



Lärmaktionsplanung Phase III Erkner

Stand: März 2020

**Stadtverwaltung Erkner
Ressort Bau und Liegenschaften**

**Lärmaktionsplanung Phase III
Erkner**

Erläuterungsbericht

ISU Plan

Planungsgruppe für Immissionsschutz,
Stadtplanung, Umweltplanung

Helmholtzstr. 2-9

10587 Berlin

Tel.: 030 / 39 49 47 51

Fax: 030 / 39 49 47 69

eMail: info@isu-plan.de

Internet: www.isu-plan.de

Stand: März 2020

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	4
1.1 Gesetzliche Grundlagen	4
1.2 Grenzwerte.....	4
1.3 Untersuchungsgebiet	5
1.4 Zuständige Behörden	5
2 Analyse der Lärmsituation	6
2.1 Datengrundlagen.....	6
2.2 Verkehrsnetz und Verkehrssituation	6
3 Lärmbelastung in Erkner	8
3.1 Lärmbelastung durch Straßenverkehrslärm.....	8
3.2 Lärmbelastung durch Schienenverkehrslärm.....	9
4 Maßnahmen zur Lärminderung	10
4.1 Straßenverkehrslärm, Maßnahmen innerhalb der Konfliktbereiche.....	12
4.1.1 Konfliktbereich 1: Friedrichstraße zwischen Friedensplatz und Seestraße (inklusive des Einmündungsbereiches Seestraße)	13
4.1.2 Konfliktbereich 2: Friedrichstraße / Fürstenwalder Straße	13
4.1.3 Konfliktbereich 3: Friedrichstraße zwischen Gartenstraße und südlichem KV	13
4.1.4 Konfliktbereich 4: Neu Zittauer Straße	14
4.1.5 Konfliktbereich 5: Berliner Straße	14
4.1.6 Konfliktbereich 6: Fangschleusenstraße	14
4.2 Zusammenfassende Darstellung des Maßnahmenkonzepts für die Stadt Erkner ...	16
5 Quellenangaben	18
Anhang 1 - Rasterlärmkarten Straßenverkehr	20
Anhang 2 - Rasterlärmkarten Schienenverkehr	22
Anhang 3 - Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung und der öffentlichen Auslegung	24

1 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe III wird für die Stadt Erkner die Fortschreibung des vorliegenden Lärmaktionsplans aus dem Jahr 2015 durchgeführt.

Hierbei werden bereits durchgeführte Maßnahmen, die nach der Aufstellung des Lärmaktionsplans realisiert wurden, dargestellt, sowie weitergehende Maßnahmen zur Lärmmin- derung geprüft.

Neben dem Straßenverkehrslärm findet auch der Schienenverkehrslärm auf der Grundlage der durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erstellten Lärmkarten Berücksichtigung.

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung für die Stadt Erkner ist die EG- Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG), die 2006 in deutsches Recht umgesetzt wurde.

Hierbei wurden in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel "Lärminderungsplanung" und die Paragraphen 47a bis 47f eingefügt. Die Details zur Er- stellung der Lärmkarten sind durch die 34.BImSchV geregelt.

Durch das Landesamt für Umwelt (LfU) wurden für das Jahr 2017 die Betroffenenzahlen auf der Grundlage der bestehenden Lärmbelastung durch den Straßenverkehrslärm ermittelt.

Die Erstellung der Lärmkarten und die Ermittlung der Betroffenenzahlen für den Schie- nenverkehrslärm nach § 47c BImSchG wurde entsprechend der Zuständigkeit durch das Ei- senbahn-Bundesamt vorgenommen.

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie war eine Erfassung der Lärmsituation in zwei Zeit- stufen vorgesehen. In einem ersten Schritt sollten bis zum 30. Juni 2007 Belastungen und Betroffenheiten, die durch Straßen mit einer Verkehrsstärke von über 6 Mio. Kfz/Jahr ver- ursacht werden an die EU gemeldet werden. In einem zweiten Schritt (zweite Stufe) waren bis zum 30. Juni 2012 Ergebnisse für die Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr vorzulegen. Das vorhandene Regelwerk sieht alle 5 Jahre eine Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Pläne vor. Eine solche Überprüfung findet durch die vorliegende Untersuchung statt.

1.2 Grenzwerte

Es gibt in Deutschland keine gesetzlichen Vorgaben zu Grenz- oder Auslösewerten in der Lärmaktionsplanung.

Die Lärmbelastung wird anhand der in der EU-Umgebungslärmrichtlinie definierten Größen L_{den} (den = Day/Evening/Night) und dem Nachtlärmindex L_{night} gekennzeichnet.

Erfasst werden die Einwohner, die in Gebäuden wohnen, an dessen am stärksten lärmbe- lasteter Fassade in 4m Höhe die

Pegelbereiche für L_{den} : 55-59, 60-64, 65-69, 70-74 und >75 und die
Pegelbereiche für L_{night} : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70

erreicht werden (Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG).

In der "Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg" wurden zur Ableitung eines Handlungsbedarfes Schwellenwerte für eine potentielle Gesundheitsgefährdung aufgeführt. Es heißt dort:

Für die Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird ein Prüfwert definiert, bei dessen Überschreitung in Übereinstimmung mit den Er-

gebnissen der Lärmwirkungsforschung bei dauerhafter Exposition gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen nicht mehr auszuschließen sind.

Als Prüfwert soll im Land Brandenburg ein Mittelungspegel in Höhe von 65 dB (A) tags bzw. 55 dB (A) nachts, angewendet werden. Einer Überschreitung dieses Wertes sollte durch das Instrument der Lärmaktionsplanung immer entgegengewirkt werden.

1.3 Untersuchungsgebiet

Die Stadt Erkner liegt südöstlich von Berlin im Land Brandenburg, Landkreis Oder-Spree. Sie befindet sich in wald- und seenreicher Umgebung zwischen der Landesgrenze Berlin / Brandenburg (Bezirk Treptow-Köpenick) und dem Berliner Ring (BAB A 10). Westlich der Stadt befindet sich der Dämeritzsee, nordöstlich der Flakensee. Verbunden werden beide Seen durch das Flakenfließ, das Erkner in einen nördlichen und einen südlichen Teil trennt. Nördlich von Erkner schließt sich die Gemeinde Woltersdorf an.

Die Stadt ist gut an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden. Ein Autobahnanschluss zur BAB A 10 ist durch die Anschlussstelle "Erkner" gegeben und durch die S-Bahn und die Regionalbahn (RE 1) ist Erkner in das Bahnnetz eingebunden. Die Landesstraßen L30 und L38 durchqueren Erkner in Nord-Süd- bzw. in Ost-West- Richtung. Hierbei nimmt die im Zentrum Erkners verlaufende Friedrichstraße den Verkehr beider Landesstraßen auf.

Wichtige innerörtliche Erschließungsfunktionen übernehmen die den Landesstraßen untergeordneten Haupteerschließungsstraßen wie die Seestraße, die Gerhart-Hauptmann-Straße und die geschaffene parallel zur Friedrichstraße verlaufende Verbindung aus Rudolf-Breitscheid- und Leo-Hendrik-Baekeland-Straße.

1.4 Zuständige Behörden

Die Lärmaktionsplanung liegt für den Straßenverkehr gemäß BImSchG § 47e Abs. 1 in der Verantwortung der Stadt Erkner. Zuständig ist dort:

Stadtverwaltung Erkner

Geschäftsbereich Ordnung, Umwelt, Bau, Liegenschaften und Stadtplanung

Ressort Stadtplanung

Friedrichstraße 6-8

15537 Erkner

2 Analyse der Lärmsituation

Die vorliegende Lärmaktionsplanung stellt eine Fortschreibung der Lärmaktionspläne der ersten und zweiten Stufe aus den Jahren 2008 (erstellt durch das Planungsbüro Dr. Ing. Ditmar Hunger) und 2015 (erstellt durch ISU Plan) dar.

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen im Hinblick auf den Schutz vor Straßenlärm unterliegt der Verantwortlichkeit der Städte und Gemeinden.

2.1 Datengrundlagen

Durch das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU), Referat T15 – Lärmschutz, anlagenbezogener Immissionsschutz (für den Straßenverkehr) und durch das Eisenbahn-Bundesamt, Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation (für den Schienenverkehr) wurden Berechnungen zur Lärmbelastung gemäß VBEB durchgeführt. Die Ergebnisse stellen die Grundlage für die vorliegende Fortschreibung des Lärmaktionsplans dar.

Es wurden jeweils die Verlärmung des Stadtgebietes anhand von Rasterlärmkarten und die Anzahl von Menschen, die innerhalb der definierten Isophonenbänder wohnen, erfasst. Grundlage der Berechnung ist eine Einwohnerzahl von 11.579 auf einer Gesamtfläche von 16,58km². Es wurden insgesamt 2.285 Wohngebäude mit 5.898 Wohnungen untersucht.

Für den LAP der zweiten Stufe wurden eigene Berechnungen mit aktualisierten Verkehrszahlen durchgeführt, um aktuelle Änderungen im Verkehrsaufkommen (durch die Einrichtung einer Umfahrung der Friedrichstraße durch die Errichtung der Baekelandbrücke, Eröffnung City Center Erkner), die in den ermittelten Zahlen des damaligen Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) keine Berücksichtigung gefunden hatten, zu berücksichtigen.

Durch das Eisenbahn Bundesamt wurde die Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 3 zum 30.06.2017 durchgeführt. Die Lärmkarten liegen für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern bzw. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr vor.

