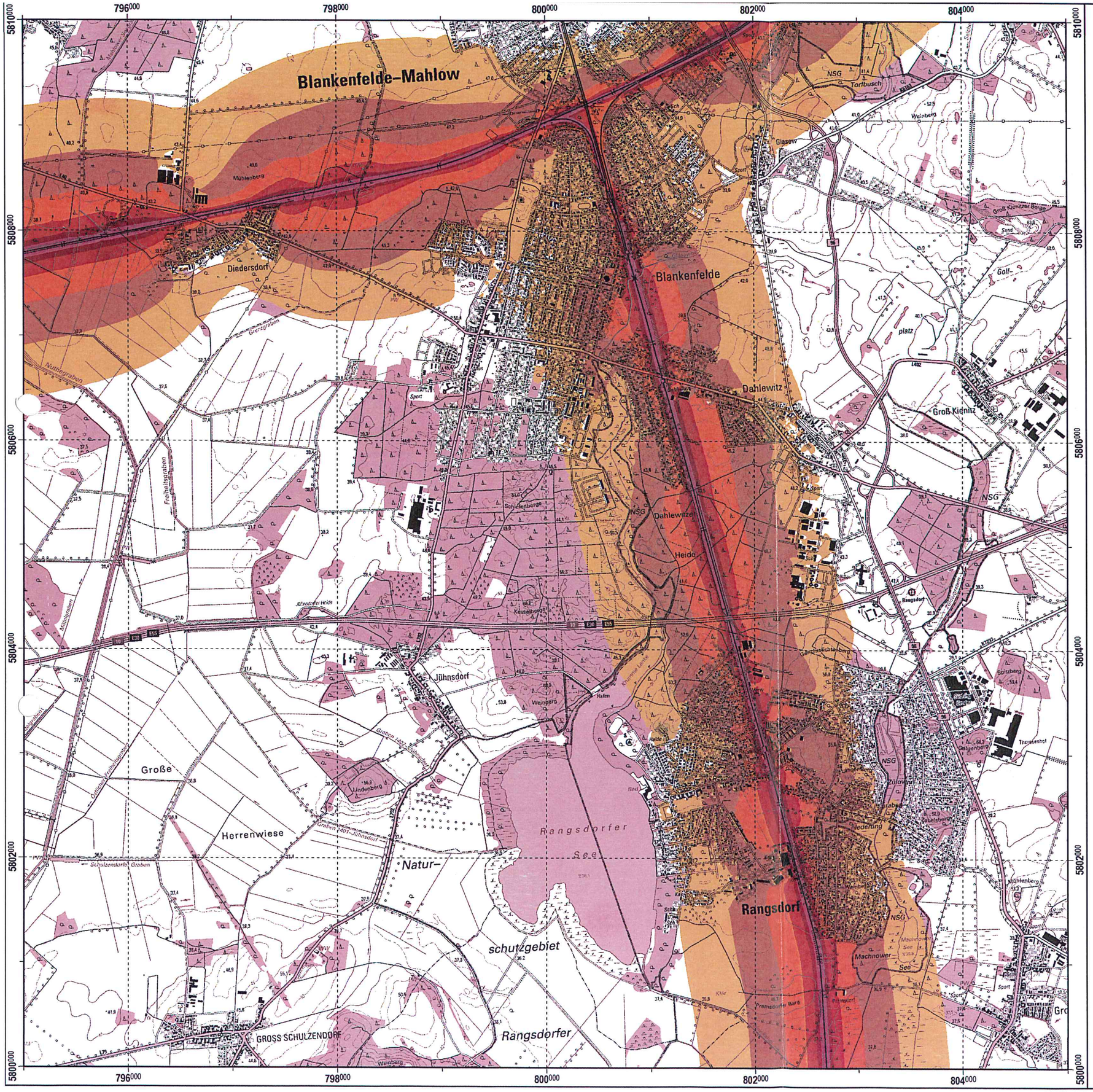
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de

Kartogr. Bearbeitung: Referat 45
Erstelldatum: 31.10.2014

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes Stufe II

Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zugbewegungen pro Jahr

Blatt z2_33_55



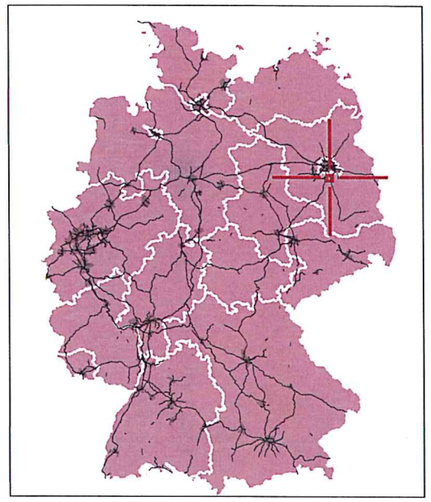
Nacht-Lärmindex (L_{Night})

- > 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, Ausweisung der Strecke durch die DB mit Emissionen von 70-75 dB(A) nachts im Jahr 2008, durch die geplante Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h erfolgt noch stärkere Belastung (Anl. 2 Gesamtkonzept Lärmsanierung der DB),
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 Zusammen-arbeit 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 der Bahn im Bereich der nördlichen Ladestraße
2.	Neubau von Schallschutzwänden der Bahn südlich der Seebadallee im Bereich der Wohngebiete
3.	weitere Lärmreduzierung durch Maßnahmen an Gleisen und Zügen
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. / Im Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche (Anlage 3 des Gesamtkonzeptes Lärmsanierung der DB) ist der Abschnitt im Bereich Rangsdorf mit der Prioritätszahl 1,250 erfasst.

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 der Bahn im Bereich der nördlichen Ladestraße	
2.	Neubau von Schallschutzwänden der Bahn südlich der Seebadallee im Bereich der	
3.	weitere Lärmreduzierung durch Maßnahmen an Gleisen und Zügen	
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 dem finanziellen Nutzen möglich.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet (soweit separat aufgestellt)

Ort	**Datum**
Rangsdorf	07.07.2015

Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 3355

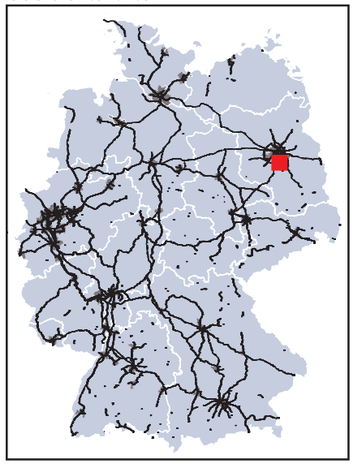
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})

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

N

0 0,5 1 km

Übersichtskarte



Quelle
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2016)
Gleislage: DB Netz AG (2016)

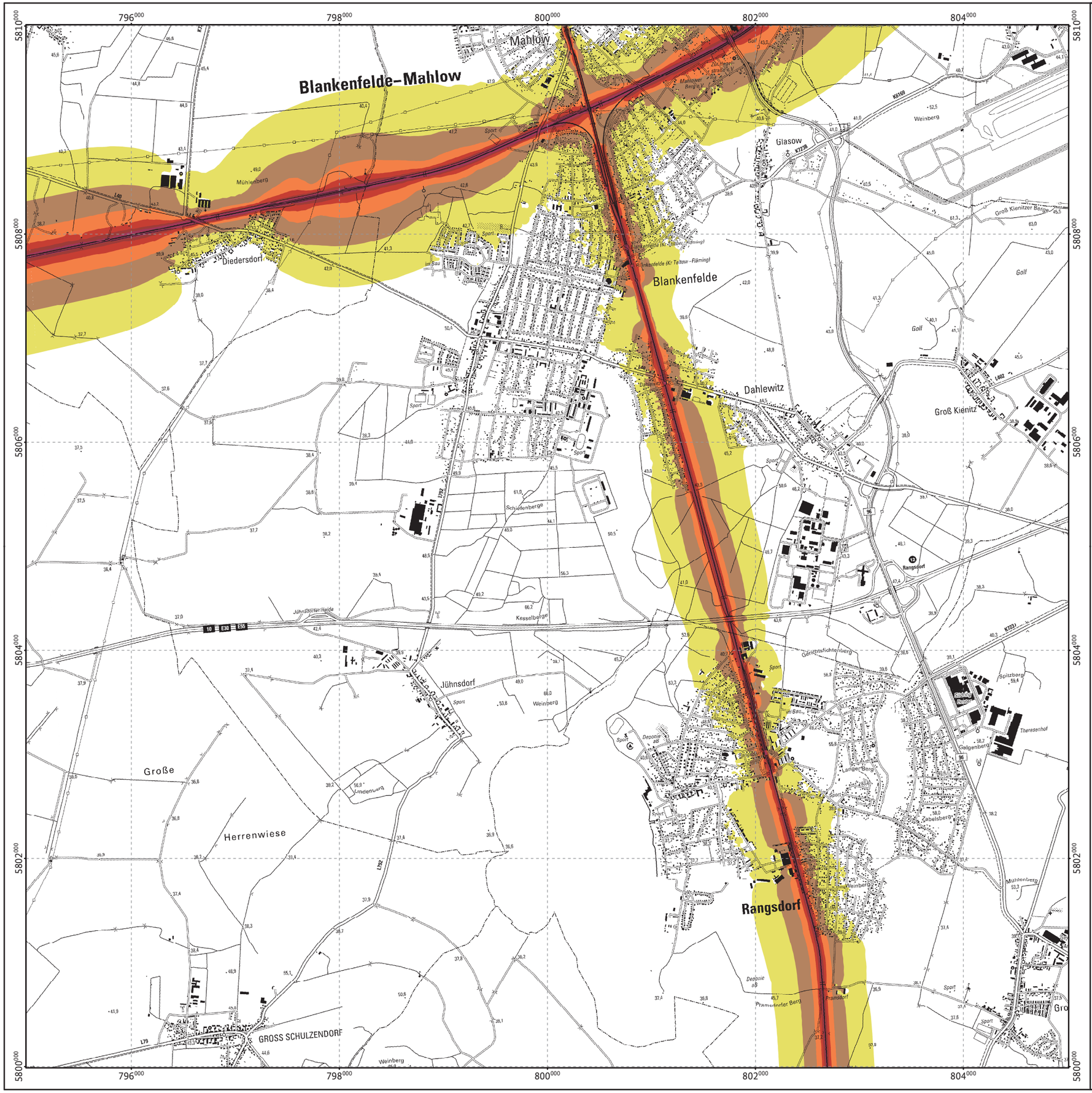
Berechnungsvorschrift
VBUSch

Koordinatensystem
ETRS89 / UTM Zone 32N

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. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis
Dem Endnutzer dieser Karte wird ein internes Nutzungsrecht eingeräumt, d.h. die Weitergabe –auch von Ausschnitten–, öffentliche Zugänglichmachung (z.B. im Internet) oder der Verkauf des Datenbestandes oder von Teilen davon ist nicht gestattet.

Impressum
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Erstelldatum: 30.06.2017



Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 3355

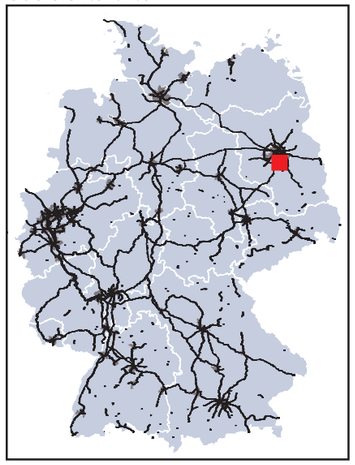
Nacht-Lärmindex (L_{Night})

- >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 0,5 1 km

Übersichtskarte



Quelle
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2016)
Gleislage: DB Netz AG (2016)

Berechnungsvorschrift
VBUSch

Koordinatensystem
ETRS89 / UTM Zone 32N

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. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis
Dem Endnutzer dieser Karte wird ein internes Nutzungsrecht eingeräumt, d.h. die Weitergabe –auch von Ausschnitten–, öffentliche Zugänglichmachung (z.B. im Internet) oder der Verkauf des Datenbestandes oder von Teilen davon ist nicht gestattet.

Impressum
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Erstelldatum: 30.06.2017

Eisenbahn-Bundesamt

Gemeinde: Rangsdorf

Tabelle 1a: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) sowie kommunale Lärmkennziffer

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})		
Pegelbereich in dB(A)	**Belastete Einwohner**	**Lärmkennziffer**
-	-	2.523
-	-	
55 < L_{DEN} <= 60	340	
60 < L_{DEN} <= 65	140	
65 < L_{DEN} <= 70	40	
70 < L_{DEN} <= 75	< 10	
L_{DEN} > 75	0	
Nacht-Lärmindex (L_{Night})		
Pegelbereich in dB(A)	**Belastete Einwohner**	**Lärmkennziffer**
(45 < L_{Night} <= 50)	740	3.705
50 < L_{Night} <= 55	260	
55 < L_{Night} <= 60	100	
60 < L_{Night} <= 65	30	
65 < L_{Night} <= 70	< 10	
L_{Night} > 70	0	
-	-	

Tabelle 1b: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

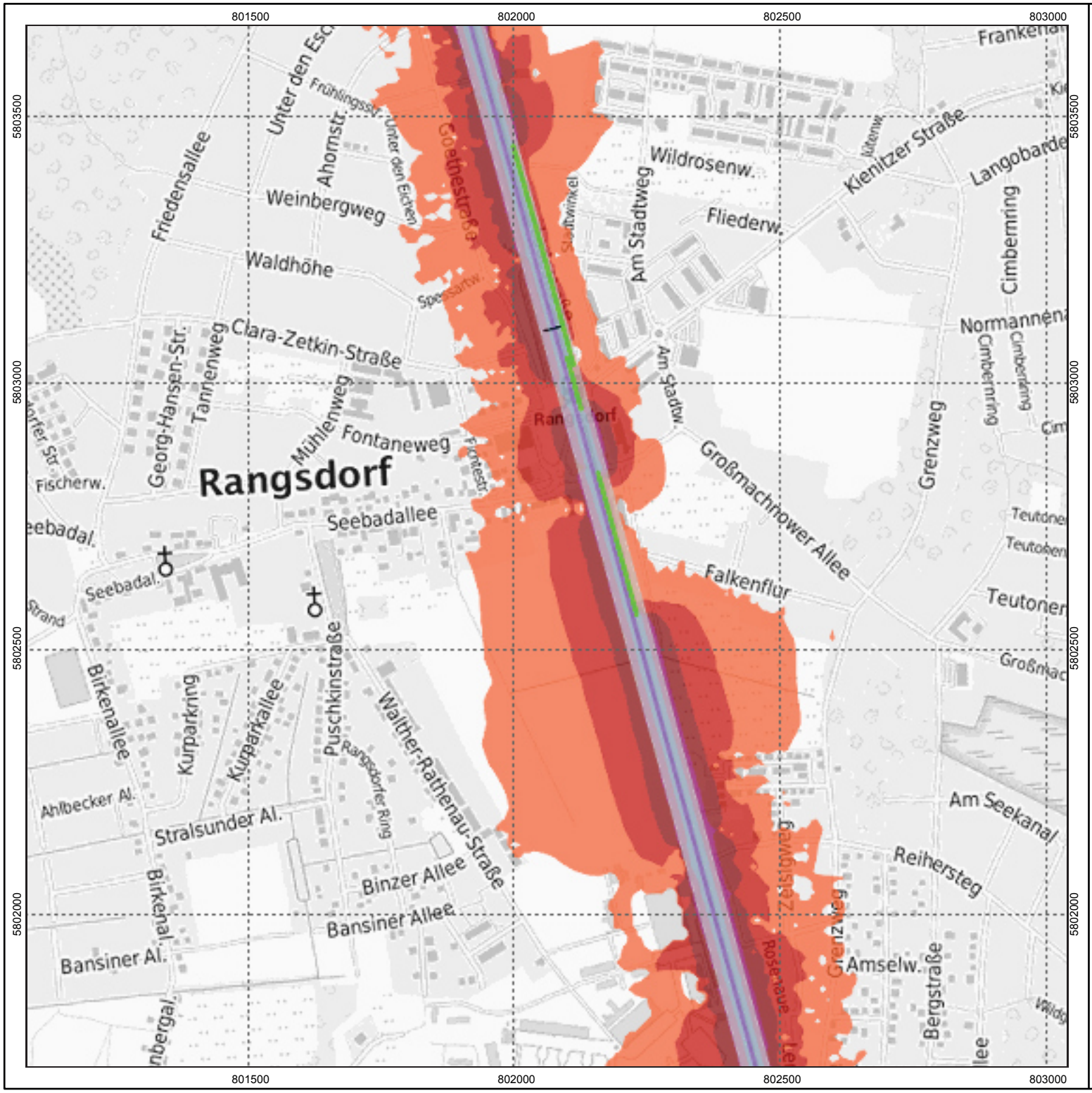
Pegelbereich in dB(A)	**Belastete Flächen in km²**	**Belastete Wohnungen**	**Belastete Schulen**	**Belastete Krankenhäuser**
L_{DEN} > 55	2,31	269	0	0
L_{DEN} > 65	0,54	26	0	0
L_{DEN} > 75	0,14	0	0	0

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

Tabelle 2: Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl Gesamtbeteiligung
1. Wie sehr fühlen Sie sich durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort gestört?
1.1 Stark
1.2 Mittel
1.3 Gering bis gar nicht
1.4 Keine Angabe
2. Durch welche Art des Eisenbahnverkehrs fühlen Sie sich vornehmlich gestört?
2.1 Personenverkehr
2.2 Güterverkehr
2.3 Personen- und Güterverkehr
2.4 Keine Angabe
3. Welche Geräusche des Eisenbahnfahrbetriebes stören Sie besonders? (Mehrfachauswahl möglich)
3.1 Fahrgeräusche
3.2 Bremsgeräusche
3.3 Kurvenquietschen
3.4 Schienenstoßgeräusche
3.5 Brückendröhnen
3.6 Warnsignale
3.7 Andere Geräuschquelle(n)
3.8 Keine Angabe
4. In welchem Zeitraum bzw. welchen Zeiträumen werden Sie durch Schienenverkehrslärm gestört? (Mehrfachauswahl mögli
4.1 Tagsüber von 6 - 18 Uhr
4.2 Abends von 18 - 22 Uhr
4.3 Nachts von 22 - 6 Uhr
4.4 Keine Angabe
5. Wo fühlen Sie sich besonders durch Schienenverkehrslärm belästigt?
5.1 Zuhause (bei geschlossenen Fenstern/Türen)
5.2 Zuhause (im Freien und bei geöffneten Fenstern)
5.3 Am Arbeitsplatz / Bei der Arbeit
5.4 Im öffentlichen Raum (z.B. Park, Naherholungsgebiet)
5.5 Keine Angabe
6. Bei welchen Tätigkeiten beeinträchtigt oder stört Sie der Schienenverkehrslärm? (Mehrfachauswahl möglich)
6.1 Beim Einschlafen und Durchschlafen
6.2 Beim Entspannen
6.3 Beim Arbeiten
6.4 Bei Freizeitaktivitäten
6.5 Keine Angabe
7. Sind Ihnen im Bereich des von Ihnen angegebenen Ortes Lärmminderungsmaßnahmen bekannt? Wenn ja, welche? (Meh
7.1 Mir sind keine Lärmminderungsmaßnahmen bekannt
7.2 Schallschutzwand
7.3 Schallschutzfenster
7.4 Sonstige Maßnahmen
7.5 Keine Angabe
8. Welche (weiteren) Maßnahmen zur Lärmminderung halten Sie an dem angegebenen Ort für am geeignetsten?
8.1 Ich halte keine weiteren Maßnahmen für erforderlich
8.2 Am Zug (z.B. geringere Fahrgeräusche)
8.3 An der Strecke (z.B. Lärmschutzwand)

Anzahl Gesamtbeteiligung
8.4 Am Gebäude (z.B. Lärmschutzfenster)
8.5 Keine Angabe
9. Fühlen Sie sich durch andere Lärmquellen gestört? Wenn ja, welche? (Mehrfachauswahl möglich)
9.1 Straßenverkehr
9.2 Straßenbahnverkehr
9.3 Flugverkehr
9.4 Schifffahrt
9.5 Industrie und Gewerbe
9.6 Nachbarschaft und Öffentliches Leben
9.7 Keine weiteren Lärmquellen
9.8 Keine Angabe
10. Ist Schienenverkehrslärm bei Ihnen vor Ort das vordringlichste Lärmproblem?
10.1 Ja
10.2 Nein
10.3 Keine Angabe
11. Fühlen Sie sich ausreichend über vorhandene und geplante Maßnahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes de
11.1 Ja
11.2 Nein
11.3 Das Programm ist mir nicht bekannt
11.4 Keine Angabe
12. Ist Ihnen aufgefallen, dass Güterzüge im Fahrbetrieb durch technische Maßnahmen am Zug in den letzten Jahren leiser g
12.1 Ja
12.2 Nein
12.3 Keine Angabe



Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Lärmindex [dB(A)]
Tag-Abend-Nacht (LDEN)

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

N

0 1 : 10000 200m

Übersichtskarte

Quelle
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2017)
Gleislage: DB Netz AG (2016)

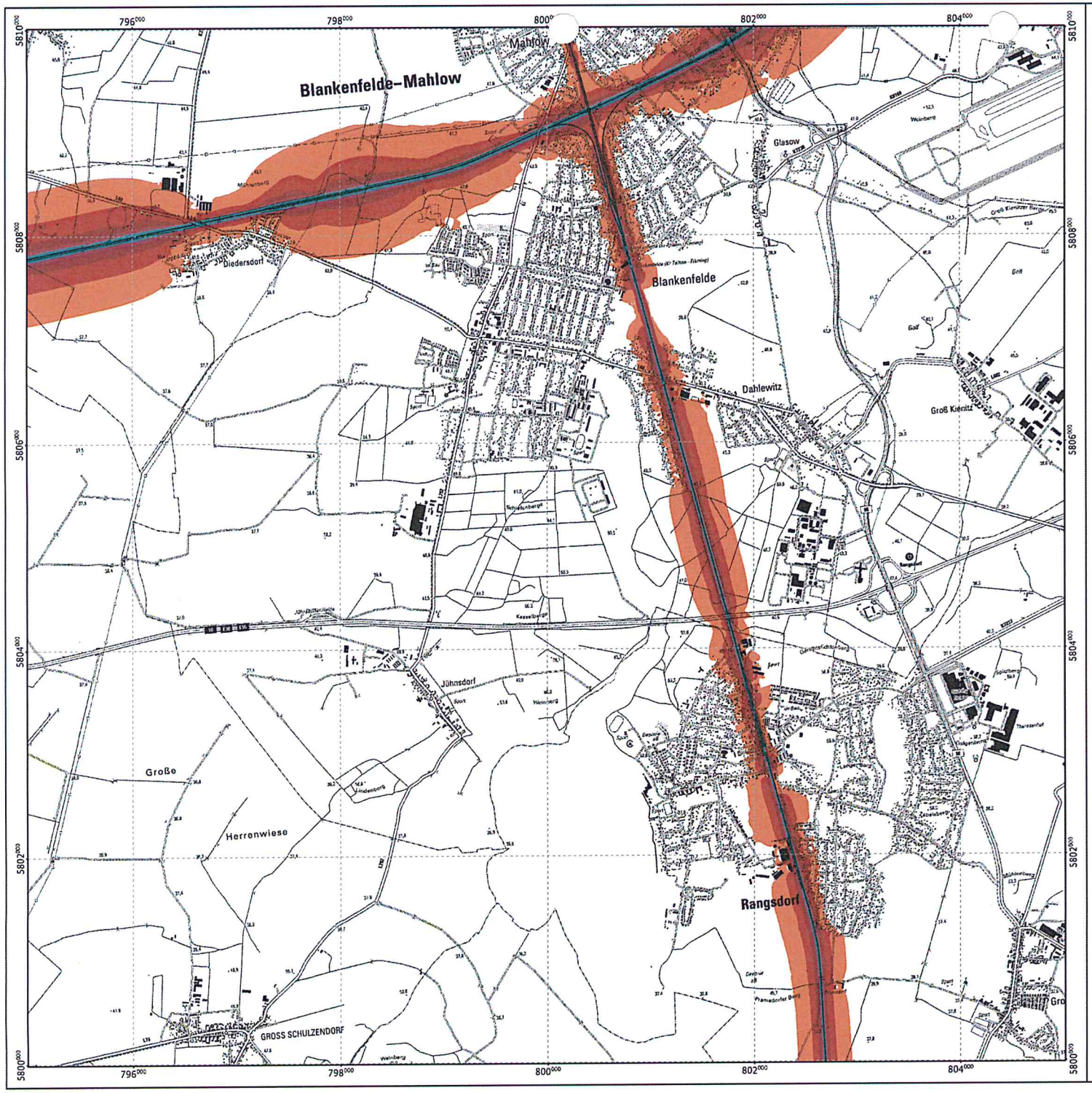
Berechnungsvorschrift
VBUSch

Koordinatensystem
ETRS89 / UTM zone 32N

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. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis
Dem Endnutzer dieser Karte wird ein internes Nutzungsrecht eingeräumt, d.h. die Weitergabe – auch von Ausschnitten –, öffentliche Zugänglichmachung (z.B. im Internet) oder der Verkauf des Datenbestandes oder von Teilen davon ist nicht gestattet.

Impressum
Eisenbahn Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 23.02.2018



Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 3355

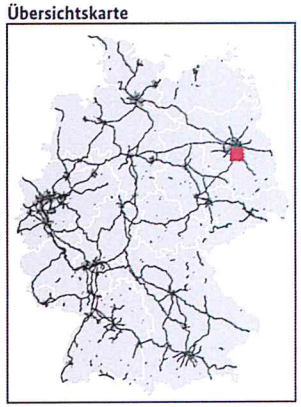
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})

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

N

0 0,5 1 km

Übersichtskarte



Quelle
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2016)
Gleislage: DB Netz AG (2016)

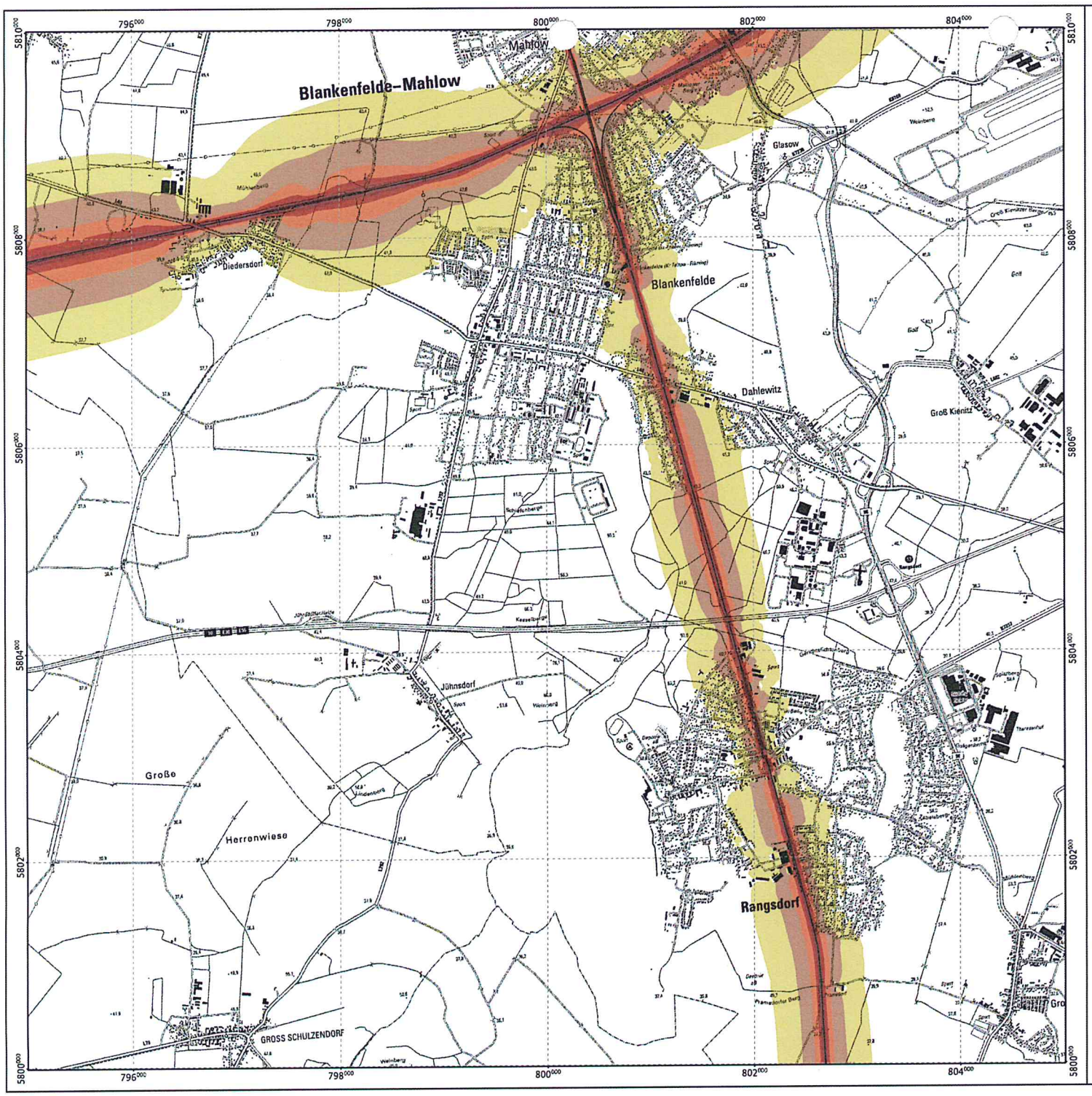
Berechnungsvorschrift
VBUSch

Koordinatensystem
ETRS89 / UTM Zone 32N

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. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis
Dem Endnutzer dieser Karte wird ein internes Nutzungsrecht eingeräumt, d.h. die Weitergabe –auch von Ausschnitten–, öffentliche Zugänglichmachung (z.B. im Internet) oder der Verkauf des Datenbestandes oder von Teilen davon ist nicht gestattet.

Impressum
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Erstelldatum: 30.06.2017



Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 3355

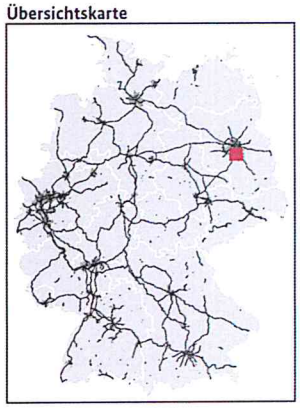
Nacht-Lärmindex (L_{Night})

- >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 0,5 1 km

Übersichtskarte



Quelle
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2016)
Gleislage: DB Netz AG (2016)

Berechnungsvorschrift
VBUSch

Koordinatensystem
ETRS89 / UTM Zone 32N

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. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis
Dem Endnutzer dieser Karte wird ein internes Nutzungsrecht eingeräumt, d.h. die Weitergabe –auch von Ausschnitten–, öffentliche Zugänglichmachung (z.B. im Internet) oder der Verkauf des Datenbestandes oder von Teilen davon ist nicht gestattet.

Impressum
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Erstelldatum: 30.06.2017

Datei Bearbeiten Ansicht Chronik Lesezeichen Extras Hilfe

Intranet der Gemeindeverwaltung R | ZEUS WebServices | EBA - Lärmkartierung | Umgebungslaermka...ung EB | Umgebungslaermkartierung EB

laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application

Suchen

Meistbesucht | Login | grundbuch.bra... | Liegenschaftskataster ... | Willkommen in der Ge...

1: 25.000 | ETRS89 / UTM zone 32N

Willkommen

Legende

Suche

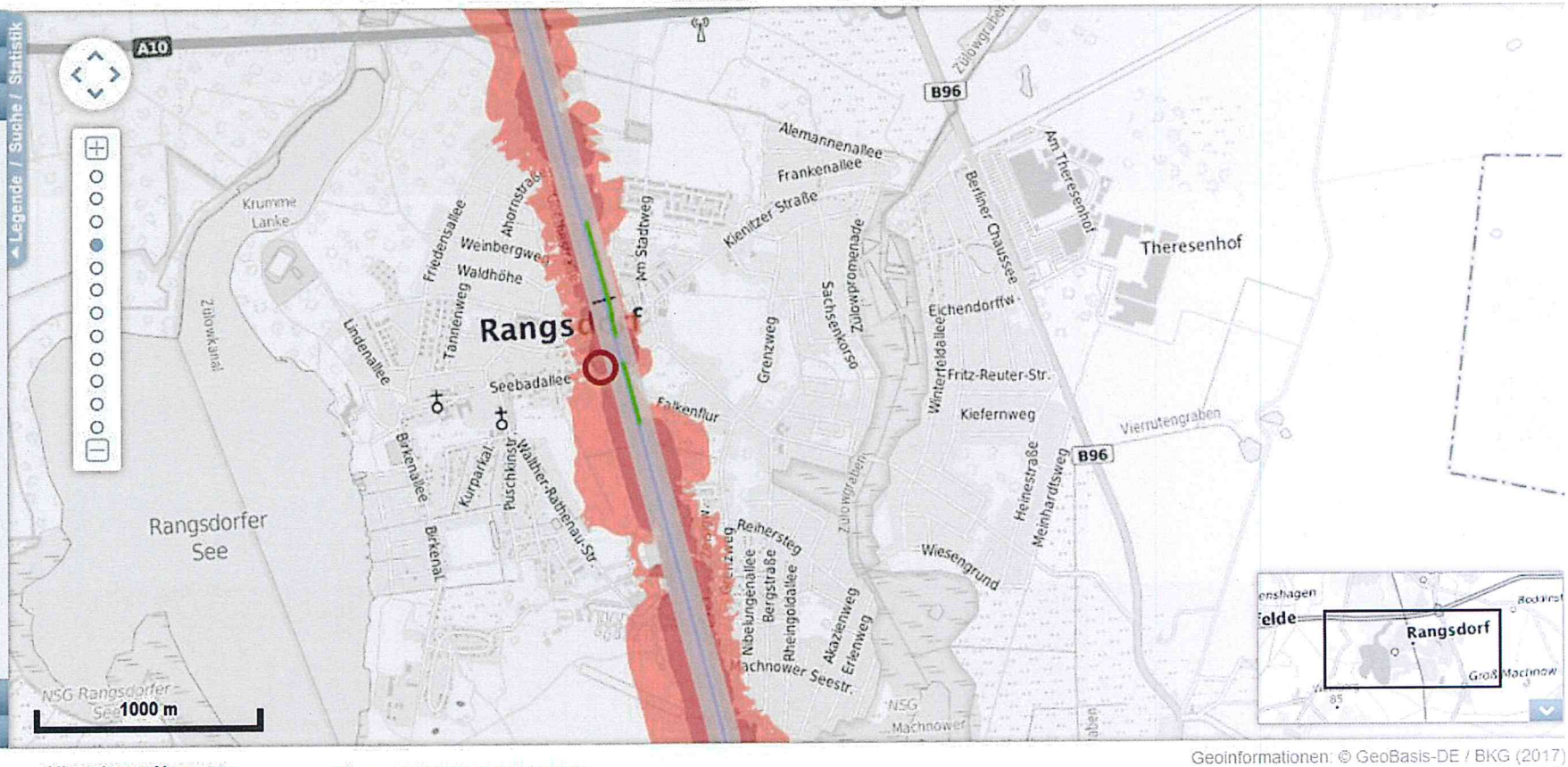
15834 Rangsdorf Seebadallee 30

Seite 1 von 1

Seebadallee 30
(Rangsdorf)

Statistik

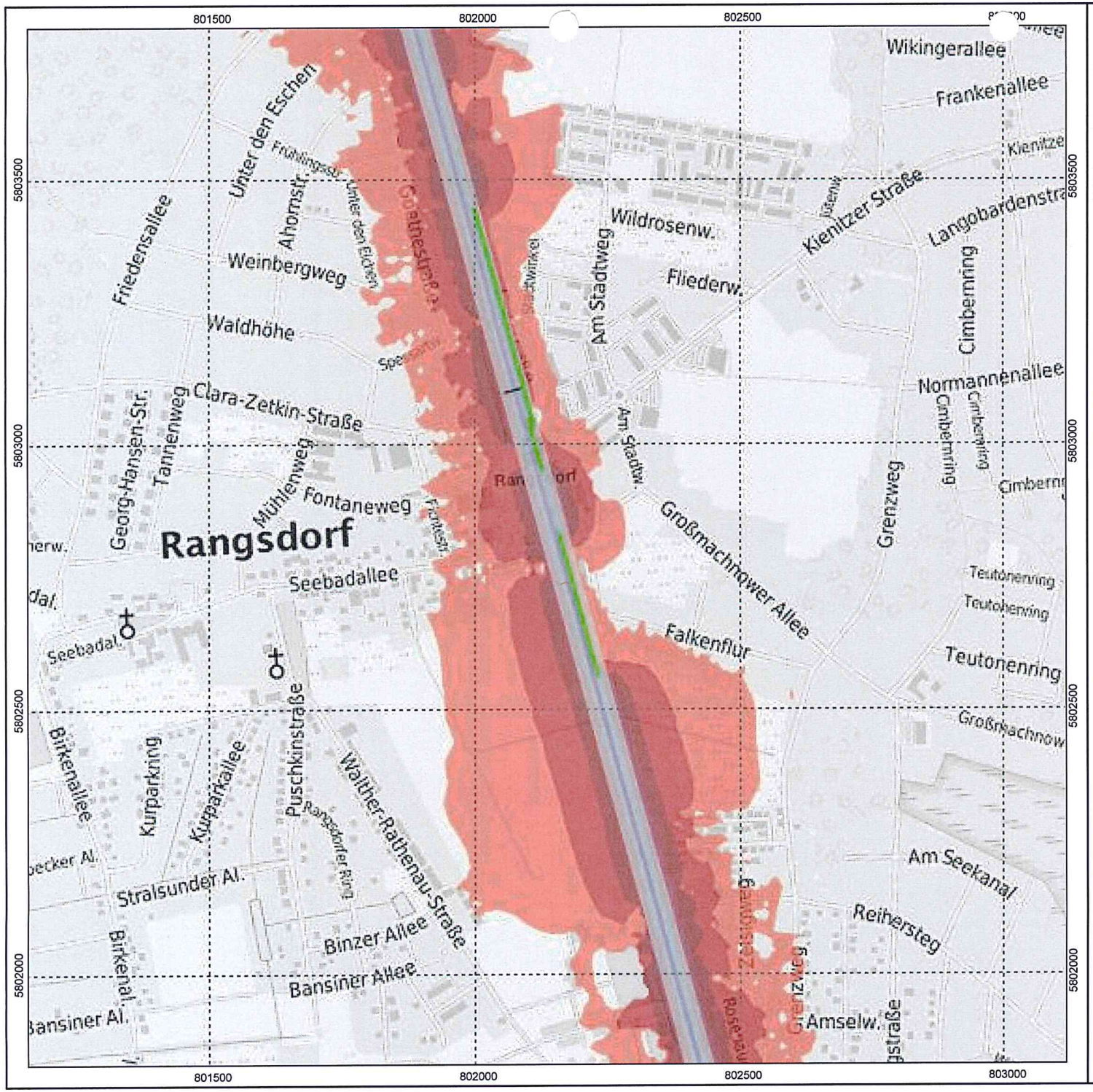
OGC Dienste



Hinweis zur Nutzung

X: 802345.96 Y: 5802974.20

Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2017)
Lärmkarte: © Eisenbahn-Bundesamt (2017)



Eisenbahn-Bundesamt

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Lärmindex [dB(A)]
Tag-Abend-Nacht (LDEN)

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

N

0 1 : 10000 200m

Übersichtskarte

Quelle
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2017)
Gleislage: DB Netz AG (2016)

Berechnungsvorschrift
VBUSch

Koordinatensystem
ETRS89 / UTM zone 32N

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. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Nutzungshinweis
Dem Endnutzer dieser Karte wird ein internes Nutzungsrecht eingeräumt, d.h. die Weitergabe – auch von Ausschnitten –, öffentliche Zugänglichmachung (z.B. im Internet) oder der Verkauf des Datenbestandes oder von Teilen davon ist nicht gestattet.

Impressum
Eisenbahn Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
http://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 21.02.2018

Datei Bearbeiten Ansicht Chronik Lesezeichen Extras Hilfe

Intranet der Gemeindeverwaltung | ZEUS WebServices | EBA - Lärmkartierung | Umgebungslaermkartierung EB | Umgebungslaermkartierung EB

laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/

Suchen

Meistbesucht | Login | grundbuch.bra... | Liegenschaftskataster ... | Willkommen in der Ge...

1: 25.000 | ETRS89 / UTM zone 32N

Willkommen

Legende

Suche

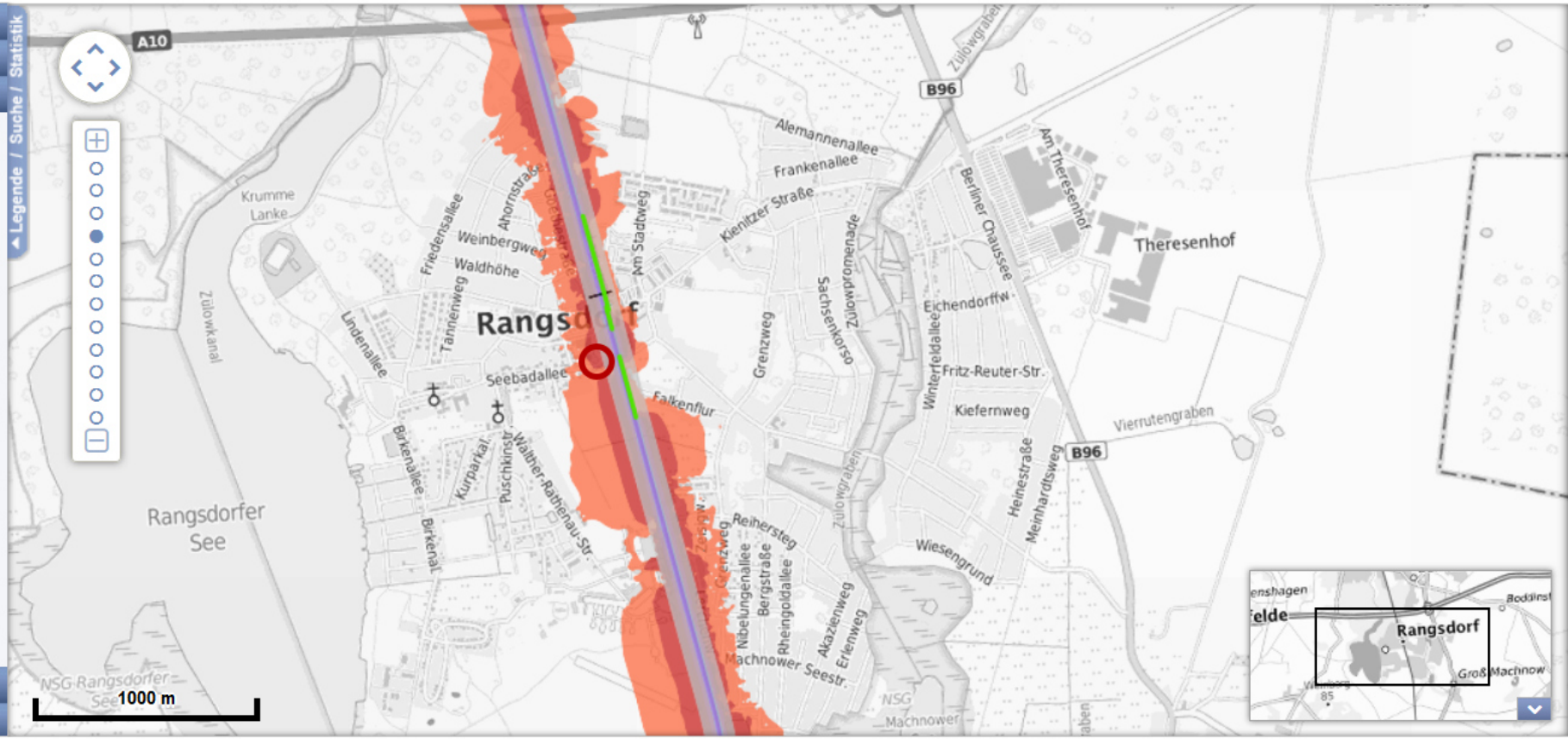
15834 Rangsdorf Seebadallee 30

Seite 1 von 1

Seebadallee 30
(Rangsdorf)

Statistik

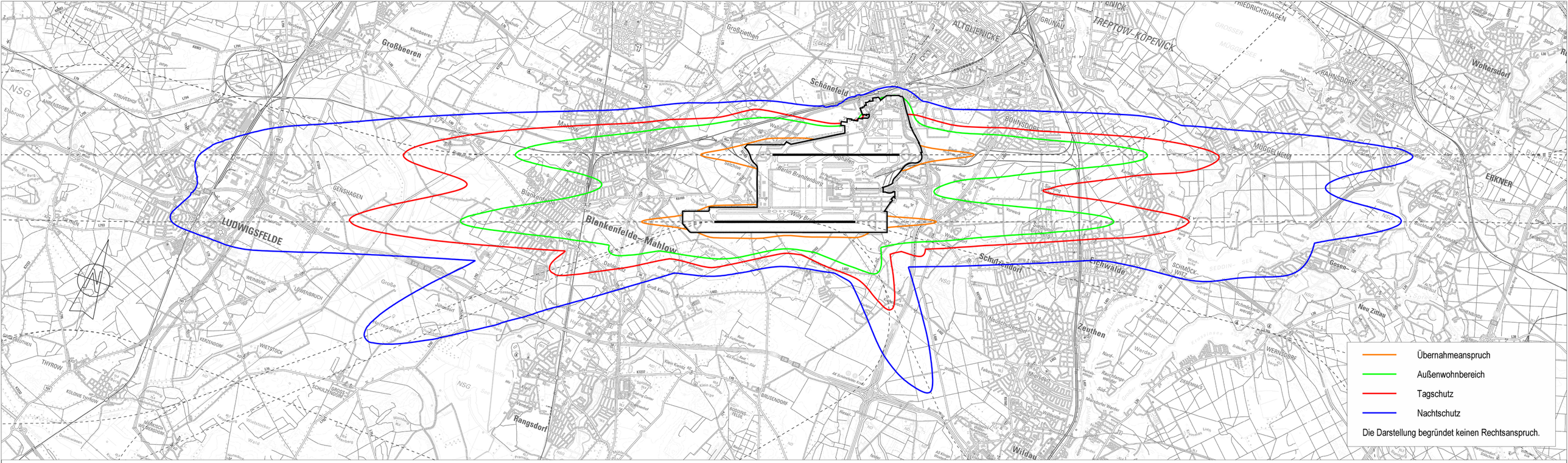
OGC Dienste



Hinweis zur Nutzung

X: 802345.96 Y: 5802974.20

Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG (2017)
Lärmkarte: © Eisenbahn-Bundesamt (2017)



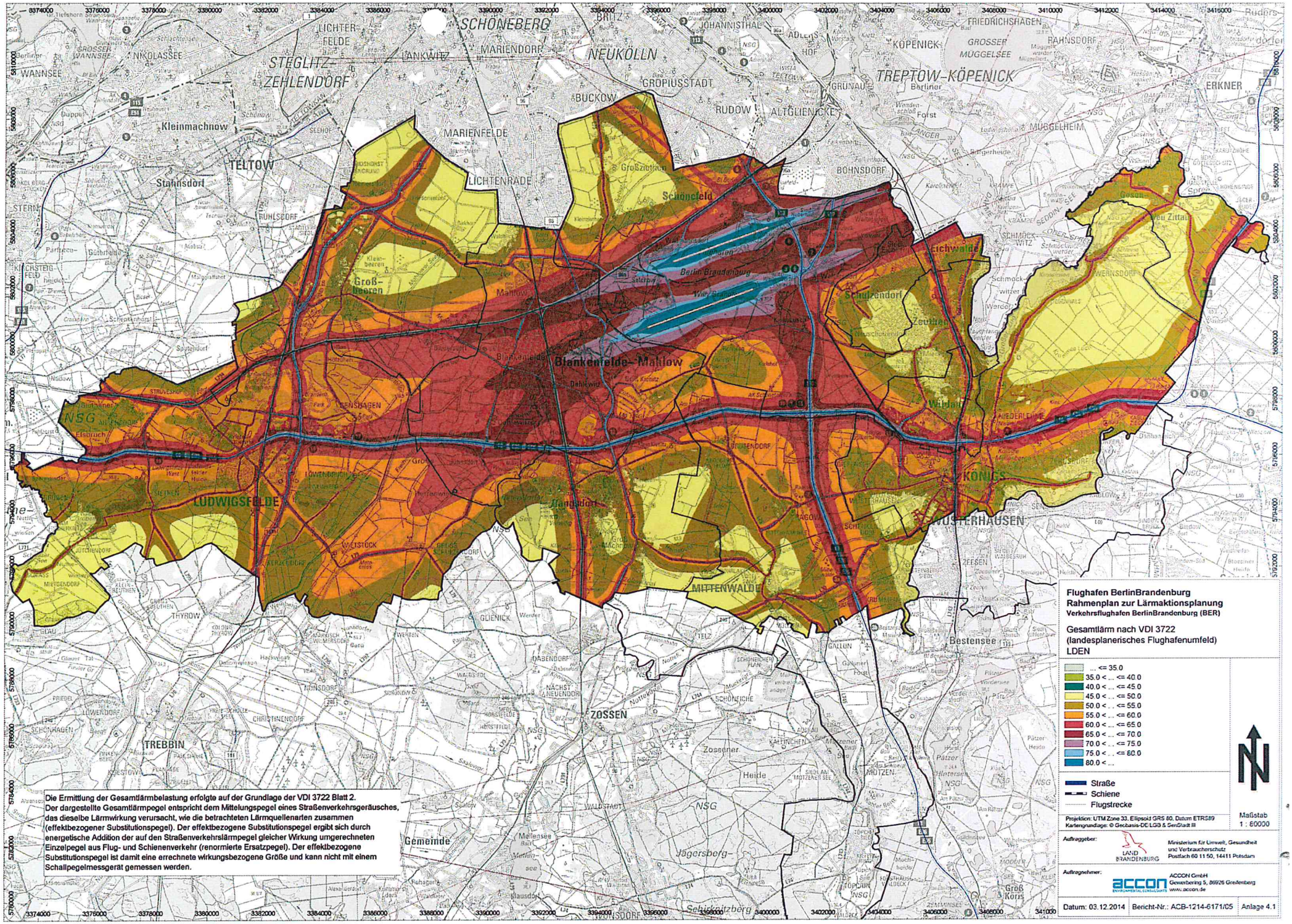
Darstellung der Anspruchsgebiete als umhüllende Kontur der Schutz- und Entschädigungsgebiete nach PFB 2004, PEB 2009, Prozesserklärung 2011 sowie Erweiterung der Anspruchsgebiete durch die FBB 2015 (DES 2023).

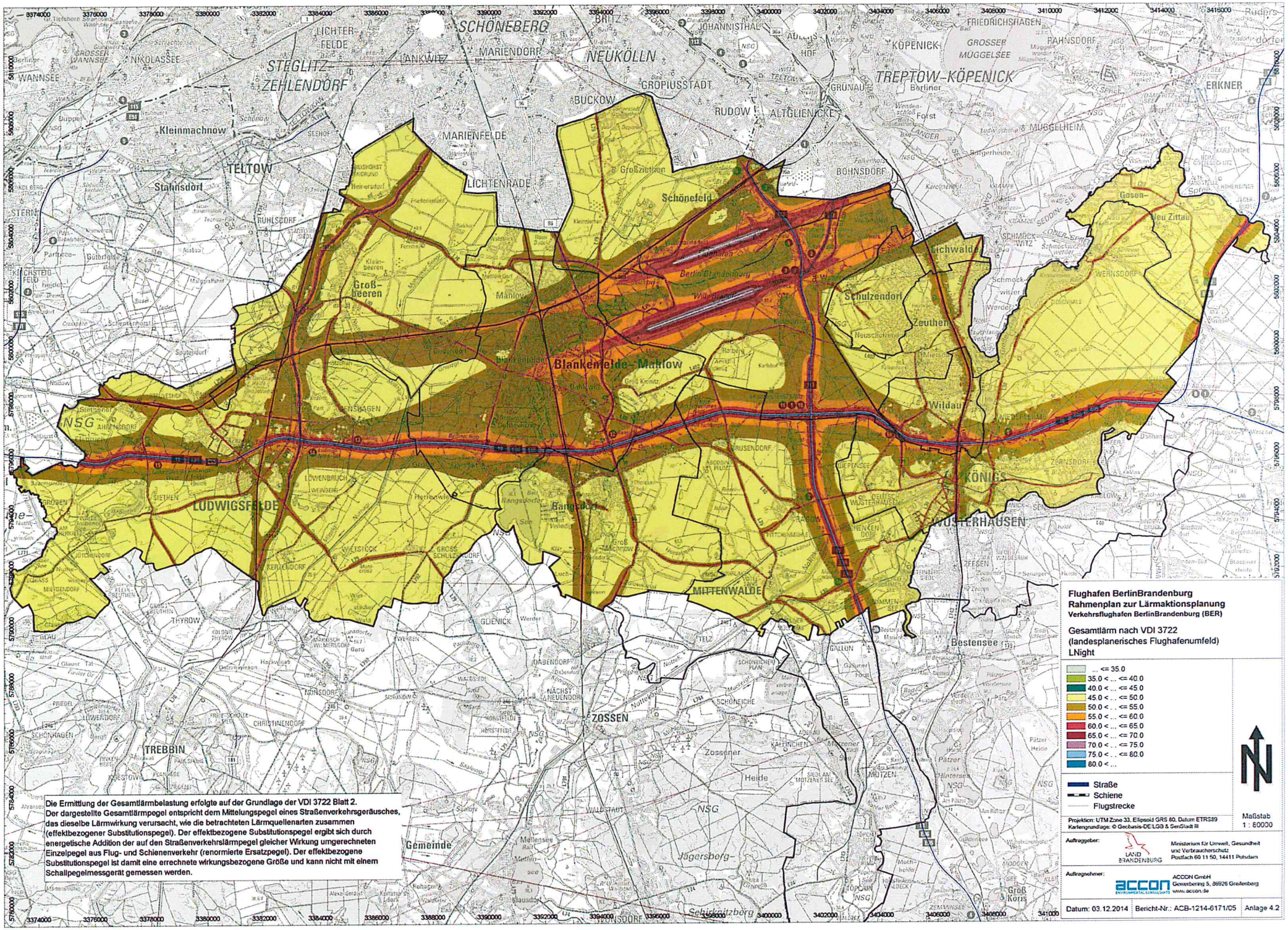
Darstellung der Flugrouten nach Festlegung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) 2012.

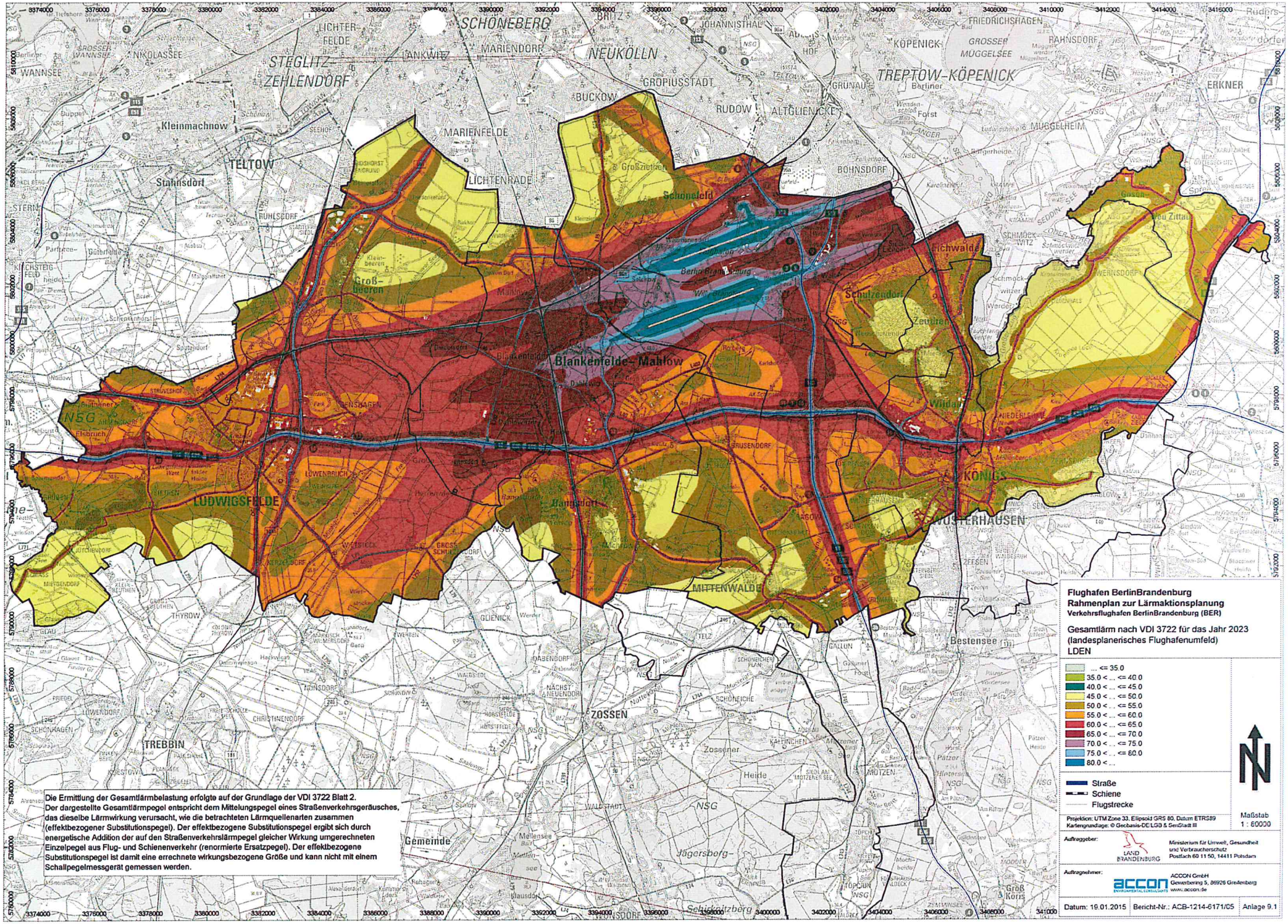
Kartengrundlage DTK50: © Geobasis-DE/LGB 2016

Schallschutzprogramm BER
Anspruchsgebiete

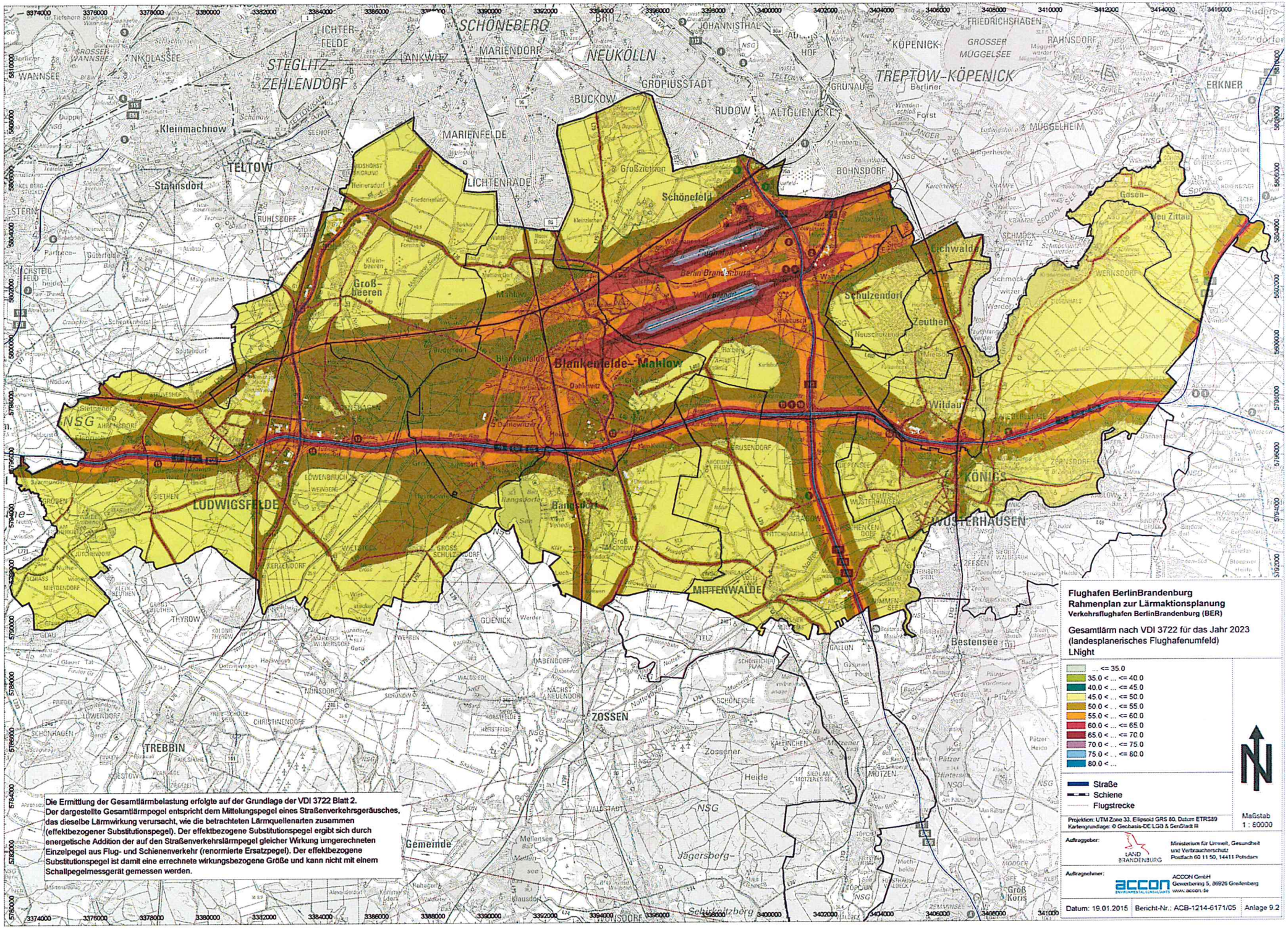
BER FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG

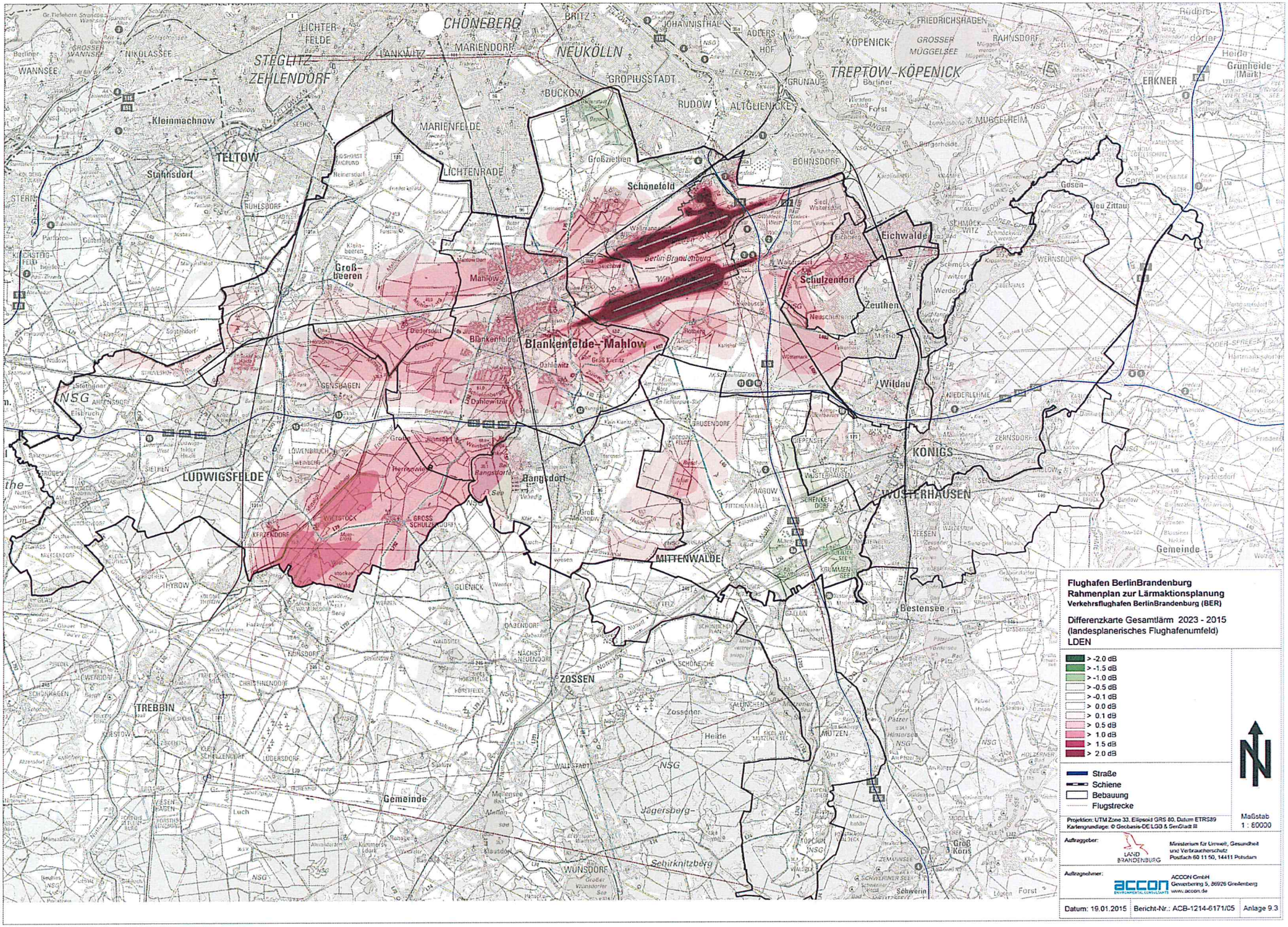

Flughafen BerlinBrandenburg
Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung
Verkehrsflughafen BerlinBrandenburg (BER)
Gesamtlärm nach VDI 3722
(landesplanerisches Flughafenumfeld)
LDEN
... <= 35.0
35.0 < ... <= 40.0
40.0 < ... <= 45.0
45.0 < ... <= 50.0
50.0 < ... <= 55.0
55.0 < ... <= 60.0
60.0 < ... <= 65.0
65.0 < ... <= 70.0
70.0 < ... <= 75.0
75.0 < ... <= 80.0
80.0 < ...
Straße
Schiene
Flugstrecke
Maßstab
1 : 60000
Projektion: UTM Zone 33, Ellipsoid GRS 80, Datum ETRS89
Kartengrundlage: © Geobasis-DE/LGB & SenStadt III
Auftraggeber:
LAND BRANDENBURG
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
Postfach 60 11 50, 14411 Potsdam
Auftragnehmer:
accon ENVIRONMENTAL CONSULTANTS
ACCON GmbH
Gewerbering 5, 86926 Greifenberg
www.accon.de
Datum: 03.12.2014
Bericht-Nr.: ACB-1214-6171/05
Anlage 4.1
Die Ermittlung der Gesamtlärmbelastung erfolgte auf der Grundlage der VDI 3722 Blatt 2.
Der dargestellte Gesamtlärmpegel entspricht dem Mittelungspegel eines Straßenverkehrsgeräusches, das dieselbe Lärmwirkung verursacht, wie die betrachteten Lärmquellenarten zusammen (effektbezogener Substitutionspegel). Der effektbezogene Substitutionspegel ergibt sich durch energetische Addition der auf den Straßenverkehrslärmpegel gleicher Wirkung umgerechneten Einzelpegel aus Flug- und Schienenverkehr (renormierte Ersatzpegel). Der effektbezogene Substitutionspegel ist damit eine errechnete wirkungsbezogene Größe und kann nicht mit einem Schallpegelmessgerät gemessen werden.
SCHÖNEBERG
NEUKÖLLN
STEGLITZ-ZEHLENDORF
TREPTOW-KÖPENICK
TELTOW
Blankenfelde-Mahlow
LUDWIGSFELDE
MITTENWALDE
ZOSSEN
TREBBIN
Gemeinde

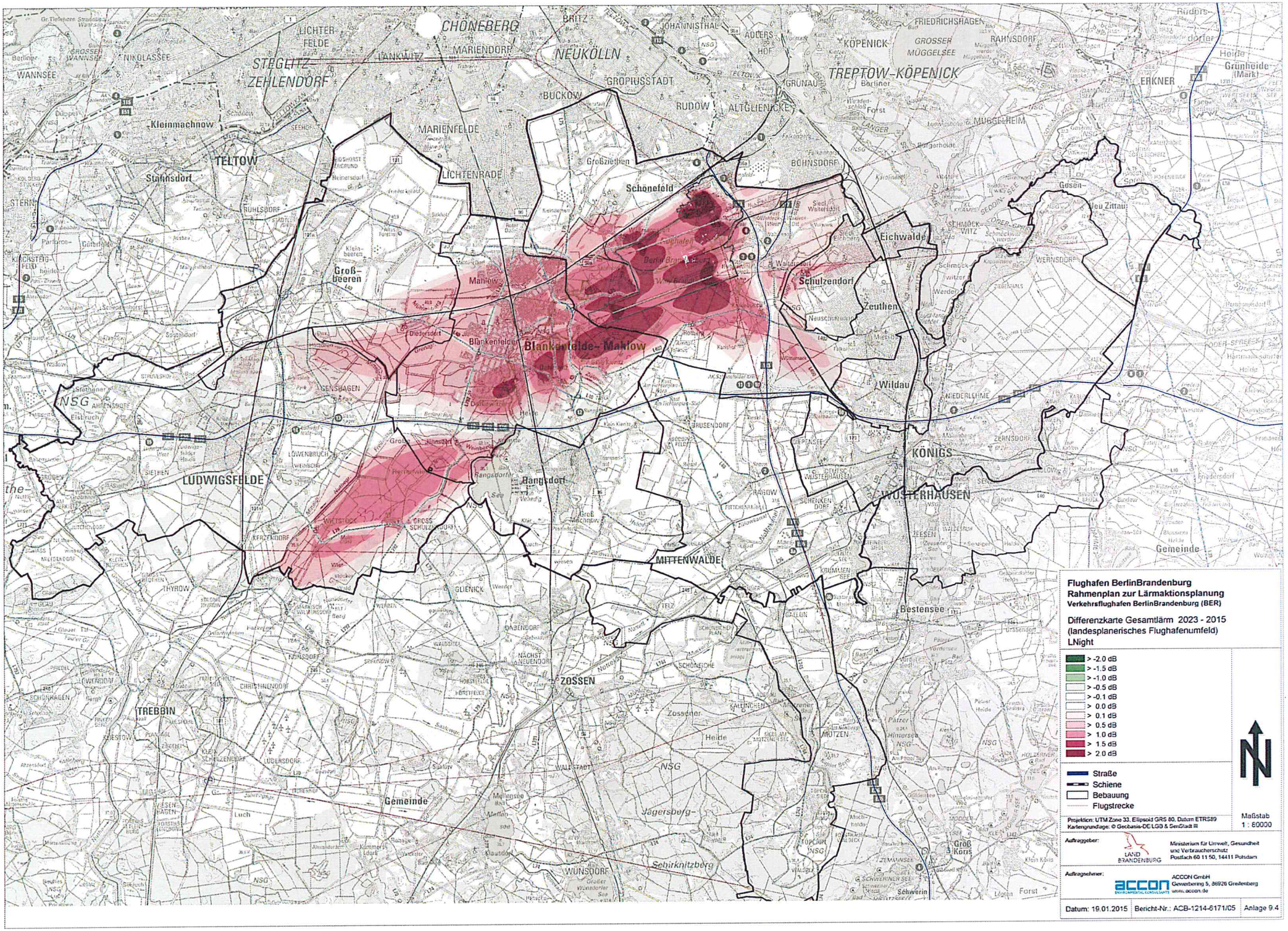

Flughafen BerlinBrandenburg
Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung
Verkehrsflughafen BerlinBrandenburg (BER)
Gesamtlärm nach VDI 3722
(landesplanerisches Flughafenumfeld)
LNight
... <= 35.0
35.0 < ... <= 40.0
40.0 < ... <= 45.0
45.0 < ... <= 50.0
50.0 < ... <= 55.0
55.0 < ... <= 60.0
60.0 < ... <= 65.0
65.0 < ... <= 70.0
70.0 < ... <= 75.0
75.0 < ... <= 80.0
80.0 < ...
Straße
Schiene
Flugstrecke
Maßstab
1 : 60000
Projektion: UTM Zone 33, Ellipsoid GRS 80, Datum ETRS89
Kartengrundlage: © Geobasis-DE/LGB & SenStadt III
Auftraggeber:
LAND BRANDENBURG
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
Postfach 60 11 50, 14411 Potsdam
Auftragnehmer:
accon
ACCON GmbH
Gewerbering 5, 86926 Greifenberg
www.accon.de
Datum: 03.12.2014
Bericht-Nr.: ACB-1214-6171/05
Anlage 4.2
Die Ermittlung der Gesamtlärmbelastung erfolgte auf der Grundlage der VDI 3722 Blatt 2.
Der dargestellte Gesamtlärmpegel entspricht dem Mittelungspegel eines Straßenverkehrsgeräusches, das dieselbe Lärmwirkung verursacht, wie die betrachteten Lärmquellenarten zusammen (effektbezogener Substitutionspegel). Der effektbezogene Substitutionspegel ergibt sich durch energetische Addition der auf den Straßenverkehrslärmpegel gleicher Wirkung umgerechneten Einzelpegel aus Flug- und Schienenverkehr (renormierte Ersatzpegel). Der effektbezogene Substitutionspegel ist damit eine errechnete wirkungsbezogene Größe und kann nicht mit einem Schallpegelmessgerät gemessen werden.
Gemeinde
Blankenfelde-Mahlow
Schönefeld
Großziethen
Eichwalde
Schulzendorf
Zeuthen
Wildau
Königs Wusterhausen
Ludwigsfelde
Mittenwalde
Zossen
Trebbin
Teltow
Stahnsdorf
Kleinmachnow
Großbeeren
Mahlow
Bestensee
Gosen-Neu Zittau
Erkner
Schönefeld
Berlin Brandenburg
Wilhelm Brandt
NSG



Die Ermittlung der Gesamtlärmbelastung erfolgte auf der Grundlage der VDI 3722 Blatt 2. Der dargestellte Gesamtlärmpegel entspricht dem Mittelungspegel eines Straßenverkehrsgeräusches, das dieselbe Lärmwirkung verursacht, wie die betrachteten Lärmquellenarten zusammen (effektbezogener Substitutionspegel). Der effektbezogene Substitutionspegel ergibt sich durch energetische Addition der auf den Straßenverkehrslärmpegel gleicher Wirkung umgerechneten Einzelpegel aus Flug- und Schienenverkehr (renormierte Ersatzpegel). Der effektbezogene Substitutionspegel ist damit eine errechnete wirkungsbezogene Größe und kann nicht mit einem Schallpegelmessgerät gemessen werden.


Flughafen BerlinBrandenburg
Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung
Verkehrsflughafen BerlinBrandenburg (BER)
Gesamtlärm nach VDI 3722 für das Jahr 2023
(landesplanerisches Flughafenumfeld)
LNight
... <= 35.0
35.0 < ... <= 40.0
40.0 < ... <= 45.0
45.0 < ... <= 50.0
50.0 < ... <= 55.0
55.0 < ... <= 60.0
60.0 < ... <= 65.0
65.0 < ... <= 70.0
70.0 < ... <= 75.0
75.0 < ... <= 80.0
80.0 < ...
Straße
Schiene
Flugstrecke
Maßstab
1 : 60000
Projektion: UTM Zone 33, Ellipsoid GRS 80, Datum ETRS89
Kartengrundlage: © Geobasis-DE/LGB & GeoStadt III
Auftraggeber:
LAND BRANDENBURG
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
Postfach 60 11 50, 14411 Potsdam
Auftragnehmer:
accon
ACCON GmbH
Gewerbering 5, 86926 Greifenberg
www.accon.de
Datum: 19.01.2015
Bericht-Nr.: ACB-1214-6171/05
Anlage 9.2
Die Ermittlung der Gesamtlärmbelastung erfolgte auf der Grundlage der VDI 3722 Blatt 2.
Der dargestellte Gesamtlärmpegel entspricht dem Mittelungspegel eines Straßenverkehrsgeräusches, das dieselbe Lärmwirkung verursacht, wie die betrachteten Lärmquellenarten zusammen (effektbezogener Substitutionspegel). Der effektbezogene Substitutionspegel ergibt sich durch energetische Addition der auf den Straßenverkehrslärmpegel gleicher Wirkung umgerechneten Einzelpegel aus Flug- und Schienenverkehr (renormierte Ersatzpegel). Der effektbezogene Substitutionspegel ist damit eine errechnete wirkungsbezogene Größe und kann nicht mit einem Schallpegelmessgerät gemessen werden.
SCHÖNEBERG
NEUKÖLLN
STEGLITZ-ZEHLENDORF
TREPTOW-KÖPENICK
TELTOW
Stahnsdorf
Kleinmachnow
LICHTENRADE
Schönefeld
Großziethen
Großbeeren
Mahlow
Blankenfelde-Mahlow
Berlin Brandenburg
Waltersdorf
Schulzendorf
Zeuthen
Eichwalde
Wildau
KÖNIGS WUSTERHAUSEN
LUDWIGSFELDE
Rangsdorf
MITTENWALDE
ZOSSEN
TREBBIN
Bestensee
Gemeinde
NSG


Flughafen BerlinBrandenburg
Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung
Verkehrsflughafen BerlinBrandenburg (BER)
Differenzkarte Gesamtlärm 2023 - 2015
(landesplanerisches Flughafenumfeld)
LDEN
> -2.0 dB
> -1.5 dB
> -1.0 dB
> -0.5 dB
> -0.1 dB
> 0.0 dB
> 0.1 dB
> 0.5 dB
> 1.0 dB
> 1.5 dB
> 2.0 dB
Straße
Schiene
Bebauung
Flugstrecke
Maßstab
1 : 60000
Projektion: UTM Zone 33, Ellipsoid GRS 80, Datum ETRS89
Kartengrundlage: © Geobasis-DE/LGB & SenStadt III
Auftraggeber:
LAND BRANDENBURG
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
Postfach 60 11 50, 14411 Potsdam
Auftragnehmer:
accon ENVIRONMENTAL CONSULTANTS
ACCON GmbH
Gewerbering 5, 86926 Greifenberg
www.accon.de
Datum: 19.01.2015
Bericht-Nr.: ACB-1214-6171/05
Anlage 9.3
Schönefeld
Berlin-Brandenburg
Blankenfelde-Mahlow
Großbeeren
Mahlow
Eichwalde
Schulzendorf
Zeuthen
Wildau
KÖNIGS WUSTERHAUSEN
LUDWIGSFELDE
Rangsdorf
MITTENWALDE
ZOSSEN
TREBBIN
Bestensee
Gemeinde
TELTOW
Stahnsdorf
Kleinmachnow
LICHTENRADE
MARIENFELDE
BUCKOW
RUDOW
ALT-GLIENICKE
BOHNSDORF
GROPIUSSTADT
NEUKÖLLN
TREPTOW-KÖPENICK
KÖPENICK
ERKNER
Grünheide (Mark)
WANNSEE
NIKOLASSEE
STEGLITZ-ZEHLENDORF
CHONEBERG
LANKWITZ
MARIENDORF
BRITZ
JOHANNISTHAL
ADLERSHOF
FRIEDRICHSHAGEN
GROSSER MÜGGELSEE
RAHNSDORF
GRÜNAU
MÜGGELHEIM
Großziethen
Gosen
Neu Zittau
WERNSDORF
SCHMÖCKWITZ
GENSHAGEN
LÖWENBRUCH
SIETHEN
THYROW
GLIENICK
GALLUN
MÜTZEN
Heide
Zossener Heide
Jägersberg
Sehlrknitzberg
WUNSDORF
Gemeinde
Luch
NSG


CHONEBERG
NEUKÖLLN
STEGLITZ-ZEHLENDORF
TREPTOW-KÖPENICK
TELTOW
Kleinmachnow
Stahnsdorf
Schönefeld
Eichwalde
Schulzendorf
Zeuthen
Wildau
KÖNIGS WUSTERHAUSEN
Blankenfelde-Mahlow
Blankenfelde
Mahlow
Großbeeren
LUDWIGSFELDE
Rangsdorf
MITTENWALDE
ZOSSEN
TREBBIN
Gemeinde
Bestensee
Flughafen BerlinBrandenburg
Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung
Verkehrsflughafen BerlinBrandenburg (BER)
Differenzkarte Gesamtlärm 2023 - 2015
(landesplanerisches Flughafenumfeld)
LNight
> -2.0 dB
> -1.5 dB
> -1.0 dB
> -0.5 dB
> -0.1 dB
> 0.0 dB
> 0.1 dB
> 0.5 dB
> 1.0 dB
> 1.5 dB
> 2.0 dB
Straße
Schiene
Bebauung
Flugstrecke
Maßstab
1 : 60000
Projektion: UTM Zone 33, Ellipsoid GRS 80, Datum ETRS89
Kartengrundlage: © Geobasis-DE/LGB & SenStadt III
Auftraggeber:
LAND BRANDENBURG
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
Postfach 60 11 50, 14411 Potsdam
Auftragnehmer:
accon
ACCON GmbH
Gewerberring 5, 86926 Greifenberg
www.accon.de
Datum: 19.01.2015
Bericht-Nr.: ACB-1214-6171/05
Anlage 9.4

5.4.1 Gespiegelte Hoffmann-Kurve bei Starts von der Südbahn in Richtung Westen

Beim Start auf der Südbahn in Richtung Westen überfliegen die Flugzeuge in relativ geringer Höhe bebautes Gebiet von Blankenfelde-Mahlow (OT Dahlewitz). In der nachfolgenden Abbildung ist zur Veranschaulichung die Lärmimmission L_{DEN} beim Start 25L auf den regulären Flugrouten der DFS dargestellt:

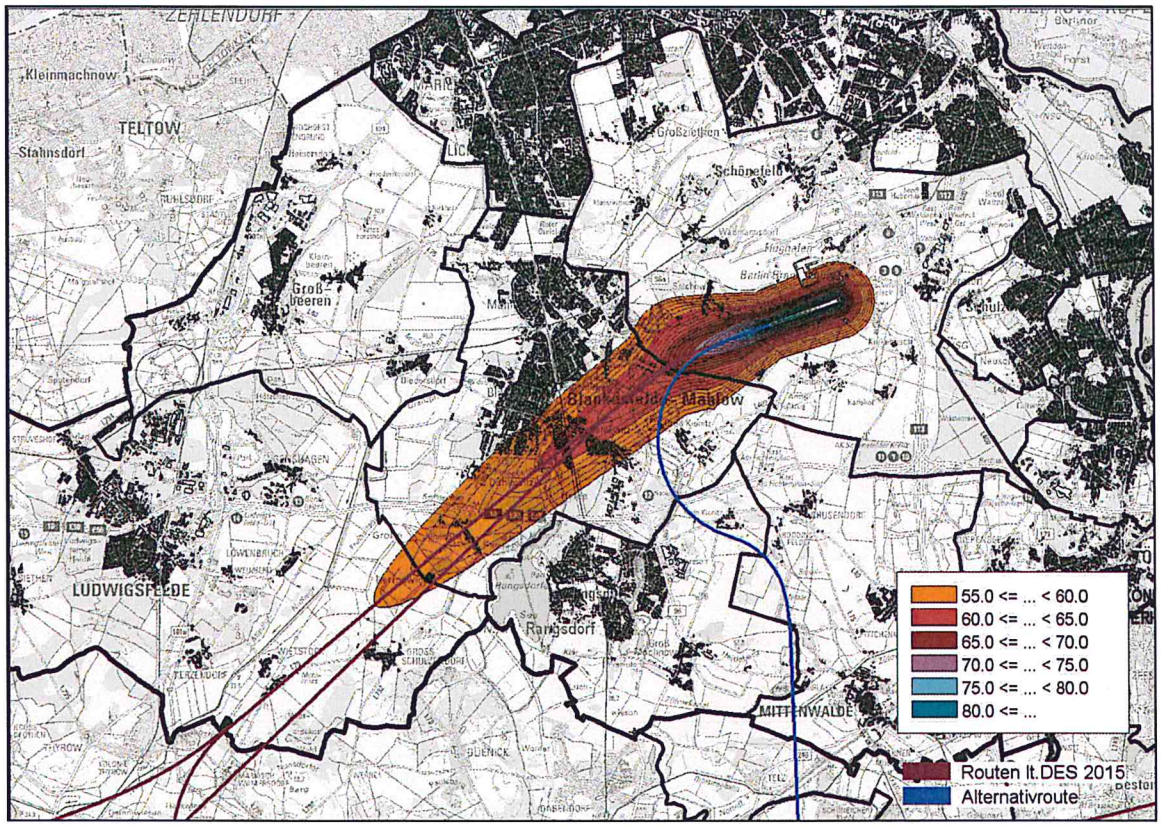


Abbildung 23: Lärmimmissionen L_{DEN} beim Start in Richtung Westen von der Südbahn (25L) über die regulären Flugrouten

In der Routenvariante „gespiegelte Hoffmann-Kurve“ drehen die Flugzeuge möglichst schnell in einer großen Linkskurve nach Süden ab, fliegen an Rangsdorf vorbei und splitten sich erst auf der Höhe von Zossen in die verschiedenen Richtungen auf. Nachfolgende Abbildung zeigt die zu erwartenden Lärmimmissionen L_{DEN}.

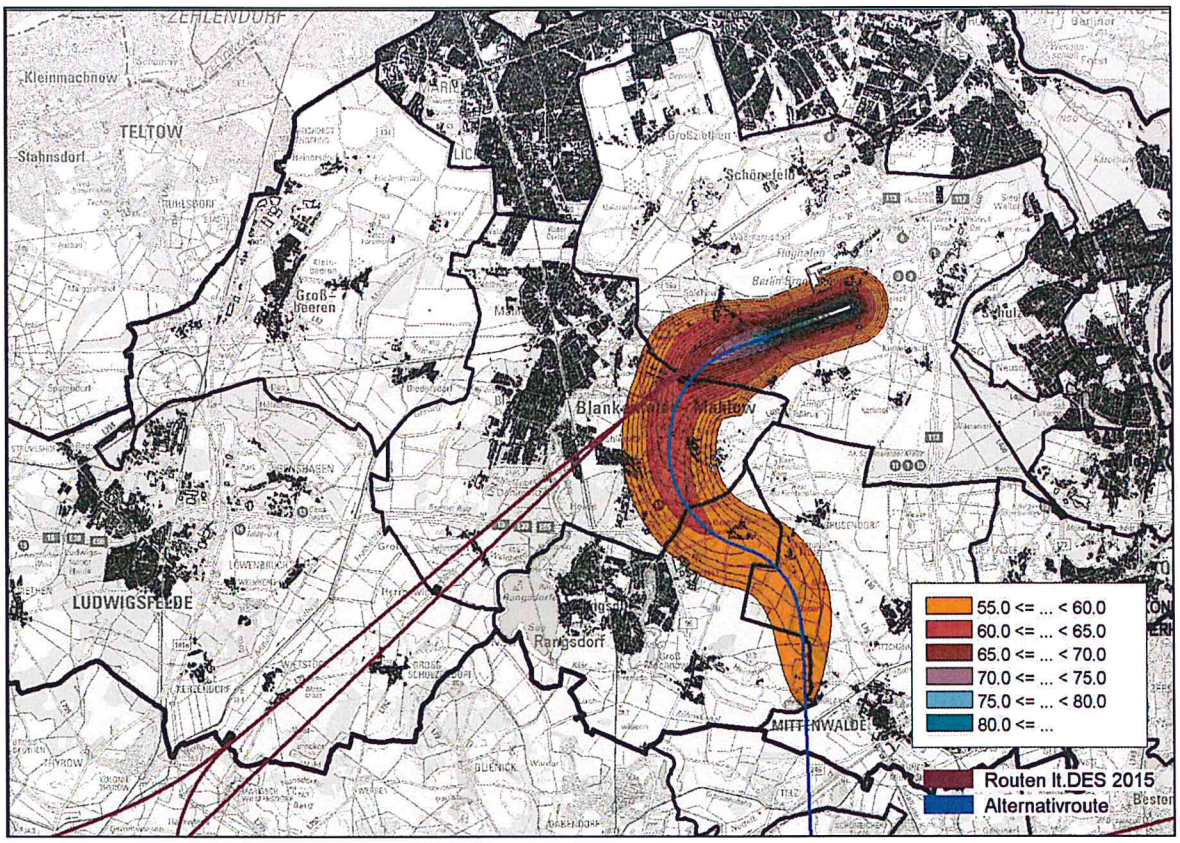


Abbildung 24: Lärmimmissionen L_{DEN} beim Start in Richtung Westen von der Südbahn (25L) über die gespiegelte Hoffmannkurve

Die Lärmbetroffenheit der beiden Varianten ist in Tabelle 4 anhand der Anzahl der stark Belästigten (HA) sowie der stark Schlafgestörten (HSD) und der Anzahl der Personen mit einer lärmbedingten koronaren Herzkrankheit (KHK) dargestellt. Die Ermittlung der Lärmbetroffenheit erfolgte innerhalb der Grenzen der strategischen Lärmkartierung gemäß 34. BImSchV, also in Gebieten mit Fluglärmpegeln L_{DEN} ab 55 dB(A) und im L_{Night} ab 45 dB(A).

Tabelle 4: Anzahl der stark belästigten (HA) und stark schlafgestörten (HSD) Personen sowie der Personen mit lärmbedingter koronarer Herzkrankheit bei Starts auf der Südbahn (25L) im Wirkbereich des Flughafens

Varianten	Stark Belästigte [Highly annoyed]	Stark Schlafgestörte [Highly sleep disturbed]	Anzahl lärmbedingte KHK
Start 25L DES 2015	541	125	30
Start 25L Gespiegelte Hoffmannkurve	148	38	8

Betrachtet man nur die Starts in Richtung Westen von der Südbahn zeigt sich, dass durch den alternativen Routenverlauf eine Abnahme um jeweils rund 70 % stark belästigter und stark schlafgestörter Personen auftritt. Auch für die lärmbedingte koronare Herzkrankheit ist eine Abnahme um rund 70 % zu verzeichnen.

Die folgenden Differenzkarten zeigen, welche Bereiche bei einer alternativen Routenführung stärker und welche Bereiche weniger belastet würden:

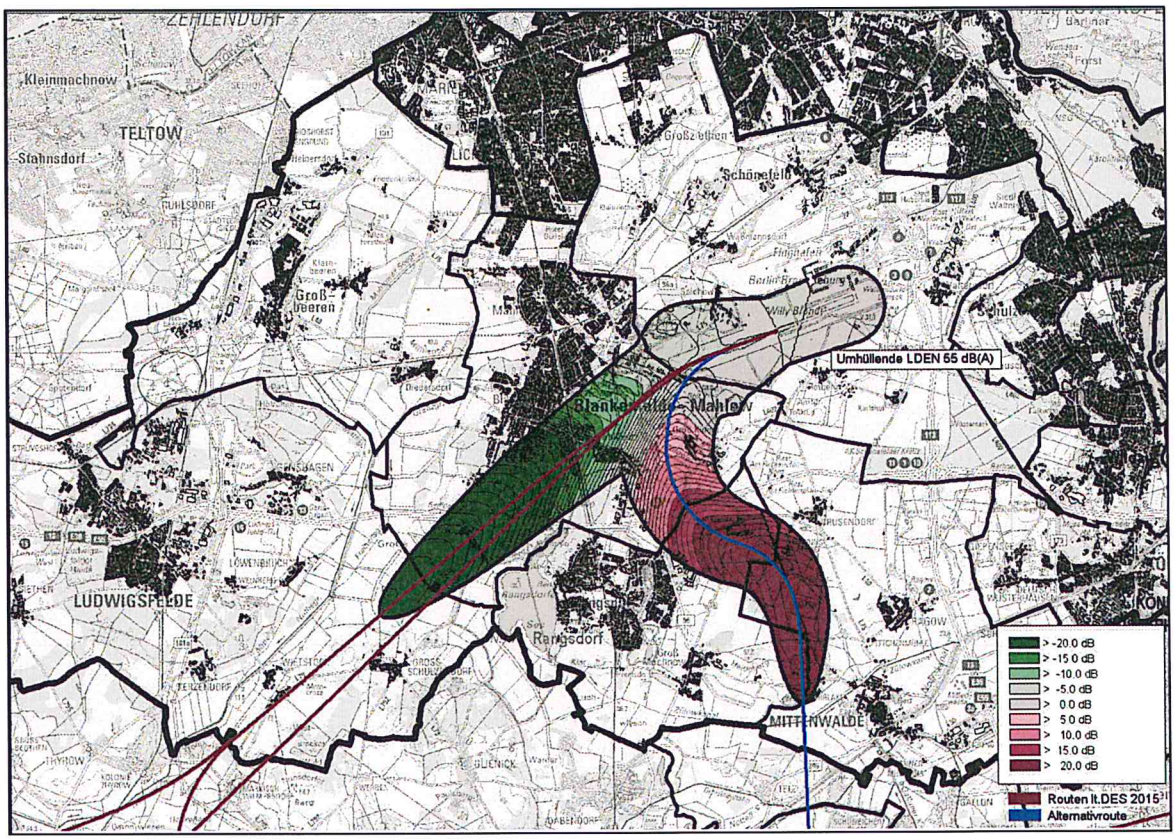


Abbildung 25: Differenzkarte der Varianten beim Start in Richtung Westen von der Südbahn (25L) für den Tagzeitraum

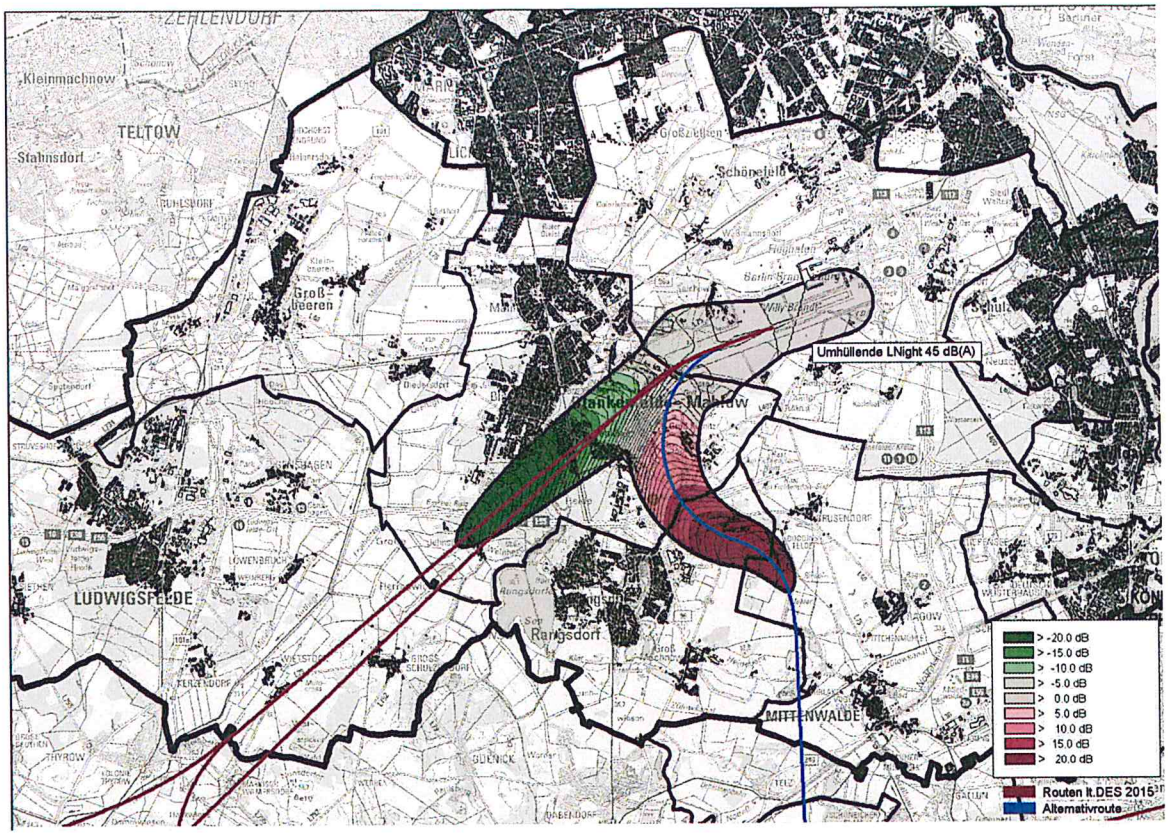


Abbildung 26: Differenzkarte der Varianten beim Start in Richtung Westen von der Südbahn (25L) für den Nachtzeitraum

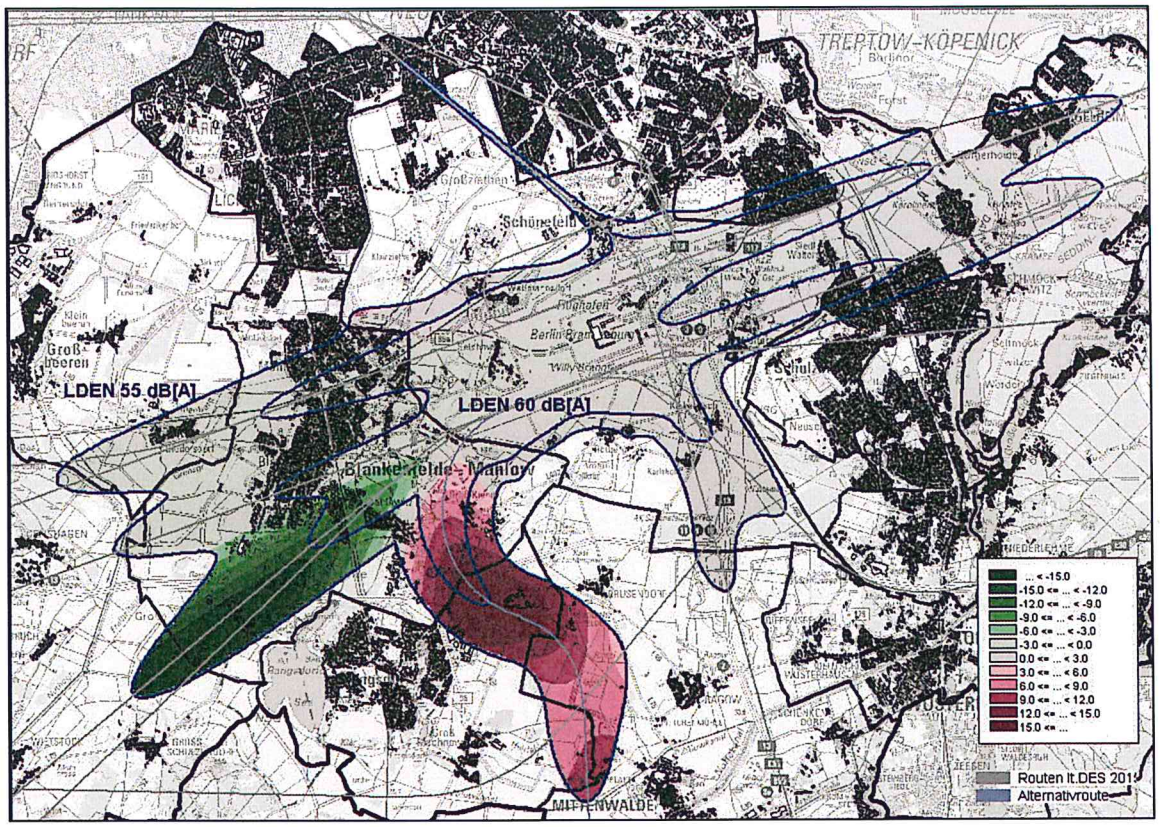


Abbildung 31: Verlagerungseffekte und Pegeländerungen des L_{DEN} bei Nutzung der kombinierten Alternativrouten

Durch die Nutzung der Alternativrouten „Gespiegelte Hoffmannkurve“ und „Nördliche Umfliegung Blankenfelde-Mahlows nachts“ reduzieren sich die Pegel L_{DEN} in Dahlewitz-Bahnhofstraße um bis zu 9 dB(A) (von 62 dB(A) auf 53 dB(A)), in Dahlewitz-Heinestraße bis zu 12 dB(A) (von 60 dB(A) auf 48 dB(A)) und in Jühnsdorf um bis zu 17 dB(A) (von 57 dB(A) auf 40 dB(A)). Die höchsten Pegelzunahmen von bis zu 18 dB(A) (von 42 dB(A) auf 60 dB(A)) ergeben sich in Klein-Kienitz.

Anlage 5 Differenzierte Belastetenzahlen Gesamtlärm (ortsteilspezifisch)

Gemeinde Ludwigsfelde

Pegel Intervall in dB(A)		Belastete Menschen Gesamtlärm (VDI 3722)											
		Siethen		Ahrensdorf		Ludwigsfelde		Genshagen		Löwenbruch		Wiethstock	
über	bis	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
45	50	-	500	-	800	-	14 700	-	1 100	-	200	-	200
50	55	-	100	-	0	-	3 400	-	200	-	0	-	0
55	60	100	0	0	0	5 800	700	1 200	100	0	0	200	0
60	65	100	0	0	0	1 700	0	100	0	0	0	0	0
65	70	0	0	0	0	500	0	0	0	0	0	0	0
70	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe		200	600	0	800	8 000	18 800	1 300	1 400	0	200	200	200

Pegel Intervall in dB(A)		Belastete Menschen Gesamtlärm (VDI 3722)											
		Kerzendorf		Gröben		Jütchendorf		Schlaß		Mietgendorf		Groß Schulzendorf	
über	bis	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
45	50	-	200	-	300	-	100	-	0	-	100	-	400
50	55	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	100
55	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	400	0
60	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0
65	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe		0	200	0	300	0	100	0	0	0	100	500	500

Gemeinde Großbeeren

Pegel Intervall in dB(A)		Belastete Menschen Gesamtlärm (VDI 3722)							
		Großbeeren		Heinersdorf		Kleinbeeren		Diedersdorf	
über	bis	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
45	50	-	4 600	-	700	-	800	-	0
50	55	-	300	-	0	-	0	-	600
55	60	200	200	100	0	0	0	0	0
60	65	300	0	0	0	0	0	600	0
65	70	100	0	0	0	0	0	100	0
70	75	0	0	0	0	0	0	0	0
75		0	0	0	0	0	0	0	0
Summe		600	5 100	100	700	0	800	700	600

Anlage 15

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.

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 Landessstraßen 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

Gemeinde Rangsdorf

DER BÜRGERMEISTER

NIEDERSCHRIFT

Einwohnerversammlung

Sitzungstermin:	29.05.2018 19:00 – 20:15 Uhr
Sitzungsort:	Rathaus Rangsdorf, Seebadallee 30

Anwesenheit:

Herr Rocher	Bürgermeister
Frau Dr. Gossing	Sachbearbeiterin, Protokoll

Gäste:

6 Bürger (s. Anwesenheitsliste)

Tagesordnung:

- öffentlicher Teil –

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Beratung zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der 1. Aktualisierung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Rangsdorf

Verlauf der Sitzung:

- öffentlicher Teil (19:00 Uhr -20:15 Uhr) -

1. Begrüßung

Die Versammlung wird um 19.00 Uhr von Herrn Rocher eröffnet, er begrüßt die Anwesenden.

2. Beratung zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der 1. Aktualisierung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Rangsdorf

Herr Rocher erläutert das Ziel des Lärmaktionsplanes (LAP) und dessen turnusmäßige Aktualisierung laut der Umgebungslärmrichtlinie.
Es handelt sich z.T.um eine informelle Planung, soweit die Gemeinde nicht Baulastträger der Lärmquellen ist. Da die Berechnung der Lärmkarten auf einer anderen Grundlage erfolgt als der für die Baulastträger in Deutschland rechtsverbindlichen Grundlage, ist aus den Kartierungen kein Rechtsanspruch auf Maßnahmen ableitbar.

Anhand der Anlagen erläutert er die Lärmproblematik durch Straßenlärm, Bahnlärm, Fluglärm und die Gesamtlärmproblematik.
Der Entwurf des LAP wurde an betroffene Behörden mit der Bitte um Stellungnahme geschickt. Der Landesbetrieb Straßenwesen (A10, B96) hat heute geantwortet. Erwartungsgemäß wird auf die Anordnungspflicht von verkehrslenkenden Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen durch das Straßenverkehrsamt verwiesen und angemerkt, dass eine Begrenzung auf 130 km/h auf der A10 weniger als 3 dB Lärmreduzierung bedeuten würde und damit nicht die Voraussetzungen für eine Anordnung erfüllt.
Es soll künftig jedoch lärmmindernder Belag im Bereich der Ortslage Rangsdorf auf der A10 verwendet werden. Für Lärmschutzwände gibt es keine rechtlichen Erfordernisse, es sind auch keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

Bei den Straßen ist die Kienitzer Straße als Gemeindestraße erfasst. Hier sollte im Rahmen des Ausbaues auch auf lärmmindernde Maßnahmen geachtet werden.
Die Kienitzer Straße ist mit fast 10.000 Kfz/Tag sehr stark belastet. Eine Entlastung der Kienitzer Straße wird durch den Bau des Nord-Süd-Verbinders möglich. Vor allem ist er nötig bei Entwicklung des Konversionsgeländes, da der gesamte Verkehr sonst ebenfalls über die Kienitzer Straße rollt. Mit dem Bau des Nord-Süd-Verbinders und des Bahnüberganges ist auch die Pramsdorfer Straße auszubauen. Hierbei können Fördermittel für den Durchlass vom Großmachnower See im Rahmen der Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit beantragt werden, da die Straße dazu zu ändern ist.

Die Bahn hat jetzt ein eigenes Verfahren zum LAP durchgeführt. Aus den Lärmkarten ist ersichtlich, dass ein Teil der Lärmschutzwände in Rangsdorf schon berücksichtigt wurde und dadurch Verbesserungen deutlich werden.
Es gab gerade Gespräche mit der DB AG, wonach der Streckenausbau für 200 km/h fortgesetzt wird und bis 2020 das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt südlich des Falkenflurs vorbereitet werden soll. 2023 wird der Planfeststellungsbeschluss erwartet und 2025-2028 ist der Ausbau vorgesehen. In diesem Zuge wird auch der Lärmschutz in diesem Bereich berücksichtigt.

Vom Fluglärm des BER ist die Gemeinde Rangsdorf offiziell nicht betroffen, Rangsdorf nimmt jedoch an den Sitzungen der BER-Umlandgemeinden teil.
Dort wurde auch die Karte zum Gesamtlärm im BER-Umfeld erstellt, die nicht auf der Kartierung des Landes beruht und die starke Verlärmung der Region zeigt.

---

3. Diskussion

Es gibt eine Reihe von Fragen und Hinweisen von den Anwesenden, insbesondere zu folgenden Punkten:

<u>Sind die Stellungnahmen der Bürger zur Öffentlichkeitsbeteiligung am LAP des Eisenbahnbundesamtes (EBA) hier eingeflossen, oder soll es im Rahmen des kommunalen LAP nochmals Hinweise zum Bahnlärm geben?</u>
Antwort: Das EBA hat ein separates Verfahren durchgeführt. In der Auswertung des EBA zur Öffentlichkeitsbeteiligung sind alle Stellungnahmen anonymisiert erfasst und das Ergebnis im Internet einsehbar. In den LAP der Gemeinde sollten jedoch trotzdem Hinweise zur Lärmbelastung der Bürger durch die Bahn aufgenommen werden. Dazu sind entsprechende Stellungnahmen durchaus sinnvoll.

<u>Sind Lärmschutzmaßnahmen an der Kreuzung Kienitzer Straße / B96 vorgesehen? Es gab Angebote eines Investors dazu, werden diese genutzt?</u>
Antwort: Derzeit sind keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Der B-Plan GM 20-1 löst keine entsprechenden Maßnahmen aus. Der B-Plan GM 20-2, dessen Aufstellung vom Bürgermeister vorgeschlagen war und in dessen Rahmen solche Maßnahmen zu prüfen wären und für den es bereits Vorabstimmungen zu städtebaulichen Verträgen mit mehreren Vorhabenträgern gab, wurde von der Gemeindevertretung zweimal abgelehnt.

Es wird vorgeschlagen, sich mehr auf den Ausbau des ÖPNV und von Radwegen als Ersatz für den Autoverkehr zu konzentrieren, um Lärm zu vermeiden.
Antwort: Dies ist durchaus sinnvoll. Hierzu gibt es seit langem Bemühungen der Gemeinde. Zum Vertragsangebot des Landkreises zum Busverkehr der Buslinie 713 für die Jahre 2017 und 2018 soll noch diese Woche ein Beschluss gefasst werden.
Der überregionale Radwegebau wurde auch immer wieder thematisiert. Der Weg über den Eschenweg nach Dahlewitz ist bisher an der Zustimmung und auch an der Mitwirkung von Blankenfelde – Mahlow gescheitert. Der Radwegebau an der L40 liegt nicht in der Hand der Gemeinde.

Zum Ausbau als Radweg werden der Plattenweg nach Dabendorf und die Radwege an der Bahn Richtung Blankenfelde angesprochen.
Antwort: Es ist leider schwierig, Radwege durch mehrere Gemeinden abzustimmen und zu bauen. Für die Teile in der Gemeinde Rangsdorf müssten Haushaltsmittel eingestellt werden.
Hierbei ist auch auf die aktuelle Rechtsprechung zu verweisen. Der Gemeinde liegt eine rechtliche Stellungnahme zur Öffentlichkeit von Wegen vor, die wesentliche Auswirkung für die Gemeinde haben kann. Danach sind alle Wege, die 1957 öffentliche Straßen waren (wenn es eine entsprechende Nutzung gab und der Eigentümer / Rechtsträger dieser Nutzung nicht widersprochen hatte) und die seither nicht entwidmet wurden, immer noch öffentliche Straßen. Auf eine Pkw-Nutzung kam es dabei nicht an. Damit wären die genannten Wege öffentliche Straßen mit der Folge der Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde. Es gibt jedoch Details der Rechtsprechung, die dazu noch zu prüfen sind. Es bedarf hierzu auch einer Abstimmung mit dem Landkreis, der Unteren Naturschutzbehörde, der Unteren Forstbehörde, die bisher z.T. andere Ansichten zu solchen Wegen vertreten. Es ist zu prüfen, wie künftig damit umgegangen wird.

Es wird festgestellt, dass auf der Kienitzer Straße vor allem der Lkw-Lieferverkehr in den Abend- und Nachtstunden zunimmt und Lärm verursacht. Ist es möglich, Nachtfahrverbote für Lkw durchzusetzen, z.B. von 22-6 Uhr?
Antwort: Diese Idee sollte aufgenommen und mit dem Straßenverkehrsamt beraten werden.

Gibt es schon konkrete Vorstellungen zur Ortsumgehung Groß Machnow gem. den Bundesverkehrswegeplan? Kann das Gewerbegebiet hinter Theresenhof gleich mit angeschlossen werden?
Antwort: Die Ortsumgehung ist zwar im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft, es gibt jedoch keine weiteren Unterlagen. Auch die dargestellte Trasse ist nicht verbindlich. Hierzu verweist Herr Rocher auf die dünne Personaldecke beim zuständigen Landesbetrieb Straßenwesen. Wann es hierzu ein Planverfahren gibt, ist nicht bekannt. In der Folge wird über mögliche Trassierungen diskutiert. Herr Rocher erklärt, dass es Überlegungen für eine östliche Umfahrung von Groß Machnow und Zossen gab, die kürzer und preiswerter als 2 getrennte Umfahrungen gewesen wäre. Diese hat Zossen jedoch abgelehnt, da ein Gewerbegebiet in Dabendorf westlich der B 96 entwickelt und über eine Nordumfahrung der Ortslage an die B96 angeschlossen werden soll. Die weitere Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen in Zossen bedeutet eine steigende Verkehrsbelastung auf der B 96 mit den entsprechenden Zunahmen des Verkehrslärms für Groß Machnow und Rangsdorf.

Herr Rocher bedankt sich für das Interesse, die Hinweise und Anregungen und die Diskussion. Sofern es noch Hinweise zum LAP gibt, können diese im Rahmen der noch laufenden Auslegung schriftlich oder zu Protokoll an die Verwaltung gegeben werden.
Er beendet die Versammlung um 20:15 Uhr.

Rangsdorf, den 29.05.2018

gez. Rocher	gez. Dr. Gossing
Rocher	Dr. Gossing
Versammlungsleiter	Schriftführerin