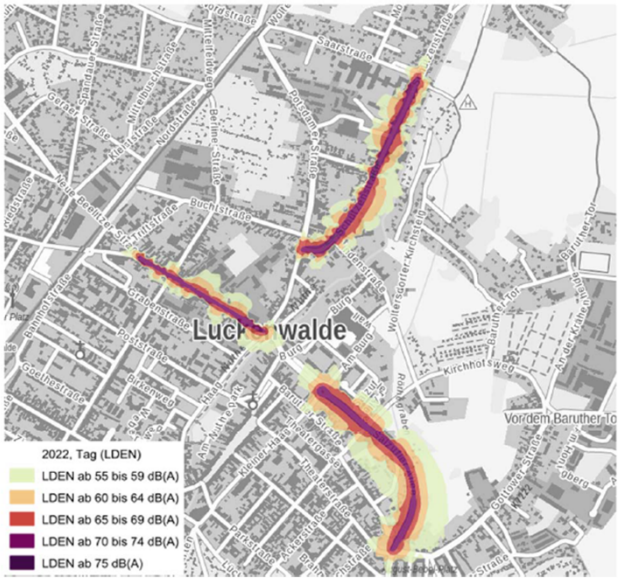
LUCKENWALDE

Lärmaktionsplan 2024 der Stadt Luckenwalde

Öffentliche Auslegung vom 19.03.2024 bis zum 19.04.2024

Lärmaktionsplan für die Stadt Luckenwalde



Stand: 15.03.2024

Stadt Luckenwalde
Stadtplanungsamt
Markt 1014943 Luckenwalde

LUCKENWALDE

Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans

Rechtsgrundlagen:	§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz Richtlinie 2002/49/EG

Verpflichtung, für alle Kommunen mit Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrs-Belastung von mehr als 8.000 Kraftfahrzeugen pro Tag

1. Stufe:	2008	Luckenwalde noch nicht verpflichtet
2. Stufe:	2013:	Lärmaktionsplan 2013
3. Stufe	2018	„kleine“ Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2013
4. Stufe	2024	Meldung bis zum 18.07.2024

Erforderlich:	Bürgerbeteiligung Beschluss der Stadtverordnetenversammlung
Grundlagen:	Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt

Lärmaktionsplan 2013

Lärmaktionsplan für die Stadt Luckenwalde

17. Juni 2013

Stadt Luckenwalde
Stadtplanungsamt
Markt 10
14943 Luckenwalde

1

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11. Juni 2013

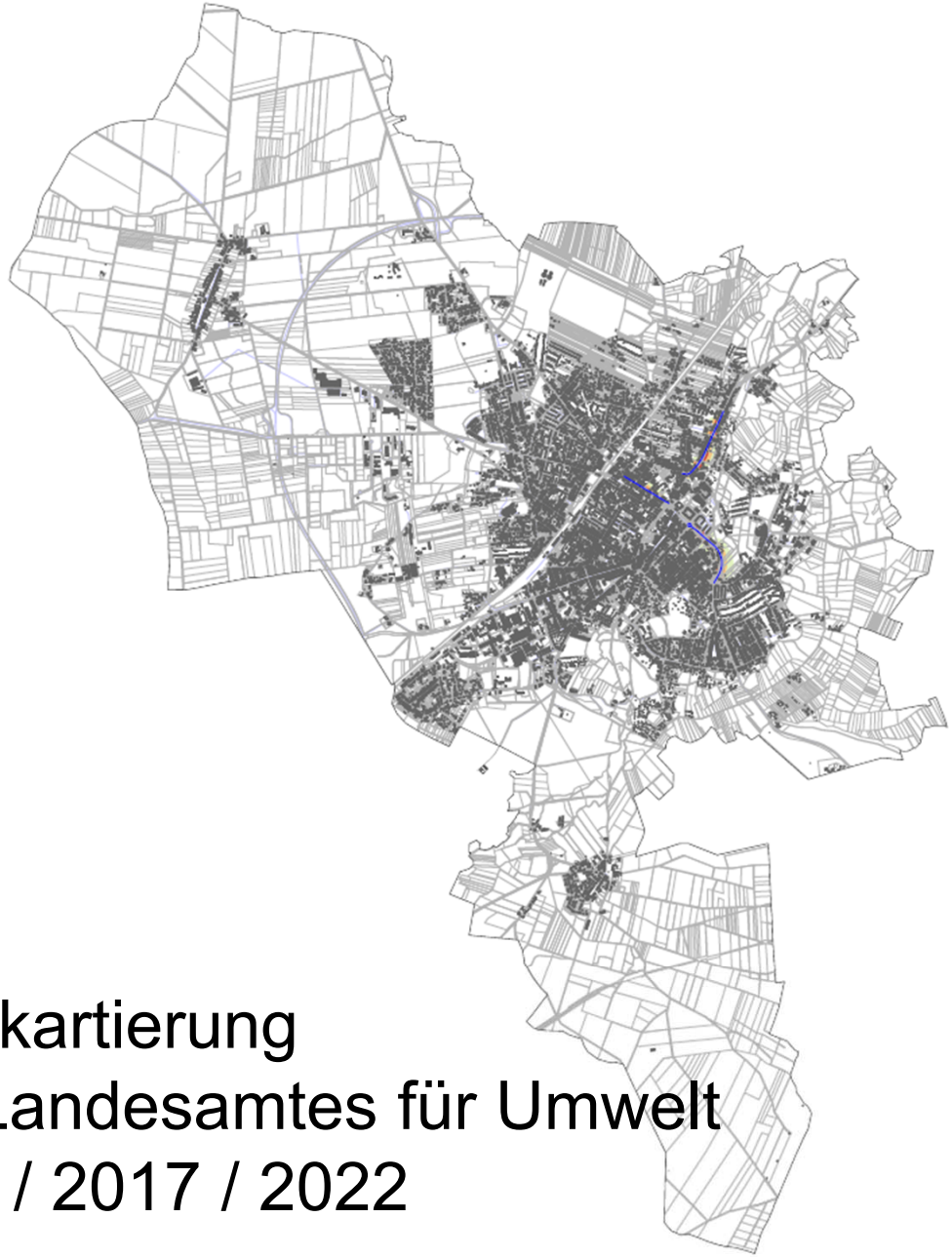
Strategie:

Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Verbesserung der Voraussetzungen für die Nutzung von öffentlichen Personen-Nahverkehr (einschließlich Schienennahverkehr), Fahrradverkehr und Fußverkehr
Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Verlagerung (B101 OU)

→ Relativ zurückhaltende Maßnahmen, um die Entwicklung nach der unmittelbar bevorstehenden Inbetriebnahme der Ortsumgehung B101 abzuwarten.

Maßnahmen z.B.

Prüfauftrag Fahrradschutzstreifen
Maßnahmen am Haupt- und Nebenstraßennetz
Verbesserung der Fuß- und Radwege
Verbesserung der Stadtbuslinie



Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt 2012 / 2017 / 2022

LAND BRANDENBURG

LfU Landesamt für Umwelt

Strategische Lärmkarte der 4. Runde gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Luckenwalde

Planinhalt: L_{DEN} - Straßen

Pegelbereich
L_{DEN}

- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

Zeichenerklärung

- Gemeindegebiet
- Gebäude
- Straße
- Straße > 3 Mio. Kfz/Jahr
- Lärmschutzwand

Berechnungsgrundlage: BUB 2021
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: EBA 2021, ALKIS, LGB 2021
Geländemodell: DGM1, LGB, 2021
Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen
Umweltstraßendatenbank LfU
© GeoBasis-DE/LGB (2022), dl-de/by-2-0

