

Bericht (Entwurf)

Lärmaktionsplanung Runde 4 Eisenhüttenstadt

17. Januar 2024

Ramboll Smart Mobility DE

Bericht

Lärmaktionsplanung Runde 4 Eisenhüttenstadt

Auftraggeber

Stadt Eisenhüttenstadt

Bereich Stadtentwicklung/Stadtumbau

Zentraler Platz 1

15890 Eisenhüttenstadt

Auftragnehmer

Ramboll Deutschland GmbH
Department Smart Mobility DE
(ehem. LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Michael.schreiber@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Ashkan Ardeshirdavani M. Sc.

Berlin, 17. Januar 2024

1	Einleitung	1	Eisenhüttenstadt
			Lärmaktionsplanung
			Runde 4
			Bericht
			17. Januar 2024
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	1	
1.2	Untersuchungsgebiet	3	
1.3	Auslösepegel und Grenzwerte	3	
1.4	Zuständige Behörden	3	
1.5	Vorgehensweise	4	
2	Bestandsanalyse	4	
2.1	Auswertung der Lärmkartierung	4	
2.2	Straßenverkehrsinfrastruktur	13	
2.3	Evaluierung der Umsetzungsstände der Maßnahmen aus dem LAP der zweiten Runde	15	
2.4	Vorhandene Planungen	20	
	2.4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2022)	21	
	2.4.2 Stadtumbaustrategie Eisenhüttenstadt 2020-2030 (2020)	22	
	2.4.3 Integriertes Entwicklungskonzept Eisenhüttenstadt, Dezember 2016	24	
	2.4.4 Weitere Planungen	26	
3	Maßnahmenplanung	28	
3.1	Generelle Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr	28	
3.2	Maßnahmenkonzept Straßenverkehr	32	
	3.2.1 Vermeidung von Kfz-Verkehr	32	
	3.2.2 Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln	34	
	3.2.3 Bündelung und räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehr.	38	
	3.2.4 Verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehrs	40	
3.3	Generelle Lärminderungsmaßnahmen im Schienenverkehr	46	
4	Wirkungsanalyse	52	

Eisenhüttenstadt	5	Ruhige Gebiete	54
Lärmaktionsplanung			
Runde 4			
Bericht		5.1 Auswahl ruhiger Gebiete	54
		5.2 Hinweise zum Schutz und zur Entwicklung ruhiger Gebiete	55
17. Januar 2024	6	Zusammenfassung	57
	7	Verfahrensverlauf	58
		Tabellenverzeichnis	59
		Abbildungsverzeichnis	59
		Anhang	61

1 Einleitung

Für die Stadt Eisenhüttenstadt soll der Lärmaktionsplan der zweiten Runde aus dem Jahr 2013 fortgeschrieben werden. Da im Jahr 2017 noch nicht alle geplanten Maßnahmen umgesetzt waren, hat die Stadt diesen weitergeführt und eine grundlegende Überarbeitung für die aktuelle vierte Runde vorgesehen. Wesentliches Ziel der Fortschreibung ist die Erfüllung der Pflichtaufgabe gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG. Grundlage ist die vom Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) erstellte Lärmkartierung für den Straßenverkehr.

1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)¹, das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005² die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm³ in nationales Recht umsetzt.

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher geregelt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern zu regeln.

Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm.

¹ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) geändert worden ist.

² Gesetz zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005; Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005.

³ 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, geändert durch: Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1226 der Kommission vom 21. Dezember 2020 Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 269/65 vom 28.07.2021.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen und spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Gemäß § 47 BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Untersuchungsraumes und der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

Gemäß § 47 Abs. 6 BImSchG und § 47d Abs. 6 BImSchG sind die im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz StVG, Straßenverkehrsordnung StVO) durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Seit dem 31. Dezember 2021 ist nach der 34. BImSchV § 5 Abs. 1 ein neues Berechnungsverfahren⁴ für den Umgebungslärm anzuwenden. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der zweiten Runde (besonders die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen) ist daher nicht möglich. Zusätzlich wurden die Grenzen der Pegelklassen nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 BImSchV überarbeitet. Eine neue Rundungsregelung führt zu einer Verschiebung der Klassengrenzen um 0,5 dB(A). Es wird eine deutliche Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber der vorherigen zweiten Runde erwartet. (LAI, März 2022)

Zusätzlich sind im Vergleich zur zweiten Runde nach der 34. BImSchV § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 neben der Anzahl lärmbelasteter Menschen durch den Straßenverkehr auch Angaben zur geschätzten Zahl ischämischer Herzkrankheiten (Erkrankungen der Herzkranzgefäße), starker Belästigung und starker Schlafstörung aufzuführen. Diese sind nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG zu ermitteln.

⁴ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), veröffentlicht am 28. Dezember 2018 im Bundesanzeiger AT 28.12.2018 B7.

1.2 Untersuchungsgebiet

Eisenhüttenstadt ist die größte kreisangehörige Stadt im Landkreis Oder-Spree in Brandenburg. Sie liegt südlich von Frankfurt (Oder) direkt an der polnischen Grenze. Die Stadt gliedert sich in die Ortsteile Fürstenberg (Oder), Schönfließ, Diehlo und Eisenhüttenstadt Mitte.

In Eisenhüttenstadt leben 23.373 Personen auf einer Fläche von 63,50 km². Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 368,3 Personen / km².⁵

Die Stadt ist über die Bundesstraße B 112 an die Autobahn A 12 angebunden. Die B 246 verbindet die Kreisstadt Beeskow und Eisenhüttenstadt miteinander. Die nächstgelegenen Grenzübergänge in das benachbarte Polen befinden sich in Frankfurt (Oder), Coschen und in Guben. Eisenhüttenstadt verfügt über einen Direktanschluss an die Haupteisenbahnstrecke mit Verbindungen nach Berlin, Cottbus, Dresden und Leipzig.

1.3 Auslösepegel und Grenzwerte

Es gibt in Deutschland keine verbindlichen Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Gemäß der Lärmwirkungsforschung ist statistisch nachweisbar, dass bei Mittelungspegeln tagsüber über 65 dB(A) bzw. nachts über 55 dB(A) das Risiko von Herz- / Kreislauferkrankungen zunimmt. Dies entspricht den Prüfwerten, die vom Land Brandenburg empfohlen werden.⁶

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

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

1.4 Zuständige Behörden

Für die Lärmkartierung der vierten Runde an Hauptverkehrsstraßen ist folgende Behörde zuständig:

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

⁵ Land Brandenburg, Landesamt für Umwelt (LfU): Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2022 für die Gemeinde Eisenhüttenstadt. Juni 2022.

⁶ Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg: Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Stand 20.07.2022.

Die Lärmaktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen liegt gemäß BImSchG § 47e Abs.1 in der Verantwortung der Stadt Eisenhüttenstadt. Zuständig ist dort:

Stadtverwaltung Eisenhüttenstadt
Fachbereich Stadtentwicklung
Bereich Stadtentwicklung/Stadtumbau
Zentraler Platz 1
15890 Eisenhüttenstadt

1.5 Vorgehensweise

Die Lärmaktionsplanung für Eisenhüttenstadt hat folgende Schwerpunkte:

- Bestandsanalyse (Kapitel 2),
- Maßnahmenplanung (Kapitel 3).

Die Bestandsanalyse für den Straßen- und Schienenverkehr enthält die Untersuchung der Lärmsituation sowie die Auswertung der bereits vorhandenen Maßnahmen und Planungen.

Darauf aufbauend erfolgt die Zusammenstellung geeigneter Maßnahmen zur Lärminderung in Eisenhüttenstadt. Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen und akustischen Wirkung abgeschätzt, um geeignete bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung zu empfehlen und Prioritäten zu setzen.

2 Bestandsanalyse

2.1 Auswertung der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung erfolgt gemäß den rechtlichen Vorgaben getrennt nach Straßen- und Schienenverkehr.

In der aktuellen vierten Runde der Lärmkartierung waren folgende Straßenabschnitte mit mehr als rund 8.200 Kfz / 24 Stunden kartierungspflichtig:

- Karl-Marx-Straße (außer dem Abschnitt zwischen Poststraße und Friedrich-Engels-Straße)
- Beeskower Straße zwischen Grubenbahnstraße und Oderlandstraße,
- B 112 zwischen Grubenbahnstraße und L 371 und
- Straße der Republik zwischen Karl-Marx-Straße und Oderlandstraße.

In der Lärmkartierung der Runde 2 waren darüber hinaus drei Straßenabschnitte kartierungspflichtig, die aktuell eine geringere Verkehrsmenge als 8.200 Kfz/24 h aufweisen und somit in der Runde 4 nicht kartierungspflichtig sind. Dabei handelt es sich um die

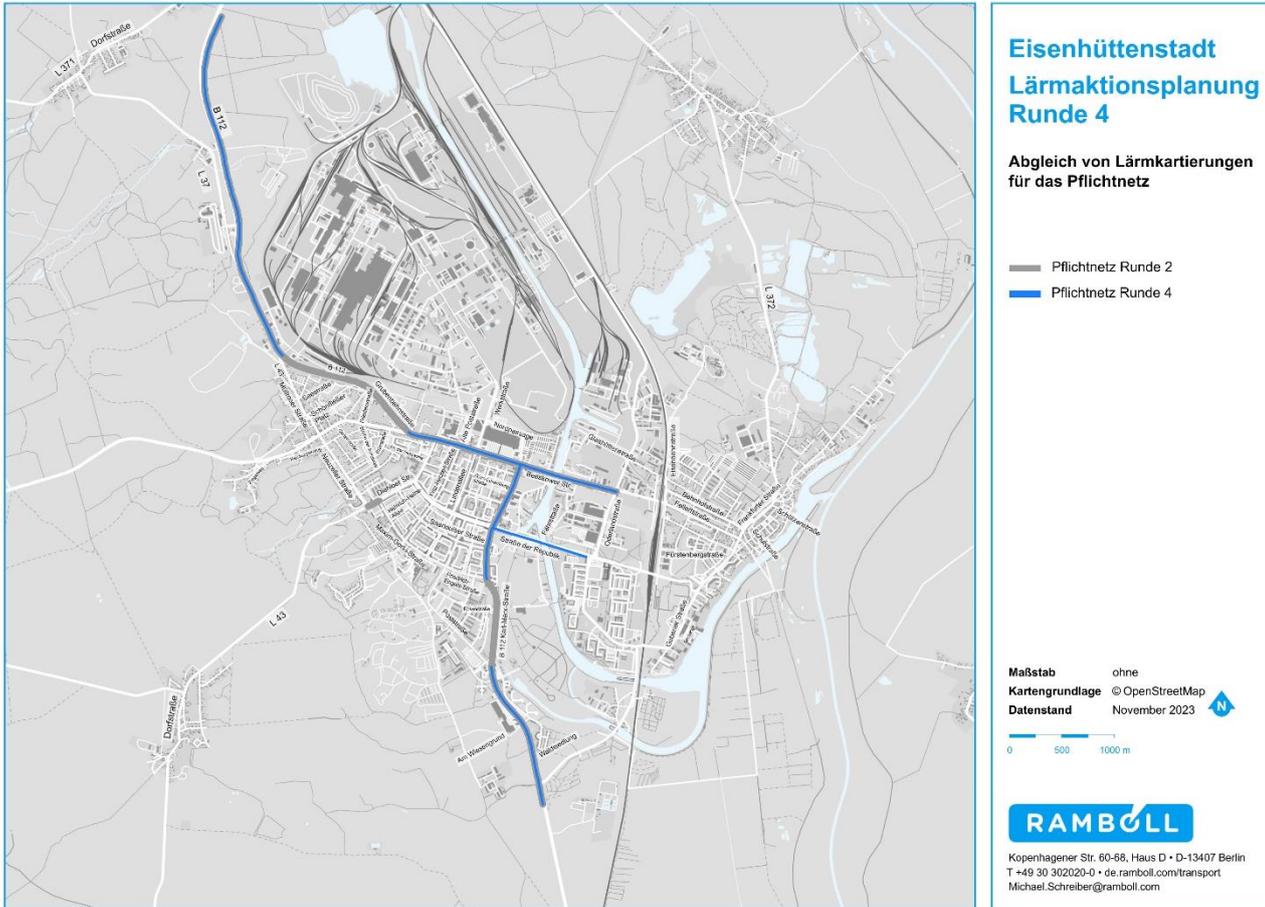
- Diehloer Straße zwischen Neuzeller Straße und Maxim-Gorki-Straße,
- Grubenbahnstraße zwischen Beeskower Straße und Straße 16,
- Karl-Marx-Straße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Poststraße.

Den Vergleich der verpflichtend zu kartierenden Straßenabschnitte in den Runden II und IV zeigt Abbildung 1.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass in der zweiten Runde zusätzlich die Straßen mit über 1.000 Kfz/24 h lärmkartiert wurden. Die aktuelle vierten Runde berücksichtigt diese Straßen nicht.

Abbildung 2 und Abbildung 3 zeigen die aktuellen Lärmkarten für den 24-Stunden-Zeitraum (DEN) und die Nacht (Night). Die farbigen Isophonenflächen stellen die Lärmpegel entlang des Untersuchungsstraßennetzes in 4 m Höhe dar.

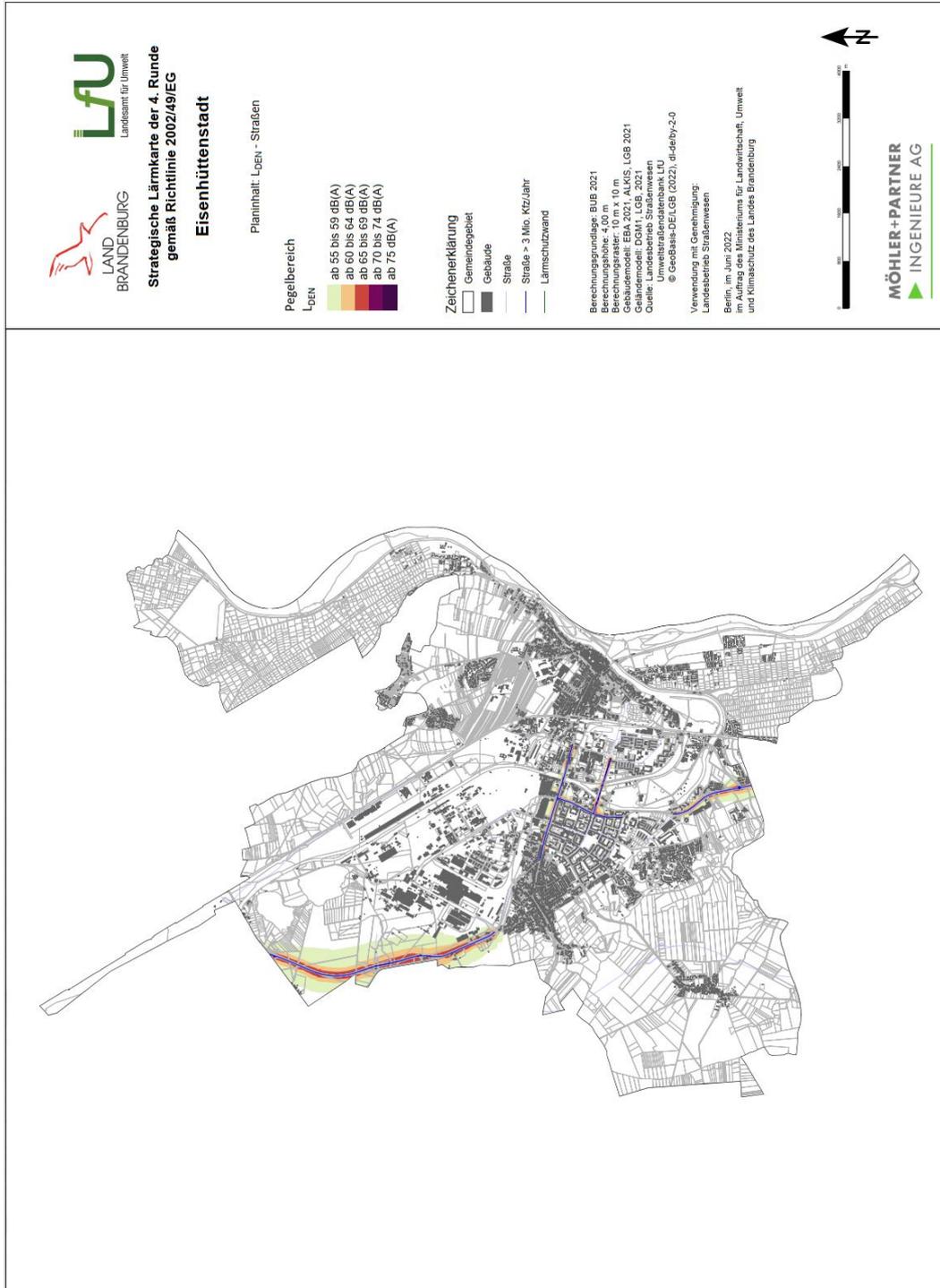
Abbildung 1: Abgleich von Lärmkartierungen für das Pflichtnetz⁷



⁷ Zur besseren Lesbarkeit liegen die Karten des Textteils dem Bericht als Anhang im A3-Format bei.

