

Amt Ruhland

Überprüfung des Lärmaktionsplans 2017  
für die Stadt Ruhland

Abschlussbericht

**SVU**Dresden

**Titel:** Überprüfung des Lärmaktionsplans 2017  
für die Stadt Ruhland

**Auftraggeber:** Amt Ruhland  
Amt für Bau und Geoinformation

**Auftragnehmer:** SVU Dresden  
Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger  
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden  
Fon: 0351-422 11 96,  
Fax: 0351-422 11 98  
Mail: [info@svu-dresden.de](mailto:info@svu-dresden.de)  
Web: [www.svu-dresden.de](http://www.svu-dresden.de)

**Verfasser:** Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Dipl.-Ing. Marcus Schumann

**Stand:** 22. Mai 2019

## Inhalt

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1 Ausgangssituation / gesetzliche Grundlagen	6
1.2 Zuständigkeit	7
1.3 Vorgehensweise	8
<b>2 Kurzzusammenfassung Lärmaktionsplan 2017</b>	<b>8</b>
<b>3 Aktuelle Entwicklungen und Veränderungen</b>	<b>9</b>
3.1 Umsetzungsstand Lärmaktionsplan	9
3.2 Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur	9
3.3 Verkehrsaufkommen	10
<b>4 Vergleich der Ergebnisse der Lärmkartierung</b>	<b>12</b>
4.1 Kartierungsumfang	12
4.2 Lärmkartierung Kfz-Verkehr	13
4.3 Eisenbahnverkehr	15
<b>5 Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>16</b>
<b>6 Zusammenfassung / Fazit</b>	<b>17</b>
<b>7 aktualisierte Maßnahmenzusammenfassung</b>	<b>17</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>20</b>

## Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	VERKEHRSENTWICKLUNG AN DER DAUERZÄHLSTELLE BAB 13 „GOLLMITZ“ .....	10
ABB. 2	VERKEHRSENTWICKLUNG AN DER DAUERZÄHLSTELLE BAB 13 „NIEDERRÖDERN“ .....	11
ABB. 3:	VERGLEICH LÄRMKARTIERUNG STRAßENVERKEHR NACHTS 2012 (LINKS) / 2017 (RECHTS).....	12
ABB. 4:	VERGLEICH BETROFFENHEITSSTATISTIK KFZ-VERKEHR 2012 / 2017 – NACHTS $L_{NIGHT}$ .....	13
ABB. 5:	VERGLEICH BETROFFENHEITSSTATISTIK KFZ-VERKEHR 2012 / 2017 - GANZTAGS $L_{DEN}$ .....	14
ABB. 6	KORRIDORBETRACHTUNG IM RAHMEN DES LAP 2017 (SVU DRESDEN, 2017).....	15
ABB. 7	LÄRMKARTIERUNG EISENBAHNVERKEHR NACHTS ( $L_{NIGHT}$ ) .....	15

## Tabellenverzeichnis

TAB. 1	MAßNAHMENÜBERSICHT UND UMSETZUNGSHORIZONTE .....	19
--------	--	----

## Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetze
dB	Dezibel
dB (A)	A-bewerteter Schalldruckpegel
EBA	Eisenbahnbundesamt
EU	Europäische Union
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
Kfz	Kraftfahrzeug
L	mittlerer Pegel für das Gebäude
L <sub>den</sub>	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L <sub>day</sub>	Mittelungspegel für den Tag von 6.00 – 18.00 Uhr
L <sub>evening</sub>	Mittelungspegel für den Abend von 18.00 – 22.00 Uhr
L <sub>night</sub>	Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr
LfU	Landesamt für Umwelt
LUGV	Landesamt für Umwelt, Geologie und Verbraucherschutz (jetzt LfU)
MLUL	Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangssituation / gesetzliche Grundlagen

Grundlage für die Lärmaktionsplanung bilden die Umgebungslärmrichtlinie, EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie die darauf Bezug nehmenden nationalen gesetzlichen Regelungen im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). In diesen ist festgeschrieben, dass spätestens alle 5 Jahre die Umsetzung der Lärmaktionspläne zu überprüfen und diese gegebenenfalls fortzuschreiben sind. Konkret heißt es hierzu in § 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie:

*„Die Aktionspläne werden im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.“*  
(Europäisches Parlament und Rat, 2002)

Als Grundlage für die Lärmaktionsplanung wird alle 5 Jahre eine neue Lärmkartierung durch das Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg (LfU) zur Verfügung gestellt. Die aktuellen strategischen Lärmkarten der 3. Stufe (LfU Brandenburg, 2017) wurden am 29.08.2017 veröffentlicht.

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Ruhland (SVU Dresden, 2017) wurde noch auf Basis der Lärmkartierung der 2. Stufe aus dem Jahr 2012 (LUGV Brandenburg, 2012) aufgestellt und am 26. Juni 2017 von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Ruhland beschlossen.

Nach Rücksprache mit dem Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MLUL) sowie dem LfU ist nicht der Beschluss des Lärmaktionsplans, sondern der aus der Kartierung entstehende 5-Jahres-Rhythmus ausschlaggebend für die Überarbeitungs- und Meldepflichten im Rahmen der Lärmaktionsplanung.

Entsprechend ist eine Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2017 auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung vorzunehmen. Die Ergebnisse der Überprüfung werden im vorliegenden Bericht dokumentiert.

Generell beschränkt sich der verpflichtende Untersuchungsbedarf auf die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr.

## 1.2 Zuständigkeit

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne liegt gemäß § 47d BImSchG, sofern nicht anders durch die Länder festgelegt, in kommunaler Zuständigkeit. Entsprechend ist das Amt Ruhland für die Erarbeitung / Überprüfung des Lärmaktionsplans verantwortlich:

zuständige Behörde:        Amt Ruhland  
                                      Amt für Bau und Geoinformation  
                                      Rudolf-Breitscheid-Straße 4  
                                      01945 Ruhland

Seit dem 1. Januar 2015 ist für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes das Eisenbahnbundesamt zuständig. Eine Berücksichtigung des Eisenbahnlärmes ist entsprechend im Lärmaktionsplan des Amtes Ruhland nicht zwingend erforderlich. Dennoch erfolgt im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2017 eine kurze Zusammenfassung der Betroffenheitssituation, genereller Handlungsoptionen sowie von Handlungsempfehlungen.

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen erfolgt im Land Brandenburg zentral durch das Landesamt für Umwelt (LfU). Die Kartierungsergebnisse sind auf den Internetseiten des Ministeriums für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (MLUL) veröffentlicht:

<http://www.mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299517.de>

[http://maps.brandenburg.de/apps/laerm\\_strasse\\_2017/](http://maps.brandenburg.de/apps/laerm_strasse_2017/)

Für den Eisenbahnlärm wurden die Lärmkarten zentral durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) erarbeitet und bereitgestellt. Die entsprechenden Ergebnisse sind ebenfalls im Internet veröffentlicht:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Für die Umsetzung von Maßnahmen ist die Stadt Ruhland nur zum Teil verantwortlich. Im Zuge der Autobahn obliegt deren Realisierung dem zuständigen Straßenbaulastträger, dem Bund bzw. dem Land Brandenburg. Für die Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraßen liegt gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sowie Brandenburgischem Straßengesetz (BbgStrG) die Baulast in der Verantwortung des Landesbetriebs Straßenwesen.

Beim Eisenbahnverkehr liegt die Zuständigkeit für die Konzipierung und Realisierung von Schallschutzmaßnahmen in der Regel bei der DB AG.

### 1.3 Vorgehensweise

Die Überprüfung des Lärmaktionsplans 2017 für das Amt Ruhland gliedert sich in folgende drei Teilbausteine:

1. Recherche und Bewertung zwischenzeitlich realisierter Maßnahmen
2. Vergleich der Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 und 2017
3. Überprüfung der Aktualität des Maßnahmenkonzeptes

Hauptschwerpunkt der Betrachtungen bildet dabei der Vergleich der Lärmkartierungsergebnisse. Ausschlaggebend hierfür ist, dass deutliche Unterschiede hinsichtlich der Aktualität der zu vergleichenden Informationen bestehen. Während die Maßnahmenkonzepte des Lärmaktionsplans lediglich zirka ein Jahr alt sind, beträgt der Altersunterschied zwischen den Ergebnissen der Lärmkartierung fünf Jahre.

Bei der Überprüfung der Lärmkartierung wurden neben einer Überprüfung der Gesamtbetroffenheiten untersucht, ob sich aus der aktuellen Lärmkartierung neue Lärm- und Betroffenheitsschwerpunkte ergeben, welche im Rahmen des Lärmaktionsplanes 2017 noch nicht berücksichtigt worden sind. Maßgebend ist hierbei eine Überschreitung der im Rahmen des Strategiepapiers zur Lärmaktionsplanung (MLUL Brandenburg, 2017) vom Land Brandenburg definierten Prüfwerte von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags.

Zu den Ergebnissen der Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2017 erfolgte eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierzu wurde der Berichtentwurf öffentlich ausgelegt und parallel im Internet veröffentlicht (siehe Kapitel 5).

## 2 Kurzzusammenfassung Lärmaktionsplan 2017

Der Lärmaktionsplan 2017 beinhaltet neben gezielten Maßnahmen zur Lärmminde- rung in Bereichen mit hohen Lärmbetroffenheiten auch eine integrierte Lärmmin- derungsstrategie. Insgesamt liegt daher das Hauptziel des Maßnahmenkonzeptes nicht nur in einer kurzfristigen Reduzierung der Immissionen bzw. der Betroffenen, sondern zugleich in einer langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der Emissio- nen (Vermeidung von Kfz-Verkehr und Verlagerung auf den Umweltverbund).

Hauptbetrachtungsschwerpunkt des Lärmaktionsplanes 2017 waren alle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Dieser Schwellwert wurde im Rahmen der Lärmkartierung 2012 von der BAB 13 sowie im Verlauf des Elsterbogens (L 55) im Abschnitt zwischen der Brücke über die Schwar- zer Elster und der Norstraße überschritten.

Das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes 2017 untergliedert sich konkret in folgende Themenbereiche:

1. Maßnahmen im Zuge der BAB 13
2. Maßnahmen im Zuge der L 55 (Bereich Elsterbogen)



3. Integrierte Lärminderungsmaßnahmen
4. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
5. Handlungsempfehlungen Eisenbahnverkehr

Die verschiedenen Themenfelder enthalten eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Insgesamt wird deutlich, dass der Lärmaktionsplan 2017 ein umfassendes integriertes Lärminderungskonzept beinhaltet, welches sowohl kurz- als auch mittel- bis langfristig geeignet ist, zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation in der Stadt Ruhland beizutragen.

## 3 Aktuelle Entwicklungen und Veränderungen

### 3.1 Umsetzungsstand Lärmaktionsplan

Auch wenn seit dem Beschluss des Lärmaktionsplanes 2017 erst knapp zwei Jahre vergangen sind, wurden bereits verschiedene Maßnahmen realisiert bzw. sind in Vorbereitung.

Im Verlauf des Elsterbogens (L 55) ist ein Aus- und Umbau des Knotenpunktes mit der Nordstraße / Bahnhofstraße in Verknüpfung mit dem Neubau der angrenzenden Eisenbahnunterführung erfolgt. Die Umsetzung einer Kreisverkehrslösung war aus verschiedenen Gründen aktuell nicht möglich und ist entsprechend auf absehbare Zeit ausgeschlossen. Durch die Reduzierung der Fahrbahnflächen im Einmündungsbereich konnte dennoch eine Verbesserung der Querungsbedingungen erreicht werden. Parallel wurden auch die Gehwegoberflächen im Verlauf des Elsterbogens zwischen Feldstraße und Nordstraße saniert.