Verwendung mit Genehmigung:
Landesbetrieb Straßenwesen

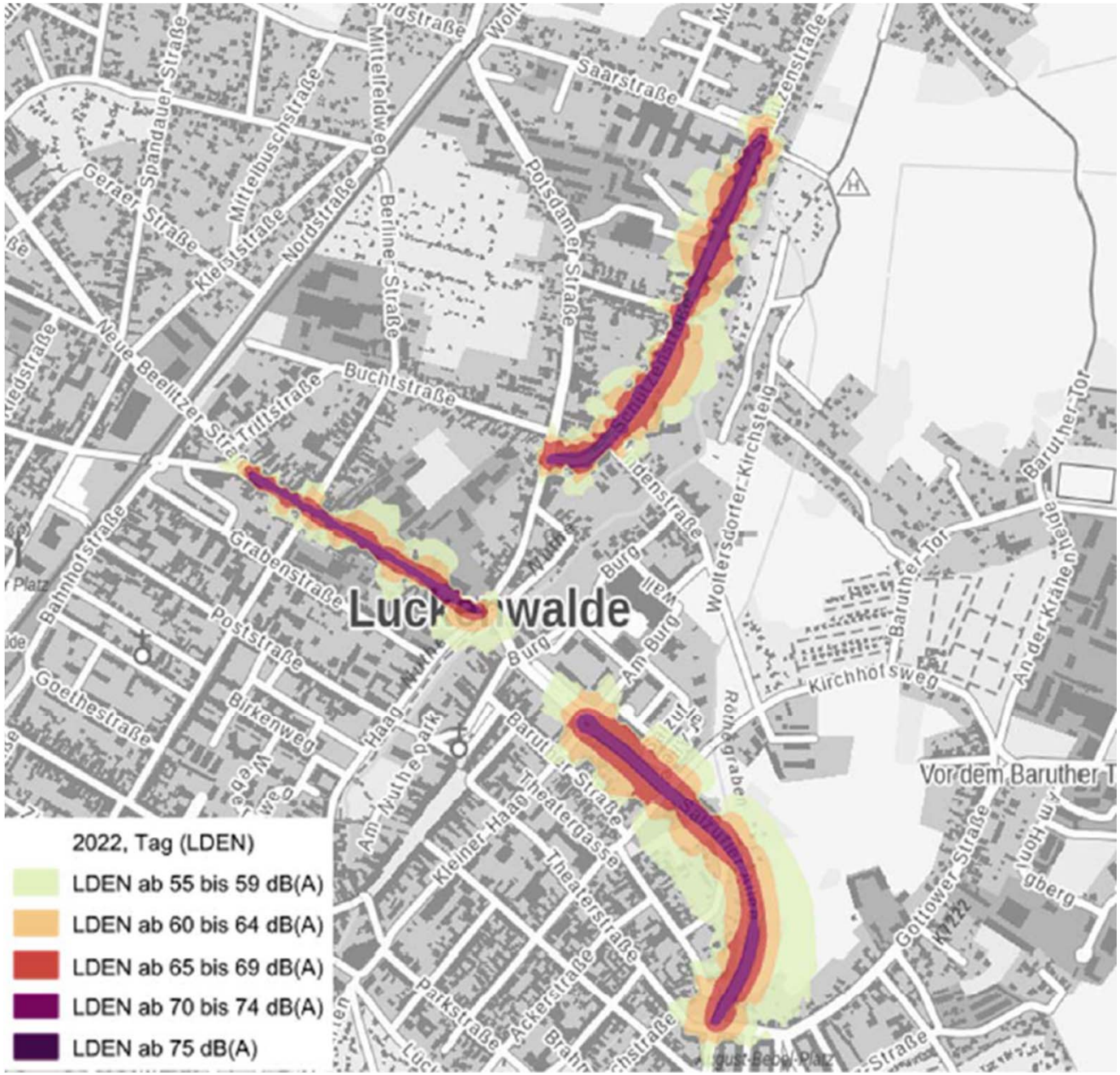
Berlin, im Juni 2022
im Auftrag des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg

0 600 1200 1800 2400 3000 m

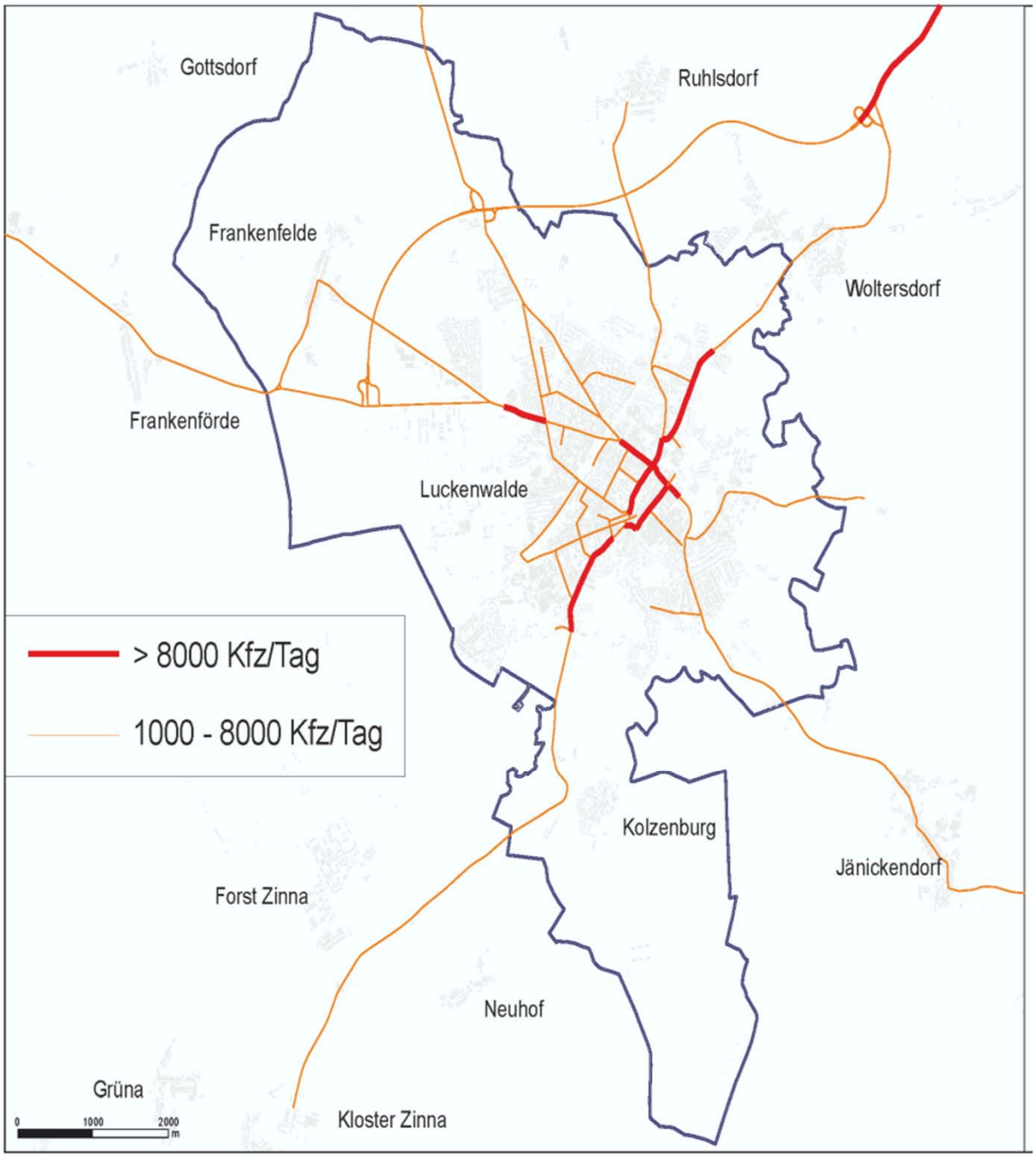
N

MÖHLER+PARTNER INGENIEURE AG

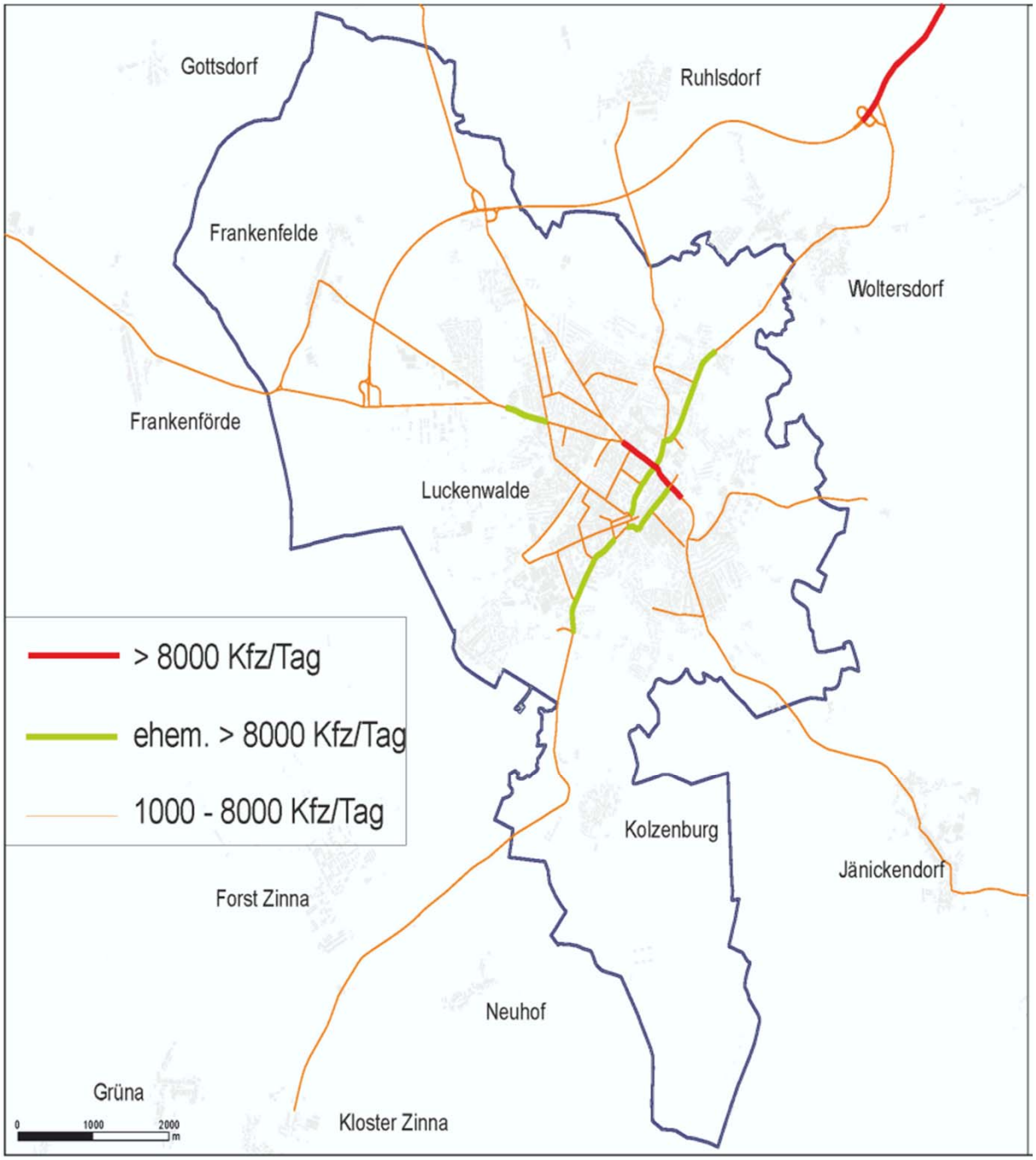
Lärmkartierung
2022 (tags, nachts)



