

Anlage 23 Stellungnahmen aus der Offenlage – Abwägungstabelle

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
Bürger 1; Stellungnahme vom 11.03.2024	<p>Entsprechend dem Ziel der Umgebungslärmrichtlinie sollen die Kommunen in Lärmaktionsplänen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung festlegen. Der hier vorgelegte Entwurf enthält jedoch wieder nur eine Bestandsaufnahme der aktuellen Lärmbelastung sowie die Aufzählung von möglichen Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Konkrete Festlegungen, mit welchen Maßnahmen Lärmreduzierungen erreicht werden sollen, fehlen. Ebenso fehlen Termine für die Durchführung der Maßnahmen. Entsprechende Festlegungen sind, wie bereits in unserer Stellungnahme vom 05.02.2020 zum Lärmaktionsplan Stufe 3 gefordert, nun hier in Stufe 4 aufzunehmen.</p> <p>Die in Abb. 4–1 ausgewiesenen DTV sind nicht nachvollziehbar. Soll der DTV z.B. in der Forstallee höher sein als in der L402? Wo liegt die Grenze zwischen Seestraße Süd und Seestraße Nord?</p>	<p>Der Lärmaktionsplan betrachtet konkrete Maßnahmen für Betroffenheitsschwerpunkte und stellt deren Wirkung entsprechend dar. Der Hinweis ist diesbezüglich nicht nachvollziehbar. Eine genaue Festlegung von Terminen zur Umsetzung der Maßnahmen ist nicht möglich, da die Gemeinde selbst die Maßnahmen nicht umsetzen kann.</p>
<p>Das in Abschnitt 5.3 genannte Seehotel existiert seit einem Jahr nicht mehr.</p>	<p>Das in Abschnitt 5.3 genannte Seehotel existiert seit einem Jahr nicht mehr.</p>	<p>Die Verkehrszahlen entsprechen jenen, die der strategischen Lärmkartierung zugrunde liegen. Da der Gemeinde keine anderen Verkehrsdaten vorliegen, muss mit den seitens des LfU zugearbeiteten Daten gearbeitet werden.</p>
<p>Die in Tabelle 5–2 ausgewiesene Anordnung einer zulässigen Geschwindigkeit von 30km/h nachts im Zeitraum 22 –6Uhr erfolgte auf Antrag lärm betroffener Anwohner der L401 beim Straßenverkehrsamt des Landkreises Dahme-Spreewald.</p>	<p>Die in Tabelle 5–2 ausgewiesene Anordnung einer zulässigen Geschwindigkeit von 30km/h nachts im Zeitraum 22 –6Uhr erfolgte auf Antrag lärm betroffener Anwohner der L401 beim Straßenverkehrsamt des Landkreises Dahme-Spreewald.</p>	<p>Die Grenze zwischen den Rechengebieten Seestraße Nord und Seestraße Süd kann der Abbildung 4–2 entnommen werden.</p>
<p>Die Anzahl der Lärm betroffenen der L401 ist nicht korrekt. Im Abschnitt 5.5.1 ist die Angabe „einseitig angebaut“ falsch. Die Westseite der Fontanellee ist vollständig bebaut. Daraus ergeben sich wesentlich höhere Betroffenenzahlen. Der Straßenlärm hört nicht an der Ortsgrenze Zeuthen/Wildau auf. Diese Grenze verläuft ab Hochwaldstraße nach Süden genau auf der Linie der Grundstücksgrenze zum Gehweg. In der Anzahl Betroffener $L > 65$ dB(A) gibt es auch eine Differenz zu Tabelle 4–3.