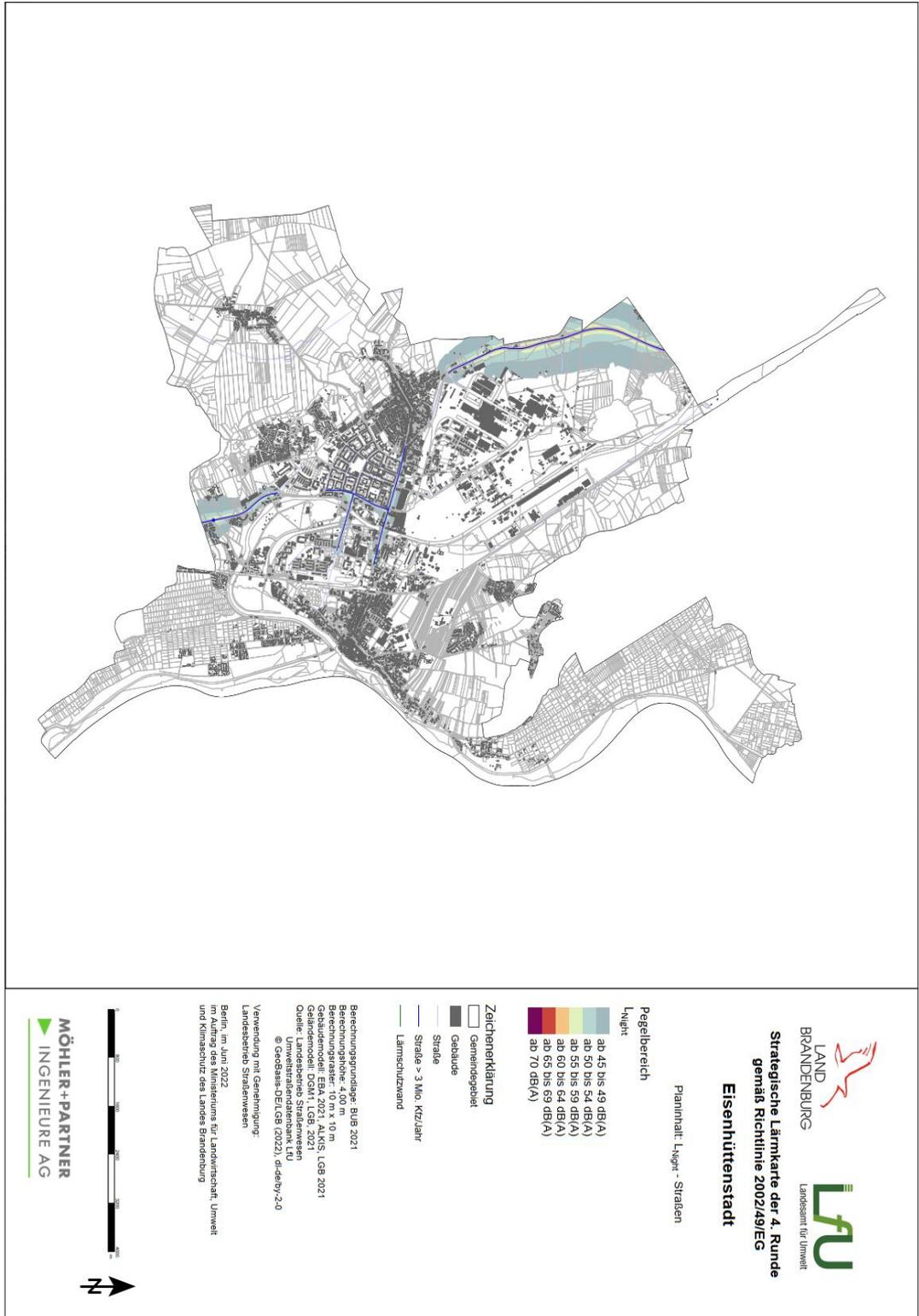
Abbildung 2: Strategische Lärmkarte der vierten Runde - L_{DEN} (24-Stunden-Wert)

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4
 Bericht
 17. Januar 2024



Quelle: LfU Brandenburg.

Abbildung 3: Strategische Lärmkarte der vierten Runde - L_{Night} (Nacht-Wert)



Quelle: LfU Brandenburg.

Tabelle 1 zeigt die Belastetenzahlen entlang des kartierten Straßennetzes. Demnach sind 516 bzw. 575 Personen von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln über 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 dB(A) L_{Night} betroffen.

Es ist zu beachten, dass die Lärmkartierung der Runde 4 auf einem neuen, EU-weit einheitlichem Berechnungsverfahren (BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) beruht. Ein Vergleich der aktuell berechneten Lärmbetroffenheiten mit denen aus der Runde 2 ist daher und aufgrund der unterschiedlichen kartierten Straßenabschnitte nicht möglich.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die lärmbelasteten Flächen sowie die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen, Kitas und Krankenhäusern entlang des Pflichtstraßennetzes. Die folgende Tabelle 3 zeigt die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung.

Tabelle 1: Betroffenheiten durch Straßenverkehrslärm am Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.200 Kfz / 24 Stunden (potenziell gesundheitsgefährdende Pegel sind blau hervorgehoben)⁸

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßen- lärm	Anteil an der Ge- samtbevöl- kerung
≥ 55 bis 59	660	2,8 %	≥ 45 bis 49	741	3,1 %
≥ 60 bis 64	825	3,5 %	≥ 50 bis 54	812	3,4 %
≥ 65 bis 69	509	2,1 %	≥ 55 bis 59	564	2,4 %
≥ 70 bis 74	7	0,0 %	≥ 60 bis 64	11	0,0 %
≥ 75	0	0,0 %	≥ 65	0	0,0 %
Summe	2.001	8,5 %	Summe	2.128	9,1 %

Quelle: LfU Brandenburg.

Tabelle 2: lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser am Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.200 Kfz / 24 Stunden

L_{DEN} dB(A)	Fläche km ²	Anzahl der Wohnungen	Anzahl der Schulge- bäude	Anzahl der Kitage- bäude	Anzahl der Krankenhaus- gebäude
> 55	2,4	707	0	0	0
> 65	0,7	246	1	0	0
> 75	0,1	0	0	0	0

Quelle: LfU Brandenburg.

⁸ L_{DEN} 24h-Pegel (Zeitraum Tag, Abend, Nacht) in dB(A); L_{Night} Nachtlärmpegel (22-6 Uhr) in dB(A)

Tabelle 3: Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) innerhalb der Isophonen-Bänder

Fall	Ischämische Herzkrankheiten	Starke Belästigung	Starke Schlafstörung
Anzahl	1	347	82

Quelle: LfU Brandenburg.

Für die Lärmaktionsplanung sind vor allem die Straßenabschnitte interessant, an denen die Lärmpegel an der Fassade der anliegenden Wohngebäude die genannten Auslösewerte überschreiten. Die Abbildung 4 stellt diese Lärmbrennpunkte dar.

Aus der aktuellen Lärmkartierung lassen sich folgende Lärmbrennpunkte ableiten:

- Beeskower Straße zwischen Grubenbahnstraße und Alte Poststraße
- Beeskower Straße zwischen Fährstraße und Oderlandstraße
- Karl-Marx-Straße zwischen Beeskower Straße und Friedrich-Engels-Straße
- Karl-Marx-Straße zwischen Am Wiesengrund und südliche Höhe der Waldsiedlung

Diese Lärmbrennpunkte wurden auch in der Runde 2 identifiziert.

Der Teilabschnitt der Karl-Marx-Straße zwischen Beeskower Straße und Straße der Republik ist zwar weiterhin von Auslösepegelüberschreitung betroffen, im Vergleich zur zweiten Runde ist aber die Anzahl der Lärmbetroffenheiten deutlich zurückgegangen.

Die Beeskower Straße zwischen Fritz-Heckert-Straße und Lindenallee weist im Gegensatz zur Runde 2 in der aktuellen Lärmkartierung keine relevante Überschreitung der Auslösewerte auf. In der Lärmkartierung liegt in diesem Abschnitt eine im Vergleich zur zweiten Runde um ca. 4.850 Fahrzeuge pro Tag geringere Verkehrsmenge zugrunde. Das entspricht einem Rückgang um rund 30 %. Damit entfällt der Abschnitt als Lärmbrennpunkt.

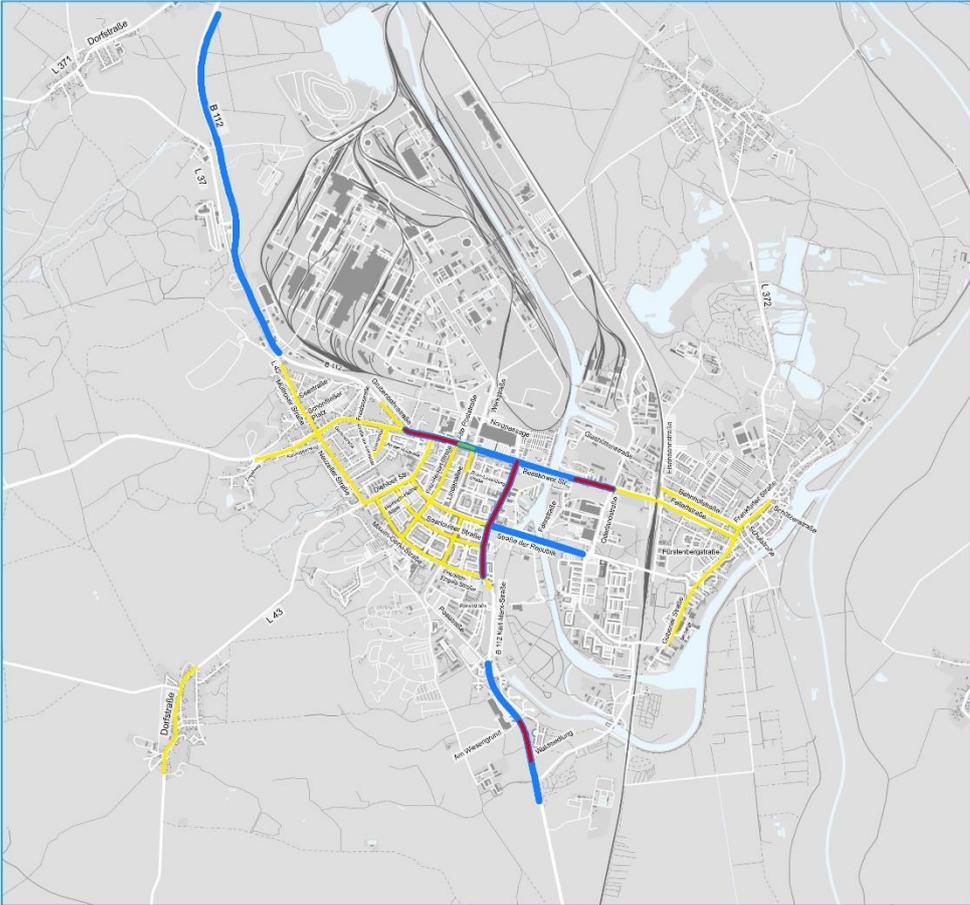
Abbildung 4 enthält zusätzlich die Lärmbrennpunkte aus Runde 2, für die keine aktuelle Lärmkartierung vorliegt. Das betrifft die

- Beeskower Straße zwischen Grubenbahnstraße und Ziegelweg,
- Straße der Republik zwischen Diehloer Straße und Karl-Marx-Straße,
- Grünstraße zwischen Beeskower Straße und Straße der Solidarität,
- Fritz-Heckert- Straße zwischen Maxim-Gorki-Straße und Alte Poststraße,

- Lindenallee zwischen Beeskower Straße und Rosa-Luxemburg-Straße,
- Poststraße zwischen Straße der Republik und Maxim-Gorki-Straße,
- Fellertstraße zwischen Oderlandstraße und Gubener Straße,
- Bahnhofstraße zwischen Eisenbahnstraße und Frankfurter Straße,
- Gubener Straße zwischen Seeberge und Fellertstraße,
- Frankfurter Straße zwischen Fellertstraße und Schützenstraße,
- Saarlouiser Straße zwischen Diehloer Straße und Karl-Marx-Straße,
- Maxim-Gorki-Straße zwischen Diehloer Straße und Poststraße,
- Diehloer Straße zwischen Neuzellerstraße und Beeskower Straße,
- Müllroser Straße zwischen B 112 und Neuzeller Straße,
- Grubenbahnstraße zwischen Beeskower Straße und Friedenstraße,
- Friedrich-Engels-Straße zwischen Maxim-Gorki-Straße und Karl-Marx-Straße und
- Karl-Marx-Straße zwischen Beginn der Bebauung und Friedrich-Engels-Straße.

Hier sind keine aktuellen Aussagen zur Lärmsituation möglich.

Abbildung 4: Lärmbrennpunkte



**Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4**

Lärmbrennpunkte

- Aktuelle Lärmbrennpunkte
- Entfallender Lärmbrennpunkt aus Runde 2
- Lärmbrennpunkte aus der Runde 2 ohne aktuelle Lärmkartierung
- Lärmkartiertes Straßennetz

Maßstab ohne
 Kartengrundlage © OpenStreetMap
 Datenstand November 2023



Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • D-13407 Berlin
 T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport
 Michael.Schreiber@ramboll.com

2.2 Straßenverkehrsinfrastruktur

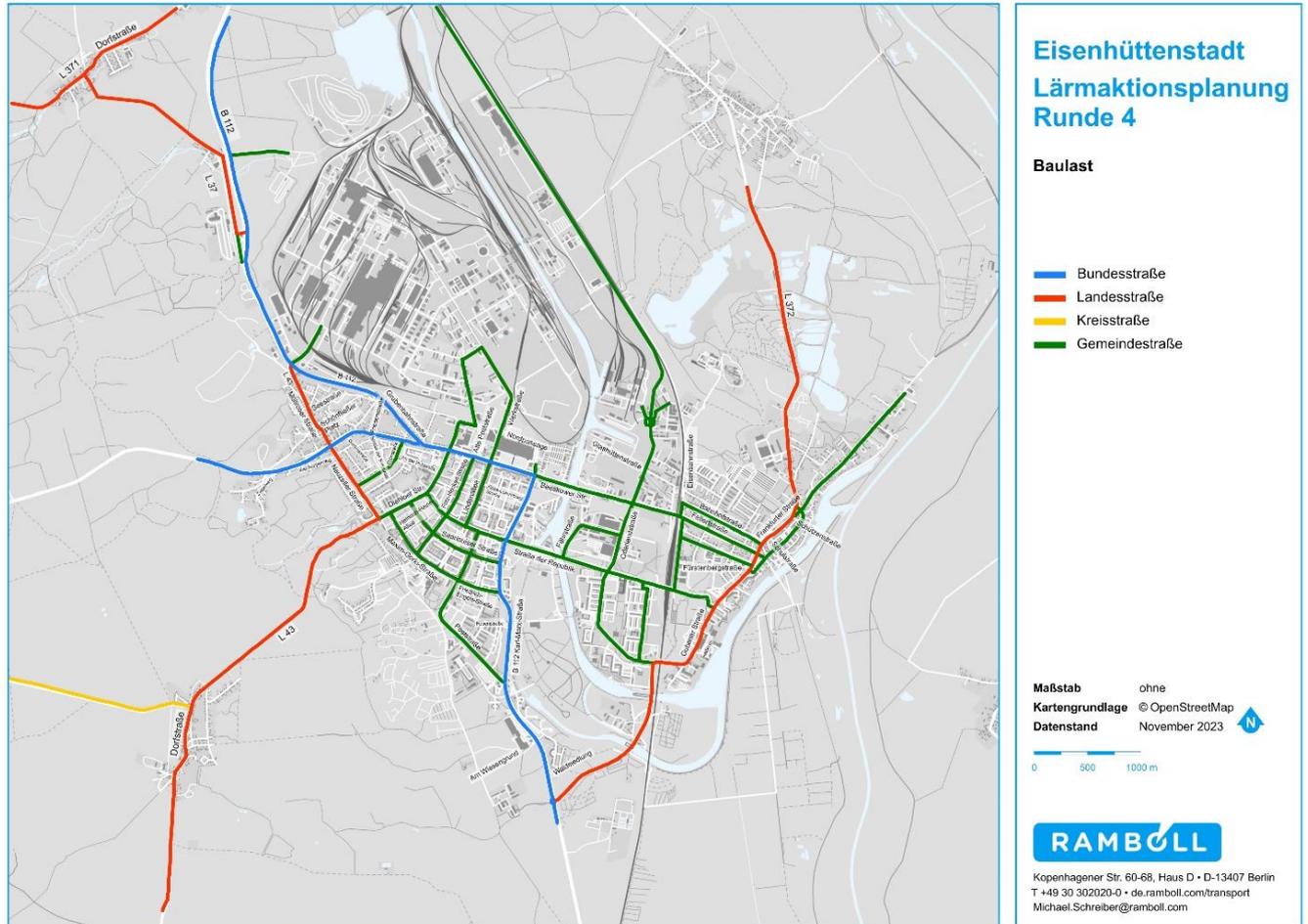
Abbildung 5 gibt eine Übersicht über die Baulasten im Untersuchungsstraßennetz. Neben den Bundesstraßen B 112 und B 246 und den Landesstraßen L 37, L 43, L371 und L 372 liegt die Kreisstraße K 6708 nicht in der Baulast der Stadt.