LUCKENWALDE



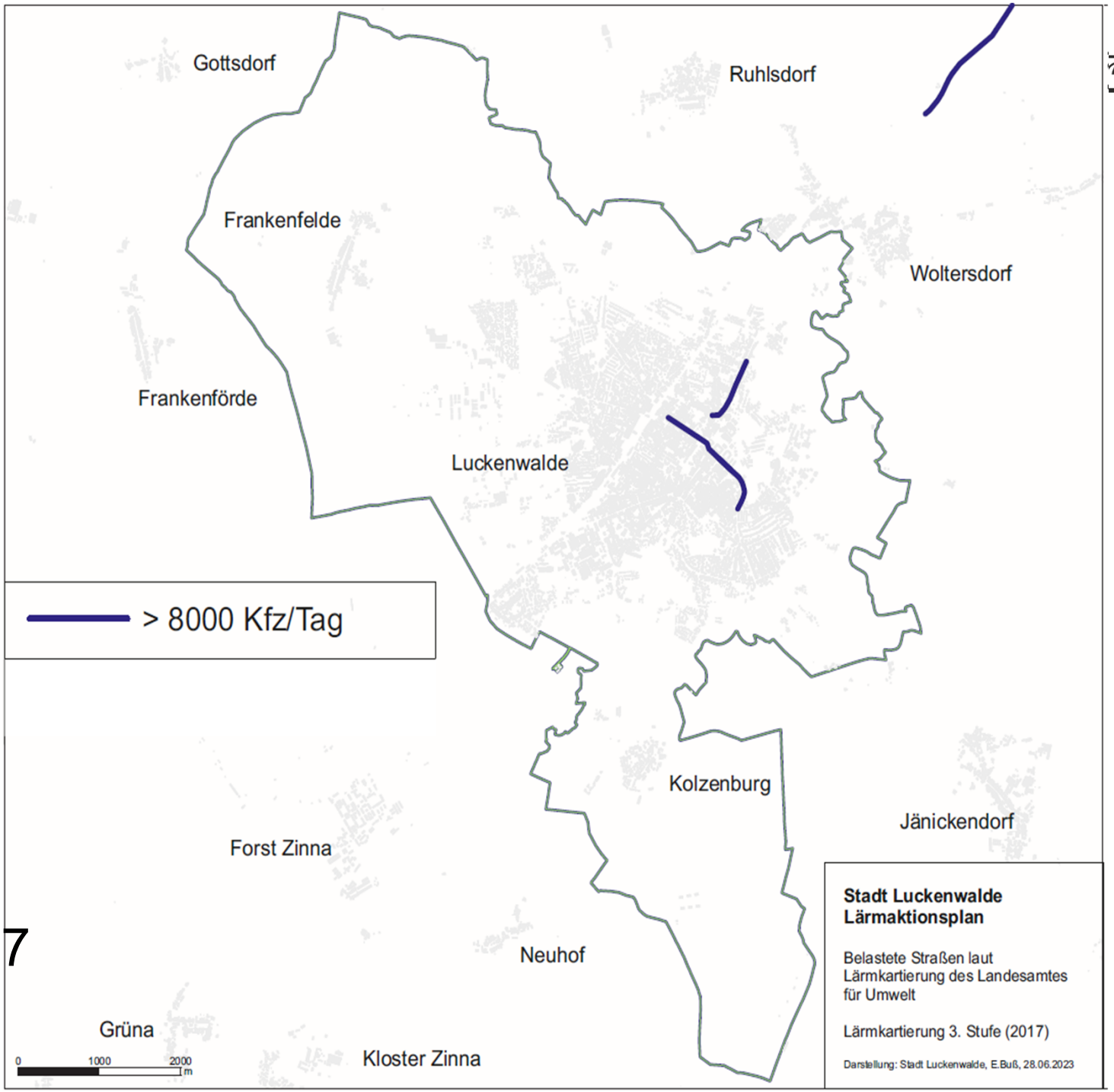
2012



LUCKENWALDE

2013

Mit OU B101


Gottsdorf
Ruhlsdorf
Frankenfelde
Woltersdorf
Frankenförde
Luckenwalde
> 8000 Kfz/Tag
Kolzenburg
Jänickendorf
Forst Zinna
Neuhof
Grüna
0 1000 2000 m
Kloster Zinna
Stadt Luckenwalde
Lärmaktionsplan
Belastete Straßen laut Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt
Lärmkartierung 3. Stufe (2017)
Darstellung: Stadt Luckenwalde, E.Buß, 28.06.2023

2017

Gottsdorf
Ruhlsdorf
Frankenfelde
Woltersdorf
Frankenförde
Luckenwalde
> 8000 Kfz/Tag
Kolzenburg
Jänickendorf
Forst Zinna
Neuhof
Grüna
Kloster Zinna
0
1000
2000
m
Stadt Luckenwalde
Lärmaktionsplan
Belastete Straßen laut Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt
Lärmkartierung 4. Stufe (2022)
Darstellung: Stadt Luckenwalde, E.Buß, 28.06.2023

2022

Bericht des Landesamtes für Umwelt zur Lärmkartierung 2022 und Entwicklung 2022-2022

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)	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70 - 74	ab 75
Anzahl	274	190	257	93	0

L_{Night} in dB(A)	ab 45 - 49	ab 50 - 54	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70
Anzahl	292	191	256	91	0	0

Tag (6:00 Uhr – 22:00 Uhr)

L_{DEN} in db(A)	2012	2017	2023
>55 – 60	384	162	274
>60 – 65	420	93	190
>65 – 70	319	53	257
>70 – 75	255	26	93
>75	36	0	0

Nachts (22:00 Uhr – 6:00 Uhr)

L_{NIGHT} in db(A)	2012	2017	2023
>45 - 50	517	164	292
>50 – 55	413	105	191
>55 – 60	345	61	256
>60 – 65	289	32	91
>65 – 70	94	0	0
>70	4	0	0

Einschätzung
Stadt Luckenwalde:
ca.450 Betroffene
> 65 L_{DEN} in db(A)

16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung):