</p>	<p>Die Anzahl der Lärm betroffenen der L401 ist nicht korrekt. Im Abschnitt 5.5.1 ist die Angabe „einseitig angebaut“ falsch. Die Westseite der Fontanellee ist vollständig bebaut. Daraus ergeben sich wesentlich höhere Betroffenenzahlen. Der Straßenlärm hört nicht an der Ortsgrenze Zeuthen/Wildau auf. Diese Grenze verläuft ab Hochwaldstraße nach Süden genau auf der Linie der Grundstücksgrenze zum Gehweg. In der Anzahl Betroffener $L > 65$ dB(A) gibt es auch eine Differenz zu Tabelle 4–3.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Da es sich um eine bekannte Bezeichnung der Örtlichkeit handelt, wird diese dennoch im Text beibehalten.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>In Tabelle 5–5 werden für die Maßnahme „Tempo 30“ für die Lindenallee an 10 und für die Fontanellee an 14 Punkten entsprechende Verkehrszeichen vorgesehen. In der Verkehrsrechtlichen AO des Straßenverkehrsamtes von LDS vom 1.07.2022 sind in Summe an 10 Punkten für die gesamte Strecke Verkehrszeichen angeordnet. Diese Differenz ist unklar.</p>	<p>In Tabelle 5–5 werden für die Maßnahme „Tempo 30“ für die Lindenallee an 10 und für die Fontanellee an 14 Punkten entsprechende Verkehrszeichen vorgesehen. In der Verkehrsrechtlichen AO des Straßenverkehrsamtes von LDS vom 1.07.2022 sind in Summe an 10 Punkten für die gesamte Strecke Verkehrszeichen angeordnet. Diese Differenz ist unklar.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung in „beidseitig angebaut“. Die gemeindescharfe Trennung der Belastetenzahlen wird jedoch beibehalten, dies ist aus methodischen Gründen und aufgrund der Datengrundlage gar nicht anders möglich. Die Angabe zur Betroffenenzahl wird angepasst.</p> <p>Bei der Ermittlung der Schilderanzahl wird als konservativer Ansatz davon ausgegangen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung nach nahezu jedem Knotenpunkt wiederholt wird, wie es die Verwaltungsvorschrift zur StVO empfiehlt. In der Praxis können auch weniger Schilder angeordnet werden. Es handelt sich bei der angenommenen Schilderanzahl somit um eine Abschätzung zur sicheren Seite. Für die Aussagekraft des Lärmaktionsplans ist die Differenz nicht von Bedeutung.</p>
<p>Die notwendigen Verkehrszeichen für Tempo 30 nachts sind aufgestellt (s. Tabelle 5–2). Kosten für die Umsetzung „Tempo 30 ganztags“ fallen nur für die Demontage der dann überflüssigen Verkehrszeichen an. Das betrifft das Abschrauben von 8 Zz 1040–35 (22–6 Uhr) sowie die Demontage von 2 Vz274 (50 km/h). Das dürfte im 3stelligen €-Bereich liegen.</p>	<p>Die notwendigen Verkehrszeichen für Tempo 30 nachts sind aufgestellt (s. Tabelle 5–2). Kosten für die Umsetzung „Tempo 30 ganztags“ fallen nur für die Demontage der dann überflüssigen Verkehrszeichen an. Das betrifft das Abschrauben von 8 Zz 1040–35 (22–6 Uhr) sowie die Demontage von 2 Vz274 (50 km/h). Das dürfte im 3stelligen €-Bereich liegen.</p>	<p>Die Kostenabschätzung erfolgt überschlägig und pauschal. Wie die Einwander schreiben, dürfte der Aufwand für die Demontage der Zusatzschilder gering sein, ggf. müssen die Zusatzschilder entsorgt werden. Die anfallenden Kosten könnten daher schon</p>