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4

Bericht

17. Januar 2024

Abbildung 5: Baulast



Innerorts beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel 50 km/h. An den folgenden Straßen sind davon abweichend maximal 30 km/h zulässig (vgl. Abbildung 6):

- Diehloer Straße zwischen An der Holzwolle und Straße der Republik (werktags 7-18 Uhr),
- Diehloer Straße zwischen Maxim-Gorki-Straße und Straße der Republik (werktags 7-18 Uhr),
- Fritz-Heckert-Straße nördlich der Straße der Republik,
- Lindenallee,

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4

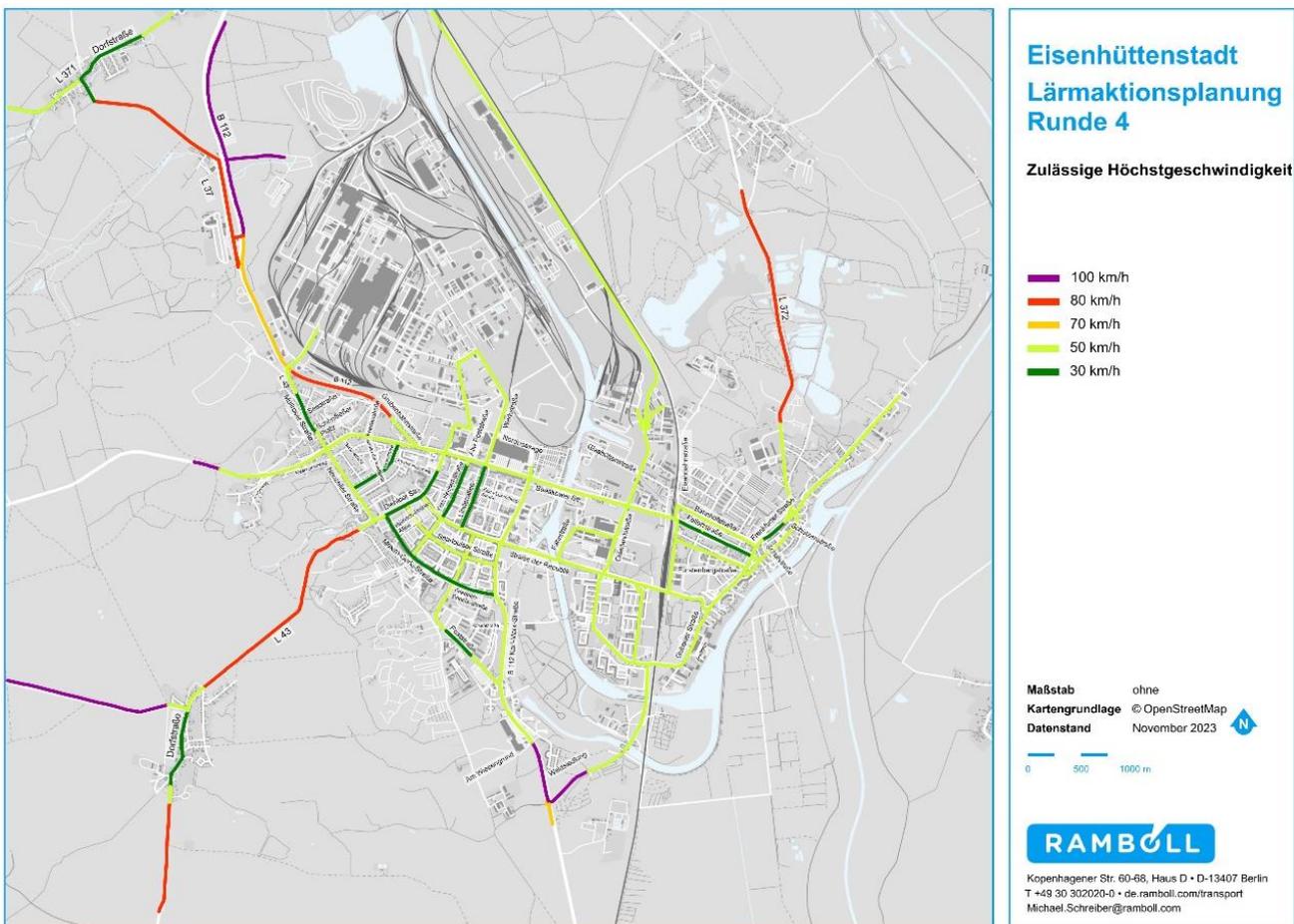
Bericht

17. Januar 2024

- Maxim-Gorki-Straße zwischen Diehloer Straße und Heinrich-Heine-Allee,
- Friedrich-Engels-Straße zwischen Fritz-Heckert-Straße und Karl-Marx-Straße,
- Müllroser Straße (L 43) zwischen Müllroser Straße 14b und Schönfließer Platz (werktags 6-18 Uhr),
- Fellerstraße,
- Frankfurter Straße (L 372) zwischen Schulstraße und Schützenstraße (werktags 7-17 Uhr),
- Dorfstraße (L 43) zwischen Haus Nr. 23 und 35 A - Verlängerung der 30 km/h Strecke
- Poststraße 54 B in Höhe des Altenheimes auf 300 m (8-18 Uhr) und
- Grünstraße.

An den außerorts gelegenen Straßenabschnitten gelten zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h bis 100 km/h.

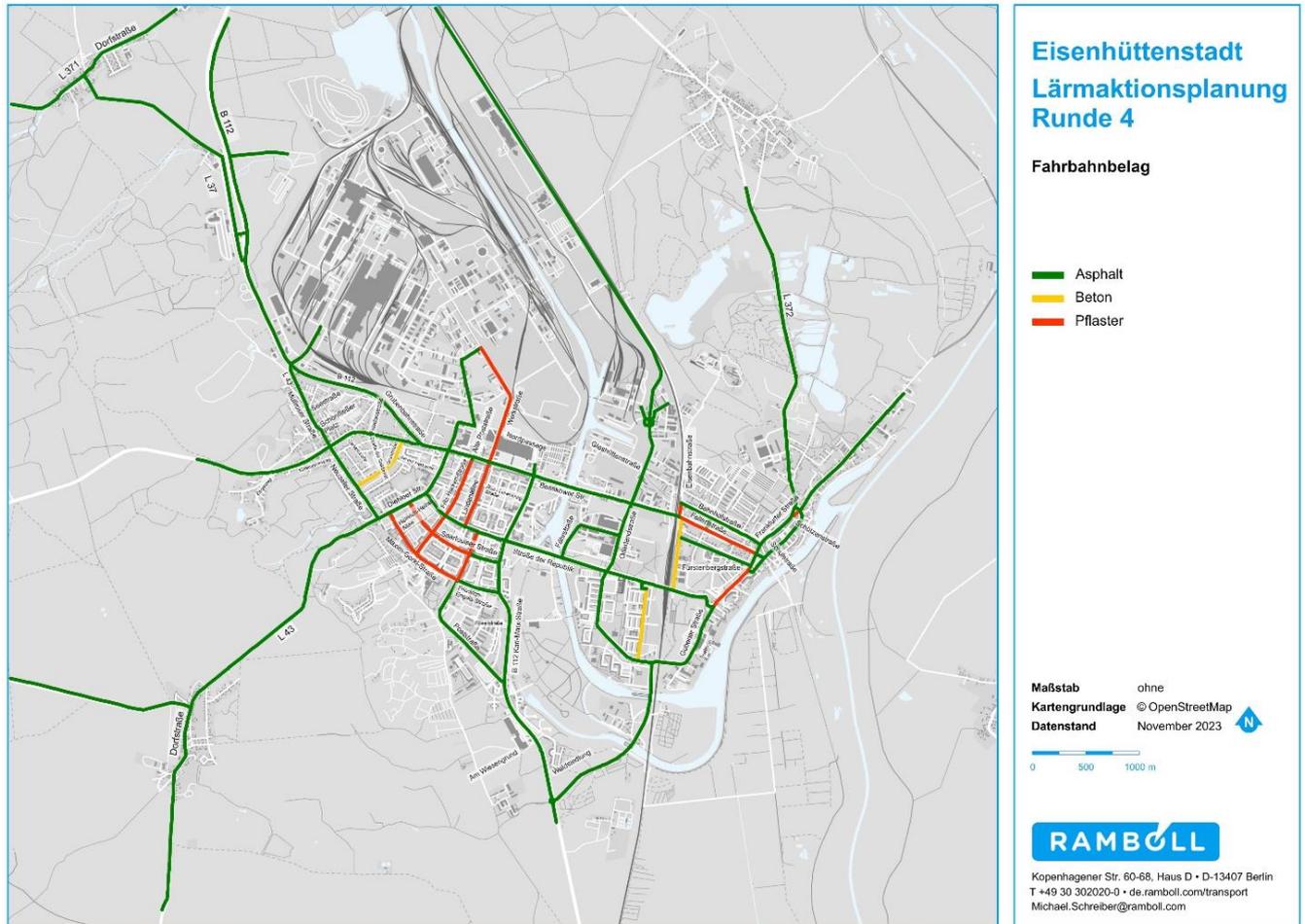
Abbildung 6: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten



Wesentlichen Einfluss auf die Lärmsituation haben außerdem die Fahrbahnoberflächen. Einen Überblick gibt Abbildung 7.

Abbildung 7: Fahrbahnbeläge

17. Januar 2024



2.3 Evaluierung der Umsetzungsstände der Maßnahmen aus dem LAP der zweiten Runde

Die Tabelle 4 führt im Lärmaktionsplan der 2. Runde empfohlenen Maßnahmen und die jeweiligen Umsetzungsstände auf. An drei Straßenabschnitten wurde Tempo 30 angeordnet, für zwei weitere Straßenabschnitte ist dies in Planung. Ebenfalls in Planung befinden sich die Brückenertüchtigung an der Zwillingsschachtschleuse und die Umgehungsstraße Eisenhüttenstadt („Oder-Lausitz-Straße“). Viele Maßnahmenvorschläge konnten bisher noch nicht umgesetzt werden. Hauptgründe für eine bisher nicht erfolgte Umsetzung waren vor allem die fehlende Zuständigkeit der Stadtverwaltung, finanzielle Gründe und der Denkmalschutz.

Tabelle 4: Umsetzungsstände der Maßnahmen aus LAP der Runde 2

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	Umsetzungstand/ Begründung
Fahrbahnsanierung	Grünstraße zwischen Beeskower Straße und Straße der Solidarität	Nicht umgesetzt Grund: Finanziell, nicht vorrangig für die Stadt
	Müllroser Straße zwischen Beeskower Straße und Grubenbahnstraße	Nicht umgesetzt Grund: Landesbetrieb Straßen (LS) ist zuständig, Kommune hat keine Handhabe, LS hat keine Sanierung geplant
Fahrbahnerneuerung (von Pflaster zu Asphalt)	Wilhelmstraße zwischen Fellertstraße und Bahnhofstraße	Nicht umgesetzt Grund: Die Straße liegt im Denkmalbereich.
	Fellertstraße	Nicht umgesetzt Grund: Die Straße liegt im Denkmalbereich.
	Gubener Straße (L 372) zw. Fellertstraße und Straße der Republik	In Planung Zuständig ist der Landesbetrieb Straßenwesen (LS), die Kommune hat keine Handhabe, liegt tlw. im Denkmalbereich und in dem Bereich ist die Fahrbahnerneuerung nicht möglich
	Gubener Straße zwischen Straße der Republik und Seeberge	Nicht umgesetzt Grund: Landesstraße, Zuständig ist der LS, die Kommune hat keine Handhabe, eine Fahrbahnerneuerung ist von Seiten des LS voraussichtlich 2023/2024 geplant (vom Kreis an der B 112 bis Straße der Republik)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h – ganztags	Karl-Marx-Straße (B 112) zwischen Beginn der Bebauung südlich der Friedrich-Engels-Straße und Straße der Republik	Nicht umgesetzt Grund: Nach dem beschlossenen Verkehrsberuhigungskonzept ist die Straße (Straßenabschnitt) als übergeordnete Straße festgelegt, eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit erfolgt hier nicht
	Beeskower Straße (B 112) zwischen Diehloer Straße und Fritz-Heckert-Straße	Nicht umgesetzt Grund: Bundesstraße, eine Temporeduzierung ist nicht geplant, nach dem beschlossenen Verkehrsberuhigungskonzept ist die Straße (Straßenabschnitt) als übergeordnete Straße festgelegt, eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit erfolgt hier nicht

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	Umsetzungstand/ Begründung
	Beeskower Straße (B 112) zwischen Diehloer Straße und Grubenbahnstraße	Nicht umgesetzt Grund: Bundesstraße, eine Temporeduzierung ist nicht geplant
	Grubenbahnstraße (B 112) zwischen Beeskower Straße und Höhe Vogelsänger Straße	Nicht umgesetzt Grund: Bundesstraße, eine Temporeduzierung ist nicht geplant
	Fritz-Heckert-Straße zwischen Maxim-Gorki-Straße und Straße der Republik	In Planung, Umsetzung voraussichtlich 2024
	Poststraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und Straße der Republik	Nicht umgesetzt Grund: Nach dem beschlossenen Verkehrsberuhigungskonzept ist die Straße (Straßenabschnitt) als übergeordnete Straße festgelegt, eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit erfolgt hier nicht
	Friedrich-Engels-Straße zwischen Poststraße und Fritz-Heckert-Straße	Umgesetzt
	Maxim-Gorki-Straße zwischen Fritz-Heckert-Straße und Diehloer Straße	Umgesetzt
	Saarlouiser Straße	In Planung, Umsetzung voraussichtlich 2024
	Beeskower Straße (B 246) zwischen Grubenbahnstraße und Gartenstraße	Nicht umgesetzt Grund: Bundesstraße, eine Temporeduzierung ist nicht geplant
	Friedrich-Engels-Straße zwischen Poststraße und Karl-Marx-Straße	Umgesetzt
	Diehloer Straße zwischen Beeskower Straße und An der Holzwohle	Nicht umgesetzt Grund: Nach dem beschlossenen Verkehrsberuhigungskonzept ist die Straße (Straßenabschnitt) als übergeordnete Straße festgelegt, eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit erfolgt hier nicht
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h – nachts	Beeskower Straße (B 246) zwischen Ziegelweg und Kieskuppenweg	Nicht umgesetzt Grund: Bundesstraße, eine Temporeduzierung ist nicht geplant
Knotenpunktumgestaltung (Kreisverkehr)	Straße der Republik / Gubener Straße	Nicht umgesetzt Grund: wird aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt und

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4

Bericht

17. Januar 2024

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	Umsetzungstand/ Begründung
		ist in der Prioritätenliste für die Stadt nicht vorrangig
	Werkstraße / Nordpassage	In Planung Kreisverkehr ist im rechtskräftigen VE-Plan vorgesehen und wird weiterhin angestrebt
Brückenertüchtigung	Gubener Straße (L 372), Zwillingschachtschleuse	In Planung, Umsetzung nicht bekannt
Umgehungsstraße Eisenhüttenstadt („Oder-Lausitz-Straße“)	B 112	In Planung, Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) erstellt derzeit die Entwurfsplanung als Grundlage für das anschließende Planfeststellungsverfahren. Voraussichtlich bis Mitte 2024 wird diese vorliegen und mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr abgestimmt sein. Im Anschluss wird die Genehmigungsplanung erstellt und voraussichtlich im Jahr 2025 wird das Planfeststellungsverfahren beginnen.
Querungshilfe für Zufußgehende	Diehloer Straße	Umgesetzt

Die Stadt Eisenhüttenstadt hat seit dem Lärmaktionsplan der Runde 2 eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation im Straßenverkehr beitragen. Eine Übersicht gibt Tabelle 5.

Tabelle 5: Sonstige umgesetzte Maßnahmen

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	Anmerkung
Nordanbindung		
Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Ostseite		
Konzept zur Einführung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Wohnkomplex VI (An der Schleuse, Glogower Ring)		
Verkehrsberuhigungskonzept für die Wohnkomplexe I-IV (Innenstadtbereich inkl. An der Holzwolke und Gartenfließstraße)		Die beschlossenen Maßnahmen sind seit diesem Jahr (2023) in der Umsetzung

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	Anmerkung
Fahrbahnsanierung	Oderlandstraße zwischen Beeskower Str. und ehem. Kreisverkehrsplatz	in dem Zusammenhang erfolgte: Rückbau Kreisverkehr, Entfernung von Gleisanlagen in der Oderlandstr.
Errichtung von sechs öffentlichen E-Ladesäulen im Stadtgebiet	Parkplatz vor Stadtverwaltung (E-Ladesäule wurde zurückgebaut, da häufig defekt und nicht geeicht - Planung einer neuen E-Ladesäule auf der gleichen Stelle > Umsetzung voraussichtlich 2024), Gelände Stadtwerke (beschränkt nutzbar), Ecke Erich-Weinert-Alle/Karl-Marx-Str., Autohaus Spee-Eck, Autohaus Böhmer Seat & Suzuki, Autohaus Losensky GmbH	
Taktverdichtung für den ÖPNV auf Grundlage der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes LOS für die Jahre 2021-2025	Mit dem Fahrplanwechsel am 12.12.2021 ist eine schnellere ÖPNV-Verbindung (Buslinie 453) zwischen dem OT Schönfließ und dem Bahnhof EH, auch weitere öffentliche Einrichtungen wie z.B. Krankenhaus, City Center oder Rathaus profitieren von der schnellen ÖPNV-Verbindung	
Verkehrstechnische Untersuchung (VTU) an lichtzeitengeregelten Knotenpunkten mit dem Ziel Verbesserung der Verkehrssicherheit	Knotenpunkte: - LSA Werkstraße / Nordpassage (KP1) - LSA Straße der Republik / Fritz-Heckert-Straße (KP2) - LSA Straße der Republik / Lindenallee (KP3) - LSA Straße der Republik / Poststraße (KP4) - LSA Straße der Republik / Cottbuser Straße / Oderlandstraße (KP5) - LSA Friedrich-Engels-Straße / Bergstraße / Fritz-Heckert-Straße (KP6) - LSA Friedrich-Engels-Straße / Poststraße (KP7)	
Änderung der Fahrbahnmarkierung und Anpassung der Ampelschaltung	KP Beeskower Straße / Oderlandstraße	

Vorgeschlagene Maßnahmen	Straßenabschnitt	Anmerkung
Fahrbahnsanierung	Alte Brückenstraße (Pflasterbelag)	
	Bahnübergang - Beeskower Str. zw. Glashüttenstr. und Eisenbahnstr.	
	Maxim-Gorki-Str. zw. Diehloer Str. und Fritz-Heckert-Str. (Pflasterbelag)	
Fahrbahnerneuerung (Ersatz von Beton zu Asphalt)	Oderlandstr. zw. KP Beeskower Str. und ehem. Kreisverkehrsplatz	
	Heinrich-Heine-Allee und vor dem Kita-Vorplatz	
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h	Diehloer Str. (werktags 7-18 Uhr) zw. Maxim-Gorki-Str. und Str. der Republik,	
	Diehloer Str. zw. Str. der Republik und An der Holzwolle	Anpassung Zusatzzeichen werktags 7-18 Uhr
	Poststraße 54 B in Höhe des Altenheimes auf 300 m (8-18 Uhr)	
	Fürstenberger Str. zw. Wilhelmstr. und Fürstenberger Str. 70	In dem Abschnitt ist ein Gehweg geplant, solange kein Gehweg vorhanden ist, bleibt das Zeichen 274-30 StVO (30 km/h) erhalten
	Müllroser Straße in Höhe der Grundschule	Verlängerung der 30 km/h Strecke
	Dorfstraße (L 43) zwischen Haus Nr. 23 und 35 A	Verlängerung der 30 km/h Strecke und beidseitige Anordnung

2.4 Vorhandene Planungen

Im Folgenden werden die bereits vorliegenden und für die Lärmaktionsplanung relevanten Planungen dargestellt.

2.4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2022)⁹

Gemeinsam mit Frankfurt (Oder) bildet Eisenhüttenstadt einen Regionalen Wachstumskern (RWK) im Land Brandenburg. Die Stadt hat in diesem Zusammenhang ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) mit den Zielen der zukünftigen Stadtentwicklung bis zum Zeithorizont 2035 erarbeitet.

Im INSEK 2022 werden die Zukunftsthemen Klimaschutz, Nachhaltige Mobilität und Digitalisierung stärker analysiert und geprüft. Diese Themenfelder ergeben sich aus der Bestandsanalyse und der Prognose:

- Stadtstruktur und Innenstadtstärkung,
- Wohnen,
- Wirtschaft und Beschäftigung,
- Soziales, Kultur und Bildung (Gesundheit, Freizeit),
- Technische Infrastruktur und Verkehr,
- Klimaschutz und Energieeinsparung, Energie- und Wärmewende und
- Stadtmarketing und Tourismus.

Das Leitbild im INSEK 2022 besteht aus fünf Elementen:

- Vernetze Stadtregion,
- Industriestadt mit Freiräumen für Innovation,
- Vielfältig wohnen mit Identität und hoher Lebensqualität,
- Kultur des Miteinander und
- Raum für Generation.

Das räumliche Leitbild stellt das gesamte Stadtgebiet, Ortsteile, Wohnkomplexe und Innenstadt und deren Vernetzung dar. Diese Themen ergeben sich aus dem räumlichen Leitbild:

- Innenstadt stärken,
- Ortsteile Fürstenberg, Schönfließ und Diehlo sowie Wohnkomplexe weiterentwickeln,
- Verknüpfung der Stadtgebiete,

⁹ Stadt Eisenhüttenstadt / B.B.S.M. (Bearb.): Integriertes Stadtentwicklungskonzept, 2. Fortschreibung, Stand: Februar 2022

- Infrastrukturachsen für umweltfreundliche Mobilität aufwerten,
- Mobilitätsknoten (Schnittstellen),
- Grünverbindungen ausbauen,
- Schutzlandschaft, umweltverträglich, entwickeln,
- Kulturlandschaft pflegen und nutzen,
- Industriestandorte stärken,
- Windeignungsflächen, Solarparks und
- Kulturtouristische Anziehungspunkte vernetzen.

2.4.2 Stadtumbaustrategie Eisenhüttenstadt 2020-2030 (2020)¹⁰

Die Stadtumbaustrategie soll den Stadtumbauprozess in Eisenhüttenstadt aktualisieren. Zu diesem Zweck werden demographische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen analysiert und zukünftige Entwicklungen des Wohnungsmarktes prognostiziert.

Bis 2012 wurde vorwiegend in Randlagen flächenhafter Abriss durchgeführt. Die bisherigen Rückbauschwerpunkte mit flächenhaftem Abriss der Wohnungsbestände waren die WK VII Süd, große Teile WK VII Nord und WK VI nördlich der Straße der Republik. Ferner wurde WK V in Randlage großräumig abgerissen. Insgesamt ist der Wohnungsbestand im Zeitraum von 2002-2017 um fast 6.500 WE reduziert worden.

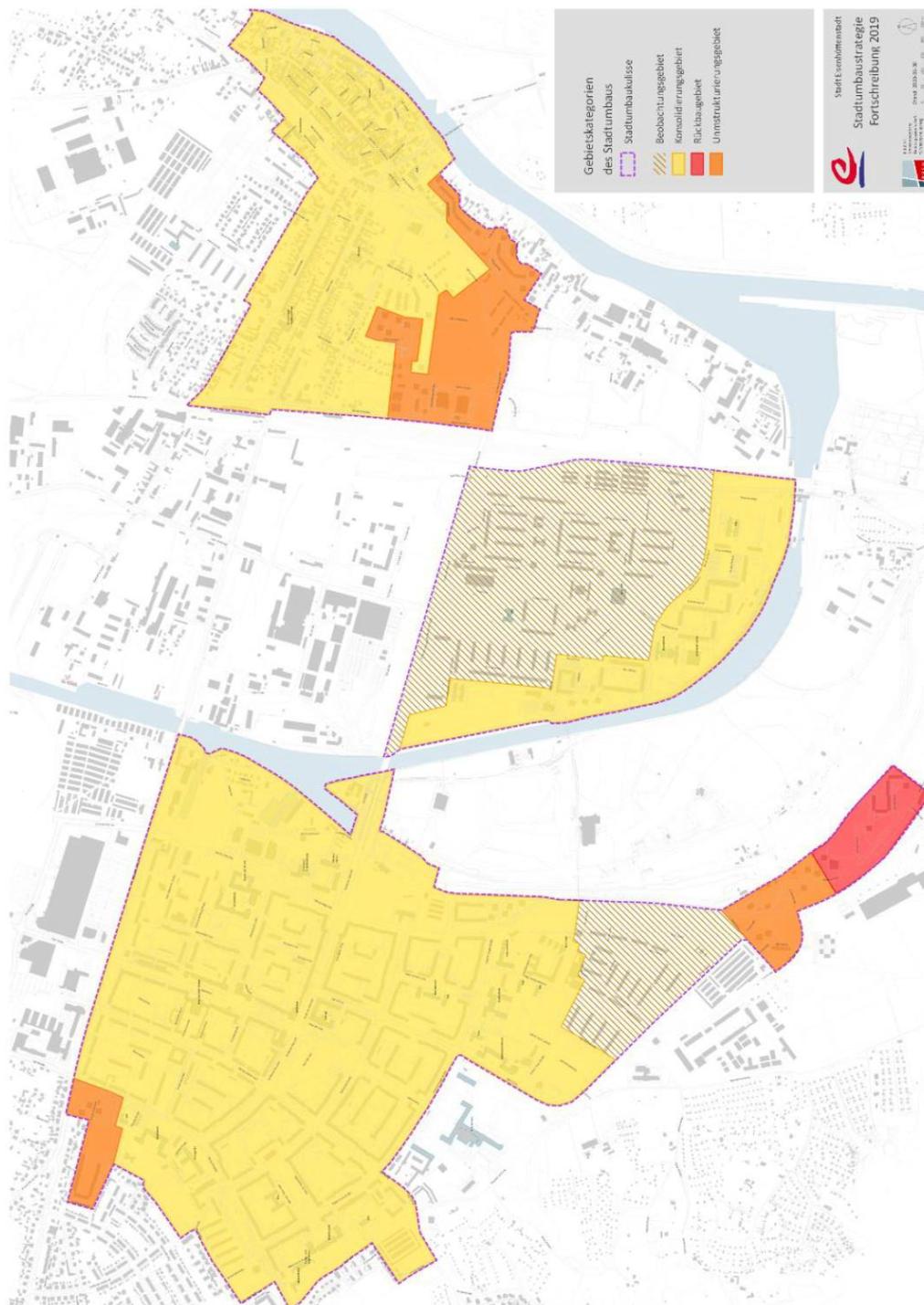
Die untersuchten Szenarien zu Wanderungsbewegungen und Haushaltsgrößen kommen zu dem Schluss, dass die Stadt weiterhin durch einen Einwohnerrückgang geprägt ist. Deswegen waren in der Stadtumbaustrategie in Eisenhüttenstadt die flächenhaften Rückbaumaßnahmen in Randlage mit einer parallelen Leerstandsaktivierung in Innenstadtlagen geplant. Die Leerstandsentwicklung bei den großen Wohnungsbaugesellschaften EWG und Gebäudewirtschaft Eisenhüttenstadt GmbH (GeWi) ist seit 2012 insgesamt aufsteigend, sodass im Jahr 2018 der Leerstand von der GeWi bei 18,6 % (4,0 % höher als 2012) und von der EWG bei 10,8 % (3,6 % höher als 2012) liegt. In der Gesamtbetrachtung der Stadt liegt der Leerstand im Jahr 2018 bei 12,8 Prozent (3,0 % höher als 2012).

¹⁰ Stadt Eisenhüttenstadt / B.B.S.M. (Bearb.): Stadtumbaustrategie Eisenhüttenstadt 2020-2030 (Stadtumbaukonzept – 6.Fortschreibung, Stand: Oktober 2020).

Die Ziele der Stadtumbaustrategie orientieren sich am Integrierten Stadtentwicklungskonzept (vgl. Kapitel 2.4.1).

Der folgende Plan zeigt die Konsolidierungsgebiete (gelb), unter Beobachtung befindlichen Bereiche (strich-Schraffuren), Umstrukturierungsgebiete (orange) und die Rückbaugebiete (rot) in Eisenhüttenstadt.

Abbildung 8: Stadtumbaustrategie Eisenhüttenstadt Fortschreibung 2019, Gebietskategorien des Stadtbaus



Die östlich der B 112 zwischen Gubener Straße und Am Wiesengrund von hohen Lärmpegeln betroffenen Wohngebäude befinden sich demnach im Gebiet mit flächenhaftem Abriss.

Weitere mögliche Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung sind in dem umzustrukturierenden Gebiet südlich der Beeskower Straße zwischen Diehler Straße und Grünstraße zu erwarten. Dort gibt es nach der aktuellen Lärmkartierung eine Auslösewertüberschreitung beidseitig der Beeskower Straße.

2.4.3 Integriertes Entwicklungskonzept Eisenhüttenstadt, Dezember 2016¹¹

Im Oktober 2006 wurden die Stadtteile WK I bis IV und Teile von WK V und VI in das Städtebauförderungsprogramm "Soziale Stadt" aufgenommen, um die Stärkung und Vitalisierung der Eisenhüttenstädter Innenstadt zu erreichen. Das Integrierte Handlungskonzept (IHK) dient als programmatische Grundlage, um die Ziele und Handlungsfelder zu überprüfen und zu aktualisieren. Eine Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts (IEK) erfolgt regelmäßig, um die erreichten Entwicklungsziele zu überprüfen und eine Entwicklungsstrategie zur Sicherung des erreichten Standes und zur Weiterentwicklung nachhaltiger Strukturen zu erarbeiten. Die vorliegende Fortschreibung des IEK 2016 berücksichtigt insbesondere die perspektivische Maßnahmenplanung des LBV und die Erstaufnahme und Unterbringung von Geflüchteten. Die Behinderten- und Seniorenbeauftragte und Projektleiterin Soziale Stadt führt die Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Bereichen der Stadtverwaltung, der AG Soziale Stadt und einem extern vergebenen Programmmanagement durch.

Ein erklärtes Ziel der Stadtentwicklung Eisenhüttenstadts ist die Stärkung und Vitalisierung der zentrumsrelevanten Gebiete. Dies soll durch die Bündelung möglichst vieler zentrumsrelevanter Funktionen erreicht werden, wie beispielsweise Einzelhandel, Dienstleistungen, Verwaltung, soziale Infrastruktur, gesundheitliche Versorgung, Kultur, Freizeit, Sport, Tourismus und Gemeinwesen.

Im Jahr 2007 wurden im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts fünf Handlungsfelder definiert. Diese umfassen lokale Wirtschaft, Arbeit und Beschäftigung, soziale, kulturelle, bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur, öffentlicher Raum, Wohnumfeld und Ökologie, Bürgermitwirkung sowie Umsetzung der Ziele und Maßnahmen. Für jedes Handlungsfeld wurden konkrete Ziele und Entwicklungsziele definiert, die darauf abzielen, die Stadt insgesamt zu stärken und weiterzuentwickeln.

¹¹ Stadt Eisenhüttenstadt AG Soziale Stadt/B.B.S.M. mbH Potsdam: Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt - WK I - IV und zentrumsrelevante Bereiche, Fortschreibung 2016.

Das integrierte Entwicklungskonzept spricht in der Problemanalyse einige für die Lärmaktionsplanung relevanten Verbesserungspunkte an:

- „überdimensionale Fahrbahnbreite in der Lindenallee“ (die Lindenallee weist nach den Lärmanalysen des LAP Runde 2 Handlungsbedarf auf),
- „fehlende infrastrukturelle [...] Vernetzung von Zentrum / Oder-Spree-Kanal mit Uferbereich, Inselspitze und Insel“,
- „teilweise fehlende Barrierefreiheit [...] im öffentlichen Raum“,
- „Wohnumfeld, öffentliche Freiflächen, Straßenräume bedürfen der bedarfsgerechten Aufwertung bzw. Erneuerung unter Beachtung des Denkmalschutzes“,
- „Immissionsbelastung insbesondere durch Hauptverkehrsstraßen (Sanierungsbedarf Straßenbelag)“ wird genannt,
- „Nutzungskonflikt: City-Center versus fehlende öffentliche „Mitte“ mit Aufenthaltsqualität“.

Es wird zudem auf die Problematik hingewiesen, dass Veränderungen an den Verkehrsflächen und deren Ausstattung (Beläge, Dimensionierung, etc.) der denkmalrechtlichen Erlaubnis bedürfen, da ein Großteil der Innenstadt ein Flächendenkmal ist.

Verschiedene Projekte zur Verbesserung der angesprochenen Probleme wurden initiiert:

- Aufwertende Gestaltung der Lindenallee: durch Verbesserung der Nutzung der Straße mit mehr Sitzgelegenheiten, Fahrradständern, etc. soll generationenübergreifend eine vermehrtes Aufsuchen der Einkaufsstraße erreicht werden. Hier könnten Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ebenfalls zu einer Aufwertung der Einkaufsstraße beitragen.
- Aufwertung des Übergangsbereiches Lindenallee – City-Center: dieser Aspekt wird im Programm integriertes Stadtentwicklungskonzept behandelt.
- Freiflächenentwicklungskonzept WK I-IV: hier kann in Verbindung mit der Lärmaktionsplanung auch die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen verbessert werden.
- Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes zur Umsetzung des Beschlusses „Barrierefreies Eisenhüttenstadt“: eine barrierefreie Stadtraumgestaltung unterstützt Maßnahmen der Lärmaktionsplanung zur Förderung des Fußverkehrs als umweltfreundliche Verkehrsart.

2.4.4 Weitere Planungen

Umgehungsstraße Eisenhüttenstadt („Oder-Lausitz-Straße“)

Die B 112 soll im Zuge der „Oder-Lausitz-Straße“ südwestlich an Eisenhüttenstadt vorbei geführt werden, um den Durchgangsverkehr aus der Stadt heraus zu verlagern. Damit soll vor allem die B 112 (Grubenbahnstraße, Beeskower Straße, Karl-Marx-Straße) entlastet werden. Im Jahr 2025 wird das Planfeststellungsverfahren beginnen.

Grenzübergang

Nördlich von Eisenhüttenstadt soll ein neuer Oderübergang nach Polen entstehen. Hier ist noch kein konkreter Realisierungszeitpunkt zu nennen.

Fürstenberger Spitze

Die Stadt Eisenhüttenstadt plant den Umbau der Fürstenberger Spitze. Das Hauptziel besteht in der städtebaulichen Aufwertung des Bereichs. In diesem Rahmen wurde auch geprüft, ob die Sackgasse Gubener Straße wieder zu einer Durchgangsstraße gemacht werden kann. Diese Öffnung wurde von der Straßenverkehrsbehörde aus Gründen der Schulwegsicherung für die anliegende Grundschule abgelehnt.

Öffentliche E-Ladesäulen

Im Bereich Krankenhaus und auf der Westseite des Bahnhofs sollen E-Ladesäulen gebaut werden. Die E-Ladesäulen auf der Westseite des Bahnhofes sind bereits umgesetzt worden. Die Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme Bahnhof Westseite erfolgt voraussichtlich 2024. Wann eine Umsetzung der E-Ladesäulen im Bereich des Krankenhauses erfolgt, ist derzeit noch nicht bekannt.

Anschaffung von E-Dienstfahrzeugen

Die Stadtverwaltung will lärmarme Elektrodienstfahrzeuge anschaffen. Wann die Anschaffung konkret erfolgen kann, steht noch nicht fest.

Neubau Bahnhofsumfeld Eisenhüttenstadt

Auf der westlichen Seite des Bahnhofsumfelds wurde der Neubau bereits begonnen und wird voraussichtlich 2024 fertiggestellt.

Verkehrsberuhigungskonzept für die Wohnkomplexe I-IV

Es werden straßenabschnittsweise 5 Tempo 30-Bereiche eingeführt und in den Innenhöfen 17 verkehrsberuhigte Bereiche angeordnet. Die Maßnahmen sind bereits in der Umsetzung.

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4

Bericht

17. Januar 2024

3 Maßnahmenplanung

Zunächst werden die allgemeinen Ansätze zur Lärminderung im Straßenverkehr erläutert. Anschließend wird die konkrete Maßnahmenplanung für Eisenhüttenstadt fortgeschrieben. Dazu werden die noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus der Runde 2, die an den aktuellen Lärmbrennpunkten liegen, auf Aktualität geprüft. Maßnahmen, die nicht an den aktuellen Lärmbrennpunkten liegen, werden nachrichtlich übernommen. Darüber hinaus werden generelle Ansätze zur Lärminderung im Schienenverkehr aufgezeigt.

3.1 Generelle Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

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

Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr verfolgt mehrere Ansätze:

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

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass es eine Reihe von Maßnahmen gibt, die zwar nur eine geringe Pegelminderung bewirken, jedoch zu einer deutlichen Reduzierung der Belästigtenzahlen führen. So ergab ein Berliner Modellversuch, dass der Lärmpegel durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf Tempo 30 „nur“ eine Reduzierung des Lärmpegels um 1,4 dB(A)

ergab. Der Anteil stark und äußerst stark Belästigter nahm dabei jedoch um 26 Prozent ab.

Tabelle 6: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr

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

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung

Runde 4

Bericht

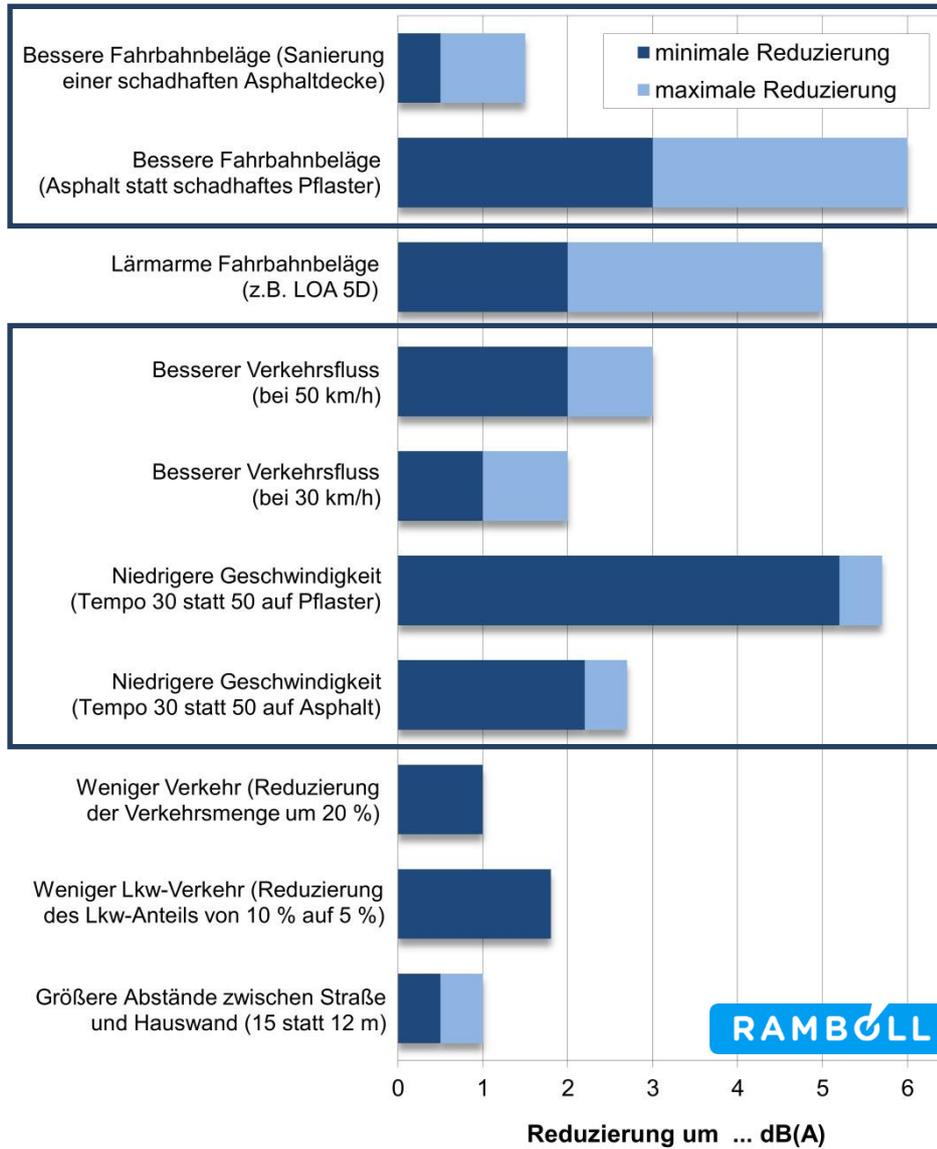
17. Januar 2024

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

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

Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 9: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen
 (die vorrangig für Eisenhüttenstadt in Frage kommenden Potenziale sind blau eingerahmt)



Quelle: eigene Darstellung.

3.2 Maßnahmenkonzept Straßenverkehr

3.2.1 Vermeidung von Kfz-Verkehr

Die Minderung der Fahrtenanzahl oder Fahrtenlänge des Kfz-Verkehrs kann dazu beitragen den Verkehrslärm zu reduzieren. Im Folgenden werden Maßnahmen genannt, die hierbei einen Beitrag leisten können.

Immissionsgünstige Stadtentwicklung / Stadt der kurzen Wege

Die Stadt der kurzen Wege ist geprägt von einer kompakten Siedlungsstruktur. Durch Funktionsmischung, der wohnungsnahen Ausstattung mit Versorgungs-, Dienstleistungs-, Freizeit-, und Erholungseinrichtungen wird eine Nähe von Wohnen, Arbeiten und Ausbilden ermöglicht. Es ist möglich, die Grundbedürfnisse der Bewohner im näheren persönlichen Umfeld zu erfüllen. Durch diese Nähe kann in der Regel auf eine Motorisierung verzichtet werden, was sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirkt.

Die Stadtentwicklung in Eisenhüttenstadt ist stark durch den Stadtumbau geprägt. Die Stadtumbaustrategie Eisenhüttenstadt 2020-2030 (vgl. Kapitel 2.4.2) rechnet auch bis 2030 weiterhin mit einem Bevölkerungsrückgang. Durch einen gezielten Rückbau sollen Leerstände vermieden und eine netzartige Stadtstruktur erreicht werden. Gleichzeitig sollen die verbleibenden Wohnkomplexe aufgewertet und zu „Stadtteilen“ entwickelt werden. Besonderer Bedeutung kommt dabei den Wohnkomplexen I – IV als Zentrumsbereich zu. Aber auch die übrigen Stadtteile verfügen über ein entsprechendes Versorgungsangebot.

Diese Strategie ist auch aus Sicht der Lärmaktionsplanung sinnvoll und sollte weiterverfolgt werden. Bei der Festlegung von Abrissen sollten nach Möglichkeit die akustischen Auswirkungen auf dahinter liegende Bereiche untersucht und berücksichtigt werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist eine Möglichkeit, Kfz-Verkehr zu vermeiden, indem auf betrieblicher Ebene Informationen über alternative Fortbewegungsmöglichkeiten bereitgestellt und Anreize zur Nutzung lärmarmen Verkehrsmittel geschaffen werden. In Eisenhüttenstadt kämen dafür beispielsweise das Krankenhaus und die Stadtverwaltung in Frage.

Mögliche Maßnahmen umfassen bspw. die Vorhaltung attraktiver und sicherer Radabstellmöglichkeiten am Betriebsstandort, Mobilitätsbörsen sowie finanzielle Anreize hinsichtlich einer ÖPNV-Nutzung (Jobticket). So können Unternehmen Kosten für die Bereitstellung, Unterhaltung bzw. Anmietung von Stellplätzen einsparen.

Neben den Kosteneinsparungen bestehen weitere Nutzen für die Unternehmen, Betriebe und Verwaltungen in einer besseren Erreichbarkeit, einer höheren Mitarbeitermotivation, in Umweltvorteilen und einem Imagegewinn.

Aus Lärminderungssicht sind besonders solche Betriebe für ein betriebliches Mobilitätsmanagement geeignet, die in lärmsensiblen Bereichen liegen und einen hohen Anteil von Beschäftigten mit sehr frühem oder spätem Schichtwechsel haben (z. B. Industriebetriebe, Logistikbetriebe, Krankenhäuser). Entsprechende Untersuchungen zeigen, dass eine Reduktion von rund 20 % der MIV-Anteile im Berufsverkehr zu einzelnen Betrieben möglich ist.

Günstig ist eine kontinuierliche Initiative und umfangreiche Information von Seiten der Stadt sowie eine Bereitschaft der Verwaltung, im Hinblick auf ein betriebliches Mobilitätsmanagement eine gewisse Vorreiterrolle zu übernehmen. Die zentrale Lage des Rathauses bietet dafür beste Voraussetzungen.

Parkraummanagement

Parkraumangebote sind Ziel und Quelle von Kfz-Fahrten und haben somit auch Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffbelastungen. Ein geeignetes Parkraummanagement ist daher ein wichtiger Beitrag zur langfristigen Beeinflussung des Verkehrsgeschehens und der Lärmsituation.

Konkret kann die Parkraumbewirtschaftung zu einer Minderung der Lärmbelastung beitragen, indem sie den Kfz-Zielverkehr v. a. im Berufsverkehr auf lärmarme Verkehrsarten verlagert und den kleinräumigen Parksuchverkehr verringert. Untersuchungen in Berlin haben ergeben, dass nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung die mittlere Parkplatzauslastung deutlich gesenkt werden konnte, Anwohner und Geschäftsleute fanden wieder leichter freie Parkplätze. Beschäftigte kommen häufiger ohne Auto zur Arbeit und leisten somit einen Beitrag zur Lärminderung.^{12 13}

Zur Bewirtschaftung eignen sich Bereiche, in denen ein hoher Parkdruck besteht und verschiedene Nutzergruppen um den knappen Parkraum konkurrieren. Besonders geeignet sind Geschäftsbereiche und mit Geschäftsbesatz und Arbeitsplätzen durchmischte Wohnbereiche.

¹² Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt (Auftraggeber) / LK Argus GmbH (Bearbeiter): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008.

¹³ Bezirksamt Pankow von Berlin, Abteilung Öffentliche Ordnung (Auftraggeber) / LK Argus GmbH (Bearbeiter): Wirkungsanalyse (Nachheruntersuchung) zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41 bis 43 in Berlin Prenzlauer Berg, 2011.

In Eisenhüttenstadt werden einige Straßenabschnitte bereits mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Dies betrifft Straßen in folgenden Bereichen:

- innerhalb der Wohnkomplexe I-IV,
- östlich des Bahnhofs Eisenhüttenstadt,
- im Zentrum von Fürstenberg und
- am Lilienthalring.

3.2.2 Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln

Eine nachhaltige und längerfristige Reduktion von Verkehrslärm kann die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund leisten. Dabei ist neben der Schaffung durchgehender, attraktiver und sicherer Radverkehrsanlagen sowie der Sicherstellung von Freizügigkeit, Barrierefreiheit und Querungssicherheit für den Fußgängerverkehr auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs miteinander zu beiziehen.

Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Handlungsmöglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bestehen mit folgenden Maßnahmen.

Netzgestaltung und Taktverdichtung des ÖPNV

Seit 2010 läuft in Eisenhüttenstadt der Stadtumbauprozess. Im Ergebnis entspricht das vorhandene Stadtliniennetz aus Sicht der Stadtverwaltung nicht den Fahrgastanforderungen. Seit vielen Jahren fordert die Stadt eine grundlegende Überarbeitung des Stadtliniennetzes.

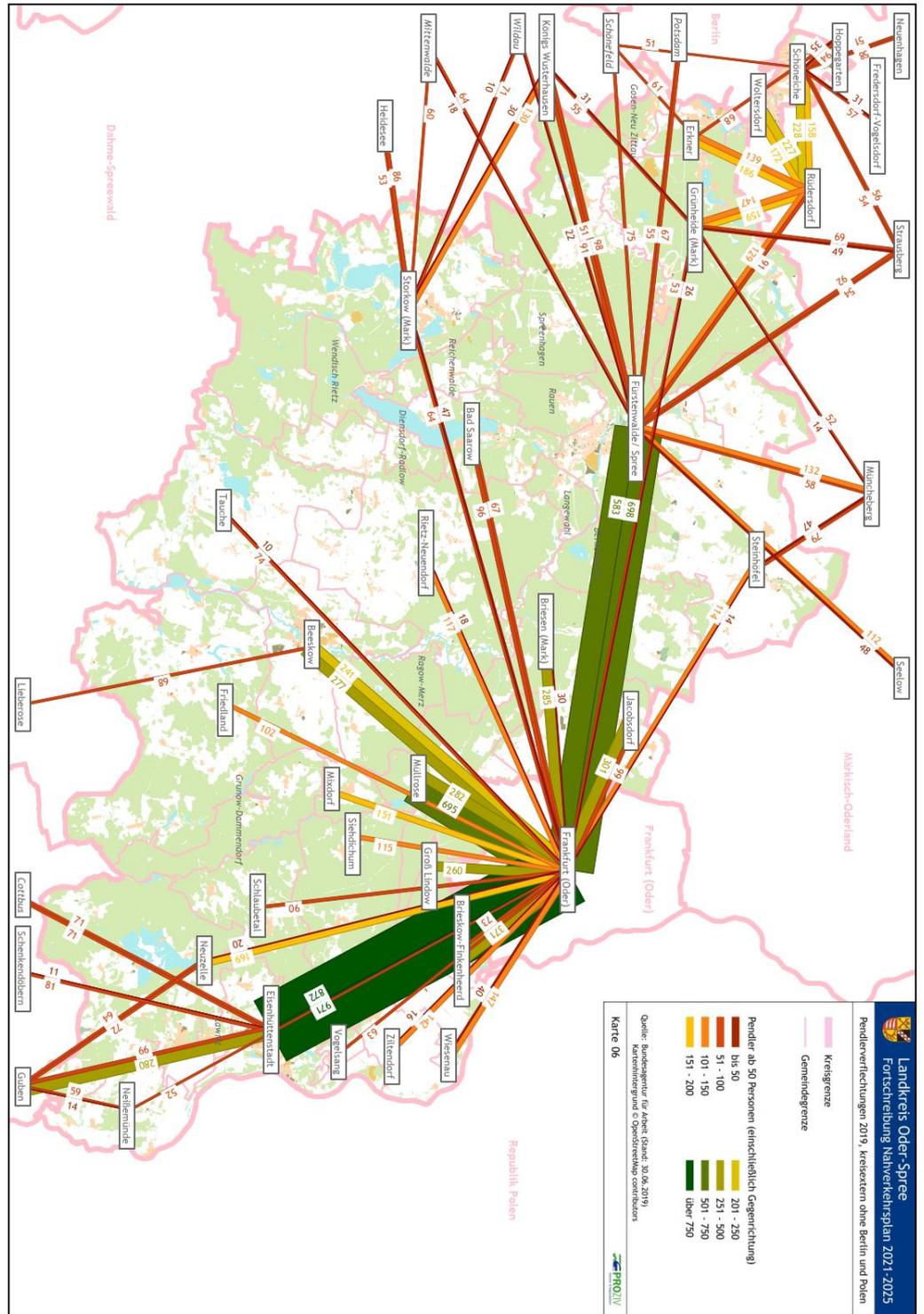
Mit der Fahrplanänderung vom 28.08.2023 ist eine weitere Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes in Eisenhüttenstadt erfolgt. Die Probleme liegen vor allem in der Schülerbeförderung, da die neuen Taktzeiten die Unterrichtszeiten der Schulen nur ungenügend berücksichtigen. Die Stadt führt bis dato Gespräche mit dem Landkreis Oder-Spree (LOS) und dem Busverkehr Oder-Spree (BOS) zur Optimierung der Taktzeiten des Busverkehrs für Eisenhüttenstadt.

Am 26.08.2023 erfolgte die Einführung der PlusBuslinie 400 zwischen Beeskow und Eisenhüttenstadt. Das ist positiv zu bewerten, da auch Pendler von dieser Schnellbuslinie profitieren. Leider sind jedoch die Umsteigezeiten zum SPNV mit 7-10 Minuten so knapp bemessen, dass die Zuverlässigkeit der Verbindung den praktischen Anforderungen möglicherweise nicht gerecht werden wird. Auch hier ist die Stadt in Gespräch mit dem LOS und BOS zur Optimierung der Taktzeiten/Umsteigezeiten.

Einen Mehrwert sähe die Stadt in einer PlusBuslinie zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt, da hier das Pendleraufkommen in den letzten Jahren sehr stark gewachsen ist. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Oder-Spree für den Zeitraum 2021 - 2025 weist in der Bestandsaufnahme das absolut höchste Pendleraufkommen im gesamten Landkreis zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt aus (vgl. Abbildung 10).

Auch durch das am 08.06.2022 beschlossene integrierte Mobilitätskonzept „LOSmobil2030“ für den Landkreis Oder-Spree, welches in Ergänzung zum o.g. Nahverkehrsplan die konzeptionelle Grundlage zur umfassenden Sicherstellung und Entwicklung der allgemeinen Mobilität und Erreichbarkeit im Landkreis Oder-Spree bildet, wird deutlich, dass die Pendlerzahlen zwischen Eisenhüttenstadt und Frankfurt (Oder) stark zugenommen haben und dass Potentiale zur weiteren Entwicklung der Angebote bestehen. Somit würde hier eine PlusBuslinie den überforderten SPNV entlasten und die Lebens- und Arbeitsbedingungen im Regionalen Wachstumskerns (RWK) deutlich verbessern.

Abbildung 10: Pendlerverflechtungen 2019, Kreisextern ohne Berlin und Polen



Quelle: Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Oder-Spree, Fortschreibung für den Zeitraum 2021 bis 2025, Stand 09.06.2021

Verknüpfung der Verkehrsarten untereinander

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander ist vor allem für zentrumsferne Gebiete mit geringeren ÖV-Erschließungsqualitäten von Bedeutung. Zu- und Abgangswege zum öffentlichen Verkehrsmittel werden in der Regel zu Fuß zurückgelegt. Zur Erweiterung des Einzugsbereiches des öffentlichen Verkehrs sollten Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln an den Haltestellen hergestellt werden.

Mit Radabstellanlagen an Haltestellen und der Verknüpfung mit Angeboten wie Bikesharing und Carsharing können neue Nutzergruppen für den öffentlichen Verkehr erschlossen werden

Nach der Umsetzung der Neugestaltung des Bahnhofplatzes auf der östlichen Seite wird aktuell die Westseite des Bahnhofes neugestaltet. Hierzu entstehen u. a. neue Pkw-Stellplätze, Bushaltestellen, ein Servicegebäude für den personenbedienten Fahrkartenverkauf und eine überdachte sowie abschließbare Fahrradabstellanlage.

Ausbauformen und Ausbauqualität der Haltestellen

Mit dem Neu- und Ausbau vorhandener Haltestellen auf einen zeitgemäßen Standard sind Attraktivitätssteigerungen für den ÖPNV verbunden. Neben einem niederflurgerechten Umbau von Bushaltestellen sollte geprüft werden, ob sich vorhandene Bushaltestellen als Haltestellenkaps ausbilden lassen. Haltestellenkaps ermöglichen u.a. eine Beschleunigung des ÖPNV, ein gerades und präzises Anfahren an den Bord, sie erleichtern das Freihalten des Haltestellenbereiches von parkenden Fahrzeugen und vergrößern im Vergleich zu Busbuchten die Wartefläche für die Fahrgäste und schaffen Platz im Seitenraum für das Aufstellen von Wetterschutzeinrichtungen, Fahrkartenautomaten etc.