„§ 2 Immissionsgrenzwerte

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

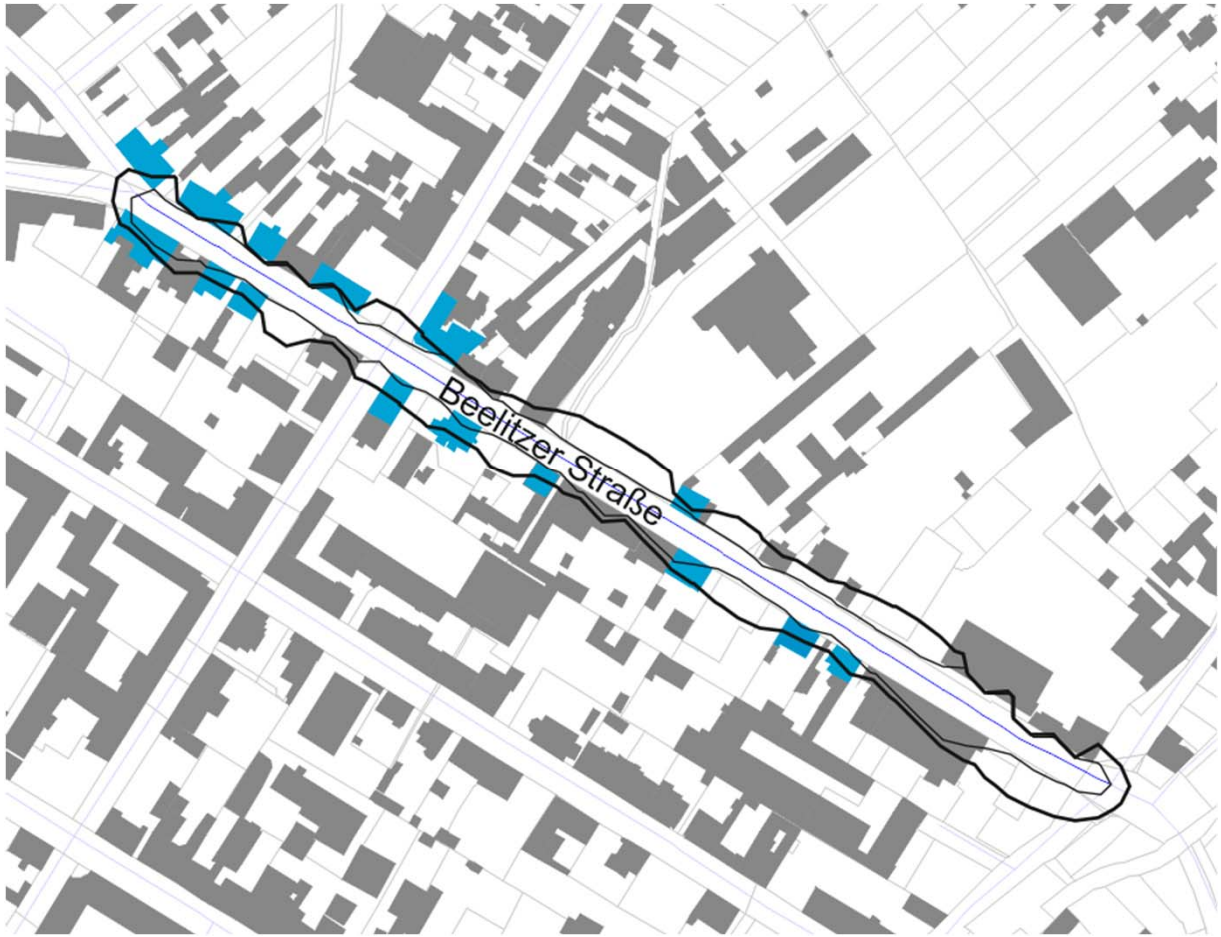
	Tag	Nacht
1.	*an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen*	
	57 Dezibel (A)	*47 Dezibel (A)*
2.	*in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten*	
	59 Dezibel (A)	*49 Dezibel (A)*
3.	*in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten*	
	64 Dezibel (A)	*54 Dezibel (A)*
4.	*in Gewerbegebieten*	
	69 Dezibel (A)	*59 Dezibel (A)“*

→ > 64 dB (A) tags (54 dB (A) nachts = Werte für Wohnnutzungen überschritten

→ > 70 dB (A) tags (60 dB (A) nachts) = Bundesverwaltungsgericht nimmt eine Pflicht zum Einschreiten an

→ Nicht nur allgemeine Maßnahmen, auch sondern konkrete Maßnahmen für die betroffenen Straßenzüge erforderlich

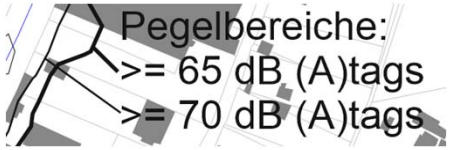
Überprüfung der Betroffenheit:



Pegelbereiche:
>= 65 dB (A)tags
>= 70 dB (A)tags

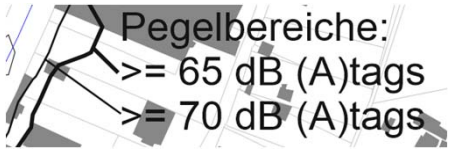
> 64 dB (A) = Werte für Wohnnutzungen überschritten

Überprüfung der Betroffenheit:



> 64 dB (A) = Werte für Wohnnutzungen überschritten

Überprüfung der Betroffenheit:



> 64 dB (A) =
Werte für
Wohnnutzungen
überschritten

Zwischenfazit:

Grundsätzlich eine positive Entwicklung der Lärmbelastung!

Aber: Massive Probleme im Bereich der belasteten Straßen

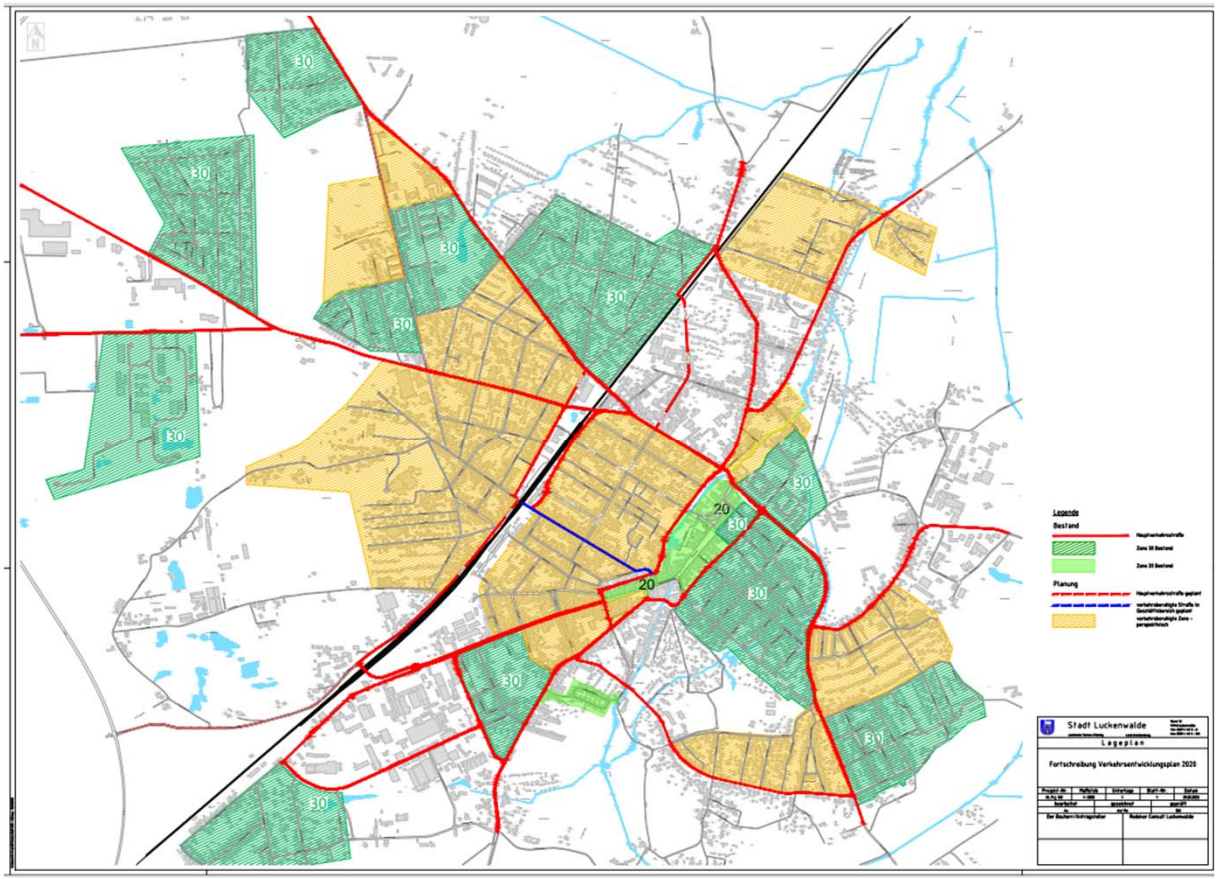
→ Dringende Handlungserfordernis
→ Allgemeine Maßnahmen „Attraktiver Umweltverbund“ reichen nicht aus
→ Prüfung, ob Maßnahmen an den belasteten Straßen möglich sind.

