

# Berichterstattung über den Aktionsplan (2. Stufe, Teilaspekt Haupteisenbahnstrecken des Bundes) der Gemeinde:

Wustermark

Anlage 3

## gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz – Zusammenfassung gemäß Anhang VI Nr. 2.8 der Richtlinie 2002/49/EG i.V.m. Anhang V dieser Richtlinie

[Hinweis: Das Ausfüllen des Formulars (gelb hinterlegte Felder) dient der Erfüllung der Berichtspflichten gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG in Bezug auf relevante Lärmauswirkungen durch Haupteisenbahnstrecken. Das ausgefüllte Formular stellt die erforderliche Ergänzung eines bestehenden Lärmaktionsplanes zu anderen Umgebungslärmquellen oder - soweit relevante Lärmauswirkungen nur von der Umgebungslärmquelle "Haupteisenbahnstrecke" verursacht werden - die geforderte Zusammenfassung des Aktionsplanes von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG genannten relevanten Angaben dar. Insofern kann das vorliegende Formular auch als Muster zur Aufstellung des eigentlichen Aktionsplanes genutzt werden. Dabei sind alle Felder vollständig auszufüllen. Auch für den Fall, dass nach Abwägung keine Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen oder Lärmauswirkungen durch Aufstellen eines Aktionsplanes in Frage kommen, ist zur Erfüllung der Berichtspflicht das vorliegende Formular auszufüllen und an das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Referat T 3 in 14476 Potsdam, Seeburger Chaussee 2 (e-mail: marlis.weigel@lugv.brandenburg.de) zu senden.]

### 1. Allgemeines

#### 1.1 Beschreibung der Umgebung und der Hauptlärmquelle "Haupteisenbahnstrecke" (Anhang V 1. (1) RL 2002/49/EG)

##### Beschreibung der Umgebung

Die Gemeinde Wustermark mit derzeit 9.100 Einwohnern (Stand 09/2017) liegt im Landkreis Havelland bzw. im westlichen Umland des Wirtschaftsraumes Berlin und umfasst eine Fläche von 52,63 km<sup>2</sup>. Zu der Gemeinde Wustermark gehören die Ortsteile Elstal, Buchow-Karpzow, Hoppenrade, Priort und Wustermark (mit den Gemeindeteilen Dyrotz, Dyrotz-Luch und Wernitz). Die bauliche Struktur ist überwiegend von Einfamilienhäusern mit insgesamt starker Durchgrünung sowie von großflächigen Gewerbegebieten geprägt. Durch die Lage an der Bundesautobahn A10, der Bundesstraße B5 sowie an zwei bedeutenden Eisenbahnstrecken verfügt Wustermark über eine sehr gute Verkehrsanbindung.

##### Haupteisenbahnstrecken

[Hinweis: Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen.]

1.	Berlin - Wustermark - Stendal - Hannover (Lehrter Bahn)
2.	Hennigsdorf - Wustermark - Potsdam/ Ludwigsfelde (Berliner Außenring)

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

[Hinweis: Anzugeben sind u.a. der Name der Gemeinde, der Gemeindeschlüssel, Adresse, Telefon, Fax, e-mail, Ansprechpartner und die Adresse einer ggf. eingerichteten Internetseite]

Name der Gemeinde	Wustermark
Gemeindeschlüssel	12063357
Postleitzahl	14641
Ort	Wustermark
Straße	Hoppenrader Allee
Nummer	1
Telefon	+49 (033234) 73-232
Fax	+49 (033234) 73-299
e-mail	<a href="mailto:s.mill@wustermark.de">s.mill@wustermark.de</a>
Ansprechpartner/in	Herr Mill
Internet	<a href="http://www.wustermark.de">www.wustermark.de</a>

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund (Anhang V 1. (3) RL 2002/49/EG)

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 /ABl. EG vom 18.07.2002 Nr. L 189 S. 12) ist mit den §§ 47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47 d BImSchG stellen die gemäß § 47 e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47 c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18.07.2013 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Gemeinden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

Gemäß § 47 d Abs. 2 BImSchG haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

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

Die nationalen Grenz- und Richtwerte können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ . Sie sind nicht direkt vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit durchgeführt. Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.

Anwendungsbereich  Nutzung	Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes <sup>1</sup>		Grenzwerte für den <b>Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen</b>  (Vorsorge) <sup>2</sup>	
	Tag dB(A), ( $L_{DEN}$ )	Nacht dB(A), ( $L_{Night}$ )	Tag dB(A), ( $L_{DEN}$ )	Nacht dB(A), ( $L_{Night}$ )
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime ...	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)
Industriegebiete				

<sup>1</sup> Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vom 07.05.2014

<sup>2</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036

## 2. Bewertung der Ist-Situation

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

[Hinweis: Die entsprechenden Daten sind im Rahmen der Lärmkartierung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermittelt worden und im Kartendienst des EBA dargestellt (siehe: <http://www.eba.bund.de>). (Die Angaben verstehen sich als nicht kumulierte Angaben. In der Tabelle "Kumulierte Angaben über lärmbelastete Flächen ..." werden die Daten entsprechend der Anforderungen der Richtlinie 2002/49/EG kumuliert, d.h. die Daten zu Flächen, Wohnungen, Schulgebäuden usw. mit einer Umgebungslärmbelastung größer 55 dB(A) beinhalten auch diejenigen Daten zur Belastung größer 65 dB(A) und größer 75 dB(A). Daten zu Flächen, Wohnungen, Schulgebäuden usw. mit einer Umgebungslärmbelastung größer 65 dB(A) enthalten auch diejenigen Daten zur Belastung größer 75 dB(A) usw.)]

#### 2.1.1 Haupteisenbahnstrecken

Kumulierte Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche/km <sup>2</sup>	30,07	7,21	1,32
Wohnungen/Anzahl	2.606	404	29
Schulgebäude/Anzahl	6	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

ggf. weitere Erläuterungen:	-
-----------------------------	---

[Hinweis: Die entsprechenden Daten sind im Rahmen der Lärmkartierung durch das Eisenbahn-Bundesamt ermittelt worden und in den Lärmkarten dargestellt (siehe auch: <http://www.eba.bund.de>). In die folgenden Tabellen sind diese Daten oder ggf. vorhandene neuere, von den Ergebnissen des Eisenbahn-Bundesamtes abweichende Daten einzutragen.

Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4, Abs.4, Nr. 1 der 34. BImSchV liegen:

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl	1.190	410	270	40	30

L <sub>NIGHT</sub> [dB(A)]	> 45-50	>50-55	> 55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	1.950	850	400	140	40	20

ggf. weitere Erläuterungen:	-
-----------------------------	---

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

[Hinweis: Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken (siehe Ziffer 1.4) herangezogen werden. Darüber hinaus sollen als Prüfwerte Mittelungspegel in Höhe von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts angewendet werden. Einer Überschreitung dieser Werte sollte durch das Instrument der Lärmaktionsplanung entgegengewirkt werden. Belastungen durch mehrere Lärmquellen sowie Prioritäten, die sich aus der Überschreitung von Grenz- oder Richtwerten ergeben sind zu beachten. Ein gesetzlicher Anspruch für belastete Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht jedoch nicht. Die folgende Tabelle wird mit den Daten aus Ziffer 2.1 automatisch ausgefüllt.]

## 2.2.1 Haupteisenbahnstrecken

Anzahl der Menschen,

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

70

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

200

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

270

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

400

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

1600

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

2800

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

Im Gebiet der Gemeinde bestehen Lärmauswirkungen in folgenden Bereichen:

Nr.	Bezeichnung des Streckenabschnitts	Lärmauswirkung
1.	Regionalbahnstrecken 6068, 6105 Hennigsdorf - Wustermark - Potsdam/ Ludwigsfelde (Berliner Außenring)	Ortsteil Priort - Chaussee, An der Haarlake, An der Breiten Wiese, Dyrotzer Winkel, Goethestr., An den Göhren, Am Moorbruch, Am Upstall, Priorter Dorfstr., Alte Dorfstr., An der Worthe  Lärmbelastung der betroffenen Wohnbebauung: L <sub>DEN</sub> ≥75 dB(A) L <sub>night</sub> ≥65 dB(A)
2.	Hochgeschwindigkeitsstrecke 6185 Berlin - Hannover,  Regionalbahnstrecke 6107 Berlin - Wustermark - Stendal - Hannover	Ortsteil Wustermark - Hamburger Str., Birkenstr., Friedensweg, An der Ziegelei, Friedrich-Rumpf-Str., Zeestower Str.  Lärmbelastung der betroffenen Wohnbebauung: L <sub>night</sub> ≥60 dB(A)
3.	Hochgeschwindigkeitsstrecke 6185 Berlin - Hannover,  Regionalbahnstrecke 6107 Berlin - Wustermark - Stendal - Hannover	Gemeindeteil Wernitz - Dorfstr., Ketziner Str., Am Weiler  Lärmbelastung der betroffenen Wohnbebauung: L <sub>DEN</sub> ≥75 dB(A) L <sub>night</sub> ≥65 dB(A)
4	Hochgeschwindigkeitsstrecke 6185 Berlin - Hannover,  Regionalbahnstrecke 6107 Berlin - Wustermark - Stendal - Hannover	Gemeindeteil Dyrotz  Lärmbelastung der betroffenen Wohnbebauung resultiert aus Überlagerung von Eisenbahn- und Autobahn-Lärm, bei Messung durch Akustik-Büro wurden sehr hohe Immissionswerte festgestellt

### 3. Maßnahmeplanung

#### 3.1 und 3.2 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung (Anhang V 1. (8) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Bei Bedarf bitte weitere Zeilen einfügen. Wenn bislang keine Maßnahmen vorhanden sind, die Tabelle bitte unausgefüllt lassen. Die Spalte "Datum/Zeitraum" soll die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme beschreiben.]

Maßnahmen des Bundes:

Auf Bundesebene wurden durch die DB AG folgende Maßnahmen zur Lärminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:

##### - Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hat die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen lärmleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17. Oktober 2013.

##### - Umrüstung lauter Güterwagen auf LL-Sohlen

Ein Aufrauhen der Radlaufflächen durch die bisher üblichen Graugussklotzbremsen wird durch eine Umrüstung auf LL-Sohlen verhindert. Das Fahrgeräusch von Zügen kann so erheblich gesenkt werden. Mit der Förderung der Umrüstung durch den Bund wird ein wesentlicher Anreiz für die Wagenhalter gegeben, bis zum Jahr 2020 etwa 80 Prozent der ungefähr 180.000 Güterwagen, die auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes für den Gütertransport eingesetzt werden, auf eine lärmindernde Technik umzurüsten. Damit soll die Lärmbelastung im Schienenverkehr Deutschlands bis zum Jahr 2020, gemessen an der Situation im Jahr 2008, um die Hälfte vermindert werden.

##### - Lärmsanierungsprogramm

Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ erarbeitet worden. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner/-innen betroffen sind. Hierzu wurde in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung entwickelt.

Im Gebiet der Gemeinde sind durch die DB AG folgende weitere Maßnahmen zur Lärminderung geplant oder bereits umgesetzt:

Nr.	Maßnahme zur Lärminderung	Datum/Zeitraum
1.	Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Hannover wurden Schallschutzwände im Bereich Wustermark (Zeestower Straße, Ladestraße, Hamburgerstraße, An der Ziegelei) beidseitig der Bahntrasse errichtet.	
2.	Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Hannover wurden Schallschutzwände im Bereich Wernitz, Dorfstraße südlich der Bahntrasse und im Bereich Wernitz, Am Weiler nördlich der Bahntrasse errichtet.	
3	Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Hannover wurde eine Schallschutzwand im Bereich Dyrotz, zwischen A10 und B5 südlich der Bahntrasse errichtet.	

Von der Gemeinde sind folgende Aktivitäten zur Lärminderung durchgeführt worden:

Nr.	Maßnahme zur Lärminderung	Datum/Zeitraum
1.	Ausweisung einer bahnnahen Fläche in Priort für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkung im Flächennutzungsplan	
2.	Beschluss: Versagung des gemeindlichen Einvernehmens für die Errichtung einer Meldestelle bzw. die Aufstellung eines Büro- und Sanitärcontainergebäudes im Bereich des Bahnhofes Priort	07.05.2008
3	Regelmäßige Treffen mit der DB AG, um Forderungen der Gemeinde zur Lärminderung zu verdeutlichen: Gespräche zu Schallschutz für Priort und Dyrotz	
4.	Gespräche mit der DB AG zur Verlagerung des Umsteigepunktes für Triebfahrzeugführer von Priort nach Elstal	
5.	Gespräche mit der DB AG zu Modellprojekt „Niedrige Schallschutzwände“, aber nicht nachhaltig umsetzbar aufgrund des zwangsläufigen Rückbaus nach Beendigung des Modellprojektes	

### 3.3 aus Sicht der Gemeinde anzustrebende Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (Anhang V 1. (9) RL 2002/49/EG)

anzustrebende Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre:

Nr.	Maßnahme zur Lärminderung
<b>Bereich Priort</b>	
1.	Abfordern der aktuellen bzw. geplanten Zugbelegung von der DB AG
2.	Prüfung der aktuellen Schallimmissionen (Berechnung bzw. Messung)
3.	Forderungen zur Verbesserung des Schallschutzes auf Basis der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ an den Baulastträger herantragen, d.h. Zuwendungsantrag an Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU - Erstempfänger) gem. § 10 der Förderrichtlinie stellen, da die aktuellen Grenzwerte für reine/allg. Wohngebiete gem. Bundeshaushaltsgesetz (Tag 67 dB[A], Nacht 57 dB[A]) weit überschritten werden
4.	Förderung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes wie der Einbau von Schallschutzfenstern inkl. Lüftungseinrichtungen in den betroffenen Gebäuden durch die DB Netz AG
5.	Errichtung von Schallschutzwänden bzw. Schallschutzwällen im Bereich Chaussee/ An der Haarlake auf der Ostseite der Bahntrasse und im Bereich Priorter Dorfstraße/ Alte Dorfstraße auf der Westseite der Bahntrasse durch die DB Netz AG
6.	Verlagerung des im Bahnhof Priort bestehenden Umsteigepunktes für Triebfahrzeugführer von Güterzügen und der damit verbundenen Abstellung von Güterzügen von Priort nach Elstal
7.	Prüfung der Errichtung von Schallschutzwänden/-wällen auf bahnahem Grundstück
8.	Berechnung der Schallimmissionen für die Überlagerung der Schallquellen Eisenbahnverkehr (Berliner Außenring), Straßenverkehr (A10, Ortsdurch-fahrt) und ggf. Flugverkehr
9.	Berücksichtigung der prognostischen Schallimmissionen bei Erstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen (insbesondere BP P18 „An der Haarlake“) durch Festsetzungen zum Schalldämmmaß für Fassaden bzw. zu Schallschutzklassen für Fenster
<b>Bereich Wustermark, Wernitz, Dyrotz</b>	
10.	Abfordern der Schallimmissionsprognose aus der Planfeststellung zur Hochgeschwindigkeitsstrecke und der aktuellen bzw. geplanten Zugbelegung von der DB AG
11.	Prüfung der gegenüber der Lärmkartierung veränderten, aktuellen Schallimmissionen in den Schwerpunktbereichen der Lärmbelastung (Berechnung bzw. Messung)
12.	Wenn im Ergebnis der Prüfung eine erhebliche Steigerung der Verkehrslärmbelastung gegenüber der Prognose aus der Planfeststellung für die Ausbaustrecke festgestellt wird, sind zusätzliche Schallschutzmaßnahmen vom Baulastträger zu fordern
13.	Ggf. Erhöhung der vorhandenen Schallschutzwände in Wustermark und Wernitz (aktuell teilweise nur 2 m) durch die DB Netz AG
14.	Ggf. Verlängerung der vorhandenen Schallschutzwand in Dyrotz von der A10 bis zum Havelkanal durch die DB Netz AG
15.	Ggf. Förderung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes wie der Einbau von Schallschutzfenstern inkl. Lüftungseinrichtungen in den betroffenen Gebäuden durch die DB Netz AG
16.	Berechnung der Schallimmissionen für die Überlagerung der Schallquellen Eisenbahnverkehr (Hochgeschwindigkeitsstrecke, Lehrter Bahn), Straßenverkehr (A10, B5, Ortsdurchfahrt), ggf. Flugverkehr und ggf. Gewerbe
17.	Berücksichtigung der prognostischen Schallimmissionen bei Erstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen (insbesondere BP W8 „Neue Bahnhofstraße“) durch Festsetzungen zum Schalldämmmaß für Fassaden bzw. zu Schallschutzklassen für Fenster
<b>Alle Bereiche</b>	
18.	Instandhaltung der Schienenoberflächen durch regelmäßiges Schienenschleifen, Wartungsschleifen in kurzen Abständen und regelmäßige Prüfung der Gleise durch die DB Netz AG
19.	Schwingungsdämpfung der Gleisanlagen durch Einbau von Schienenstegdämpfern durch die DB Netz AG
20.	Umrüstung der Eisenbahngüterwagen auf leisere Bremsbauarten durch die DB AG
21.	Wartung der Radlaufflächen von Eisenbahnfahrzeugen durch die DB AG
22.	Schwingungsdämpfung an Fahrzeugen mittels Radschallabsorber an den Laufrädern durch die DB AG
23.	Forderung an das EBA, den bestehenden Triebfahrzeugführer-Umsteigepunkt inkl. der Abstellanlage für Güterzüge in Priort in der Lärmkartierung 2017 rechnerisch vollständig zu berücksichtigen
24.	Bei Neubauten bzw. wesentlichen Änderungen von Bahntrassen Durchsetzung von eigenen Auflagen zum Schallschutz gegenüber dem Baulastträger im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren
25.	Festsetzungen in Bebauungsplänen hinsichtlich der Optimierung von Ausrichtung und Kubatur der baulichen Anlagen sowie von Anordnung der schutzwürdigen Räume innerhalb der Gebäude
ggf. weitere Erläuterungen:	
	-

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

[Hinweis: Die Gemeinden sind aufgefordert, ruhige Gebiete im Sinne des § 47 d Abs. 2 BImSchG festzusetzen. Hinweise hierzu finden sich auf den Internetseiten des MLUL unter:  
<http://www.mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299516.de>].

Als ruhige Gebiete, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind, wurden im Rahmen eines bereits bestehenden Lärmaktionsplanes festgesetzt bzw. werden hiermit festgesetzt:

1.	Sielmanns Naturlandschaft Döberitzer Heide, umfasst große Teile der beiden Naturschutzgebiete (NSG) Döberitzer Heide (3.415 Hektar) und Ferbitzer Bruch (1.155 Hektar), beide Gebiete als Vogelschutzgebiet IBA und als Schutzgebiet gemäß FFH, SPA und NATURA 2000 eingestuft
2.	Schutzwald westlich des Ortsteils Priort
3.	Europäisches Vogelschutzgebiet in Buchow-Karpzow
4.	Kleingartenanlagen in den Ortsteilen Elstal, Priort, Buchow-Karpzow und Hoppenrade
5.	Europäisches Vogelschutzgebiet bei Priort
6.	Landschaftsschutzgebiet bei Dyrotz-Luch

In weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, werden diese Festlegungen einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

### 3.5 Langfristige Strategie zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen sowie dem Schutz von ruhigen Gebieten (Anhang V 1. (10) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Inhalt einer langfristigen Strategie kann es sein, die Lärmaktionsplanung als gesamtstädtische Aktionsplanung in Verknüpfung mit der Verkehrsentwicklungsplanung, Bauleit- bzw. Stadtentwicklungsplanung und ggf. Luftreinhalteplanung durchzuführen und so Synergieeffekte zu nutzen. Ein integrierter Planungsansatz und der wiederkehrende Charakter der Lärmaktionsplanung (alle 5 Jahre) kann dazu genutzt werden, die unterschiedlichen Überarbeitungszyklen der Einzelplanungen zu synchronisieren und diese mit den terminlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung abzugleichen. Zur Regelung von Lärmauswirkungen von Haupteisenbahnstrecken kommen auch planerische Maßnahmen in kommunaler Verantwortung in Frage.

Langfristige Strategie:

Umsetzung einer lärmschutzgerechten Bauleitplanung, d. h. keine Ausweisung neuer Wohngebiete in unmittelbarer Nähe der Haupteisenbahnstrecken und Berücksichtigung des Lärmschutzes in den Bebauungsplänen durch entsprechende Auflagen an die Investoren bzw. Baulastträger

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

Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm entlasteten Personen (soweit bezifferbar) die gantztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)), hohen Belastungen (>65 - 70 dB(A)) oder Belastungen/Belästigungen (55 - 65 dB(A)) ausgesetzt sind:

Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm entlasteten Personen die gantztägig  
- sehr hohen Belastungen >70 dB(A) ausgesetzt sind: 70  
- hohen Belastungen >65 - 70 dB(A) ausgesetzt sind: 270  
- Belastungen/Belästigungen 55 - 65 dB(A) ausgesetzt sind: 1.600

Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm entlasteten Personen (soweit bezifferbar) die in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)), hohen Belastungen (>55 - 60 dB(A)) oder Belastungen/Belästigungen (45 - 55 dB(A)) ausgesetzt sind:

Schätzwerte für die Anzahl der vom Umgebungslärm entlasteten Personen die in der Nacht  
- sehr hohen Belastungen >60 dB(A) ausgesetzt sind: 200  
- hohen Belastungen >55 - 60 dB(A) ausgesetzt sind: 400  
- Belastungen/Belästigungen 45 - 55 dB(A) ausgesetzt sind: 2.800



#### 4. Formelle und finanzielle Informationen

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

[Hinweis: Entspricht dem Datum der Beschlussfassung durch die Gemeinde.]

xx.xx.2017

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

[Hinweis: Sofern terminliche Festlegungen (abweichend vom Ende der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung am 18.07.2018) zur Umsetzung einzelner Maßnahmen bestehen, bitte diese darstellen. Sofern der Abschluss zum Ende der zweiten Stufe der Aktionsplanung vorgesehen ist, bitte die Tabelle unausgefüllt lassen.]

--

Nr.	Bezeichnung der Maßnahme (aus Ziffer 3.3)	Abschluss

##### 4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit (Anhang V 1. (7) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Bitte Ort und Datum der Auslegung und der Bürgerversammlung (öffentliche Anhörung) angeben. Vom 15.04.2015 bis 31.05.2015 erfolgte eine bundesweite online-Befragung durch das Eisenbahn-Bundesamt in Vorbereitung der Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes.]

Nr.	Art der Mitwirkung	Ort	Datum
1.	Öffentliche Sitzung Ausschuss für Bauen und Wirtschaft - Beratung zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes	Gemeindeverwaltung Wustermark	22.09.2015
2.	Öffentliche Sitzung Gemeindevertretung - Beschluss zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes	Gemeindeverwaltung Wustermark	29.09.2015
3.	Öffentliche Sitzung Ortsbeirat Elstal - Beratung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes	Gemeinde Wustermark, Ortsteil Elstal	01.02.2017
4.	Öffentliche Sitzung Ortsbeirat Wustermark - Beratung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes	Gemeindeverwaltung Wustermark	02.02.2017
5.	Öffentliche Sitzung Ortsbeirat Priort - Beratung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes	Gemeinde Wustermark, Ortsteil Priort	06.02.2017
6.	Öffentliche Sitzung Ausschuss für Bauen und Wirtschaft - Beratung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes	Gemeindeverwaltung Wustermark	07.02.2017
7.	Öffentliche Sitzung Gemeindevertretung - Beschluss des Lärmaktionsplanentwurfes zur öffentlichen Auslegung und Trägerbeteiligung	Gemeindeverwaltung Wustermark	21.02.2017
8.	Öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplanentwurfes und Aufforderung zur Stellungnahme	Gemeindeverwaltung Wustermark	22.05.17 - 30.06.17
9.	Trägerbeteiligung	Schriftlich	03.07.17 - 17.08.17

ggf. weitere Erläuterungen	-
----------------------------	---

#### 4.4 Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans (Anhang V 1. (12) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Der Lärmaktionsplan ist gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten spätestens nach fünf Jahren zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Erfahrungen und erreichte Ergebnisse sind in diesem Zusammenhang zu ermitteln und auszuwerten. Mit dem 01.01.2015 ging (für Maßnahmen in Bundeshoheit für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes) die Pflicht zur Lärmaktionsplanung auf das Eisenbahn-Bundesamt über.]

Ab dem 01.01.2015 erfolgen für Maßnahmen in Bundeshoheit an Haupteisenbahnstrecken des Bundes die Aufstellung sowie die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der bundesweiten Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

ggf. weitere Erläuterungen zu Maßnahmen in kommunaler Verantwortung:

Hinsichtlich der Maßnahmen in kommunaler Verantwortung wird der Lärmaktionsplan gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten spätestens nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und erreichte Ergebnisse werden in diesem Zusammenhang ermittelt und ausgewertet.

#### 4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans (Anhang V 1. (11) RL 2002/49/EG)

[Hinweis: Soweit nur Schätzwerte für entstehende Kosten bekannt sind, genügt es, diese anzugeben.]

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

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

[Hinweis: Für geplante Maßnahmen sollten, soweit vorhanden, weitere finanzielle Informationen, wie einzusetzende Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalysen und Kosten-Nutzen-Analysen dargestellt werden.]

-

#### 4.7 Link zum Aktionsplan im Internet (soweit separat aufgestellt)

-

Ort

Wustermark

Datum

xx.xx.2017