Fortsetzung von Anlage 23

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
	<p>Bzgl. der Ausführungen zur Umsetzung von „Tempo 30 ganztags“ wird auf das Ermessen der Unteren Straßenverkehrsbehörde verwiesen. An dieser Stelle sollte der Vollständigkeit halber auf die Grenzwerte aus der 16. BImSchV verwiesen werden (59dB (A) am Tag und 49 dB (A) nachts).</p>	<p>sicheren Seite wurde auf eine Differenzierung verzichtet, zumal dies keinen wesentlichen Einfluss auf die Aussagekraft des Lärmaktionsplans hat.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gelten im Grunde nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen. Sie markieren nach Stand der Rechtsprechung zwar den Punkt, ab dem das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde eröffnet wird, sie stellen aber an bestehenden Straßen eben keine harten Grenzwerte dar wie in der Lärmvorsorge. Es ist somit nicht klar, was die Einwander mit dem Verweis bezwecken möchten.</p>

Anlage 24 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange – Abwägungstabelle

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
<p>Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz; Stellungnahme vom 08.03.2024</p>	<p>Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf auf der Grundlage einer vertieften Analyse der bestehenden verkehrsbezogenen Umgebungslärmexposition die konkreten Möglichkeiten zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen in der Gemeinde Zeuthen. Dabei werden insbesondere Überschreitungen der Prüfwerte $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{NIGHT} = 55 \text{ dB(A)}$ betrachtet, das bestehende Straßennetz, soweit durch Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47 b BImSchG mit beeinflusst, einbezogen und für die Hauptlärmerschwerpunkte des Straßenverkehrs die Regelungsmöglichkeiten für Lärmauswirkungen untersucht und im Hinblick auf ihre Wirksamkeit analysiert und geordnet. Insgesamt wird ein integrativer Ansatz verfolgt, wobei strategische gesamtgemeindliche Planungen und Ziele, insbesondere die Verkehrsentwicklungsplanung, berücksichtigt werden. Die Vorgehensweise und vorliegenden Ergebnisse werden insgesamt als ausgewogen und qualifiziert bewertet. Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit ist im weiteren Verfahren zu gewährleisten.</p> <p>Zu Seite 1, zweiter Absatz, Zeile 3: Es wird folgende Korrektur vorgeschlagen: „Sofern in einer kartierten Kommune auf Grundlage der Lärmkarten Flächen ermittelt werden, die von kartierungspflichtigen Isophonen angeschnitten werden, so ist durch die Kommune ein Lärmaktionsplan aufzustellen bzw. ein bestehender Lärmaktionsplan zu aktualisieren.“ Zu Seite 10, Tabelle 4-2: Es wird folgende Korrektur vorgeschlagen: „Anzahl der Betroffenen laut Lärmkartierung des EBA“ Hinweise zu Ruhigen Gebieten: Die Umgebungslärmrichtlinie definiert die Begriffe „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ und „ruhiges Gebiet auf dem Land“, sie macht aber keine Angaben zu Grenzwerten oder Orientierungswerten. Stattdessen heißt es in der Begriffsbestimmung „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“: „Ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{DEN}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt.“ Die auf Seite 26 dargestellte Tabelle 6-1 „Systematik ruhige Gebiete“ bezieht sich bei der Nennung der Anhaltswerte noch auf die zweite Aktualisierung der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung von 2017. In der überarbeiteten aktuellen Fassung (September 2022) wurde bewusst auf die Nennung eines (vermeintlich) zulässigen L_{DEN} verzichtet, da weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG hierzu Vorgaben machen. In den aktuellen LAI-Hinweisen ist dazu ausgeführt: „Die Plan aufstellenden Behörden verfügen damit über weitgehende Spielräume bei der Definition von ruhigen Gebieten, den zugrundeliegenden Auswahlkriterien, den Strategien und Maßnahmen zum Schutz der Gebiete sowie der Art und Weise der rechtlichen Festlegung.“ Somit können auch die, aufgrund der geänderten Berechnungsmethodik, im Bericht gegenüber der 3. Runde nun ausgeschlossenen Flächen „Geschützter Landschaftsbestandteil Kienpfehl“, „Waldfläche Wüstemark“ und „Naturschutzgebiet Höllengrund“ als weiterhin potenziell geeignete Flächen betrachtet werden. Sofern die geeigneten Flächen als ruhige Gebiete festgesetzt werden, bitte ich darum, deren Geologie anhand der Formatvorlage „LAP_ruhige_Gebiete_Lage.shp“ an das Landesamt für Umwelt zu übermitteln.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit wurde im Rahmen einer Vorstellung im öffentlichen Sitzungsteil des Umweltausschusses am 16.11.2023. Zudem erfolgte eine Offenlage des LAP-Entwurfs im Zeitraum vom 12.02.2024 bis 12.03.2024. Der Korrekturhinweis wird eingearbeitet.</p> <p>Der Korrekturhinweis wird eingearbeitet.</p> <p>Der Hinweis wird dahingehend berücksichtigt, dass auf eine Benennung eines L_{DEN}-Pegels als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete verzichtet wird. Die bisher ausgeschlossenen Gebiete können daher weiterhin berücksichtigt werden. Die betreffenden Textstellen werden entsprechend angepasst.</p>