Mögliche Maßnahmen:

- Reduzierung des Durchgangsverkehr
- Reduzierung der Geschwindigkeit
- (Maßnahmen an der Fahrbahn kommen nicht in Betracht)

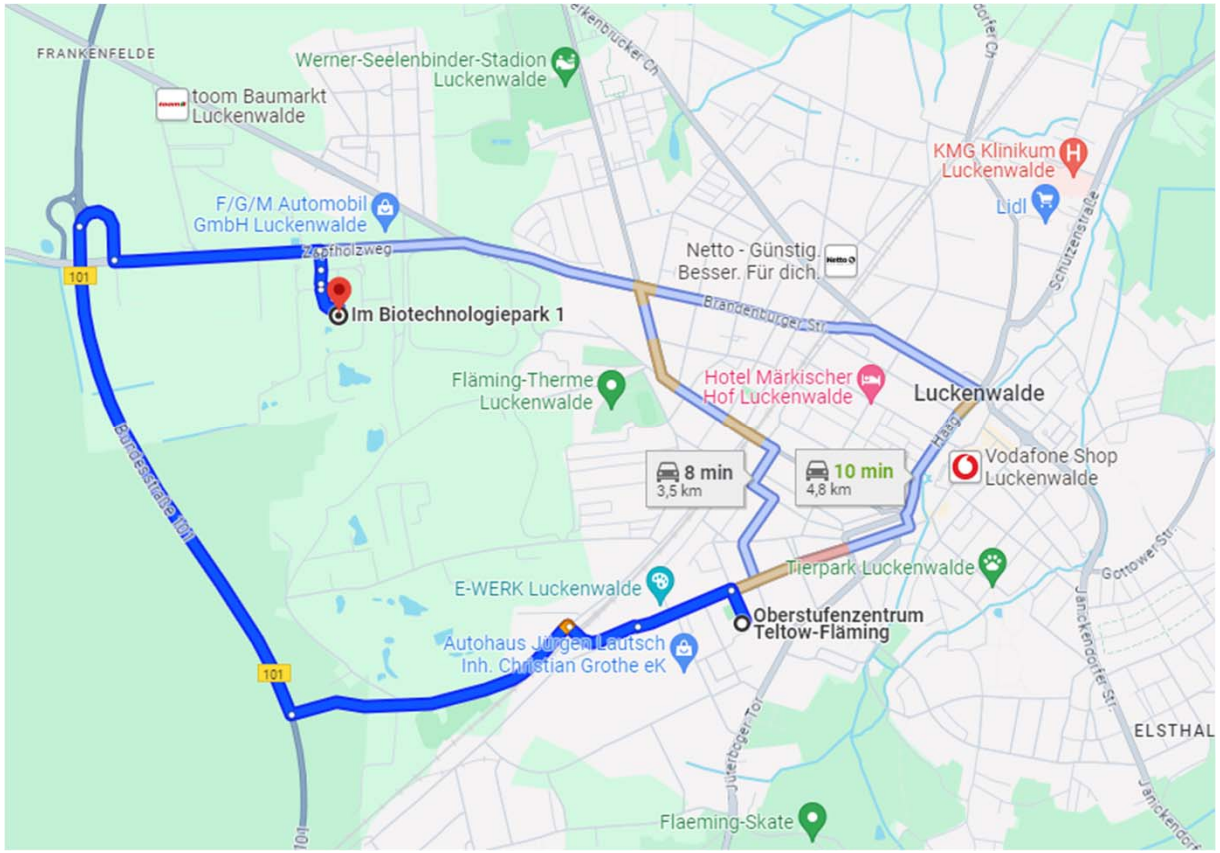
Exkurs 1:

Wie verändert sich der Verkehr aufgrund der Maßnahmen des VEP (Tempo 20/30 – Zonen)?



Situation 1:

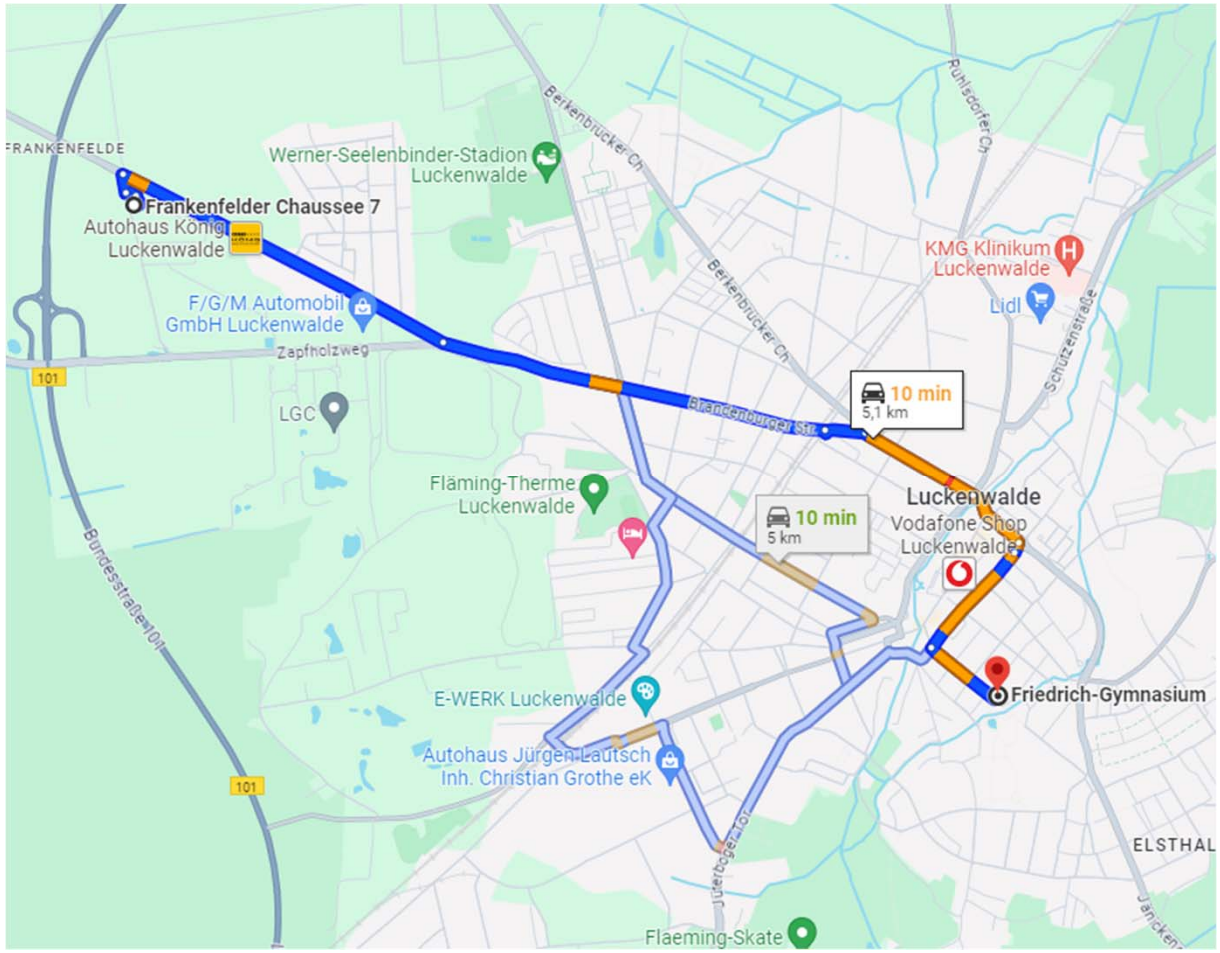
Beispiel: vom Biotechnologiepark zum Oberstufenzentrum



Deutlich höhere Fahrtdauer auf der Alternativroute über die Hauptstraßen
– kaum Verlagerung innerhalb der Stadt, eher Verlagerung auf die Ortsumfahrung

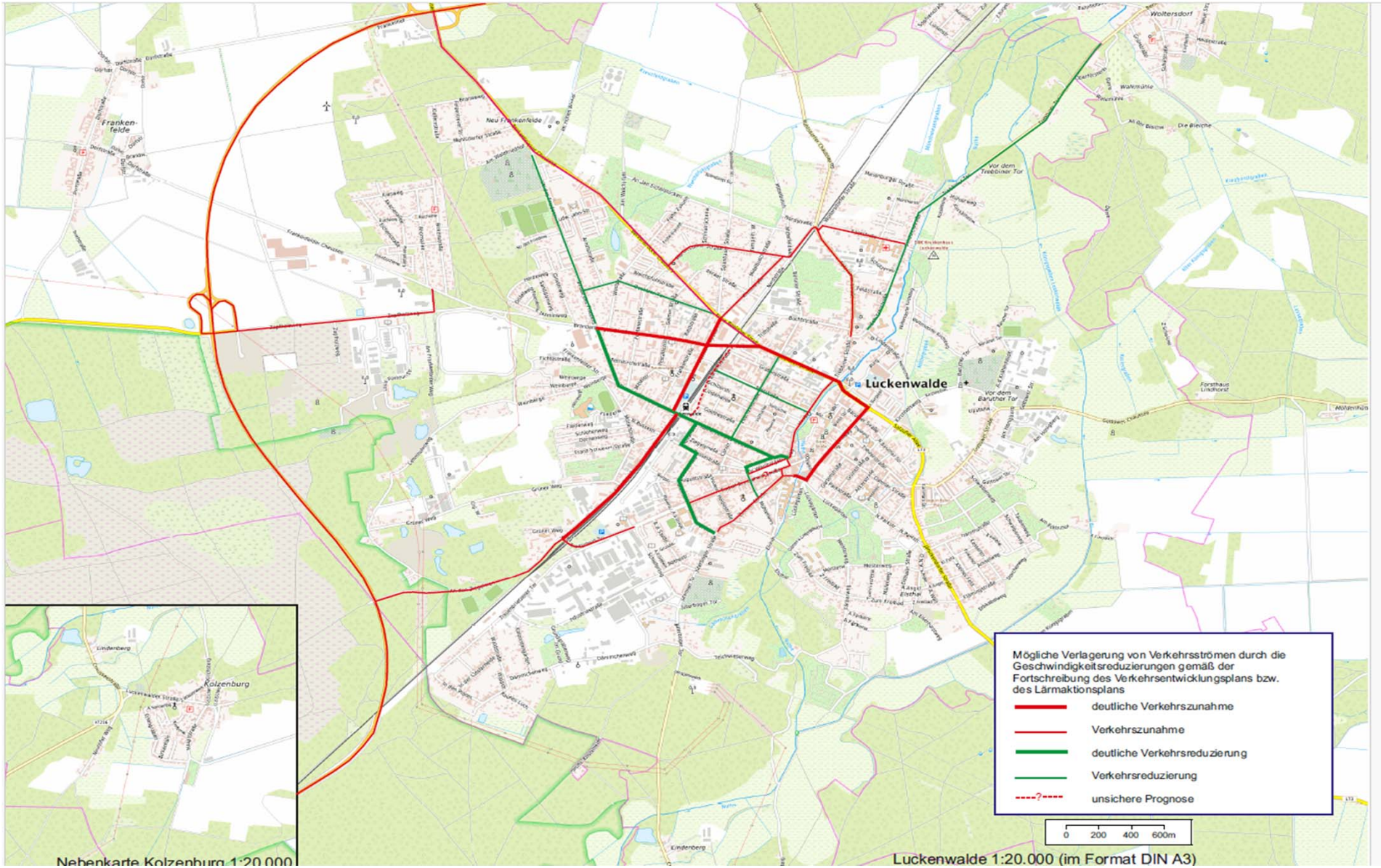
Situation 2:

Beispiel: von Marktkauf zum Friedrich-Gymnasium



Bereits jetzt ungefähr gleiche Fahrtzeiten auf beiden Routen –
Verlagerung auf Hauptverkehrsstraße wahrscheinlich

Abschätzung der Verkehrsverlagerung:



Exkurs 2:

Ist der Durchgangsverkehr ein Problem in Luckenwalde?

Grobe Überprüfung (22.01/23.01.2024) anhand von Routenplanern: Wie oft wird der Verkehr zwischen der Autobahnabfahrt Niemegk und dem Gewerbegebiet Baruth durch Luckenwalde geleitet?

Ergebnis Durchgangsverkehr vormittags (wenig Verkehr in Luckenwalde):

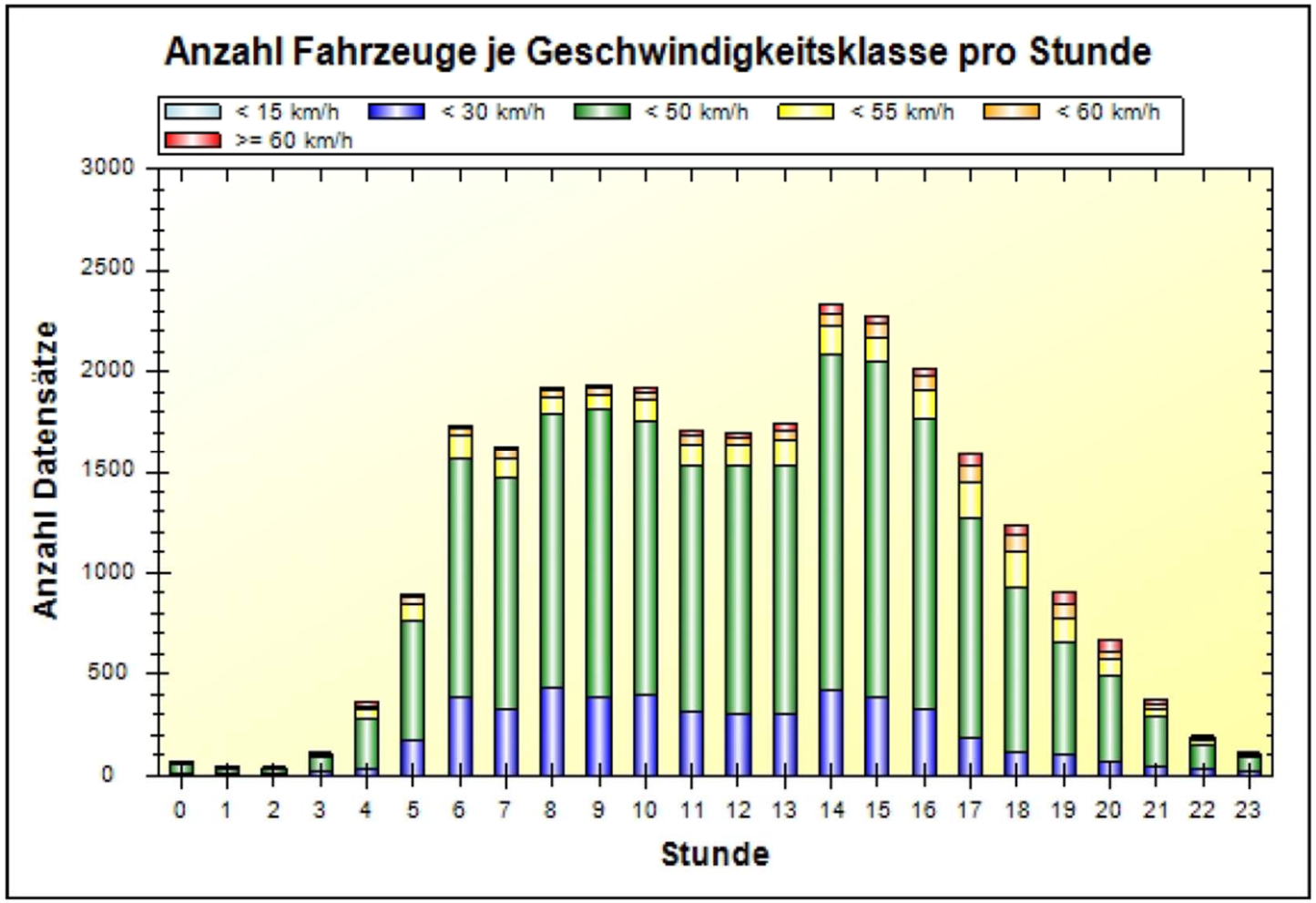
A9 Anschluss Niemegk – Baruth (und Gegenrichtung)
Baruth-Gewerbegebiet – A9 Anschluss Niemegk
Baruth-Gewerbegebiet – Treuenbrietzenn (und Gegenrichtung)
Jüterbog – Klausdorf (und Gegenrichtung)
Treuenbrietzen – Klausdorf
Treuenbrietzen – Wünsdorf (und Gegenrichtung)

Ergebnis Durchgangsverkehr nachmittags (viel Verkehr in Luckenwalde)

~~A9 Anschluss Niemegk – Baruth (und Gegenrichtung)~~
~~Baruth-Gewerbegebiet – A9 Anschluss Niemegk~~
~~Treuenbrietzen - Baruth-Gewerbegebiet – Treuenbrietzen (und Gegenrichtung)~~
Jüterbog – Klausdorf ~~(und Gegenrichtung)~~
~~Treuenbrietzen – Klausdorf~~
Treuenbrietzen – Wünsdorf ~~(und Gegenrichtung)~~

→ Kein Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung
→ Hohe Verkehrsbelastung in Luckenwalde = weniger Durchgangsverkehr

Typischer Tagesverlauf der Verkehrsbelastung in Luckenwalde:

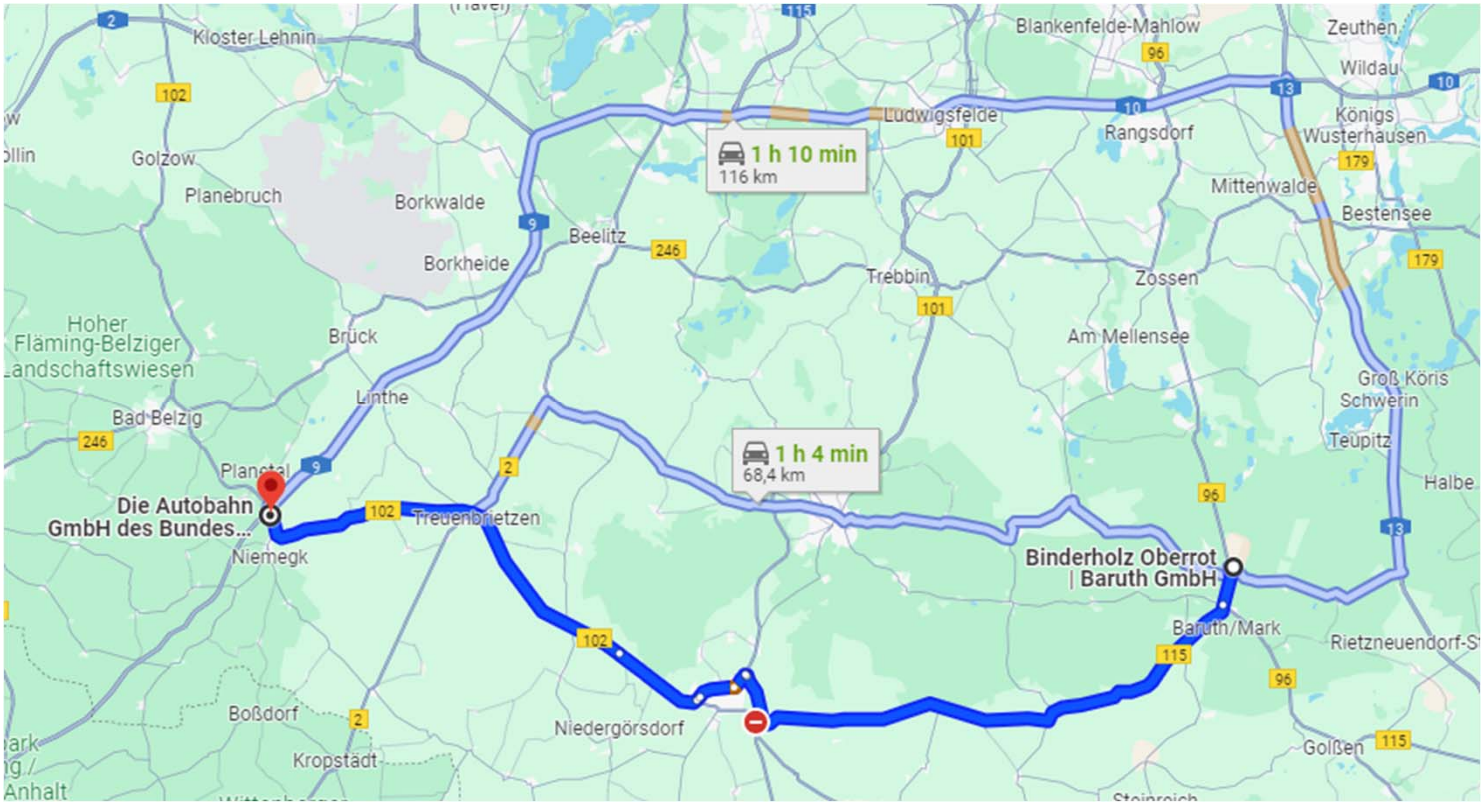


Verkehrszählung Käthe-Kollwitz-Straße 2021

Exkurs 3:

Ach so. Kein Durchgangsverkehr in Luckenwalde? Sind die Holzlaster Halluzinationen?

Detaillierte Überprüfung (29.01.2024 – 11.02.2024) anhand von Routenplanern: Welcher Verkehr zwischen den umliegenden Städten und Gemeinden sowie Gewerbegebieten wird durch Luckenwalde geleitet?



Untersuchte Verbindung: A9 Auffahrt Niemegk – Gewerbegebiet Baruth (und Gegenrichtung)

Exkurs 3:

Warum fahren die Holzlaster durch Luckenwalde?

Verbindung	Durchschnitt-liche Fahrtdauer in Minuten	Kürzeste Fahrtdauer in Minuten	Längste Fahrtdauer in Minuten	Anzahl der kürzesten Fahrtdauer bei 21 Abfragen
B102, B2, L80 - K7223 (Gottower Straße) - K7222 - L70 - K7225	66,0	66	68	15
A9, A10, A13	66,9	64	70	8
B102, B115	67,9	67	70	1
A9, B246, B96	69,1	67	71	
B102, B2, L80 - L73 (Jänickendorfer Straße)	70,2	68	73	

Verbindung A9 Autobahnauffahrt Niemegk – Gewerbegebiet Baruth

→ Extrem geringe Unterschiede in der „Fahrtdauer ohne Verkehr“ führen dazu, dass geringe Störungen zur Benutzung von Alternativrouten führen

→ Mautstrecken und Baustellen als Faktor für die Verkehrswegewahl

Maßnahme Verbot für Durchgangsverkehr

Eine Beschränkung des Durchgangsverkehrs mit 253 „Verbot für Kraftfahrzeuge über 3t“ und Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“, Zusatzzeichen 7,5 t.

Anlage 2, Nr. 30.1 zur Straßenverkehrsordnung:

„*Durchgangsverkehr liegt nicht vor, soweit die jeweilige Fahrt*

a) dazu dient, ein Grundstück an der vom Verkehrsverbot betroffenen Straße oder an einer Straße, die durch die vom Verkehrsverbot betroffene Straße erschlossen wird, zu erreichen oder zu verlassen,

b) dem Güterverkehr im Sinne des § 1 Absatz 1 des Güterverkehrsgesetzes in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeorts des jeweiligen Fahrzeugs (Ortsmittelpunkt), dient; dabei gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb des Gebietes liegt, zu dem Gebiet, oder

c) mit im Bundesfernstraßengesetz bezeichneten Fahrzeugen, die nicht der Mautpflicht unterliegen, durchgeführt wird.

:

→ Verbot Durchgangsverkehr nur begrenzt wirksam wegen 75 km-Radius, und schwierig begründbar

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Eine Beschränkung des zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit Verkehrszeichen 274 auf 30 km/h mit dem Zusatzschild Lärmschutz

→ Handlungsbedarf besteht.

Tempo 30 statt 50 führt zu einer deutlich wahrnehmbaren Lärmpegelsenkung um bis zu 4 dB (A).

Die Fahrtzeitverlängerung beträgt ca. 4 Sekunden auf 100 m
Das bedeutet:
Beelitzer Straße (400 m) – ca. 16 Sekunden
Salzufler Allee (150 m) – ca. 6 Sekunden
Schützenstraße (780 m) – ca. 32 Sekunden

Aber: Geschwindigkeitsreduzierungen haben deutlich weniger Auswirkungen auf die Fahrtdauer als Halte aufgrund von Lichtsignalanlagen, haltenden Fahrzeugen und Abbiegevorgängen (Quelle: Umweltbundesamt: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptstraßen, 2016)

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Verkehrsflusshemmende Linksabbiegesituationen und Lichtsignalanlagen entlang der Beelitzer Straße

Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung

Eine Geschwindigkeitsreduzierung zum Lärmschutz ist nur dann zulässig, wenn es nicht zu einer Verlagerung des Verkehrs in signifikanter Größe auf andere Verkehrswege kommt.

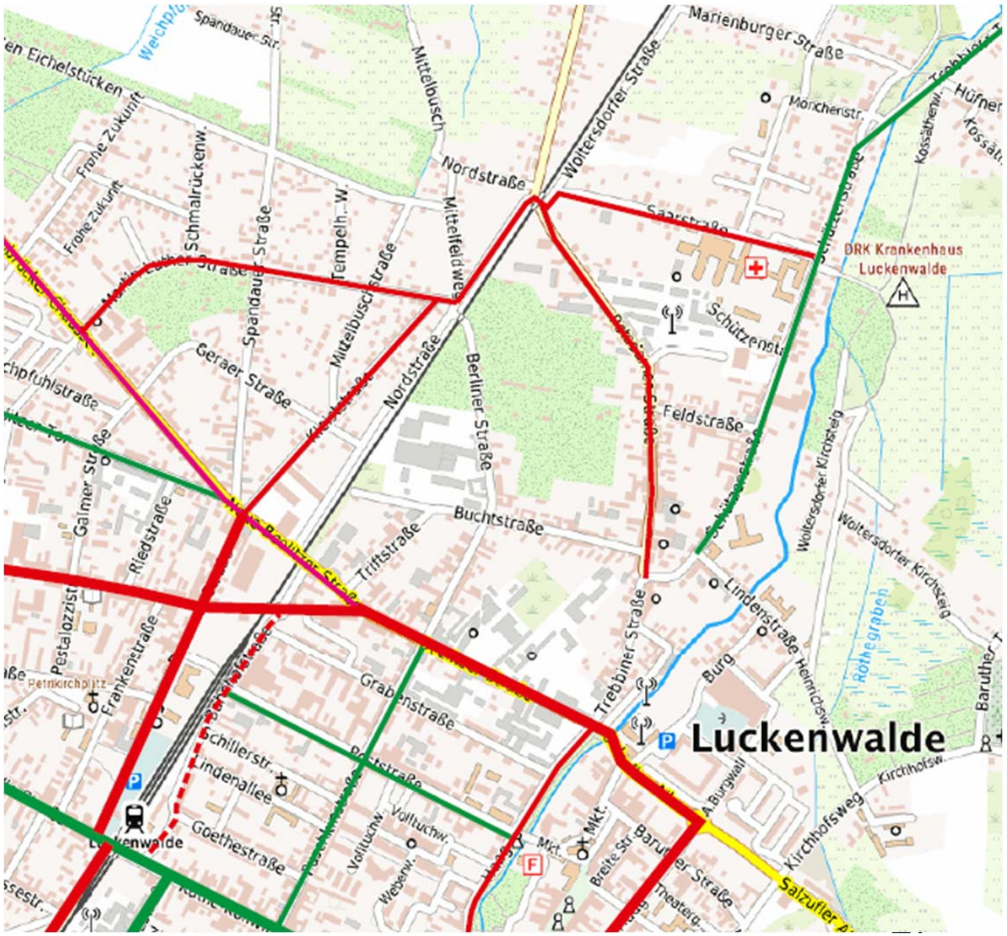
Prüffälle möglicher Verlagerungen:

Von Beelitzer Straße/Schützenstraße auf Martin-Luther-Straße/Woltersdorfer Straße/Saarstraße

Von Beelitzer Straße/Schützenstraße auf Kleiststraße/Woltersdorfer Straße/ Saarstraße oder auf Triftstraße/ Buchtstraße

Von Schützenstraße auf Potsdamer Straße

Als Zufahrt zur B101 von Schützenstraße auf Beelitzer Straße/ Berkenbrücker Chaussee



Prüfung Verlagerungseffekte

Fahrtdauerverlängerung
- Beelitzer Straße 16 Sekunden
- Salzufler Allee 6 Sekunden
- Schützenstraße 32 Sekunden

Von Beelitzer Straße / Schützenstraße auf Martin-Luther-Straße / Woltersdorfer Straße / Saarstraße

Tabelle 6: Vergleich der Fahrtzeiten zwischen der Berkenbrücker Chaussee (Ecke Martin-Luther-Straße) und der Schützenstraße (Ecke Saarstraße)

Strecke	Länge	Fahrtzeit aktuell („ohne Verkehr“)	Fahrtzeit nach Anordnung 30 km/h
Martin-Luther-Straße – Woltersdorfer Straße – Saarstraße	1,7 km	3 Minuten	+- 0
Berkenbrücker Chaussee – Neue Beelitzer Straße – Beelitzer Straße – Trebbiner Straße – Schützenstraße	2,4 km	4 Minuten	+ 48 Sekunden

Prüfung Verlagerungseffekte

Fahrtdauerverlängerung
- Beelitzer Straße 16 Sekunden
- Salzufler Allee 6 Sekunden
- Schützenstraße 32 Sekunden

Von Beelitzer Straße / Schützenstraße auf Kleiststraße / Woltersdorfer Straße
oder auf Triftstraße / Buchtstraße

Tabelle 7: Vergleich der Fahrtzeiten zwischen der Kleiststraße / Ecke Neue Beelitzer Straße bis zur Schützenstraße / Ecke Saarstraße

Strecke	Länge	Fahrtzeit aktuell („ohne Verkehr“)	Fahrtzeit nach Anordnung 30 km/h auf der Beelitzer Straße und der Schützenstraße
Kleiststraße – Woltersdorfer Straße – Saarstraße	1,6 km	3 Minuten	+- 0
Neue Beelitzer Straße – Triftstraße – Buchtstraße – Potsdamer Straße – Schützenstraße	1,8 km	4 Minuten	+- 0
Neue Beelitzer Straße – Beelitzer Straße – Trebbiner Straße – Schützenstraße	2,0 km	4 Minuten	+ 48 Sekunden

Prüfung Verlagerungseffekte

Fahrtdauerverlängerung
- Beelitzer Straße 16 Sekunden
- Salzufler Allee 6 Sekunden
- Schützenstraße 32 Sekunden

Von Schützenstraße auf Potsdamer Straße

Keine Effekte zu erwarten. Von der Trebbiner Straße aus ist der Parkplatz Saarstraße / Ecke Schützenstraße weiterhin über die Schützenstraße schneller zu erreichen als über die Potsdamer Straße / Saarstraße. Der Parkplatz in der Saarstraße ist bereits jetzt über die Potsdamer Straße schneller zu erreichen.

Eine Verlagerung findet allenfalls bei LIDL statt. Die Zufahrt Potsdamer Straße ist dann schneller zu erreichen als die Zufahrt Schützenstraße

Prüfung Verlagerungseffekte

Fahrtdauerverlängerung
- Beelitzer Straße 16 Sekunden
- Salzufler Allee 6 Sekunden
- Schützenstraße 32 Sekunden

Als Zufahrt zur B101 von Schützenstraße auf Beelitzer Straße/ Berkenbrücker Chaussee

Tabelle 5: Vergleich der Fahrtzeiten zwischen dem Stadtzentrum und der B101 in Richtung Norden (Haag 1 – B101 bei Woltersdorf)

Strecke	Länge	Fahrtzeit aktuell (ohne Verkehr)	Fahrtzeit nach Anordnung 30 km/h
Beelitzer Straße – Neue Beelitzer Straße – Berkenbrücker Chaussee – B101	10,4 km	10 Minuten	+ 16 Sekunden
Trebbiner Straße – Schützenstraße – Trebbiner Tor – Kreisstraße über Woltersdorf	6,6 km	8 Minuten	+ 32 Sekunden

Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an den belasteten Bereichen der Hauptverkehrsstraßen

Reduzierung der Lärmbelastung um ca. 4 dB (A)

Verlängerung der Fahrtdauer um 6 – 32 Sekunden.

Verstetigung des Verkehrs durch Reduzierung der verkehrsbedingten Halte

Reduzierung der Verkehrsverlagerung aus den zukünftigen Tempo 30-Zonen laut Verkehrsentwicklungsplan (v.a. an der Beelitzer Straße)

Reduzierung des Durchgangsverkehrs bereits aufgrund von minimaler Fahrtdauerverlängerung möglich

Maßnahmen zur Verhinderung von Verkehrsverlagerung auf Wohnstraßen:

- Durchfahrtssperre in der Martin-Luther-Straße zwischen Einmündung Kleiststraße und Woltersdorfer Straße
- 30 km/h in der Triftstraße und der Buchtstraße

Empfehlung:

Berkenbrücker Chaussee
Martin-Luther-Straße
Spandauer Straße
Tempelh.
Mittelbuschstraße
Mittelfeldweg
Saarstraße
DRK Krankenhaus Luckenwalde
Schützenstr.
Potsdamer Straße
Weichpfuhlstraße
Geraer Straße
Kleiststraße
Nordstraße
Berliner Straße
Feldstraße
Beelitzer Tor
Galmer Straße
Riedstraße
Fontanestraße
Neue Beelitzer Straße
Triftstraße
Buchtstraße
Schützenstraße
Woltersdorfer Kirchsteig
Baruther Tor
Pestalozzistr.
Dessauer Straße
Frankenstraße
Petrikirchplatz
Bahnhofstraße
Beelitzer Straße
Grabenstraße
Trebbiner Straße
Lindenstraße
Röthegraben
Luckenwalde
Schillerstr.
Lindenallee
Poststraße
Salzufler Allee
Kirchhofsweg
Vor dem Baruther Tor
Upstallw.
Goethestraße
Puschkinstraße
Baruther Str.
N. Bussestr.
Käthe-Kollwitz-Straße
Ziegelstraße
Bussestraße
Holzstraße
Carlstr.
Kl. Weinbergstr.
Gr. Weinbergstr.
Breite Straße
Kleiner Haag
Theaterstraße
N. Baruther Str.
Gottower Straße
Am Honigberg
L73
30

Weitere Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2024

Übernahme und Konkretisierung mittelbar oder unmittelbar lärmrelevanter Maßnahmen aus der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

- Tempo 30-Zone / Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- Durchfahrtsperre Martin-Luther-Straße und 30 km/h Schützenstraße
- Radverkehrskonzept
- Maßnahmen zum Fußverkehrskonzept
- Verkehrsexperiment Fahrradschutzstreifen
- Radfahrer- und fußgängerfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten
- Weitere Optimierung Rufbuslinie

Übernahme mittelbar oder unmittelbar lärmrelevanter Maßnahmen aus dem Klimaschutz- und Energiekonzept

- Insbesondere Maßnahmen, die der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer dienen

Übernahme von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Teltow-Fläming

- Querungshilfen an Ortseingängen wenn notwendig
- Beleuchtung Flaeming-Skate zwischen Kolzenburg und Luckenwalde

Handlungsansatz zur Festlegung Ruhiger Gebiete
Kurzer Exkurs zu sonstigen Lärmquellen (Bahnverkehr, Freizeitlärm, Gewerbe- und Industrielärm, Fluglärm)

Weiteres Verfahren

19. März bis 19. April 2024	Beteiligungsverfahren
Parallel	Bei Bedarf Abstimmung mit den Fraktionen
Bis 25. April 2024	Fertigstellung der Vorlage für die Beschlussfassung
7. Mai 2024	SWU-Ausschuss
28. Mai 2024	Stadtverordnetenversammlung
18. Juli 2024	Fristende Meldung EU

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit