

Am Messingwerk Entwicklungsgesellschaft mbH
Am Borsigturm 53
13507 Berlin

Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) Julia Genth
Durchwahl: +49 (30) 390318 - 51 Telefax: -60
E-Mail: genth@woelfel.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
X2160.001.03.001

Datum
29.05.2026

Bebauungsplan Nr. 628 „Neues Messingwerk“ in der Stadt Eberswalde, ergänzende Stellungnahme zur schalltechnischen Untersuchung X2160.001.01.002 vom 28.02.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend senden wir Ihnen auftragsgemäß unsere ergänzende Stellungnahme zu unserem Bericht X2160.001.01.002 vom 28.02.2025 zum o. g. Bebauungsplan (BP) in Eberswalde. In der hier vorliegenden Stellungnahme wird aus schallschutzfachlicher Sicht auf die Auswirkungen der höheren Verkehrszahlen eingegangen, die sich durch die zwischenzeitlich erhöhte Bruttogeschossfläche bzw. die höhere Anzahl an Wohneinheiten ergeben.

1 Vorgang, Aufgabenstellung

Die Stadt Eberswalde führt zur Nachnutzung der industriellen Brachfläche des alten Messingwerks im Stadtteil Finow die Planungen zur Aufstellung des BP Nr. 628 „Neues Messingwerk“ durch.

Geplant ist die Festsetzung von urbanen Gebieten (MU) sowie allgemeinen Wohngebieten (WA), um die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen zur Entwicklung eines durchmischten Quartiers mit hohem Wohnanteil und ergänzenden Nutzungen, z. B. Büronutzungen, Nahversorgung, Kultur- und Freizeitangeboten, zu schaffen.

In der schalltechnischen Untersuchung mit der Berichtsnummer X2160.001.01.002 vom 28.02.2025 wurde die Schallimmissionssituation des Gewerbe- und Verkehrslärms im Plangebiet ermittelt und nach den jeweils maßgebenden Richtlinien bewertet. Weiter wurden die durch den planinduzierten Mehrverkehr verursachten Veränderungen der Verkehrsgeräusche in der Umgebung des Plangebiets ermittelt und bewertet.

Grundlage für die Schallimmissionsprognose des Straßenverkehrslärms war die Lesefassung der verkehrstechnischen Untersuchung (Projektnummer 2024-0113, Stand 31.10.2024) der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH sowie die darin enthaltenen verkehrlichen Kennwerte für Immissionsberechnungen (Stand 29.10.2024). Die Kennwerte lagen für zwei Varianten vor: einmal mit Berücksichtigung einer möglichen Ortsumgehung für die weiter im Süden verlaufende Bundesstraße und einmal ohne Berücksichtigung einer Ortsumgehung. Die Verkehrszahlen ohne Berücksichtigung der Ortsumgehung lagen überwiegend über denjenigen mit Berücksichtigung der Ortsumgehung, so dass in der schalltechnischen Untersuchung als Annahme des ungünstigsten Falles die Angaben ohne Berücksichtigung der Ortsumgehung für die Berechnung herangezogen wurden.

Zwischenzeitlich kam es zu einer Fortschreibung der Planungen, die die bereits angelegte Quartiersentwicklung nun baufeldbezogen konkreter abbildet und zugleich eine differenziertere Produkt- und Wohnungsgrößenannahme berücksichtigt. Das im BP abgebildete Gesamtpotenzial der Bruttogeschossfläche (BGF) erhöht sich dabei von 66.440 m² BGF auf rund 75.000 m² BGF und die Anzahl der Wohneinheiten (WE) des Gesamtquartiers erhöht sich von 460 auf 550. Die Veränderung der rechnerischen Wohneinheitenzahl resultiert dabei nicht allein aus einer höheren Gesamt-BGF, sondern auch aus der fortgeschriebenen Produkt- und Wohnungsgrößenannahme. Neben klassischen Geschosswohnungen werden nun auch Reihenhäuser bzw. Townhouses als eigenständiges Wohnprodukt berücksichtigt. Die Seniorenwohnungen bzw. barrierefreien Wohnungen bleiben als weiterer Nutzungsbaustein enthalten.

Weiter hat sich ergeben, dass die bestehende Brücke zwischen dem südlich des Mühlengrabens gelegenen Teilbereich WA 03 und dem nördlichen Quartiersteil nach aktuellem Stand nicht für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung steht. Der Teilbereich WA 03 wird daher verkehrlich ausschließlich über die Straße Am Finowkanal erschlossen, die weiterführend an den übergeordneten öffentlichen Straßenraum (L 293 Altenhofer Straße) angebunden ist. Verkehrlich führt dies für die verkehrstechnische Untersuchung nicht zu einem zusätzlichen eigenständigen Nutzungsbaustein, sondern zu einer veränderten räumlichen Zuordnung eines untergeordneten Teils der Gesamtverkehrserzeugung (hier 5.900 BGF, 20 Reihenhäuser und 20 WE klassisches Wohnen im WA 03).

Aufgrund der oben beschriebenen Fortschreibung der Planung wurde durch Schlothauer & Wauer die verkehrstechnische Untersuchung fortgeschrieben (Projektnummer 2026-0312, Stand 27.05.2026). Hierbei wurde der zusätzliche Verkehr aus dem, gegenüber der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung fortgeschriebenen, Vollausbau Potenzial ermittelt. Es ergeben sich 354 Kfz/24 h zusätzlich (vgl. Tabelle 8-1 der verkehrstechnischen Untersuchung). Davon entfallen laut verkehrstechnischer Untersuchung 200 Fahrten (194 Pkw-Verkehr und 6 Lkw-Fahrten) auf den nördlichen Teil des Quartiers und 154 Fahrten (150 Pkw-Verkehr und 4 Lkw-Fahrten) auf den südlich des Mühlengrabens gelegenen Teilbereich WA 03.

Die fortgeschriebene Verkehrsverteilung führt für die zusätzlichen Verkehre des nördlichen Teilbereichs die bisherigen Annahmen zur Verkehrsverteilung des Gesamtvorhabens fort. Für den südlichen Teilbereich WA 03 ergeben sich aufgrund der eigenständigen Erschließung über die Straße Am Finowkanal und der dortigen Abbiegebeschränkung (vgl. Kapitel 8.2 der fortgeschriebenen verkehrstechnischen Untersuchung) abweichende Fahrbeziehungen. Insgesamt führt die Fortschreibung damit nicht zu einer grundsätzlich neuen Netzbelastung, sondern zu einer räumlichen Umverteilung innerhalb des Untersuchungsraumes. Die Anlage A7.5 (Stand 26.05.2026) der verkehrstechnischen Untersuchung dokumentiert die fortgeschriebenen Kennwerte des Verkehrs für Immissionsuntersuchungen.

Im Rahmen der hier vorliegenden Stellungnahme zur schalltechnischen Untersuchung X2160.001.01.002 vom 28.02.2025 werden die Auswirkungen der höheren Verkehrszahlen durch die Fortschreibung der Planung aus schallschutzfachlicher Sicht bewertet.

2 Vergleich der Verkehrszahlen

Um die Auswirkungen der höheren Verkehrszahlen auf den öffentlichen Straßen im Umfeld durch die Fortschreibung der Planung aus schallschutzfachlicher Sicht bewerten zu können, erfolgt ein zahlenmäßiger Vergleich der Kennwerte für Immissionsuntersuchungen.

Da wie oben beschrieben, in der schalltechnischen Untersuchung X2160.001.01.002 vom 28.02.2025 die Kennwerte ohne Berücksichtigung der Ortsumgebung für die Schallimmissionsprognose herangezogen wurden, erfolgt der Vergleich ebenfalls für diese Variante.

Folgende Tabelle dokumentiert diesen Vergleich. Für jede Straße im Umfeld des Plangebiets sind die Verkehrszahlen aus der verkehrstechnischen Untersuchung von 2024 sowie aus der Fortschreibung von 2026 jeweils für den Tag und die Nacht aufgeführt. Weiter wird in der Tabelle die Steigerung der Kfz absolut und relativ ausgewiesen. Ebenso wird dargestellt, welche Erhöhung der Schallemissionen der jeweiligen Straße sich durch die Erhöhung der Verkehrszahlen ergibt (Pegelerhöhung in dB).

	Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)					Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)				
	Kfz/Tag, Kennwerte vom		Verkehrserhöhung		Pegelerhöhung in dB	Kfz/Nacht, Kennwerte vom		Verkehrserhöhung		Pegelerhöhung in dB
	29. Okt. 24	26. Mai 26	in Kfz	in %		29. Okt. 24	26. Mai 26	in Kfz	in %	
Altenhofer Straße N	3619	3636	17	0,5	0,0	198	199	1	0,5	0,0
Mühlenstraße W	2789	2834	45	1,6	0,1	170	172	2	1,2	0,1
Erich-Steinfurth-Straße	1818	1865	47	2,6	0,1	95	97	2	2,1	0,1
Altenhofer Straße S	5174	5391	217	4,2	0,2	277	288	11	4,0	0,2
Angermünder Straße N	4018	4044	26	0,6	0,0	243	244	1	0,4	0,0
Angermünder Straße S	3960	4014	54	1,4	0,1	207	210	3	1,4	0,1
Am Stadtpark	5060	5185	125	2,5	0,1	256	264	8	3,1	0,1
Dorfstraße	2743	2804	61	2,2	0,1	136	139	3	2,2	0,1
Mühlenstraße O	3155	3234	79	2,5	0,1	186	191	5	2,7	0,1

Der Vergleich zeigt, dass es durch die Fortschreibung auf den Straßen im Umfeld nur zu sehr geringen Pegelerhöhungen kommt, nämlich überwiegend um 0,0 bzw. 0,1 dB und auf der Altenhofer Straße Süd um 0,2 dB.