Im Rahmen der Modernisierung des Bahnknotenpunktes Ruhland erfolgte ein barrierefreier Ausbau des Bahnhofes und damit eine deutliche Aufwertung des wichtigen Umsteigeknotenpunktes im Schienenpersonennahverkehr.

Die Aspekte der integrierten Lärminderungsstrategie sollen im Rahmen eines gemeindeübergreifenden integrierten Entwicklungskonzeptes Berücksichtigung finden. Dieses soll in den Jahren 2019 bis 2021 bearbeitet werden.

Alle o. g., realisierten Maßnahmen sind Bestandteil des Lärmaktionsplans 2017 und wurden in diesem hinsichtlich Ihrer Auswirkungen auf die örtliche Lärmsituation sowie die Effekte im Sinne der integrierten gesamtstädtischen Lärminderungsstrategie (Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes) planerisch bewertet und abgewogen. Eine Notwendigkeit zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird durch die erfolgten Veränderungen nicht bedingt.

### 3.2 Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur

Im Zeitraum seit dem Beschluss des Lärmaktionsplanes 2017 sind keine relevanten siedlungs- und verkehrsnetzstrukturellen Veränderungen erfolgt. Auch hinsichtlich

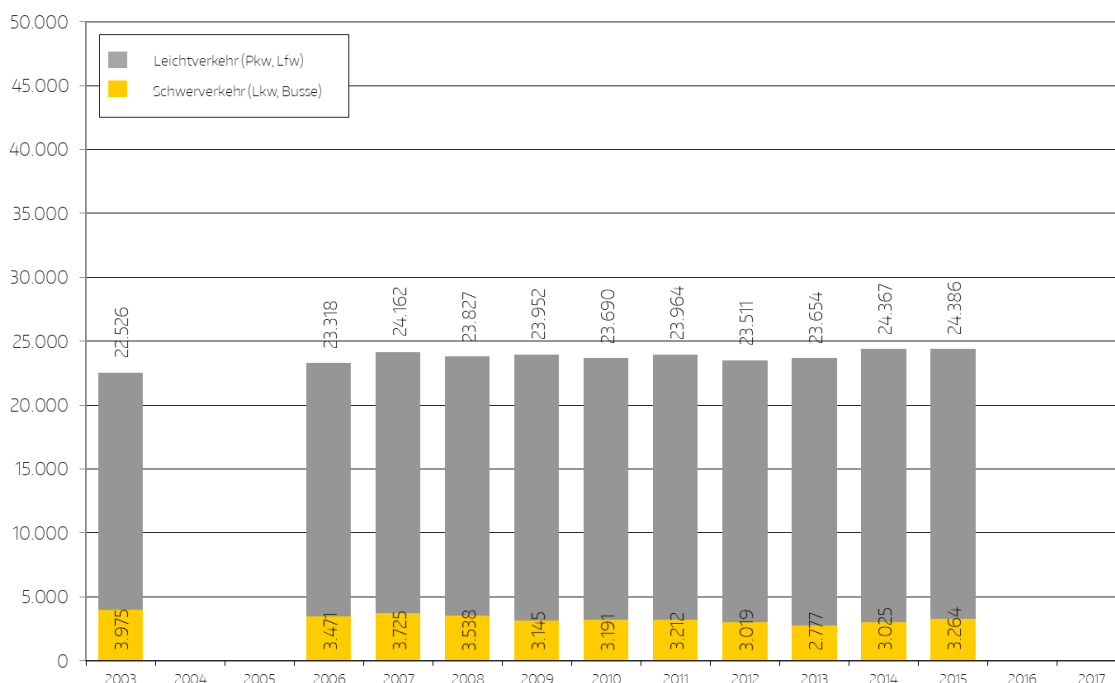
der Fahrbahnoberflächen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und bei den passiven Schallschutzanlagen hat es keine akustisch relevanten Veränderungen gegeben.

### 3.3 Verkehrsaufkommen

Die Verkehrsaufkommen im Zuge der BAB 13 und deren Entwicklung können im Bereich der Stadt Ruhland anhand verschiedener Quellen nachvollzogen werden. Eine ganzjährige Erfassung der Verkehrsmengen erfolgt an zwei Dauerzählstellen auf den angrenzenden Zulaufstrecken. Diese befinden sich im Verlauf der Autobahn nördlich im Bereich „Gollmitz“ (siehe Abb. 1) sowie südlich im Bereich „Niederödern“ (siehe Abb. 2).