Fortsetzung von Anlage 24

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
	<p>Ich bitte Sie, für die Berichterstattung über den beschlossenen Lärmaktionsplan (4. Runde) an die EU-Kommission das unter folgendem Link abrufbare Formular zu verwenden und dieses als Excel-Dokument an das MLUK zu senden: https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung/. Gemäß § 14 Ziffer 2 der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung – ImSchZV) vom 31.03.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 25.07.2022, ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen u.a. das Benehmen mit dem für Immissionsschutz zuständigen Mitglied der Landesregierung herzustellen. Im Rahmen des herzustellenden Benehmens habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen. Ich weise darauf hin, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 14 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung (ggf. unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt. Daher ist es erforderlich – soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist – mit diesen Behörden eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen. Soweit in zukünftigen Verwaltungsverfahren zur Umsetzung von Maßnahmen die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, wird das Landesamt für Umwelt jeweils über eine eigene Stellungnahme entscheiden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Landesbetrieb Straßenwesen; Stellungnahme vom 12.03.2024</p>	<p>Verkehrlenkende Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald im Einvernehmen mit der Gemeinde Zeuthen an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen</p> <p>Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an Bundes- und Landesstraßen innerhalb von Ortsdurchfahrten (OD) müssen die Voraussetzungen nach StVO § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr.3 vorliegen. Auf der Grundlage von schalltechnischen Berechnungen entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen müssen vorab die Ergebnisse vom Straßenbaulastträger (Lärmschutz-Richtlinien StV vom 23.11.2007) erbracht und der Straßenverkehrsbehörde zur Entscheidung vorgelegt werden. Nach ausführlicher Sachverhaltsermittlung und umfangreicher Prüfung erhält der Antragsteller das Ergebnis der Prüfung.</p> <p>Im Gemeindegebiet Zeuthen ist der grundsätzliche Ausbau der L 401 zwischen dem Brückenbauwerk Selchowert Flutgraben und dem Knotenpunkt (KP) L 401/K 6161/Friedenstraße (Abs. 030 von Station 0.346 bis Ende) geplant. Der Umbau des KP L 401/ K 6161 an der Ortsgrenze zu Eichwalde ist Bestandteil dieser Maßnahme. Mit dieser Maßnahme wird die vorhandene Pflasterdecke in der Goethestraße und Seestraße durch eine Asphaltdecke ersetzt. Da sich die Baumaßnahme hoch im Planfeststellungsverfahren befindet, kann derzeit keine Aussage zum Bauzeitraum getroffen werden.</p> <p>Weitere Baumaßnahmen sind seitens des LS derzeit nicht geplant.</p> <p>Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, ist das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung einzuholen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Landkreis Dahme-Spreewald; Stellungnahme vom 12.03.2024</p>	<p>Punkt 4.2.2 Plausibilitätsprüfung: Ausgehend von den in der Abbildung 4-1 auf Seite 11 dargestellten Belegungszahlen ergeben sich Fragen nach dem Verbleib von tausenden Kfz auf der L 401 nördlich der Einmündung der L 402. Die gleiche Frage ergibt sich zwischen der K 6160 südlich der L 402 und der L 402</p>	<p>Die Verkehrszahlen entsprechen jenen, die der strategischen Lärmkartierung zugrunde liegen. Diese wurden nicht zwingend zeitgleich und auch nicht</p>

Fortsetzung von Anlage 24

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
	<p>Die L 402 ist in der Straßenverkehrszählung vom Landesbetrieb Straßenwesen 2021 mit einem DTV von 3531 ausgewiesen, anstelle von nur 1065 Kfz in der Abbildung 4-1.</p> <p>Der DTV mit 10.900 Kfz / 24 h auf der L 401 im Bereich der Fontaneallee und Lindenallee wird seitens der Straßenverkehrsbehörde angezweifelt. Die Erhebungsdaten und Messungen sind bitte vorzulegen. In den Jahren 2020 wurden um bis zu 1/3 weniger Kraftfahrzeuge gemessen. In der Seestraße (L 401) wird der DTV mit 4.800 Kfz/h angegeben. Dann müssten nur aus Richtung Wildau ca. 6.200 Kfz über die L 401 den BÜ Forstweg zur L 402 queren. Eine Schlüssigkeit ist nicht zu erkennen. Zumal die L 402 nicht in die Betrachtung eingeflossen ist.</p> <p>Die K 6160 "Hoherlehmer Straße" ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen den Gemeinden. Die Bebauung liegt zum großen Teil erst hinter einem verkehrsberuhigten Bereich. Räume zwischen den meist</p>	<p>aufzusummieren (zumal Fahrten im Gemeindegebiet beginnen und enden und somit zwangsläufig „verlorengehen“). Bei Verkehrsdaten, die zudem ggf. über einen längeren Zeitraum zwischen zwei Kartierungsrunden erhoben wurden, kann daher keine mathematische Konsistenz erwartet werden, wie in der Stellungnahme unterstellt wird.</p> <p>Da der Gemeinde keine anderen Verkehrsdaten vorliegen, muss mit den seitens des LFU zugearbeiteten Daten gearbeitet werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Das Ergebnis der Zählung lag vermutlich zu spät vor, um noch bei der strategischen Lärmkartierung berücksichtigt zu werden. Auch bei einem DTV von 3.531 Kfz/24h handelt es sich bei der L 402 nicht um eine Pflichtstraße, sodass diese nicht im LAP betrachtet werden muss. Eine Anpassung des Lärmaktionsplans ist daher nicht erforderlich.</p> <p>Bei den Verkehrsdaten handelt es sich um die seitens des LFU zugearbeitete Datengrundlage. Der Gemeinde Zeuthen liegen keine Unterlagen zu den zugrunde liegenden Verkehrszählungen vor. Inwiefern der DTV von ca. 10.900 Kfz/24h im Zuge der L 401 plausibel ist, kann somit nicht bewertet werden (der Landkreis kann seinen Zweifel jedoch auch nicht mit anderen Daten begründen). Der Verweis auf das um bis zu einem Drittel geringere Kfz-Aufkommen im Corona-Jahr 2020 ist vor dem Hintergrund des inzwischen im Allgemeinen wieder gestiegenen Verkehrsaufkommens in diesem Zusammenhang nicht zielführend. Unabhängig davon kann bei Verkehrsdaten, die ggf. über einen längeren Zeitraum zwischen zwei Kartierungsrunden erhoben wurden, keine mathematische Konsistenz erwartet werden, wie in der Stellungnahme unterstellt wird.</p> <p>Die L 402 muss nicht in die Betrachtungen einfließen, da es sich bei dieser nicht um eine Pflichtstraße handelt.</p> <p>Trotz der beschriebenen Randbedingungen in der Hoherlehmer Straße erbringen die schalltechnischen</p>

Fortsetzung von Anlage 24

Stellungnahme	Hinweis	Abwägungsvorschlag
	<p>Die Kreisstraßen werden durch regelmäßige Streckenkontrollen und Straßenzustandserfassungen überprüft. Bei einer Fahrbahnsanierung der K 6160 im Bereich der Hoherlehmer Straße wird überprüft, welche Maßnahme zur Lärmoptimierung des Asphalts eingebaut werden kann.</p>	<p>nachts. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist somit grundsätzlich im Rahmen des Möglichen und kann nicht pauschal ausgeschlossen werden, weil es sich hierbei um eine Verbindungsstraße handelt. Es gibt durchaus auch Beispiele für Straßen mit einer höheren Verkehrsfunktion, bei denen trotzdem Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet wurden. Wird zur Kenntnis genommen.</p>