2.2 Verkehrsnetz und Verkehrssituation

In der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung sind Straßen von mehr als rund 8000 Kfz / 24 Stunden zu berücksichtigen. Dies sind im vorliegenden Untersuchungsraum:

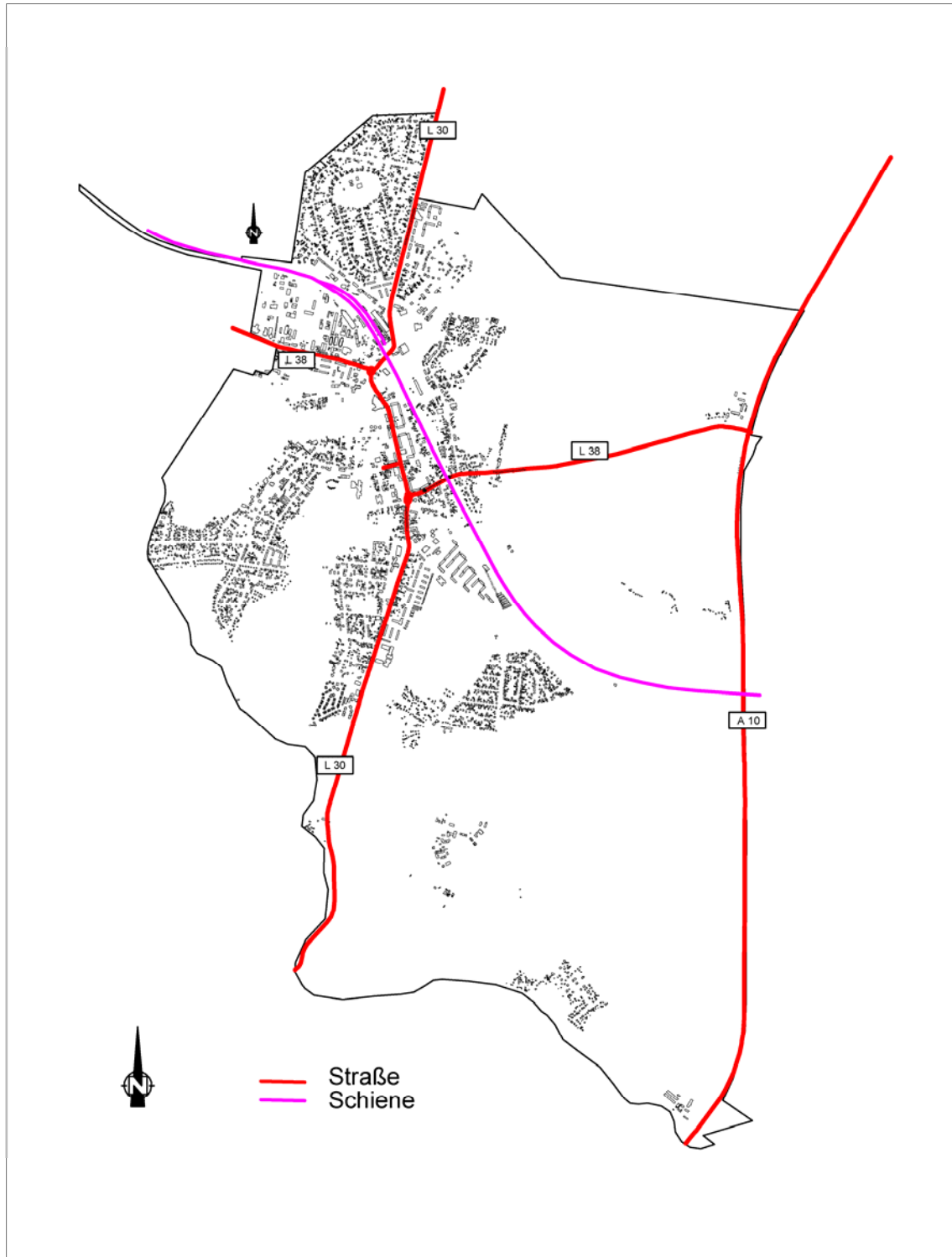
- BAB A 10
- L 30 (Neu Zittauer Straße, Friedrichstraße, Bahnhofstraße, Woltersdorfer Straße)
- L 38 (Fangschleusenstraße, Fürstenwalder Straße, Berliner Straße)
- Seestraße (Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Fröbelstraße)

Nach der Richtlinie 2002/49/EG sind in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung (und den sich alle 5 Jahre anschließenden Fortschreibungen) Straßen mit über 3 Millionen Kraftfahrzeuge (8000 Kfz / 24) pro Jahr durchzuführen.

In Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans der Stufe II wurden durch das Landesamt für Umwelt Brandenburg neben den oben aufgeführten Straßen mit einer Belastung von 8000 Kfz / 24 Stunden ergänzend Straßen mit einer täglichen Belastung > 5000 Kfz / 24 Stunden in die Untersuchung aufgenommen. Das Landesamt für Umwelt ist demnach in der 2. Stufe von den Vorgaben der Richtlinie abgewichen. Dieses Vorgehen wurde für die eigenen Erhebungen im Lärmaktionsplan der Stufe II übernommen.

Die Berechnungsergebnisse der hier vorliegenden Stufe III sind aus diesem Grund nur bedingt mit der vorhergehenden vergleichbar.

In Erkner verlaufen die Strecken 6153 und 6004 (S-Bahn) der Deutschen Bahn. Die S-Bahn endet am Bahnhof Erkner, während die Strecke 6153 das Stadtgebiet durchquert.



Dargestellt wurden die durch das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) untersuchten Straßen > 8000 Kfz / 24 Stunden

Abbildung 1: untersuchtes Verkehrsnetz

3 Lärmbelastung in Erkner

Durch das Landesamt für Umwelt (LfU) wurden die Lärmbelastungen im Untersuchungsgebiet abgeschätzt. Im Folgenden sollen die im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Maßnahmen aus den vorangegangenen Stufen überprüft und weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation aufgeführt werden.

3.1 Lärmbelastung durch Straßenverkehrslärm

Nachfolgend sind die Angaben zu den geschätzten Belastungen dargestellt, die durch das Landesamt für Umwelt (LfU) zur Verfügung gestellt wurden. Nach diesen sind insgesamt 1.595 Menschen im Zeitraum L_{den} Belastungen über 55dB(A) und 1.756 Menschen im Zeitraum L_{night} Belastungen von über 45dB(A) ausgesetzt.

Die Prüfwerte, die im Land Brandenburg zur Anwendung kommen sollen, werden im Zeitraum L_{den} (größer 65dB(A)) in 457 Fällen und im Zeitraum L_{night} (größer 55dB(A)) in 654 Fällen überschritten.

2017

Intervalle	Belastete Menschen Straßenverkehrslärm	
	L_{DEN}	L_{Night}
> 45 - 50		469
> 50 - 55		633
> 55 - 60	417	633
> 60 - 65	721	21
> 65 - 70	446	0
> 70 - 75	11	0
> 75	0	0
Summe	1.595	1.756

Tabelle 1: Lärmbelastete Bewohner durch Straßenverkehrslärm in Erkner 2017

Neben der Anzahl der Menschen, die Lärm durch Straßenverkehr ausgesetzt sind, wurden die verlärmte Fläche, die Anzahl der Wohnungen und besonders sensible Gebäudenutzungen die bestimmten Lärmpegeln ausgesetzt sind (Zeitbereich L_{DEN}), untersucht.

Durch Pegel > 55dB(A) werden 4 km² des Stadtgebietes verlärmte, 953 Wohnungen und 6 Schulgebäude sind diesem Pegelbereich ausgesetzt.

Pegel von > 65dB(A) werden auf 1 km² erreicht. Insgesamt 278 Wohnungen und ein Schulgebäude sind Pegeln oberhalb dieser Grenze ausgesetzt.

An Kitagebäuden und Krankenhäusern wurden nach den geschätzten Angaben des Landesamtes für Umwelt keine Überschreitungen ermittelt.

Es werden im Hinblick auf die untersuchten Parameter keine Pegel >75 dB(A) erreicht.

lärmbelastete Flächen, geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser, 2017					
L _{den} in dB(A)	Fläche km ²	Wohnungen Anzahl	Schul- gebäude	Kita- gebäude	Kranken- häuser
	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}
> 55	4	953	6	0	0
> 65	1	278	1	0	0
> 75	0	0	0	0	0

Tabelle 2: Lärmbelastungen durch Straßenverkehrslärm (L_{den}) Erkner

3.2 Lärmbelastung durch Schienenverkehrslärm

Die Angaben zu dem durch Schienenverkehr verursachten Lärm wurden durch das Eisenbahn Bundesamt ermittelt. Die Anzahl der Menschen, die Lärmpegeln von >55dB(A) im L_{den} Zeitraum ausgesetzt sind, beträgt nach den Berechnungen 2.190, für den L_{night} Zeitraum wurden 3.200 Menschen ermittelt, die Pegeln von >45dB(A) ausgesetzt sind.

Die Prüfwerte, die im Land Brandenburg zur Anwendung kommen sollen, werden im Zeitraum L_{den} (größer 65dB(A)) in 290 Fällen und im Zeitraum L_{night} (größer 55dB(A)) in 690 Fällen überschritten.

2017

Intervalle	Belastete Menschen Schienenverkehrslärm	
	L _{DEN}	L _{Night}
> 45 - 50		1.580
> 50 - 55		930
> 55 - 60	1.170	580
> 60 - 65	730	90
> 65 - 70	240	<10
> 70 - 75	40	<10
> 75	<10	0
Summe	2.190	3.200

Tabelle 3: Lärmbelastete Bewohner durch Schienenverkehrslärm in Erkner 2017

In Erkner sind durch Schienenverkehr in der Summe und bei den Überschreitungen der Prüfwerte des Landes Brandenburg im L_{night} Zeitraum mehr Menschen Lärmbelastungen ausgesetzt als durch Straßenverkehr. Die Prüfwerte für den L_{den} Zeitraum werden häufiger durch den Straßenverkehrslärm überschritten.

Im Hinblick auf die durch Schienenverkehr verlärmte Fläche, die Anzahl der Wohnungen und besonders sensible Gebäudenutzungen die bestimmten Lärmpegeln ausgesetzt sind, (Zeitraum L_{DEN}), lassen sich folgende Aussagen treffen:

Durch Pegel > 55dB(A) werden 3,78km² des Stadtgebietes verlärmte, 1.195 Wohnungen und 2 Schulgebäude sind diesem Pegelbereich ausgesetzt.

Pegel von > 65dB(A) werden auf 1,02 km² erreicht. Insgesamt 159 Wohnungen sind Pegeln oberhalb dieser Grenze ausgesetzt.

Pegel von > 75dB(A) werden auf 0,3km² erreicht. Drei Wohnungen sind Pegeln oberhalb dieser Grenze ausgesetzt.

An Kitagebäuden und Krankenhäusern wurden nach den geschätzten Angaben des Landesamtes für Umwelt keine Überschreitungen ermittelt.

Es werden im Hinblick auf die untersuchten Parameter keine Pegel >75 dB(A) erreicht.

lärmbelastete Flächen, geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser, 2017					
L _{den} in dB(A)	Fläche km ²	Wohnungen Anzahl	Schul- gebäude	Kita- gebäude	Kranken- häuser
	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}
> 55	3,78	1.195	2	0	0
> 65	1,02	159	0	0	0
> 75	0,3	3	0	0	0

Tabelle 4: Lärmbelastungen durch Schienenverkehrslärm (L_{den}) Erkner

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecke des Bundes wurden die Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung aufgerufen. Aus Erkner haben sich 28 Bürgerinnen und Bürger zu dem Verfahren geäußert. 21 der Bewohner fühlten sich nach dieser „stark“ und die übrigen sieben „mittel“ durch Schienenverkehrslärm in Erkner gestört. 22 der befragten Bewohner gaben an, dass der Schienenverkehrslärm bei Ihnen vor Ort das vordringlichste Lärmproblem darstellt. Als besonders störend wird der Schienenverkehr in den Abend- und Nachtstunden wahrgenommen. Fahrgeräusche wurden am häufigsten als störend genannt. Schienenstoßgeräusche, Bremsgeräusche und Kurvenquietschen von einer geringeren Anzahl der Befragten. Gestört fühlten sich die Befragten vor allem beim Einschlafen und Durchschlafen und beim Entspannen. Zum Schutz vor Lärm würden die Befragten Maßnahmen an der Strecke, z.B. Lärmschutzwände gegenüber anderen Maßnahmen bevorzugen.

4 Maßnahmen zur Lärminderung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der vorangegangenen Stufen wurde bereits ein Lärmkonzept erarbeitet. Neben einer Fortschreibung der Lärmaktionsplanung werden im Folgenden auch die bereits umgesetzten Maßnahmen aufgeführt. Anschließend werden die Möglichkeiten erörtert, die im Handlungsraum Erknens verbleiben, um die Lärmsituation weiter zu verbessern. Im Stadtgebiet von Erkner wurde bereits eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt.

Bei den Hauptstraßen im Siedlungsgebiet handelt es sich um Landesstraßen (L30 und L38). Weiterhin findet durch die BAB A10 eine Verlärmung des östlichen Stadtgebietes statt. Die Zuständigkeit für die Umsetzung von Maßnahmen liegt hierbei nicht bei der Stadt Erkner. Aus diesem Grund ist bei zahlreichen geplanten Maßnahmen der Hinweis zu geben, dass diese Entscheidungen in Abhängigkeit mit den zuständigen Verantwortlichen, u.a. dem Landesbetrieb Straßenwesen, zu treffen sind. Die Stadt wird den Kontakt aufrechterhalten und die Interessen Erknens vertreten.

Der Schienenverkehr ist neben dem Straßenverkehr die zweite relevante Lärmquelle. Im Hinblick auf die erfassten Pegelbereiche sind in Summe mehr Menschen durch Schienenverkehrslärm betroffen, als durch Straßenverkehrslärm. Auch bei den Überschreitungen der Prüfwerte des Landes Brandenburg sind im L_{night} Zeitraum mehr Menschen Lärmbelastungen durch Schienenverkehr ausgesetzt als durch Straßenverkehr.

Ein Rechtsanspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BimSchV besteht nur im Zusammenhang mit dem Neubau von Streckenabschnitten, oder einer wesentlichen Änderung an bestehenden Schienenwegen.

Seit 1999 unterhält der Bund ein Programm für die „Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes“. Hiervon partizipieren Gebäude die vor dem 01.01.2015 gebaut wurden bzw. Gebäude, die auf Flächen stehen, die vor dem 01.01.2015 zur Nutzung mit Wohnbebauung ausgewiesen wurden.

In diesem Zusammenhang hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB) ein Sanierungskonzept für das bestehende Schienennetz der Eisen-

bahnen des Bundes erstellt. Hierin wurden die Ziele des freiwilligen Sanierungsprogramms definiert und die lokalisierten Streckenabschnitte nach ihrer Lärmbelastung und der Betroffenenzahlen priorisiert. Gemäß einer Mitteilung des EBAs vom 02.03.2020 wurde dieses Sanierungskonzept inhaltlich und infolge dessen auch umfänglich erweitert. Danach beinhaltet das Konzept nun einen sanierungsbedürftigen Streckenanteil von insgesamt 6.500 km in insgesamt 2.200 Gemeinden und Städten. Die Sanierungsmaßnahmen werden entsprechend der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel realisiert. Für das Jahr 2019 stellte der Bund für das Sanierungskonzept insgesamt 176 Mio. Euro bereit.

Bis 2018 konnten an Schienenstrecken insgesamt 1.800 km Lärmsanierungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Im Zusammenhang mit der Aktualisierung des Sanierungskonzepts erfolgte die Neubewertung der sogenannten Prioritätskennziffern in einem Bereich von ca. 0-100. Erkner hat nach aktuellem Stand (02.03.2020) die Priorität 21,115. Eine zeitliche Abfolge von angestrebten Lärmsanierungsmaßnahmen kann hieraus nicht abgeleitet werden, da die jeweils erfassten Gebiete unterschiedliche Streckenabschnittsgrößen beinhalten.

4.1 Straßenverkehrslärm, Maßnahmen innerhalb der Konfliktbereiche

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe II wurden sieben Konfliktbereiche identifiziert. Einer der Konfliktbereiche (westlicher Teil der Seestraße) konnte durch bereits umgesetzte Maßnahmen gelöst werden. Es wird davon ausgegangen, dass die ermittelten Konfliktbereiche, auf die ein Großteil der durch hohe Lärmpegel Betroffene entfallen, weiterhin Gültigkeit haben, da es an den Schwerpunkten der durch Straßenverkehr belasteten Gebiete zu keinen wesentlichen Änderungen gekommen ist.

Es verbleiben folgende Konfliktbereiche:

1. Friedrichstraße zwischen Friedensplatz und Seestraße (inklusive des Einmündungsbereiches Seestraße)
2. Friedrichstraße / Fürstenwalder Straße
3. Friedrichstraße südlich des KV
4. Neu Zittauer Straße
5. Berliner Straße
6. Rudolf-Breitscheid-Straße / Fangschleusenstraße

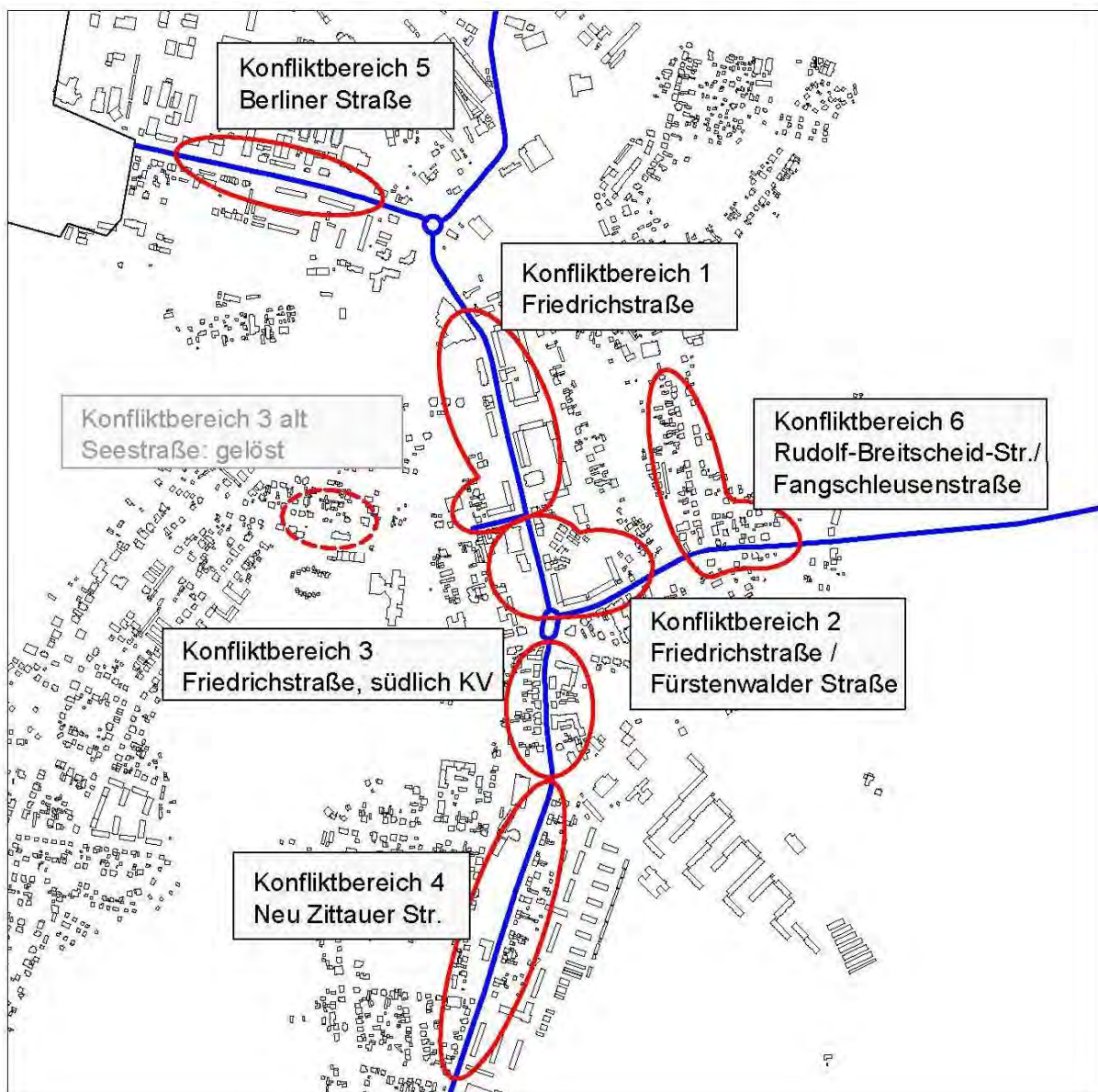


Abbildung 2: Konfliktbereiche

4.1.1 Konfliktbereich 1: Friedrichstraße zwischen Friedensplatz und Seestraße (inklusive des Einmündungsbereiches Seestraße)

Innerhalb des Konfliktbereiches wurden bereits relevante Maßnahmen für eine Verbesserung der Lärmsituation umgesetzt. Die Geschwindigkeit wurde auf der Friedrichstraße und der Seestraße reduziert. Das Verkehrsaufkommen wurde durch die Schaffung einer alternativen Fahrverbindung über die Baekelandbrücke reduziert. Durch eine Umgestaltung der Friedrichstraße kann der Rad- und Fußgängerverkehr gefördert und der motorisierte Individualverkehr zu einer gleichmäßigen Fahrweise animiert werden, um ein sicheres Bewegen im Straßenraum zu gewährleisten.

umgesetzte Maßnahmen bis Dezember 2015:

- Reduzierung der Verkehrszahlen durch die Umsetzung einer Möglichkeit zur Umfahrung über die Baekelandbrücke
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h im Bereich Friedrichstraße
- Seestraße: lärmindernder Fahrbahnbelag

nach Dezember 2015 umgesetzte Maßnahmen:

- Seestraße: zwischen Friedrichstraße und Bretterscher Graben, Zone 30km/h

geplante Maßnahmen (langfristig):

- Friedrichstraße: lärmindernder Fahrbahnbelag (in Abhängigkeit der Entscheidung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg)
- Friedrichstraße: Umgestaltungskonzept (in Abhängigkeit der Entscheidung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg), in der eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zu Gunsten eines Radweges vorgesehen ist.

4.1.2 Konfliktbereich 2: Friedrichstraße / Fürstenwalder Straße

Wie der Konfliktbereich 1, profitiert auch die Friedrichstraße südlich der Seestraße bis zum Kreisverkehr und die Fürstenwalder Straße von der Umfahrungsmöglichkeit über die Rudolf-Breitscheid-Straße. Im Bereich der Friedrichstraße besteht bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h. Für die Fürstenwalder Straße wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit angestrebt.

umgesetzte Maßnahmen bis Dezember 2015:

- Reduzierung der Verkehrszahlen durch die Umsetzung einer Möglichkeit zur Umfahrung über die Baekelandbrücke
- Friedrichstraße, Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

geplante Maßnahmen:

- Fürstenwalder Straße: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (kurzfristig)
- Friedrichstraße: lärmindernder Fahrbahnbelag (langfristig, in Abhängigkeit der Entscheidung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg)
- Friedrichstraße: Umgestaltungskonzept, in der eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zu Gunsten eines Radweges vorgesehen ist (langfristig, in Abhängigkeit der Entscheidung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg)

4.1.3 Konfliktbereich 3: Friedrichstraße zwischen Gartenstraße und südlichem KV

Für die Friedrichstraße südlich des Kreisverkehrs ist eine ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h vorgesehen. Einhergehend mit der Einrichtung eines Radweges wurde die Fahrbahnbreite reduziert.

Nach Dezember 2015 umgesetzte Maßnahmen:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite und Umsetzung eines Radweges

geplante Maßnahmen (kurzfristig):

- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h (ganztägig)

4.1.4 Konfliktbereich 4: Neu Zittauer Straße

Durch den Austausch des Pflasterbelages gegen einen Asphaltbelag konnte bereits eine deutliche Reduzierung des Lärms im Bereich der nördlichen Zittauer Straße erreicht werden. Im Bereich des Ortseingangs ist die Einrichtung einer Mittelinsel geplant, um eine angepasste Fahrweise von nach Erkner einfahrenden Fahrzeugen zu fördern. Im nördlichen Bereich, der an die Friedrichstraße anschließt, besteht im Bereich des Carl Bechstein Gymnasiums und der Volkshochschule bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h (7-17Uhr). Eine ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit wird für diesen Bereich angestrebt.

umgesetzte Maßnahmen bis Dezember 2015:

- Der Pflasterbelag im Bereich zwischen Gartenstraße und Pfälzer Straße wurde erneuert und durch einen Asphaltbelag ersetzt.

nach Dezember 2015 umgesetzte Maßnahmen:

- Verbesserung des ÖPNV durch Umsetzung einer Bushaltestelle

geplante Maßnahmen:

- Einrichtung einer Mittelinsel am Ortseingang (mittelfristig)
- Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger zur Neugestaltung der Verkehrsaufteilung entlang der L30 und L38 (langfristig, in Abhängigkeit der Entscheidung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg)
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h (ganztägig)

4.1.5 Konfliktbereich 5: Berliner Straße

Durch den Austausch des Pflasterbelages gegen einen Asphaltbelag konnte bereits eine deutliche Reduzierung des Lärms erreicht werden. Durch die angestrebte Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h kann eine weitere Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden.

umgesetzte Maßnahmen bis Dezember 2015:

- Der Pflasterbelag im Bereich zwischen Hessenwinkler Straße und Friedensplatz wurde erneuert und durch einen Asphaltbelag ersetzt.

nach Dezember 2015 umgesetzte Maßnahmen:

- Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle

geplante Maßnahmen (kurzfristig):

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

4.1.6 Konfliktbereich 6: Fangschleusenstraße

Der Konfliktbereich an der Fangschleusenstraße wurde in der Vergangenheit unter Einbeziehung der Rudolf-Breitscheid-Straße betrachtet. Da die Verkehrsbelastung zu gering ist, wurde diese durch das Landesamt für Umwelt (LfU) nicht in die Untersuchung einbezogen. Sie soll jedoch, auch weil sie als Umfahrungsmöglichkeit Verkehre der Friedrichstraße aufnimmt, bei zukünftigen Lärminderungsmaßnahmen in die Überlegungen einbezogen werden. So besteht derzeit eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30km/h. Um eine an das Wohngebiet angepasste Fahrweise und eine Verbesserung der Verkehrssituation für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zu erreichen, wird eine Neugestaltung der Verkehrssituation beabsichtigt.

Im Bereich der Fangschleusenstraße wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h angestrebt.

umgesetzte Maßnahmen bis Dezember 2015:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Rudolf-Breitscheid-Straße

geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen der Brücke über die Löcknitz und Rudolf-Breitscheid Str (kurzfristig):
- Im Zuge der Neugestaltung der Verkehrsaufteilung entlang der L30 und L38, bei der eine Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger erreicht werden soll, soll auch eine Neugestaltung der Rudolf-Breitscheid Str. erfolgen (langfristig, in Abhängigkeit der Entscheidung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg).
- In Verbindung mit der Neugestaltung Rudolf-Breitscheid Str. soll ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag aufgebracht werden.

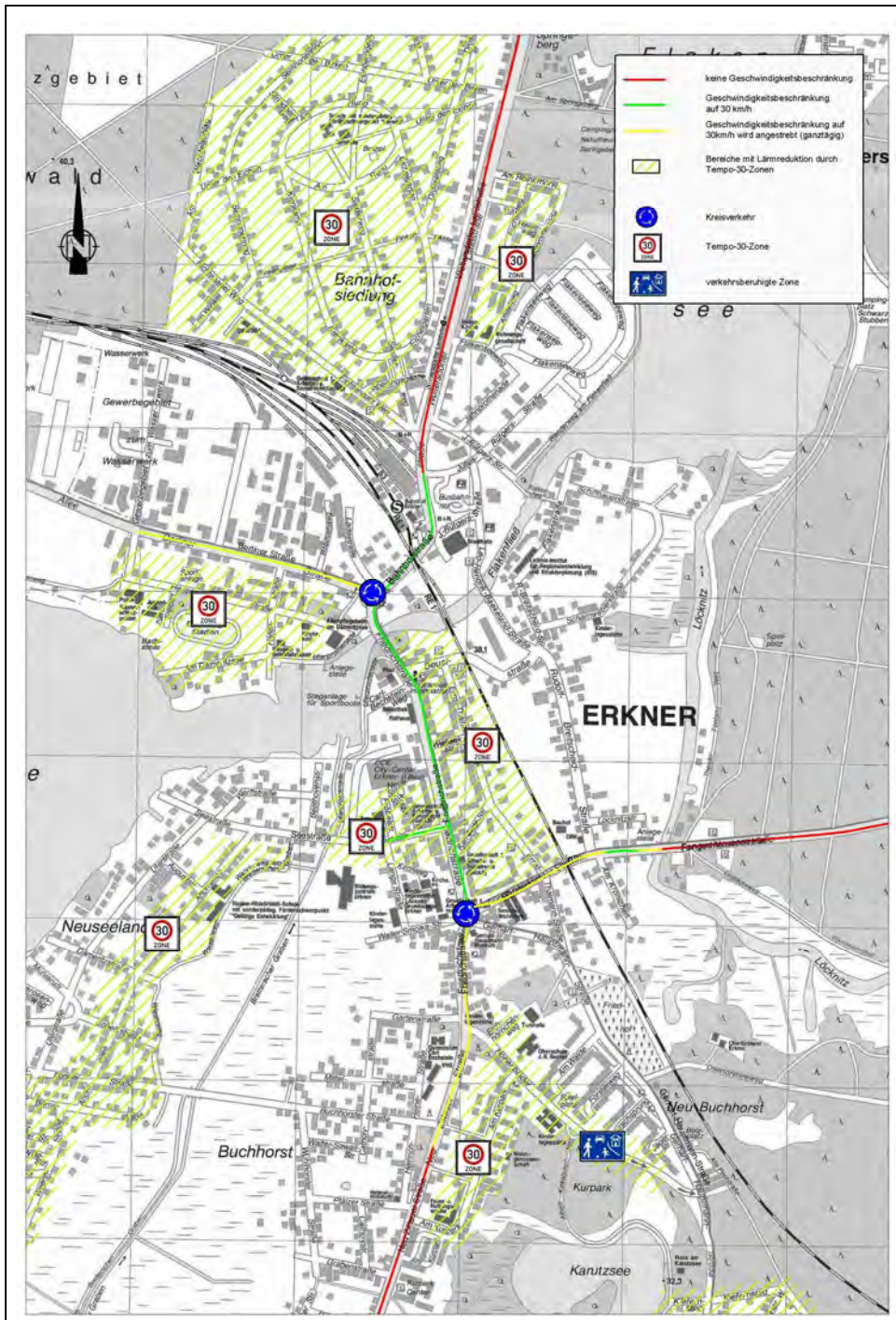


Abbildung 3: untersuchte Straßen – Geschwindigkeiten

4.2 Zusammenfassende Darstellung des Maßnahmenkonzepts für die Stadt Erkner

Die umgesetzten und geplanten Maßnahmen schöpfen einen großen Teil des Potentials für eine Reduzierung des Straßenverkehrslärms bereits aus. In den hochbelasteten innerstädtischen Bereichen ist die Geschwindigkeit bereits auf 30 km/h reduziert oder eine solche Reduzierung wird von der Stadt Erkner angestrebt.

Neben den sich direkt in positiver Weise auf die Lärmbelastungen auswirkenden Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung und der Verbesserung von Fahrbahnbelägen, verfolgt die Stadt Erkner ein langfristiges Konzept, das nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auf das gesamtstädtische Verkehrssystem ausgerichtet ist. Hierbei soll eine Förderung der geräuscharmen Verkehrsarten (Bus, Fuß, Rad) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angestrebt werden. Außerdem soll eine angepasste gefährdungsarme Fahrweise durch Verkehrslenkung erreicht werden. Durch eine solche Fahrweise können störende Brems- und Beschleunigungsvorgänge mit hohen Drehzahlen verringert werden. Innerorts kann durch enge Straßen die Fahrgeschwindigkeit reduziert werden.

Im Bereich der Ortseingänge kann durch eine angemessene Gestaltung eine Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht werden. Zu den Möglichkeiten einer Straßengestaltung zur flächenhaften Verkehrsberuhigung gehören der Einsatz von Mittelinseln, Fahrbahneinengungen, die Integration von Kreisverkehrsplätzen und eine Ortsrand- und Straßenraumbegrünerung in Kombination von Straßen- und Städtebau.

Alternative Verkehrsmittel, wie der ÖPNV und das Fahrrad sollen gestärkt werden. Die Grundlage hierfür bildet eine Verbesserung der Infrastruktur für den Fußgänger- und Radverkehr, sowie eine Ausweitung des Angebotes des öffentlichen Nahverkehrs.