3 Erschließung WA 03 über die Straße Am Finowkanal und Verkehr im Plangebiet

In der Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung vom Mai 2026 wird berücksichtigt, dass die bestehende Brücke über den Mühlengraben nicht für den MIV zur Verfügung steht und der Teilbereich WA 03 daher verkehrlich ausschließlich über die Straße Am Finowkanal erschlossen wird. Die daraus resultierenden zusätzlichen bzw. räumlich anders verteilten Fahrten für WA 03 auf der Straße Am Finowkanal werden in der verkehrstechnischen Untersuchung mit 154 Kfz-Fahrten/24 h angesetzt.

In der verkehrstechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2024, die die Eingangsdaten für die Schallimmissionsprognose aus der schalltechnischen Untersuchung X2160.001.01.002 vom 28.02.2025 geliefert hat, lagen keine Angaben zum Verkehr innerhalb des Plangebiets vor. Daher wurden in der schalltechnischen Untersuchung auf der verkehrstechnischen Untersuchung basierende Annahmen für den Verkehr innerhalb des Plangebiets getroffen. Dies umfasste auch die Straße Am Finowkanal, für die in der schalltechnischen Untersuchung 280 Kfz-Fahrten/24 h zur Erschließung des Teilgebiets WA 03 berücksichtigt wurden.

Die für die schalltechnische Untersuchung bereits getroffene Annahme für den planinduzierten Mehrverkehr auf der Straße Am Finowkanal liegt also deutlich über dem Ergebnis aus der Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung für die Straße Am Finowkanal und damit aus Sicht des Schallimmissionsschutzes für die schallschutzfachliche Bewertung auf der sicheren Seite.

4 Auswirkung auf die Beurteilung aus schallschutzfachlicher Sicht

Bewertung der Verkehrslärmsituation im Plangebiet

Für die Bewertung der Verkehrslärmsituation im Plangebiet ergeben sich durch die Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung und der resultierenden sehr geringen Pegelerhöhungen keine relevanten Auswirkungen. Die in der schalltechnischen Untersuchung X2160.001.01.002 vom 28.02.2025 getroffenen Bewertungen (s. Kapitel 6.1.1) sowie die dort vorgeschlagenen Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz in Bezug auf Verkehrslärm (s. Kapitel 6.1.4) haben weiter Bestand.

Bewertung der Veränderung der Verkehrslärmimmissionen in der Umgebung des Plangebiets

Die Schallemissionen des Kfz-Verkehrs auf den umliegenden Straßen wirken auf die zu schützenden Nutzungen in der Umgebung des Plangebiets ein. Durch den planinduzierten Mehrverkehr können sich in der Umgebung des Plangebiets die Geräuscheinwirkungen des Verkehrs verändern. Diese Änderung wurde in der schalltechnischen Untersuchung X2160.001.01.002 vom 28.02.2025 ermittelt und in Anlehnung an die 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Verkehrslärmschutzverordnung) bewertet (s. Kapitel 6.2).

Für die dort getroffene Bewertung der veränderten Verkehrslärmsituation in der Umgebung des Plangebiets ergeben sich durch die Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung und der resultierenden sehr geringen Pegelerhöhungen keine relevanten Auswirkungen. Für die Straße Am Finowkanal ergibt sich aus der Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung sogar, dass die ursprünglich zur Bewertung herangezogenen Verkehrszahlen zu hoch lagen, so dass sich an den bestehenden Wohnnutzungen Am Finowkanal nun geringere Erhöhungen des Verkehrslärms ergeben, als in der schalltechnischen Untersuchung ermittelt.

Somit hat die in der schalltechnischen Untersuchung X2160.001.01.002 vom 28.02.2025 getroffene Bewertung auch in der durch die Planungen veränderten Verkehrslärmsituation in der Umgebung des Plangebiets weiterhin Bestand.

Mit freundlichen Grüßen

Wölfel Engineering GmbH + Co. KG

i. V. 
Dipl.-Geophys. S. Ibbeken

i. V. 
Dipl.-Ing. (FH) J. Genth