Neben der Ausbauqualität der Haltestellen gilt es auch, die Lage der Haltestellen an die sich durch den Stadtumbau ändernden Gegebenheiten anzupassen. Ein Beispiel ist die Fürstenberger Spitze, wo die Flächen neu geordnet und die verschiedenen Funktionsbereiche abgegrenzt werden sollen.

Nutzung von Informationssystemen

Bislang verfügt die Stadt Eisenhüttenstadt nicht über dynamische Anzeigetafeln zu Abfahrzeiten für Buslinien. Eine Anzeige der ÖPNV-Abfahrzeiten bietet sowohl dem ÖPNV-Nutzer und -Betreiber, als auch den Gewerbetreibenden bzw. dem Einzelhandel Vorteile. Im Stadtbild präsente Informationen eines attraktiven ÖPNV-Angebotes können dazu beitragen, Vorurteile von Autofahrern gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln zu überwinden. Fahrgäste können den Zugang zum öffentlichen Verkehr besser planen und verbringen die Wartezeit anstatt im Haltestellenbereich eher in den Einzelhandelseinrichtungen, Cafés und Restaurants.

Im Rahmen der Vorplatzgestaltung des Bahnhofes Westseite in Eisenhüttenstadt sind dynamische Anzeigetafeln für Bus und Bahn errichtet worden.

Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Zu Fuß gehen und Rad fahren ist für die meisten Menschen ohne größeren finanziellen Aufwand und höhere technische Voraussetzungen möglich. Können so zurückgelegte Wege Kfz-Fahrten ersetzen, so tragen sie auch zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei und senken damit die Unfallkosten. Es werden keine Schadstoff- und Schallemissionen verursacht und laufen und Rad fahren ist gesund. Aufgrund dieser Vorteile ist ihre Förderung auch ein wichtiges Ziel der Lärmaktionsplanung.

Damit sich Fußgänger und Radfahrer sicher fühlen, sind belebte, gut ausgeleuchtete und übersichtliche Bereiche, in denen die Verkehrsteilnehmer gut sehen können und in denen sie auch gut gesehen werden, von großer Wichtigkeit. Für die Verkehrssicherheit sind u.a. folgende Aspekte von Belang:

- Sind viele Fußgänger und Radfahrer unterwegs, werden diese auch verstärkt wahrgenommen.
- Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen und auf Schulwegen sind sichere Wegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten unerlässlich.
- Die Dimensionierung der Anlagen ist vom angestrebten Fußgänger-/ Radfahreraufkommen und den Personengruppen (Kinder, Sehbehinderte, usw.) abhängig.
- Die Linienführung der Anlagen sollte nutzerorientiert erfolgen und dadurch die Notwendigkeit von Querungsvorgängen minimieren.
- Bei der Wahl der Materialien ist auf die Sichtbarkeit der Fußgänger / Radfahrer, eine ausreichende Griffbarkeit und optisch ansprechende Gestaltung zu achten. Dabei sind auch Orientierungshilfen für sehbehinderte Menschen zu berücksichtigen.
- Darüber hinaus sind ein engmaschiges Netz, das auch Wege ermöglicht, die mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbar sind und eine gute Öffentlichkeitsarbeit, die das Ansehen des Fuß- und Radverkehrs erhöht, wichtig

3.2.3 Bündelung und räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehr.

Im Folgenden werden Möglichkeiten zur Bündelung und räumlichen Verlagerung vom Kfz-Verkehr dargestellt.

Zentrum Eisenhüttenstadt

Im Zentrum Eisenhüttenstadts verlaufen der Straßenzug Maxim-Gorki-Straße/Friedrich-Engels-Straße und die Saarlouiser Straße parallel zur Straße der Republik. Es wird empfohlen, den Durchgangsverkehr aus den beiden Straßen auf die Straße der Republik zu verlagern. Dies könnte über eine Erhöhung der Netzwidestände durch Geschwindigkeitsreduzierungen erreicht werden¹⁴. Die Maxim-Gorki-Straße und Friedrich-Engels-Straße haben aktuell Tempo 30. Die Einführung von Tempo 30 auf Saarlouiser Straße wurde im LAP der zweiten Runde vorgeschlagen. Nach dem Verkehrsberuhigungskonzept für die Wohnkomplexe I-IV¹⁵ liegt die Straße in der geplanten Tempo 30-Zone (vgl. Kapitel „Geschwindigkeitskonzeption“, S. 45 ff.).

Umgehungsstraße Eisenhüttenstadt („Oder-Lausitz-Straße“)

Mit einer Ortsumgehung soll die Ortsdurchfahrt im Zuge der B 112 (Grubenbahnstraße, Beeskower Straße, Karl-Marx-Straße) entlastet werden. Im Jahr 2025 soll das Planfeststellungsverfahren beginnen.

Zwillingschachtschleuse

Die Zwillingschachtschleuse ist für den Straßenverkehr entsprechend eines Gutachtens nicht mehr tragfähig. Die Sperrung der Brücke erfolgte am 28.08.2023. Der Neubau der Brücke sieht vor, den Brückenquerschnitt von 8,60 m auf 9,75 m zu verbreitern. Es soll nur noch ein Gehweg auf der Westseite errichtet werden. Dieser soll von ursprünglich ca. 1,50 m auf 2,50 m verbreitert werden.. Das Gefälle des Straßenkörpers soll erhöht werden, damit das Regenwasser besser und schnell ablaufen kann.

Der Verkehr wird während der Sperrung über die Straße der Republik und die Karl-Marx-Straße umgeleitet. Am Knotenpunkt Straße der Republik/Karl-Marx-Str. kommt es zu erhöhten Wartezeiten und längerem Rückstau für die Linksabbieger von der Straße der Republik in die Karl-Marx-Str. in Richtung Neuzelle. Die aktuelle Ampelphase ist relativ kurz und sollte angepasst werden. Aktuell laufen Gespräche zwischen der Stadt und dem Landesbetrieb Straßenwesen (zuständig für LSA-Schaltungen). Diese muss für den Zeitraum der Brückenbaumaßnahme verlängert werden. Die voraussichtliche Umsetzung der Baumaßnahme soll Ende 2024 starten. Ein konkreter Termin zur Wiedereröffnung ist noch nicht bekannt.

¹⁴ Die genannten Straßen sind nicht mehr in der aktuellen Lärmkartierung enthalten.

¹⁵ Konzept zur Verkehrsberuhigung für die Wohnkomplexe I bis IV sowie den Bereich An der Holzwohle, bearbeitet von IfV - Ingenieurbüro für Verkehrstechnik - Müller & Lange GmbH, Stand Dezember 2021

3.2.4 Verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehrs

Das Fahrgeräusch eines Kraftfahrzeuges besteht aus Antriebs- und Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Während das Antriebsgeräusch maßgeblich von der Motorendrehzahl und somit der Fahrweise des Kraftfahrzeugführers abhängt, wird das Reifen-Fahrbahn-Geräusch vor allem durch die Beschaffenheit von Reifen und Fahrbahn sowie der Geschwindigkeit beeinflusst.

Folglich bieten die Art und Beschaffenheit des Fahrbahnbelages, die Fahrgeschwindigkeit sowie die Verstetigung des Verkehrs Potenziale zur Lärminderung.

Fahrbahnsanierungskonzept

Die Lautstärke des Rollgeräusches wird durch mehrere Kriterien bestimmt. Neben den Reifen sind dafür das Fahrbahnmaterial und der Fahrbahnzustand ausschlaggebend. Da die Stadt wenig Einfluss auf die Technologie der Kraftfahrzeuge nehmen kann, kommt vor allem die Sanierung von Fahrbahnen zur Minderung des Fahrgeräusches in Betracht. Der Ersatz von Pflasterbelägen durch Asphaltbeton oder Gussasphalt kann den Mittelungspegel um bis zu 6 dB(A) senken. Ersetzt man herkömmliche Asphaltdeckschichten durch speziell lärmarmen Asphalt so kann die Geräuschentwicklung um 4 bis 5 dB(A) gemindert werden. Eine Sanierung schadhafter Fahrbahndecken unter Beibehaltung des bisherigen Materials bewirkt je nach Schwere der Fahrbahnschäden eine Pegelminderung von ca. 1 bis 2 dB(A).

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

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

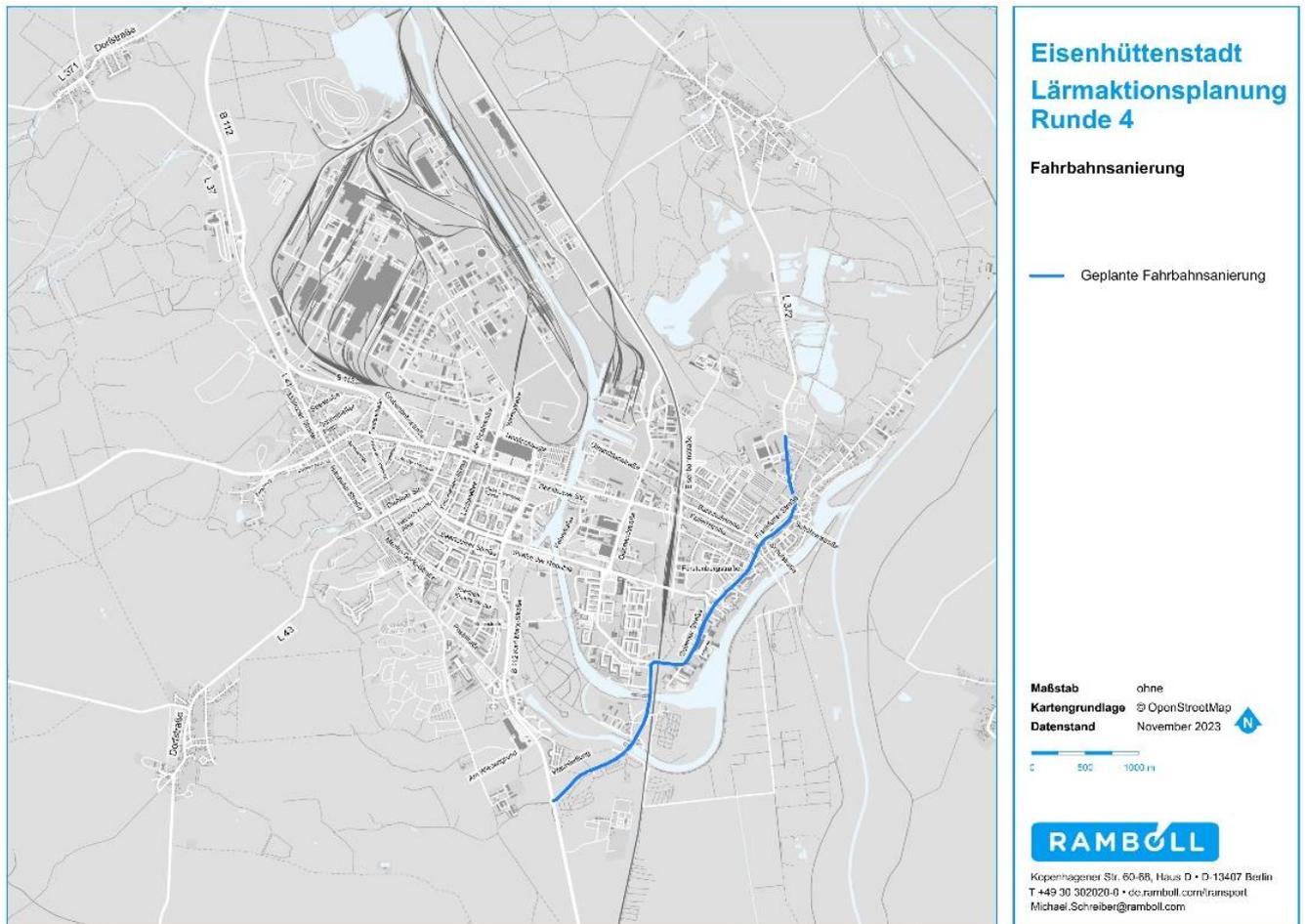
Die Fahrbahnsanierung und. Fahrbahnerneuerung der folgenden Straßen ist durch den Landesbetrieb Straßenwesen bzw. die Stadt geplant, sie liegen aber außerhalb der aktuellen Lärmkartierung:

- Fahrbahnsanierung L 372 zwischen B 112 (Kreisverkehrsplatz) und Ortsausgang Richtung Vogelsang,

- Fahrbahnerneuerung Glashüttenstraße zwischen Beeskower Straße und Glashüttenstraße 6 (Möbel Kipnik)¹⁶ und

Ferner ist die Fahrbahnerneuerung der Gubener Straße zwischen Straße der Republik und Seeberge, die im LAP der zweiten Runde vorgeschlagen wurde, vom Landesbetrieb Straßenwesen voraussichtlich für 2024 geplant. Die Maßnahmen betreffen keine aktuellen Lärmbrennpunkte.

Abbildung 11: Geplante Fahrbahnsanierungen



Für die folgenden Straßen wurde im LAP der zweiten Runde vorgeschlagen, die vorhandenen Pflasterbeläge durch Asphaltbeläge auszutauschen. Diese ist jedoch nach Angaben der Stadt aus Gründen des Denkmalschutzes nicht möglich.

- Fritz-Heckert-Straße
- Lindenallee
- Saarlouiser Straße

¹⁶ wird gerade im Rahmen der Neugestaltung Bahnhof Westseite durchgeführt.

- Maxim-Gorki-Straße
- Friedrich-Engels-Straße
- Fellertstraße und
- Poststraße.

Die genannten Straßen betreffen ebenfalls nicht die aktuellen Lärmbrennpunkte.

Knotenpunktumgestaltung

Die Umgestaltung von Knotenpunkten hat das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu verstetigen und Anfahrvorgänge zu minimieren. Sind die Verkehrsmengen in allen Knotenzufahrten etwa gleichverteilt, nur wenige Linksabbieger und ausreichend Platz vorhanden, so kommt, sofern diese Lösung mit den Fußgänger- und Radverkehren verträglich ist, die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes infrage.

Kreisverkehre sind vor allem dann gut geeignet, wenn auch die Geschwindigkeit am Knotenpunkt reduziert werden soll und eine differenzierte Dosierung der Verkehrsströme in einzelne Richtungen nicht notwendig ist. Ein weiterer positiver Effekt ist die Einsparung von Betriebskosten bei bisher lichtsinalgeregeltten Knotenpunkten.

Die Sinnhaftigkeit der Umgestaltung eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz ist stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Daher sollten im Einzelfall die folgenden Kriterien in Anlehnung an das FGSV-Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren¹⁷ geprüft werden:

- Unfallgeschehen,
- Kreisverkehrstyp,
- Verkehrsbelastung,
- Öffentlicher Personennahverkehr (Straßenbahn),
- Anzahl der Knotenpunktarme und Knotenpunktgeometrie,
- Verkehrsbedeutung und –verteilung,
- Flächenverhältnisse,
- Fuß- und Radverkehr,

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006.

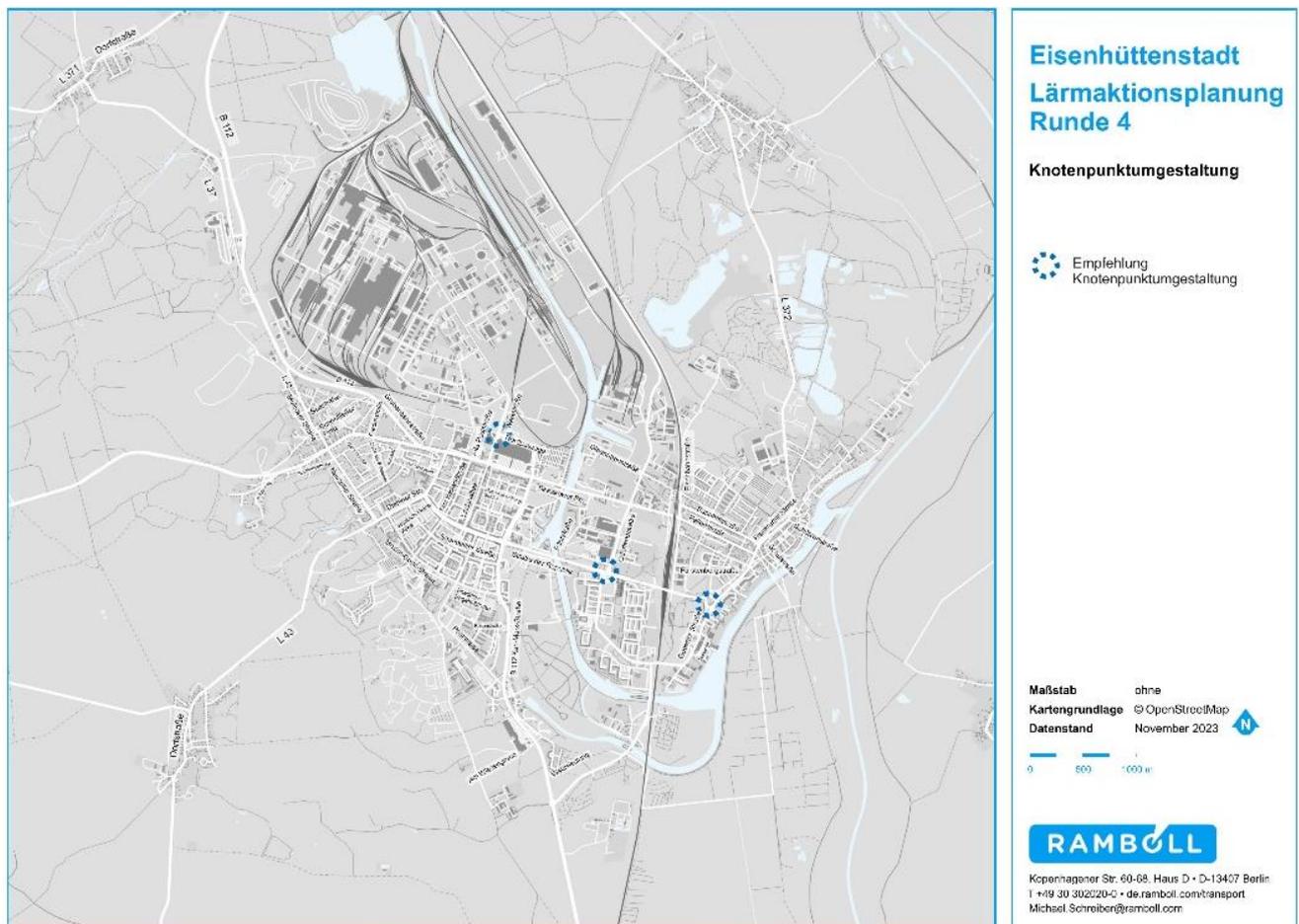
- städtebauliche Aspekte,
- Einsparung einer Lichtsignalanlage.

In Eisenhüttenstadt kommen folgenden Knotenpunkte für eine Umgestaltung in Betracht ¹⁸:

- Straße der Republik / Gubener Straße
- Werkstraße / Nordpassage
- Straße der Republik/Oderlandstraße/Cottbuser Straße¹⁹

Die Umsetzung erfolgte bisher vor allem aus finanziellen Gründen nicht.

Abbildung 12: Knotenpunktumgestaltung



¹⁸ Nicht mehr in der aktuellen Lärmkartierung enthalten.

¹⁹ Nach der Empfehlung im Bericht VTU an lichtzeichengeregelten Verkehrsknotenpunkten, erarbeitet von VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Stand September 2021

LSA-Koordinierung

LSA-Koordinierungen tragen durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses zur Lärminderung bei. In Eisenhüttenstadt sind bereits folgende Lichtsignalanlagen koordiniert:

- Beeskower Straße (B 112) zwischen Diehloer Straße und Karl-Marx-Straße,
- Straße der Republik zwischen Diehloer Straße und Karl-Marx-Straße.

Ferner sind die Knotenpunkte Frankfurter Straße (L 372)/Fürstenberger Straße/Goethestraße und Frankfurter Straße (L 372)/Fellertstraße als Doppelknoten koordiniert.

Weitere Potentiale zur Koordinierung werden nicht gesehen.

LSA-Nachtabschaltungen

Das nächtliche Abschalten von Lichtsignalanlagen verringert die Lärmbelastung der Anwohner, da Anfahrvorgänge am Knoten reduziert werden. Außerdem können dadurch die Betriebskosten gesenkt werden. Es ist jedoch einzelfallabhängig zu prüfen bzw. sicherzustellen, dass sich keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ergeben. Die diesbezüglichen Anweisungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Absatz 2/VI) lauten: Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist.²⁰ Das Abschalten von LSA in der Nacht ist daher eine Maßnahme, die nur in Einzelfällen zur Anwendung kommen kann.

Mit Ausnahme der Folgenden werden die Lichtsignalanlagen in Eisenhüttenstadt in der Nacht abgeschaltet. Diese Straßen sollen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht abgeschaltet werden.

- Beeskower Straße (B 112)/Karl-Marx-Straße (B 112)/Am Gewerbepark
- Beeskower Straße/Oderlandstraße
- Straße der Republik/Karl-Marx-Straße (B 112)
- B 112/Müllroser Straße (L 43)/Straße 16

²⁰ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26.01.2001, zuletzt geändert am 17.07.2009.

- B 112/L 37,
- Straße der Republik/Cottbuser Straße/Oderlandstraße.

Geschwindigkeitskonzeption

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

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

„Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ kann die Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Absatz 1 verkehrsbeschränkende Maßnahmen anordnen. Dabei dient die Lärmschutz-Richtlinien-StV als Orientierungshilfe. Nach dieser kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung vor allem dann in Betracht, wenn in Wohngebieten zwischen 6 und 22 Uhr eine Überschreitung von 70 dB(A) und zwischen 22 und 6 Uhr eine Überschreitung von 60 dB(A) auftritt. Dabei gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes ist die Richtlinie für Lärmschutz an Straßen.

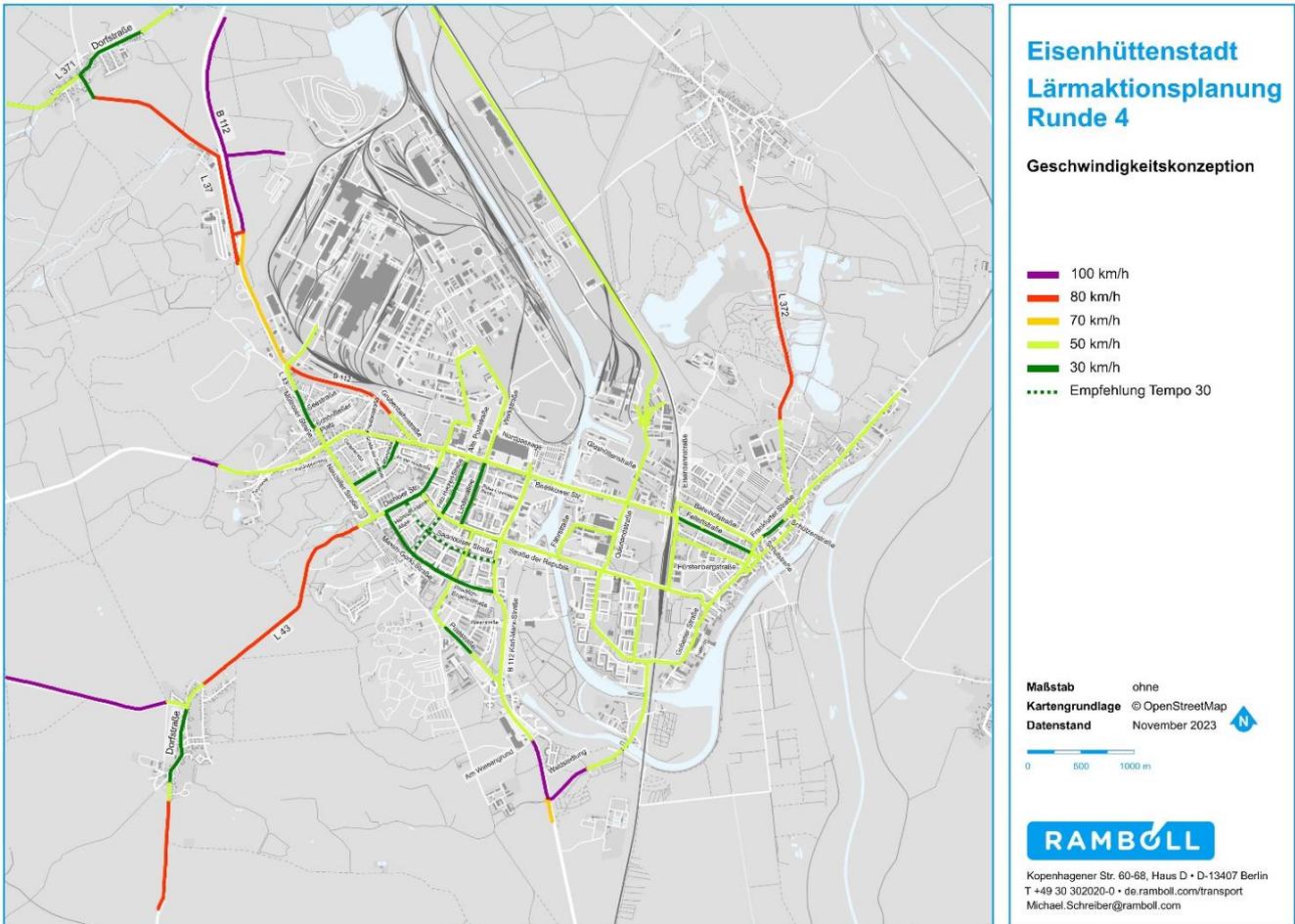
Im aktuell kartierten Straßennetz werden im Abschnitt Beeskower Straße (B 112) zwischen Diehloer Straße und Grubenbahnstraße nach BUB Werte von 70 dB(A) am Gesamttag (L_{DEN}) und ab 60 dB(A) in der Nacht (L_{Night}) übertroffen. Da es sich hierbei um einen Bundesstraße handelt, sieht die Stadt hier die Beibehaltung von Tempo 50 vor.

Für weitere Straßenabschnitte, die nicht mehr in der aktuellen Lärmkartierung enthalten sind, wurde im LAP der zweiten Runde eine Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen. An einigen Abschnitten wurden diese Maßnahmen von der Stadt verworfen (vgl. Tabelle 4, S. 16 f.). Die verbleibenden Empfehlungen werden aus der letzten Runde übernommen.

- Fritz-Heckert-Straße zwischen Maxim-Gorki-Straße und Straße der Republik,
- Saarlouiser Straße

Die Empfehlungen sind in Abbildung 13 dargestellt.

Abbildung 13: Geschwindigkeitskonzept



3.3 Generelle Lärminderungsmaßnahmen im Schienenverkehr

Für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Die durch das Stadtgebiet von Eisenhüttenstadt verlaufende Eisenbahnstrecke gilt nicht als Haupteisenbahnstrecke im Sinne des § 47b Nr. 4 BImSchG und ist daher nicht kartierungspflichtig. Dennoch fühlen sich anliegende Bewohner*innen durch den Schienenverkehrslärm gestört. Daher werden an dieser Stelle nur generelle Maßnahmen aufgezeigt.

Die möglichen Maßnahmen zur Senkung des Schienenlärms setzen wie beim Straßenlärm am Fahrweg, am Fahrzeug, im Betriebsablauf und am Schallausbreitungsweg an (Tabelle 7). Zu beachten ist, dass ein Großteil der besonders wirksamen Maßnahmen nicht im Einflussbereich der Kommunen liegt.

Tabelle 7: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr

Ansatz	Maßnahmen im Schienenverkehr	Lärminderungswirkung
Maßnahmen am Fahrweg	Gleisüberprüfung und -Pflege (Schleifen)	++
	Schwingungsdämpfende Gleisart / Lagerung	+
	Tiefrillenherzstücke an Weichen (lokal)	++
	Schallabsorber	+
	Enddröhnung von Brücken	++
	Gleisschmierung	++
Maßnahmen am Fahrzeug	Überprüfung der Räder auf Polygonbildung	++
	Lärmarme Bremsen	+
	Lenkbare Radsätze	+
	Radschürzen	+
	Drehgestellendröhnung	+
	Beschaffung lärmarmen Fahrzeuge	++
Betriebliche Maßnahmen	Geschwindigkeitsreduzierung	++
	Fahrer Ausbildung zur lärmarmen Fahrweise	+
Maßnahmen am Ausbreitungsweg	Schallschutzwälle, Schallschutzwälle, Troglage, Galeriebau, Tunnel	++

Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung

Quelle: eigene Darstellung

Die Wirkungen dieser Maßnahmen sind u.a. in den Schlussberichten zu den Forschungsprojekten EffNoise²¹ oder KoNUBA²² dargestellt. Stark pauschalisiert lässt sich das Lärminderungspotential der heute bereits verfügbaren Maßnahmen in etwa mit 20 dB(A) beziffern (Tabelle 8).

²¹ Lärmkontor GmbH: EffNoise, Service contract relating to the effectiveness of noise mitigation measures, EC project no. B4-3040/2002/346290/MAR/C1, by order of the EUROPEAN COMMISSION - DG Environment, February 2004.

²² Lärmkontor GmbH / LK Argus GmbH / Heinz Steven: KoNUBA, Ermittlung von bezüglich der Kosten-Nutzen-Verhältnisse optimierten Maßnahmenpakete für einen verbesserten Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm (FKZ 206 54 101). Im Auftrag des Umweltbundesamtes, Mai 2008.

Tabelle 8: Maximales Lärminderungspotential bei Schienenverkehrslärm

Lärmierungsmaßnahme	Potential
Austausch von Klotzbremsen gegen Kompositbremsblöcke	
Schienenschleifen / „besonders überwachtes Gleis“	- 10 dB(A)
Austausch von Rädern mit Absorbern	
Lärmschutzwände	- 5 bis - 12 dB(A)
Summe	etwa - 20 dB(A)

Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge

Gemäß den EU-weit geltenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) dürfen seit Dezember 2005 neue Güterwagen bestimmte Geräuschgrenzwerte nicht mehr überschreiten. Zudem müssen sie mit lärmarmen Bremsen ausgestattet sein.

Nach der „Überarbeiteten Lärmschutzverordnung TSI Lärm“ der EU Kommission am 16.05.2019 ist außerdem ab Dezember 2024 EU-weit der Betrieb von lauten Zügen auf sogenannten leiseren Strecken (quieter routes) verboten²³. Diese sogenannten leiseren Strecken sind nach Artikel 5b der TSI Lärm die Strecken, die eine Mindestlänge von 20 km haben und auf denen zwischen 2015 und 2017 im Durchschnitt mehr als 12 Güterzüge täglich in der Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr verkehren.

Innovationsprogramm Verbundstoff-Bremssohlen

Das Verbundprojekt LÄGiV begann im November 2010 und wurde am 31.03.2015 abgeschlossen. Es erhielt eine Förderung in Höhe von 6,9 Millionen Euro vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und wurde vom BMDV begleitet. Das Hauptziel des Verbundprojekts LÄGiV bestand darin, technisch und wirtschaftlich optimierte Verbundstoff-Bremssohlen (V-BKS) für Güterwagen zu entwickeln, um Lärmemissionen zu reduzieren. Die Verbundstoff-Bremssohlen sollten so entwickelt werden, dass sie ohne technische Mängel sowohl in vorhandenen als auch in neuen Fahrzeugen getestet, zugelassen und eingesetzt werden können. Im Rahmen des Projekts wurden neuartige Materialkombinationen sowohl für Low-Low-Sohlen (LL-Sohlen) als auch Komposit-Bremssohlen (K-Sohlen) getestet.

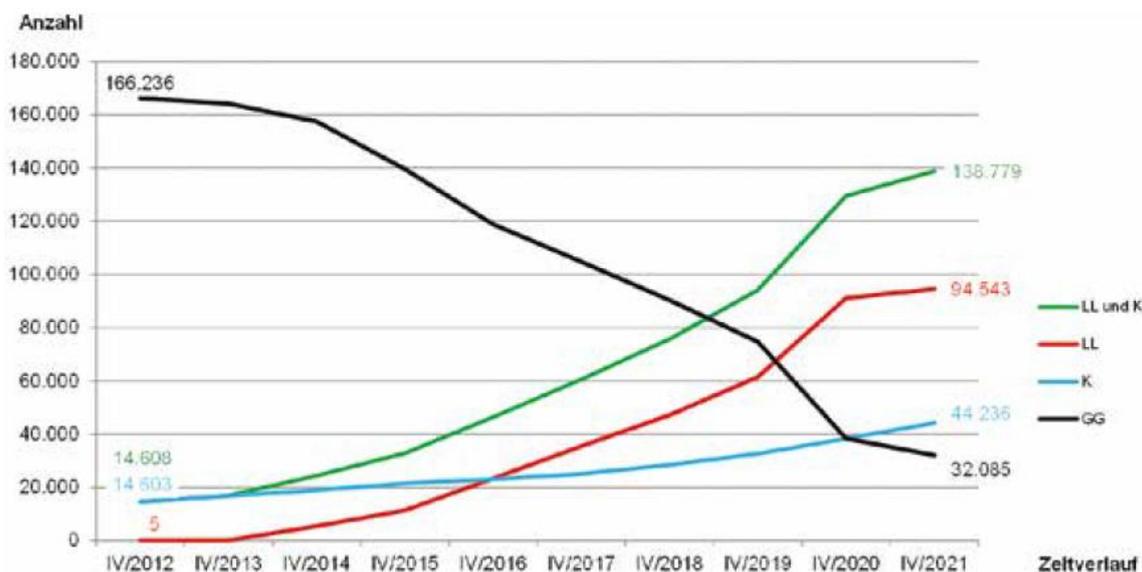
Im Vergleich zu herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen sorgen die Verbundstoff-Bremssohlen dafür, dass die Lauffläche der Eisenbahnräder dauerhaft

²³ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Lärmschutz im Schienenverkehr, Stand März 2022

glatt bleibt. Durch den Einsatz von Verbundstoff-Bremssohlen in Verbindung mit glatten Schienenoberflächen können die Abrollgeräusche von Güterwagen um bis zu 10 dB(A) reduziert werden. Die beteiligten Hersteller haben Verbundstoff-Bremssohlen für verschiedene Konfigurationen und Bauformen entwickelt und gemäß den Vorschriften des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC getestet. Insgesamt wurden zwei weitere K-Sohlen und eine weitere LL-Sohle vorübergehend für die Betriebserprobung zugelassen.

Die Abbildung 14 zeigt die Bestandsentwicklung von Güterwagen im nationalen Fahrzeugregister nach Bremssohlentyp.²⁴ Die Anzahl der Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen (GG-Sohlen) ist stark zurückgegangen, während die Anzahl der Güterwagen mit LL-Sohlen und K-Sohlen angestiegen ist.

Abbildung 14: Bestandsentwicklung von Güterwagen im nationalen Fahrzeugregister nach Bremssohlentyp



Quelle: BMDV (auf Datenbasis Nationales Fahrzeugregister, Eisenbahn-Bundesamt, letzte Auswertung 6. Januar 2022), Stand März 2022

Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG haben im Dezember 2012 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt. Das Ziel war es, den Schienenverkehrslärm bis zum Ende des Jahres 2020 deutlich und dauerhaft zu reduzieren. Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht höhere Entgelte für Züge ohne lärmoptimierte Bremsen vor und einen Bonus für Güterwagen, die auf lärmmindernde Technologie umgerüstet werden. Der Bonus wird direkt an die Wagenhalter ausbezahlt. Die Gesamtkosten für die Umrüstung der

²⁴ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Lärmschutz im Schienenverkehr, Stand März 2022

ca. 180.000 auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen wurden auf etwa 309 Millionen Euro geschätzt. Nach insgesamt 8 Jahren Laufzeit ist das LaTPS plangemäß im Dezember 2020 ausgelaufen. Das Konzept hat sehr gute Ergebnisse erreicht, sodass nach der geplanten Laufzeit alle ca. 180.000 Güterwagen leise fahren und der Schienenlärm um 10 dB reduziert wurde, was einer Halbierung des Schienenlärms für das menschliche Ohr entspricht.

Nach Ablauf der Förderlaufzeit des laTPS trat am 13. Dezember 2020 das Schienenlärmschutzgesetz in Kraft. Dieses Gesetz verbietet den Betrieb lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz. In diesem Zusammenhang darf ein Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz nicht mehr Lärm verursachen, als ein Güterwagen, der eine Betriebszulassung nach den für Neufahrzeuge geltenden Lärmschutzgrenzwerten (TSI Lärm) erhalten hat. Eine Ausnahme ist nur dann gestattet, wenn diese Güterwagen mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit betrieben werden, was zu einer Verringerung des Lärms führt. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn aufgrund der Beschaffenheit der Strecke kein zusätzlicher Lärmschutz erforderlich ist.²⁵.

Lärmsanierungsprogramm des Bundes

Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung des Bundes unter Vorbehalt der dafür jeweils im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel gewährt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Im Bundeshaushaltsgesetz 2021 wurde die Absenkung der Auslösewerte um 3 dB(A) festgelegt. Seit Inkrafttreten der überarbeiteten Förderrichtlinie Lärmsanierung zum 1. Juli 2022 kommen die neuen Auslösewerte zur Anwendung²⁶. Tabelle 9 zeigt die aktuell geltenden Immissionsgrenzwerte.

Tabelle 9: Immissionsgrenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes

Gebietskategorie	Tagstunden (6 bis 22 Uhr)	Nachtstunden (22 bis 6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine und allgemeine Wohngebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

²⁵ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Lärmschutz im Schienenverkehr, Stand März 2022

²⁶ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, überarbeitete Fassung 2022.

Da sich nicht in kurzer Zeit die Versäumnisse vergangener Jahrzehnte ausgleichen lassen, werden vorrangig Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken ergriffen, an denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohnende betroffen sind.

Bei der Lärmsanierung kommen – je nach den örtlichen Verhältnissen – folgende Maßnahmen in Kombination oder einzeln zum Einsatz:

- an der Entstehungsquelle (aktiver Lärmschutz) an Bahnanlagen wie zum Beispiel
 - Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen,
 - Einbau von Spurkranzschmiereinrichtungen,
 - Einbau von Schienenstegdämpfern oder -abschirmungen,
 - Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken,
- an der Einwirkungsstelle (passiver Lärmschutz) an baulichen Anlagen wie zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen.

In der Anlage 3 des Gesamtkonzeptes Lärmsanierung wurde für Eisenhüttenstadt die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche und -abschnitte aufgelistet:²⁷

Tabelle 10: Der zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche in Eisenhüttenstadt laut Anlage 3 Gesamtkonzept Lärmsanierung

Strecke Nr.	Nr. des Sanierungsabschnittes	Von km	Bis km	Länge
6153	120008	94,306	94,400	0,094
6153	120008	94,400	94,421	0,021
6153	120008	98,000	98,300	0,300
6153	120008	104,300	106,100	1,800

²⁷ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Gesamtkonzept der Lärmsanierung. Anlage 3, Stand: 01.12.2022.

4 Wirkungsanalyse

An den aktuellen Lärmbrennpunkten verbleiben keine konkreten Maßnahmenempfehlungen.

Tabelle 11 enthält die Wirkungen der übrigen verbleibenden Maßnahmen. Für diese werden jeweils die voraussichtlichen Lärminderungspotentiale abgeschätzt.

Tabelle 11: Abschätzung der Lärminderungswirkung der verbleibenden Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen	Straßenabschnitt	voraussichtliche Wirkung
Fahrbahnsanierung	Grünstraße zwischen Beeskower Straße und Straße der Solidarität	-1 dB(A)
	Müllroser Straße zwischen Beeskower Straße und Grubenbahnstraße	
	L 372 zwischen B 112 (Kreisverkehrsplatz) und Ortsausgang Richtung Vogelsang	
Fahrbahnerneuerung (von Pflaster zu Asphalt)	Glashüttenstraße zwischen Beeskower Straße und Glashüttenstraße 6 (Möbel Kipnik) ²⁸	-5 dB(A)
	Gubener Straße (L 372) zwischen Fellertstraße und Straße der Republik	
	Gubener Straße zwischen Straße der Republik und Seeberge	
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h – ganztags	Fritz-Heckert-Straße zwischen Maxim-Gorki-Straße und Straße der Republik	-2 bis -3 dB(A)
	Saarlouiser Straße	
Knotenpunktumgestaltung (Kreisverkehr)	Straße der Republik / Gubener Straße	-2 bis -3 dB(A)
	Werkstraße / Nordpassage	
Schrittweise Umsetzung des Verkehrsberuhigungskonzeptes für die Wohnkomplexe I-IV	Saarlouiser Straße	-2 bis -3 dB(A)

²⁸ wird gerade im Rahmen der Neugestaltung Bahnhof Westseite gebaut.

Diese folgenden Maßnahmen tragen langfristig zur Lärminderung bei, aber genaue voraussichtliche Lärminderungspotenziale in Dezibel (dB) können nicht abgeschätzt werden:

- Öffentliche E-Ladesäulen
- Anschaffung von E-Dienstfahrzeugen
- Neubau eines uferbegleitenden Weges entlang des Oder-Spree-Kanals
- Neubau Bahnhofsumfeld Eisenhüttenstadt Westseite
- Umgehungsstraße Eisenhüttenstadt („Oder-Lausitz-Straße“)

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4

Bericht

17. Januar 2024

5 Ruhige Gebiete

5.1 Auswahl ruhiger Gebiete

Die EG-Umgebungs-lärmrichtlinie fordert nicht nur die Sanierung von hoch belasteten Gebieten, sondern auch den vorbeugenden Schutz „ruhiger Gebiete“ vor Lärm. In den bisherigen Lärmaktionsplänen in Eisenhüttenstadt wurden noch keine ruhigen Gebiete definiert.

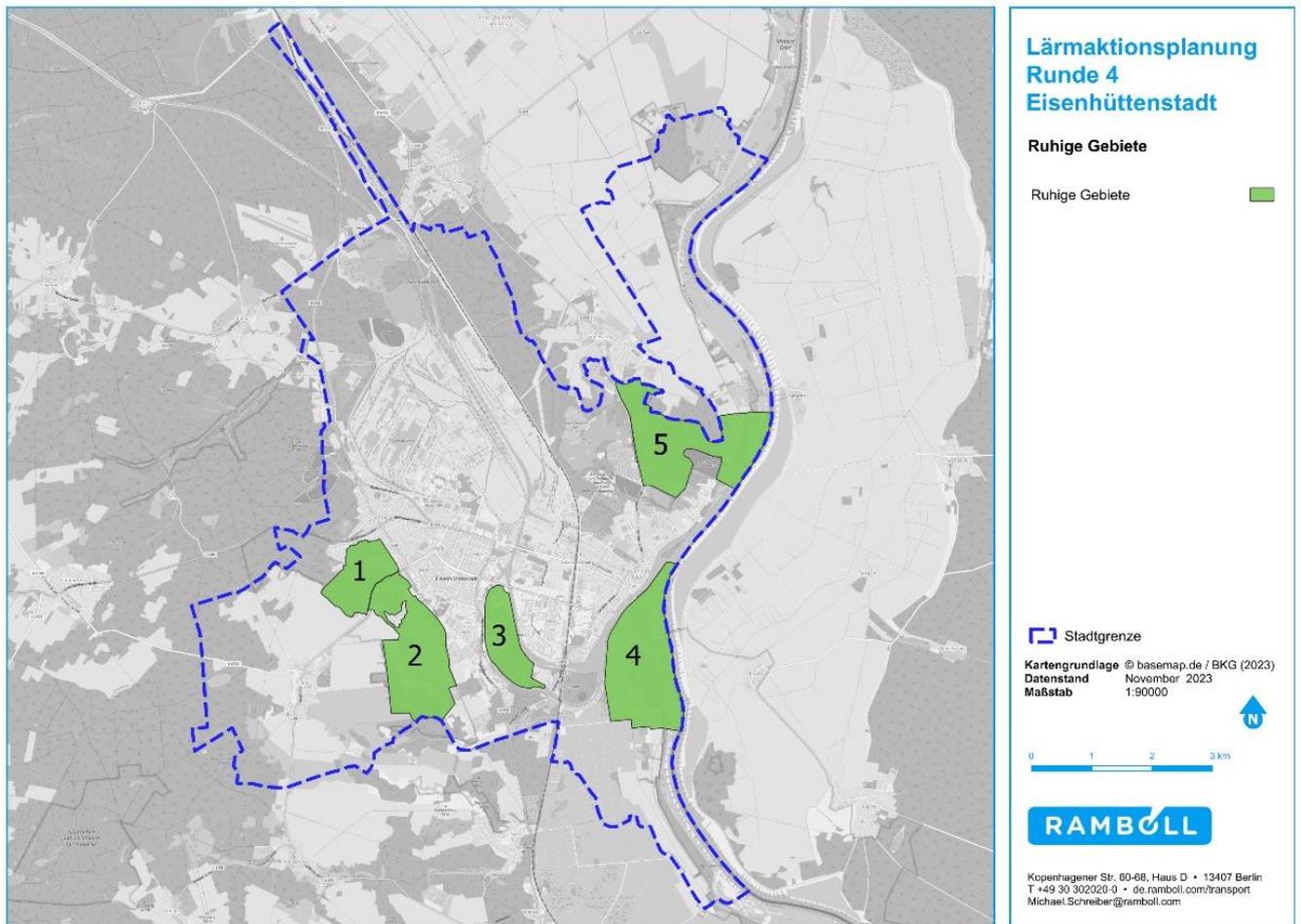
Als ruhiges Gebiet auf dem Land gilt laut Artikel 3 der Umgebungs-lärmrichtlinie „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.“ Die EU hat mit dieser Formulierung keine konkrete Definition von ruhigen Gebieten vorgegeben. Auch der deutsche Gesetzgeber hat diesen Punkt nicht weiter konkretisiert, so dass die Stadt Eisenhüttenstadt hier weitgehende Handlungsfreiheiten hat. Gemäß den LAI-Hinweisen²⁹ zur Lärmaktionsplanung „kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- oder landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete.“

Zur Festlegung ruhiger Gebiete in Eisenhüttenstadt erfolgt zunächst die Identifizierung grundsätzlich in Frage kommenden Flächen. Betrachtet werden Flächen, die frei zugänglich sind und zur Erholung aufgesucht werden. Dazu zählen beispielsweise Grünflächen und Flächen der Forstwirtschaft. Flächen, die in der Nähe der Gewerbe- und Industrie-flächen liegen und damit potentiellen Ver-lärmungen ausgesetzt sind, werden dabei nicht berücksichtigt. Auch Flächen, in denen zukünftige Entwicklungspotentiale nicht auszuschließen sind, werden nicht betrachtet.

Im zweiten Schritt findet eine Überlagerung dieser Gebiete mit der Lärmkartierung statt. Bereiche, die durch Straßen- oder Schienenverkehrslärm über 55 dB ($L_{DEN} > 55 \text{ dB}$) betroffen sind, von den ruhigen Gebieten abgezogen. Im Ergebnis ergeben sich in Eisenhüttenstadt 5 ruhige Gebiete. Diese zeigt Abbildung 15.

²⁹ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz – AG Lärmaktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung -, Stand 18.06.2012.

Abbildung 15: Ruhige Gebiete



5.2 Hinweise zum Schutz und zur Entwicklung ruhiger Gebiete

Hintergrund der Festsetzung ruhiger Gebiete ist der Vorsorgegedanke. Bestehende ruhige Gebiete sollen erhalten und vor zunehmender Verlärmung geschützt werden. Dem Richtlinien- und Gesetzgeber geht es bei den ruhigen Gebieten somit um die Vermeidung der Lärmzunahme und weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung.

Grundlegende Voraussetzung für den dauerhaften Schutz der ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms ist ihre Berücksichtigung in allen Planungen, die potentiell die Lärmbelastung erhöhen können. In der Praxis betrifft dies vor allem die Bauleitplanung und die Verkehrsplanung.

Die ruhigen Gebiete sind von den zuständigen Behörden in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten. Daraus resultiert beispielsweise eine Überprüfung von Stadt- und Verkehrs-

planungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete (z. B. Verlärmung, Zerschneidung) oder die Prüfung von Siedlungserweiterungen in ruhige Gebiete hinein.

Darüber hinaus ist aus planerischer Sicht die Integration und Weiterentwicklung des Aspektes „Ruhige Gebiete“ mit benachbarten Disziplinen wie Landschaftsplanung oder Freiflächenentwicklung wünschenswert, weil Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete in der Regel ein integriertes Vorgehen von Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanung erfordern.

So gibt es neben dem Schutz der Ruhe verwandte Ziele wie die Sicherung von ökologischen und klimatisch wertvollen Bereichen (zu denen viele ruhige Gebiete gehören) oder die Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität in der Stadt.

Zusammenfassend können folgende Handlungsansätze zum Schutz und zur Entwicklung der ruhigen Gebiete angewendet werden:

- Berücksichtigung der ruhigen Gebiete in allen potentiell lärm erhöhenden Planungen,
- Weiterentwicklung der ruhigen Gebiete im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung, Freiflächenentwicklung usw.,
- Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit der ruhigen Gebiete für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV).

Daneben sind auch Maßnahmen möglich, die ruhige Gebiete noch ruhiger machen oder lärm erhöhende Maßnahmen in ihrem Umfeld kompensieren und damit zu einer höheren Erholungsfunktion und Lebensqualität in der Stadt beitragen. Dazu gehören beispielsweise landschaftsgestalterisch integrierte Lärmschutzwälle und die Prüfung von verkehrsbezogenen Maßnahmen im Umfeld der Gebiete. Bei letztgenannten Maßnahmen müssen jedoch die Wechselwirkungen mit bewohnten Bereichen beachtet werden.

6 Zusammenfassung

Gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie wurde für die Stadt Eisenhüttenstadt ein Lärmaktionsplan der vierten Runde erarbeitet. In Eisenhüttenstadt sind entlang der kartierungspflichtigen Straßenabschnitte rund 515 bzw. rund 575 Personen von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln über 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 dB(A) L_{Night} betroffen. Straßen unter 8.200 Kfz / 24 Stunden wurden nicht kartiert. In der Gesamtstadt sind daher deutlich mehr Menschen von hohen Lärmpegeln betroffen.

Im Rahmen der jetzigen Lärmaktionsplanung wurden Bereiche mit L_{DEN} über 65 dB und L_{Night} über 55 dB identifiziert. Die aktuellen identifizierten Lärmbrennpunkte waren in der letzten Runde ebenfalls enthalten. Der einzige entfallender Lärmbrennpunkt befindet sich in der Beeskower Straße zwischen Fritz-Heckert-Straße und Lindenallee und weist im Gegensatz zur letzten Runde in der aktuellen Lärmkartierung keine relevante Überschreitung der Auslösewerte auf.

An den aktuellen Lärmbrennpunkten verbleiben keine konkreten Maßnahmenempfehlungen. Aus diesem Grund wurden bei der Wirkungsanalyse keine Zahlen für betroffenen Menschen, die durch neue Maßnahmen profitieren, berechnet.

In dieser Runde wurde zum ersten Mal für die Stadt Eisenhüttenstadt ruhige Gebiete erarbeitet. Im Ergebnis werden 5 Gebiete in Eisenhüttenstadt als ruhige Gebiete festgelegt.

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4

Bericht

17. Januar 2024

7 **Verfahrensverlauf**

Wird nach Abschluss ergänzt.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Betroffenheiten durch Straßenverkehrslärm am Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.200 Kfz / 24 Stunden (potenziell gesundheitsgefährdende Pegel sind blau hervorgehoben)	9
Tabelle 2:	lärmbelastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser am Pflichtstraßennetz mit mehr als 8.200 Kfz / 24 Stunden	9
Tabelle 3:	Angaben über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) innerhalb der Isophonen-Bänder	10
Tabelle 4:	Umsetzungsstände der Maßnahmen aus LAP der Runde 2	16
Tabelle 5:	Sonstige umgesetzte Maßnahmen	18
Tabelle 6:	<u>Generelle</u> Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr	29
Tabelle 7:	Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr	47
Tabelle 8:	Maximales Lärminderungspotential bei Schienenverkehrslärm	48
Tabelle 9:	Immissionsgrenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes	50
Tabelle 10:	Der zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche in Eisenhüttenstadt laut Anlage 3 Gesamtkonzept Lärmsanierung	51
Tabelle 11:	Abschätzung der Lärminderungswirkung der verbleibenden Maßnahmenempfehlungen	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgleich von Lärmkartierungen für das Pflichtnetz	6
Abbildung 2:	Strategische Lärmkarte der vierten Runde - L _{DEN} (24-Stunden-Wert)	7
Abbildung 3:	Strategische Lärmkarte der vierten Runde - L _{Night} (Nacht-Wert)	8
Abbildung 4:	Lärmbrennpunkte	12
Abbildung 5:	Baulast	13
Abbildung 6:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	14
Abbildung 7:	Fahrbahnbeläge	15
Abbildung 8:	Stadtumbaustrategie Eisenhüttenstadt Fortschreibung 2019, Gebietskategorien des Stadtumbaus	23

Eisenhüttenstadt Lärmaktionsplanung Runde 4	Abbildung 9: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen (die vorrangig für Eisenhüttenstadt in Frage kommenden Potenziale sind blau eingerahmt)	31
Bericht	Abbildung 10: Pendlerverflechtungen 2019, Kreisextern ohne Berlin und Polen	36
17. Januar 2024	Abbildung 11: Geplante Fahrbahnsanierungen	41
	Abbildung 12: Knotenpunktumgestaltung	43
	Abbildung 13: Geschwindigkeitskonzept	46
	Abbildung 14: Bestandsentwicklung von Güterwagen im nationalen Fahrzeugregister nach Bremssohlentyp	49
	Abbildung 15: Ruhige Gebiete	55

Anhang

Karten des Textteils

Eisenhüttenstadt
Lärmaktionsplanung
Runde 4

Bericht

17. Januar 2024