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radverkehrs kann erreicht werden, wenn die vorhandenen Radwege zu einem Radwegenetz verbunden werden. Neben der Ausweitung und Verknüpfung des Radwegenetzes sollte dieses auch mit den Haltestellen des ÖPNV abgestimmt werden, um ein problemloses Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Neben der Anbindung des Radwegenetzes zu den Haltestellen des ÖPNV sollten hier ausreichend Radabstellanlagen eingerichtet werden. Zur Förderung des ÖPNV ist eine sinnvolle Ausweitung des Fahrtangebotes zur besseren Verknüpfung mit den umliegenden Gemeinden anzustreben. Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen kann, um Fußwege zu reduzieren, ebenfalls zur Steigerung der Attraktivität beitragen.

Abhängig ist die Umsetzung von den Konzeptionen des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg für die Landesstraßen L30 und L38. Durch diese geht ein Großteil der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmemissionen im Stadtgebiet von Erkner aus.

Strategien, insbesondere zugunsten einer verbesserten Verkehrsaufteilung im Zentrum Erkners sowie einer entlastenden Rad- und Fußweggestaltung, erfordern daher eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg.

Hierzu steht die Stadt Erkner in Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg zur Verbesserung und Neuordnung der Verkehrssituation.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen zielt zum einen auf eine Entschleunigung der Verkehre in den lärmsensiblen Bereichen ab, zum anderen sollen die Verkehre reduziert werden. Ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Fuß- und Radwege sind hier sinnvoll. Es ist jedoch zu unterscheiden zwischen Verkehren innerhalb von Erkner, deren Potential zur Reduzierung durch die genannten Möglichkeiten höher ist und Durchgangsverkehr, bzw. Anfahrten aus der Umgebung zum Bahnhof Erkner (Park and Ride), die sich durch die höheren Entfernungen von Seiten der Stadt Erkner kaum beeinflussen lassen. Übergeordnete Verkehrsplanungen sind hierfür notwendig.

Neben dem Straßenverkehr besteht durch den Schienenverkehr eine weitere relevante Lärmquelle in Erkner. Da es sich hier im Wesentlichen nur um einen einzelnen Verkehrsweg handelt, versprechen gezielte Maßnahmen an der Strecke eine hohe Effizienz. Innerhalb des Stadtgebietes mit hoher Dichte an Bewohnern erscheint ein Schutz durch Lärmschutzwände sinnvoll. Durch detaillierte Untersuchungen im Rahmen einer Lärmsanierung sollte die Lärm-

belastung und die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ermittelt werden. Erkner steht auf der Prioritätenliste des Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Ein genaues Datum zur Durchführung der Lärmsanierung ist jedoch nicht bekannt.

Durch die Lärmaktionsplanung der Stufe II wurden potentielle Bereiche empfohlen, die als „Ruhige Gebiete“ in Frage kommen. Es handelt sich um folgende Bereiche:

- Karutzsee, Kurpark, westlicher Teil der Siedlung Karutzhöhe und die südlich anschließenden Bereiche
- Bretterscher Graben mit angrenzenden Feuchtgebieten, Siedlung Neuseeland, Klein Afrika und Dämeritzsee
- Flakensee inklusive der Uferbereiche und der angrenzenden Wohn- und Erholungsnutzungen

Eine Lärmeinwirkung auf diese Bereiche erfolgt fast ausschließlich durch die Bahn. Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms sind auch hier wünschenswert.

5 Quellenangaben

Eisenbahn-Bundesamt:

Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Gemeinde Erkner: im Internet unter: http://maps.brandenburg.de/Dokumente/Laermkartierung/pdf_2017/12067124.pdf, abgerufen am 26.06.2019

Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, Teil A und Anhang, Teil B, Stand Februar 2018

Schreiben vom 02.03.2020: Anfrage zur zeitlichen Einordnung von Lärmschutzmaßnahmen durch das EBA

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, Gesamtkonzept der Lärmsanierung und Anlagen. online unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-der-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 04.03.2020

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. I S. 1943) geändert worden ist.

Landesamt für Umwelt (LfU): Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2017 für die Gemeinde Erkner

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

Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL): Umgebungslärmkartierung 2017 für das Land Brandenburg, Methodik zur Aufbereitung der Eingangsdaten, 25.08.2017

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002.

Stadt Erkner: Stadt Erkner 2025, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Complan Kommunalberatung, 13. Januar 2015 in der Fassung des Selbstbindungsbeschlusses

Stadtverwaltung Erkner, Bauamt: Lärmaktionsplanung Phase II, Erkner, ISU Plan, Dezember 2015

Stadtverwaltung Erkner, Ressort Bau und Liegenschaften: Lärmaktionsplan für die Stadt Erkner, Planungsbüro Dr.-Ing. Hunger vom 10.11.2008

Stadtverwaltung Erkner, Bauamt: Integrierter Verkehrsentwicklungs- und Lärmminde-rungsplan Erkner 2005-2007, Planungsbüro Dr.-Ing. Hunger vom Juli 2007

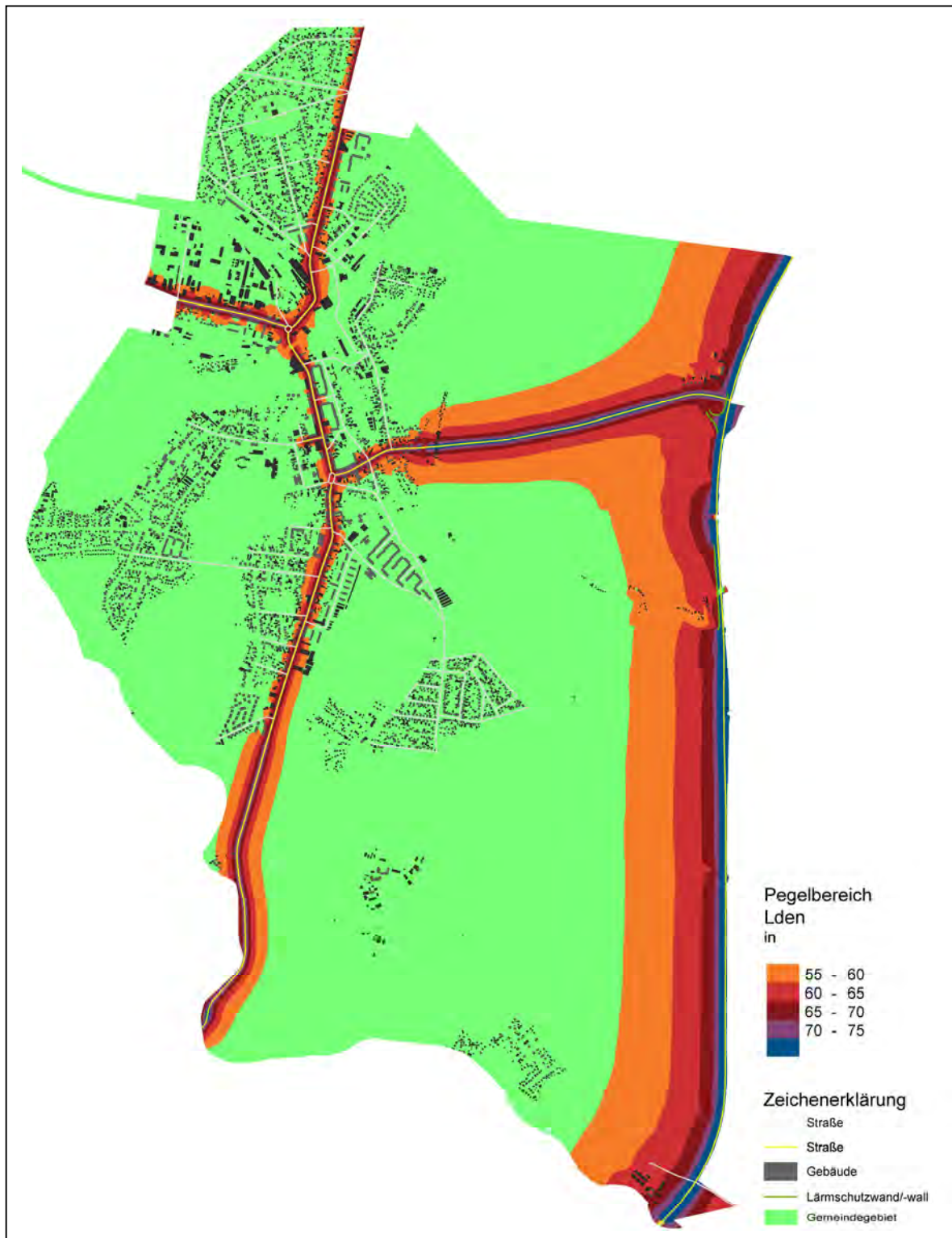
Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 (Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsme-

thode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm-VBEB im Bundesanzeiger vom 20. April 2007; S. 4.137).

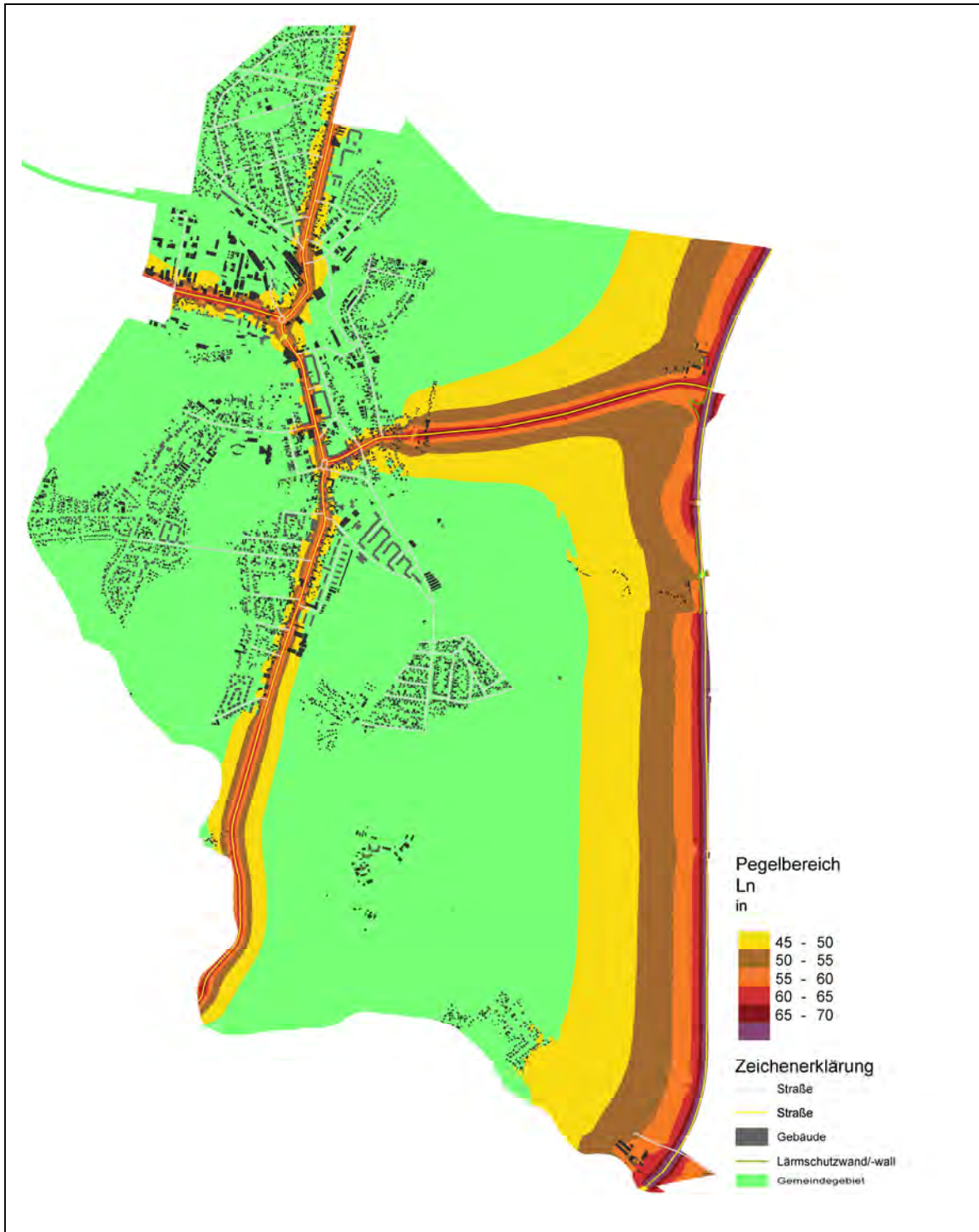
Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), bekannt gemacht im Bundesanzeiger Nr. 154 vom 17. August 2006.

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006

Anhang 1 - Rasterlärmkarten Straßenverkehr



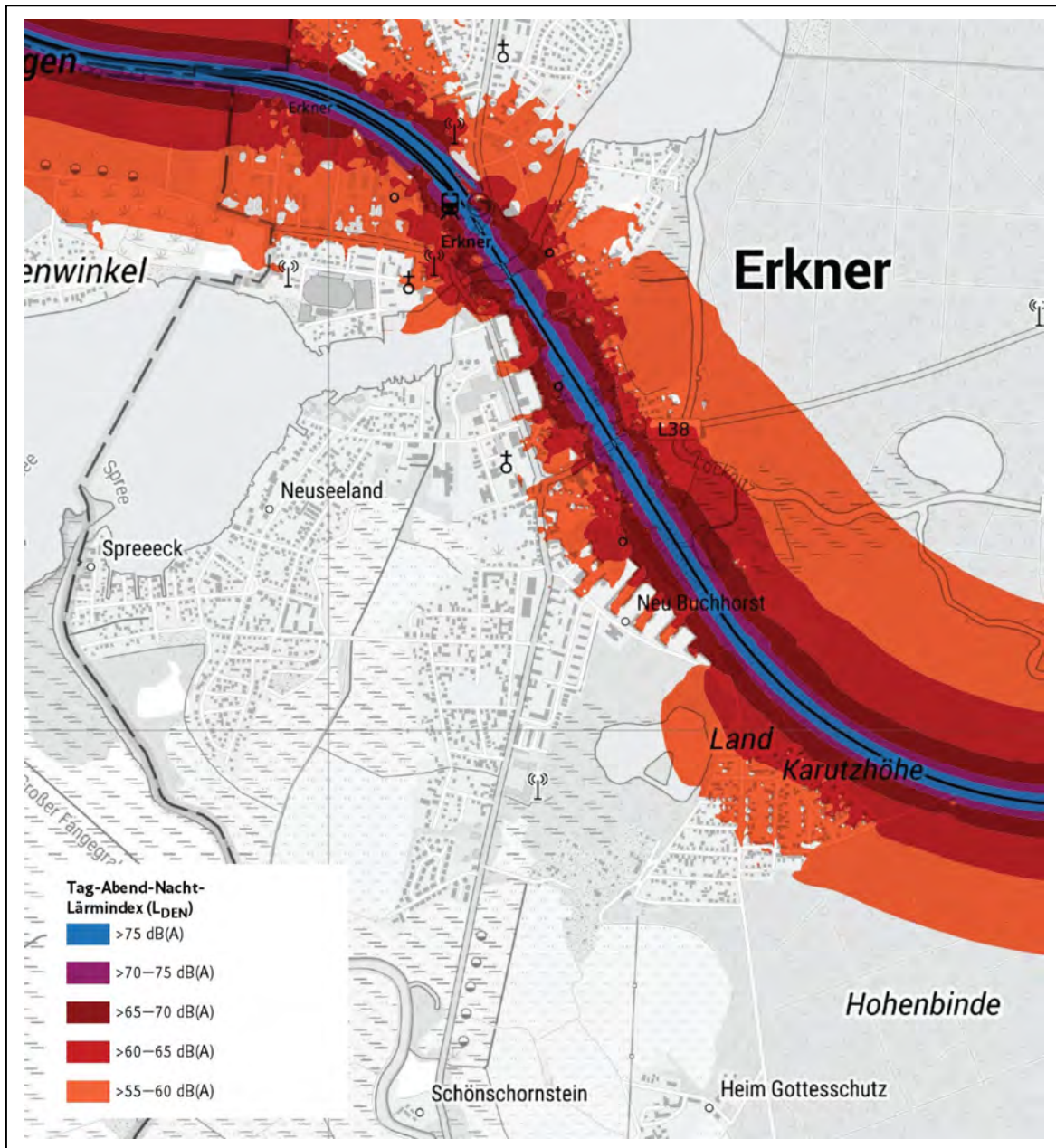
Rasterlärmkarte Lden, Lärmkartierung der 3. Stufe an Hauptverkehrsstraßen, Landesamt für Umwelt (LfU), Referat T15 – Lärmschutz, anlagenbezogener Immissionsschutz



Rasterlärnkarte Ln, Lärmkartierung der 3. Stufe an Hauptverkehrsstraßen, Landesamt für Umwelt (LfU), Referat T15 – Lärmschutz, anlagenbezogener Immissionsschutz

Anhang 2 - Rasterlärmkarten Schienenverkehr

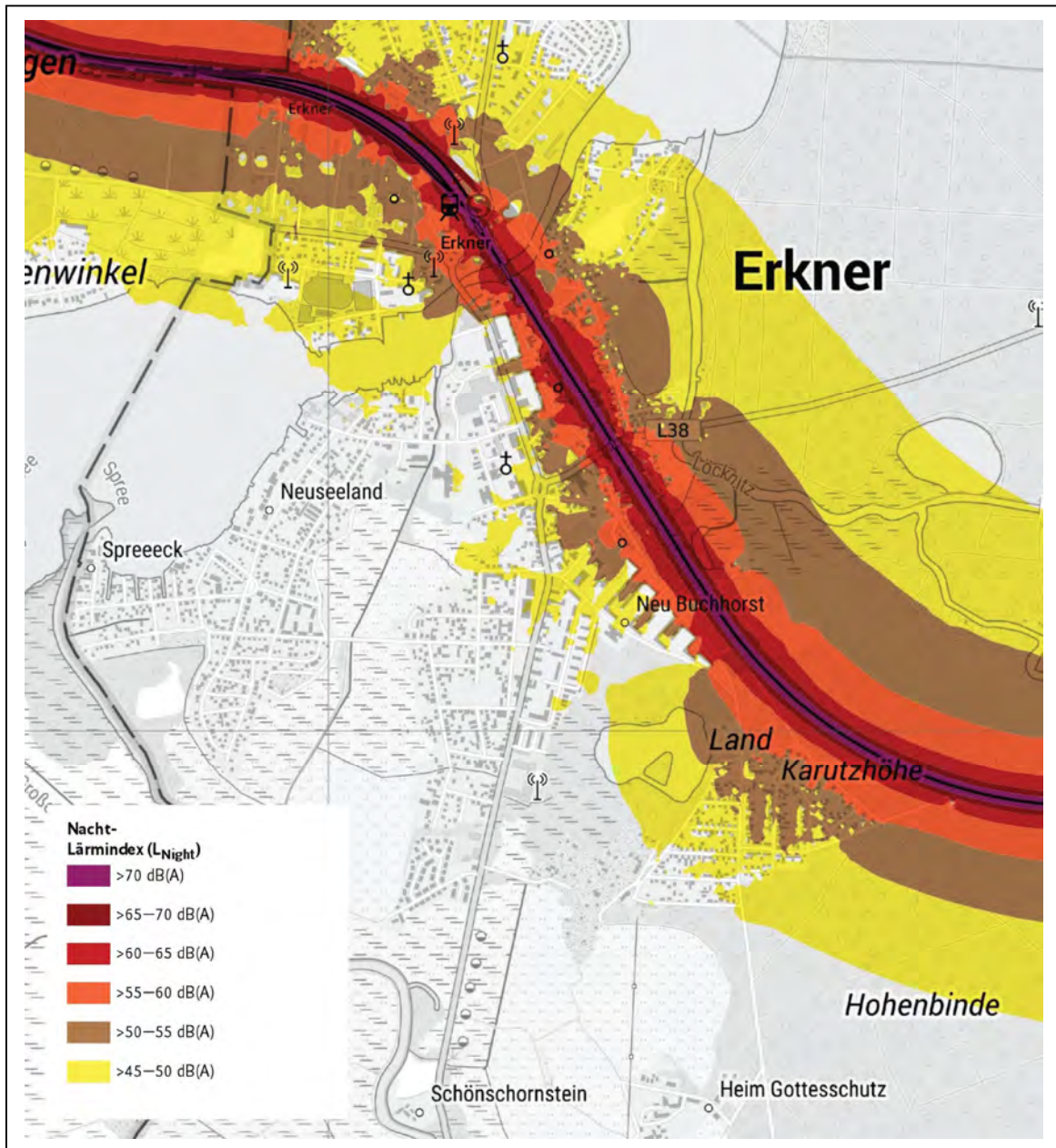
Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, Ausschnitt
Blattnummer 3257



Rasterlärmkarte Schienenverkehr L_{den}, Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2017

<p>Quellen</p> <p>© Eisenbahn-Bundesamt (2017) © DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016) © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf</p> <p>Berechnungsvorschrift</p> <p>VBUSch</p> <p>Haftungshinweis</p> <p>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.</p> <p>Koordinatensystem</p> <p>ETRS89 / UTM Zone 32N</p>	<p>Nutzungshinweis</p> <p>Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV - www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 - www.govdata.de/dl-de/by-2-0</p> <p>Impressum</p> <p>Eisenbahn-Bundesamt Referat 53 Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation Heinemannstraße 6 53175 Bonn ref53@eba.bund.de https://www.eba.bund.de Kartographische Bearbeitung: M. Serbest Datum der Erstellung: 01.06.2018</p>
--	---

Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, Ausschnitt
Blattnummer 3257



Quellen
© Eisenbahn-Bundesamt (2017)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

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

Koordinatensystem
ETRS89 / UTM Zone 32N

Nutzungshinweis
Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV - www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 - www.govdata.de/dl-de/by-2-0

Impressum
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53 Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
ref53@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 01.06.2018

Rasterlärmkarte Schienenverkehr L_{night}, Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2017

Anhang 3 - Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung und der öffentlichen Auslegung

I. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TöB)	
Nr.: I/1 Landkreis Oder-Spree	Erwiderung
<p>Grundlegend ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen zu beachten, dass die dort beantragten Maßnahmen bei Abgleich mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) pauschal nicht genehmigungsfähig sind. Zur Verdeutlichung möchte ich nachfolgend die grundsätzliche Bewertung derartiger Sachverhalte durch die oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes Brandenburg wiedergeben:</p> <p>Verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenlärms kommen nur dann in Frage, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Einzige Rechtsgrundlage ist die StVO. Für die notwendigen Anordnungen nach StVO sind im Gegensatz zum Lärmaktionsplan nicht die Kommunen zuständig, sondern die unteren Straßenverkehrsbehörden des Landes Brandenburg.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen für eine Straße, die der Lärmaktionsplan in verschiedenen Straßenabschnitten für die Zukunft vorsieht, können daher nicht ohne die vorherige Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde aufgenommen werden, weil gleichzeitig auch die Voraussetzungen aus den Vorschriften der StVO erfüllt sein müssen. Ein Anspruch jedes Einzelnen auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über ein Einschreiten der Behörde besteht dann, wenn der Lärm aufgrund der aktuellen Verkehrssituation für ihn unzumutbare Beeinträchtigungen mit sich bringt. Die Entscheidung über Verkehrsbeschränkungen erfolgt ausschließlich von der örtlich zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Das Verfahren wird in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr des Bundesverkehrsministeriums festgelegt, und die dort genannten Lärmbeurteilungspegel werden je nach Verkehrsbedeutung der Straße hinzugezogen. Die Überprüfung der Lärmbelastung erfolgt durch lärmtechnische Untersuchungen und Berechnungsmethoden.</p> <p>Es werden keine Schallmessungen direkt vor Ort durchgeführt werden, sondern für die Bewertung der aktuellen Lärmsituation reichen Berechnungen aus, in die eine Reihe von Faktoren (z. B. Zusammensetzung und Stärke des Verkehrs, Straßenzustand, Abstand der Wohnhäuser von der Straße u. a.) einfließt. Dies ist auch ein gerichtliches anerkanntes Verfahren.</p>	<p>Normale Vorgehensweise zur Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen im Land Brandenburg unter Beachtung der Richtwerte nach 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV:</p> <p>In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 70dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags) 60dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr (nachts).</p> <p>In Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags) 62dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr(nachts)</p> <p>In Gewerbegebieten 75dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags) 65dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr (nachts).</p> <p>Eine solche Prüfung soll für die ermittelten Konfliktbereiche durchgeführt werden.</p>
<p>Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) angeordnet werden (VwV zu § 41 StVO).</p> <p>In den Lärmschutz-Richtlinien—Stv heißt es unter Ziffer</p>	

<p>2.2, maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sei die RLS-90.</p> <p>Unter 2.5 heißt es weiter, dass die Darstellung der Lärm-situation in Lärmkarten nicht ausreichen und aufgrund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens nach VBUS auch nicht geeignet sind, um das Überschreiten der Richtwerte nach Nummer 2.1 zu belegen.</p> <p>Auf Hauptverkehrsstraßen hat das Interesse des fließenden Verkehrs besonders Gewicht, weil diese Straßen ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Entfernungen zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, nur erfüllen können, wenn möglichst wenige Verkehrsbeschränkungen vorhanden sind.</p> <p>Deshalb sollten bauliche Maßnahmen mittel- bis langfris-tig in Erwägung gezogen werden, um die Lärmbelastung zu mindern.</p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 3 zeigt jedoch in vorliegender Fassung auf, dass möglicherweise in der Stadt Erkner weitere Streckenabschnitte in den beschrie-benen Konfliktpunkten 2 - 6 mittels einer lärmtechnischen Berechnung überprüfenswert wären.</p> <p>Grundsätzlich ist in der von der Stadt einzuholenden Stel-lungnahme besonders die baurechtliche Einstufung des betroffenen Gebietes (Wohngebiet, allgemeines Wohn-gebiet Kleinsiedlungsgebiet, Kerngebiet, Dorfgebiet oder Mischgebiet) zu benennen. Eine derartige Zuordnung geht aus dem Lärmaktionsplan nicht hervor. Die genaue Zuordnung wäre entsprechend durch die Stadt Erkner im Überprüfungsfall noch beizubringen</p>	
--	--

<p>Nr.: I/2 Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS)</p>	<p>Erwiderung</p>
<p>Verkehrlenkende Maßnahmen Verkehrlenkende Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Oder-Spree im Einvernehmen mit der Stadt Erkner an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen.</p> <p>Die Verkehrsbehörde prüft eingehende Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen.</p> <p>Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an Bundes- und Landesstraßen innerhalb von Ortsdurch-fahrten (OD) müssen die Voraussetzungen nach StVO § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr.3 vorliegen. Auf der Grundlage von schalltechnischen Berechnungen entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen müssen vorab die Ergebnisse vom Straßenbaulastträger (Lärmschutz-Richtlinien StV vom 23.11.2007) erbracht und der Stra-ßenverkehrsbehörde zur Entscheidung vorgelegt werden. Nach ausführlicher Sachverhaltsermittlung und umfang-reicher Prüfung erhält der Antragsteller das Ergebnis der Prüfung.</p>	<p>Normale Vorgehensweise zur Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen im Land Brandenburg unter Beachtung der Richtwerte nach 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV:</p> <p>In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Kran-kenhäusern, Schulen, Kur-und Altenhei-men 70dB(A) zwischen 06.00 und 22,00Uhr (tags) 60dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr (nachts).</p> <p>In Kern-, Dorf-und Mischgebieten 72dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags) 62dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr(nachts)</p> <p>In Gewerbegebieten 75dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags) 65dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr (nachts).</p> <p>Eine solche Prüfung soll für die ermittelten Konfliktbereiche durchgeführt werden.</p>
<p>Straßenbaumaßnahmen Die mögliche Reduzierung von Fahrbahnbreiten der Lan-desstraßen zugunsten von Radwegen kann generell erst mit Planungsbeginn geprüft und umgesetzt werden, dies</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>gilt auch für den Bau von Mittelinseln und Querungshilfen. Baumaßnahmen an Landesstraßen im Stadtgebiet Erkner sind derzeit nicht in Planung.</p>	
<p>Benehmens-Einvernehmens-Herstellung mit dem LS (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV) Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, ist das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung einzuholen. Mit der Stellungnahme des LS zum Lärmaktionsplan der Stadt Erkner wird das Benehmen entsprechend der ImSchZV hergestellt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Nr. I/3: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz</p>	<p>Erwiderung</p>
<p>Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf auf der Grundlage einer vertieften Analyse der bestehenden verkehrsbezogenen Umgebungslärmsituation die konkreten Möglichkeiten zu Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen in der Stadt Erkner. Dabei werden insbesondere Überschreitungen der Prüfwerte LDEN = 65 dB(A) und LNight = 55 dB(A) betrachtet, das bestehende Straßennetz soweit durch Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47 b Ziffer 3 BIm-SchG mit beeinflusst, einbezogen und für die Hauptlärmschwerpunkte des Straßenverkehrs die Regelungsmöglichkeiten für Lärmauswirkungen untersucht und im Hinblick auf ihre Wirksamkeit analysiert und geordnet. Der bestehende Lärmaktionsplan (2. Stufe) wurde hierzu überprüft und die weiterhin umzusetzenden Maßnahmen identifiziert. Der Bezug zu vorhanden Planungen wird hergestellt. Insgesamt wird ein integrativer Ansatz verfolgt, wobei strategische gesamtgemeindliche Planungen und Ziele, insbesondere die Verkehrsentwicklungs- und Flächennutzungsplanung, berücksichtigt werden. Vorgehensweise und vorliegende Ergebnisse werden insgesamt als ausgewogen und qualifiziert bewertet. Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit ist gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG zu gewährleisten.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Hinweise:</p>	
<p>Zu Seite 6, Punkt 2.1 Datengrundlagen, dritter Absatz, vierte Zeile Es wird folgende Korrektur vorgeschlagen: die in den ermittelten Zahlen des Landesamtes für Umwelt Brandenburg (LfU) keine Berücksichtigung...</p>	<p>Geändert in „die in den ermittelten Zahlen des damaligen Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) keine Berücksichtigung...“</p>
<p>Gemäß § 14 Ziffer 2 der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung – ImSchZV) vom 31.03.2008, zuletzt geändert durch Artikel 38 des Gesetzes vom 25. Januar 2016, ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen u.a. das Benehmen mit dem für Immissionsschutz zuständigen Mitglied der Landesregierung herzustellen. Im Rahmen des herzustellenden Benehmens habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen. Ich weise darauf hin, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 14 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitglieds</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>der Landesregierung (ggf. unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt. Daher ist es erforderlich - soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist - mit diesen Behörden eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen. Soweit in zukünftigen Verwaltungsverfahren zur Umsetzung von Maßnahmen die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, wird das Landesamt für Umwelt jeweils über eine eigene Stellungnahme entscheiden.</p>	
---	--

II. weitere Stellungnahmen	
Einwendung	Erwiderung
<p>Maßnahmen zur Minderung von Umgebungslärm und Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer (Schulkinder, Rentner und Fahrradfahrer etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • L38 dauerhaft Tempo 30 einzuführen, ab Ortseingang Erkner bis zum Kreisverkehr Friedrichstraße • Ampelreglung Ecke Rudolf Breitscheid-Str./ Fürstenwalder Str. (Gewährleistung sicheres Überqueren der Fahrbahn) • Zebrastreifen sicheres Überqueren der Fahrbahn ermöglichen • Fürstenwalderstr./Am Krönichen Tunnelausgang Keine Einsicht!!!! beim Überqueren der Verkehrsinsel; daher auch hier eine Temporeduzierung auf 30 Km/h, die Autofahrer, LKW und ganz besonders die Motorradfahrer!!! beschleunigen beim Herausfahren des Tunnels (sehr starke Lärmbelastigung) und Gefahrenstelle (Spiegel auf gegenüberliegender Fahrbahn) • Blitzer im Tunnel zur Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung besonders nachts;) • Bremsschwellen (Kreissegmentschwelle, plateauförmige bzw. Kissenartige Schwelle, Runde Teller) zur Reduzierung der Geschwindigkeit (Kostengünstigere Variante) • mehr und größere Verkehrsinseln (wenn man mit dem Kinderwagen oder Fahrrad diese überqueren möchte ist es zu schmal) innerhalb der Stadt Erkner zur Reduzierung der Geschwindigkeit und Lärmbelastigung durch Fahrzeuge jeglicher Art • L30 dauerhaft Tempo 30 einzuführen von Ortseingang bzw. Ortsausgang von Erkner • Lärmschutzwand für die gesamte Bahnstrecke innerhalb von Erkner(Wohngebiete) 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Einführung, bzw. Erweiterung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der L30 und der L38 soll im Bereich der im Zuge der Lärmaktionsplanung ermittelten Konfliktbereiche anhand der Richtwerte nach 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV geprüft werden. • Eine solche Prüfung stellt die Grundlage für die nachfolgende Entscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde dar. • Eine Neugestaltung der L30 und der L38 wird durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg geprüft. Hierdurch soll auch die Verkehrssicherheit und die Verkehrsaufteilung verbessert werden, die jedoch nicht direkter Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist. Im Bereich der Neu Zittauer Straße ist die Einrichtung einer Mittelinsel am Ortseingang geplant. • Die Bahn wird aufgrund der hohen Lärmbelastung, insbesondere im innerstädtischen Bereich von Erkner zu einer Prüfung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen aufgefordert.
Einwendung	Erwiderung
<p>Die Verkehrssituation auf der Fürstenwalder Str. / Rudolf-Breitscheid—Str. ist mehr als belastend und gefährdet das gesundheitliche Wohl der Anlieger und der Passanten. Im Folgenden sind Vorschläge für eine Verbesserung der Situation und eine Schilderung der Lage niedergeschrieben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Einführung, bzw. Erweiterung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der L30 und der L38 soll im Bereich der im Zuge der Lärmaktionsplanung ermittelten Konfliktbereiche anhand der Richtwerte nach 2.1 Lärmschutz-

<p><u>Vorschläge für lärmindernde Maßnahmen im Bereich Fürstenwalder Str./ Rudolf-Breitscheid-Str.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h ab Ortseingang bis zum Kreisverkehr • momentan ist diese Einschränkung auf wenige Meter begrenzt und führt leider nicht zum Abbremsen der KFZs, da das 50er Schild viel zu nah ist und sich ein Abbremsen für dieses kurze Stück für viele nicht lohnt, die Autos rollen weiterhin von 100Km/h, ab Ortseingang, aus. • Einrichtung eines Blitzers (PKWs und LKWs (gefühlt mit 60—80 km/h) lassen sich ab Ortseingang ausrollen und passieren den Bereich mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit) • Einrichtung einer geschwindigkeitsmindernden Verkehrsinsel ab Ortseingang • Geschwindigkeitsmarkierung der Fahrbahn mit 30 km/h • Einrichtung eines Zebrastreifens für die sichere Überquerung der Fürstenwalder Straße • als Fußgänger hat man kaum eine Chance, auf Grund der erhöhten Geschwindigkeit der KFZs, diese zu passieren. Weiterhin kann man den Tunnel nur sehr schwer einsehen. Für Kinder fast unmöglich die Straße sicher zu überqueren. • Anbringung eines Spiegels in der Rudolf-Breitscheid-Str. • das Herausfahren aus dem Grundstück (Rudolf-Breitscheid-Str. 31) ist sehr erschwert, da die abbiegenden Fahrzeuge, aus der Fürstenwalder Str. kommend, sehr schnell um die Kurve fahren und man sie leider erst zu spät sieht. • Reparatur des Schachtdeckels auf der Fürstenwalder Str. • Schachtdeckel ist abgesenkt und in der Fahrspur, dadurch kommt es zu erheblichen Erschütterungen und zusätzlicher Lärmbelästigung • Lärmbelästigung durch die Bahnstrecke <p>der Schallpegel als sehr hoch einzuschätzen. Eine Unterhaltung ist nicht in normaler Lautstärke zu führen, wenn ein Zug vorbei fährt. Hier ist eine Schallmauer an der Bahnstrecke wünschenswert und als Vorschlag einzubringen.</p> <p>Im Gespräch mit den Nachbarn werden vermehrt die oben stehenden Punkte bemängelt und bestätigt. In erster Linie wollen wir eine Geschwindigkeitsminimierung erreichen, an der sich alle Fahrzeuge halten müssen. Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, damit die Geschwindigkeit eingehalten wird. Das wird eine erhebliche Belastungsminimierung aller Betroffenen bedeuten und die Sicherheit deutlich steigern.</p>	<p>Richtlinien-StV geprüft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine solche Prüfung stellt die Grundlage für die nachfolgende Entscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde dar. • Eine Neugestaltung der L30 und der L38 wird durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg geprüft. Hierdurch soll auch die Verkehrssicherheit und die Verkehrsaufteilung verbessert werden, die jedoch nicht direkter Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist. Im Bereich der Neu Zittauer Straße ist die Einrichtung einer Mittelinsel am Ortseingang geplant. • Die Bahn wird aufgrund der hohen Lärmbelastung, insbesondere im innerstädtischen Bereich von Erkner zu einer Prüfung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen aufgefordert.
--	---

Einwendung	Erwiderung
<ul style="list-style-type: none"> • alle Wohngebiete der Stadt werden zu Tempo 30 Zonen Warum soll man in der Ahornallee langsam fahren, aber In der Uferstraße, die einige bei Stau als Umfahrung nutzen, rasen • der Straßenbelag an der Kreuzung Spreestraße/ Uferstraße wird in Flüsterbeton getauscht- das Kopfsteinpflaster ist zu laut. Zu bestimmten Zeiten kommt man sich trotz Lärmschutzfenstern wie auf der Stadtautobahn vor • der Bus wird in einen kleineren Bus getauscht - siehe der Bus von Schmöckwitz nach Rauchfangswerder. Eventuell kann auch für weniger befahrene Gebiete der Stadt Erkner ein kleinerer Bus eingesetzt werden, der durch die ganze Stadt pendelt. So wie der Busverkehr jetzt ist, kann er mich nicht dazu verleiten vom Auto auf Bus und Bahn umzusteigen. Eventuell kann ein Bus mit Rufbereitschaft eingesetzt werden. • da ja in Zukunft viele Menschen nach Grünheide pendeln werden, sollte endlich Burig an die Autobahnauffahrt Freienbrink angeschlossen werden, so dass nicht ganz Neu Zittau und Umgebung durch Erkner fahren muss • auch sollte wieder über weitere Umfahrungen nachgedacht werden, sonst erstickt Erkner demnächst im Verkehrschaos, Baumaßnahmen in der Umgebung von Erkner sollten besser abgestimmt werden - Köpenick, die A10 und dann auch noch die Brücke in Rüdersdorf sind einfach zu viele Baustellen. • vorherige Informationen der Bürger zu Baumaßnahmen - dann kann man sich besser vorbereiten und Umfahrungen nutzen <p>Im Endeffekt wirken die amtlichen Bekanntmachungen so, als ob die Stadt Erkner zwar per Gesetz Maßnahmen festlegen und umsetzen muss, aber nicht wirklich daran interessiert ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden nach Umgebungsrichtlinie nur die Straßen mit mehr als rund 8000 Kfz / 24 Stunden (3 Mio. Kfz/Jahr) zu berücksichtigt. Dies trifft in Erkner für die BAB A10, die Landesstraßen L30 und L38 und ein kurzes Stück der Seestraße zu. • Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden Konfliktbereiche ermittelt. Um Geschwindigkeitsreduzierungen umsetzen zu können ist zunächst nach 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Prüfung der Lärmbelastung vorzunehmen. Diese stellt die Grundlage für die nachfolgende Entscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde dar. • Die übrigen Straßen mit weniger 8000 Kfz / 24 sind ebenso wie Planungen außerhalb Erkners nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
Einwendung	Erwiderung
<ul style="list-style-type: none"> • Belastungen mit real erhobenen Zahlungen kenntlich machen • Benennung der betroffenen Straßen: Friedrichstraße, Fürstenwalder Str., Breitscheidstr., Berliner Str. • Belastungen aus Schienen • Belastungen aus Schienenverkehr • Umgehung von Schwertransporten • Zusätzlich zu erwartende Verkehrsbelastungen im Zuge der TESLA-Ansiedlung • Zusätzlich zu erwartende Lärmbelastung infolge der Inbetriebnahme des BER 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Belastetenzahlen gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) werden seitens des Landesamts für Umwelt (LFU) ermittelt und den Kommunen als Arbeitsgrundlage für die Erstellung von Lärmaktionsplänen (LAP) bereitgestellt. • Auf dieser Grundlage wurden im Entwurf des LAP Stufe III sechs Konfliktpunkte identifiziert, u.a. die erfragten Straßenzüge. Derzeitig sind Lärmminimierende Aktivitäten über eine angestrebte Geschwindigkeitsreduzierung hinaus nicht möglich, weil Veränderungen an den am stärksten belasteten Straßen, L30 und L38 nur durch den verantwortlichen Landesbetrieb Straßenwesen veranlasst werden können. Die Bearbeitung/ Umgestaltung/

	<p>Einbeziehung der in den übrigen Konfliktpunkten des LAP Stufe III benannten Straßenzüge ist jedoch nicht ohne die Kenntnis einer geplanten Entwicklung der Landesstraßen möglich. Hierzu erfolgen aktuell Gespräche der Stadtverwaltung mit der dem Landesstraßenbetrieb.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Eisenbahnamt (EBA) erstellt einen eigenen LAP. Mit Unterstützung des Bundes hat das EBA ein Programm aufgestellt, über welches Investitionen in Lärminderung in betroffenen Kommunen erfolgen sollen. Die begrenzten Mittel erlauben allerdings nur die Realisierung eines bestimmten Kontingents pro Jahr. Entsprechend ermittelt das EBA so genannte Prioritätskennziffern. Nach dem aktuellen LAP (2018) des EBA hat Erkner die Priorität von 2,83. Zum Vergleich die: die im Bericht 2018 höchste Prioritätskennziffer lautet 3,2, die niedrigste 0,4. • Der zu erwartende Anstieg der Verkehrsbelastungen im Zusammenhang mit der TESLA Ansiedlung erfordert ein umfassendes Verkehrskonzept über die Stadtgrenzen Erkners hinaus. In diesem Zusammenhang wurden bereits kommunale Arbeitsgruppen gebildet, die in der Zusammenarbeit u.a. mit dem Landkreis auf die neue Situation angepasste Szenarien und Strukturen diskutieren. • Die durch den Flughafen BER ermittelten kritischen Lärmimmissionen liegen nach dem Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung, aufgestellt durch das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft, deutlich außerhalb des Stadtgebietes Erkners. Der nächstgelegene Ort (Müggelheim, im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick) für den die Pegelbereiche auf den vorliegenden Isophenkarten dargestellt wurden, weist LDEN Werte zwischen 55-60dB(A) und LNight-Werte von 45-50dB auf. Die Werte für Erkner dürften diese deutlich unterschreiten.
--	---