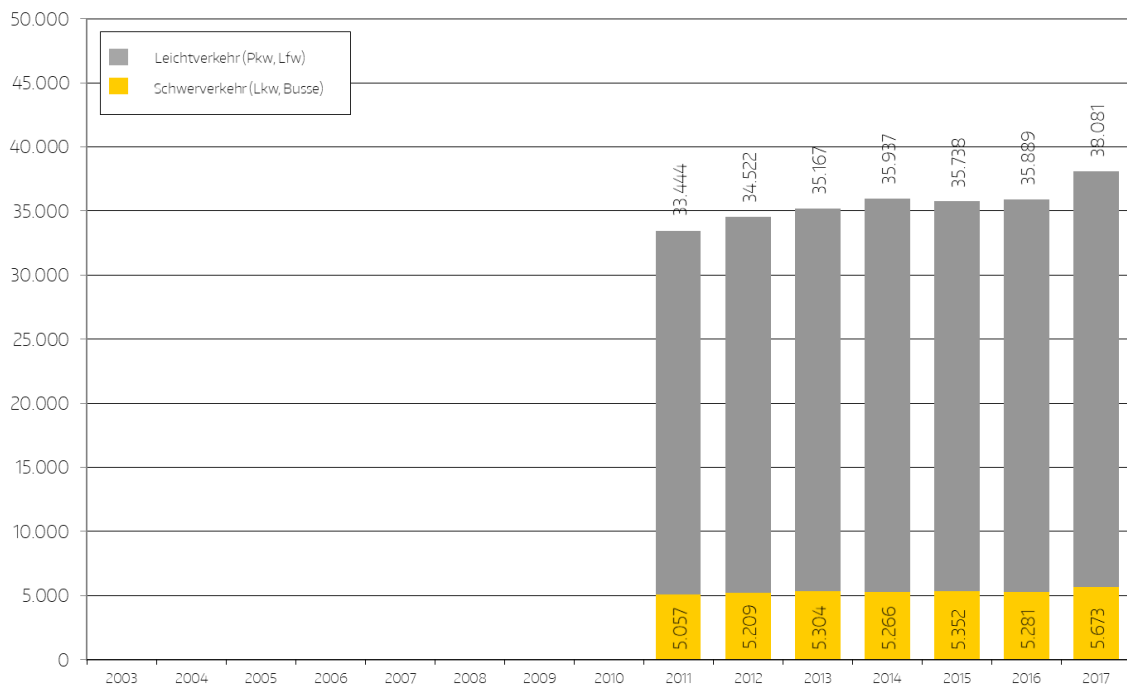
Neben dieser punktuellen Erfassung wird im 5-Jahres-Rhythmus das Verkehrsaufkommen im Rahmen der sogenannten Straßenverkehrszählung (BASt, 2017a) erfasst. Die letzten Erfassungen erfolgten in den Jahren 2010 und 2015. Für den Autobahnabschnitt zwischen den Anschlussstellen „Ruhland“ und „Ortrand“ wurden 2010 rund 30.900 Kfz/24h und im Jahr 2015 rund 33.900 Kfz/24h erfasst. Dies entspricht einem Anstieg von ca. 9,7 %.

Tendenziell leicht ansteigenden Verkehrsaufkommen sind auch für die südlich gelegene Dauerzählstelle „Niederrödern“ (siehe Abb. 2) erkennbar. Für die Zählstelle nördlich der Stadt Ruhland ist hingegen ein weitgehend konstantes Belegungsniveau zu verzeichnen (siehe Abb. 1).



**Abb. 1** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 13 „Gollmitz“

Datenquelle: (BASt, 2017b)



**Abb. 2** Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 13 „Niederrödern“

Datenquelle: (BASt, 2017b)

Insgesamt ist entsprechend für die BAB 13 im Bereich Ruhland in den vergangenen Jahren ein leichter Zuwachs der Verkehrsaufkommen festzustellen gewesen. Deren akustische Auswirkungen sind angesichts der hohen Grundverkehrsbelastungen eher gering. Allerdings wird der Handlungsdruck hinsichtlich der Umsetzung der im Rahmen des Lärmaktionsplanes 2017 konzipierten Maßnahmen dadurch und perspektivisch durch ein weiteres Anwachsen der Verkehrsaufkommen jedoch nochmals erhöht.

Im Verlauf des Elsterbogens (L 55) wurde in der Lärmkartierung 2012 mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 8.786 Kfz/24h gerechnet. Im Rahmen der aktuellen Kartierung sind deutlich geringeren Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Damit wird nunmehr der Schwellwert von 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr unterschritten. Aufgrund des Wegfalls der Höhenbegrenzung im Bereich der Bahnunterführung Ruhland sowie des erfolgten und geplanten Ausbaus der Staatsstraße S 94 (BAB 4 – Hoyerswerda – Bernsdorf) auf sächsischem Gebiet ist perspektivisch für die L 55 jedoch wieder von einem Anstieg der Verkehrsbedeutung auszugehen.

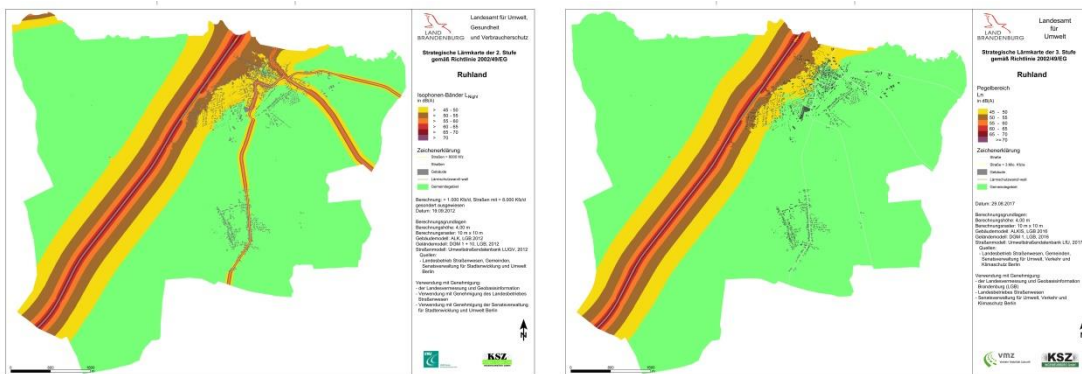
## 4 Vergleich der Ergebnisse der Lärmkartierung

In den nachfolgenden Unterkapiteln werden die Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 (LUGV Brandenburg, 2012) mit denen der Kartierung aus dem Jahr 2017 (LfU Brandenburg, 2017) verglichen.

### 4.1 Kartierungsumfang

Hinsichtlich des Kartierungsumfanges bestehen deutliche Unterschiede (siehe Abb. 3). Während im Jahr 2012 eine Kartierung für alle Straßen erfolgt ist, für welche die erforderlichen Daten zum Verkehrsaufkommen vorlagen, wurde die Kartierung im Jahr 2017 ausschließlich für die verpflichtend zu untersuchenden Hauptstraßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr durchgeführt.

Keine methodischen Unterschiede bestehen hingegen für die im Rahmen der Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung veröffentlichte Betroffenheitsstatistik. Auch im Rahmen der Kartierung 2012 bezog sich diese ausschließlich auf die Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr.



**Abb. 3:** Vergleich Lärmkartierung Straßenverkehr nachts 2012 (links) / 2017 (rechts)

Datenquellen: (LUGV Brandenburg, 2012), (LfU Brandenburg, 2017)

Allerdings haben in diesem Bereich die bereits geschilderten verkehrlichen Veränderungen (siehe Kapitel 3.3) dafür gesorgt, dass zwischen beiden Kartierungsstufen ein unterschiedlicher Untersuchungsumfang besteht. Die Verkehrsaufkommen im Verlauf des Elsterbogens (L 55) sind geringer und unterschreiten nunmehr den Kartierungsschwellwert von 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Perspektivisch ist jedoch ggf. wieder mit höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Die Kartierung aus dem Jahr 2017 beinhaltet daher auf dem Gebiet des Amtes Ruhland nunmehr nur noch die BAB 13 als verpflichtend im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtende Lärmquelle.

Für den Bahnverkehr lagen zum Zeitpunkt der inhaltlichen Bearbeitung des Lärmaktionsplanes Ruhland noch keine Kartierungsergebnisse vor. Im Rahmen der aktu-

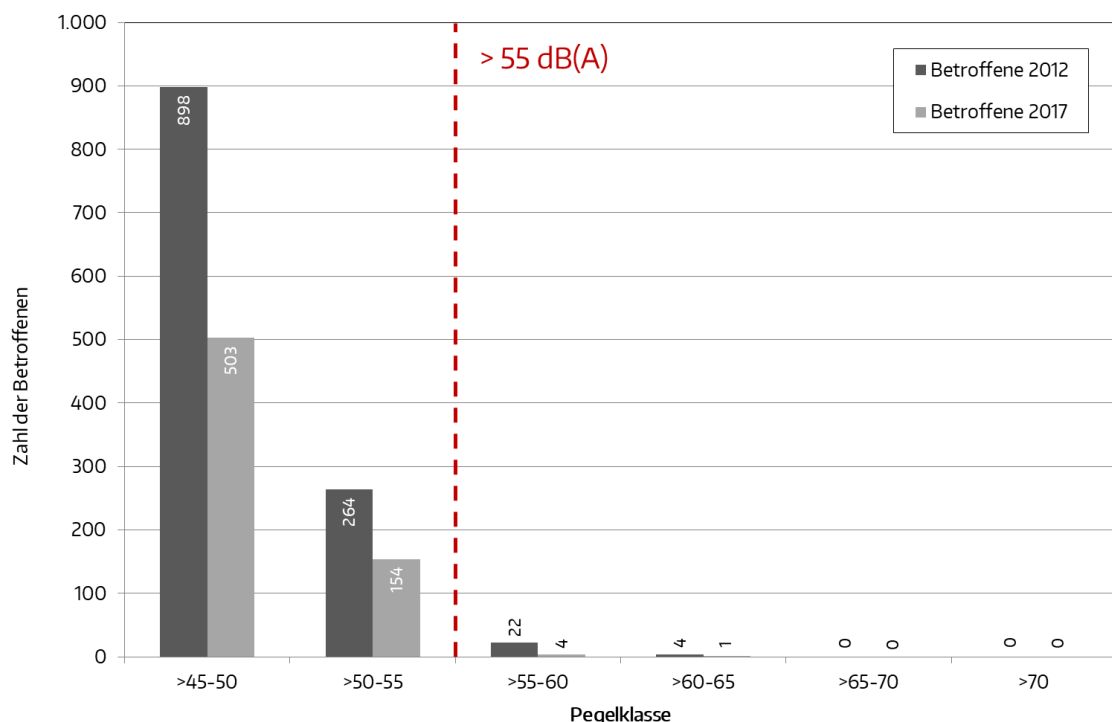
ellen Betrachtungen des Eisenbahnbundesamtes (EBA, 2017) ist in der Stadt Ruhland für den Bahnhofsbereich bzw. den Abschnitt, auf welchem die verschiedenen Strecken gebündelt verlaufen, eine Lärmkartierung erfolgt.

## 4.2 Lärmkartierung Kfz-Verkehr

In Abb. 4 und Abb. 5 wird die Zahl der Betroffenen für die einzelnen Pegelklassen auf Basis der plausibilisierten Daten der Lärmkartierung 2012 sowie der aktuellen Kartierung verglichen.

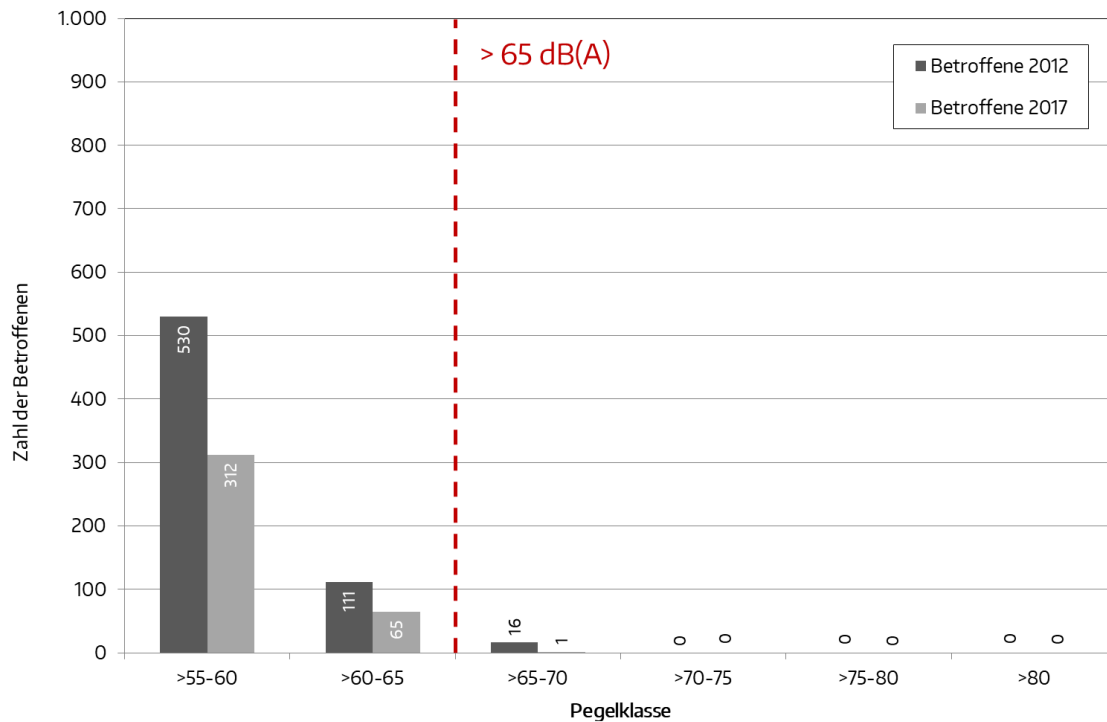
Es ist eine deutliche Abnahme der Betroffenenzahlen zu verzeichnen. Diese ist allerdings nicht durch die Umsetzung von Maßnahmen bedingt, sondern ausschließlich auf den veränderten Kartierungsumfang zurückzuführen. Mit dem Wegfall der L 55 sind einerseits die direkten Betroffenheiten im Umfeld des Straßenzuges nicht mehr mit kartiert worden. Andererseits schlagen sich auch Pegelerhöhungen durch die Überlagerung des Autobahn- und Landesstraßenlärms rechnerisch nicht mehr nieder.

Im Verlauf der BAB 13 sind im Bereich der Stadt Ruhland seit dem Jahr 2012 keine lärmrelevanten Veränderungen erfolgt. Angesichts der Entwicklung der Verkehrsaufkommen (siehe Kapitel 3.3) ist ebenfalls nicht von einer Reduzierung der Lärmbelastungen, sondern tendenziell eher von einem Anstieg auszugehen.



**Abb. 4:** Vergleich Betroffenheitsstatistik Kfz-Verkehr 2012 / 2017 – nachts  $L_{\text{night}}$

Datenquellen: (LUGV Brandenburg, 2012) aktualisiert, (LfU Brandenburg, 2017)



**Abb. 5:** Vergleich Betroffenheitsstatistik Kfz-Verkehr 2012 / 2017 - ganztags  $L_{den}$   
 Datenquellen: (LUGV Brandenburg, 2012) aktualisiert, (LfU Brandenburg, 2017)

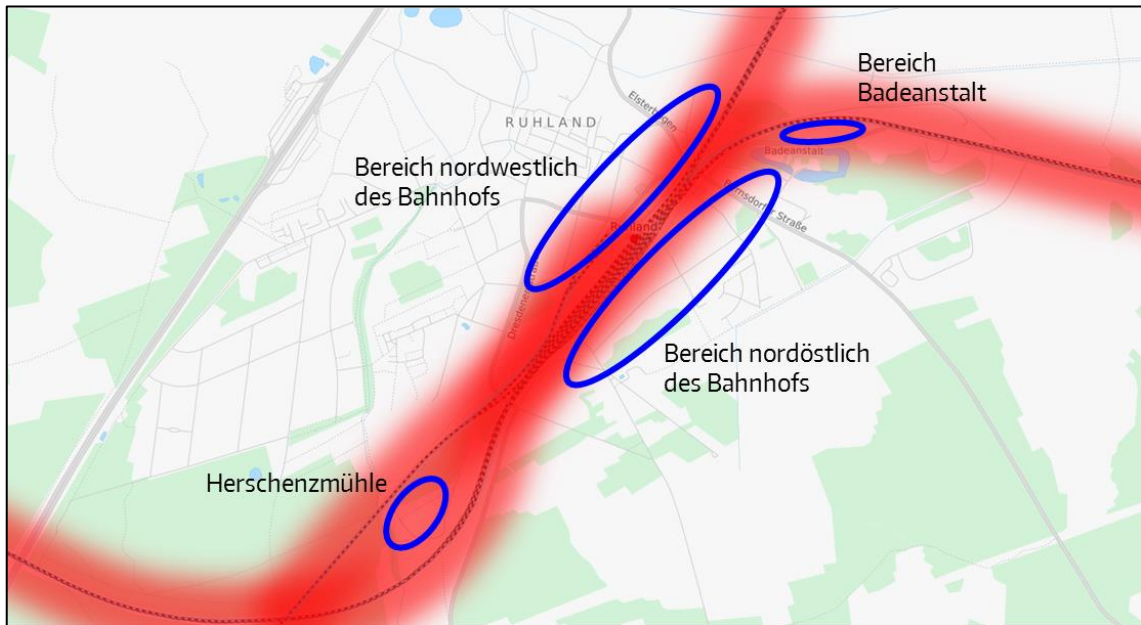
Insgesamt ist daher festzustellen, dass die im Rahmen des Lärmaktionsplanes 2017 herausgearbeiteten Konflikte und Problembereiche im Umfeld der BAB 13 weiterhin Bestand haben. Entsprechend leitet sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017 kein konzeptioneller Fortschreibungsbedarf der Lärmaktionsplanung ab.

Für den Straßenzug Elsterbogen (L 55) ist festzustellen, dass aufgrund der fehlenden Kartierungsinformationen eine konkrete Einschätzung der aktuellen akustischen Betroffenheitssituation nicht möglich, jedoch auch nicht mehr zwingend notwendig ist. Auf der verkehrsplanerischen Seite sind durch die erfolgten Umbaumaßnahmen Verbesserungen erfolgt. Allerdings sind die Konfliktpotenziale für den Radverkehr sowie an den untergeordneten Einmündungen weiterhin unverändert vorhanden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit dem Wegfalls der Höhenbegrenzung im Bereich der Bahnunterführung Ruhland sowie des erfolgten und geplanten Ausbaus der Staatsstraße S 94 (BAB 4 – Hoyerswerda – Bernsdorf) auf sächsischem Gebiet perspektivisch eine steigende Verkehrsbedeutung der L 55 wahrscheinlich ist.



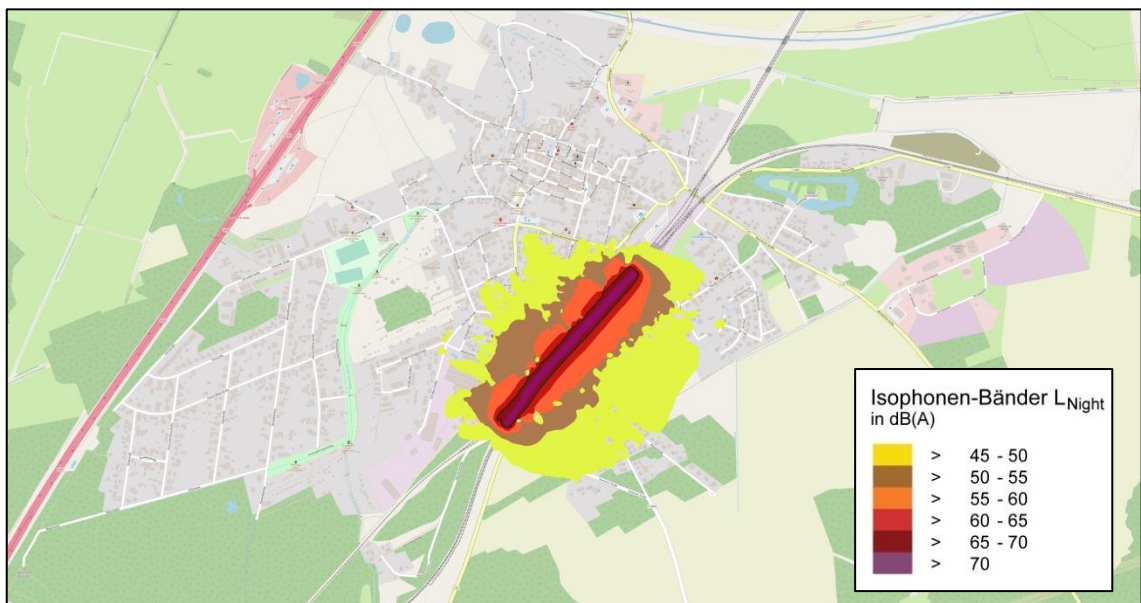
### 4.3 Eisenbahnverkehr

Beim Schienenverkehr wurde angesichts der fehlenden Kartierungsinformationen im Lärmaktionsplan 2017 lediglich eine qualitative Bewertung der Betroffenheitssituation an Hand einer Korridorbetrachtung vorgenommen (siehe Abb. 6).



**Abb. 6** Korridorbetrachtung im Rahmen des LAP 2017 (SVU Dresden, 2017)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/>



**Abb. 7** Lärmkartierung Eisenbahnverkehr nachts ( $L_{\text{night}}$ )

Datenquelle: (EBA, 2017)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/>

Im Vergleich zur nunmehr vorliegenden Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes (siehe Abb. 7) zeigt sich eine gute Übereinstimmung. Die gewählten Korridore decken die Bereiche ab, in denen die gesundheitsrelevanten Lärmpegel von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags überschritten werden. Auch darüber hinaus gehende Konflikte durch erhebliche Belästigungen wurden im Lärmaktionsplan 2017 bereits angesprochen.

Bezüglich der Lärmschwerpunkte und Hauptkonfliktbereiche ergeben sich im Vergleich zum Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2017 daher keine anderen bzw. neuen Erkenntnisse.

## **5 Öffentlichkeitsbeteiligung**

Dieses Kapitel wird nach Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung ergänzt.



## 6 Zusammenfassung / Fazit

Entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) ist mindestens alle fünf Jahre eine Überprüfung sowie erforderlichenfalls eine Fortschreibung der Lärmaktionspläne vorzunehmen. Maßgebend ist hierbei aus Sicht des MLUL der 5-Jahres-Rhythmus, welcher sich aus der Lärmkartierung des Landes Brandenburg ergibt. Entsprechend wurde eine Überprüfung des Lärmaktionsplans 2017 für die Stadt Ruhland durchgeführt.

In deren Ergebnis ist festzustellen, dass seit dem Beschluss des Lärmaktionsplans am 26. Juni 2017 keine wesentlichen lärmrelevanten Strukturveränderungen im Stadtgebiet stattgefunden haben, welche nicht bereits im Maßnahmenkonzept berücksichtigt waren.

Aufgrund der größeren Zeitdifferenz (5 Jahre) bildete der Vergleich der Lärmkartierung 2012 mit der aus dem Jahr 2017 den Hauptschwerpunkt der Betrachtungen. Zwischen den beiden Kartierungsstufen wurden deutliche Unterschiede festgestellt. Diese sind allerdings nicht strukturell oder durch die Umsetzung von Maßnahmen bedingt, sondern ausschließlich auf den veränderten Kartierungsumfang zurückzuführen. Für den Elsterbogen (L 55) wurde in der aktuellen Lärmkartierung der Kartierungsschwellwert von 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr unterschritten.

Beim Eisenbahnverkehr bestätigt die aktuelle Lärmkartierung die im Rahmen des Lärmaktionsplanens 2017 ausgewiesenen Konfliktschwerpunkte. Gleiches gilt für die BAB 13.

Insgesamt ist daher unter Berücksichtigung der aktuellen Kartierungsergebnisse im Ergebnis der Überprüfung festzustellen, dass eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2017 für die Stadt Ruhland nicht notwendig ist.

Darüber hinaus ist auch die Aktualität des Maßnahmenkonzeptes weiterhin gegeben. Veränderungen beziehen sich lediglich auf den Teilbereich Elsterbogen (L 55), wo teilweise bereits eine Umsetzung erfolgt bzw. nunmehr eine Betrachtung im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht mehr zwingend erforderlich ist.

## 7 Aktualisierte Maßnahmenzusammenfassung

In der nachfolgenden Tab. 1 werden die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2017 nochmals informativ zusammengefasst. Abgesehen vom Themenblock 2 - „Maßnahmen im Zuge der L 55 (Bereich Elsterbogen)“ - wurde die Maßnahmentabelle unverändert übernommen. Da für den Bereich Elsterbogen (L 55) nunmehr der Kartierungsschwellwert von 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr unterschritten wird, damit keine Informationen zur aktuellen Betroffenheitssituation vorliegen und verschiedene Maßnahmen bereits umgesetzt worden sind, wurde dieser Maßnahmenblock gestrichen.

Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Ruhland				Zeitraum:			
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich	
<b>1.</b>	<b>Maßnahmen im Zuge der BAB 13</b>						
1.1	Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h im Zuge der BAB 13 im Abschnitt zwischen Autobahnkilometer 109,5 und 113,5			X			
1.2	perspektivische Umsetzung weiterer Maßnahmen im Zuge der BAB 13  Maßnahmen lassen sich unter Berücksichtigung der aktuell bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen kaum umsetzen	1.2.1	weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzung z. B. auf 100 km/h insbesondere nachts		X		
		1.2.2	Ergänzung und Verlängerung der aktiven Schallschutzeinrichtungen in Richtung Norden bis zur Elsterquerung sowie in Richtung Süden bis zum Wasserwerk		X		
		1.2.3	konsequente Geschwindigkeitsüberwachung (z. B. Section Control)		X		
1.3	Aktivitäten zur Umsetzung weiterführender Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der BAB 13	1.3.1	kontinuierliches Hinweisen der Stadt auf den zusätzlichen Schutzbedarf sowie die Notwendigkeiten zur Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen				X
		1.3.2	Beitritt zur „Interessengemeinschaft Lärmschutz Autobahnnaher Gemeinden“	X			
		1.3.3	Aufforderung des Baulasträgers zur Prüfung der Möglichkeiten zur Lärmsanierung im Zuge der BAB 13	X			
<b>2.</b>	<b>Maßnahmen im Zuge der L 55 (Bereich Elsterbogen)</b>						
Maßnahmenblock aufgrund der Unterschreitung des Kartierungsschwellwertes von 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, fehlender Informationen zur aktuellen Betroffenheitssituation sowie verschiedener bereits umgesetzter Maßnahmen gestrichen.							

Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Ruhland		Zeitraum:		
		< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			
<b>3.</b>	<b>Integrierte Lärminderungsmaßnahmen</b>			
3.1	Stadtentwicklung im Sinne kurzer Wege			X
3.2	Attraktives Radverkehrsangebot			X
3.3	Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV			X
3.4	Förderung des Fußverkehrs			X
3.5	Entlastung des Stadtzentrums vom gebietsfremden Verkehr		X	
3.6	Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz			X
3.7	Lärmarme Fahrbahnoberflächen			X
<b>4.</b>	<b>Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete</b>			
4.1	Verankerung einer verbindlichen Prüfung und Abwägung zum Thema ruhige Gebiete im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung		X	
4.2	vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Bebauungsstrukturen (Erschließung möglichst von Außen sowie konsequente Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen)			X
<b>5.</b>	<b>Handlungsempfehlungen Eisenbahnverkehr</b>			
5.1	Anfrage bei den zuständigen Institutionen und Behörden, warum die Bahnstrecken im Bereich Ruhland nicht Bestandteil der Prioritätenliste zur Lärmsanierung sind	X		
5.2	Generelle Verstärkung der Anstrengungen und Investitionen zum Lärmschutz bei der Bahn (Maßnahme Dritter)			X

Tab.1 Maßnahmenübersicht und Umsetzungshorizonte

## Literaturverzeichnis

- BAST. (2017a). *Manuelle Straßenverkehrszählungen - SVZ 2005, 2010, 2015*. (B. f. Straßenwesen, Herausgeber) Abgerufen am 2017 von <http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Manuelle-Zaehlung.html?nn=605096>
- BAST. (2017b). *Automatische Straßenverkehrszählungen*. (B. f. Straßenwesen, Herausgeber) Abgerufen am 2017 von [http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl\\_node.html](http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html)
- Bundesrepublik Deutschland. (2002). *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert am 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)*. Berlin.
- EBA. (2017). *Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 3*. <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba> (zuletzt abgerufen 27.04.2018): Eisenbahn-Bundesamt.
- Europäisches Parlament und Rat. (2002). *Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Luxemburg 25.Juni 2002*. Brüssel.
- LfU Brandenburg. (2017). *Lärmkartierung für das Land Brandenburg, Stufe 3*. [http://maps.brandenburg.de/apps/laerm\\_strasse\\_2017/](http://maps.brandenburg.de/apps/laerm_strasse_2017/): Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg.
- LUGV Brandenburg. (2012). *Lärmkartierung Brandenburg*. <http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart%5Fwww/viewer.htm>: Landesamt für Umwelt Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (jetzt LfU Brandenburg).
- MLUL Brandenburg. (2017). *Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg*. [https://mlul.brandenburg.de/media\\_fast/4055/Strategie-Laermaktionsplanung-BB2017.pdf](https://mlul.brandenburg.de/media_fast/4055/Strategie-Laermaktionsplanung-BB2017.pdf) (zuletzt abgerufen 25.05.2018).
- SVU Dresden. (2017). *Lärmaktionsplan für die Stadt Ruhland*. [http://ratsinfo-online.de/ruhland-bi/\\_\\_\\_tmp/tmp/45081036974622900/974622900/00067196/96-Anlagen/01/LAPRuhland\\_2017-05-24\\_002\\_.pdf](http://ratsinfo-online.de/ruhland-bi/___tmp/tmp/45081036974622900/974622900/00067196/96-Anlagen/01/LAPRuhland_2017-05-24_002_.pdf) (zuletzt abgerufen 11.04.2019): SVU Dresden Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger.