



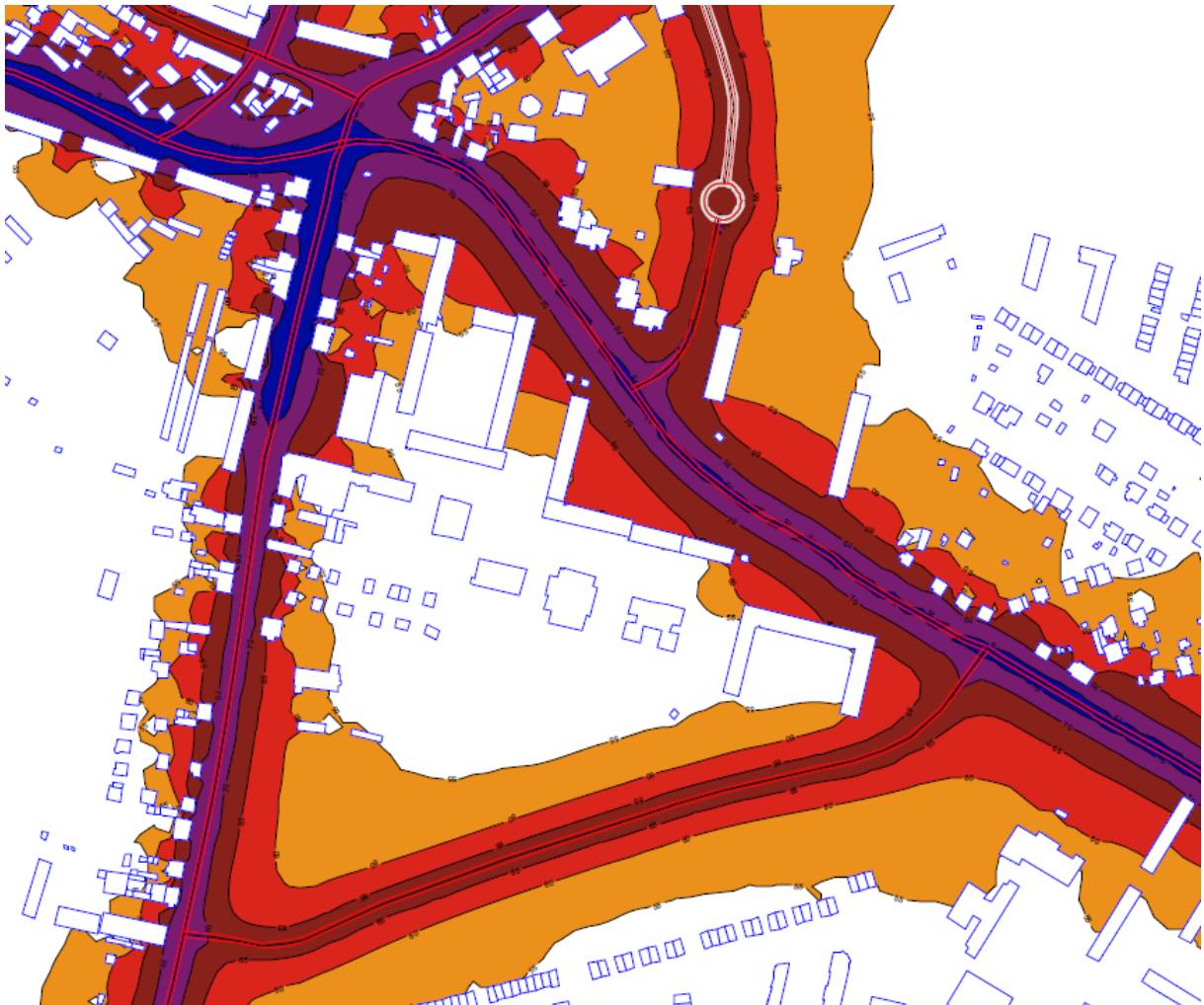
**HOFFMANN
LEICHTER**

Ingenieurgesellschaft

Verkehrsplanung | Straßentwurf | Straßenverkehrstechnik | Immissionsschutz | Projektsteuerung

Lärmaktionsplan der Stadt Teltow, 2. Stufe

Abschlussbericht



Berlin | 10. Dezember 2013

IMPRESSUM

Titel..... **Lärmaktionsplan der Stadt Teltow, 2. Stufe**
Abschlussbericht

Auftraggeber..... **Stadt Teltow, Sachgebiet Stadtentwicklung**
Marktplatz 1-3
14513 Teltow
www.teltow.de

Bearbeitung..... **HOFFMANN-LEICHTER**
Ingenieurgesellschaft mbH
Bundesallee 13 - 14
10719 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam..... Dipl.-Ing. Siegmar Gumz (Projektmanager)
Dipl.-Ing. Christian Hecht
Dipl.-Ing. Wolfgang Schober

Ort | Datum..... Berlin | 10. Dezember 2013

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	8
2	Grundlagen der Lärmaktionsplanung	9
2.1	Ursachen und Wirkungen von Lärm	9
2.2	Rechtliche Grundlagen	9
2.3	Zuständigkeiten und Durchführung	10
2.4	Umsetzung und Beteiligungsverfahren	11
2.5	Mitwirkung der Öffentlichkeit	12
2.6	Untersuchungsgrenzen.....	12
2.7	Beurteilungspegel (Lärmindizes) und Betroffenheit	13
2.8	Ruhige Gebiete	14
3	Bestandsanalyse	16
3.1	Allgemeines	16
3.2	Straßenverkehr	16
3.3	Schienenverkehr.....	16
3.4	Luftverkehr.....	17
3.5	Bestehende Lärmaktionsplanung	17
4	Lärmkartierung	18
4.1	Systematik.....	18
4.2	Straßenverkehrslärm	18
4.3	Plausibilitätsprüfung der verwendeten Eingangsdaten	19
4.4	Emissionsbelastungen.....	21
4.5	Strategische Lärmkarten für den Straßenverkehr	22
4.6	Belästigung und Hotspot-Analyse	22
4.7	Immissionsbelastungen und Betroffenheit.....	25
4.7.1	Überblick.....	25
4.7.2	Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz	28
4.7.3	Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg.....	30
4.7.4	Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße	32
4.7.5	Potsdamer Straße zwischen Moldaustraße und Elbestraße.....	34
4.7.6	Potsdamer Straße zwischen Iserstraße und Moldaustraße	36
4.7.7	Potsdamer Straße zwischen Saganer Straße und Iserstraße	38
4.7.8	Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße.....	40
4.7.9	Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße	42
4.7.10	Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn	44
4.7.11	Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße.....	46
4.7.12	Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße.....	48
4.7.13	Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn.....	50
4.7.14	Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang	52
4.7.15	Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee.....	54
4.7.16	Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße.....	56
4.7.17	Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze.....	58
4.7.18	Ruhlsdorfer Straße.....	60
4.7.19	Ruhlsdorf.....	62

4.8	Schienenverkehrslärm.....	63
4.9	Ruhige Gebiete	63
5	Lärmminderungspotenziale.....	65
5.1	Kurzfristige Maßnahmen	65
5.2	Mittelfristige Maßnahmen.....	66
5.3	Langfristige Maßnahmen	66
6	Thesen zur Lärmminderung	67
7	Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung.....	68
7.2	Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung 2013	68
7.3	Nächtliche Nutzung von Fahrzeugkühlaggregaten.....	69
7.4	Förderung einer CO ₂ -mindernden Mobilität	70
7.5	Wirkungsabschätzung für die Maßnahmevorschläge	72
7.5.1	Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz	72
7.5.2	Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg.....	78
7.5.3	Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße.....	80
7.5.4	Potsdamer Straße zwischen Moldaustraße und Elbestraße.....	82
7.5.5	Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße.....	84
7.5.6	Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße	86
7.5.7	Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn	88
7.5.8	Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße.....	90
7.5.9	Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße.....	92
7.5.10	Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn.....	94
7.5.11	Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang	96
7.5.12	Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee.....	98
7.5.13	Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße.....	100
7.5.14	Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze	102
7.5.15	Ruhlsdorfer Straße.....	104
7.5.16	Ruhlsdorf.....	106
7.6	Wirksamkeitsuntersuchung.....	107
7.7	Kosten der Maßnahmen.....	109
8	Zusammenstellung der Maßnahmen und Priorisierung.....	111
8.1	Abschließende Maßnahmenempfehlung.....	111
8.2	Prioritätenreihung der Maßnahmen.....	112
9	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	114
9.1	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	114
9.2	Öffentliche Auslegung des Planentwurfs.....	114
9.3	Beteiligung von Gremien	114

10	Weiteres Vorgehen	117
11	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	118
12	Gesetzliche Grundlagen, Richtlinien.....	119
13	Glossar, Abkürzungen.....	121
	Anlagen.....	123

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Lärmkartierte Straßenabschnitte in Teltow	19
Abbildung 2	Hotspot-Karte der Stadt Teltow, Schwerpunkte für HA (erheblich Belästigte) bezogen auf den L_{DEN} -Pegel.....	23
Abbildung 3	Detailansicht der Hot Spots im zentralen Teil der Stadt Teltow	24
Abbildung 4	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der kartierten Straßen in Teltow	25
Abbildung 5	Isophonenbänder L_{Night} entlang der kartierten Straßen in Teltow.....	26
Abbildung 6	Lage der Rechengebiete in Teltow	27
Abbildung 7	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz.....	28
Abbildung 8	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz.....	29
Abbildung 9	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg	30
Abbildung 10	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg	31
Abbildung 11	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße.....	32
Abbildung 12	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße.....	33
Abbildung 13	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Moldaustraße und Elbestraße.....	34
Abbildung 14	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Moldaustraße und Elbestraße.....	35
Abbildung 15	Isophonenbänder L_{DEN} zwischen entlang der Potsdamer Straße zwischen Iserstraße und Moldaustraße	36
Abbildung 16	Isophonenbänder L_{Night} zwischen entlang der Potsdamer Straße zwischen Iserstraße und Moldaustraße	37
Abbildung 17	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Saganer Straße und Iserstraße.....	38
Abbildung 18	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Saganer Straße und Iserstraße	39
Abbildung 19	Isophonenbänder L_{DEN} am Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße	40
Abbildung 20	Isophonenbänder L_{Night} am Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße.....	41
Abbildung 21	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße	42
Abbildung 22	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße	43
Abbildung 23	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und S-Bahn	44
Abbildung 24	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und S-Bahn.....	45
Abbildung 25	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße	46
Abbildung 26	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße.....	47
Abbildung 27	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße	48
Abbildung 28	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße	49
Abbildung 29	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn.....	50
Abbildung 30	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn.....	51
Abbildung 31	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang	52

Abbildung 32	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang.....	53
Abbildung 33	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee.....	54
Abbildung 34	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee.....	55
Abbildung 35	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße.....	56
Abbildung 36	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße.....	57
Abbildung 37	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze.....	58
Abbildung 38	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze.....	59
Abbildung 39	Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Ruhlsdorfer Straße.....	60
Abbildung 40	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Ruhlsdorfer Straße.....	61
Abbildung 41	Isophonenbänder L_{DEN} in Ruhlsdorf.....	62
Abbildung 42	Isophonenbänder L_{Night} in Ruhlsdorf.....	63
Abbildung 43	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Ruhlsdorfer Platz, Tempo 50 nachts.....	72
Abbildung 44	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Ruhlsdorfer Platz, Tempo 30 nachts.....	73
Abbildung 45	Isophonenbänder L_{DEN} in der Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Puschkinplatz, Tempo 50.....	74
Abbildung 46	Isophonenbänder L_{DEN} in der Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Puschkinplatz, Tempo 30 zwischen Sandstraße und Lindenstraße, sonst Tempo 50.....	75
Abbildung 47	Isophonenbänder L_{DEN} in der Potsdamer Straße, Option für Tempo 30 ganztags, Variante 1.....	76
Abbildung 48	Isophonenbänder L_{DEN} in der Potsdamer Straße, Option für Tempo 30 ganztags, Variante 2.....	77
Abbildung 49	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg, Tempo 50 nachts.....	78
Abbildung 50	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg, Tempo 30 nachts.....	79
Abbildung 51	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße, Tempo 50 nachts.....	80
Abbildung 52	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße, Tempo 30 nachts.....	81
Abbildung 53	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Elbestraße und Moldaustraße, Tempo 50 nachts.....	82
Abbildung 54	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Elbestraße und Moldaustraße, Tempo 30 nachts.....	83
Abbildung 55	Isophonenbänder L_{Night} am Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße, Tempo 50 nachts.....	84
Abbildung 56	Isophonenbänder L_{Night} am Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße, Tempo 30 nachts.....	85
Abbildung 57	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Gonfrevillestraße, Tempo 50 nachts.....	86
Abbildung 58	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Gonfrevillestraße, Tempo 30 nachts.....	87
Abbildung 59	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn, Tempo 50 nachts.....	88
Abbildung 60	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn, Tempo 30 nachts.....	89

Abbildung 61	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße, Tempo 50 nachts.....	90
Abbildung 62	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße, Tempo 30 nachts.....	91
Abbildung 63	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße, Tempo 50 nachts.....	92
Abbildung 64	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße, Tempo 30 nachts.....	93
Abbildung 65	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn, Tempo 50 nachts.....	94
Abbildung 66	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn, Tempo 30 nachts.....	95
Abbildung 67	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang, Tempo 50 nachts.....	96
Abbildung 68	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang, Tempo 30 nachts.....	97
Abbildung 69	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee, Tempo 50 nachts.....	98
Abbildung 70	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee, Tempo 30 nachts.....	99
Abbildung 71	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße, Tempo 50 nachts.....	100
Abbildung 72	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße, Tempo 30 nachts.....	101
Abbildung 73	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze, Tempo 50 nachts.....	102
Abbildung 74	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze, Tempo 30 nachts.....	103
Abbildung 75	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Ruhlsdorfer Straße, Tempo 50 nachts.....	104
Abbildung 76	Isophonenbänder L_{Night} entlang der Ruhlsdorfer Straße, Tempo 30 nachts.....	105
Abbildung 77	Isophonenbänder L_{Night} in Ruhlsdorf, Tempo 50 nachts.....	106
Abbildung 78	Isophonenbänder L_{Night} in Ruhlsdorf, Tempo 30 nachts.....	107
Abbildung 79	Übersichtsplan zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2013 für die Stadt Teltow.....	112

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Zugrundegelegte Verkehrsstärken aus dem Netzmodell des LUGV.....	21
Tabelle 2	Übersicht Lärminderungspotenziale.....	65
Tabelle 3	Normierte Betroffenenrückgänge und Wirksamkeitsindex der Maßnahme in den Abschnitten.....	108
Tabelle 4	Kostenschätzung für die Maßnahmen.....	109
Tabelle 5	Fahrzeitverlängerungen auf den Abschnitten mit möglichen Tempo-30-Maßnahmen.....	110
Tabelle 6	Prioritätenreihung der Maßnahmenumsetzung in den Abschnitten.....	113

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Lärmaktionsplanung gemäß der EG-Umgebungslärmrichtlinie¹ hat die Vermeidung oder zumindest Minderung von Lärmproblemen zum Ziel. Sie ist im Fünfjahresturnus von den zuständigen Behörden unter Mitwirkung der Öffentlichkeit durchzuführen. Im ersten Schritt wird der Immissionspegel aus den wesentlichen Lärmquellen ermittelt (Verkehrslärm von Hauptstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen sowie Lärm von Industrie und Gewerbe) bei gleichzeitiger Abschätzung der Anzahl von Betroffenen. Dies ist die sogenannte „Lärmkartierung“, die bis zum Sommer 2007 und wieder 2012 durchzuführen war und dann weiter im Fünfjahresabstand wiederholt wird. Im Land Brandenburg wird die Lärmkartierung für den Straßenlärm durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) durchgeführt und der zuständigen Behörde zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse für den Straßenlärm werden im Internet veröffentlicht.

Bei bestehenden Lärmproblemen erarbeiten die zuständigen Behörden – dies sind im Land Brandenburg die Gemeinden – im zweiten Schritt (bis zum Sommer 2008 und jetzt wieder 2013) unter effektiver Mitwirkung der Öffentlichkeit den Lärmaktionsplan, der von der Kommunalvertretung förmlich beschlossen werden sollte. Die erarbeiteten Pläne werden im Land durch das LUGV gesammelt und via Bundesministerium aggregiert an die EU gemeldet. Nachfolgend ist in Abständen von fünf Jahren die Umsetzung des Lärmaktionsplans zu überprüfen und der Plan gegebenenfalls fortzuschreiben.

Die zuständige Behörde hat im Zusammenwirken mit der Öffentlichkeit weitgehende Freiheit in der Ausgestaltung der Planung, solange die Mindest-Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie und der §§47 a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) eingehalten bleiben. Insbesondere besteht häufig eine enge Verknüpfung zwischen der Eindämmung von Umgebungslärm (der in Wohngebieten ganz weitgehend aus Verkehrsquellen stammt) und der Bearbeitung von verkehrsplanerischen Fragestellungen, die bei stadtplanerischen, verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen ebenfalls den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zum Ziel haben.

In enger Abstimmung mit der Stadt Teltow werden die Grundlagen übernommen, relevante Daten zur örtlichen Situation zusätzlich erhoben und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Insbesondere werden die Materialien zur rechtzeitigen Information der Öffentlichkeit erstellt. An der Information und Anhörung der Öffentlichkeit wird mitgewirkt. Die Vorschläge der Öffentlichkeit werden vom Projektteam und der Stadt gemeinsam bewertet und nach Möglichkeit in die Planung einbezogen.

¹ „RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L189/12 (DE) vom 18.7.2002

2 Grundlagen der Lärmaktionsplanung

2.1 Ursachen und Wirkungen von Lärm

Als Lärm wird im allgemeinen Schall bezeichnet, der als unerwünscht und störend angesehen wird. Als störender Lärm werden Geräusche des Verkehrs, aus der Nachbarschaft, von Industrie und Gewerbe sowie von Sport- und Freizeitbetätigung zu Hause, am Arbeitsplatz und unterwegs empfunden. Lärmempfinden ist in hohem Maße subjektiv; der Lärm des Nachbarn stört sehr viel mehr als der eigene! Wer dem Lärm ohne Möglichkeit zur Vermeidung ausgesetzt ist, leidet besonders und erfährt dadurch eine Belastungssteigerung, die psychologische Ursachen hat.

In Personengruppen, die über längere Zeiträume hohen Lärmpegeln – insbesondere während des Nachtschlafs – ausgesetzt sind, treten Herz-Kreislauf-Erkrankungen und andere Organschäden signifikant erhöht auf. Abhängig vom Grad der Lärmexposition wirken sich Störungen und Belästigungen auf die Psyche, auf die Aufmerksamkeit und Konzentration sowie auf die Lern- und Arbeitsfähigkeit aus. Als weitere Folgen können eine Verminderung der statistischen Lebenserwartung, eine Minderung der Lebensqualität sowie hohe zusätzliche Kosten im Gesundheitswesen, bei Berufsunfähigkeitsrenten und durch Produktions- und Wertverluste eintreten.

2.2 Rechtliche Grundlagen

Die Grundlage der Lärmaktionsplanung bildet die EG-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche in den Jahren 2005 mit dem

- ▶ **„Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“**

und 2006 mit der

- ▶ **„Vierunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV)**

sowie einer Reihe „Vorläufiger Berechnungsmethoden“:

- ▶ **Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)**
- ▶ **Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)**
- ▶ **Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF)**
- ▶ **Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI))**

in deutsches Recht umgesetzt wurde.

Generell sieht die EG-Umgebungslärmrichtlinie vor, dass die Lärmsituation an den Hauptverkehrsstraßen, an den Haupteisenbahnstrecken, im Umfeld von Großflughäfen sowie von Industrie und Gewerbe untersucht wird und die Lärmimmission in sogenannten „strategischen Lärmkarten“ dargestellt und veröffentlicht wird. Sofern es bei Bewohnern Betroffenheit durch Lärm-

belastungen gibt, sind Aktionspläne für Maßnahmen und Konzepte zu entwickeln, die mit vertretbarem Aufwand zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen. Anschließend ist in Abständen von fünf Jahren eine Überprüfung der Lärmsituation und der Umsetzung des Planes vorzunehmen. Weiterhin ist im Rahmen der EG-Gesetzgebung auch die Information der Bevölkerung über die Schallimmissionsbelastungen verankert.

Als Hauptzielsetzung ist somit von der EG vorgegeben, mit vertretbaren Maßnahmen die Lärmbelastung der Bevölkerung zu senken und gleichzeitig ruhige Gebiete, die der Erholung der Bevölkerung dienen, zu schützen.

2.3 Zuständigkeiten und Durchführung

Kartierung

Entsprechend Artikel 7 (2) EG-Umgebungslärmrichtlinie stellen die Mitgliedstaaten sicher, „dass bis zum 30. Juni 2012 und danach alle fünf Jahre für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet von den zuständigen Behörden ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sind.“

Die Zuständigkeiten für die Erstellung der Lärmkarten sind in Brandenburg wie folgt geregelt:

- ▶ **die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen lässt das LUGV (Landesumweltamt) zentral für das ganze Land erstellen,**
- ▶ **die Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken werden zentral durch das Eisenbahnbundesamt erstellt,**
- ▶ **die Lärmkarten für die Großflughäfen erstellt das LUGV selbst,**

Die Lärmkarten für Industrie und Gewerbe müssten im Einzelfall durch die zuständige Behörde erstellt werden. Hier ist aber zu bedenken, dass wegen der generellen Gültigkeit der TA Lärm in Deutschland die Immissionsrichtwerte für alle Gebiete außer den Industriegebieten nicht über der Schwelle zu den gesundheitsgefährdenden Pegeln von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) in der Nacht liegen. Deshalb ist eine Betrachtung der Industrie- und Gewerbeanlagen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in der Regel überflüssig.

Die Veröffentlichung der Lärmkarten erfolgt für den Straßenverkehrslärm auf der Internetseite des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) <http://www.mugv.brandenburg.de> unter dem Pfad: LUGV → Immissionsschutz → Lärm → Umgebungslärm → Lärmkartierung zum Umgebungslärm. Die gegenwärtig (19.11.2012) gültige Verlinkung zu den Lärmkarten der 1. (2007) und 2. Stufe (2012) findet sich unter dieser Adresse: <http://www.mugv.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299517.de> .

Lärmaktionsplanung

Entsprechend Artikel 8 (2) EG-Umgebungslärmrichtlinie sorgen die Mitgliedstaaten dafür, „dass die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2013 Aktionspläne, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, die gegebenenfalls wegen des Überschreitens relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ermittelt wurden, für die Ballungsräume sowie für die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet ausgearbeitet haben.“

Zuständige Behörden für die Aufstellung der Lärmaktionspläne in Brandenburg sind die Gemeinden.

Die Lärmaktionspläne sind an die oberste Immissionsschutzbehörde (in Brandenburg das LUGV) zu übergeben. Durch diese erfolgt eine aggregierte Meldung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, das wiederum die Weiterleitung an die Europäische Kommission übernimmt.

2.4 Umsetzung und Beteiligungsverfahren

Die „Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis, Teil 2: Lärmaktionsplan, FGSV, 2011“ erläutern dazu vor allem in den Kapiteln 4.3 „Förmliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange“ und 4.4 „Annahme des Lärmaktionsplans durch die zuständige Behörde“:

Die Festlegung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan liegt in der Kompetenz der „zuständigen Behörde“. Die zur Lärminderung in den Lärmaktionsplan aufgenommenen Maßnahmen sind in der Umsetzung von den zuständigen Trägern öffentlicher Verwaltung durchzusetzen. Die Situation ist einfach, wenn die Gemeinde selbst für die Umsetzung zuständig ist. Komplizierter ist der Fall, wenn z. B. der Bund für die Fernstraßen des Bundes, das Land für die Landesstraßen und das Eisenbahnbundesamt für die Eisenbahnstrecken zuständig sind.

Weil die zuständige Behörde einen Lärmaktionsplan aufstellen muss, in dem alle festgelegten Maßnahmen umsetzungsfähig sein müssen, soll der Lärmaktionsplan einem förmlichen Beteiligungsverfahren mit den Trägern öffentlicher Verwaltung, die die Maßnahmen später umsetzen müssen, unterzogen werden. Es werden deshalb die Träger öffentlicher Belange (TÖB), deren Aufgabenbereich durch den Lärmaktionsplan berührt sein kann, in der auch sonst bei TÖB-Beteiligungsverfahren üblichen Weise unterrichtet und zur Stellungnahme aufgefordert.

Die Stellungnahmen der TÖB sind zu prüfen und bei der Entscheidung über den Lärmaktionsplan angemessen zu berücksichtigen. Wenn bei der erforderlichen Abänderung des Lärmaktionsplanentwurfes die Grundzüge des Plans substantiell berührt werden, ist die Mitwirkung fortzuführen und das förmliche Anhörungsverfahren zu wiederholen. Die Stellungnahmen sind mit einer Darstellung der Gründe und Erwägungen zu dokumentieren.

Wie auch immer die Entscheidungen ausfallen, durch den endgültigen Lärmaktionsplan muss stets eine Minderung bestehender Lärmprobleme erreicht werden. Dies ist Aufgabe der Lärm-minderungsplanung und daher unverzichtbarer Anspruch für den Lärmaktionsplan.

2.5 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Artikel 8 (7) EG-Umgebungslärmrichtlinie legt fest, dass die Mitgliedstaaten dafür sorgen, „dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“ §47d, Abs. 3 BImSchG übernimmt dieses neue Mitwirkungsverfahren sinngemäß und nahezu wortgleich.

Artikel 9 (1) EG-Umgebungslärmrichtlinie legt weiter fest, dass die ausgearbeiteten strategischen Lärmkarten sowie die ausgearbeiteten Aktionspläne, auch durch Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und an sie verteilt werden. Absatz (2) ergänzt: „Diese Information muss deutlich, verständlich und zugänglich sein. Eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten wird zur Verfügung gestellt.“

Zur Umsetzung dieser Anforderungen ist z. B. eine frühzeitige Information der Bevölkerung über das Vorhaben der Aufstellung des Lärmaktionsplans geeignet. Bewährt hat sich neben den üblichen Veröffentlichungen die Einladung zu einer Bürgerversammlung, wo die Thematik vorgestellt werden kann, die Ergebnisse der Lärmkartierung gezeigt und erläutert werden können, sowie manchmal bereits vorhandene Lärm-„Ärgernisse“ sowie Maßnahmenvorschläge von den Bürgern eingebracht werden können.

2.6 Untersuchungsgrenzen

Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie gilt als Hauptverkehrsstraße „eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr“². Umgerechnet entspricht diese Grenze einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24h.

Als Haupteisenbahnstrecke gilt „eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr“³. Umgerechnet entspricht diese Grenze einer durchschnittlichen täglichen Anzahl von ca. 82 Zügen/Tag (zum Vergleich: eine S-

² EG_Umgebungslärmrichtlinie, Artikel 3, Ausdruck n)

³ EG_Umgebungslärmrichtlinie, Artikel 3, Ausdruck o)

Bahnlinie mit einem 20-Minuten-Takt kommt bei einer Betriebszeit von 20 Stunden am Tag auf 120 Züge).

Als Großflughafen gilt ein „vom Mitgliedstaat angegebener Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen“⁴.

2.7 Beurteilungspegel (Lärmindizes) und Betroffenheit

Die Erfassung der Lärmsituation erfolgt an Hand schalltechnischer Modellrechnungen sowie daraus abgeleiteter strategischer Lärmkarten und Betroffenheitsabschätzungen. Zur Beschreibung der Lärmbelastung werden die Kenngrößen⁵ L_{DEN} und L_{Night} verwendet und ermittelt. Die Lärmbelastung bzw. Lärmbetroffenheit der Einwohner wird ausgedrückt durch die Anzahl Einwohner, bei denen der Immissionspegel an der Wohnungsfassade in ein bestimmtes Pegelintervall fällt. Diese Intervalle haben nach den Vorgaben zur Umgebungslärmkartierung eine Breite von 5 Dezibel und die Intervallgrenzen fallen auf durch 5 teilbare Dezibelwerte. Beispiel: Im Intervall von 55 bis 60 Dezibel werden alle Einwohner summiert, bei denen der Lärmindex größer ist als 55 Dezibel und nicht größer als 60 Dezibel.

Durch die EG-Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenzwerte für die Betroffenheit festgelegt. Durch das Land Brandenburg wurden im Rahmen eines Strategiepapiers zur Lärmaktionsplanung sogenannte Prüfwerte definiert. Diese liegen bei 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags.

Die Gemeinden als zuständige Behörden können unabhängig die Grenzwerte für sich selbst festlegen. Allerdings ist eine Übernahme der Prüfwerte des Landes Brandenburg zu empfehlen, da alle Anforderungen der Datenübermittlung an die EU sich an dem festen 5-dB-Raster und den Betroffenheitsgrenzen 65 / 55 dB(A) orientieren.

Einordnung der Prüfwerte zu den Kenngrößen L_{DEN} und L_{Night}

Für die Kenngrößen L_{DEN} und L_{Night} werden die Emissionen nach den RLS-90⁶ berechnet. Die Berechnung der Immissionspegel für L_{DEN} und L_{Night} erfolgt nach VBUS⁷ und weicht von den RLS-90 ab. Für L_{DEN} erfolgt eine gewichtete Mittelung der Pegel für L_{Day} , $L_{Evening}$ und L_{Night} , bei der $L_{Evening}$ einen Zuschlag von 5 dB und L_{Night} einen Zuschlag von 10 dB erhält. L_{DEN} -Pegel können schon deshalb nicht mit den $L_{m,T}$ -Pegeln der RLS-90 verglichen werden. Eher entgegengesetzt wirkend wird nach der VBUS anders als nach den RLS-90 kein Zuschlag für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen („Ampeln“) vergeben.

⁴ EG-Umgebungslärmrichtlinie, Artikel 3, Ausdruck p)

⁵ EG-Umgebungslärmrichtlinie, Anhang I, Lärmindizes nach Artikel 5

⁶ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Ausgabe 1990, Fassung Mai 2009

⁷ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

In der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV gelten für Wohngebiete 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen gelten (rückwirkend seit 01.01.2010) 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Bei den Lärmschutz-Richtlinien StV gelten weiterhin 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht.

2.8 Ruhige Gebiete

Neben der Reduzierung der Lärmbelastung der Bevölkerung soll es auch Ziel der Lärmaktionsplanung sein, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Als ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“ gilt danach „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.“⁸ Ein Wohngebiet kann somit auf dem Land kein Bestandteil eines ruhigen Gebietes sein.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem der genannten Geräusche ausgesetzt sind. Beispielsweise sind als eine Vorauswahl in Nordrhein-Westfalen Gebiete von mindestens 10 km² Fläche und einem maximalen Mittelungspegel des Gesamtgeräuschs aller Verkehrs-, Industrie- und Gewerbequellen von 40 dB(A) ermittelt worden. Es können aber auch Gebiete einbezogen werden, die zwar einen höheren Immissionspegel aufweisen, durch ihren Erholungswert dennoch schützenswert erscheinen.

Der Bedingung, „keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt“ zu sein, würde sicherlich besser entsprochen werden können, wenn nicht ein Mittelungspegel benutzt wird, sondern stattdessen ein Schallpegelspitzenkriterium angesetzt werden könnte. Leider wird dies gerade bei den Straßenverkehrsimmissionen (Beispiel: einzelne laute Motorräder oder Lkw) nicht praktikabel sein. Als Ersatz könnten für Mittelungspegel Immissionsgrenzen verwendet werden, wie sie für Kurgebiete gelten: 45 dB(A) am Tag und 35 dB(A) in der Nacht, hilfsweise 40 dB(A) für den gesamten Tag, angewendet werden.

Zum Schutz festgesetzter ruhiger Gebiete ist darauf zu achten, dass

- ▶ sie in Planverfahren wie Planfeststellungen oder Bebauungsplänen als Abwägungsbelang zu beachten sind,
- ▶ sie nicht durch Maßnahmen der Lärmaktionsplanung zusätzlich verlärmert werden,
- ▶ Stadt- und Verkehrsplanung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete (z. B. Verlärmung, Zerschneidung) überprüft werden und
- ▶ Siedlungserweiterungen in ruhige Gebiete hinein vermieden werden.

Auf der Internetseite des MUGV Brandenburg findet sich eine „Ergänzung der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 30.08.2007, Ziffer 4 Ruhige Gebiete“ vom 19.02.2009. Darin wird die Forderung „keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt“ zu sein

⁸ EG_Umgebungslärmrichtlinie, Artikel 3, Ausdruck m)

dahingehend relativiert, dass dies „im Sinne von kein relevanter Lärm zu verstehen“ sei und „insofern ... unter Umständen auch reine Wohngebiete zu den ruhigen Gebieten zählen“ können.

Für ruhige Gebiete auf dem Land wird in diesen Ergänzungen gesagt: „Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN}=40$ dB(A) nicht überschritten werden.“ Es wird somit also eine notwendige aber nicht hinreichende Bedingung formuliert.

Ohne klare Zuordnung zu Ballungsräumen oder ländlichen Gebieten wird bei der rechtlichen Bedeutung wiederum eingeschränkt: „Abweichungen sind möglich, unter Umständen kann auch eine Erhöhung des Geräuschpegels zugelassen werden. Allerdings ist bei der Definition für ein ruhiges Gebiet auf dem Land kein Pegel erwähnt, auf den sich die genannte Erhöhung beziehen könnte.

Zur Unterscheidung der Definition der ruhigen Gebiete in Ballungsräumen und auf dem Lande werden die Definitionen der Umgebungslärmrichtlinie (deutsche Fassung) gegenübergestellt:

„ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ⁹	„ruhiges Gebiet auf dem Land“ ¹⁰
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;	ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

⁹ EG_Umgebungslärmrichtlinie, Artikel 3, Ausdruck l)

¹⁰ EG_Umgebungslärmrichtlinie, Artikel 3, Ausdruck m)

3 Bestandsanalyse

3.1 Allgemeines

Die Stadt Teltow befindet sich im Landkreis Potsdam-Mittelmark in Brandenburg, unmittelbar südlich von Berlin (Bezirk Steglitz-Zehlendorf). Auf 21,54 km² leben in der Stadt 24.000 Einwohner¹¹. Um den historischen Stadtkern herum entwickelte sich nach dem Bau des Teltowkanals ein Industriestandort, welcher heute noch an den zahlreichen Gewerbestandorten zwischen der Potsdamer Straße und dem Kanal erkennbar ist. Durch die Anordnung der Industrieanlagen in unmittelbarer Nachbarschaft des Kanals blieben die Wohngebiete der Stadt von Gewerbelärm verschont. Nordöstlich des Zentrums befindet sich der Ortsteil Seehof, der vor allem durch die Lichterfelder Allee (L 761) erschlossen ist. Etwa drei Kilometer südlich des Stadtkerns befindet sich mit Ruhlsdorf ein weiterer Ortsteil.

3.2 Straßenverkehr

Durch Teltow führen mehrere Landesstraßen. Die L 76 quert dabei den Stadtkern in Ost-West-Richtung als Potsdamer Straße und setzt sich als Mahlower Straße nach Südosten fort. Die Mahlower Straße verfügt südlich der Überführung über die S-Bahn über eine großzügige Straßenraumgestaltung, sodass aufgrund der Entfernung der Fassaden der anliegenden Wohngebäude zum Fahrbahnrand mit nicht mehr ganz so hohen Immissionen zu rechnen ist. Das nördliche Ende hingegen ist gekennzeichnet durch Großwohnblöcke, die teilweise längs zur Straßenachse stehen. Am Ruhlsdorfer Platz zweigt die L 761 nach Nordosten ab und führt als Lichterfelder Allee durch den Ortsteil Seehof. Sie ist östlich des Diakonissenhauses sehr großzügig ausgebaut und verfügt über einen breiten begrünten Mittelstreifen. Die L 794 führt über Ruhlsdorf nach Süden und kreuzt noch vor dem Verlassen des Stadtgebiets die zweibahnige L 40 von Potsdam nach Großbeeren, welche zwar abschnittsweise Teltower Gebiet durchquert, jedoch keine bebauten Flächen tangiert. Zur Entlastung der Potsdamer Straße (L 76) im Teltower Stadtzentrum besteht seit geraumer Zeit eine Nordspange über die Saganer Straße (Bogenstraße), die Oderstraße, das Zeppelinufer und die Schönower Straße (Ostspange).

3.3 Schienenverkehr

Teltow liegt an der Anhalter Bahn, welche Berlin mit der Lutherstadt Wittenberg sowie mit Halle und Leipzig verbindet. Die Anhalter Bahn, die nach Rekonstruktion der Strecke im Mai 2006 wieder in Betrieb ging und seitdem auch den Umleitungsverkehr der Dresdener Bahn aufnimmt, ist möglicherweise wegen des unvollständigen Betriebsjahres 2006 vom Eisenbahn-Bundesamt im Jahr 2008 nicht kartiert worden. Für die zweite Stufe besteht nun aber in jedem Fall Kartierungspflicht.

¹¹ Stadt Teltow: <http://www.teltow.de/nachricht/artikel/24000-einwohner-marke-geknackt.html>, abgerufen am 08. April 2013

Die S-Bahn erreicht den Bahnhof Teltow-Stadt seit Februar 2005. Die S-Bahn-Strecke von Lichterfelde-Süd nach Teltow-Stadt (S 25) ist kartierungspflichtig, da eine S-Bahn im 20-Minuten-Takt und 20 Betriebsstunden täglich bereits eine Anzahl von 120 Zugfahrten erreicht. Die Kartierungspflicht beginnt bereits bei 82 Zügen pro Tag.

3.4 Luftverkehr

Trotz der Nähe zum im Bau befindlichen Großflughafen BER und der möglichen Überfliegung durch manche der an- und abfliegenden Flugzeuge zeigen die Lärmkarten des LUGV für die Stadt Teltow keine Überschreitung der Brandenburgischen Prüfwerte durch den Luftverkehr.

3.5 Bestehende Lärmaktionsplanung

Die Stadt Teltow hat im Jahr 2006 einen Lärminderungs- und Luftreinhalteplan erarbeiten lassen und dessen Ergebnisse als Lärmaktionsplan der Stufe 1 verwendet und dem damaligen Brandenburgischen Landesumweltamt (LUA) gemeldet.

Wichtigster Punkt der Verkehrsentwicklungsplanung in Teltow war dabei die Schaffung der „Spange“ (Nord- und Ostspange, Bogenstraße), die zu einer sehr wesentlichen Entlastung und Wiederherstellung von Aufenthaltsqualität im historischen Stadtzentrum und in dessen näherer Umgebung führen sollte und dies inzwischen bereits spürbar erreicht hat. Diese deutliche Reduzierung der Verkehrsstärken auf der Potsdamer Straße und entsprechend um den Ruhlsdorfer Platz hat dort zu einer sicherlich von den Anwohnern wahrnehmbaren Lärmentlastung geführt.

Dringend empfohlen wurde weiterhin der Austausch des Kopfsteinpflasters durch einen Asphaltbelag in der Ruhlsdorfer Straße zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und der Albert-Wiebach-Straße bei einer gleichzeitigen Umgestaltung des Straßenquerschnittes zugunsten von Radfahrstreifen.

Damit diese Veränderungen auch in die Lärmkartierung und weitere Lärmaktionsplanung einfließen können, sollten spätestens bis zur Datenerhebung im Jahr 2016 für die nachfolgende Kartierung im Jahr 2017 Verkehrszählungen durchgeführt werden, die die eingetretenen Verlagerungen der Verkehrsströme nachvollziehen lassen.

Die ebenfalls im Jahr 2006 geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen im zentralen Bereich (Tempo 30 vor allem auf der Potsdamer Straße und rund um den Ruhlsdorfer Platz sind bisher nur in geringen Teilen umgesetzt worden. Sie werden an den betroffenen Lärmschwerpunkten auch in diese Untersuchung einbezogen und an den derzeit verfügbaren Verkehrsstärken des LUGV neu bewertet.

4 Lärmkartierung

4.1 Systematik

Grundlage der Schallimmissionsberechnung und Bewertung für Umgebungslärm bildet die Richtlinie 2002/49/EG der Europäischen Gemeinschaft, EU-Umgebungslärmrichtlinie. In ihr wird im Anhang I ein neuer Lärmindex für den gesamten 24-stündigen Tag definiert, der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} . Entsprechend der Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht setzt sich im Rahmen der 34. BImSchV der Lärmindex wie folgt zusammen:

L_{Day}	der Mittelungspegel für den Tag von 6.00 bis 18.00 Uhr
$L_{Evening}$	der Mittelungspegel für den Abend von 18.00 bis 22.00 Uhr
L_{Night}	der Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr

Dieser ist wie folgt definiert (in Dezibel(dB)):

$$L_{DEN} = 10 * \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

4.2 Straßenverkehrslärm

Die Schallemission einer Straße wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Straßenoberfläche und der Straßenlängsneigung ermittelt.

Die Schallausbreitungsrechnungen für den Straßenverkehrslärm sind durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zentral für das ganze Land Brandenburg veranlasst worden.

Die Eingangsdaten für die Straßen, die in der Kartierung des LUGV mit Lärmemissionen dargestellt sind, wurden dem vom LUGV übergebenen Shape-File der Straßen entnommen. Die Verkehrsstärken sind als durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h angegeben.

Die betrachteten lärmkartierten Straßenabschnitte sind in Abbildung 1 dargestellt.

Verkehrsstärken

Für die fehlenden Netzteile (Zeppelinufer und Schönower Straße) wurden die Verkehrsstärken der angebundenen Straßen fortgesetzt. Eine neuere Verkehrszählung zur Planung der Knesebeckbrücke mit Kurzzeitmessungen an den Kreisverkehrsplätzen mit der Zehlendorfer Straße und der Lichterfelder Allee wurde von der Stadt Teltow zur Verfügung gestellt und konnte zur Plausibilisierung der Verkehrsstärken in den genannten Abschnitten verwendet werden.

4.4 Emissionsbelastungen

Zur Berechnung der Emissionen sind die Verkehrsbelastungen aus der Kartierung verwendet worden (Tabelle 1). Für die Tag-Abend-Nacht-Aufteilung des Verkehrs und für die Lkw-Anteile in diesen Zeitbereichen sind die Werte des LUGV für die Kartierungsstraßen verwendet worden.

Tabelle 1 Zugrundegelegte Verkehrsstärken aus dem Netzmodell des LUGV

Straßenabschnitt	von	bis	DTV [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]
Potsdamer Straße	Saganer Straße	Iserstraße	20.616	4,2
Potsdamer Straße	Iserstraße	Moldaustraße	20.016	5,5
Potsdamer Straße	Moldaustraße	Elbestraße	17.628	5,3
Potsdamer Straße	Elbestraße	Striewitzweg	22.812	5,4
Potsdamer Straße	Striewitzweg	Puschkinplatz	25.296	5,6
Potsdamer Straße	Puschkinplatz	Sandstraße	12.456	7,7
Potsdamer Straße	Sandstraße	Lindenstraße	25.992	4,5
Potsdamer Straße	Lindenstraße	Ruhlsdorfer Straße	29.388	5,2
Iserstraße	Potsdamer Straße	Stahnsdorfer Straße	7.776	2,7
Stahnsdorfer Straße	Iserstraße	Teltower Straße	11.160	5,4
Teltower Straße	Stahnsdorfer Straße	Ruhlsdorfer Straße	14.640	4,7
Ruhlsdorfer Straße	Teltower Straße	Gonfrevillestraße	11.256	4,7
Ruhlsdorfer Straße	Gonfrevillestraße	Ruhlsdorfer Platz	9.360	4,7
Elbestraße	Iserstraße	Potsdamer Straße	2.592	1,5
Gonfrevillestraße	Mahlower Straße	Ruhlsdorfer Straße	2.496	8,3
Saganer Straße	Potsdamer Straße	Oderstraße	3.888	5,4
Oderstraße	Saganer Straße	Warthestraße	3.888	5,4
Oderstraße	Warthestraße	Katzbachstraße	11.160	5,4
Mahlower Straße	Ruhlsdorfer Platz	Gonfrevillestraße	18.528	4,5
Mahlower Straße	Gonfrevillestraße	Bahnhof Teltow	18.924	5,7
Lichterfelder Allee	Ruhlsdorfer Platz	Gemeindegrenze	13.304	4,3

Entscheidend für die Aussagen zur Lärmbelastung der Betroffenen sind jedoch die Immissionsbelastungen für die Anwohner entlang den betrachteten Straßenabschnitten. Diese sind nachfolgend in einzelnen, nochmals getrennt berechneten Teilgebieten genauer beschrieben (Kapitel 4.7). Die Auswahl und Begrenzung dieser Teilgebiete erfolgt auf Basis der ersten optischen Auswertung der Kartierung sowie auf Basis der Hotspot-Analyse, die im nachfolgenden Kapitel näher erläutert ist. In diesen Teilgebieten wird die Betroffenheit nach Wohnungen und Einwohnern entsprechend den Isophonenflächen ermittelt.

4.5 Strategische Lärmkarten für den Straßenverkehr

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Plausibilitätskontrolle sind die strategischen Lärmkarten für die Stadt Teltow erneut berechnet worden. Die jetzt vom LUGV veröffentlichten Karten sind hier in den Anlagen beigefügt:

- ▶ **Isophonen-Bänder L_{DEN} in Anlage 1**
- ▶ **Isophonen-Bänder L_{Night} in Anlage 2**
- ▶ **Überschreitung Prüfwert 65 dB(A) L_{DEN} in Anlage 3**
- ▶ **Überschreitung Prüfwert 55 dB(A) L_{Night} in Anlage 4**

Das LUGV stellt zusätzlich einen „Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2012 für die Stadt Teltow (Anlage 5) bereit, in dem unter Punkt 3. eine statistische Auswertung der Betroffenheit entlang der kartierungspflichtigen Straßen (> 3 Mio. Kfz/a) tabellarisch dargestellt ist.

4.6 Belästigung und Hotspot-Analyse

Vor der eigentlichen Kartierung soll zunächst eine sogenannte Hotspot-Analyse durchgeführt werden, welche nicht nur die vorliegenden Lärmimmissionen, sondern auch den Belästigungsgrad der Bevölkerung sowie die Wohndichte berücksichtigt. Hotspots sind in der Regel Bereiche, in denen neben hohen Immissionen auch eine hohe Einwohnerdichte und somit eine hohe Anzahl an Belästigten vorliegt.

In jeder Gruppe von Menschen, die einer bestimmten Lärmimmission ausgesetzt ist, befinden sich Personen mit unterschiedlichen Belästigungsgraden: Der Eine mag sich kaum durch den Verkehrslärm gestört fühlen, während der Andere bereits eine erhebliche Belästigung und Einschränkung seiner Ruhe empfindet. Bei dieser Betrachtungsweise kommt also die subjektive Wirkung von Lärm zum Tragen.

Man unterscheidet:

- ▶ **LA (little annoyed):** leicht Belästigte
- ▶ **A (annoyed):** Belästigte
- ▶ **HA (highly annoyed):** erheblich Belästigte

Die Karte der Hotspot-Analyse (Abbildung 2) gibt die Dichte der erheblich Belästigten (in Einwohnern pro km²) im Stadtgebiet wieder. Ein Hotspot ist also nicht nur durch hohe Immissionen, sondern auch durch eine hohe Einwohnerdichte und damit automatisch einer gewissen Anzahl an erheblich Belästigten in diesem Bereich gekennzeichnet. Dabei ist es durchaus möglich, dass Bereiche mit höheren Immissionswerten existieren, die jedoch keine Hotspots sind, da die Anzahl der Einwohner an diesen Stellen nur sehr gering ist.

Aufgrund dieser Konzentrationswirkung besteht für Hotspots grundsätzlich das Potenzial, mit einer Maßnahme sehr viele Menschen auf einmal zu entlasten. Die Hotspot-Analyse kann daher bei einer eventuell notwendigen Maßnahmenpriorisierung durchaus von großem Nutzen sein.

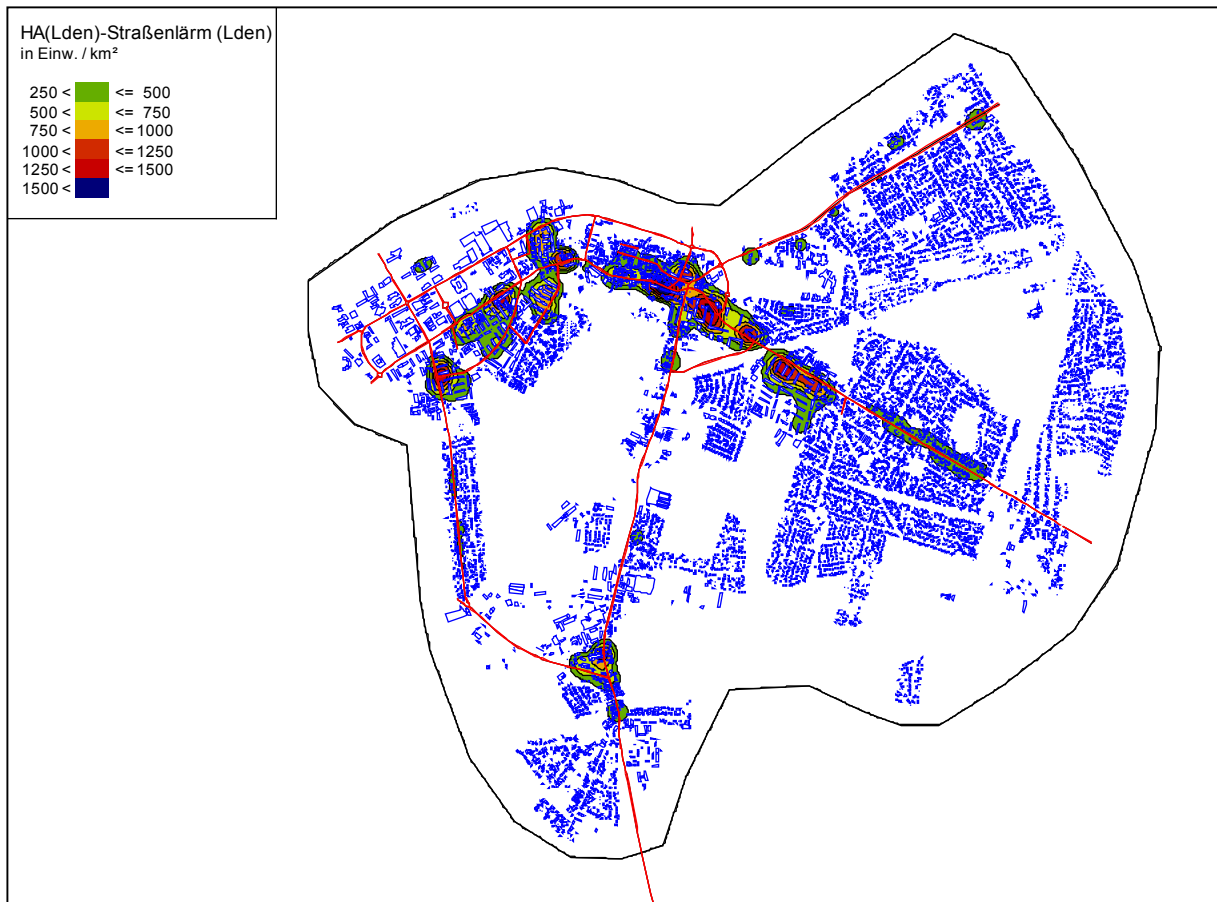


Abbildung 2 Hotspot-Karte der Stadt Teltow, Schwerpunkte für HA (erheblich Belästigte) bezogen auf den L_{DEN} -Pegel

Aus der Hotspot-Karte in Abbildung 2 wird ersichtlich, dass sich Schwerpunkte mit einer hohen Dichte erheblich Belästigter vor allem entlang der Potsdamer Straße und der Mahlower Straße befinden. Dies geht einher mit der dort jeweils vorliegenden Bevölkerungsdichte (beispielsweise bei den Großwohnblöcken an der Mahlower Straße zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und dem S-Bahnhof), gepaart mit hohen Pegeln aus der Verkehrsbelastung dieser Straßen. Für diesen Bereich bietet Abbildung 3 eine Ausschnittsdarstellung. Ein weiterer, allerdings schwächerer Hotspot lässt sich in Ruhlsdorf nördlich des Knotenpunkts der L 749 (Teltower Straße) mit der Stahnsdorfer Straße erkennen.

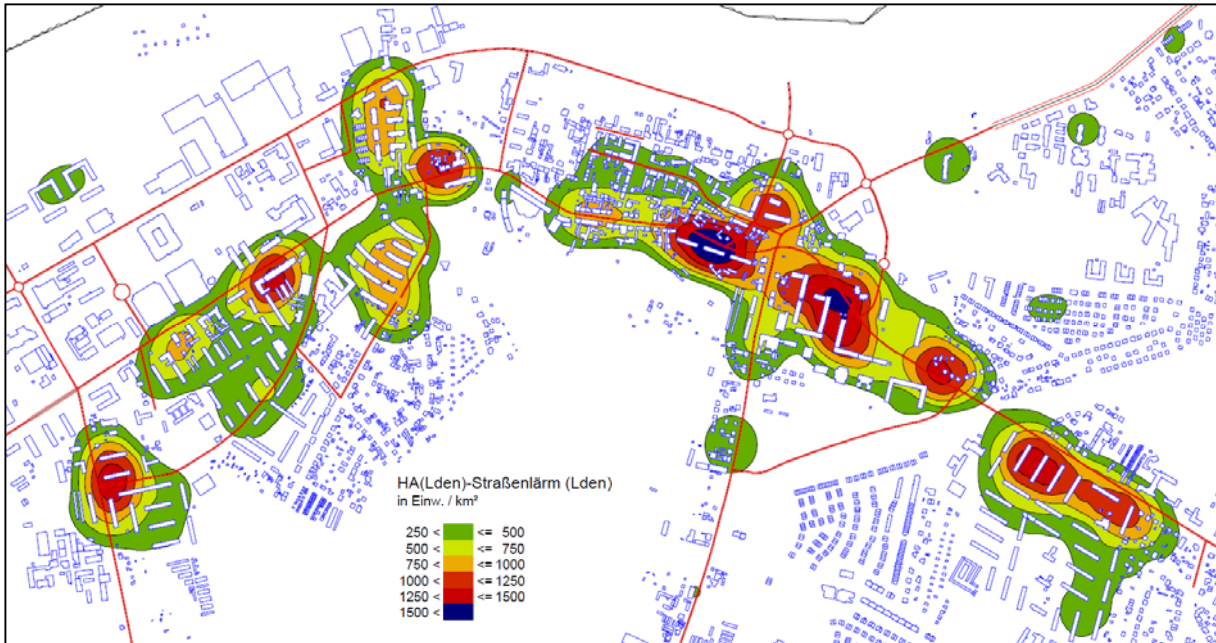


Abbildung 3 Detailansicht der Hot Spots im zentralen Teil der Stadt Teltow

4.7 Immissionsbelastungen und Betroffenheit

4.7.1 Überblick

In der Überblicksrechnung (Abbildung 4 und Abbildung 5) lässt sich sehr gut die Gesamtbetroffenheit für die Stadt Teltow abschätzen. Demnach existiert für den Gesamttag eine Betroffenheit von 749 Wohnungen mit 1.487 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A). Darin inbegriffen sind 189 Wohnungen mit 384 Einwohnern, welche in die Klasse über 70 dB(A) fallen, 19 Wohnungen mit 41 Einwohnern davon sind von L_{DEN} -Pegeln über 75 dB(A) betroffen (Abbildung 4).

Für den Nachtzeitraum liegt die Betroffenheit über dem L_{Night} -Prüfwert von 55 dB(A) bei insgesamt 953 Wohnungen mit 1.894 Einwohnern. Davon sind 296 Wohnungen mit 595 Einwohnern in der Klasse über 60 dB(A) betroffen und immer noch 37 Wohnungen mit 78 Einwohnern in der Klasse über 65 dB(A).



Abbildung 4 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der kartierten Straßen in Teltow



Abbildung 5 Isophonenbänder L_{Night} entlang der kartierten Straßen in Teltow

Ausgehend von den Ergebnissen dieser Überblicksbetrachtung und der Analyse der Hot Spots werden folgende Rechengebiete für die Detailuntersuchung verwendet (eine Übersicht der Lage der Rechengebiete im Gebiet der Stadt Teltow bietet Abbildung 6):

- ▶ **RG 1 – Potsdamer Straße(1) zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz**
- ▶ **RG 2 – Potsdamer Straße(2) zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg**
- ▶ **RG 3 – Potsdamer Straße(3) zwischen Striewitzweg und Elbestraße**
- ▶ **RG 4 – Postdamer Straße(4) zwischen Elbestraße und Moldaustraße**
- ▶ **RG 5 – Potsdamer Straße(5) zwischen Moldaustraße und Iserstraße**
- ▶ **RG 6 – Potsdamer Straße(6) zwischen Iserstraße und Saganer Straße**
- ▶ **RG 7 – Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße**
- ▶ **RG 8 – Mahlower Straße(1) zwischen Ruhlsdorfer Platz und Gonfrevillestraße**
- ▶ **RG 9 – Mahlower Straße(S-Bhf) zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn**
- ▶ **RG 10 – Mahlower Straße(2) zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße**
- ▶ **RG 11 – Mahlower Straße(3) zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße**
- ▶ **RG 12 – Mahlower Straße(4) zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn**
- ▶ **RG 13 – Mahlower Straße(5) zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang**
- ▶ **RG 14 – Lichterfelder Allee(1) zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee**

- ▶ RG 15 – Lichterfelder Allee(2) zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße
- ▶ RG 16 – Lichterfelder Allee(3) zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze
- ▶ RG 17 – Ruhlsdorfer Straße
- ▶ RG 18 – Ruhlsdorf

Im Fall der Potsdamer Straße wird dabei eine relativ feine Einteilung in kürzere Abschnitte gewählt, um auf diese Weise noch genauer Betroffenheitsschwerpunkt registrieren zu können.

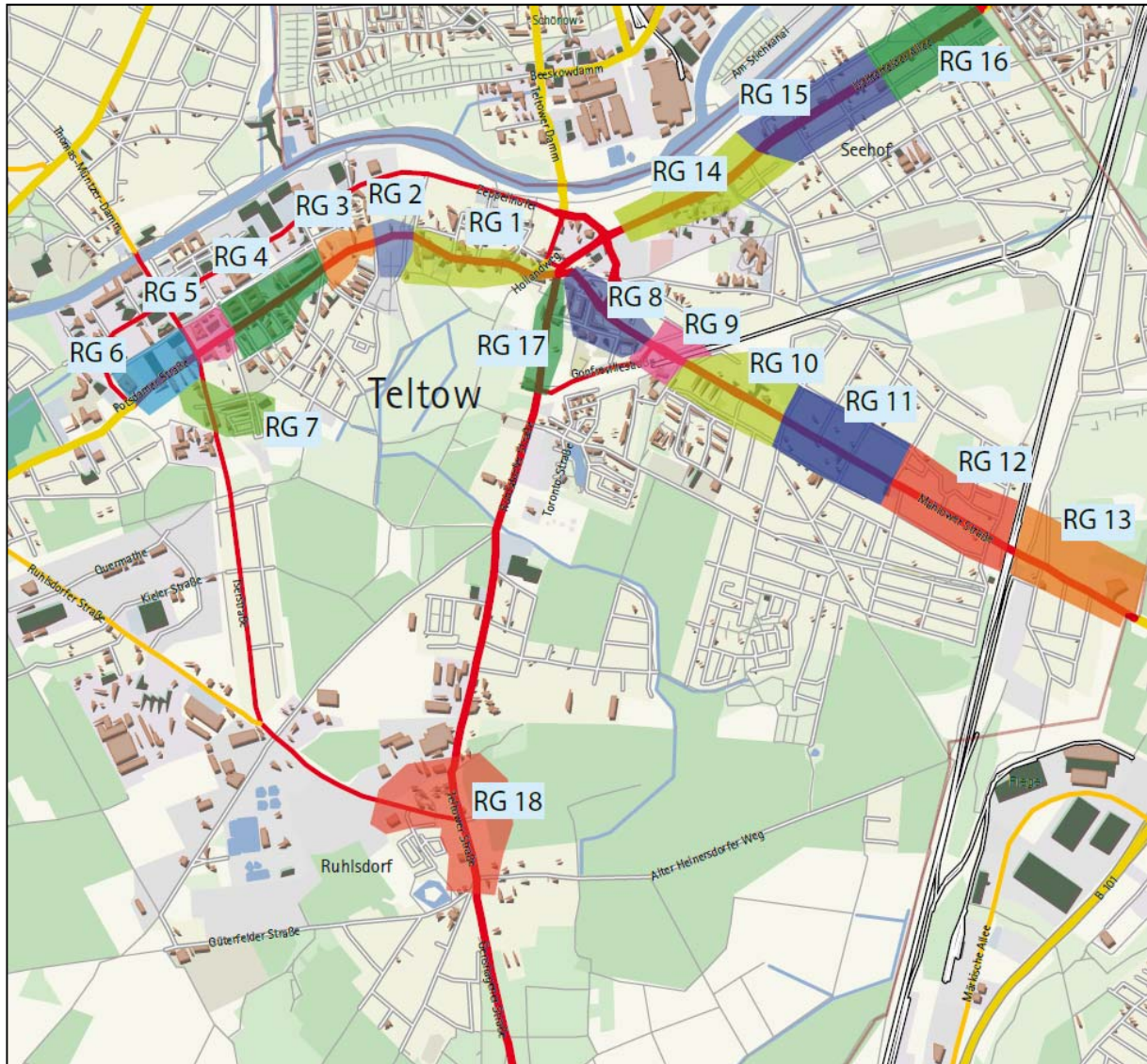


Abbildung 6 Lage der Rechengebiete in Teltow

4.7.2 Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz

Die Potsdamer Straße im Abschnitt zwischen der Ruhlsdorfer Straße und dem Puschkinplatz verfügt sowohl über größere Wohnblöcke als auch kleinere ältere, dafür sehr straßennahe Gebäude. Neben einer hohen Anzahl exponierter Personen bewirkt die dichte Bebauung Reflexionen, so dass der Schall in der Straßenschlucht gefangen bleibt. Die Folge sind hohe Immissionspegel, die sich für den Gesamttag in einer Betroffenheit über 75 dB(A) von 6 Wohnungen mit 11 Einwohnern auswirken. Insgesamt sind über dem L_{DEN} -Prüfwert 76 Wohnungen mit 180 Einwohnern betroffen. 43 Wohnungen davon mit 101 Einwohnern sind von mehr als 70 dB(A) betroffen.

In der Nacht ergibt sich eine Betroffenheit von insgesamt 81 Wohnungen mit 193 Einwohnern über dem Prüfwert von 55 dB(A). In der Klasse über 60 dB(A) sind 48 Wohnungen mit 114 Einwohnern betroffen, in der Klasse über 65 dB(A) sind es davon noch 11 Wohnungen mit 23 Einwohnern.

Zu erwähnen ist als eine bereits bestehende Lärmschutzmaßnahme das nächtliche Tempolimit von 30 km/h für Lkw, welches zwischen den Knotenpunkten mit der Ruhlsdorfer Straße und der Elbestraße gilt.

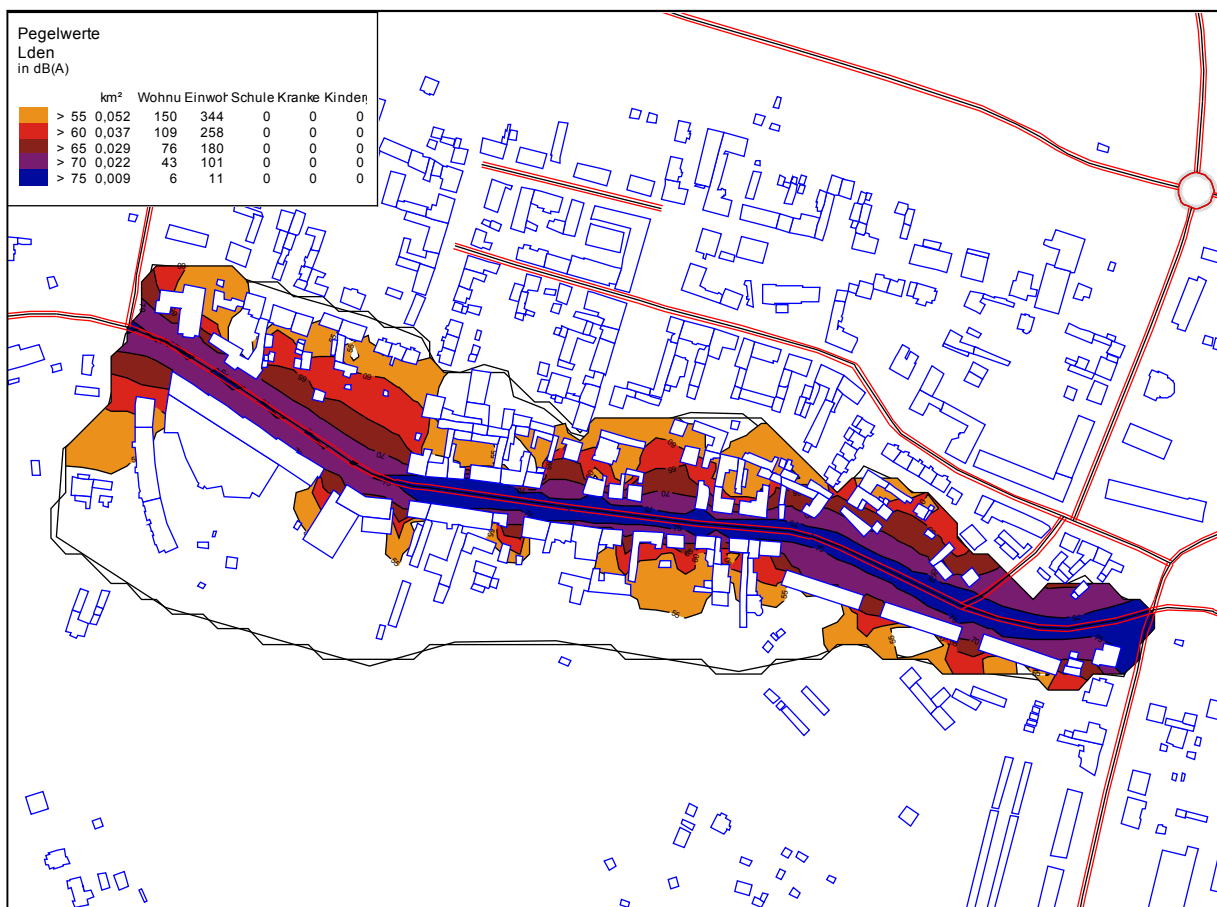


Abbildung 7 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz

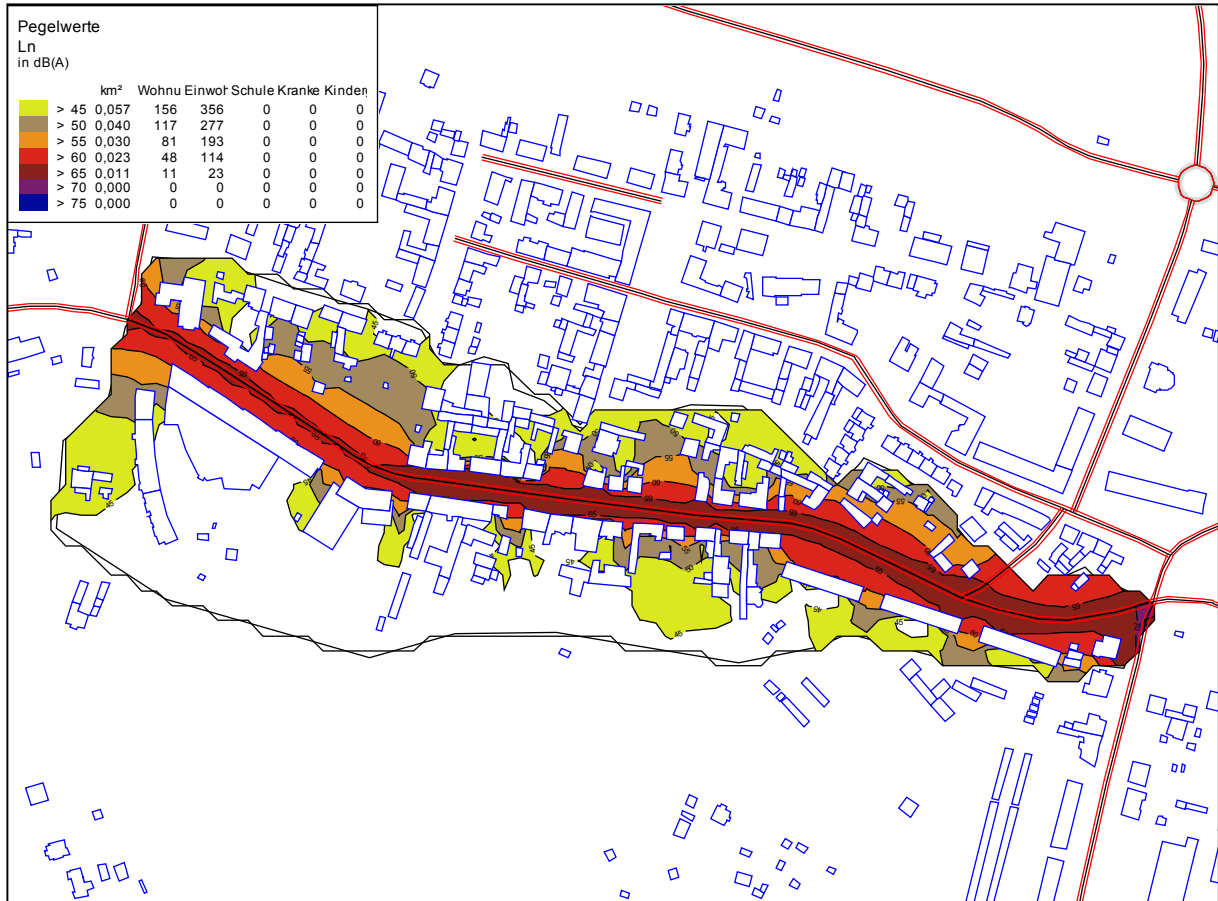


Abbildung 8 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz

4.7.3 Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg

Für den Abschnitt der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg gelten im Wesentlichen die gleichen Rahmenbedingungen wie für den vorangegangenen Abschnitt.

Die Betroffenheit für den Gesamttag lässt sich mit 21 Wohnungen mit 43 Einwohnern über dem L_{DEN} -Prüfwert von 65 dB(A) beziffern. Davon sind über 70 dB(A) 13 Wohnungen mit 27 Einwohnern und über 75 dB(A) 3 Wohnungen mit 6 Einwohnern betroffen.

Für den Nachtzeitraum umfasst die Gesamtbetroffenheit über dem L_{Night} -Prüfwert von 55 dB(A) 21 Wohnungen mit 43 Einwohnern, in der Klasse über 60 dB(A) sind davon noch 14 Wohnungen mit 29 Einwohnern und in der Klasse über 65 dB(A) 6 Wohnungen mit 12 Einwohnern enthalten.



Abbildung 9 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg

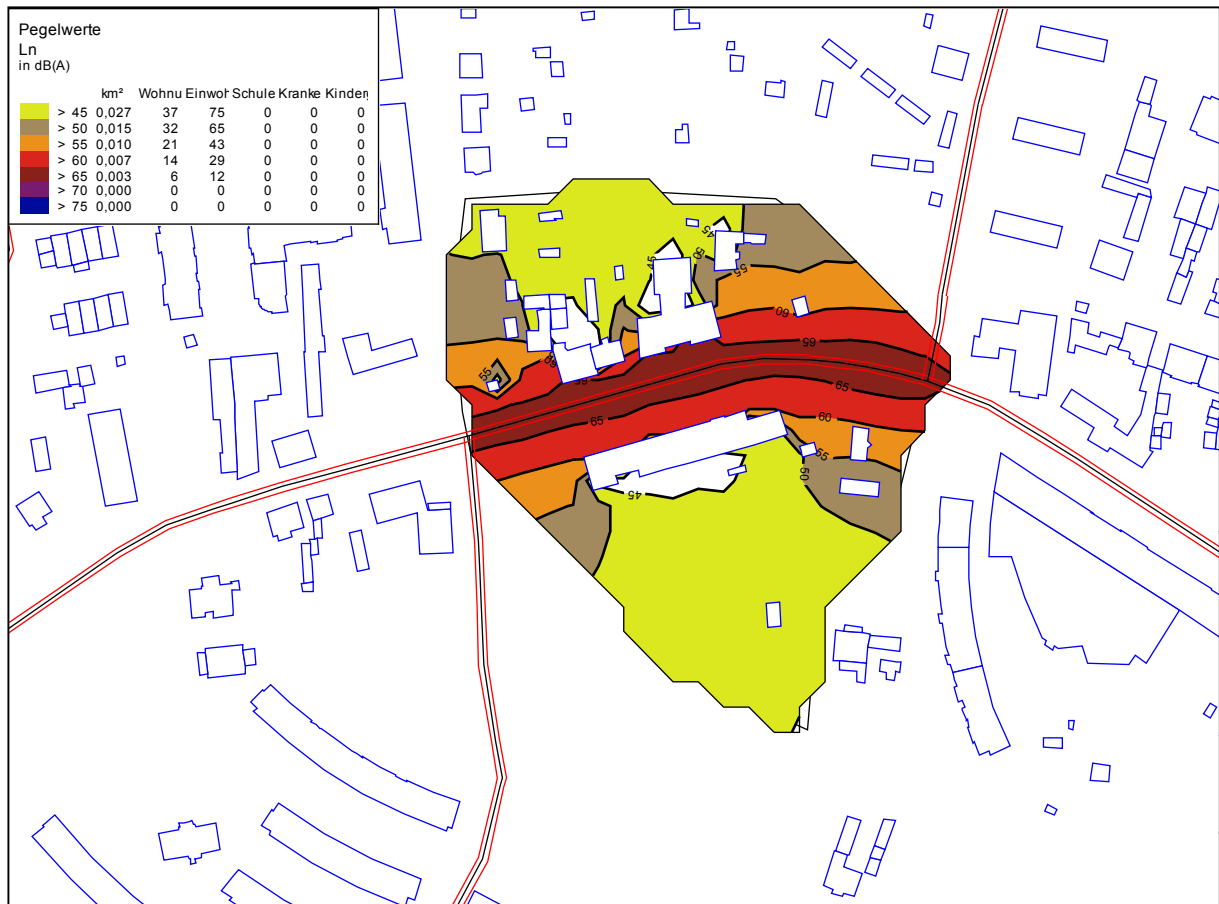


Abbildung 10 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg

4.7.4 Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße

Das Teilstück der Potsdamer Straße zwischen dem Striewitzweg und der Elbestraße weist zwar zahlenmäßig nur eine geringe Betroffenheit auf, bei welcher jedoch hohe Pegel beteiligt sind. So liegt die Betroffenheit des Gesamttages bei sechs Wohnungen mit elf Einwohnern über dem L_{DEN} -Prüfwert von 65 dB(A). Zwei Wohnungen davon mit fünf Einwohnern sind jedoch von Pegeln über 70 dB(A) betroffen, eine Wohnung mit drei Einwohnern sogar von über 75 dB(A).

Bezogen auf den Nachtzeitraum zeigt sich ein ähnliches Bild: Über dem L_{Night} -Prüfwert von 55 dB(A) umfasst die Betroffenheit sieben Wohnungen mit zwölf Einwohnern, wovon drei Wohnungen mit sechs Einwohnern von über 60 dB(A) und wiederum eine Wohnung mit drei Einwohnern davon von über 65 dB(A) betroffen sind.



Abbildung 11 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße



Abbildung 12 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße

4.7.5 Potsdamer Straße zwischen Moldaustraße und Elbestraße

Im folgenden Abschnitt der Potsdamer Straße zwischen der Moldaustraße und der Elbestraße ist eine höhere Betroffenheit festzustellen, jedoch werden die Prüfwerte nicht um mehr als 10 dB(A) überschritten. Ein Grund hierfür ist sicherlich auch in der relativ hohen Einwohnerdichte dieses Abschnittes zu suchen. In den Wohnblöcken leben viele Menschen, jedoch sind diese so angeordnet, dass es nicht zu Reflexionen kommt und keine besonders hohen Pegel erreicht werden (Abbildung 13 und Abbildung 14). Bezogen auf den Gesamttag sind von L_{DEN} -Pegeln über dem Prüfwert von 65 dB(A) insgesamt 69 Wohnungen mit 118 Einwohnern betroffen. Über 70 dB(A) liegt die Betroffenheit bei 48 Wohnungen mit 84 Einwohnern, über 75 dB(A) ist keine Betroffenheit vorhanden (Abbildung 13).



Abbildung 13 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Moldaustraße und Elbestraße

In der Nacht zeigt sich eine Betroffenheit von 83 Wohnungen mit 143 Einwohnern über dem L_{Night} -Prüfwert von 55 dB(A). Davon sind über 60 dB(A) noch 54 Wohnungen mit 94 Einwohnern betroffen. Über 65 dB(A) liegt hingegen keine Betroffenheit vor (Abbildung 14).



Abbildung 14 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Moldaustraße und Elbestraße

4.7.6 Potsdamer Straße zwischen Iserstraße und Moldaustraße

Zwischen der Iserstraße und der Moldaustraße ist entlang der Potsdamer Straße nur eine sehr geringe Betroffenheit festzustellen, weil in den Gebäuden kaum Wohnungen vorhanden sind. So besteht für den Gesamttag überhaupt keine Betroffenheit über dem L_{DEN} -Prüfwert von 65 dB(A) (Abbildung 15).

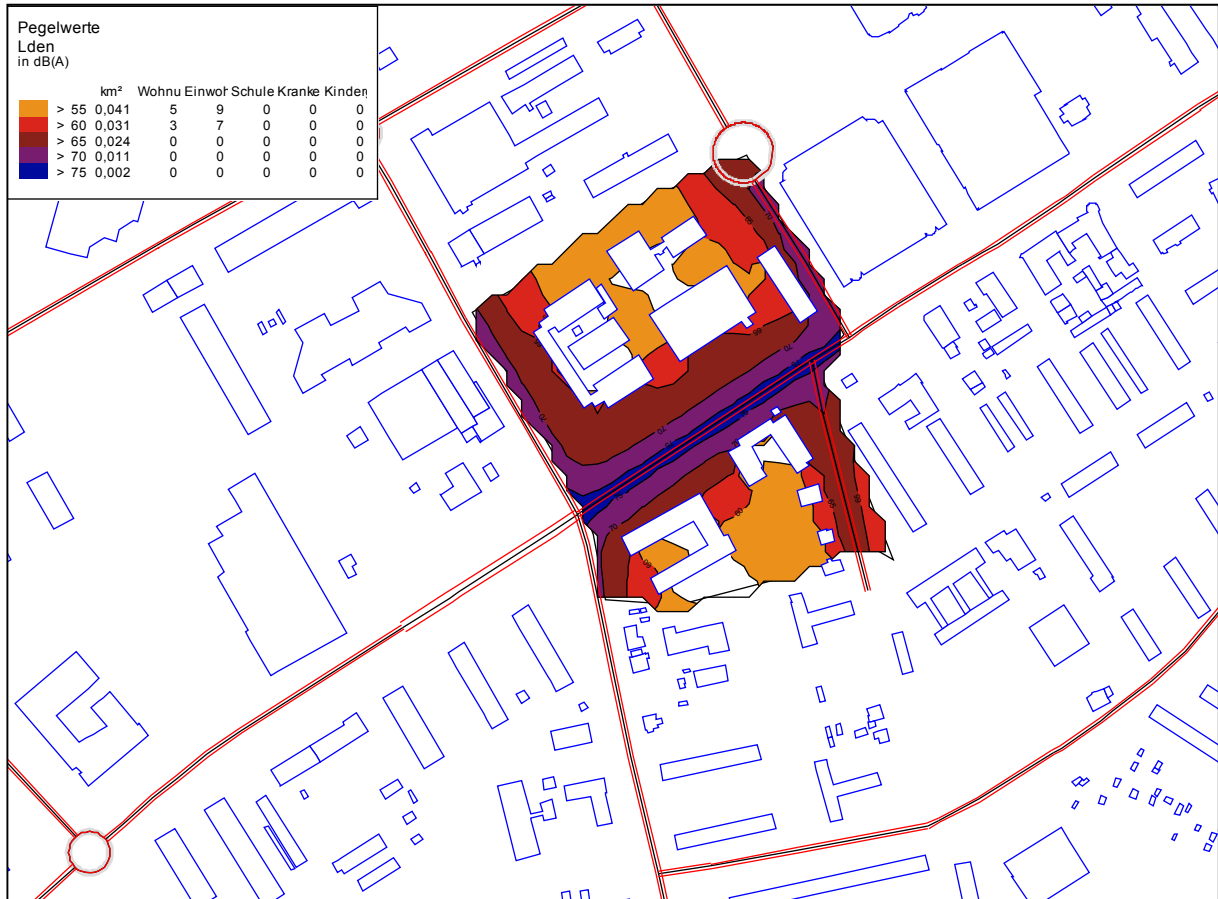


Abbildung 15 Isophonenbänder L_{DEN} zwischen entlang der Potsdamer Straße zwischen Iserstraße und Moldaustraße

In der Nacht liegt eine Betroffenheit von zwei Wohnungen mit vier Einwohnern über dem L_{Night} -Prüfwert von 55 dB(A) vor, über 60 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 14).

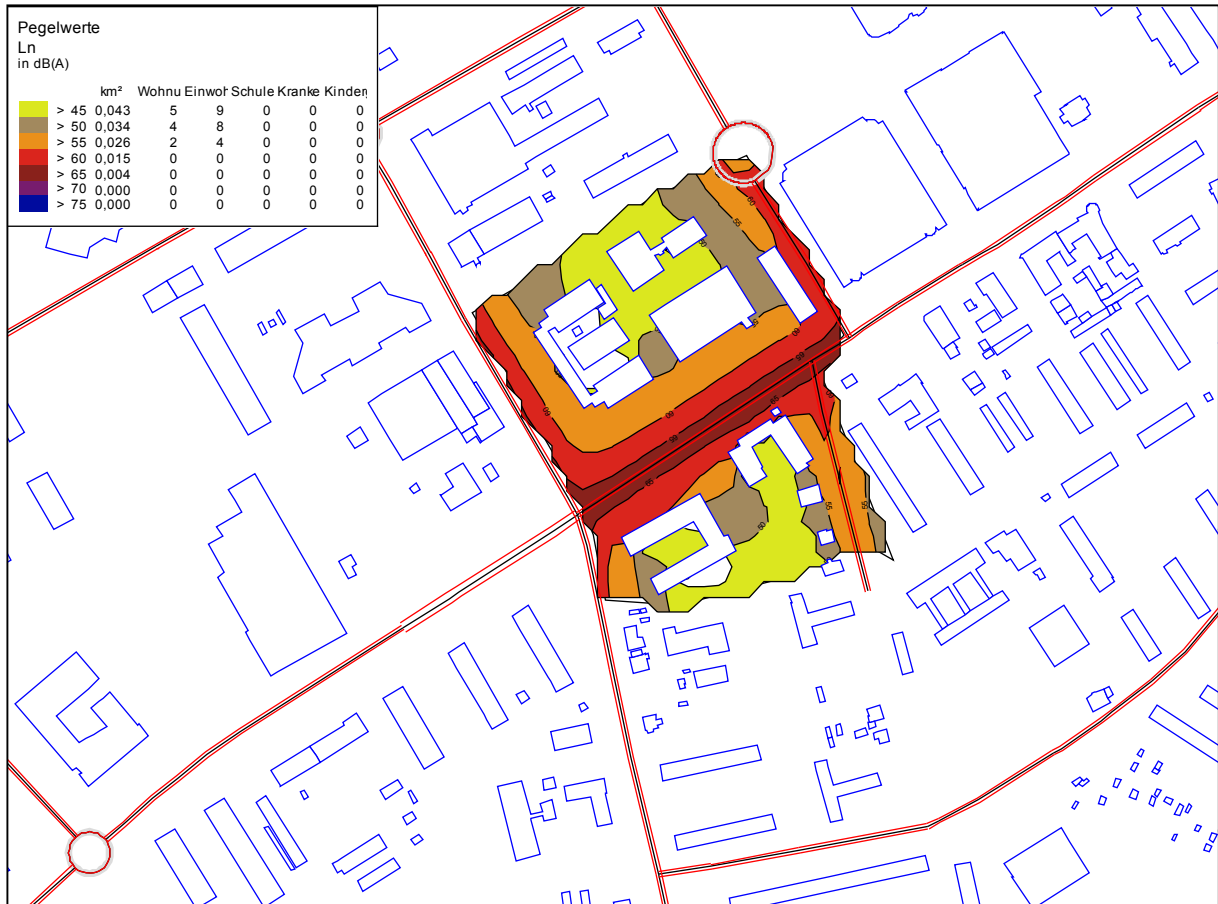


Abbildung 16 Isophonenbänder L_{Night} zwischen entlang der Potsdamer Straße zwischen Iserstraße und Moldaustraße

4.7.7 Potsdamer Straße zwischen Saganer Straße und Iserstraße

In den hier betroffenen Gebäuden sind keine Wohnungen und Einwohner vorhanden, somit ist auch keine Lärmbetroffenheit von Einwohnern zu verzeichnen.



Abbildung 17 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Potsdamer Straße zwischen Saganer Straße und Iserstraße



Abbildung 18 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Saganer Straße und Iserstraße

4.7.8 Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße

Um den Knotenpunkt der Iserstraße mit der Elbestraße herum befinden sich einige Wohnblöcke, sodass auch in diesem Fall eine Betroffenheitsanalyse durchgeführt wird.

Für den Gesamttag liegt die Betroffenheit bei 24 Wohnungen mit 50 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A). Von 70 dB(A) oder mehr sind keine Wohnungen und Einwohner betroffen (Abbildung 19).



Abbildung 19 Isophonenbänder L_{DEN} am Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße

In der Nacht beträgt die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) 34 Wohnungen mit 71 Einwohnern. Wie für den Gesamttag existieren auch hier keine betroffenen Wohnungen und Einwohner in der zweiten Klasse (Abbildung 20).



Abbildung 20 Isophonenbänder L_{Night} am Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße

4.7.9 Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße

Die Mahlower Straße ist zwischen der Ruhlsdorfer Straße und der Gonfrevillestraße von mehreren Großwohnblöcken gesäumt. Dadurch besteht eine Exponiertheit vieler Menschen zum Lärm hin, was sich in einer Betroffenheit für den Gesamttag von 110 Wohnungen mit 205 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A) niederschlägt. Über 70 dB(A) sind lediglich sechs Wohnungen mit zwölf Einwohnern betroffen, über 75 dB(A) besteht gar keine Betroffenheit mehr. Die teils große Distanz zwischen der Straße und den Wohnblöcken mag den Ausschlag dafür geben, dass kaum Betroffene in den höheren Klassen vorliegen (Abbildung 21).

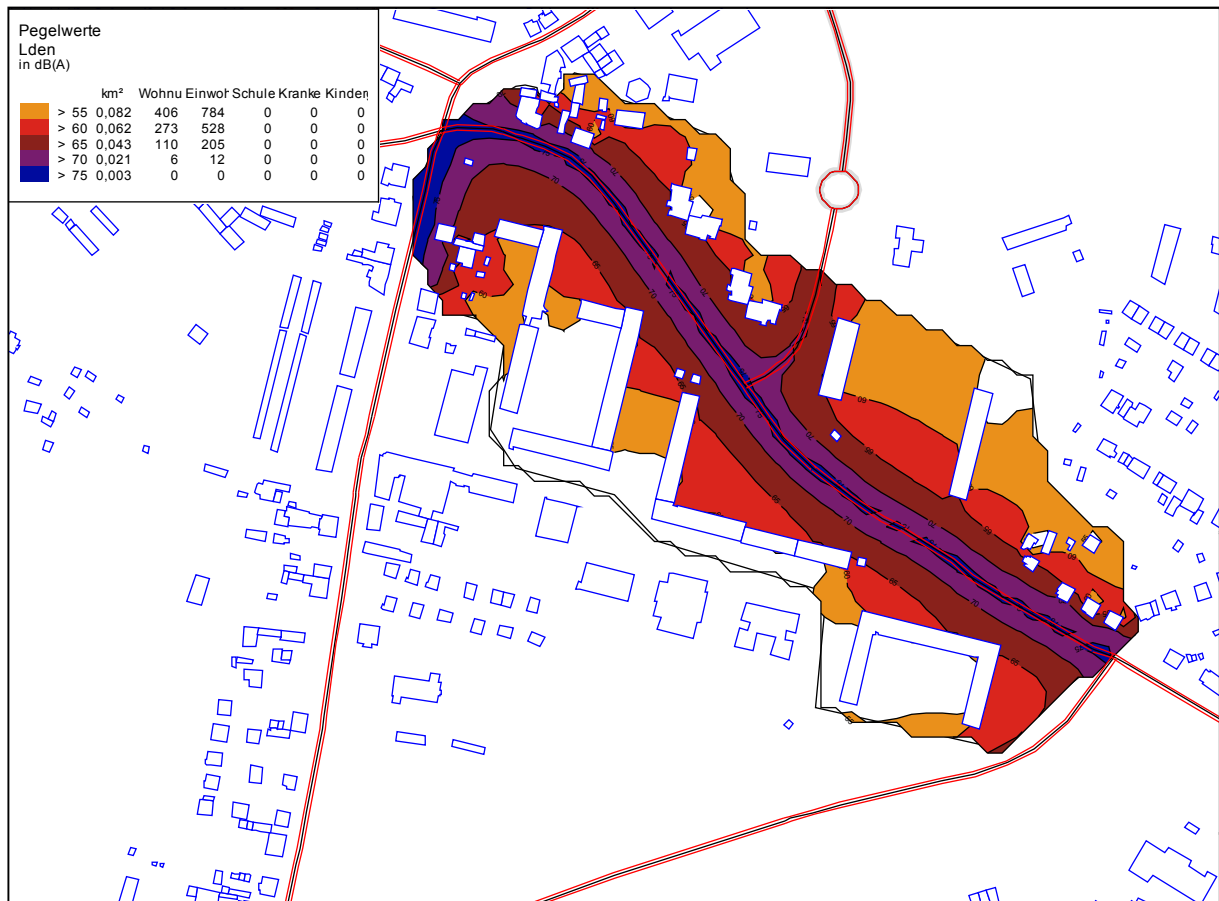


Abbildung 21 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße

In der Nacht liegt die Betroffenheit über dem Prüfwert ($L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$) bei 169 Wohnungen mit 321 Einwohnern. Von über 60 dB(A) sind davon 16 Wohnungen mit 33 Einwohnern betroffen. Über 65 dB(A) gibt es nachts keine betroffenen Wohnungen und Einwohner (Abbildung 22).

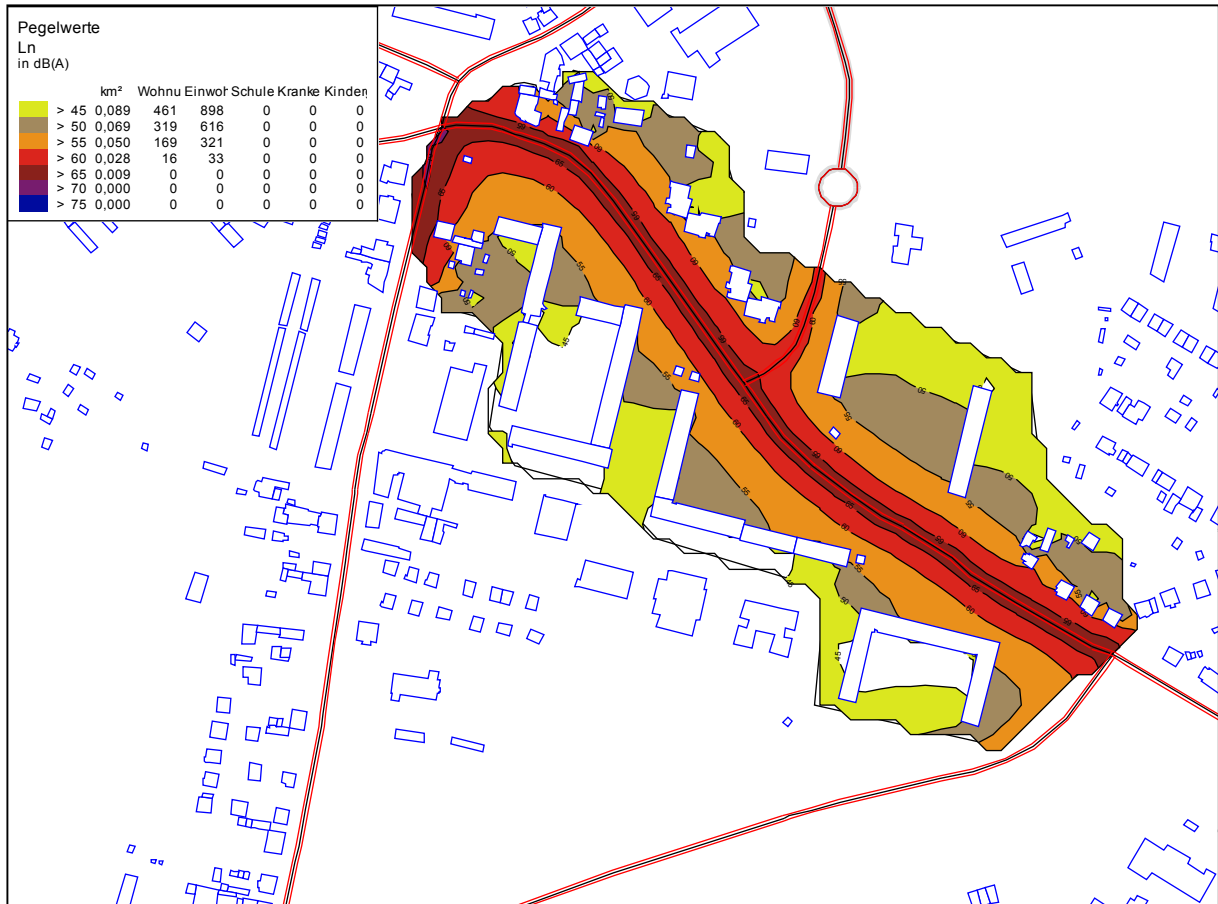


Abbildung 22 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße

4.7.10 Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn

Um die Mahlower Straße vollständig mit Detail-Rechengebieten abzudecken, ist die Lücke zwischen dem Gebiet westlich der Gonfrevillestraße und dem Bereich östlich der Bahn durch ein kleines Rechengebiet geschlossen worden, in dem auf der Nordseite der Mahlower Straße nur wenige Wohnhäuser stehen, davon zwei Einfamilienhäuser direkt an der Straße. Es kann deshalb sicherlich in diesem Bereich nur eine relativ kleine Zahl von Menschen geben, die vom Lärm betroffen sein könnten; vor allem das Ausmaß der möglichen Betroffenheit soll trotzdem bestimmt werden. Es zeigt sich eine Betroffenheit für den Gesamttag von vier Wohnungen mit neun Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A) niederschlägt. Über 70 dB(A) ist lediglich eine Wohnung mit einem Einwohner betroffen, über 75 dB(A) besteht gar keine Betroffenheit mehr (Abbildung 23).

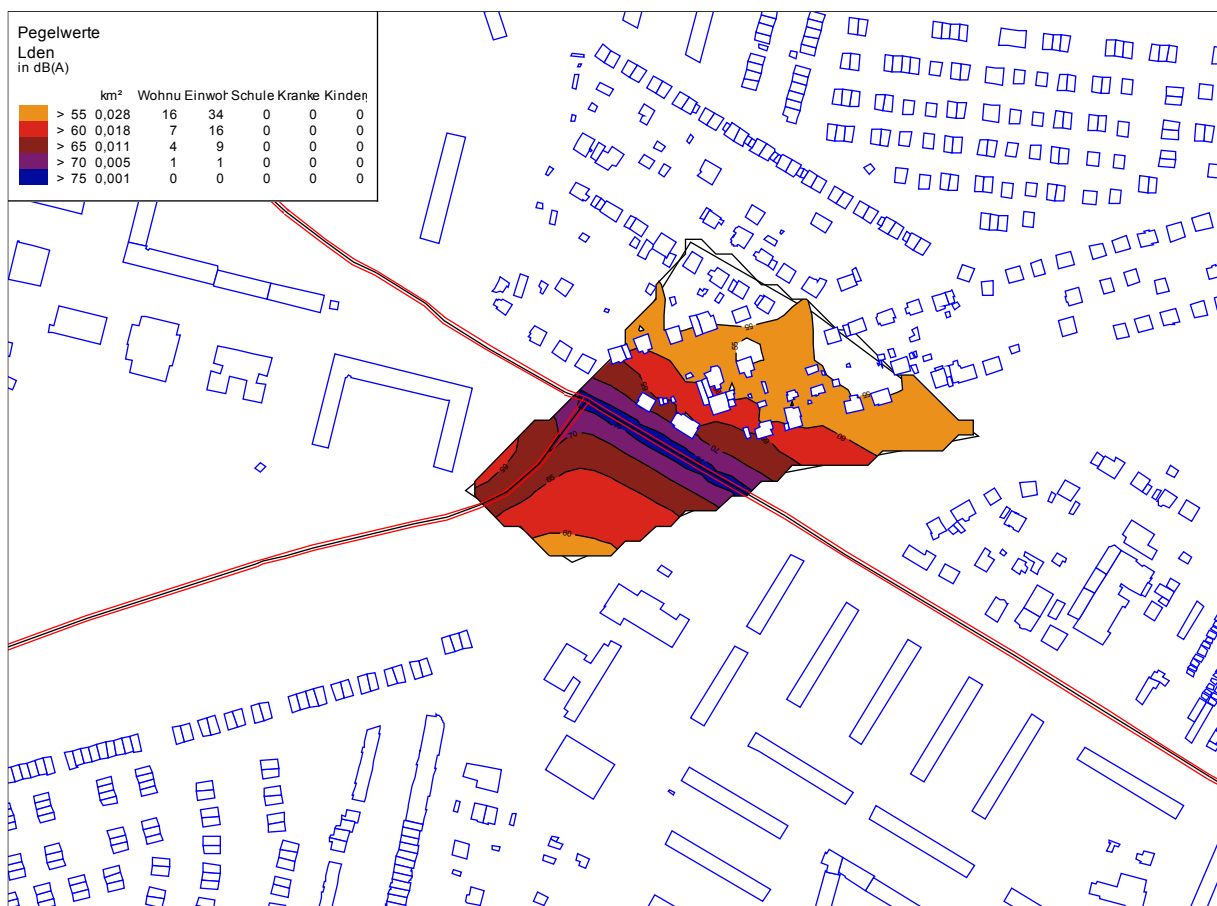


Abbildung 23 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und S-Bahn

In der Nacht liegt die Betroffenheit über dem Prüfwert ($L_{Night} = 55$ dB(A)) bei fünf Wohnungen mit 11 Einwohnern. Von über 60 dB(A) sind davon drei Wohnungen mit sechs Einwohnern betroffen. Über 65 dB(A) gibt es nachts keine betroffenen Wohnungen und Einwohner (Abbildung 24).

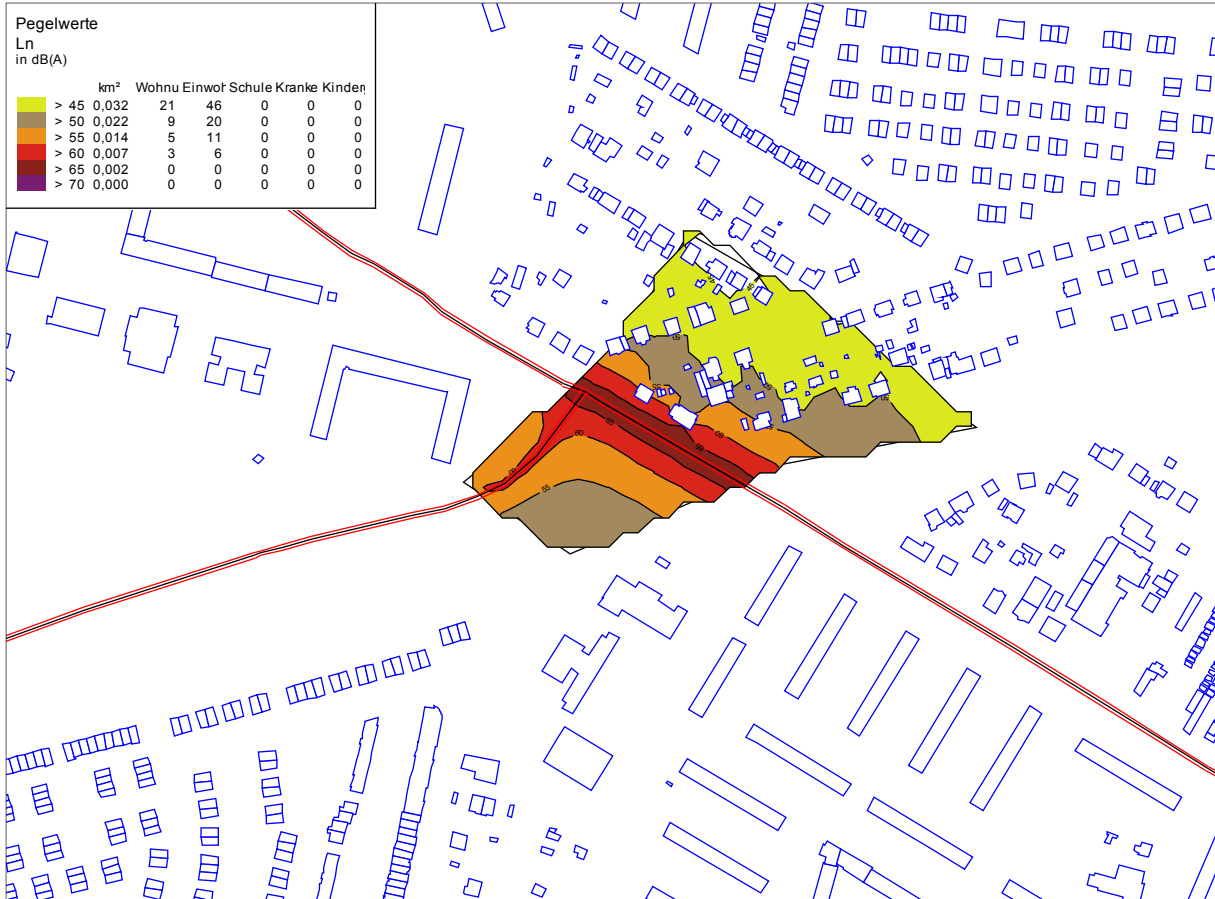


Abbildung 24 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und S-Bahn

4.7.11 Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße

Für den Abschnitt der Mahlower Straße zwischen der Liselotte-Herrmann-Straße und der Beethovenstraße ist ebenfalls die Bebauung mit Wohnblöcken bestimmend. Diese liegen in der Mehrzahl quer zur Straße, was einen lärmtechnisch günstigen Fall darstellt, da so große Teile der mit Fenstern bestückten Fassaden nicht direkt zur Straße zeigen.

Dies spiegelt sich auch in den Betroffenzahlen wider. So sind zwar im Gesamttag 72 Wohnungen mit 128 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A) betroffen, jedoch nur 1 Wohnung mit 2 Einwohnern über 70 dB(A) (Abbildung 25).

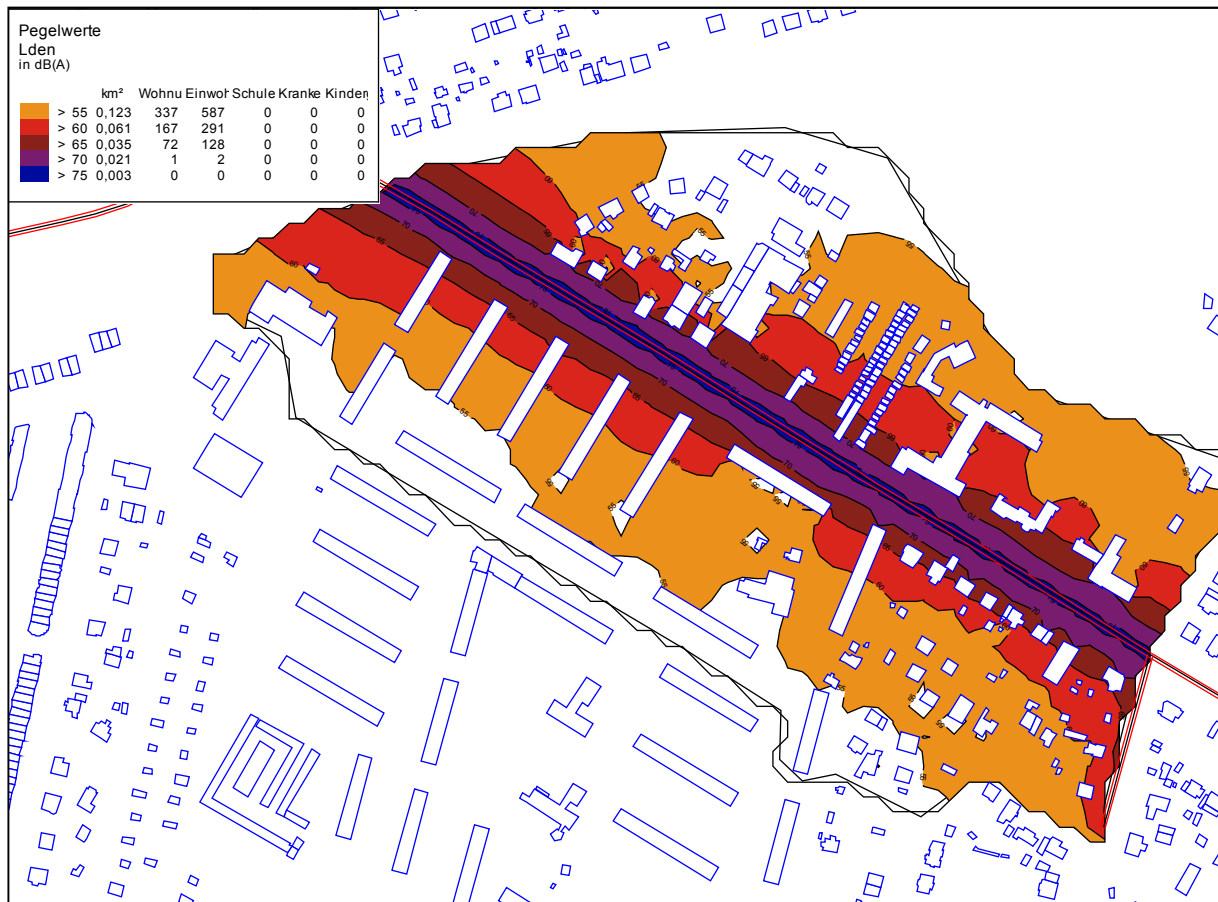


Abbildung 25 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße

In der Nacht ist die Betroffenheit etwas höher. So sind über dem Prüfwert von 55 dB(A) insgesamt 96 Wohnungen mit 168 Einwohnern betroffen und davon 23 Wohnungen mit 39 Einwohnern über 60 dB(A). Über 65 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 26).

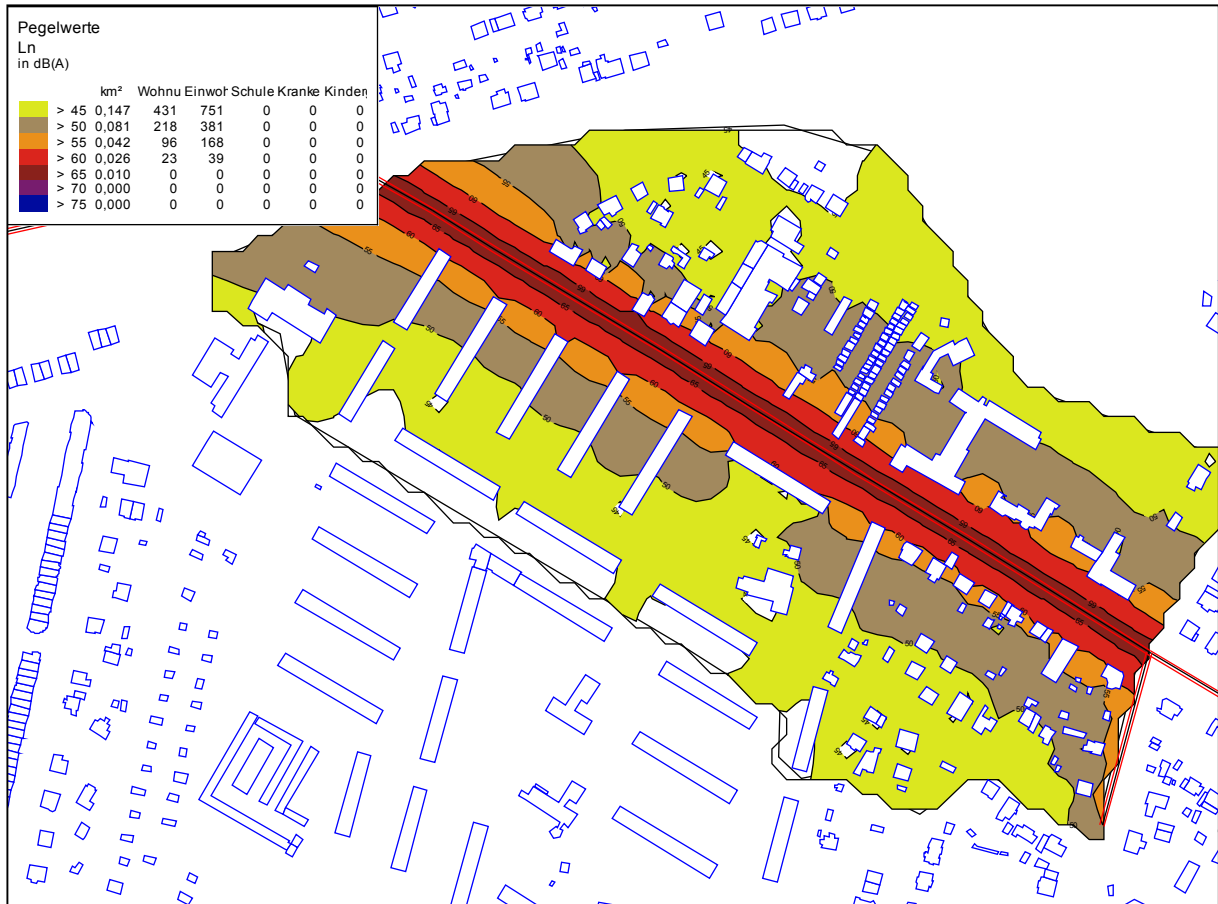


Abbildung 26 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße

4.7.12 Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße

In der Bürgerversammlung ist auf die Lärmbelastung in der Mahlower Straße auch in dem offener bebauten Bereich hingewiesen worden. Daraufhin ist der Bereich östlich der Beethovenstraße bis zum Ortsausgang mit drei weiteren Berechnungsgebieten ergänzend betrachtet worden. Es zeigt sich in den nachfolgenden Ergebnissen, dass die relativ geringe Einwohnerdichte in der Hotspot-Analyse hier trügerisch war und diese Abschnitte doch deutliche Betroffenheiten über den Prüfwerten aufweisen.

In dem Abschnitt der Mahlower Straße zwischen der Beethovenstraße und der Mozartstraße ist offene Einzelhausbebauung bestimmend, was eine Reflexionssituation wie bei geschlossener Bauweise weitgehend verhindert. Dennoch zeigt sich in den Betroffenenzahlen eine Belastung im Gesamttag von 26 Wohnungen mit 58 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A) und von vier Wohnungen mit sieben Einwohnern über 70 dB(A) (Abbildung 27).

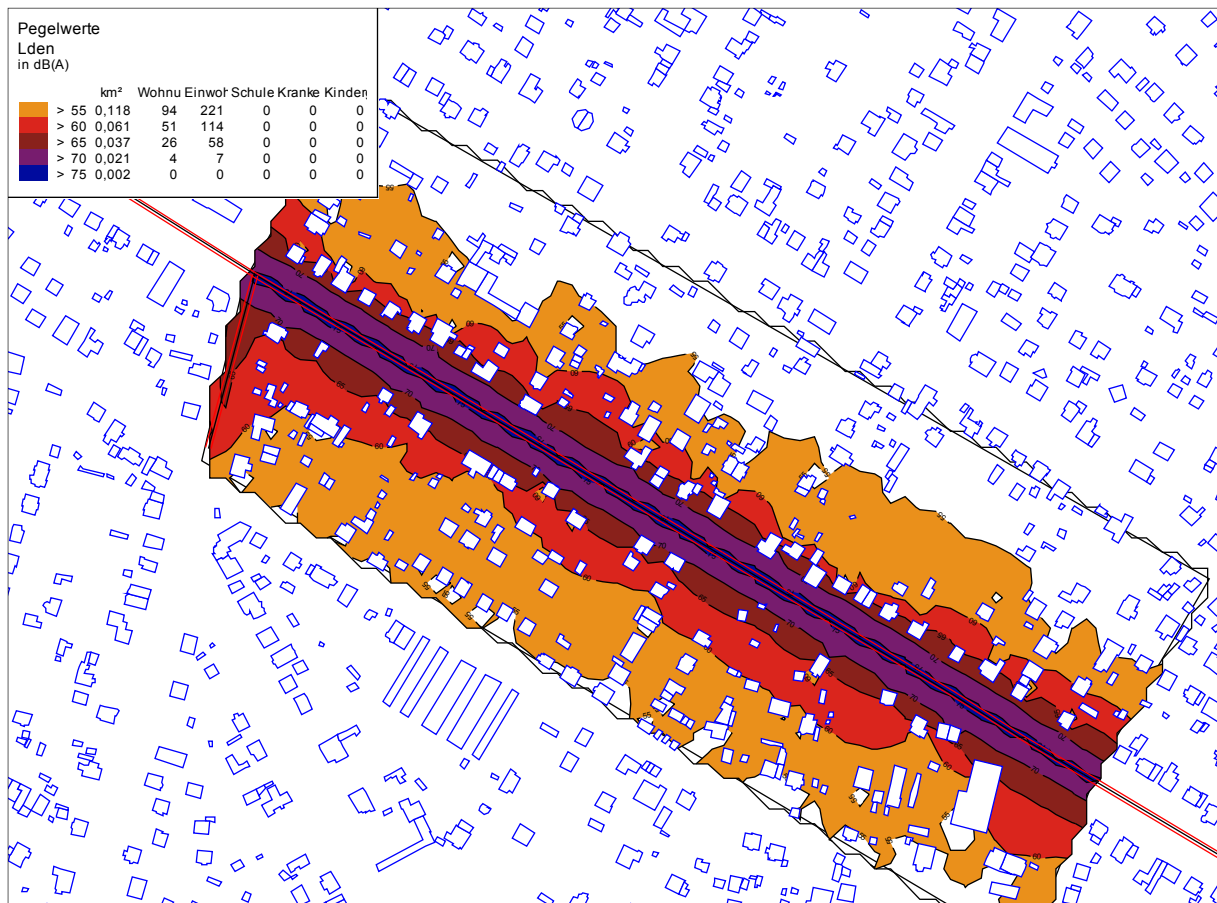


Abbildung 27 Isophonienbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße

Auch hier ist in der Nacht die Betroffenheit etwas höher. So sind über dem Prüfwert von 55 dB(A) insgesamt 35 Wohnungen mit 77 Einwohnern betroffen und davon neun Wohnungen mit 19 Einwohnern über 60 dB(A). Über 65 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 28).

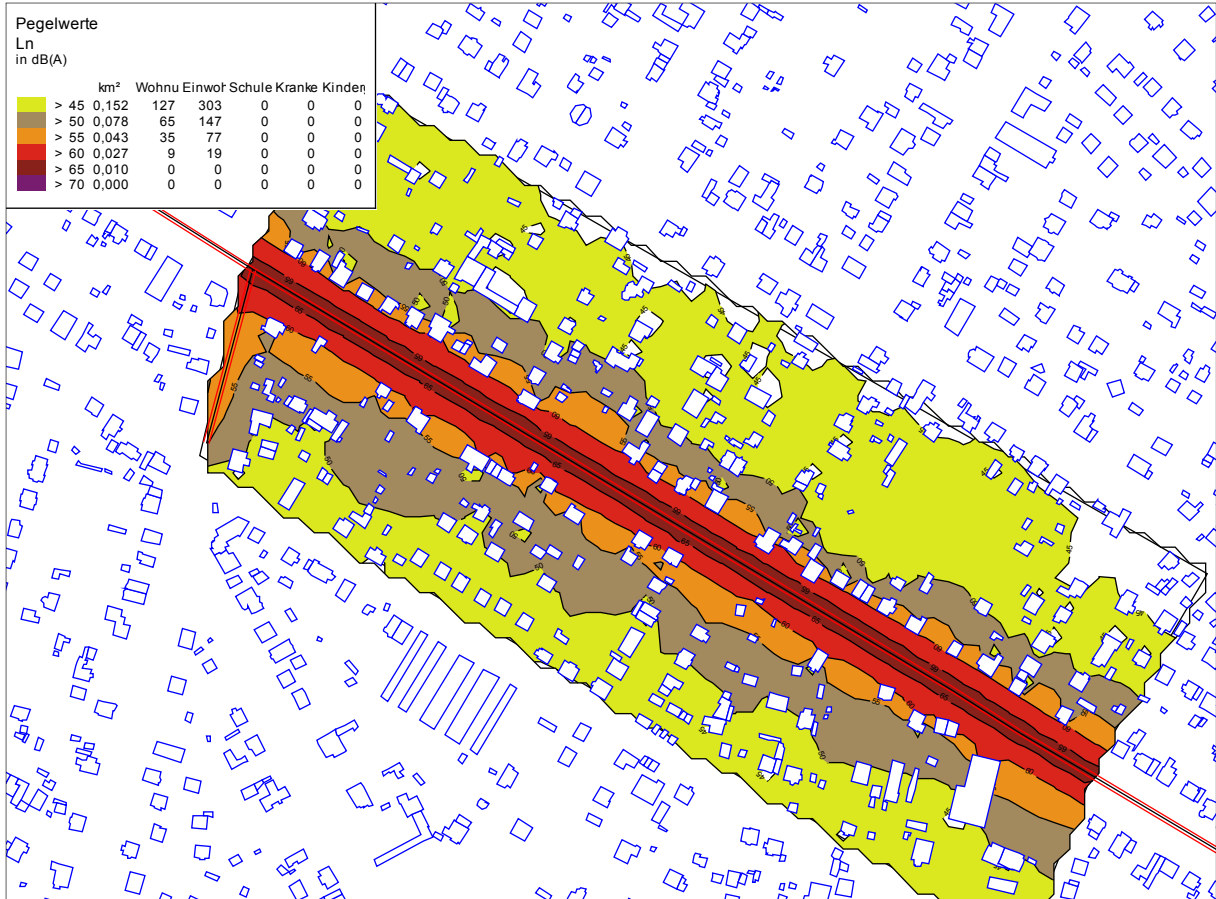


Abbildung 28 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße

4.7.13 Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn

Auch dieser Abschnitt ist aufgrund der Hinweise in der Bürgerversammlung untersucht worden. In den nachfolgenden Ergebnissen zeigt sich, dass auch dieser Abschnitt der Mahlower Straße deutliche Betroffenheiten über den Prüfwerten aufweist.

Wie schon in der Mahlower Straße zwischen der Beethovenstraße und der Mozartstraße ist auch hier offene Einzelhausbebauung bestimmend, was eine Reflexionssituation wie bei geschlossener Bauweise weitgehend verhindert. Dennoch zeigt sich in den Betroffenenzahlen eine Belastung im Gesamttag von 24 Wohnungen mit 57 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A) und von einer Wohnung mit drei Einwohnern über 70 dB(A) (Abbildung 29).

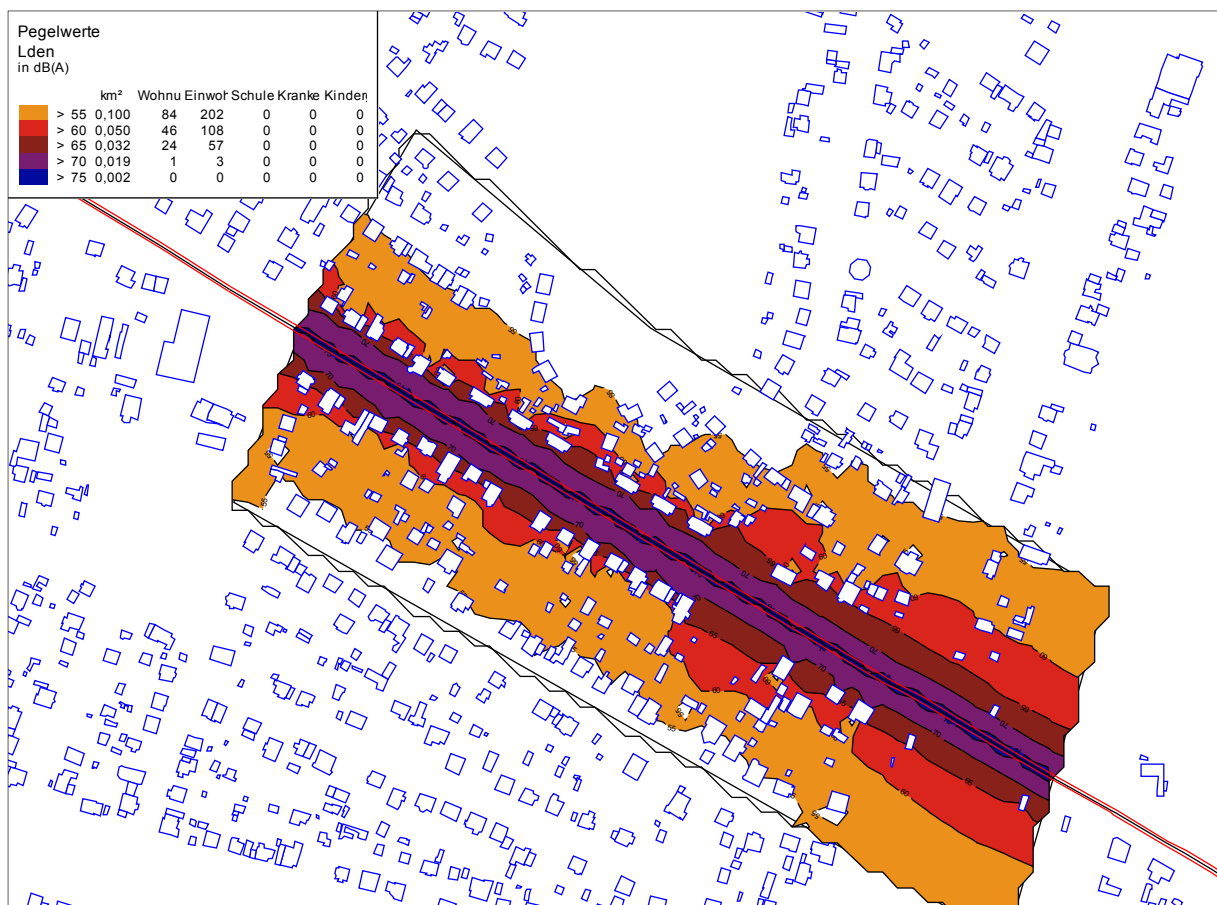


Abbildung 29 Isophonienbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn

Auch hier ist in der Nacht die Betroffenheit etwas höher. So sind über dem Prüfwert von 55 dB(A) insgesamt 32 Wohnungen mit 77 Einwohnern betroffen und davon sieben Wohnungen mit 17 Einwohnern über 60 dB(A). Über 65 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 30).

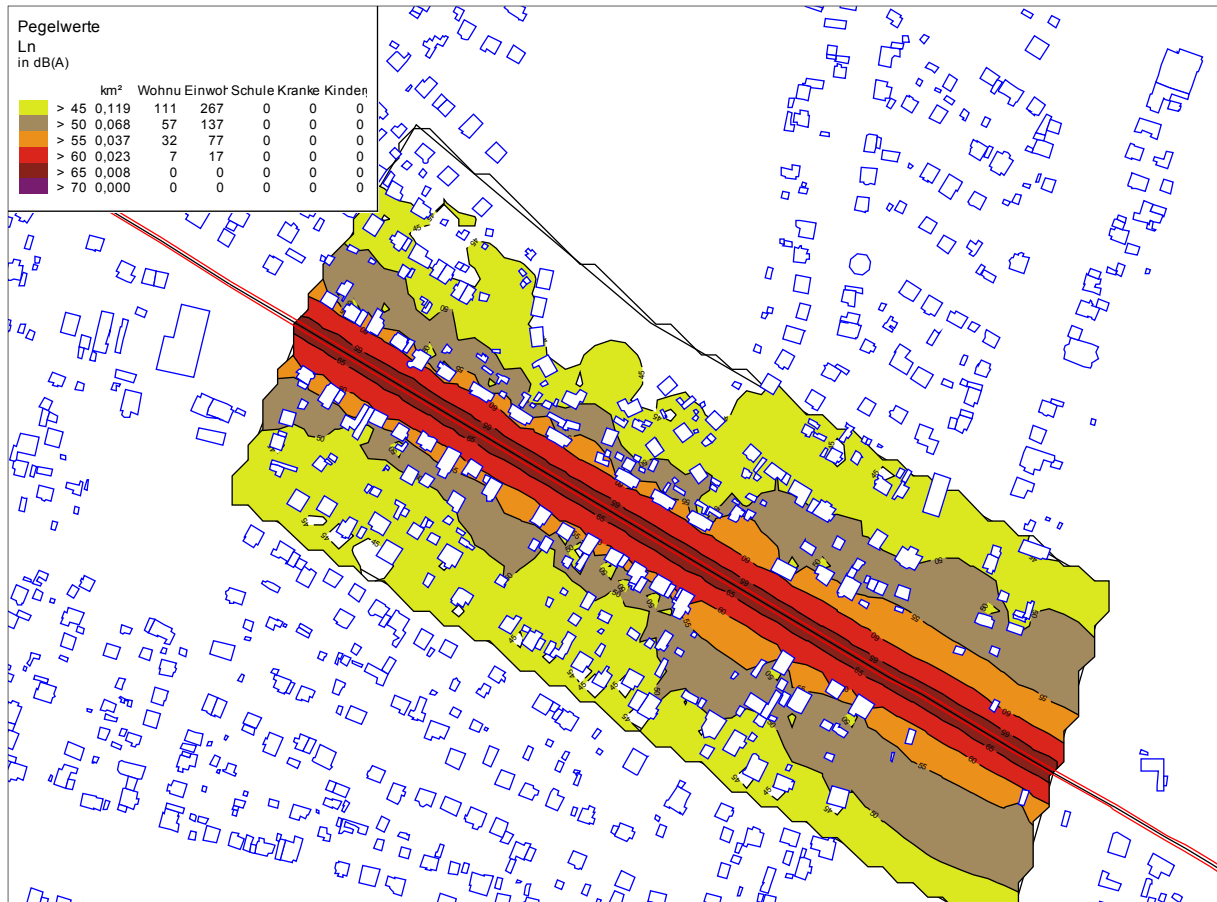


Abbildung 30 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn

4.7.14 Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang

Auch dieser Abschnitt ist aufgrund der Hinweise in der Bürgerversammlung auf die östlichen Bereiche der Mahlower Straße mit untersucht worden. In den nachfolgenden Ergebnissen zeigt sich, dass auch dieser Abschnitt der Mahlower Straße deutliche Betroffenheiten über den Prüfwerten aufweist.

Wie schon in der Mahlower Straße zwischen der Beethovenstraße und der Mozartstraße ist auch hier offene Einzelhausbebauung bestimmend, was eine Reflexionssituation wie bei geschlossener Bauweise weitgehend verhindert. Dennoch zeigt sich in den Betroffenenzahlen eine Belastung im Gesamttag von 12 Wohnungen mit 24 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A) und von vier Wohnungen mit acht Einwohnern über 70 dB(A) (Abbildung 31).

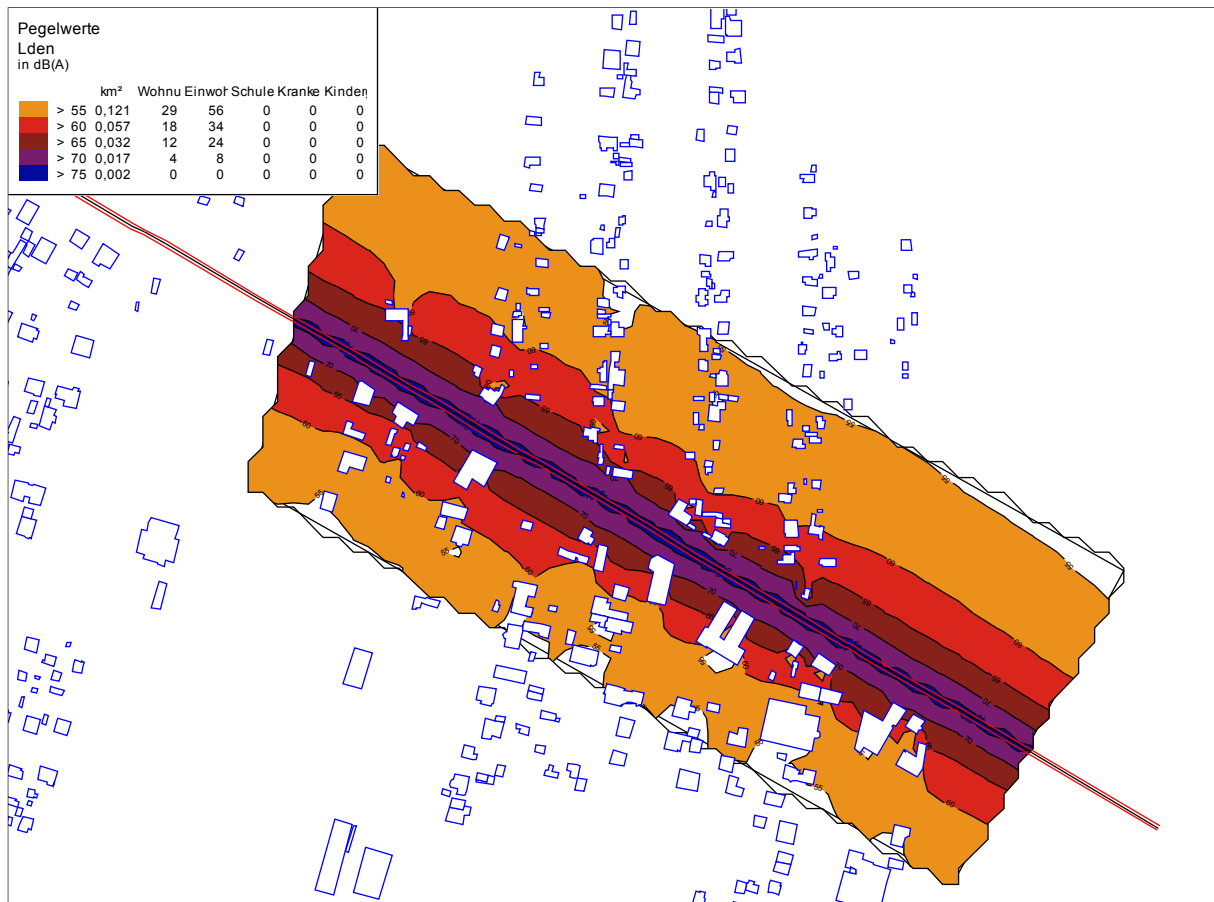


Abbildung 31 Isophonienbänder L_{DEN} entlang der Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang

Aufgrund der tageszeitlichen Verkehrsanteile ist auch hier in der Nacht die Betroffenheit etwas höher. So sind über dem Prüfwert von 55 dB(A) insgesamt 14 Wohnungen mit 28 Einwohnern betroffen und davon sechs Wohnungen mit 13 Einwohnern über 60 dB(A). Über 65 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 32).

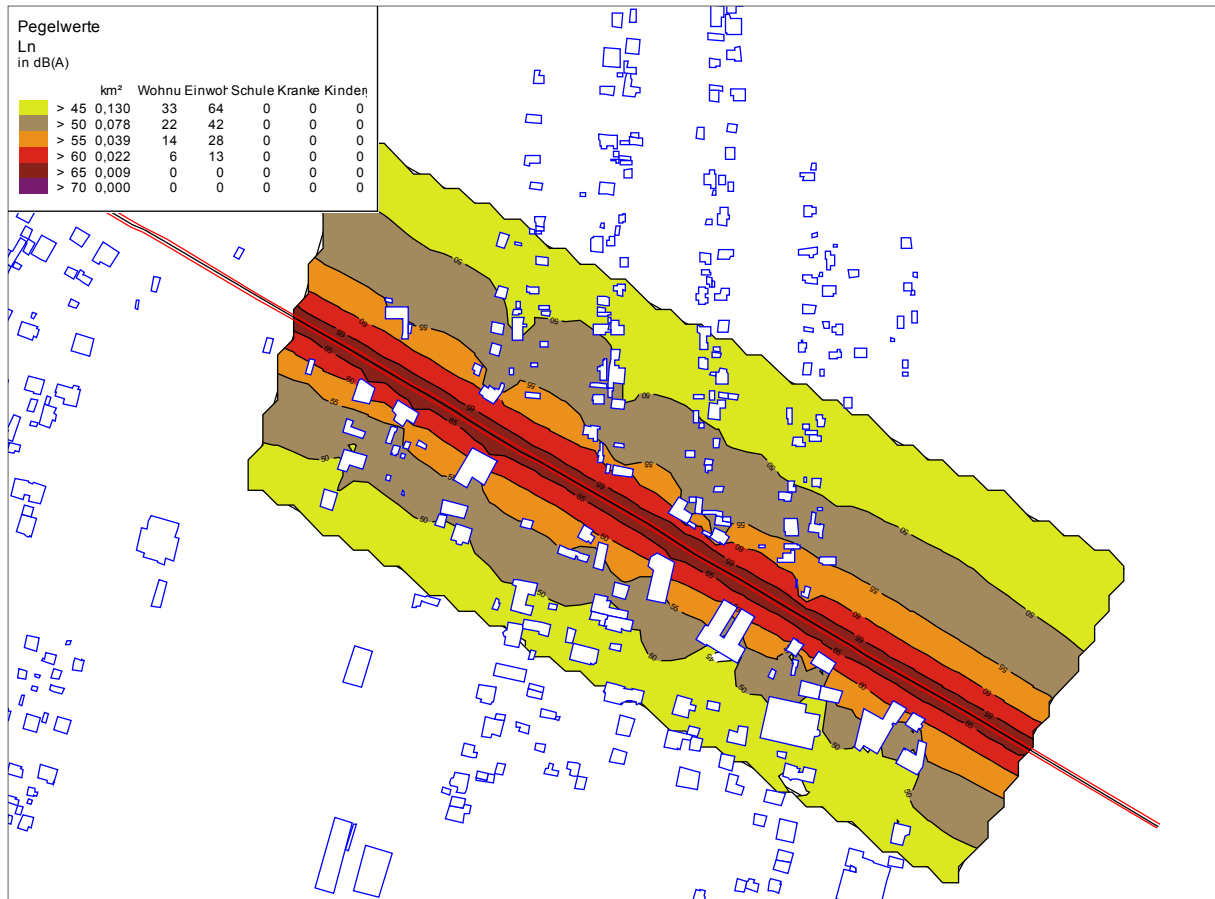


Abbildung 32 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang

4.7.15 Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee

In der Bürgerversammlung ist auch auf die Lärmbelastung in der Lichterfelder Allee hingewiesen worden. Daraufhin ist der gesamte angebaute Bereich der Lichterfelder Allee bis zur Landesgrenze nach Berlin mit drei einzelnen Berechnungsgebieten ergänzend betrachtet worden. Es zeigt sich in den nachfolgenden Ergebnissen, dass auch hier die relativ geringe Einwohnerdichte in der Hotspot-Analyse getragen hat und diese Abschnitte doch Betroffenheiten über den Prüfwerten aufweisen.

In dem westlichen Abschnitt der Lichterfelder Allee zwischen den Freiflächen an der Schönower Straße und der Max-Sabersky-Allee gibt es praktisch nur einseitige Einzelhausbebauung, sodass keine Reflexionssituation eintreten kann. In den Betroffenenzahlen zeigt sich dennoch eine Belastung im Gesamttag von 16 Wohnungen mit 30 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A). Über 70 dB(A) sind keine Einwohner betroffen. (Abbildung 33).

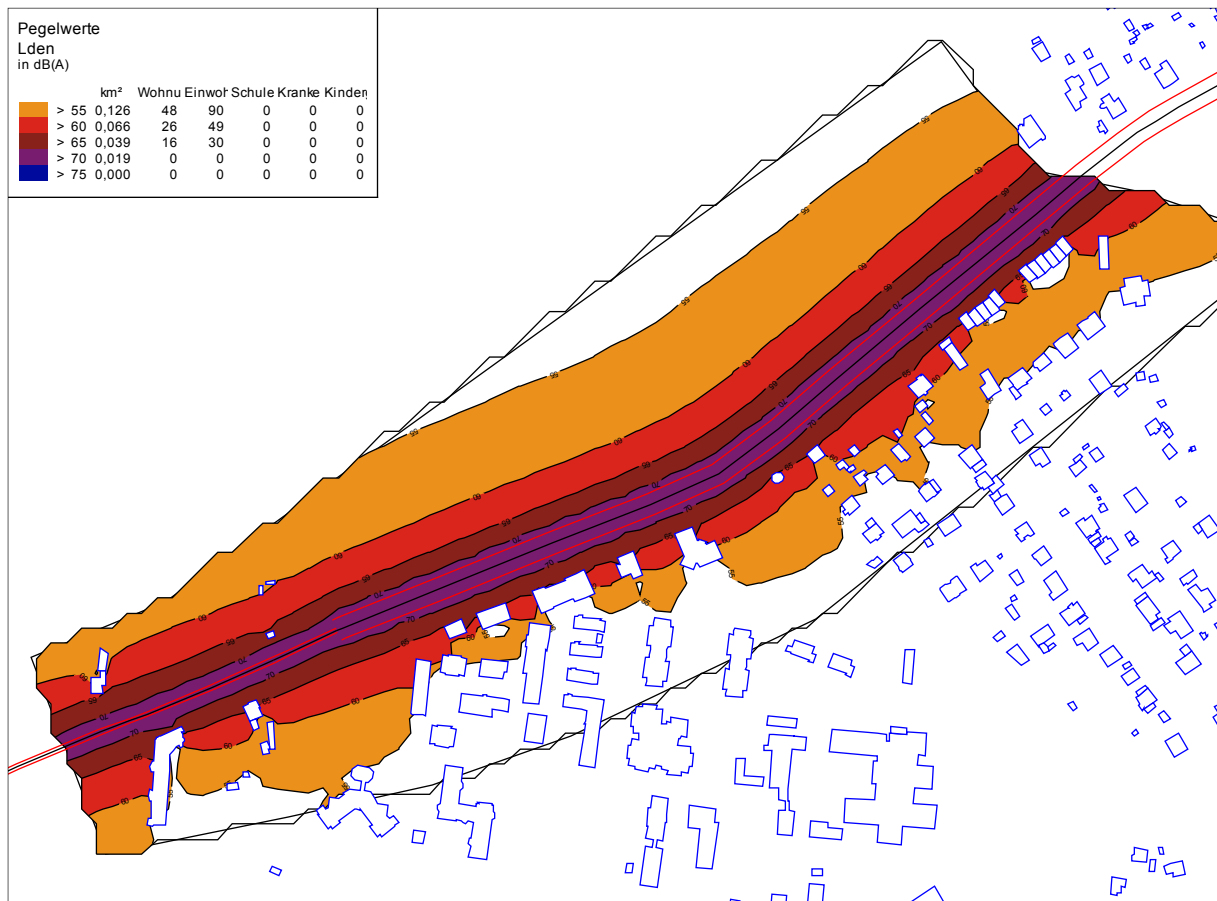


Abbildung 33 Isophonienbänder L_{DEN} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee

Auch hier ist in der Nacht die Betroffenheit etwas höher. So sind über dem Prüfwert von 55 dB(A) insgesamt 18 Wohnungen mit 34 Einwohnern betroffen und davon zwei Wohnungen mit vier Einwohnern über 60 dB(A). Über 65 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 34).

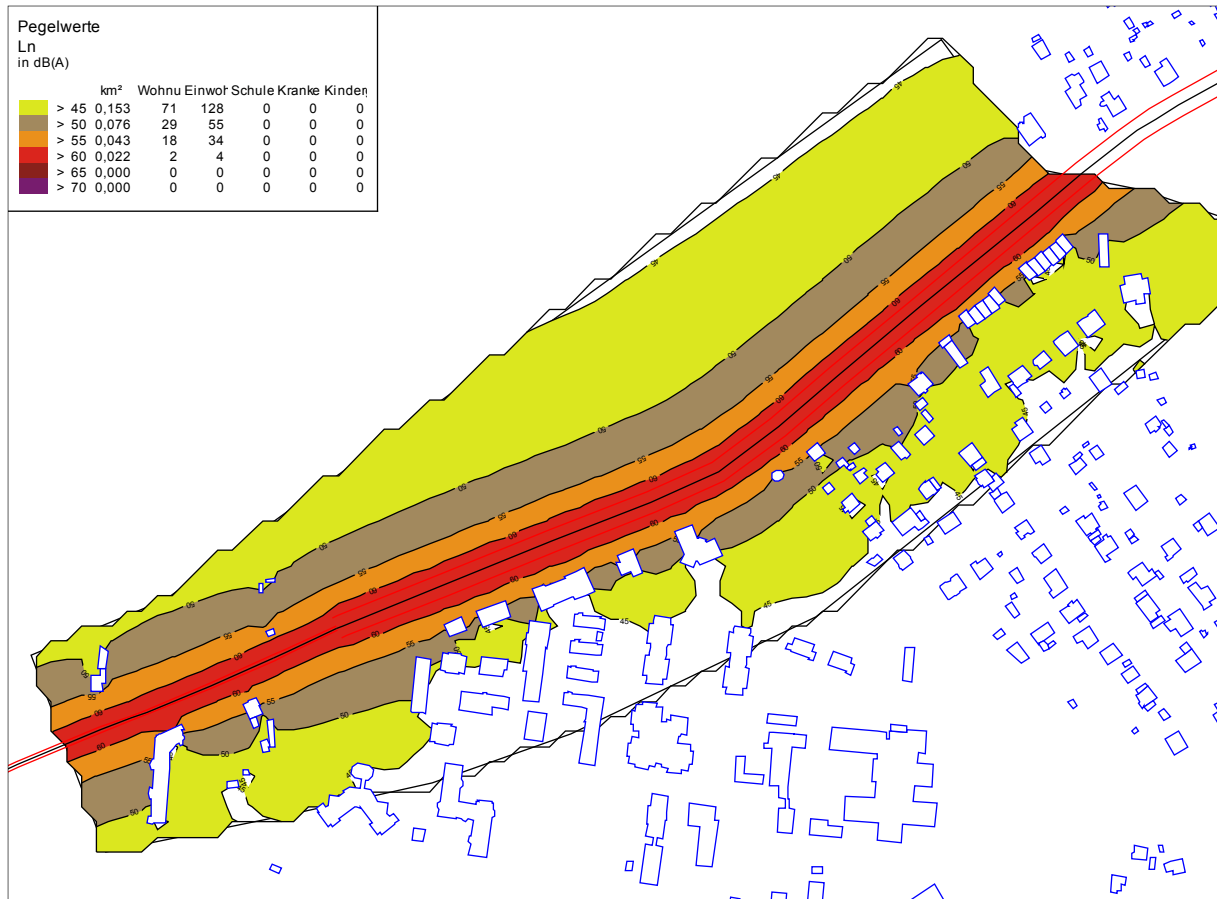


Abbildung 34 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee

4.7.16 Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße

Aufgrund der Hinweise in der Bürgerversammlung ist der gesamte angebaute Bereich der Lichterfelder Allee bis zur Landesgrenze nach Berlin mit drei einzelnen Berechnungsgebieten ergänzend betrachtet worden. Auch für diesen mittleren Abschnitt zeigt sich in den nachfolgenden Ergebnissen, dass Betroffenheiten über den Prüfwerten festzustellen sind.

Aufgrund der offenen Einzelhausbebauung bei großer Straßenbreite zeigt sich eine Belastung im Gesamttag von 11 Wohnungen mit 19 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A). Auch hier sind über 70 dB(A) keine Einwohner betroffen. (Abbildung 35).

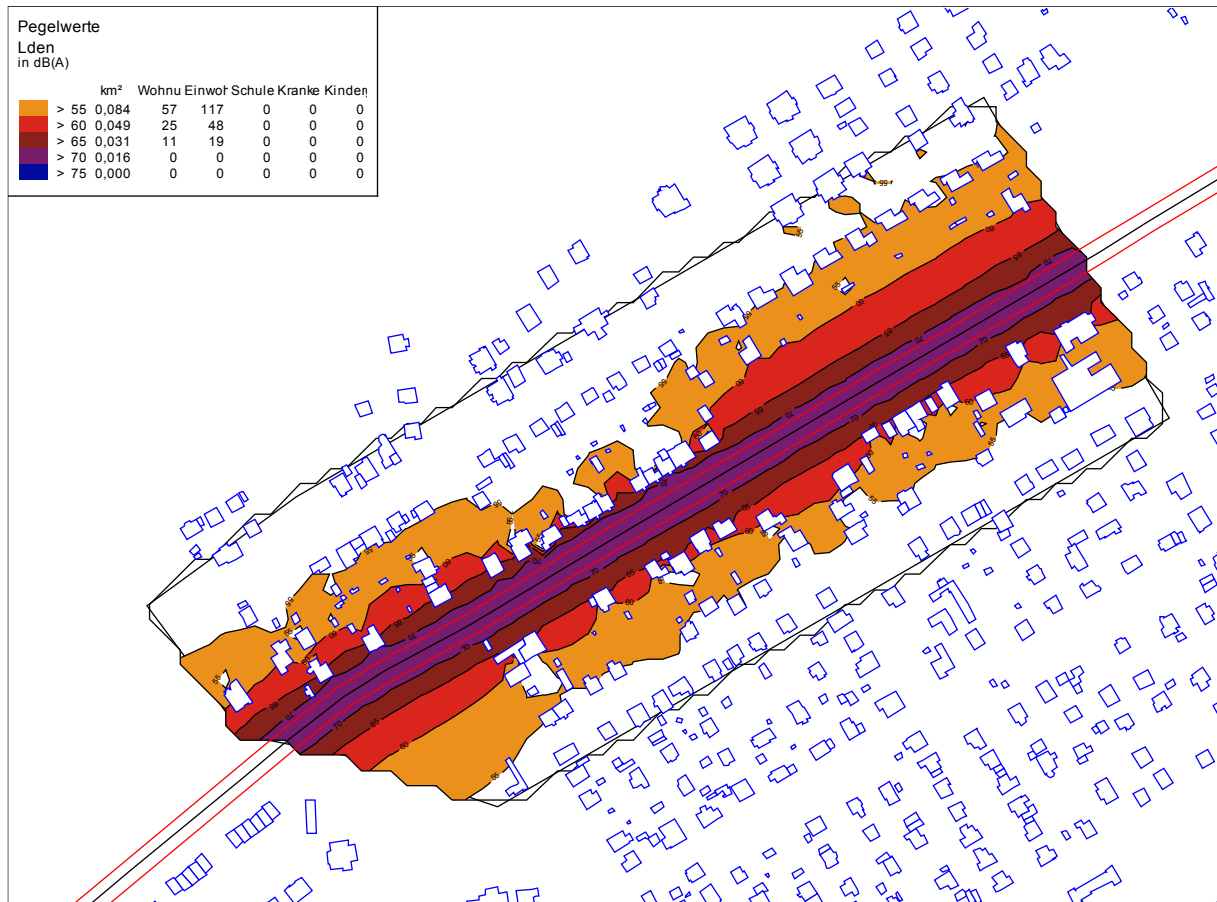


Abbildung 35 Isophonenbänder L_{DEN} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße

Auch hier ist in der Nacht die Betroffenheit etwas höher als für den Gesamttag. So sind über dem Prüfwert von 55 dB(A) insgesamt 13 Wohnungen mit 24 Einwohnern betroffen und davon eine Wohnung mit zwei Einwohnern über 60 dB(A). Über 65 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 36).

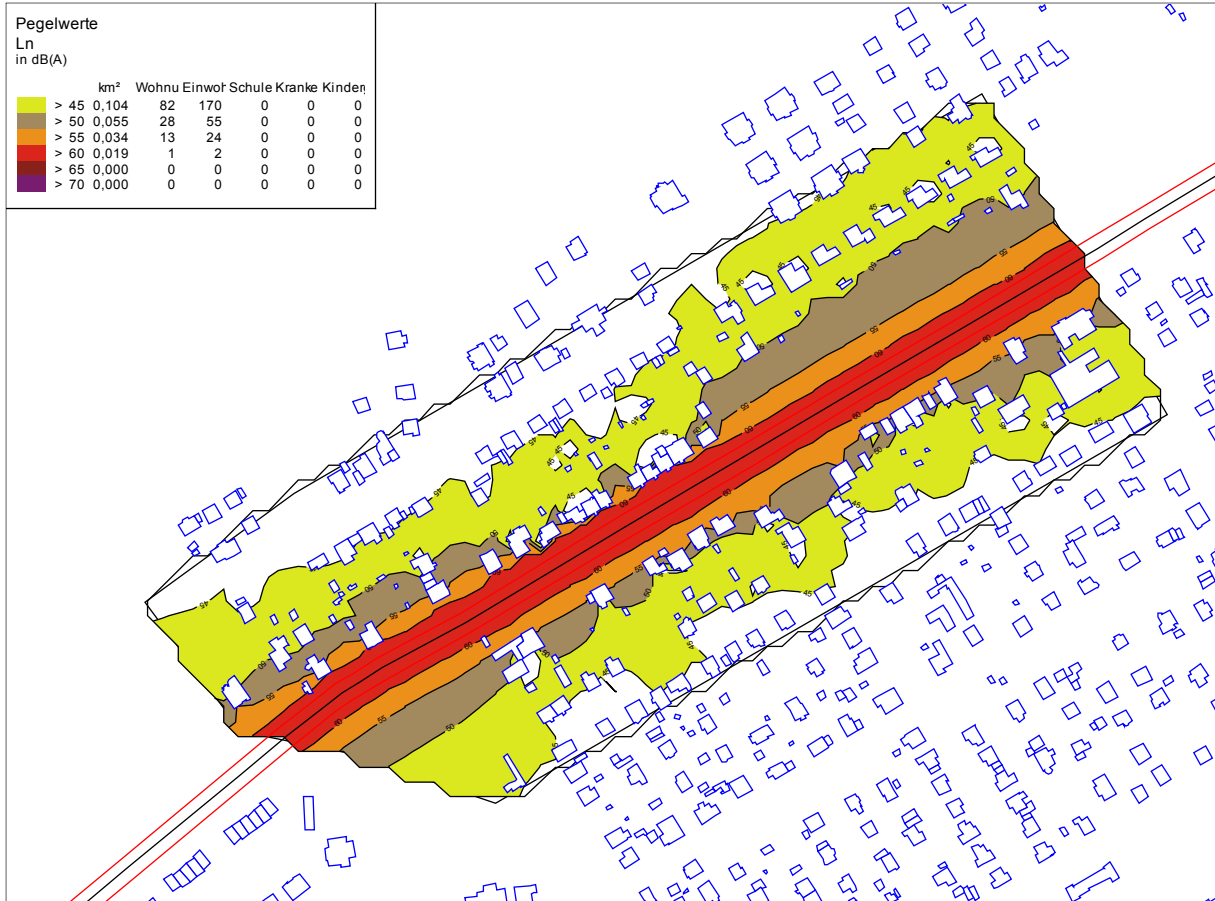


Abbildung 36 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hanne-mannstraße

4.7.17 Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze

Aufgrund der Hinweise in der Bürgerversammlung ist der gesamte angebaute Bereich der Lichterfelder Allee bis zur Landesgrenze nach Berlin mit drei einzelnen Berechnungsgebieten ergänzend betrachtet worden. Auch für den östlichen Abschnitt zeigt sich in den nachfolgenden Ergebnissen, dass Betroffenheiten über den Prüfwerten festzustellen sind.

Aufgrund der weitgehend offenen Einzelhausbebauung sowie teilweise noch unbebauten Grundstücken bei großer Straßenbreite zeigt sich eine Belastung im Gesamttag von 15 Wohnungen mit 35 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A). Auch hier sind über 70 dB(A) keine Einwohner betroffen. (Abbildung 37).

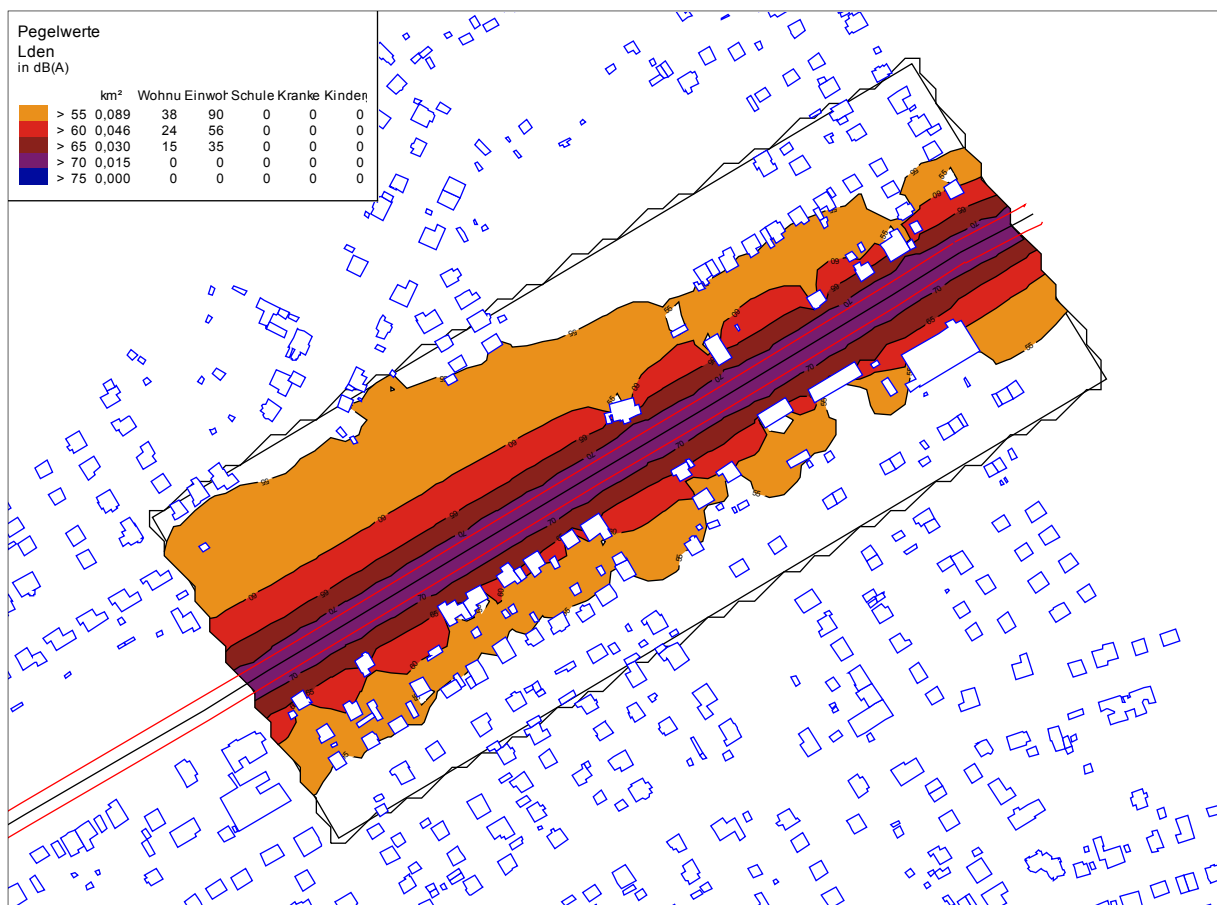


Abbildung 37 Isophonienbänder L_{DEN} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze

Auch hier ist in der Nacht die Betroffenheit etwas höher als für den Gesamttag. So sind über dem Prüfwert von 55 dB(A) insgesamt 16 Wohnungen mit 38 Einwohnern betroffen und davon noch ein Einwohner über 60 dB(A). Über 65 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 38).

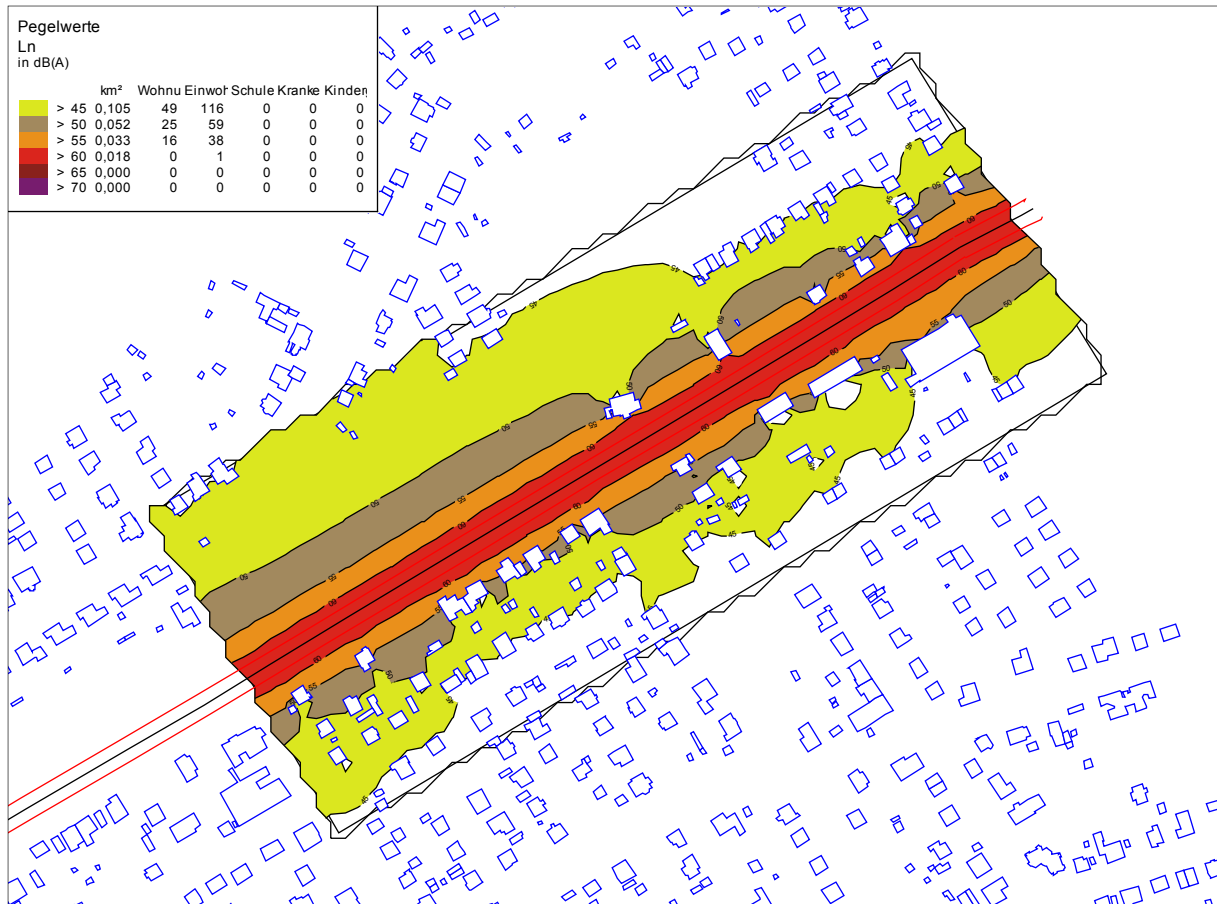


Abbildung 38 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze

4.7.18 Ruhlsdorfer Straße

Die Oberfläche der Ruhlsdorfer Straße befindet sich insbesondere an deren nördlichem Ende in einem schlechten Zustand (teils sogar Kopfsteinpflaster). Auch aus diesem Grund besteht für Lkw ein Tempolimit von 30 km/h ganztags zwischen der Ida-Kellotat-Straße und der Albert-Wiebach-Straße im nördlichen Teil sowie zwischen der A Sternstraße und der Fliederstraße weiter südlich.

Im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung wird für die Betroffenheitsanalyse der Abschnitt der Ruhlsdorfer Straße zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und der Gonfrevillestraße lärmkartiert.

Dabei zeigt sich, dass die Betroffenheit in diesem Abschnitt im Gesamttag 38 Wohnungen mit 65 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A) umfasst. Davon sind über 70 dB(A) noch 18 Wohnungen mit 31 Einwohnern betroffen, ferner gibt es einen Einwohner ohne Wohnung über 75 dB(A), was sich aufgrund der Zuweisung von Wohnungen und Einwohnern zu den Fassadenabschnitten in Zehnteln und nachfolgender Rundung auf ganze Zahlen ergibt (Abbildung 39).

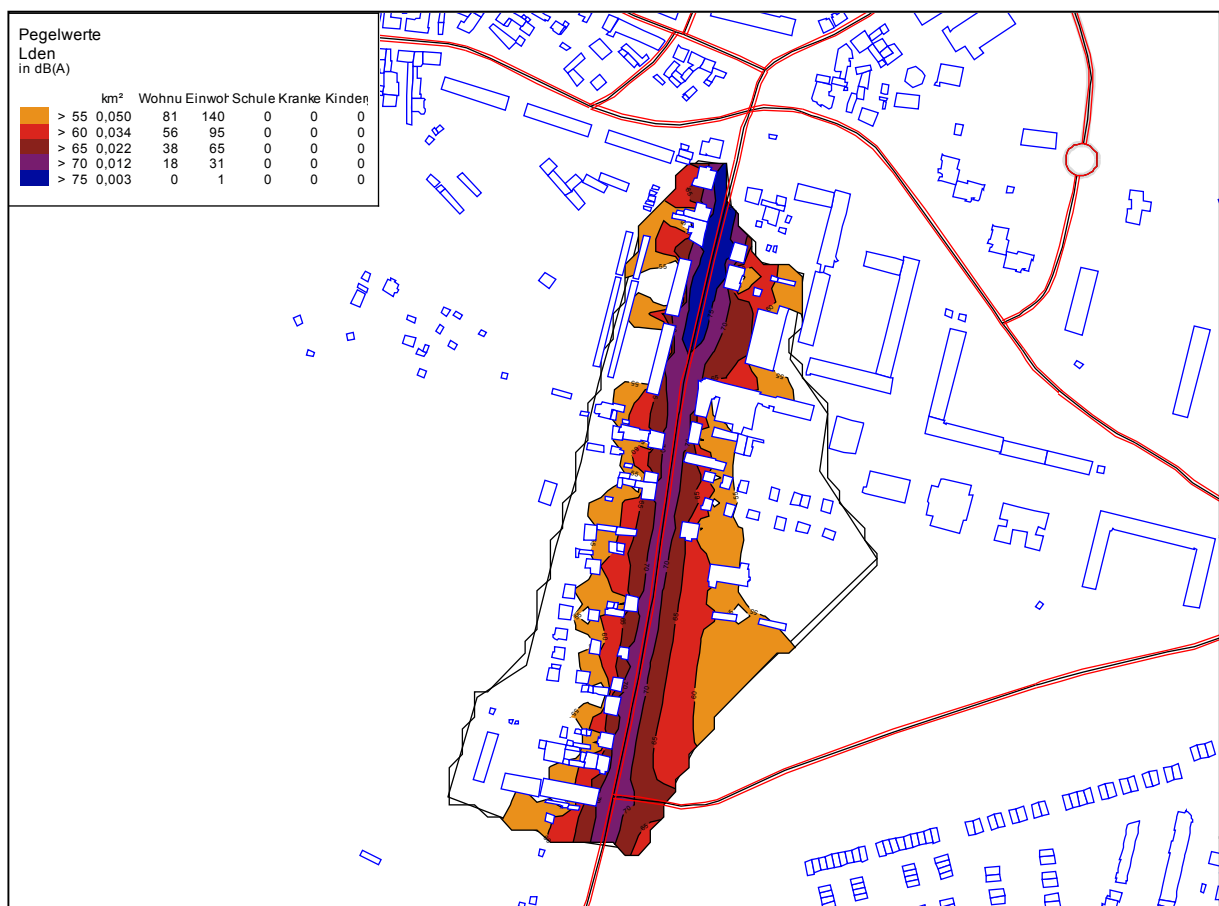


Abbildung 39 Isofonenbänder L_{DEN} entlang der Ruhlsdorfer Straße

Für die Nacht liegt eine Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) von 42 Wohnungen mit 72 Einwohnern vor, wovon 25 Wohnungen mit 42 Einwohnern von mehr als 60 dB(A) betroffen sind. Über 65 dB(A) ist eine Wohnung mit zwei Einwohnern betroffen (Abbildung 40).

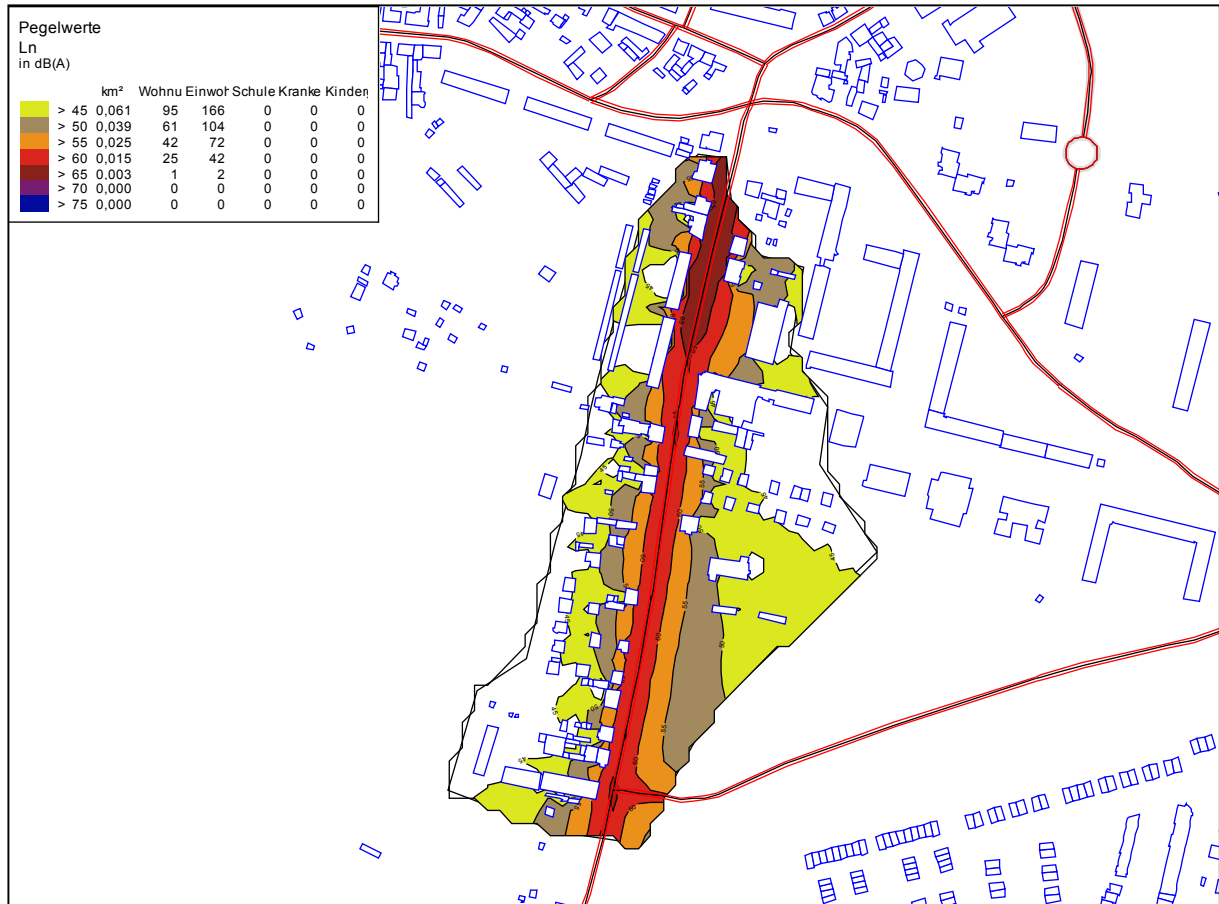


Abbildung 40 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Ruhlsdorfer Straße

4.7.19 Ruhlsdorf

Im Ortsteil Ruhlsdorf wird ein Areal um den Knotenpunkt zwischen der Teltower Straße und der Stahnsdorfer Straße untersucht. Dabei ergibt sich für den Gesamttag eine Betroffenheit von insgesamt 77 Wohnungen mit 167 Einwohnern über dem Prüfwert von 65 dB(A). Über einem L_{DEN} -Pegel von 70 dB(A) sind davon noch 20 Wohnungen mit 45 Einwohnern betroffen. Über 75 dB(A) besteht keine Betroffenheit (Abbildung 41).

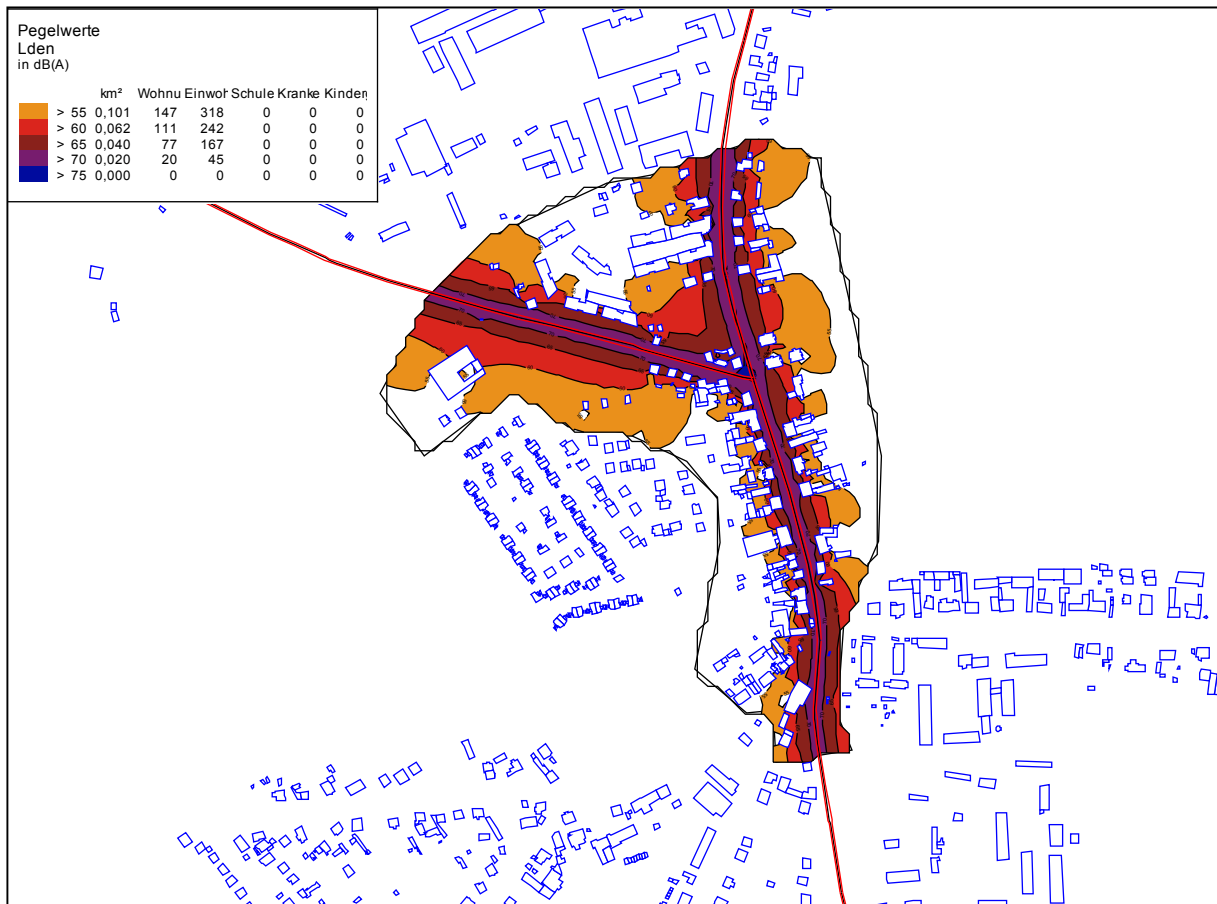


Abbildung 41 Isophonenbänder L_{DEN} in Ruhlsdorf

In der Nacht umfasst die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) 87 Wohnungen mit 190 Einwohnern, wovon 34 Wohnungen mit 74 Einwohnern über 60 dB(A) betroffen sind. Eine Wohnung mit drei Einwohnern davon befindet sich darüber hinaus in der Klasse über 65 dB(A).

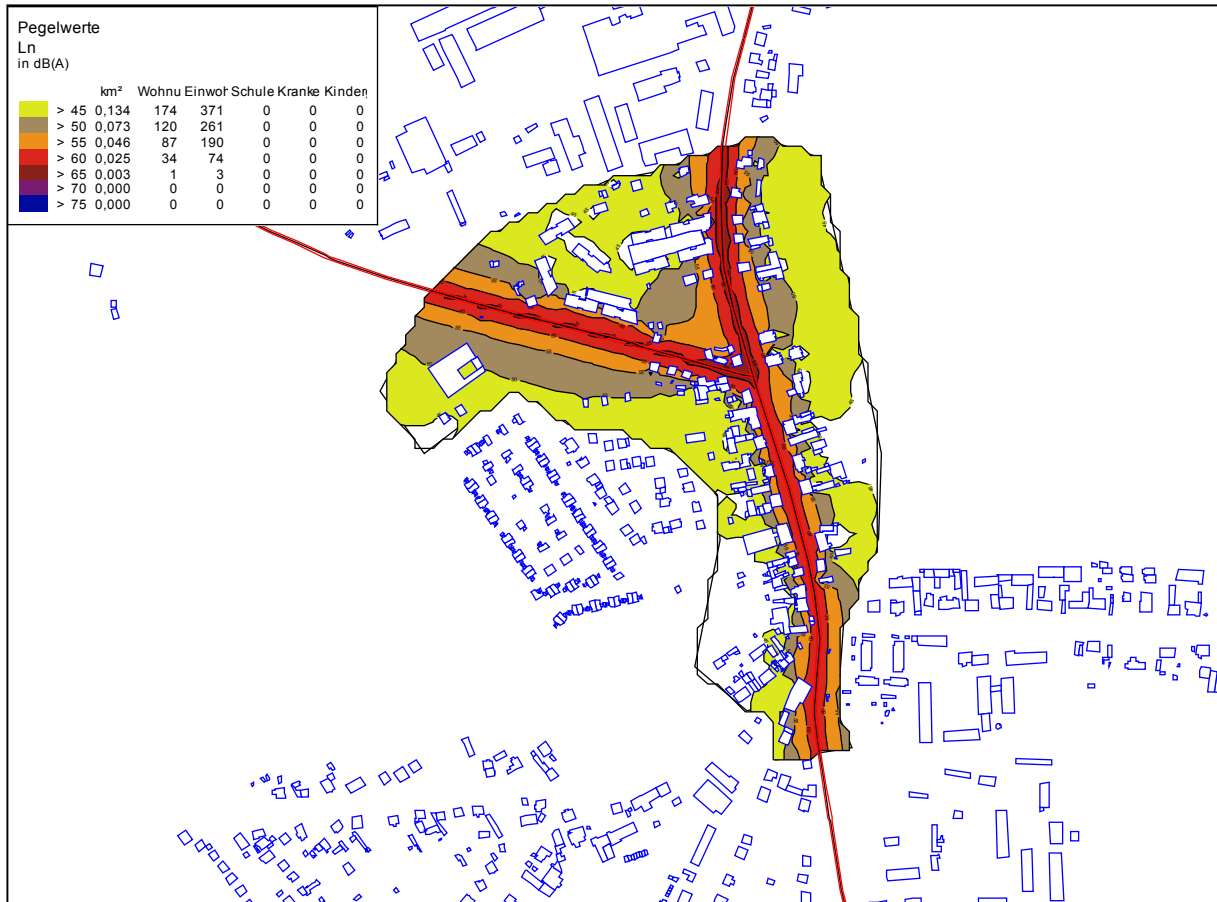


Abbildung 42 Isophonenbänder L_{Night} in Ruhlsdorf

4.8 Schienenverkehrslärm

Für die Betrachtung des Schienenverkehrslärms wäre die S-Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof Teltow-Stadt und der Gemeindegrenze relevant. Für die Kartierung von Eisenbahnanlagen, zu denen auch die Strecken der Berliner S-Bahn gehören, ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Zurzeit (April 2013) liegen noch keine Kartierungsergebnisse vor, sodass auf den Schienenverkehrslärm nicht eingegangen werden kann.

Die Stadt Teltow hat in den vergangenen Jahren versucht, vom Eisenbahn-Bundesamt Informationen über den Stand der Kartierungsarbeiten zu erhalten. Es wurde angegeben, dass es anhaltende Probleme bei den Datenformaten zur Übergabe der Grundlagendaten von der Deutschen Bahn an das EBA gab.

4.9 Ruhige Gebiete

Als ruhiges Gebiet könnte das Areal zwischen Weinbergsweg und Schenkendorfer Weg in Betracht gezogen werden. Durch die Nähe zu Berlin könnte man hier auch die Kriterien, die für ruhige Gebiete in Ballungsräumen (innerstädtische Erholungsflächen) gelten, heranziehen, auch wenn Teltow offiziell nicht den Status eines Ballungsraumes innehat. Durch seine Ausdehnung

und landschaftliche Gestaltung bietet dieses Gebiet sicherlich der Bevölkerung der Stadt Teltow die Möglichkeit für Spaziergänge und ähnliche erholungsnahe Aktivitäten.

5 Lärminderungspotenziale

Um eine dauerhafte und nachhaltige Lärminderung im Stadtgebiet zu gewährleisten, sind vielfältige Maßnahmen erforderlich, die sich von kurzfristig umsetzbaren Sofortmaßnahmen bis hin zu mittel- bis langfristigen Maßnahmenkomplexen erstrecken.

Die nachfolgend betrachteten Maßnahmen bilden effektive Möglichkeiten zur Verbesserung der Schallimmissionsbelastung auch für Straßen, die mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden, wie Bundesautobahnen oder zweibahnige Bundes- oder Landesstraßen außerorts.

Ein wesentlicher Ansatzpunkt für die Lärminderung liegt in der Beruhigung des Kfz-Verkehrs durch Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrsflusses (Pegelreduktion um ca. 1 – 2 dB pro 20 km/h). Wirksame Maßnahmen hierfür sind das Errichten temporeduzierter Bereiche auf ausgewählten Abschnitten von Straßen. Zum anderen ist insbesondere auf Autobahnen eine hohe Qualität der Fahrbahnoberfläche zu gewährleisten. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Minderungspotenziale einzelner Maßnahmen.

Tabelle 2 Übersicht Lärminderungspotenziale

Maßnahme	Lärminderungspotential	Beschreibung	Zeitraum
Ortsumfahrung, Rück-/ Umbau von Straßen	- 3 dB(A) - 10 dB(A)	bei Halbierung der Verkehrsmenge bei Reduzierung der Verkehrsmenge um 90 %	l
Lenkung des Lkw-Verkehrs	ca. - 3 dB(A) ca. - 5 dB(A)	bei Reduzierung des SV-Anteils von 5 % auf 0 % bei Reduzierung des SV-Anteils von 10 % auf 0 %	m
Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	-2,4 dB(A)	bei Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, gilt auch für Tempo 30-Zonen	k
Signalsteuerung ("Grüne Welle")	-2 bis -3 dB(A)	Homogenisierung des Fahrverlaufs	m
Nachabschaltung von LSA	bis 3 dB(A)	in Knotenpunktsbereichen	k
Lärmindernder Fahrbahnbelag	- 2 dB(A) -3 bis -7 dB(A)	Splitt-Mastix-Belag gegen Asphaltbeton Ersatz unebener Pflasterdecken durch Splitt-Mastix-Asphalt (bei 50 km/h)	m
veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten	bis -4 dB(A)	abhängig vom Abstand des Immissionsortes zur Straßenachse	m
Lärmschutzwände- und wälle	-5 bis -15 dB(A)	in Abhängigkeit von Höhe und Länge	m
Schadensbeseitigung bei Straßenoberflächen	-1 bis -2 dB(A)	Erneuerung schadhafter Straßenoberflächen	m

5.1 Kurzfristige Maßnahmen

Kurzfristig lassen sich in der Regel nur Maßnahmen umsetzen, die wenig aufwendige Planung und kaum nennenswert bauliche Änderungen erfordern. Dies sind in erster Linie straßenverkehrsrechtliche und verkehrslenkende bzw. in den Verkehrsablauf eingreifende Maßnahmen.

Beispiele sind ganztägige oder zumindest nächtliche Geschwindigkeitsreduzierungen oder auch nächtliche Verbote für den Lkw-Durchgangsverkehr.

Zur Verstetigung des Verkehrsablaufs können nächtliche Abschaltungen von Lichtsignalanlagen (LSA) beitragen, wo dies ohne Einbußen bei der Verkehrssicherheit möglich ist. Ebenso zählt dazu die Umstellung von LSA auf verkehrabhängige Betriebsarten, wie z. B. Fußgängersignalanlagen, die nur auf Anforderung den Kraftfahrzeugverkehr unterbrechen.

5.2 Mittelfristige Maßnahmen

Hier sind beispielsweise Maßnahmen einzuordnen, die auch Ziele der Verkehrsplanung und der Förderung umweltfreundlichen Verkehrsverhaltens sind. Dazu gehört die Reduzierung der Anteile des motorisierten Individualverkehrs durch Verbesserung des ÖPNV-Angebots, durch bessere Verknüpfungen, durch sichere und bequeme Umsteigemöglichkeiten, sowie durch sichere und gute Radverkehrs- und Fußweganlagen. Auch Park+Ride- und Kiss+Ride¹²-Förderung können zur Reduzierung von Gesamt-MIV-Fahrleistungen beitragen.

5.3 Langfristige Maßnahmen

Dem langfristigen Zeithorizont werden Maßnahmen zugeordnet, die größere bauliche Aufwendungen erfordern, eines größeren zeitlichen Vorlaufs zur Planung, Abstimmung und Genehmigung bedürfen, oder langfristige Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer bedingen.

In diesen Zeithorizont gehören z. B. die Förderung der ÖPNV-Nutzung (Bahn, Bus), aber auch die Erhöhung der Anteile des Rad- und Fußgängerverkehrs im Nahbereich. Ebenso gehört dazu die Senkung von Durchgangsverkehrsanteilen in Straßen mit stark überwiegender Wohnnutzung, wie z. B. der Bau von Ortsumgehungen, oder wie in Teltow innerörtliche Entlastungen durch Straßenneubau (Nord- und Ostspange).

Bei Straßen für höhere Geschwindigkeiten können neben dem Bau von aktivem Schallschutz (Lärmschutzwände und -wälle) auch lärmarme Straßenoberflächen hergestellt werden.

¹² eine Person wird als Pkw-Mitfahrer zu einer Haltestelle des ÖPNV gebracht bzw. von dieser abgeholt.

6 Thesen zur Lärminderung

Für die Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen im Rahmen der weiteren Planungen zum Lärmaktionsplan für die Stadt Teltow lassen sich zusammenfassend folgende Thesen formulieren:

1. Lärmaktionsplanung entspricht nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplanung,
2. Lärminderung wirkt sich positiv auf die Entwicklung und das Image der Stadt aus,
3. lärmrelevante Maßnahmen sind in ihren Wechselwirkungen integriert zu betrachten und im Sinne einer gesamtgemeindlichen Lärminderung zu beurteilen,
4. Zweck der Lärmaktionsplanung ist Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität aller Bewohner einer Kommune und beachtet sämtliche Aspekte der Stadtentwicklung,
5. Lärminderungsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, der den Willen der Politik voraussetzt, um sinnvoll und dauerhaft wirken zu können.

7 Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

Nach dem Lärminderungs- und Luftreinhalteplan 2006 kam es zu einigen Änderungen in der Verkehrsinfrastruktur der Stadt Teltow. So wurde das Spangensystem (bestehend aus Nord-, Ost- und Bogenspanne) gebaut und in Betrieb genommen und trug bisher schon deutlich zur Entlastung der Potsdamer Straße und des historischen Ortskernes bei, was von den Einwohnern sicherlich mit einem Rückgang der Lärmbelastung wahrgenommen wurde.

Für die Ruhlsdorfer Straße läuft zur Zeit ein Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und dem Bahnübergang nahe des ehemaligen Teltomat-Geländes.

Die Stadt Teltow hat im Jahr 2006 einen Lärminderungs- und Luftreinhalteplan erarbeiten lassen und dessen Ergebnisse als Lärmaktionsplan der Stufe 1 verwendet und dem damaligen Brandenburgischen Landesumweltamt (LUA) gemeldet.

7.2 Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung 2013

Für das Hauptstraßennetz wird Tempo 30 in der Nacht (22–6 Uhr) als eine kurzfristige und kostengünstige Maßnahme untersucht. Erwartet werden kann durch eine Geschwindigkeitsverringern von 50 auf 30 km/h eine Emissionsreduktion um etwa 2,5 dB(A).

Bei hohen Betroffenzahlen kann daraus ein enormer Nutzen im Hinblick auf die Gesundheitsrelevanz der Nachtruhe entstehen, welcher den Nachteil der langsamen Geschwindigkeit im Verkehrsablauf aufwiegen kann. Im Einzelfall ist jedoch stets - neben dem Einvernehmen mit der letztendlich entscheidenden Straßenverkehrsbehörde - eine Abwägung nötig.

Die Beschränkung der Maßnahme auf den sensiblen Nachtzeitraum trägt zudem auch dem Gesundheitsschutzaspekt der Lärmaktionsplanung Rechnung.

Tempo 30 in der Nacht wird auf folgenden Teilstücken untersucht:

- ▶ Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Saganer Straße (mehrere Teilabschnitte)
- ▶ Knotenpunktbereich Iserstraße / Elbestraße
- ▶ Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Ortsausgang (mehrere Teilabschnitte)
- ▶ Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Landesgrenze (mehrere Teilabschnitte)
- ▶ Ruhlsdorfer Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Gonfrevillestraße
- ▶ Ortsteil Ruhlsdorf, zentraler Bereich

Auf einzelnen Abschnitten kann selbstverständlich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsentwicklungskonzepts der Stadt die Tempo-30-Anordnung auf den gesamten Tag ausgedehnt werden, was dann natürlich auch einen positiven Effekt auf die Gesamttags-Belastung durch Umgebungslärm hätte.

Durch Teilnehmer an der Bürgerversammlung ist auf eine besonders störende Lärmquelle hingewiesen worden, die durch eine Maßnahme bekämpft werden sollte. Es wurde angemerkt, dass speziell auf der Lichterfelder Allee nachts ab 3 oder 4 Uhr Logistikfahrzeuge mit in Betrieb befindlichen Fahrzeugkühlaggregaten zu Aufweckreaktionen führen. Auf das Thema wird im Kapitel 7.3 weiter eingegangen.

7.3 Nächtliche Nutzung von Fahrzeugkühlaggregaten

Von Anwohnern der Lichterfelder Allee wurde angemerkt, dass das größte Problem dort die Fahrzeugkühlgeräte der vielen Logistikfahrzeuge seien, die in der Nacht (zwischen 3 und 4 Uhr) beginnen, von den regionalen Verteiler-Standorten aus z. B. die Filialen der Verbrauchermärkte und Discounter in Berlin zu beliefern.

Dies ist ohne Weiteres nachvollziehbar, wenn man weiß, wie problematisch nächtliche Anlieferungen solcher Fahrten an den Zielorten sind, wo es bei Wohnnutzung im Umfeld kaum möglich ist, eine lärmtechnische Verträglichkeit für den Betrieb heutiger Fahrzeugkühlaggregate nachzuweisen.

Insofern ist es glaubhaft, dass Anwohner der Straße durch solche Kühlaggregate geweckt werden, und dass sie sagen, dass man sich mit dem Verkehr allein noch „arrangieren könne“, dass aber die Kühlaggregate sehr stark stören.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Knesebeckbrücke (Zehlendorfer Chaussee nach Berlin) für Lkw generell gesperrt ist. In der Diskussion wurde weiterhin angemerkt, dass auch die Nachbargemeinde Kleinmachnow bereits versucht habe, den Lkw-Verkehr nach Berlin zu unterbinden. Wenn man dazu noch berücksichtigt, dass auch die Einfahrt von Großbeeren nach Lichterfelde-Süd durch die Osdorfer Straße für Lkw vollständig gesperrt ist, wird klar, dass sich die Problematik für die wenigen vorhandenen Ein- bzw. Ausfallstraßen zwischen Berlin und Brandenburg gerade im Bereich von Teltow und seinen Nachbargemeinden sehr verschärft.

Hierzu wäre es auf einer gemeindeübergreifenden Ebene wie dem Landkreis (oder mehreren) erforderlich, ein Lkw-Führungskonzept gemeinsam mit den übrigen betroffenen Gemeinden zu erarbeiten.

Im Nachgang zur Bürgerversammlung hat sich herausgestellt, dass nach der 32. BImSchV¹³ Fahrzeugkühlaggregate (Ziffer 15 im Anhang der 32. BImSchV) in Wohngebieten (reinen, allgemeinen oder besonderen) oder anderen ähnlich geschützten Gebieten (Kleinsiedlungsgebieten, Sonder-Erholungsgebieten, Kur- und Klinikgebieten sowie Gebieten für die Fremdenbeherbergung) zwischen 20.00 Uhr und 7.00 Uhr nicht betrieben werden dürfen.

Davon ausgenommen sind Bundesfernstraßen und bundeseigene Schienenwege, die durch solche Gebiete führen. Die Länder können für Landesstraßen und nichtbundeseigene Schienenwege

¹³ 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV), 29.08.2002

die Geltung dieses Betriebsverbotes einschränken. Laut telefonischer Nachfrage beim LUGV ist von einer solchen ergänzenden Regelung des Landes Brandenburg nichts bekannt.

Wenn also der nächtliche Betrieb von Fahrzeugkühlaggregate in Wohngebieten unzulässig ist, muss geprüft werden, wie das Ordnungsamt der Stadt Teltow, das vermutlich für die Verfolgung von Verstößen gegen das Bundes-Immissionsschutzgesetz zuständig ist, diesem Verbot Geltung verschaffen kann.

Zu prüfen wären auch die Sonderfälle, wo z. B. die Grundstücke auf einer Seite einer Straße im Wohngebiet liegen, auf der anderen Seite aber in einem Misch- oder Gewerbegebiet.

Da es sich bei der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmverordnung) um eine bereits in Kraft befindliche Verordnung zum Lärmschutz der Bevölkerung handelt, liegt eigentlich keine Notwendigkeit zum Beschluss einer Maßnahme vor. Teil des Lärmaktionsplanes sollte höchstens eine Feststellung der Stadtverordneten sein, dass sich die Stadt mit ihrer Verwaltung für die Umsetzung dieser Verordnung verstärkt einsetzen wird.

7.4 Förderung einer CO₂-mindernden Mobilität

Gegenwärtig befinden sich Elektro-Fahrräder mit Lithium-Ionen-Akkumulatoren in einer Phase sich vergrößernder Popularität sowie steigender Absatzzahlen und damit einhergehend sinkender Preise. Natürlich soll nicht verschwiegen werden, dass die Preise für die Fahrräder aber auch für die Akkumulatoren hoch sind, die Lebensdauer der Akkumulatoren nur mit 500 bis 1.000 Ladezyklen angegeben wird und die Verwendung gerade des Rohstoffs Lithium auch kritisch gesehen werden kann.

Die Stadt Teltow beabsichtigt, in einem Modellprojekt am S-Bahnhof Teltow (Stadt) eine Fahrrad-Abstellstation mit acht Ständen zur Aufladung der Fahrrad-Akkumulatoren einzurichten. Damit ist die Erwartung verbunden, dass Fahrradnutzer auch bei etwas größeren Entfernungen zu Bike + Ride animiert werden. Die Herstellung der Fahrrad-Abstellstation soll in Kürze erfolgen, sodass diese noch im Jahr 2013 den Nutzern zur Verfügung stehen wird.

Wenn diese acht Stände am Tag drei Mal genutzt werden würden, wäre das vermutlich schon eine hoch geschätzte Auslastung. Somit könnten höchstens jeweils 24 Kfz-Hin- und Rückfahrten durch Fahrrad-Fahrten ersetzt werden. Für eine Abschätzung wird deshalb angesetzt:

Ersatz von Kfz-Fahrten:

- ▶ **am Tag (12 Stunden): 3,5 Fahrten/h; Summe: 42 Fahrten**
- ▶ **am Abend (4 Stunden): 2 Fahrten/h; Summe: 8 Fahrten**
- ▶ **in der Nacht (8 Stunden): 1 Fahrten/h; Summe: 8 Fahrten**

Die Summation ergibt somit sogar insgesamt 58 eingesparte Fahrten.

Wenn dies im Umfeld des S-Bahnhofs auf eine einzelne Straße konzentriert wäre, würde im günstigsten Fall (Gonfrevillestraße mit ca. 2.500 Kfz/24h) die L_{DEN} -gewichtete Emission um 0,13 dB(A) abnehmen.

Auf die Mahlower Straße (ca. 18.500 Kfz/24h) in nur einer Richtung (Ruhlsdorfer Platz) angewendet, ergäbe sich bei der L_{DEN} -Gewichtung eine Emissionsminderung um 0,02 dB(A).

Realistischer wäre eine netzweite Verteilung der Fahrteneinsparungen, die selbst in Bahnhofsnähe auf den Hauptstraßen eine Emissionsminderung von höchstens 0,01 dB(A) erreicht, auf Nebenstraßen in Bahnhofsnähe maximal 0,05 dB(A). Ab ca. 1 km Entfernung vom Bahnhof liegt die Emissionsminderung dann wegen der Verteilung in der Fläche vermutlich nur noch im Bereich von Tausendstel Dezibel.

Eine Lärminderungsabschätzung im Sinne von Betroffenheitsreduktion lässt sich damit nicht machen. Dennoch ist natürlich klar, dass ein – wenn auch bei acht Stellplätzen nicht messbarer – positiver Lärminderungseffekt da sein muss.

Insofern ist klar zu befürworten, dass Anstrengungen zur verstärkten Nutzung nachhaltigerer Mobilität unternommen werden – auch wenn dies sehr langfristig angelegte Maßnahmen sind, bis sich aus dem Rückgang der Kfz-Nutzung tatsächlich eine messbare Lärminderung ergeben kann.

7.5 Wirkungsabschätzung für die Maßnahmevorschläge

7.5.1 Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz

Auf der Potsdamer Straße gilt in der Nacht bereits Tempo 30 für Lkw zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und der Elbestraße. Das Potenzial zur Lärminderung durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen ist damit schon zu einem gewissen Teil erschöpft, jedoch soll hier dennoch ein nächtliches Tempo-30-Gebot für alle Kraftfahrzeuge untersucht werden.

Zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und dem Puschkinplatz würde in der Klasse über 65 dB(A) immerhin eine Reduktion der betroffenen Wohnungen von 11 auf 5 und der betroffenen Einwohner von 23 auf 9 auftreten. Somit würde in dieser Klasse mehr als die Hälfte der Betroffenen entlastet. In der Klasse über 60 dB(A) sänke die Anzahl der Betroffenen von 114 auf 100. Insgesamt wären über dem Prüfwert von 55 dB(A) noch 76 Wohnungen mit 179 Einwohnern betroffen (ohne Maßnahme: 81 Wohnungen mit 193 Einwohnern) (Abbildung 44).

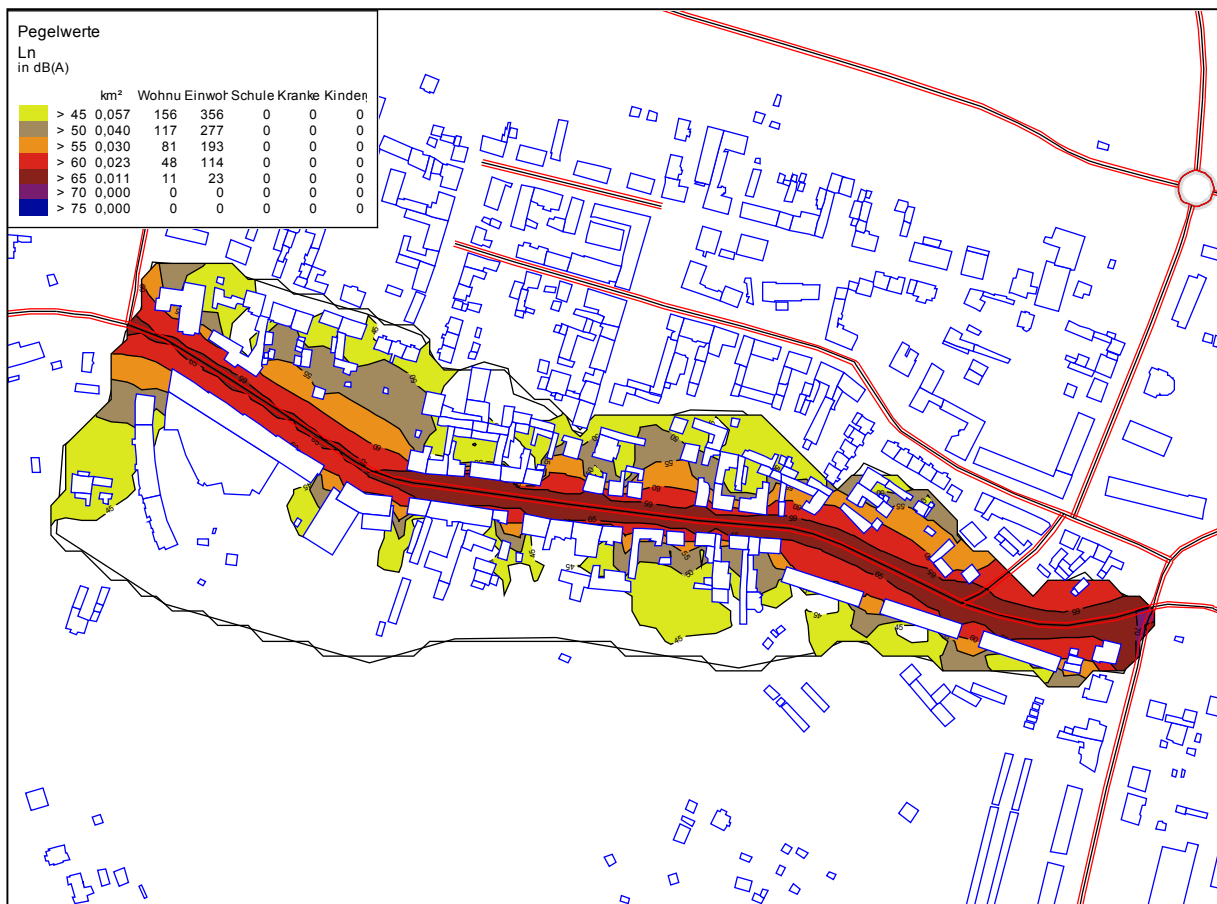


Abbildung 43 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Ruhlsdorfer Platz, Tempo 50 nachts



Abbildung 44 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Ruhlsdorfer Platz, Tempo 30 nachts

Tempo 30 in der Potsdamer Straße zwischen Sandstraße und Lindenstraße (ergänzend)

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Betrachtungen in diesem Abschnitt soll die Wirkung einer ganztägigen Tempo-30-Maßnahme zwischen der Sandstraße und der Lindenstraße untersucht werden. Diese Maßnahme ist zunächst nur als Option bzw. Ergänzung zu nächtlichen Tempo-30-Maßnahmen in der Potsdamer Straße zu verstehen. Es sollte zunächst der Gesundheitsschutz der Bevölkerung sichergestellt sein, wobei Tempo 30 nachts darauf abzielt, dass die Anwohner im Nachtzeitraum auch tatsächlich zu Hause sind und von der Maßnahme erreicht werden (z.B. hinsichtlich der Qualität des Nachtschlafes). Darauf aufbauend kann man punktuell über Tempo 30 ganztags nachdenken. Im Abschnitt der Potsdamer Straße zwischen Lindenstraße und Sandstraße ist für diese Überlegung die Lage der dichten Bebauung ausschlaggebend, die sich in einem nur sehr geringen Abstand zur Straße befindet, wodurch es zu sehr hohen Immissionswerten kommt, welche durch Reflexion an der gegenüberliegenden Häuserfront noch verstärkt werden. Die festgestellte Betroffenheit in hohen Pegelbereichen im Gesamttag sollte auch beim Heranziehen der Lärmschutz-Richtlinien-StV Maßnahmen nach sich ziehen. Da dieser Teil der Altstadt zudem eine Funktion als Geschäfts- und Einkaufsstraße besitzt, ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auch tagsüber ein Ziel, für das Tempo 30 angemessen und vertretbar erscheint. Im Folgenden (Abbildung 45 und Abbildung 46) wird diese Variante isoliert von den

vorangegangenen Maßnahmenvorschlägen betrachtet, wobei angenommen wird, dass auf den Teilstücken Lindenstraße–Ruhlsdorfer Platz und Sandstraße–Puschkinplatz keine weiteren geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen stattfinden. Das bringt den Vorteil, dass in der Gesamttagesauswertung (Pegel L_{DEN}) für den gesamten Abschnitt zwischen Ruhlsdorfer Platz und Puschkinplatz sichergesellt ist, dass Veränderungen der Betroffenenanzahl ihre Ursache nur in der Maßnahme zwischen Sand- und Lindenstraße haben. Die Auswertung muss auch zwangsläufig über eine L_{DEN} -Betrachtung erfolgen, da es sich eine ganztägige Maßnahme handelt.

Durch die Maßnahme sinkt die Betroffenenanzahl über dem L_{DEN} -Prüfwert (65 dB(A)) im Abschnitt von 180 auf 175 Einwohnern. In der zweiten Klasse über dem Prüfwert kann die Anzahl der Betroffenen von 101 auf 96 gesenkt werden, in der dritten Klasse von 11 auf 4 (Abbildung 45 und Abbildung 46). Die Betroffenenrückgänge finden nur im besagten Abschnitt zwischen Sandstraße und Lindenstraße statt.

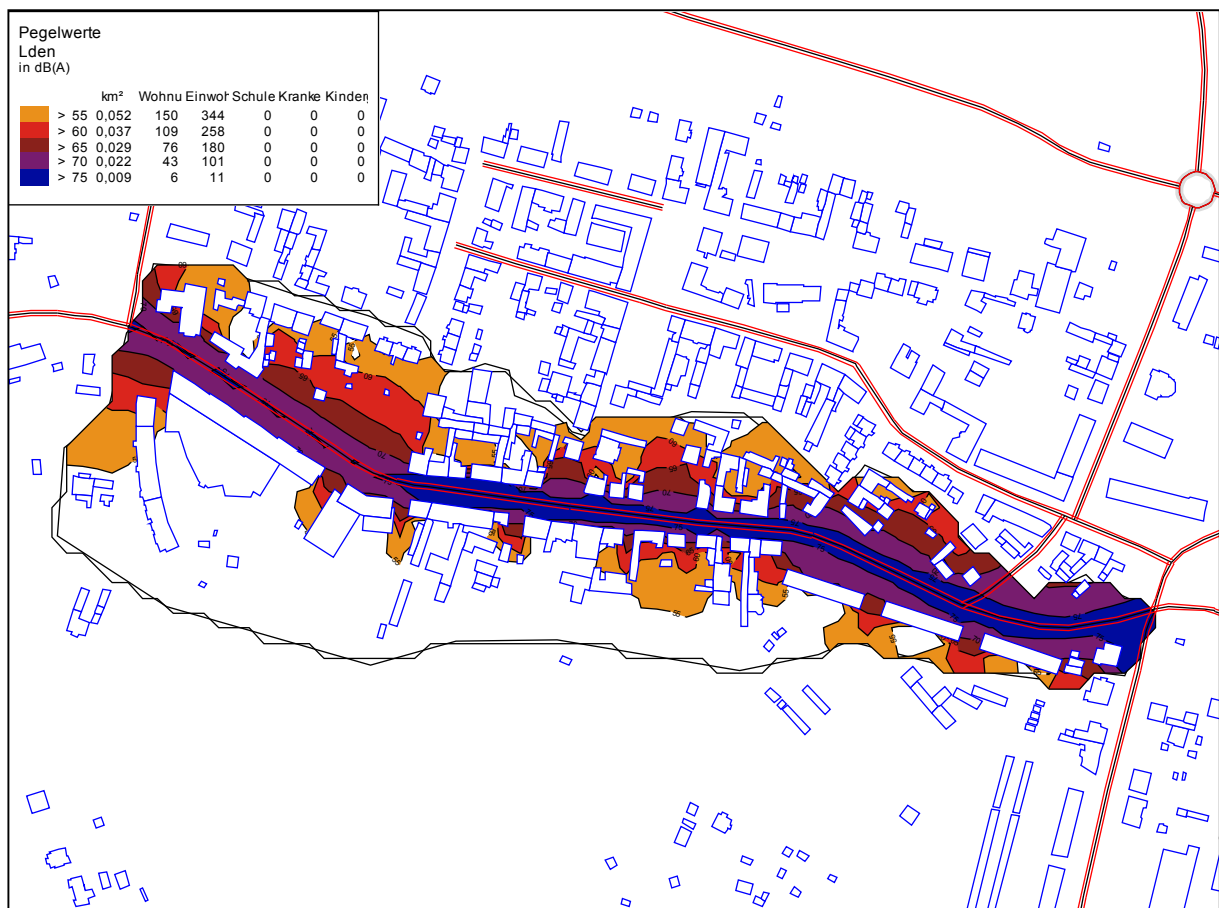


Abbildung 45 Isophonenbänder L_{DEN} in der Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Puschkinplatz, Tempo 50

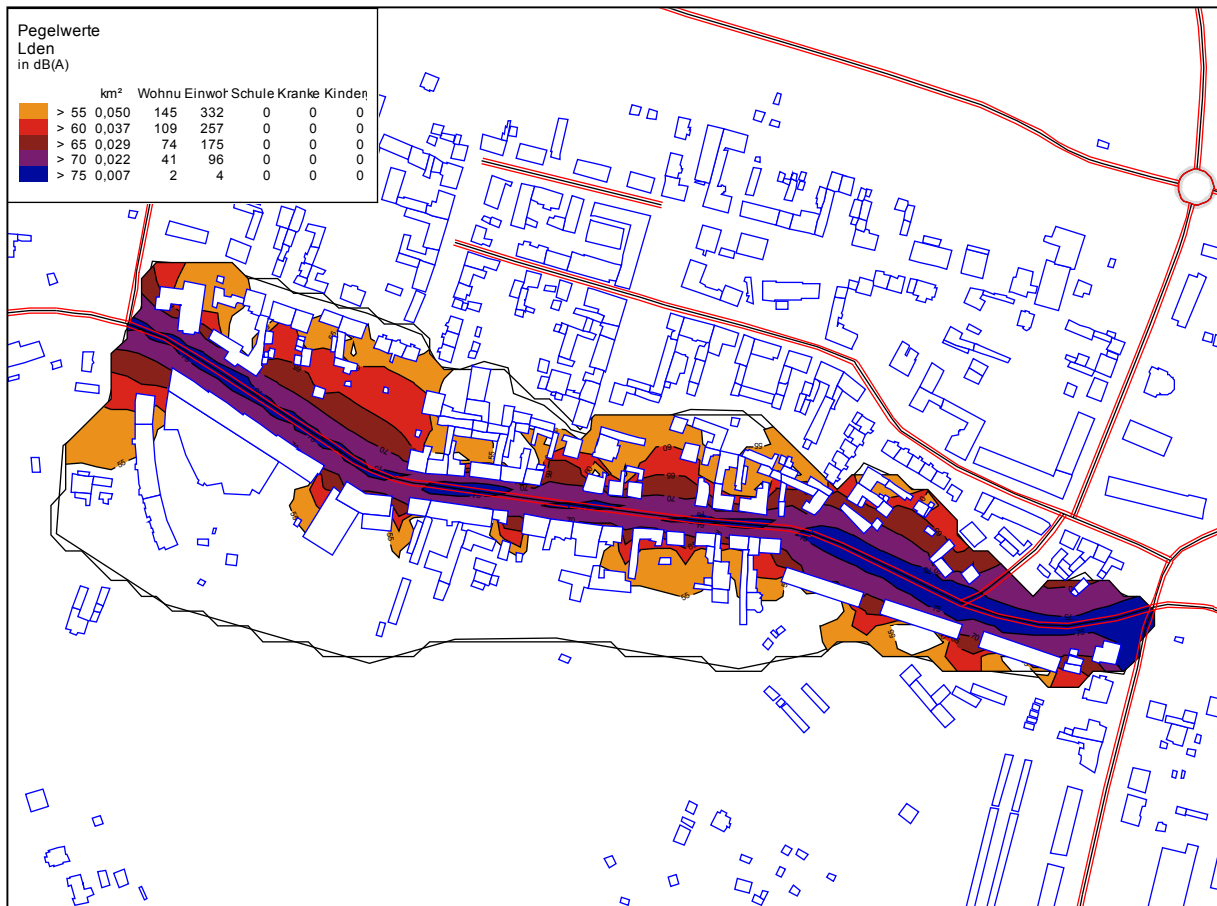


Abbildung 46 Isophonenbänder L_{DEN} in der Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Puschkinplatz, Tempo 30 zwischen Sandstraße und Lindenstraße, sonst Tempo 50

In seiner Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans (vgl. Anlage 8) forderte ein Bürger eine Untersuchung, in der die Auswirkungen der Verlängerung dieser optionalen Maßnahme einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Potsdamer Straße zwischen der Sandstraße und der Lindenstraße auf den Abschnitt zwischen Lindenstraße und Ruhlsdorfer Platz betrachtet werden soll. Es wird daher nachfolgend ein Vergleich folgender Varianten durchgeführt:

- ▶ **Variante 1: Tempo 30 ganztags nur zwischen Sandstraße und Lindenstraße**
- ▶ **Variante 2: Tempo 30 ganztags zwischen Sandstraße und Ruhlsdorfer Platz**

Um den grundsätzlich optionalen und zusätzlichen Charakter der Maßnahme zu unterstreichen, wird in der Gesamttagesbetrachtung beider Varianten davon ausgegangen, dass gemäß dem Maßnahmenpaket dieses Lärmaktionsplans in der Nacht bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in den betreffenden Abschnitten der Potsdamer Straße gilt.

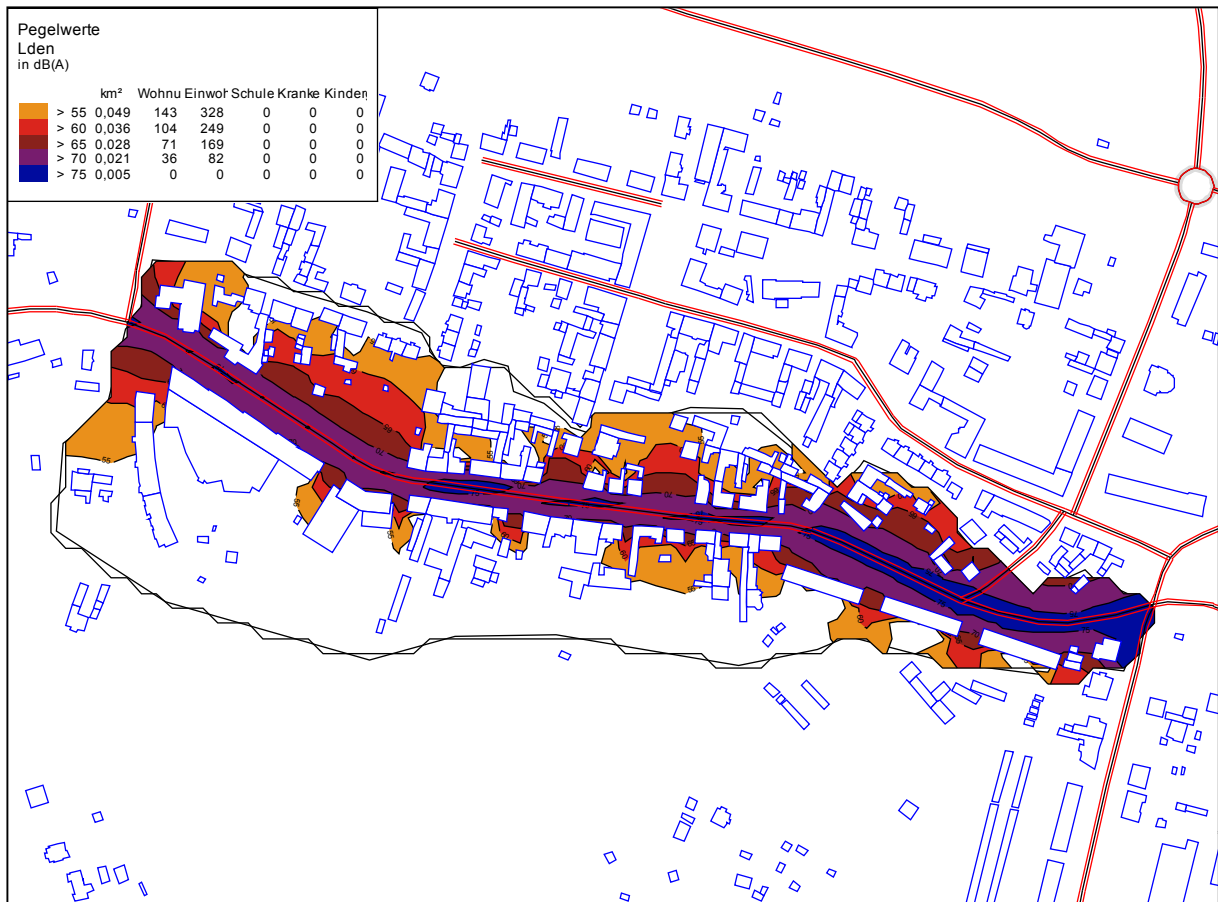


Abbildung 47 Isophonenbänder L_{DEN} in der Potsdamer Straße, Option für Tempo 30 ganztags, Variante 1

Bei der Variante 1 (Abbildung 47) stellt sich ein Rückgang der Betroffenen über dem L_{DEN} -Prüfwert im Umfang von 11 Personen ein. Über 70 dB(A) sind es 19 Betroffene weniger.

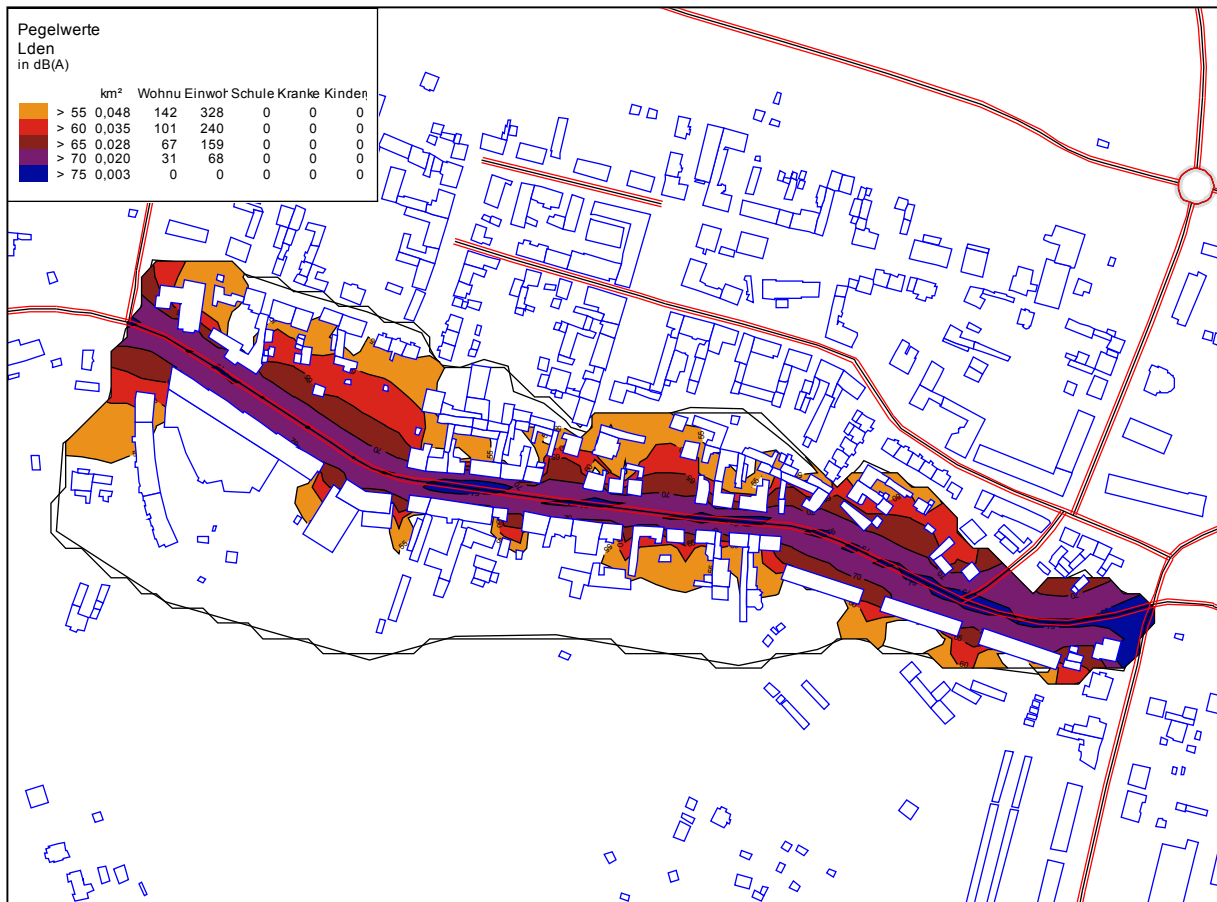


Abbildung 48 Isophonenbänder L_{DEN} in der Potsdamer Straße, Option für Tempo 30 ganztags, Variante 2

Bei der Variante 2 mit der Verlängerung des ganztägigen Tempo-30-Abschnitts bis zum Ruhlsdorfer Platz reduziert sich die Betroffenenanzahl um 21 Betroffene über dem L_{DEN} -Prüfwert. Über 70 dB(A) sind 33 Betroffene weniger zu verzeichnen.

Damit ergeben sich ein Wirksamkeitsindex von 144,4 für die Variante 1 und ein Wirksamkeitsindex von 197,2 für die Variante 2. Dabei ist zu beachten, dass diese Wirksamkeitsindices nicht mit denen der anderen (nächtlichen) Maßnahmen vergleichbar sind, da sie auf einem anderen Beurteilungszeitraum basieren. Die Fahrzeitverlängerung bei 30 km/h gegenüber 50 km/h Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und 22 Uhr beträgt bei Variante 1 bis zu 13 Sekunden, bei Variante 2 ist sie dagegen mit 24 Sekunden nahezu doppelt so groß. Besonders bei einer Maßnahme tagsüber stellt die Fahrzeitverlängerung ein wichtiges Kriterium bei der Umsetzungsfähigkeit dar, da Belange des Lärmschutzes der Bevölkerung und des Verkehrsablaufs im Ermessen der entscheidenden Behörde abgewogen werden müssen. Fahrzeitverlängerungen dürften sich tagsüber weitaus negativer auswirken als in der Nacht, in der dadurch nur ein Bruchteil des Verkehrs beeinträchtigt wird. Auch dies ist einer der Gründe, warum grundsätzlich Tempo 30 in der Nacht favorisiert wird, Tempo 30 ganztags dagegen nur an Stellen, die dies auch wirklich rechtfertigen.

7.5.2 Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg

Zwischen dem Puschkinplatz und dem Striewitzweg würde sich auf der Potsdamer Straße vor allem in der Klasse über 65 dB(A) eine Verbesserung einstellen. Die Betroffenheit in dieser Klasse würde sich um die Hälfte von 6 Wohnungen mit 12 Einwohnern auf 3 Wohnungen mit 6 Einwohnern reduzieren. Insgesamt bliebe die Anzahl der Betroffenen über dem Prüfwert von 55 dB(A) jedoch unverändert (Abbildung 50).

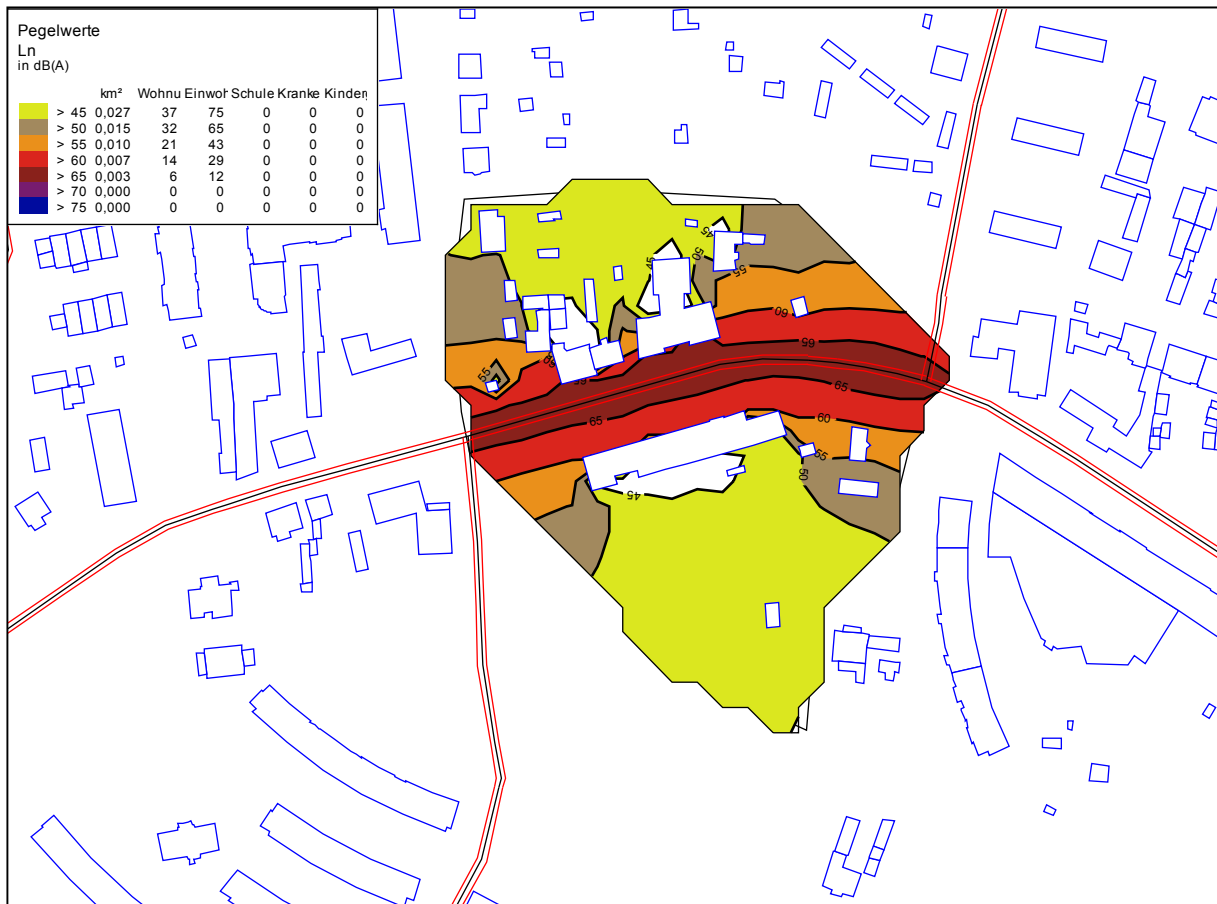


Abbildung 49 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg, Tempo 50 nachts



Abbildung 50 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Striewitzweg, Tempo 30 nachts

7.5.3 Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße

Zwischen dem Striewitzweg und der Elbestraße kommt es durch eine nächtliche Tempo-30-Maßnahme nicht zu großen Veränderungen in den üblichen 5 dB(A)-Intervallen der Klassengrenzen. Dies bedeutet jedoch nicht zwangsläufig, dass die Maßnahme keine Wirkung zeigt (Abbildung 51 und Abbildung 52). Eine Umsetzung der Maßnahme könnte dennoch mit Hinblick auf die Maßnahmenvorschläge der angrenzenden Abschnitte der Potsdamer Straße sinnvoll sein, wenn auch eher aus Gründen des Verkehrsablaufs. Tempo 30 nachts könnte hier also als Ergänzung zu den anschließenden Abschnitten gefordert werden.



Abbildung 51 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße, Tempo 50 nachts



Abbildung 52 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Striewitzweg und Elbestraße, Tempo 30 nachts

7.5.4 Potsdamer Straße zwischen Moldaustraße und Elbestraße

Im Abschnitt der Potsdamer Straße zwischen der Moldaustraße und der Elbestraße besteht wieder ein größeres Potenzial zur Betroffenheitsverringering. So wären durch Tempo 30 in der Nacht in der Klasse über 60 dB(A) noch 43 Wohnungen mit 76 Einwohnern betroffen (ohne Maßnahme 54 Wohnungen mit 94 Einwohnern). Über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde sich durch die Maßnahme von 83 Wohnungen mit 143 Einwohnern auf 65 Wohnungen mit 112 Einwohnern reduzieren (Abbildung 54).



Abbildung 53 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Elbestraße und Moldaustraße, Tempo 50 nachts



Abbildung 54 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Potsdamer Straße zwischen Elbestraße und Moldaustraße, Tempo 30 nachts

7.5.5 Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße

Auch im Knotenpunktbereich zwischen der Iserstraße und der Elbestraße könnte durch Tempo 30 in der Nacht eine Verringerung der Betroffenenanzahl erreicht werden. So sänke dort durch die Maßnahme der Umfang der Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) von 34 Wohnungen mit 71 Einwohnern auf 10 Wohnungen mit 20 Einwohnern (Abbildung 55 und Abbildung 56). Die Maßnahme erscheint also durchaus wirkungsvoll. Grundsätzlich sollte der Abschnitt mit Tempo 30 nachts in der Iserstraße bis zum Knotenpunkt mit der Potsdamer Straße verlängert werden, da auch dort noch Wohngebäude vorhanden sind, die in den Bereich der Betroffenheit fallen. Perspektivisch ist zudem eine Wohnnutzung in der Iserstraße 2a geplant, so dass dort auch mit einer nennenswerten Anzahl an Betroffenen zu rechnen sein wird.



Abbildung 55 Isophonenbänder L_{Night} am Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße, Tempo 50 nachts



Abbildung 56 Isophonenbänder L_{Night} am Knotenpunkt Iserstraße / Elbestraße, Tempo 30 nachts

7.5.6 Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße

Im Bereich der Großwohnblöcke entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße könnten durch Tempo 30 in der Nacht einige Wohnungen entlastet werden. Die Betroffenheit in der Klasse über 60 dB(A) sänke von 16 Wohnungen mit 33 Einwohnern auf 4 Wohnungen mit 7 Einwohnern. Insgesamt würde sich über dem Prüfwert eine Entlastung von 169 Wohnungen mit 321 Einwohnern auf 99 Wohnungen mit 181 Einwohnern einstellen (Abbildung 58).

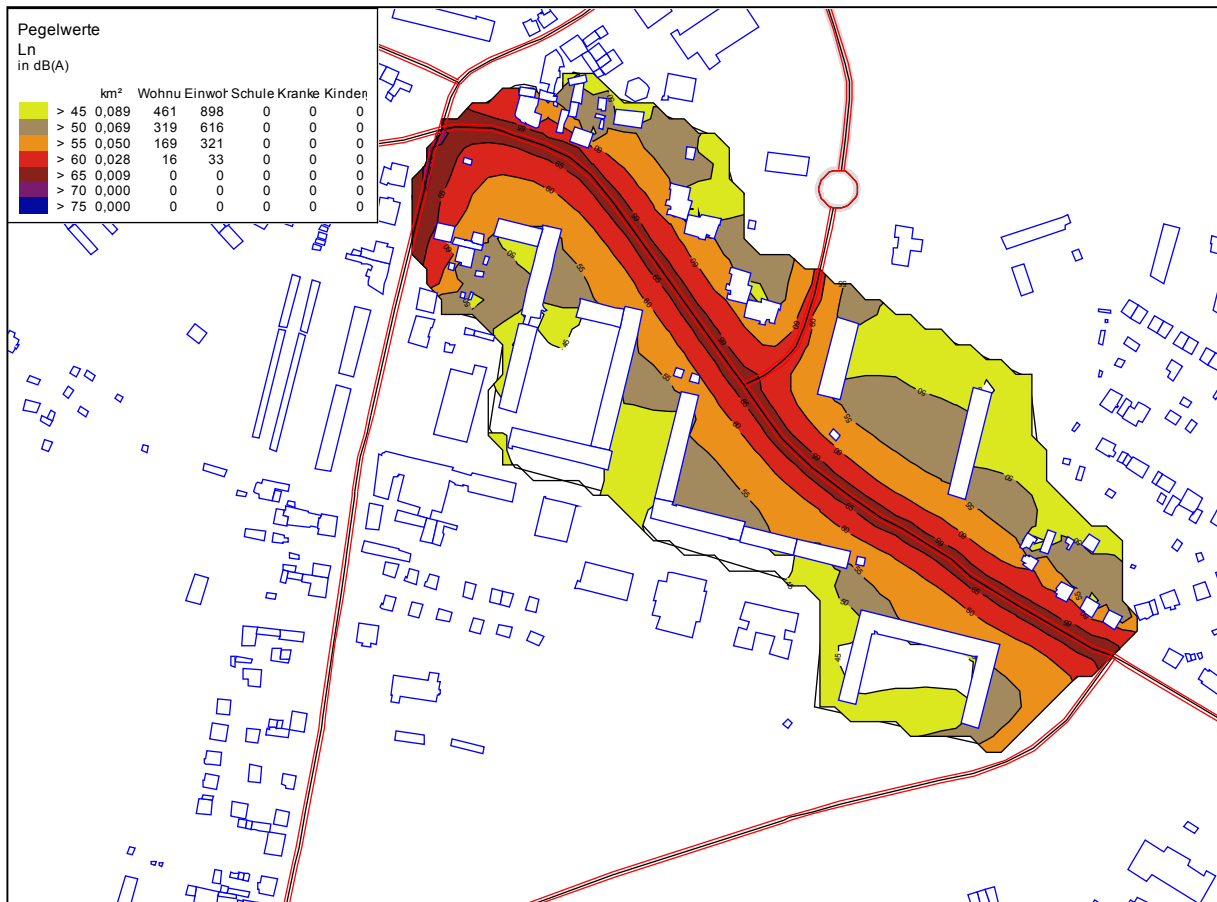


Abbildung 57 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Gonfrevillestraße, Tempo 50 nachts

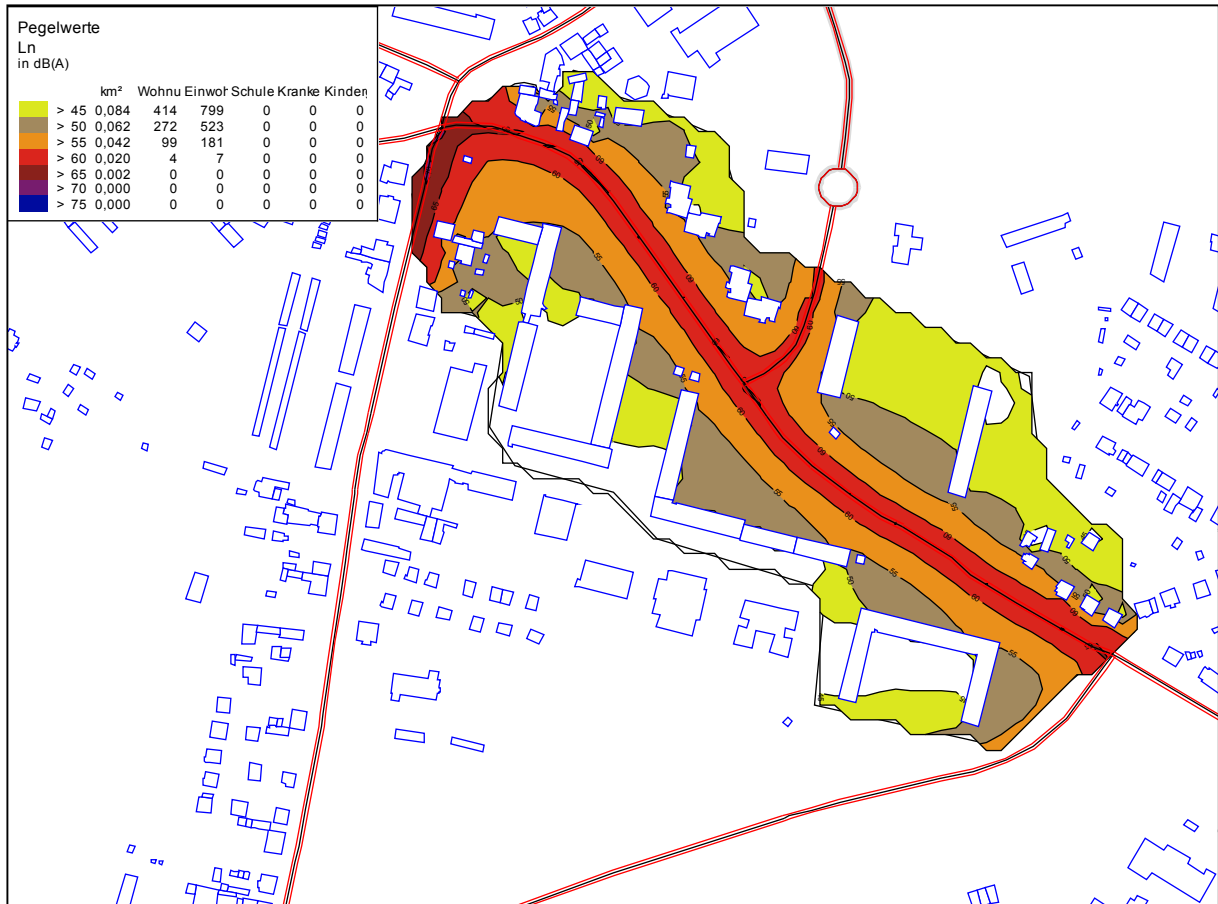


Abbildung 58 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Gonfrevillestraße, Tempo 30 nachts

7.5.7 Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn

An dem kurzen Abschnitt der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn könnten durch Tempo 30 in der Nacht einige Wohnungen entlastet werden. Die Betroffenheit in der Klasse über 60 dB(A) sänke von drei Wohnungen mit sechs Einwohnern auf nur noch einen (statistischen) Einwohner. Insgesamt würde sich über dem Prüfwert eine leichte Entlastung von fünf Wohnungen mit 11 Einwohnern auf vier Wohnungen mit acht Einwohnern einstellen (Abbildung 60).

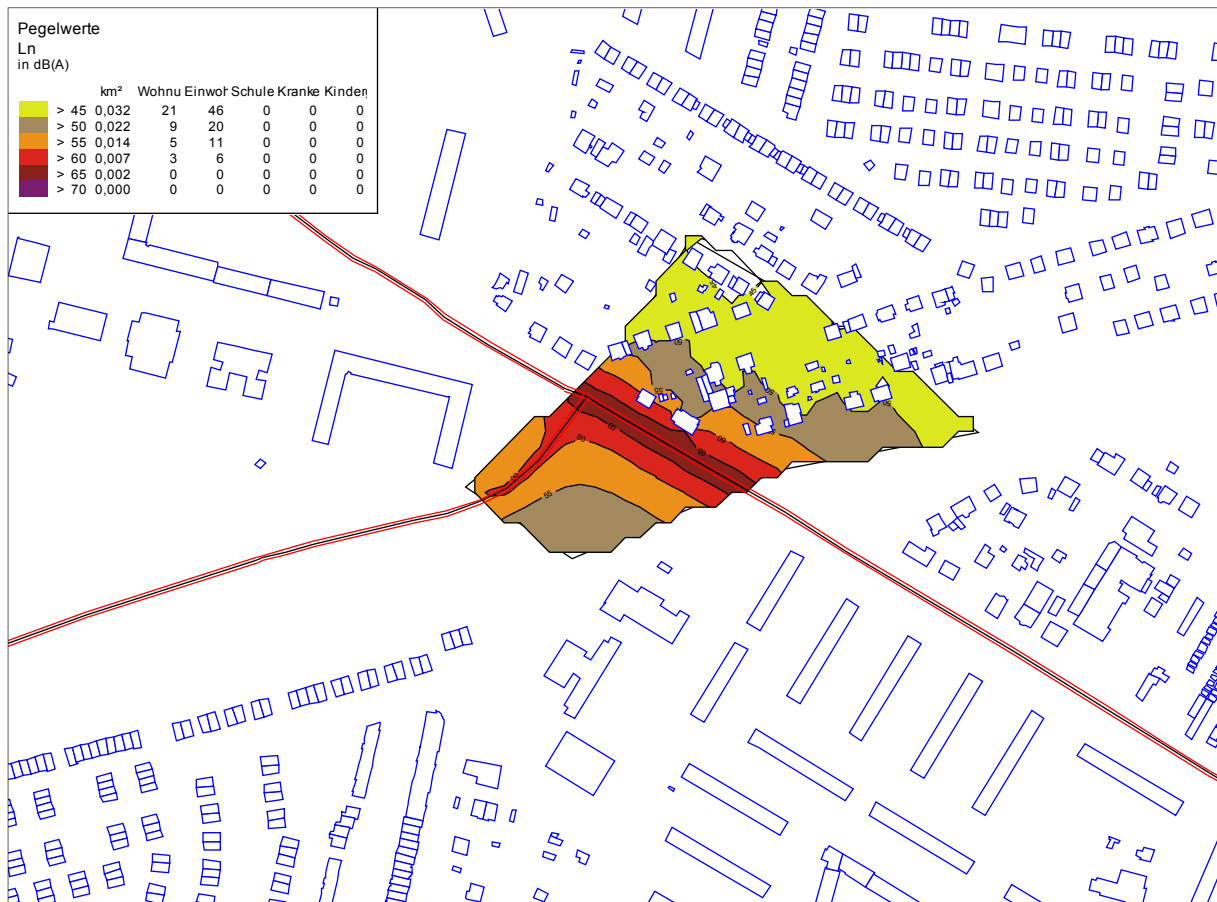


Abbildung 59 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn, Tempo 50 nachts

Eine mögliche nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Abschnitt sollte sich vor allem daran orientieren, wie die Regelung in den längeren Nachbarabschnitten beiderseits der Bahn sind, damit z. B. nicht das Tempo 30 für nur 150 m wieder auf Tempo 50 erhöht würde. Es sollte eine einheitliche Regelung entsprechend der gewollten Entlastung für die Anwohner getroffen werden.

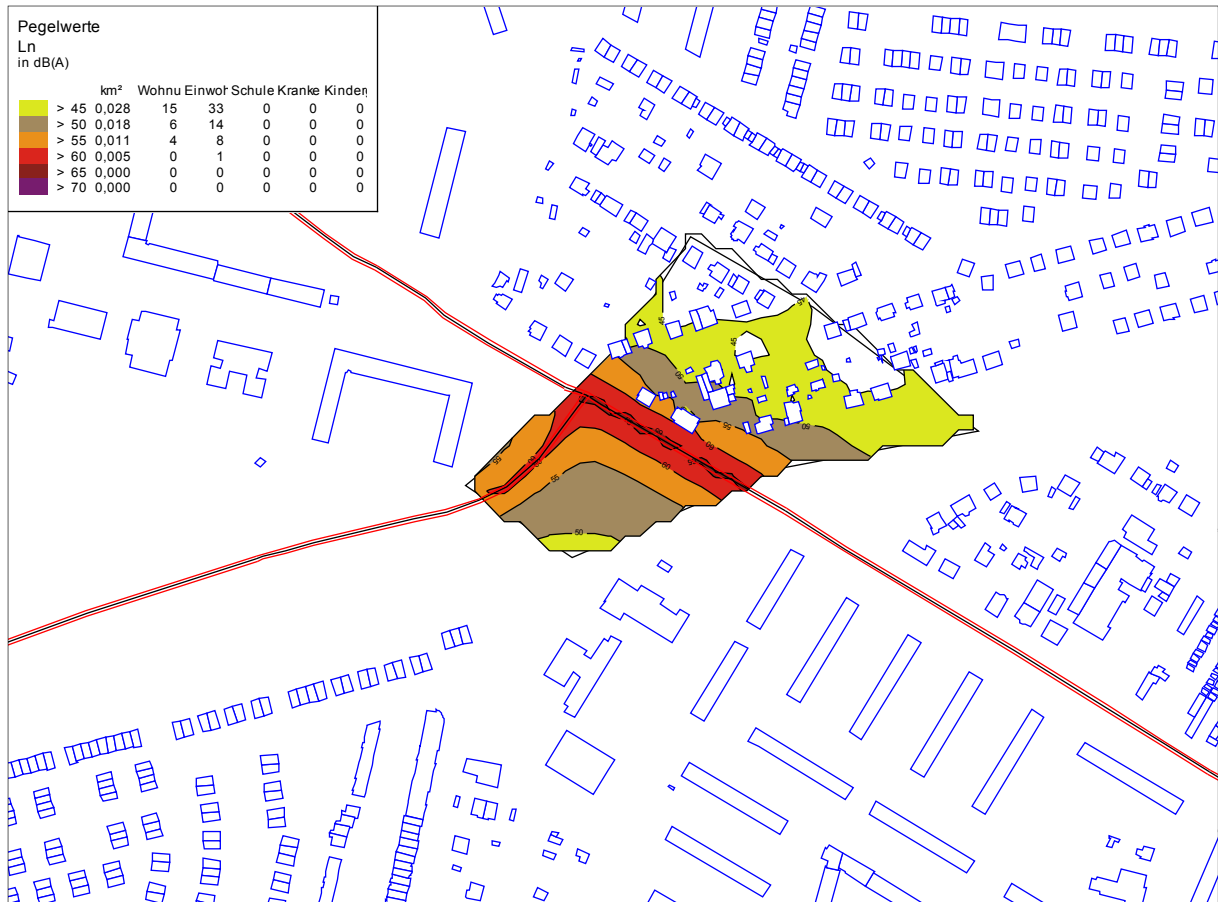


Abbildung 60 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn, Tempo 30 nachts

7.5.8 Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße

Sehr wirkungsvoll würde sich ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf dem Abschnitt der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße darstellen. Die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde sich von 96 Wohnungen mit 168 Einwohnern auf 59 Wohnungen mit 106 Einwohnern verringern. Besonders entlastet würde die Klasse über 60 dB(A), wo die Betroffenheit bei nur noch einer Wohnung mit zwei Einwohnern läge (ohne Maßnahme: 23 Wohnungen mit 39 Einwohnern, Abbildung 61 und Abbildung 62).

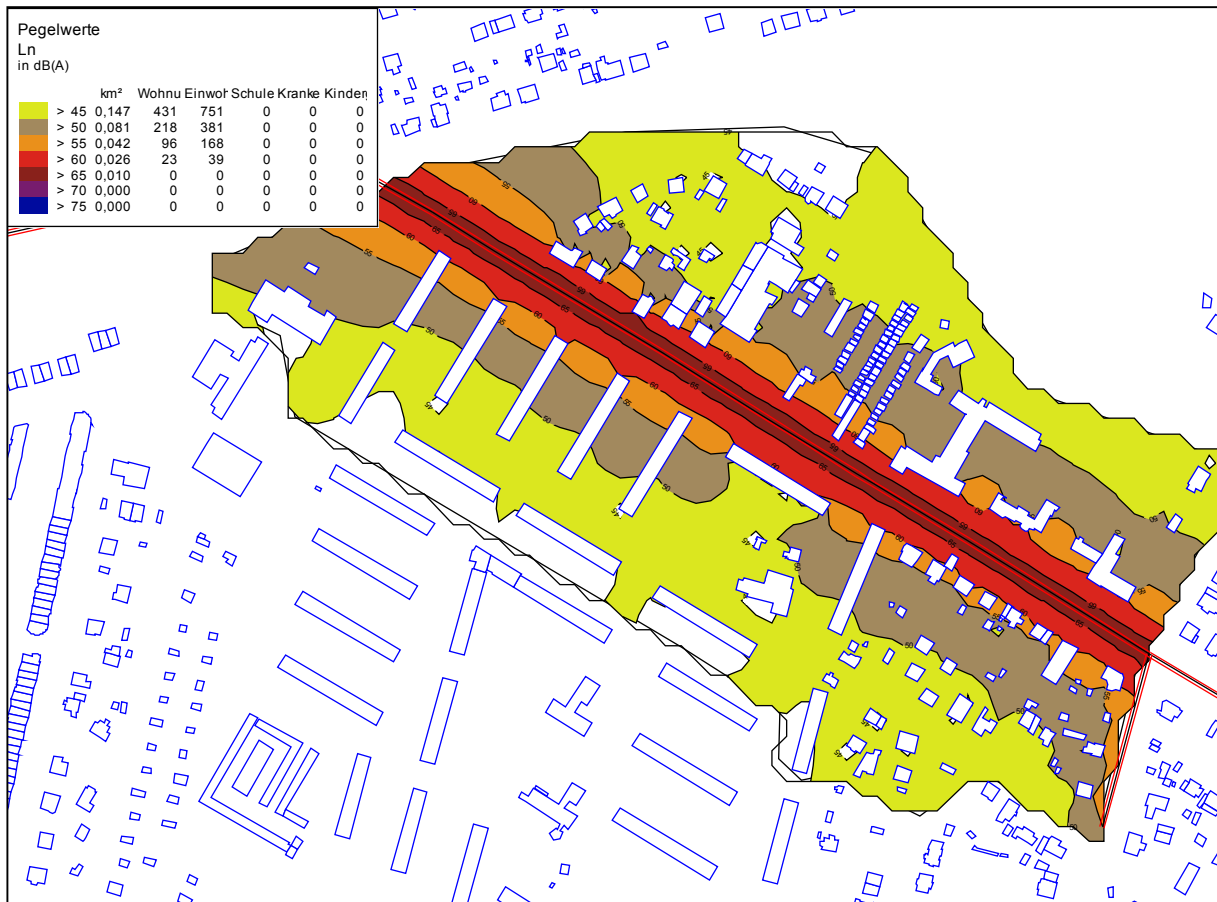


Abbildung 61 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße, Tempo 50 nachts

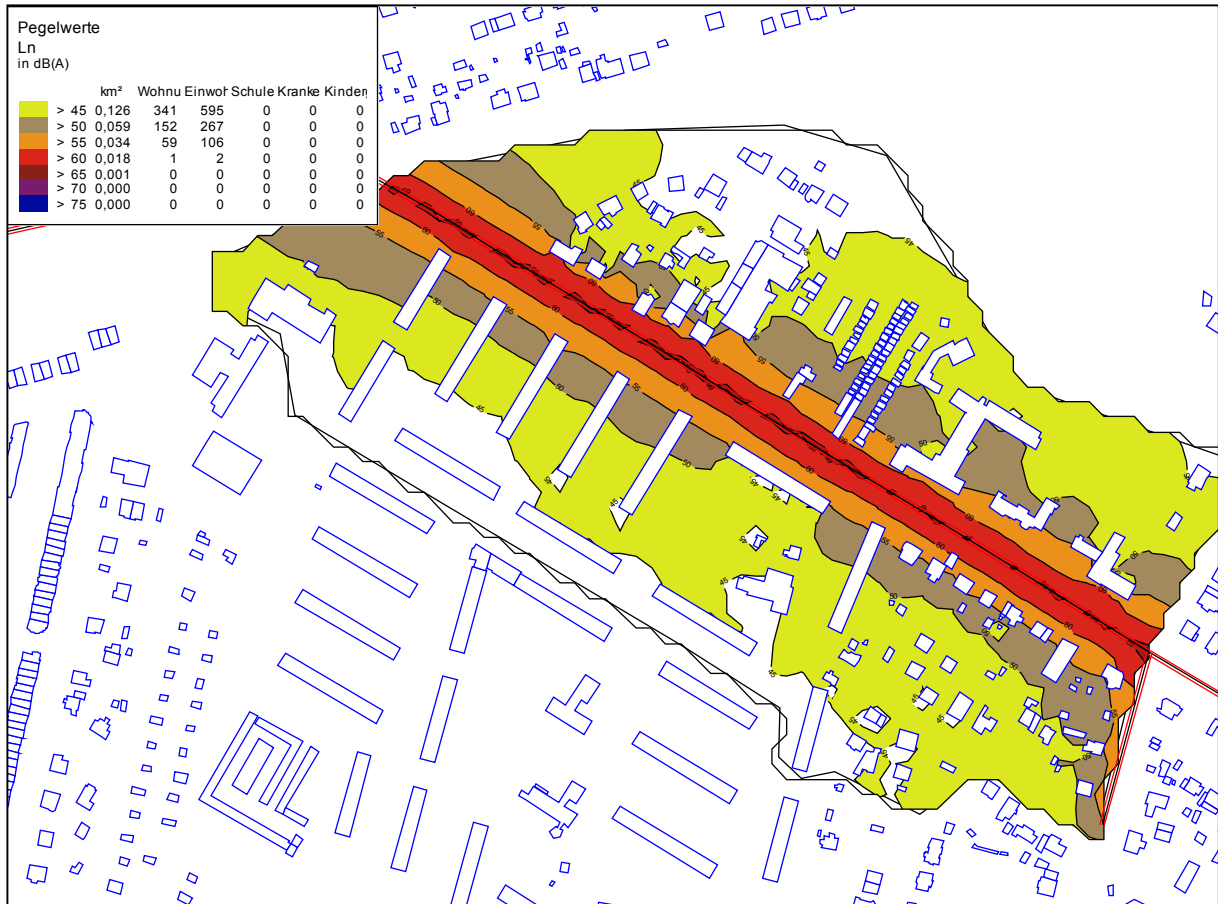


Abbildung 62 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße, Tempo 30 nachts

7.5.9 Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße

Ebenfalls entlastend würde sich ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf dem Abschnitt der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße darstellen. Die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde sich von 35 Wohnungen mit 77 Einwohnern auf 22 Wohnungen mit 49 Einwohnern verringern. Besonders entlastet würde die Klasse über 60 dB(A), wo die Betroffenheit bei nur noch zwei Wohnungen mit vier Einwohnern läge (ohne Maßnahme: 9 Wohnungen mit 19 Einwohnern, Abbildung 63 und Abbildung 64).

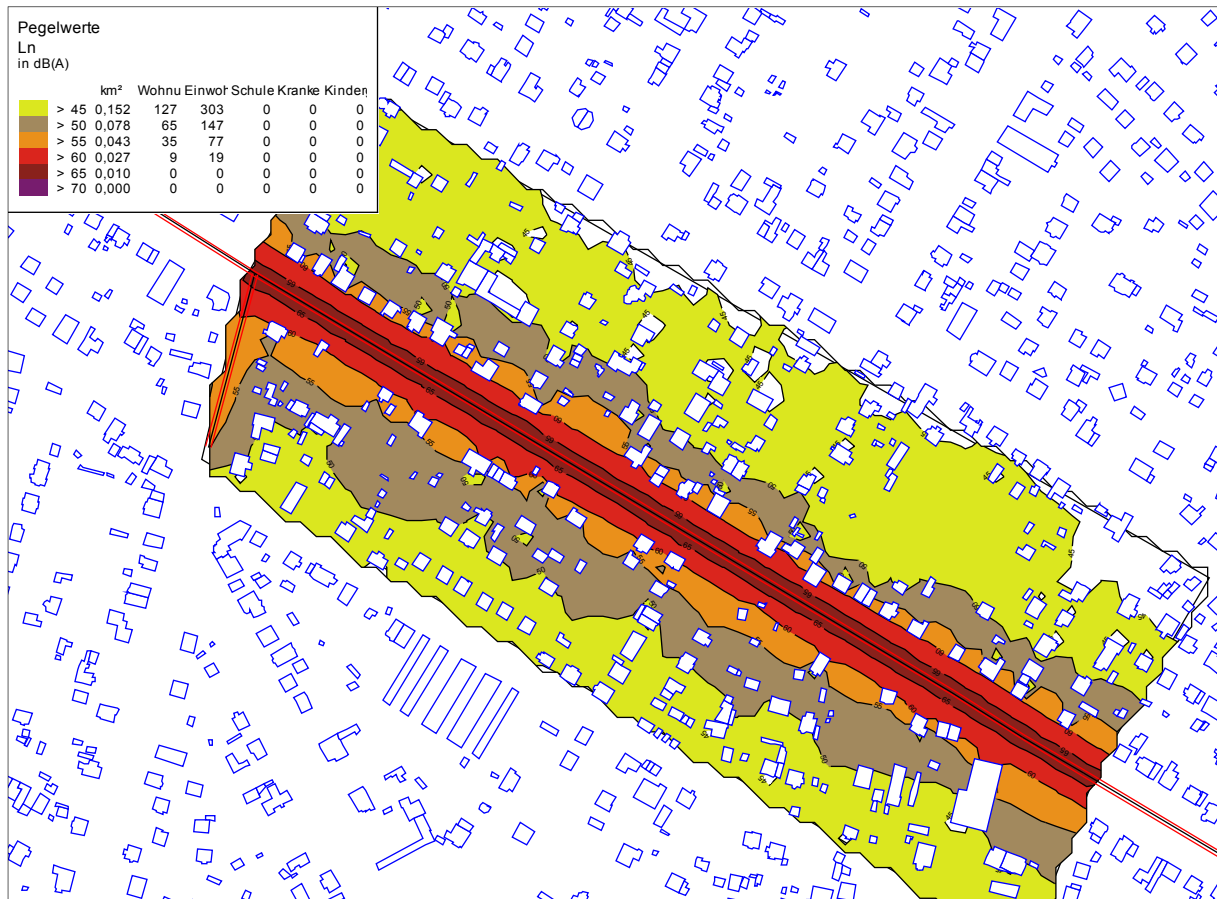


Abbildung 63 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße, Tempo 50 nachts

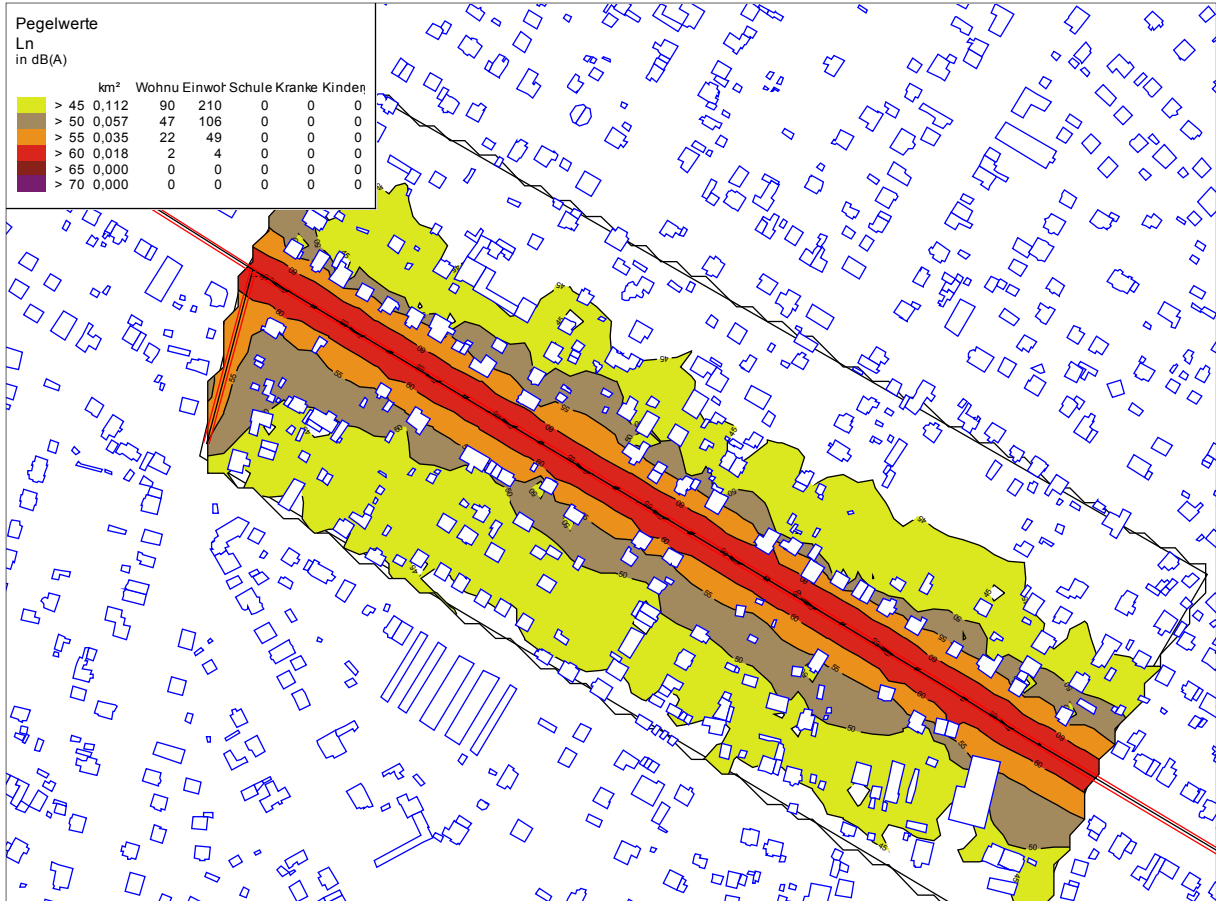


Abbildung 64 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Beethovenstraße und Mozartstraße, Tempo 30 nachts

7.5.10 Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn

Ebenfalls entlastend würde sich ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf dem Abschnitt der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn darstellen. Die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde sich von 32 Wohnungen mit 77 Einwohnern auf 20 Wohnungen mit 47 Einwohnern verringern. Besonders entlastet würde die Klasse über 60 dB(A), wo es keine Betroffenheit mehr gäbe (ohne Maßnahme: sieben Wohnungen mit 17 Einwohnern, Abbildung 65 und Abbildung 66).

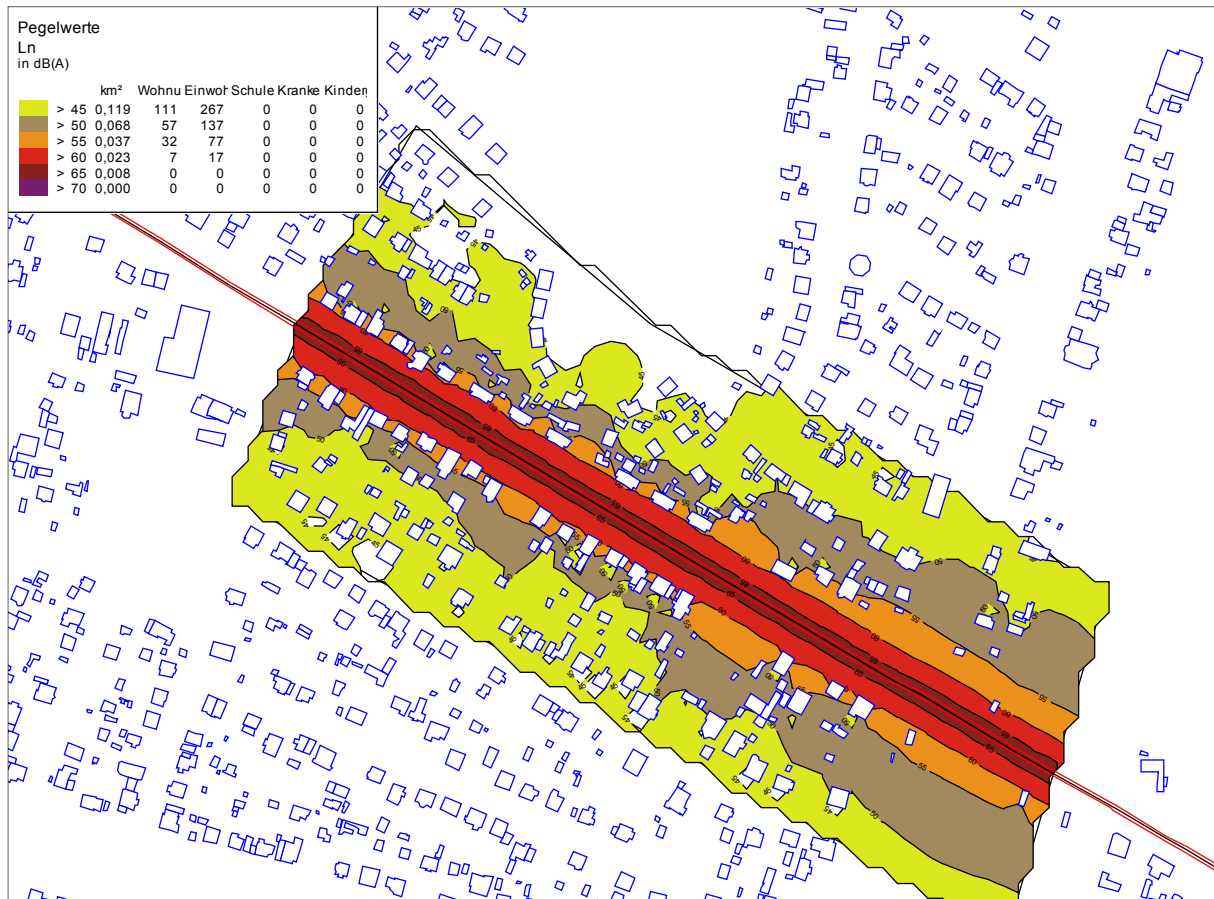


Abbildung 65 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn, Tempo 50 nachts

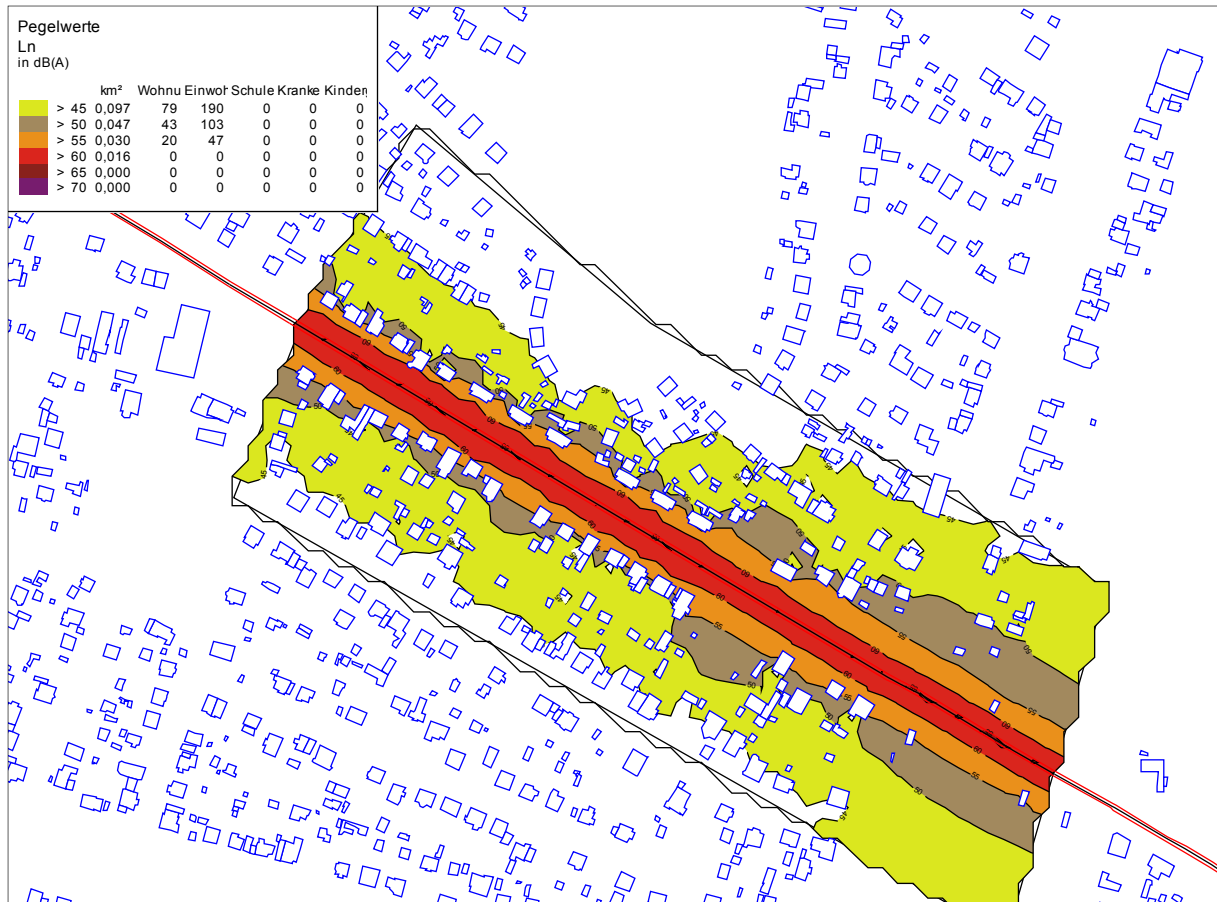


Abbildung 66 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn, Tempo 30 nachts

7.5.11 Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang

Im Vergleich zu den übrigen Abschnitten würde ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf dem Abschnitt der Mahlower Straße zwischen Mozartstraße und Anhalter Bahn nur zu einer geringeren Entlastung führen. Die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde sich von 14 Wohnungen mit 28 Einwohnern auf 10 Wohnungen mit 21 Einwohnern verringern. Entlastet würde auch die Klasse über 60 dB(A), wo es dann noch eine Betroffenheit an drei Wohnungen mit sechs Einwohnern gäbe (ohne Maßnahme: sechs Wohnungen mit 13 Einwohnern, Abbildung 67 und Abbildung 68).

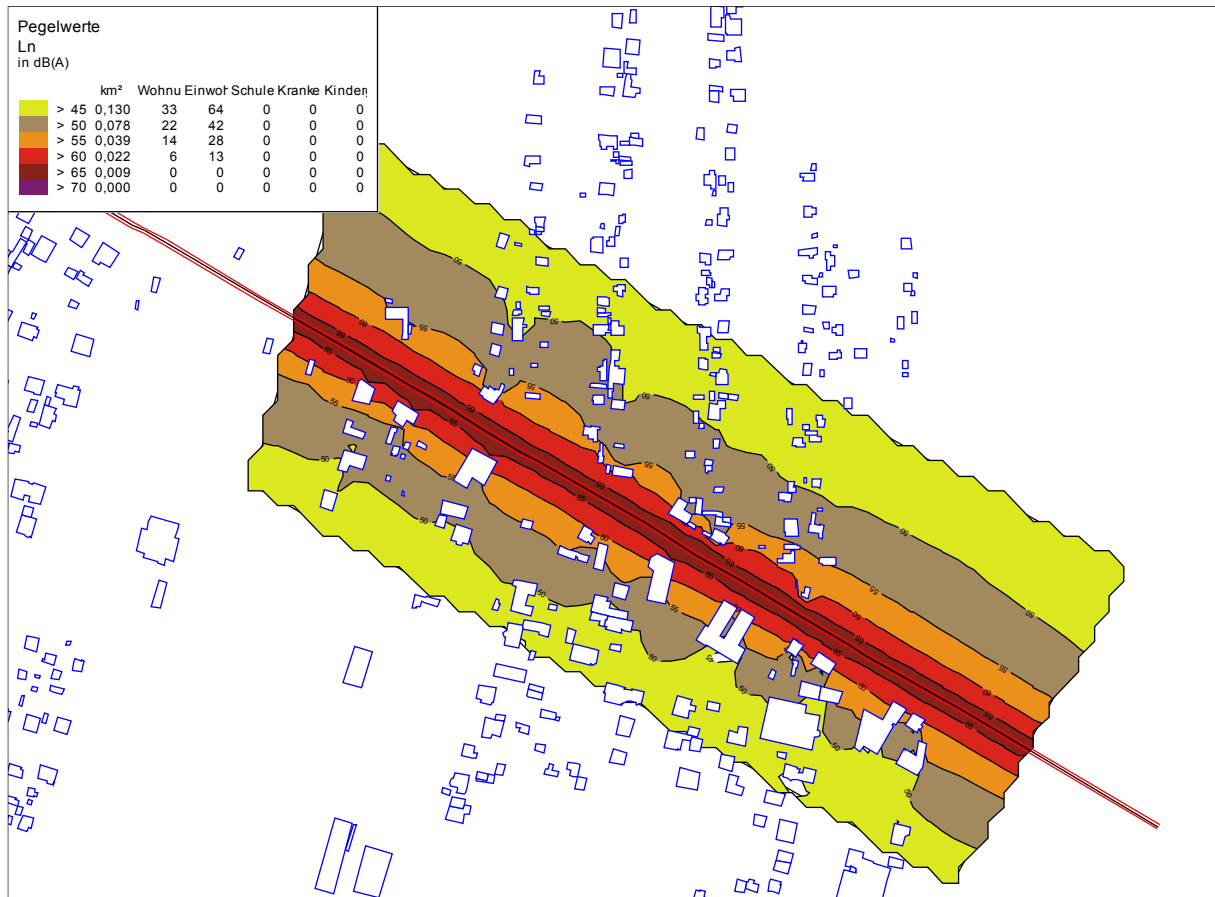


Abbildung 67 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang, Tempo 50 nachts

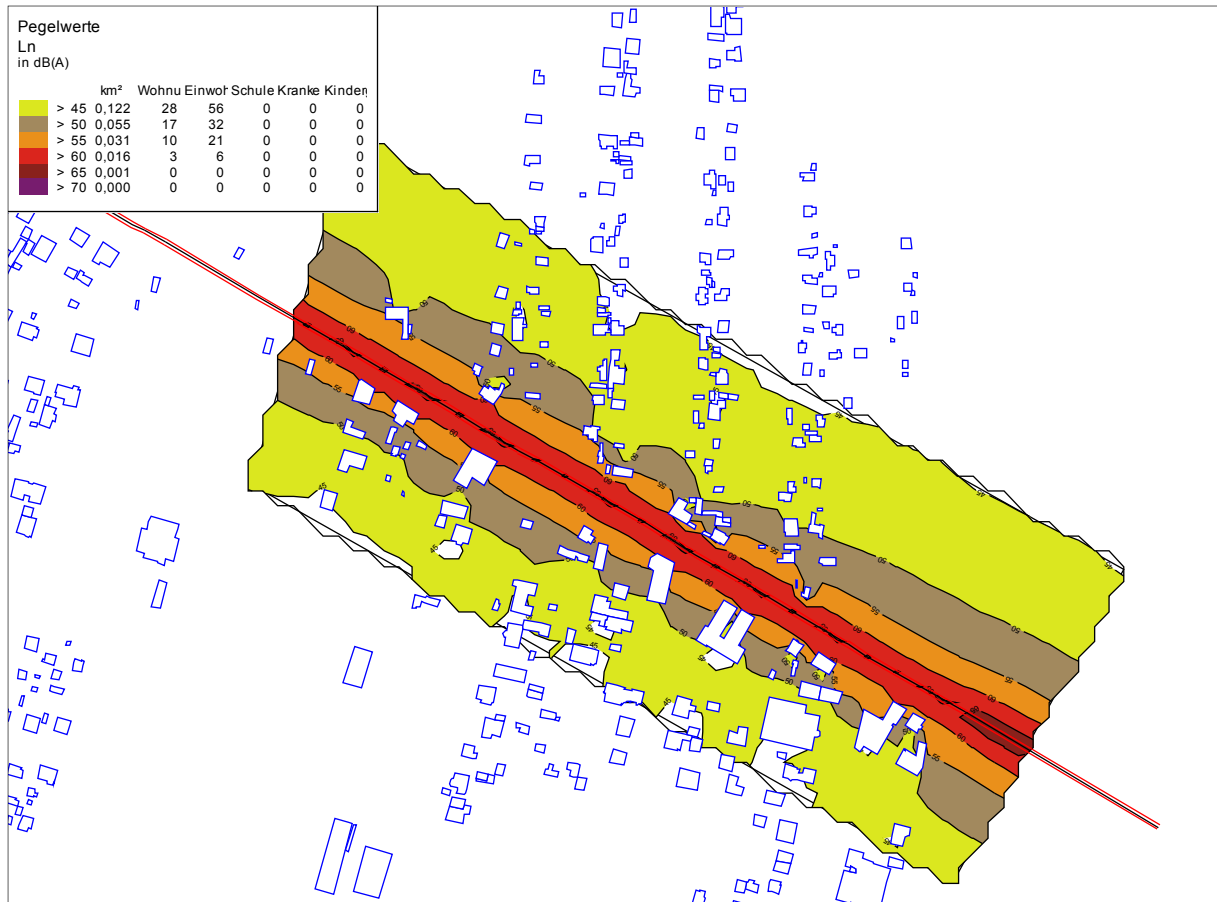


Abbildung 68 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Mahlower Straße zwischen Anhalter Bahn und Ortsausgang, Tempo 30 nachts

7.5.12 Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee

Auch an dem sehr breiten Straßenquerschnitt der Lichterfelder Allee mit meist offener, manchmal auch nur einseitiger Bebauung zeigen sich in der Bestandsanalyse trotzdem hohe Belastungen und Betroffenheiten über den Prüfwerten. Deshalb ist auch für die drei Berechnungsabschnitte der Lichterfelder Allee die Maßnahme Tempo 30 in der Nacht untersucht worden.

Ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf dem Abschnitt der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee würde die Belastung verringern. Die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde sich von 18 Wohnungen mit 34 Einwohnern auf 13 Wohnungen mit 23 Einwohnern verringern. Klar entlastet würde die Klasse über 60 dB(A), wo es keine Betroffenheit mehr gäbe (ohne Maßnahme: zwei Wohnungen mit vier Einwohnern, Abbildung 69 und Abbildung 70).

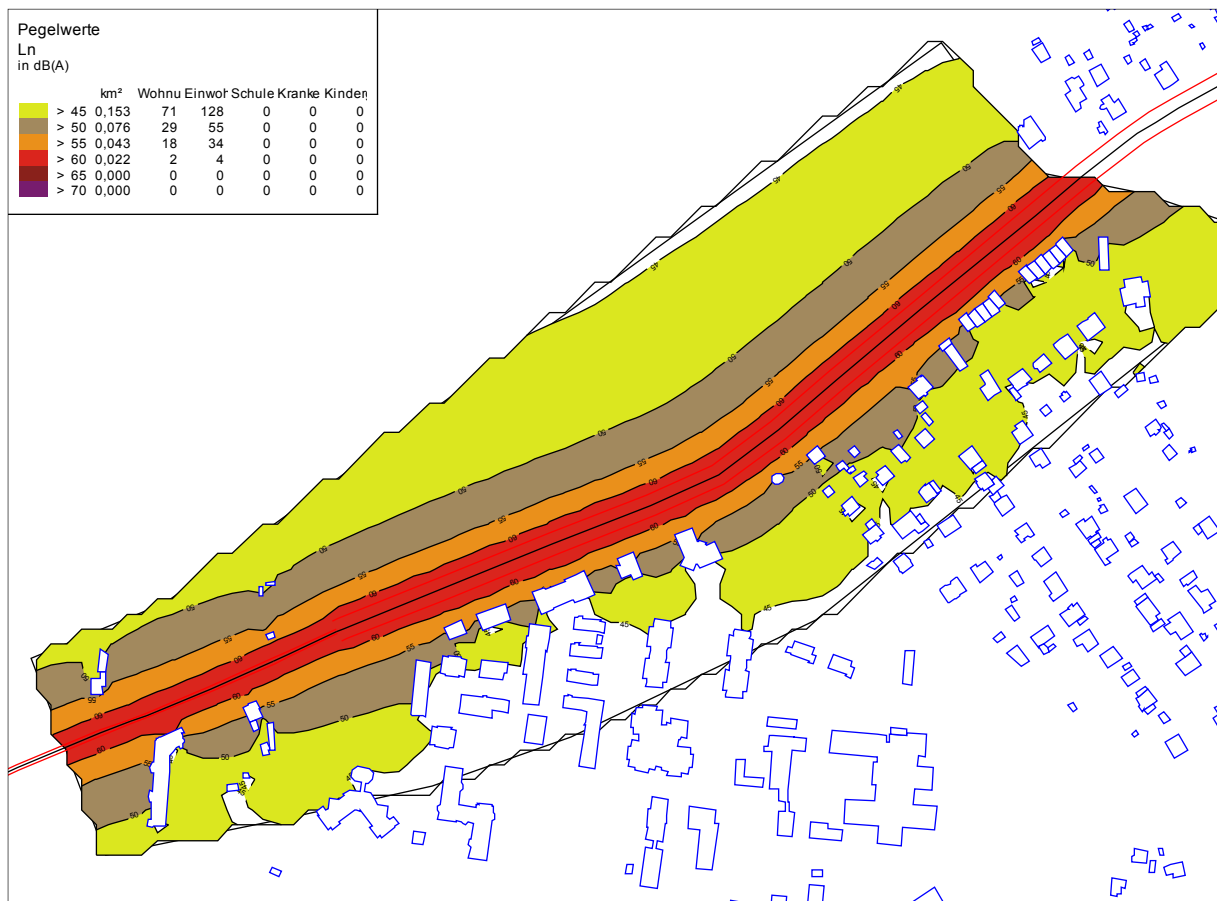


Abbildung 69 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee, Tempo 50 nachts

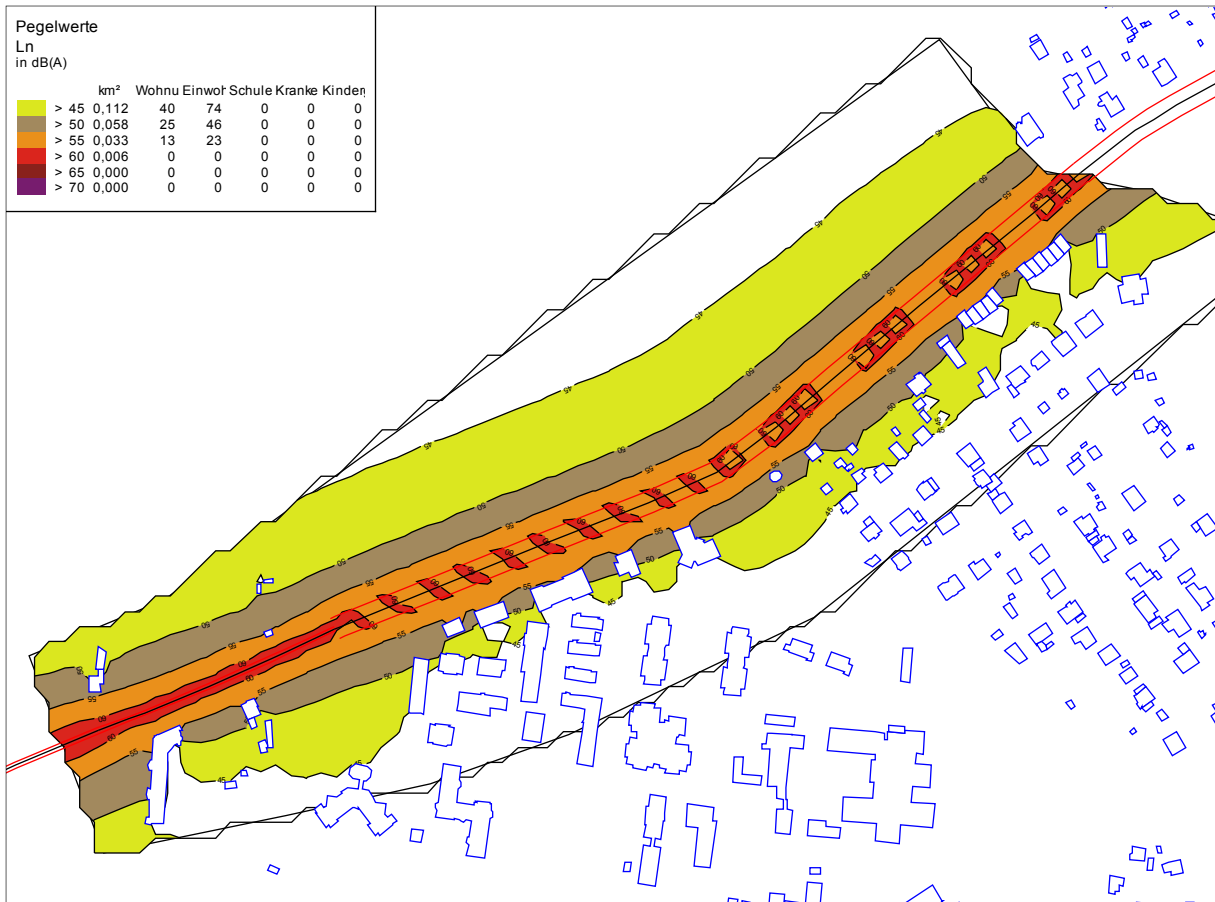


Abbildung 70 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Schönower Straße und Max-Sabersky-Allee, Tempo 30 nachts

7.5.13 Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße

Auch auf dem nachfolgenden Abschnitt der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße würde ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h die Belastung verringern. Die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde sich von 13 Wohnungen mit 24 Einwohnern auf sechs Wohnungen mit 10 Einwohnern verringern. Entlastet würde auch hier die Klasse über 60 dB(A), wo es keine Betroffenheit mehr gäbe (ohne Maßnahme: eine Wohnung mit zwei Einwohnern, Abbildung 71 und Abbildung 72).

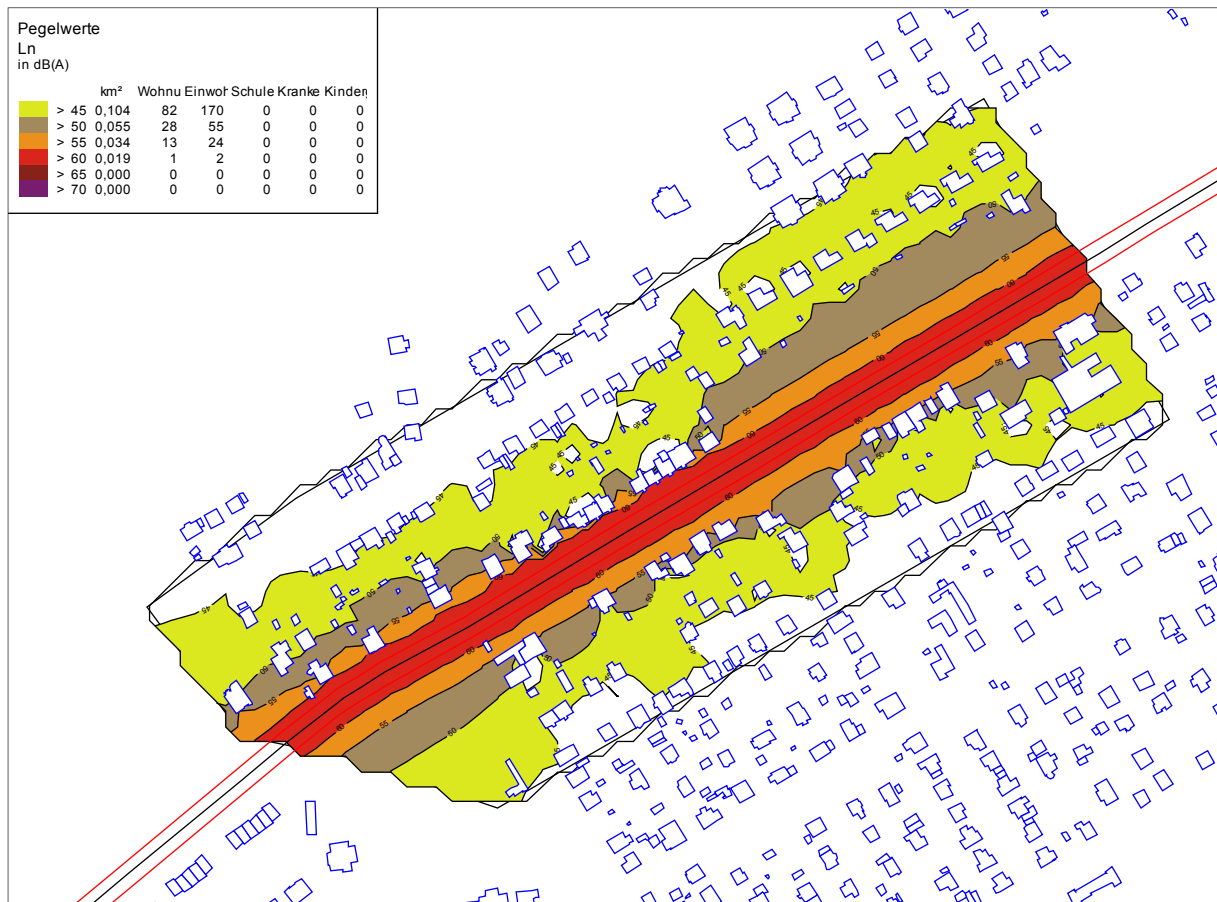


Abbildung 71 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße, Tempo 50 nachts

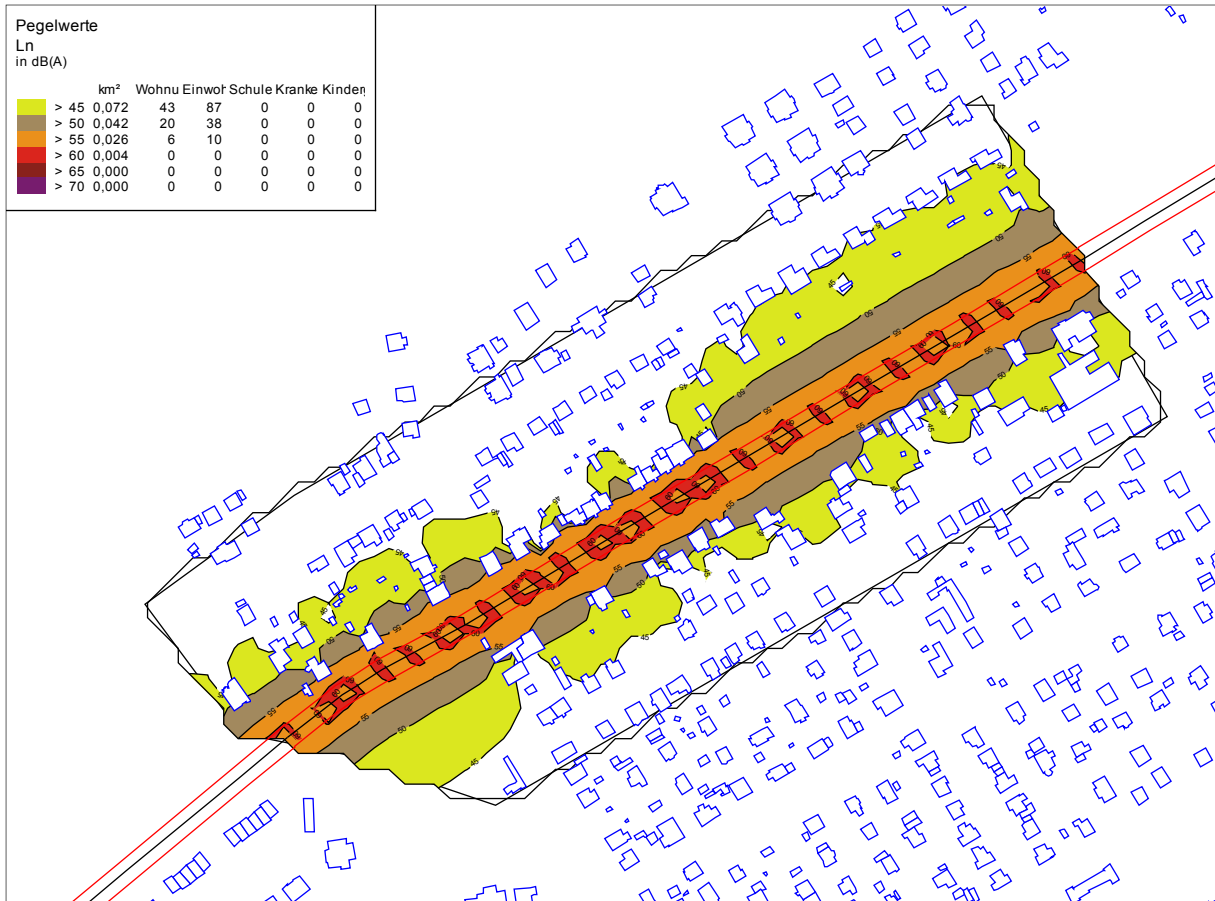


Abbildung 72 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Max-Sabersky-Allee und Hannemannstraße, Tempo 30 nachts

7.5.14 Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze

Auch auf dem dritten Abschnitt der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und der Landesgrenze nach Berlin würde ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h die Belastung verringern. Die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde sich von 16 Wohnungen mit 38 Einwohnern auf acht Wohnungen mit 20 Einwohnern verringern. Entlastet würde auch hier die Klasse über 60 dB(A), wo es keine Betroffenheit mehr gäbe (ohne Maßnahme: nur ein (statistisch) betroffener Einwohner, Abbildung 73 und Abbildung 74).

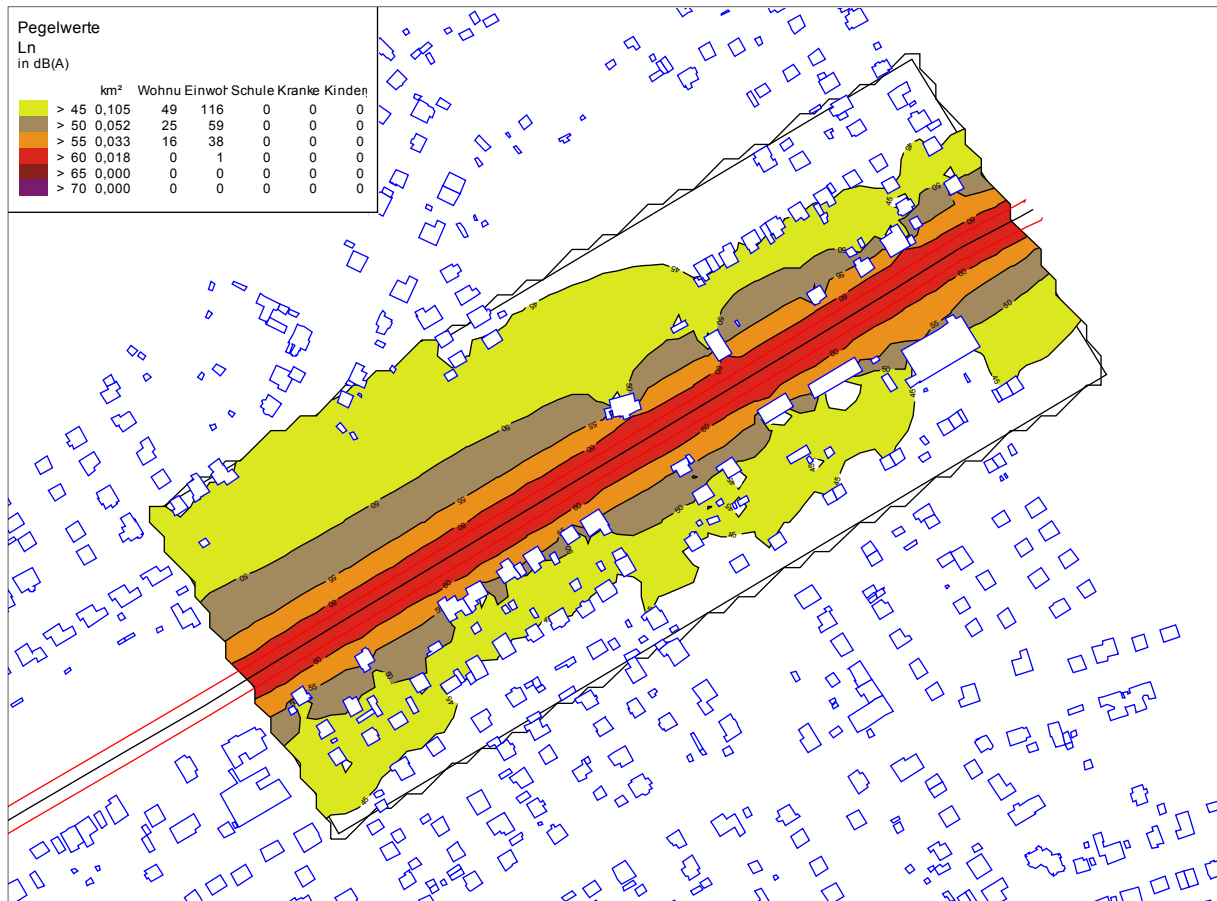


Abbildung 73 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze, Tempo 50 nachts

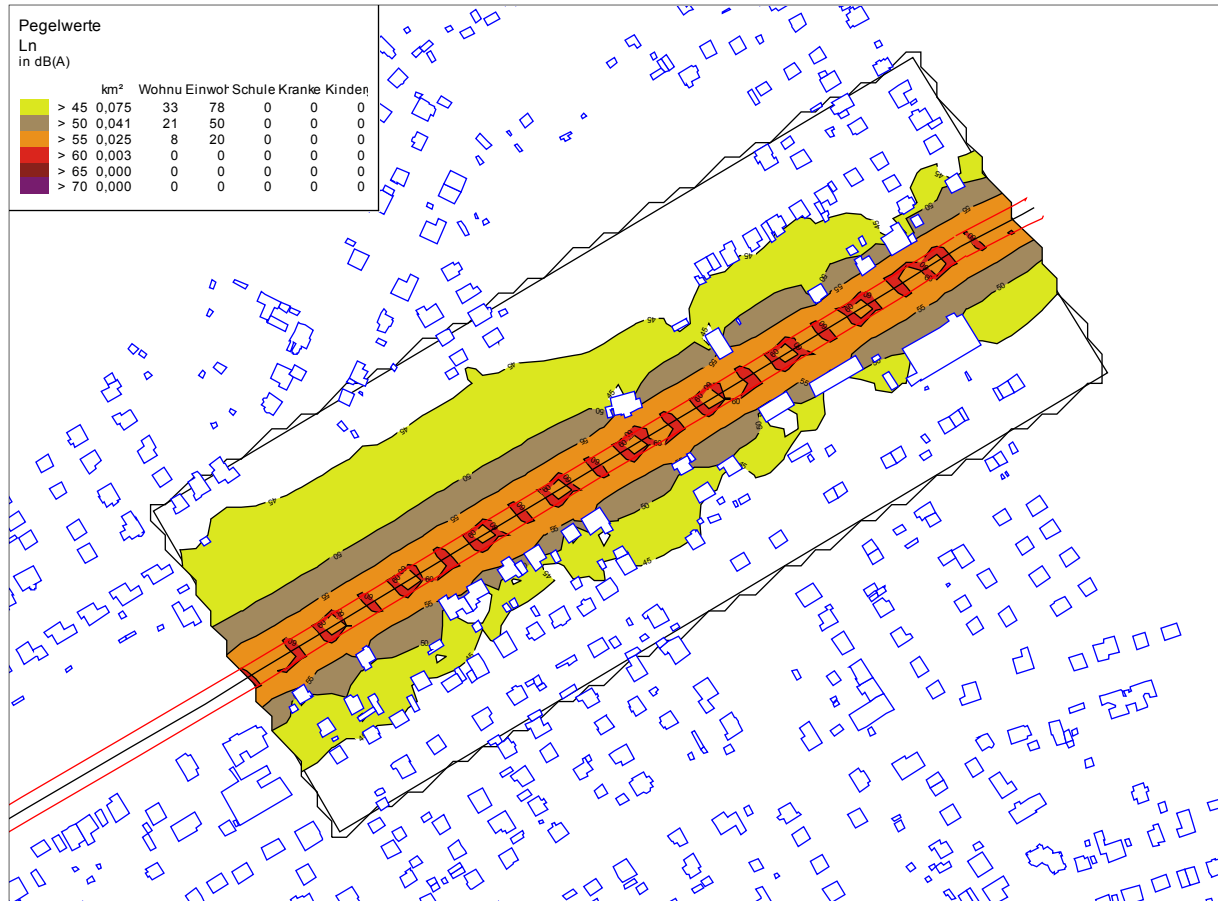


Abbildung 74 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Lichterfelder Allee zwischen Hannemannstraße und Landesgrenze, Tempo 30 nachts

7.5.15 Ruhlsdorfer Straße

Auf der Ruhlsdorfer Straße besteht bereits ein Tempolimit von 30 km/h für Lkw im gepflasterten Bereich nahe des Ruhlsdorfer Platzes. Im betrachteten Abschnitt zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und der Gonfrevillestraße (Abbildung 75) könnte die Lärmbelastung mittels Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer in der Nacht weiter reduziert werden. So würde die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) von 42 Wohnungen mit 72 Einwohnern auf 37 Wohnungen mit 63 Einwohnern sinken. In der Klasse über 60 dB(A) würde knapp die Hälfte der Betroffenen entlastet (19 von 42 Einwohnern) und in der Klasse über 65 dB(A) bliebe nur ein Einwohnern ohne Wohnung bestehen, was als statistische Ungenauigkeit betrachtet werden kann (Abbildung 75 und Abbildung 76).

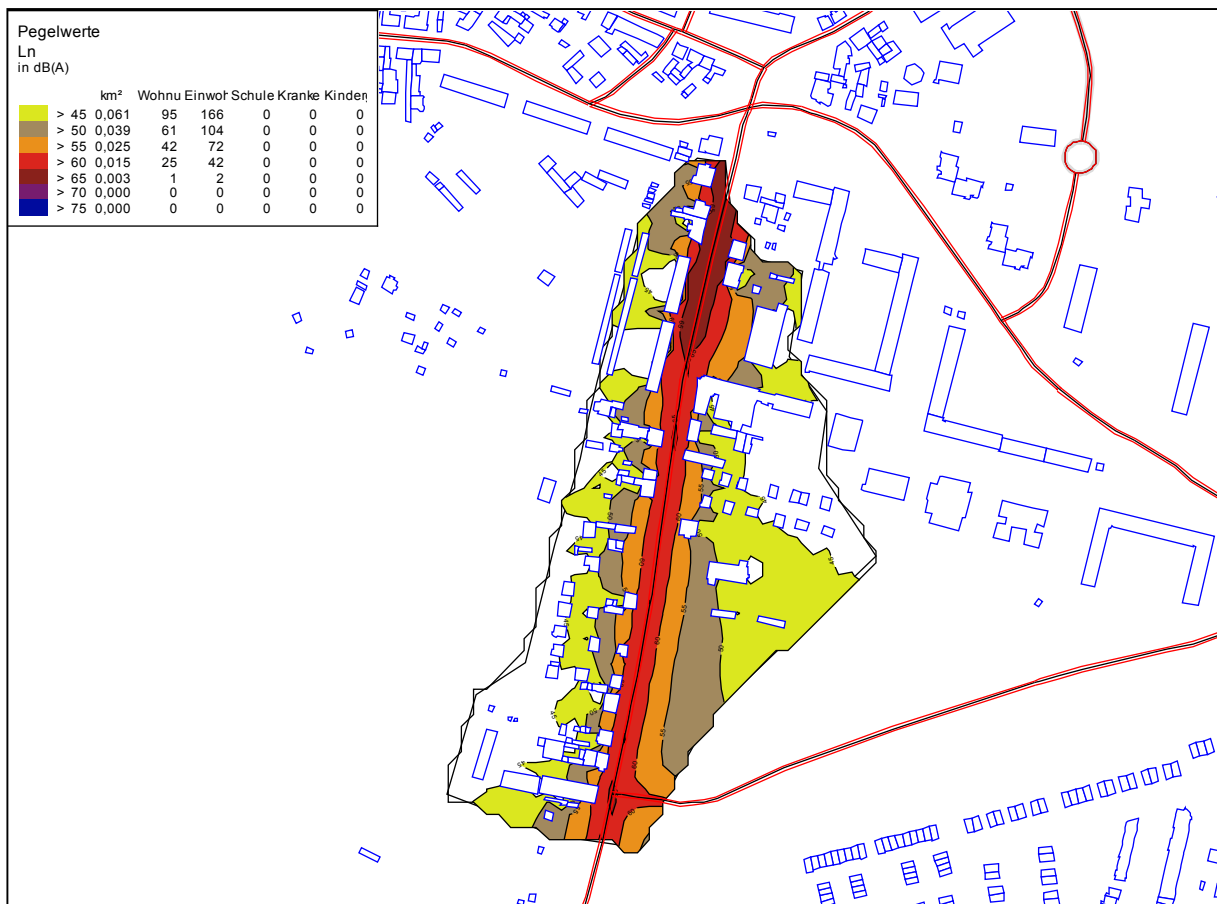


Abbildung 75 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Ruhlsdorfer Straße, Tempo 50 nachts

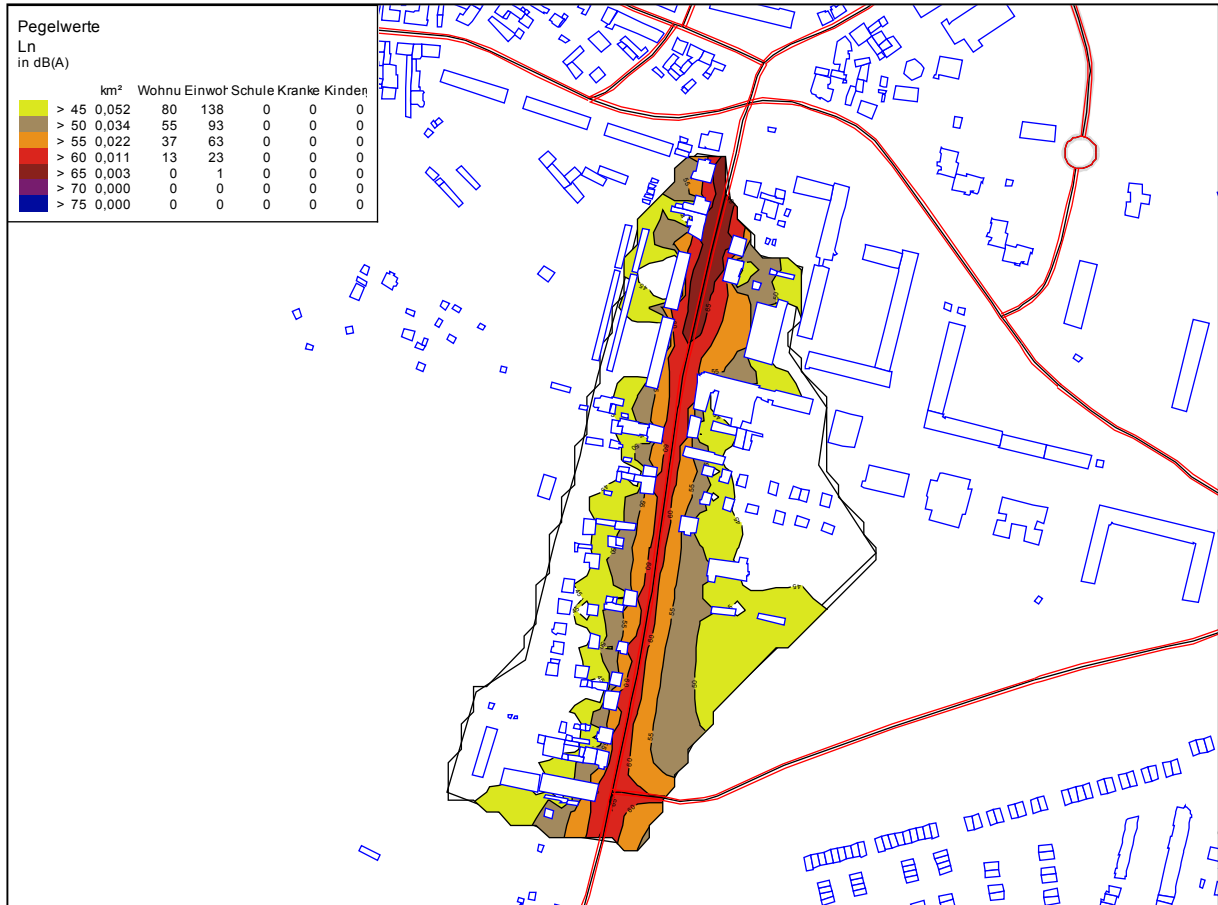


Abbildung 76 Isophonenbänder L_{Night} entlang der Ruhlsdorfer Straße, Tempo 30 nachts

7.5.16 Ruhlsdorf

Im Ortskern von Ruhlsdorf um den Knotenpunkt Teltower Straße / Stahnsdorfer Straße herum würde durch Tempo 30 in der Nacht die gesamte Klasse über 65 dB(A) entlastet. In der Klasse über 60 dB(A) würde die Betroffenheit von 34 Wohnungen mit 74 Einwohnern auf 11 Wohnungen mit 25 Einwohnern verringert. Die Betroffenheit über dem Prüfwert von 55 dB(A) würde statt 87 Wohnungen mit 190 Einwohnern nur noch 65 Wohnungen mit 140 Einwohnern umfassen (Abbildung 77 und Abbildung 78).

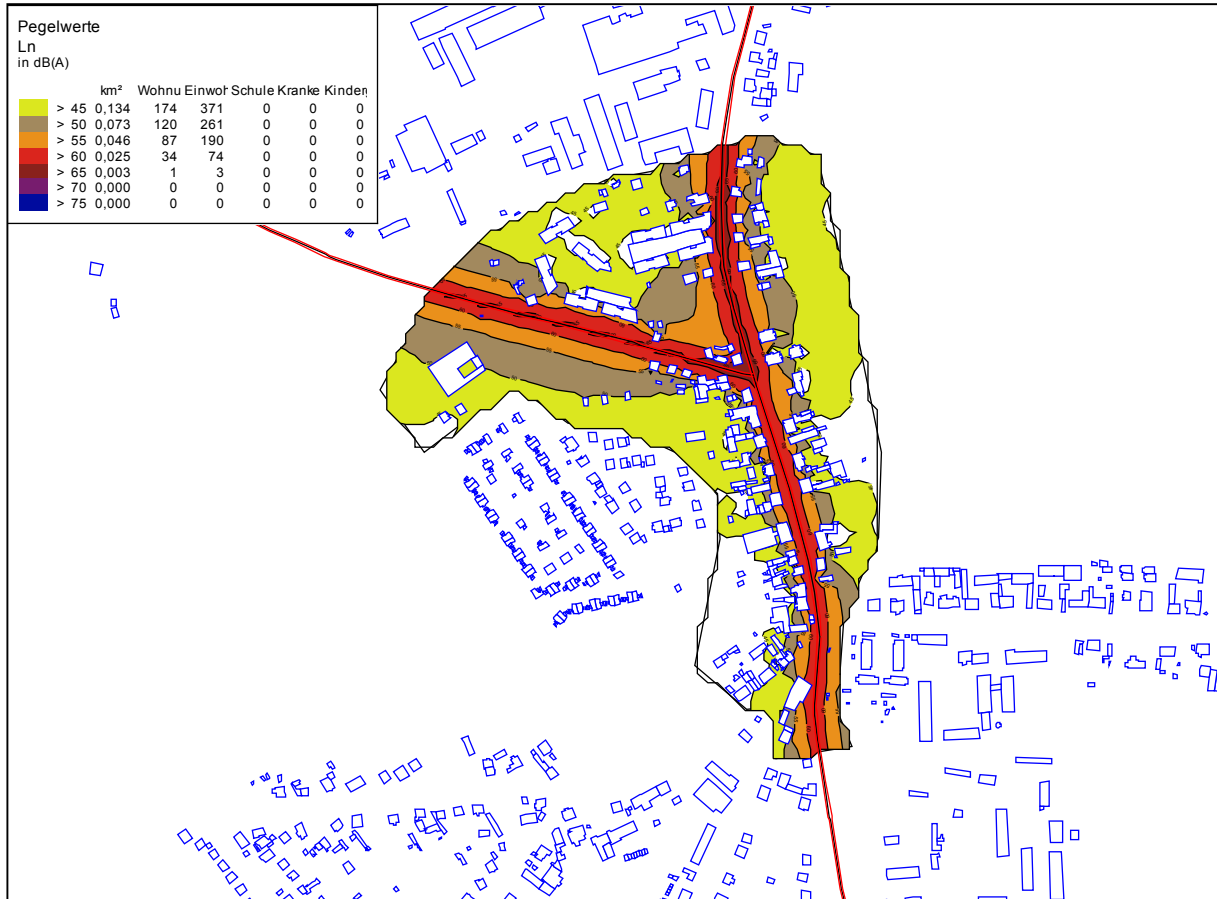


Abbildung 77 Isophonenbänder L_{Night} in Ruhlsdorf, Tempo 50 nachts

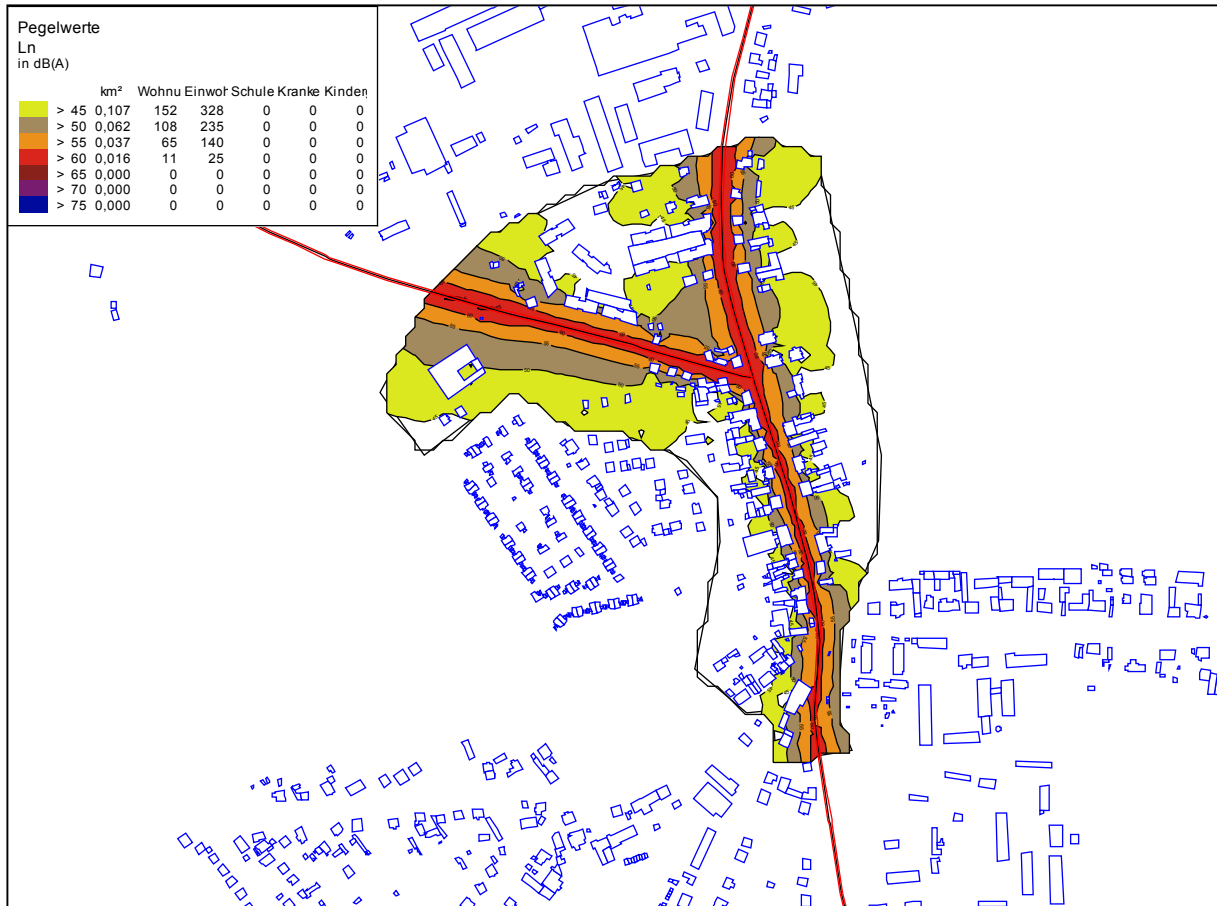


Abbildung 78 Isophonenbänder L_{Night} in Ruhlsdorf, Tempo 30 nachts

7.6 Wirksamkeitsuntersuchung

Neben dem reinen Rückgang der Betroffenenanzahl interessiert natürlich auch, wie wirksam eine einzelne Maßnahme im Vergleich zu anderen Maßnahmen ist. Das kann vor allem dann von Bedeutung sein, wenn eine Priorisierung von Maßnahmen notwendig wird. Es geht hier also darum, den tatsächlichen Effekt einer Maßnahme in einem normierten und damit möglichst vergleichbaren Wert darzustellen. Zusätzlich stellt sich die Frage nach der Berücksichtigung der Entlastung von betroffenen Einwohnern in den höheren Pegelklassen in Bezug zu der allgemeinen Entlastung über dem Prüfwert. Schließlich steigt die Gesundheitsrelevanz von Lärm mit jeder Klasse signifikant an.

Es wird daher an dieser Stelle zunächst für jede Maßnahme eine Normierung der Entlastung, bezogen auf die Anzahl der betroffenen Einwohner, über die Länge der Maßnahme durchgeführt, und zwar für alle drei Klassen über dem Prüfwert. Anschließend werden diese normierten Werte (Anzahl Entlasteter pro Kilometer) je nach Klasse gewichtet: Die zweite Klasse über dem Prüfwert erhält ein Gewicht von 2, die dritte Klasse über dem Prüfwert erhält ein Gewicht von 5. Die Klasse direkt über dem Prüfwert bleibt ungewichtet (das Gewicht ist gleich 1). Die gewichteten Werte der Klassen werden dann je Maßnahme addiert. Als Summe ergibt sich der sogenann-

te Wirksamkeitsindex. Die normierten Betroffenenrückgänge sowie der Wirksamkeitsindex sind für alle Abschnitte in Tabelle 3 dargestellt. Die Abschnitte Potsdamer Straße (5) und (6) weisen ohnehin keine Betroffenheit auf, sodass es auch keinen Betroffenenrückgang geben kann und demzufolge der Wirksamkeitsindex auf diesen Abschnitten naturgemäß 0 beträgt. Die Maßnahmen auf diesen Abschnitten werden nicht weiter verfolgt.

Tabelle 3 Normierte Betroffenenrückgänge und Wirksamkeitsindex der Maßnahme in den Abschnitten

Straßenabschnitt	Länge [km]	Betroffenenrückgang pro km			Wirksamkeitsindex
		>55 dB(A)	>60 dB(A)	>65 dB(A)	
Potsdamer Straße (1)	0,72	19,4	19,4	19,4	155,6
Potsdamer Straße (2)	0,19	0,0	10,5	31,6	178,9
Potsdamer Straße (3)	0,27	3,7	3,7	0,0	11,1
Potsdamer Straße (4)	0,52	59,6	34,6	0,0	128,8
Potsdamer Straße (5)	0,22	0,0	0,0	0,0	0,0
Potsdamer Straße (6)	0,38	0,0	0,0	0,0	0,0
Knoten Iserstraße / Elbestraße	0,20	255,0	0,0	0,0	255,0
Mahlower Straße (1)	0,97	145,1	26,9	0,0	199,0
Mahlower Straße (S-Bhf)	0,15	20,0	33,3	0,0	86,7
Mahlower Straße (2)	0,62	100,0	59,7	0,0	219,4
Mahlower Straße (3)	0,64	43,8	23,4	0,0	90,6
Mahlower Straße (4)	0,59	50,8	28,8	0,0	108,5
Mahlower Straße (5)	0,51	13,7	13,7	0,0	41,2
Lichterfelder Allee (1)	0,76	14,5	5,3	0,0	25,0
Lichterfelder Allee (2)	0,62	22,8	3,3	0,0	29,3
Lichterfelder Allee (3)	0,60	30,0	1,7	0,0	33,3
Ruhlsdorfer Straße	0,55	16,4	34,5	1,8	94,5
Ruhlsdorf	1,00	50,0	49,0	3,0	163,0

7.7 Kosten der Maßnahmen

Da sich alle Maßnahmen, die dieser Lärmaktionsplan für die Stadt Teltow vorsieht, auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beschränken, findet eine Umsetzung dieser Maßnahmen vor allem in Form einer ergänzenden Beschilderung statt. Diese umfasst Tempo-30-Schilder (VZ 274-53) mit dem Zusatzschild "Lärmschutz 22-06h". Die Kosten für ein Schild inklusive Mast und Einbau belaufen sich auf etwa 150 €. Mit einer Abschätzung der notwendigen Schilderzahl kann somit auch der monetäre Aufwand dieser Maßnahmen geschätzt werden, der aus Tabelle 4 ersichtlich wird.

Tabelle 4 Kostenschätzung für die Maßnahmen

Abschnitt	Anzahl Schilder (geschätzt)	Kosten
Potsdamer Straße (1)	10	1.500 €
Potsdamer Straße (2)	2	300 €
Potsdamer Straße (3)	2	300 €
Potsdamer Straße (4)	10	1.500 €
Potsdamer Straße (5)	2	300 €
Potsdamer Straße (6)	2	300 €
Knoten Iserstraße / Elbestraße	6	900 €
Mahlower Straße (1)	4	600 €
Mahlower Straße (S-Bhf)	2	300 €
Mahlower Straße (2)	4	600 €
Mahlower Straße (3)	8	1.200 €
Mahlower Straße (4)	4	600 €
Mahlower Straße (5)	2	300 €
Lichterfelder Allee (1)	4	600 €
Lichterfelder Allee (2)	6	900 €
Lichterfelder Allee (3)	8	1.200 €
Ruhlsdorfer Straße	4	600 €
Ruhlsdorf	6	900 €

Diese Kostenschätzung geht von einer großzügigen Beschilderung aus, bei der die Geschwindigkeitsbeschränkung nach nahezu jedem Knotenpunkt wiederholt wird, wie es die Verwaltungsvorschrift zur StVO empfiehlt. Nach Auffassung der Rechtsprechung¹⁴ ist dies jedoch – entgegen eines weitverbreiteten Irrtums – nicht zwingend erforderlich, da eine Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich so lange gilt, bis sie durch ein anderes Verkehrszeichen (beispielsweise durch ein weiteres Zeichen 274 oder ein Ortsausgangsschild) aufgehoben wird. Somit könnten auch deutlich weniger Schilder zur Umsetzung der Maßnahmen verwendet werden.

¹⁴ Aktenzeichen 2 Ss OWi 524/01 OLG Hamm

Nichtmonetäre Kosten

Als Kosten im weiteren Sinne gelten auch Effekte der Maßnahmen, die sich zum Nachteil anderer auswirken. Im speziellen Fall der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen sind dies vor allem Fahrzeitverlängerungen. Es sollen dabei an dieser Stelle gar keine Kostensätze oder ähnliches in Betracht gezogen werden, da für eine vollständige volkswirtschaftliche Betrachtung noch zahlreiche weitere Aspekte zu untersuchen wären wie beispielsweise die Unfallkosten. Stattdessen soll hier ein Blick auf die reinen Fahrzeitverlängerungen geworfen werden, die in Tabelle 5 dargestellt sind.

Tabelle 5 Fahrzeitverlängerungen auf den Abschnitten mit möglichen Tempo-30-Maßnahmen

Straßenabschnitt	von	bis	Länge [km]	Fahrzeitverlängerung [s]
Potsdamer Straße (1)	Ruhlsdorfer Straße	Puschkinplatz	0,72	35
Potsdamer Straße (2)	Puschkinplatz	Striewitzweg	0,19	9
Potsdamer Straße (3)	Striewitzweg	Elbestraße	0,27	13
Potsdamer Straße (4)	Elbestraße	Moldaustraße	0,52	25
Potsdamer Straße (5)	Moldaustraße	Iserstraße	0,22	0
Potsdamer Straße (6)	Iserstraße	Saganer Straße	0,38	0
Knoten Iserstraße / Elbestraße			0,20	10
Mahlower Straße (1)	Ruhlsdorfer Straße	Gonfrevillestraße	0,97	46
Mahlower Straße (S-Bhf)	Gonfrevillestraße	Brücke über S-Bahn	0,15	7
Mahlower Straße (2)	Iselotte-Herrmann-Straße	Beethovenstraße	0,62	30
Mahlower Straße (3)	Beethovenstraße	Mozartstraße	0,64	31
Mahlower Straße (4)	Mozartstraße	Anhalter Bahn (Brücke)	0,59	28
Mahlower Straße (5)	Anhalter Bahn (Brücke)	Wilhelm-Külz-Straße + 100m	0,51	24
Lichterfelder Allee (1)	Schönower Str. + 150m	Max-Sabersky-Allee	0,76	36
Lichterfelder Allee (2)	Max-Sabersky-Allee	Hannemannstraße	0,62	30
Lichterfelder Allee (3)	Hannemannstraße	Landesgrenze n. Berlin	0,60	29
Ruhlsdorfer Straße	Potsdamer Straße	Gonfrevillestraße	0,55	26
Ruhlsdorf			1,00	48

8 Zusammenstellung der Maßnahmen und Priorisierung

8.1 Abschließende Maßnahmenempfehlung

Für den Lärmaktionsplan 2013 der Stadt Teltow werden abschließend folgende Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen (siehe Abbildung 79):

Maßnahmen der aktiven Lärminderung

- ▶ **Tempo 30 nachts in der Potsdamer Straße zwischen**
 - ▶ Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz
 - ▶ Puschkinplatz und Striewitzweg
 - ▶ (Ein Lückenschluss wegen sonst zu kurzer Unterbrechung des Tempo 30 ist eventuell zwischen Striewitzweg und Elbestraße zu erwägen.)
 - ▶ Elbestraße und Moldaustraße
- ▶ **Tempo 30 nachts auf der Iserstraße im Bereich des Knotenpunkts Iserstraße / Elbestraße einschließlich der Iserstraße bis zum Knotenpunkt mit der Potsdamer Straße**
- ▶ **Tempo 30 nachts in der Mahlower Straße zwischen**
 - ▶ Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße
 - ▶ Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn
 - ▶ Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße
 - ▶ Beethovenstraße und Mozartstraße
 - ▶ Mozartstraße und der Brücke unter der Anhalter Bahn
- ▶ **Tempo 30 nachts in der Ruhlsdorfer Straße zwischen Potsdamer Straße und Gonfrevillestraße**
- ▶ **Tempo 30 nachts in Ruhlsdorf**

Begleitende Maßnahmen

- ▶ **Herstellung einer Elektrofahrrad-Ladestation am S-Bahnhof zur Förderung von Bike & Ride mit Elektrofahrrädern**
- ▶ **Durchsetzung der 32. BImSchV (Maschinenlärmschutzverordnung) zur Verhinderung des nächtlichen Betriebs von Fahrzeugkühlaggregaten in Wohngebieten**
- ▶ **gemeindeübergreifendes Lkw-Führungskonzept zur Minimierung der Belastung durch den Lkw-Verkehr von und nach Berlin**

Ruhige Gebiete

- ▶ **Festlegung eines ruhigen Gebiets auf den "Buschwiesen", das weitgehend dem LSG Buschwiesen entspricht (unter Weglassung des westlichen Zipfels zur Iserstraße und der nördlichen Flächen in der Nähe der Potsdamer Straße).**

Weitere Maßnahmen, die aus der vorherigen Lärminderungsplanung übernommen werden

- ▶ **Bau der Umgehungsstraße "Biomalzspange" als Ergänzung des Spangensystems (im Oktober 2013 befindet sich die Maßnahme im Planfeststellungsverfahren)**
- ▶ **Rückbau der Potsdamer Straße (Abschluss 2015): Ziel ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Spangensystem. Durch die Anlage von Radverkehrsanlagen und Querungsstellen werden umweltfreundliche Verkehrsarten gefördert sowie die Aufenthalts-**

qualität gesteigert. Durch die Anlage von Längsparkständen und dem Anordnen von Schutzstreifen für den Radverkehr wird der Abstand der Gebäudefronten zu den Emissionslinien der Straße vergrößert. Zudem erfolgt zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und der Warthestraße die Herabstufung der Potsdamer Straße zu einer kommunalen Straße. Insgesamt ist durch den Rückbau mit einer Lärminderung zu rechnen.

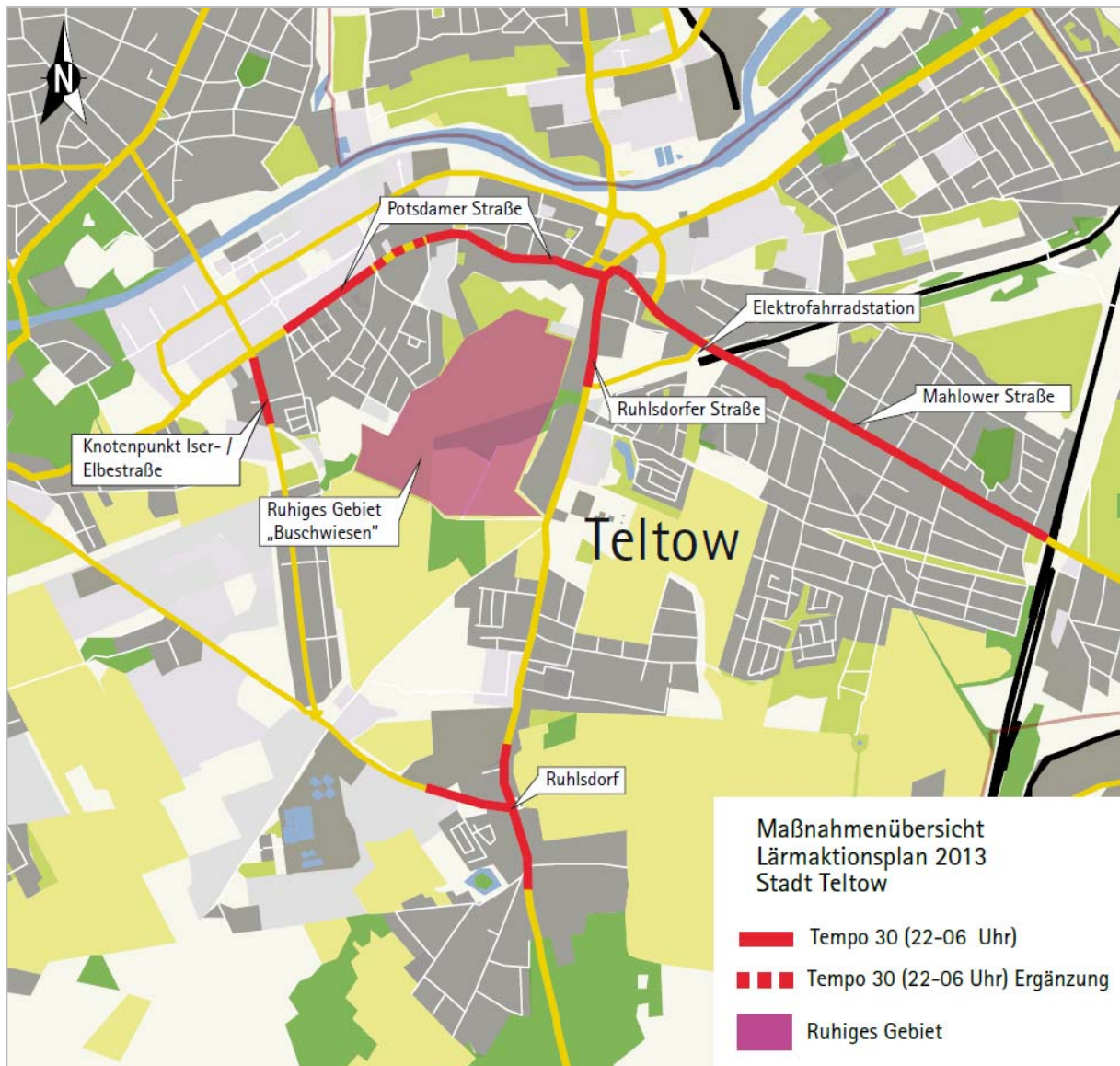


Abbildung 79 Übersichtsplan zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2013 für die Stadt Teltow

8.2 Prioritätenreihung der Maßnahmen

Eine Prioritätenreihung kann anhand der in Tabelle 3 ermittelten Wirkungsindizes erfolgen, wobei die ein hoher Wirkungsindex für eine hohe Priorität spricht. Daraus ergibt sich die nachfolgende Reihung der Abschnitte, angefangen mit der Priorität 1 ("hoch") bis 11 ("weniger hoch"). An dieser Stelle sollte daran erinnert werden, dass auch Maßnahmen mit einem vergleichsweise geringen Wirkungsindex zu einer Reduktion der Anzahl von Lärmbetroffenen führen und daher grundsätzlich zu unterstützen sind.

Tabelle 6 Prioritätenreihung der Maßnahmenumsetzung in den Abschnitten

Straßenabschnitt	von	bis	Wirksamkeitsindex	Priorität
Knoten Iserstraße / Elbestraße	KP Iser-/Elbestr.	KP Iser-/Potsdamer Str.	255,0	1
Mahlower Straße (2)	Liselotte-Herrmann-Straße	Beethovenstraße	219,4	2
Mahlower Straße (1)	Ruhlsdorfer Straße	Gonfrevillestraße	199,0	3
Potsdamer Straße (2)	Puschkinplatz	Striewitzweg	178,9	4
Ruhlsdorf			163,0	5
Potsdamer Straße (1)	Ruhlsdorfer Straße	Puschkinplatz	155,6	6
Potsdamer Straße (4)	Elbestraße	Moldaustraße	128,8	7
Mahlower Straße (4)	Mozartstraße	Anhalter Bahn (Brücke)	108,5	8
Ruhlsdorfer Straße	Potsdamer Straße	Gonfrevillestraße	94,5	9
Mahlower Straße (3)	Beethovenstraße	Mozartstraße	90,6	10
Mahlower Straße (S-Bhf)	Gonfrevillestraße	Brücke über S-Bahn	86,7	11

9 Beteiligung der Öffentlichkeit

9.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden folgende Träger öffentlicher Belange um eine Stellungnahme bis zum 02. Oktober 2013 gebeten:

- ▶ **Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz**
- ▶ **Landesbetrieb Straßenwesen**
- ▶ **Straßenverkehrsbehörde der Stadt Teltow**
- ▶ **Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin**
- ▶ **Gemeinde Großbeeren**
- ▶ **Gemeinde Stahnsdorf**
- ▶ **Gemeinde Kleinmachnow**

Die Träger erhielten den Planentwurf per E-Mail am 29. August 2013.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind inhaltlich in Anlage 7 wiedergegeben und mit einem Abwägungsvorschlag versehen.

Aus den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ergeben sich keine wesentlichen Änderungen für den Planentwurf.

9.2 Öffentliche Auslegung des Planentwurfs

Der Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Teltow lag für die Beteiligung der Öffentlichkeit vom 17. September bis einschließlich 14. Oktober 2013 im Neuen Rathaus, Marktplatz 1/3, Foyer im Erdgeschoss öffentlich aus. Darüber hinaus bestand seit dem 09. September 2013 die Möglichkeit, den Entwurf online auf der Internetpräsenz der Stadt Teltow einzusehen.

Die eingegangenen Einwände von Bürgern sind in Anlage 8 inhaltlich wiedergegeben und mit einem Abwägungshinweis versehen.

9.3 Beteiligung von Gremien

Die Auslegungsfassung dieses Lärmaktionsplan ist in verschiedenen Gremien der Stadt Teltow im Rahmen des Auslegungsbeschlusses diskutiert worden. Die dabei aufgetretenen Fragestellungen werden in diesem Kapitel beantwortet.

Ausschuss für Umwelt und Energie (Sitzung am 13.08.2013)

Bei diesem Ausschusstermin bestanden keine Fragen zum Lärmaktionsplan.

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr (Sitzung am 14.08.2013)

Was kann kurzfristig umgesetzt werden, um den Lärmaktionsplan umzusetzen? Der Lärmaktionsplan enthält vor allem kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (in der Regel

	<p>Tempo 30 nachts in betroffenen Straßenabschnitten). Nach dem Beschluss des Plans durch die SVV liegt es in der Hand der Stadt Teltow, die Maßnahmen bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragen und sich für eine Anordnung stark zu machen. Es sei hier auch auf das Kapitel 10 verwiesen.</p>
<p>Tempo 30 km/h nachts: Bis jetzt wurde man immer vertröstet. Die Stadt hat ihre eigene Verkehrsbehörde. Warum kann es in Kleinmachnow umgesetzt werden und Teltow schafft es nicht?</p>	<p>Die Stadt muss die Maßnahmen bei der Straßenverkehrsbehörde beantragen. Gespräche im Vorfeld können dabei hilfreich sein, um für den LAP zu sensibilisieren. Auch hier sei auf Kapitel 10 verwiesen.</p>
<p>Es gibt keinen Vorschlag für Lärmschutzwände und auch keine Kostenaufstellung für diese.</p>	<p>Lärmschutzwände stellen in der Stadt keine adäquate Möglichkeit des Lärmschutzes dar. Abgesehen von städtebaulichen Gesichtspunkten (Trennwirkung, Ästhetik etc.) stünden die Kosten in keinem Verhältnis zur Wirkung. Für den LAP Teltow sind daher keine Lärmschutzwände geplant, wodurch sich eine Betrachtung von Kosten erübrigt.</p>
<p>Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-40-Zonen und gewisse Querverbindungen wiederherstellen, damit die Hauptstraßen entlastet werden.</p>	<p>Es gibt in Deutschland keine Tempo-40-Zonen. Querverbindungen würden bedeuten, dass Straßen des untergeordneten Netzes erheblich mehr mit Verkehr belastet würden, was sich auch in der Lärmbelastung der Anwohner niederschlägt. Derartige Maßnahmen sind in der Lärmaktionsplanung nicht angebracht (es darf nicht an anderer Stelle zu Zusatzbelastungen kommen). Zudem widerspräche ein solches Vorgehen dem verkehrsplanerischen Konzept der Bündelung der Hauptverkehrsströme, wie es in Teltow beispielsweise mittels des Spangensystems praktiziert wird.</p>
<p>Der stellvertretende Ausschussvorsitzende, Herr Trog, weist die Ausschussmitglieder darauf hin, dass sie sich im Rahmen der Auslegung mit eigenen Vorschlägen beteiligen können. Im Rahmen der Auslegung gingen keine Vorschläge ein. Ein Protokoll des Sitzungsteils befindet sich in Anlage 10.</p>	

Hauptausschuss (Sitzung am 19.08.2013)

Wie man dafür sorgen könne, dass die Maßnahmen auch umgesetzt werden können?

Die Stadt muss die Maßnahmen bei der Straßenverkehrsbehörde beantragen. Gespräche im Vorfeld können dabei hilfreich sein, um für den LAP zu sensibilisieren. Auch hier sei auf Kapitel 10 verwiesen.

Der Lärm der S-Bahn sei außen vorgelassen worden, weil die Bahn sich nicht einbinden lassen habe. Wie könne man gewährleisten, dass die Bahn in Zukunft eingebunden wird?

Die Lärmkartierung (als Grundlage für eine Lärmaktionsplanung) an Haupteisenbahnstrecken mit jährlich mehr als 30.000 Zügen wird vom Eisenbahnbundesamt (EBA) durchgeführt. Laut Aussage des LUGV ist mit einer Veröffentlichung der Kartierungsergebnisse erst Ende 2014 zu rechnen (Stand Oktober 2013). Ab dem 1. Januar 2015 wird das EBA auch für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken verantwortlich sein.

Auch im Hauptausschuss wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Auslegung des Planentwurfs Vorschläge eingereicht werden können. Während der öffentlichen Auslegung sind jedoch keine Vorschläge oder Anmerkungen von Ausschussmitgliedern eingegangen. Ein Protokoll des Sitzungsteils befindet sich in Anlage 10.

Stadtverordnetenversammlung (Sitzung am 28.08.2013)

Es sind während der Sitzung keine neuen Fragen oder Hinweise zur Lärmaktionsplanung aufkommen.

10 Weiteres Vorgehen

Der Lärmaktionsplan stellt einen Selbstbindungsbeschluss der aufstellenden Gemeinde dar. Nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans durch die Stadtverordnetenversammlung liegt es an der Stadt Teltow, die Maßnahmen umzusetzen. So müssen die geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen jeweils bei der Straßenverkehrsbehörde beantragt werden.

Bei den meisten vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich um Geschwindigkeitsbeschränkungen, die wiederum straßenverkehrsrechtliche Anordnungen darstellen. Bei deren konkreter Anordnung ist die Lärmschutz-Richtlinie-StV zu beachten. Eine Überschreitung der Prüfwerte der Umgebungslärmkartierung ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} < 55 \text{ dB(A)}$) liefert allein noch keinen Rechtsanspruch auf Maßnahmen, da sich die zugrundegelegten Berechnungsverfahren (VBUS für die Lärmaktionsplanung, RLS-90 für die Lärmschutz-Richtlinie-StV) unterscheiden. Die Lärmschutz-Richtlinie-StV beschreibt Richtwerte (beispielsweise 70/60 dB(A) tags/nachts für allgemeine Wohngebiete am Immissionsort), bei deren Erreichen bzw. Überschreitung die Behörde die Pflicht zum Einschreiten hat (in diesem Fall wären dann Maßnahmen anzuordnen). Für die Berechnungen ist in der Regel der Landesbetrieb Straßenwesen verantwortlich. Werden die Richtwerte nicht erreicht, so kann die Behörde dennoch Maßnahmen anordnen. Es handelt sich dabei um eine Ermessensentscheidung seitens der Behörde. Auch bei Immissionspegeln unterhalb der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV sind also straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht ausgeschlossen.

Laut Ziffer 1.4 Absatz 2 der Lärmschutz-Richtlinie-StV können sich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen ausdrücklich auch aus Lärmaktionsplänen ergeben. Ein vorhandener Lärmaktionsplan sollte also in der Ermessensentscheidung angemessen berücksichtigt werden. Vorteilhafterweise zeigt ein von der Stadtverordnetenversammlung beschlossener Lärmaktionsplan, dass auch ein dokumentierter politischer Wille hinter der Forderung nach den jeweiligen Maßnahmen steht.

In Teltow besteht zudem der Vorteil, dass die Straßenverkehrsbehörde in der Stadtverwaltung angesiedelt ist. Sondierungsgespräche mit der Straßenverkehrsbehörde, die vor der eigentlichen Beantragung von Maßnahmen durchgeführt werden, können darüber hinaus das Verständnis für die Belange des Lärmaktionsplans stärken und für die Notwendigkeit der Maßnahmen sensibilisieren.

11 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

In der Stadt Teltow zeigt sich eine Betroffenheit über dem Prüfwert von 65 dB(A) für den Gesamttag von 749 Wohnungen mit 1.487 Einwohnern. Für den Nachtzeitraum besteht eine Betroffenheit von 953 Wohnungen mit 1.894 Einwohnern über dem Prüfwert von 55 dB(A).

Die größte Betroffenheit befindet sich an den sowohl verkehrstarken als auch dicht bewohnten Abschnitten der Potsdamer Straße und der Mahlower Straße. Hohe Pegel treten ebenfalls in der Ruhlsdorfer Straße auf, wo teilweise noch Kopfsteinpflaster zu finden ist.

Im Allgemeinen wird als schnelle und kostengünstige Maßnahme für Lärmschwerpunkte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Nacht (22 bis 6 Uhr) empfohlen. Diese Maßnahme erzielt den Berechnungen zu Folge auf fast allen untersuchten Abschnitten Entlastungswirkungen.

Als ruhiges Gebiet kommt möglicherweise das als "Buschwiesen" bekannte Areal um den Pappelwald zwischen Hollandweg und Weinbergweg in Betracht. Aufgrund der Nähe zu Berlin wäre es hier eventuell sogar sinnvoll, die Kriterien für ruhige Gebiete in Ballungsräumen anzuwenden (innerstädtische Erholungsflächen). Das ruhige Gebiet könnte weitgehend dem Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Buschwiesen“ entsprechen, wobei einige Zipfel, die sich westlich in Richtung Iserstraße und nördlich bis in die Nähe der der Potsdamer Straße erstrecken, ausgeklammert werden sollten.

12 Gesetzliche Grundlagen, Richtlinien

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) – (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge), September 2002 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert im Juni 2005
- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntgabe zur Neufassung vom 23.09.2004 (BGBl. Nr. 61 Teil 1 vom 03.09.1997), zuletzt geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 21.06.2005 (BGB. I S. 1950)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 31.08.1990 i. V. mit Gesetz vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), geändert durch Einigungsvertrag vom 31.08.1990 i. V. mit Gesetz vom 23.09.1990 (BGBl. II S. 885, 1124)
- DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau – Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung, 2002
- DIN 4109 Schallschutz im Hochbau, 1989
- DIN EN 1793 Lärmschutzeinrichtungen an Straßen, Prüfverfahren zur Bestimmung der akustischen Eigenschaften, November 1997
- EG-Umgebungslärmrichtlinie „RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L189/12 (DE) vom 18.7.2002
- Parkplatzlärmstudie, Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, 6. Auflage, 2007
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Ausgabe 1990, Fassung Mai 2009
- Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), 1997
- Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), 23.11.2007
- Schall 03 Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenwegen, Deutsche Bundesbahn, 1990
- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm), 1998
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), vom 12. Juni 1990
- VBEB Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, 9 Februar 2007

- VBUF Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen, 10. Mai 2006
- VBUI Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe, 10. Mai 2006
- VBUS Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen, 15. Mai 2006
- VBUSch Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen, 10. Mai 2006
- VDI 2714 Schallausbreitung im Freien, 1988
- VDI 2720 Blatt 1 Schallschutz durch Abschirmung im Freien, 1987
- VDI 2719 Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen, 1987
- VDI 3770 Emissionskennwerte technischer Schallquellen, Sport- und Freizeitanlagen, April 2002
- Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV), vom 6. März 2006
- Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung), Februar 1997

13 Glossar, Abkürzungen

A-Bewertung: Standardbewertung des Hörfrequenzbereiches, die dem Frequenzempfinden des menschlichen Ohres am nächsten kommt.

Aktive Lärmschutzmaßnahme: Maßnahme zur Verminderung oder Vermeidung von Lärm an der Schallquelle

Beurteilungspegel: Lärmkenngröße, anhand der in den meisten Regelwerken die Geräuschbeurteilung erfolgt

Boden- und Meteorologiedämpfung: bei freier Schallausbreitung ist eine Dämpfung durch Einflüsse des Bodens und der Meteorologie wirksam, diese wird bei der Berechnung des Mittelungspegels berücksichtigt

DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

DTV-W: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen

Emission: der von einer oder mehreren Schallquellen abgestrahlte Schall

Entfernungseinflüsse: bei der Berechnung des Mittelungspegels wird der Einfluss des Abstands und der Luftabsorption berücksichtigt

Freizeitlärm: Lärm, der von Sport- und Freizeitanlagen ausgeht

Gewerbelärm: Lärm gewerblicher Anlagen als eine Vielzahl von Lärmquellen unterschiedlicher technischer Art, die sich sowohl in der Lautstärke als auch in der Zusammensetzung des Frequenzspektrums und im zeitlichen Verlauf stark unterscheiden

GIS: Geographisches Informationssystem

Immission: das Einwirken des Schalls auf ein Gebiet (z. B. Schalleinwirkung einer Straße auf die umgebende Bebauung)

Industrielärm: von Industrieanlagen ausgehender Lärm, insbesondere Lärm von genehmigungsbedürftigen Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

L_{Day} : A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Tag (in Deutschland von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr) gemäß ISO 1996-2: 1987

$L_{Evening}$: A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Abend (in Deutschland von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr) gemäß ISO 1996-2: 1987

L_{Night} : A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für die Nacht (in Deutschland von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) gemäß ISO 1996-2: 1987

L_{DEN} : Tag-Abend-Nacht-Pegel (day-evening-night) in Dezibel (dB), definiert mit folgender Gleichung:

$$L_{DEN} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{Evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{Night}+10}{10}} \right)$$

L_m : Mittelungspegel

L_{m25} : normierter Mittelungspegel eines Verkehrsweges

$L_{m,E}$: Emissionspegel

$L_{r,zul}$:

- Orientierungswert in dB(A) bei Untersuchungen nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau),
- Immissionsgrenzwert in dB(A) zur Überprüfung der Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung),

L_W : Schallleistungspegel

$L_{W'}$: linienbezogener Schallleistungspegel

$L_{W''}$: flächenbezogener Schallleistungspegel

Mittelungspegel: für einen bestimmten Zeitraum gebildete Kenngröße der Geräuschbelastung

Passive Lärmschutzmaßnahme: Maßnahme zur Verminderung oder Vermeidung von Lärm entweder auf dem Weg der Schallausbreitung oder am Immissionsort

Reflexion: Rückwurf von Schallwellen bei freier Ausbreitung am Boden, an Gebäuden oder an Wänden

Schallleistung: die pro Zeiteinheit abgestrahlte Schallenergie einer Schallquelle

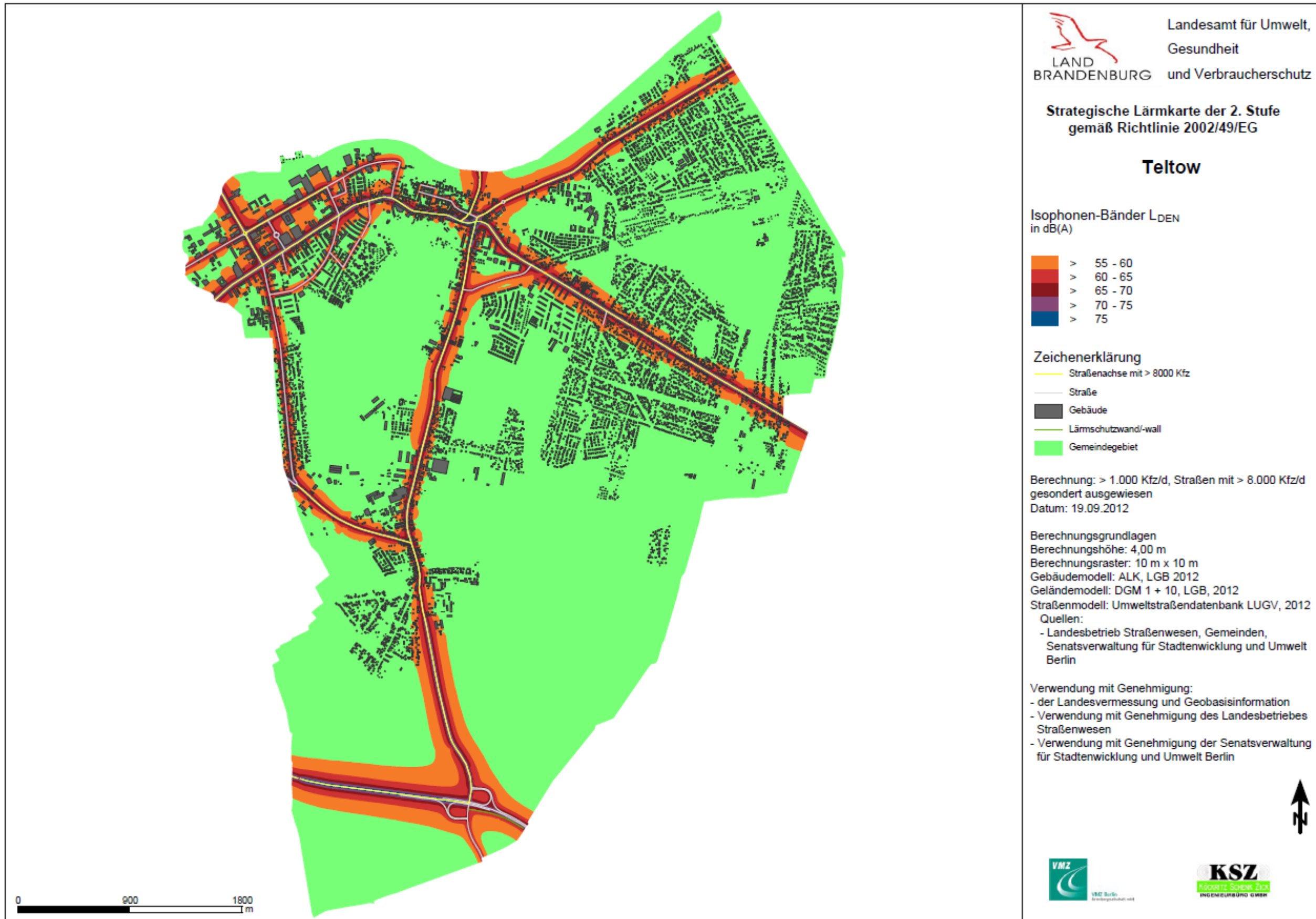
Schallschutzklassen: Einteilung (von Fenstern) in Klassen aufgrund des Schalldämm-Maßes

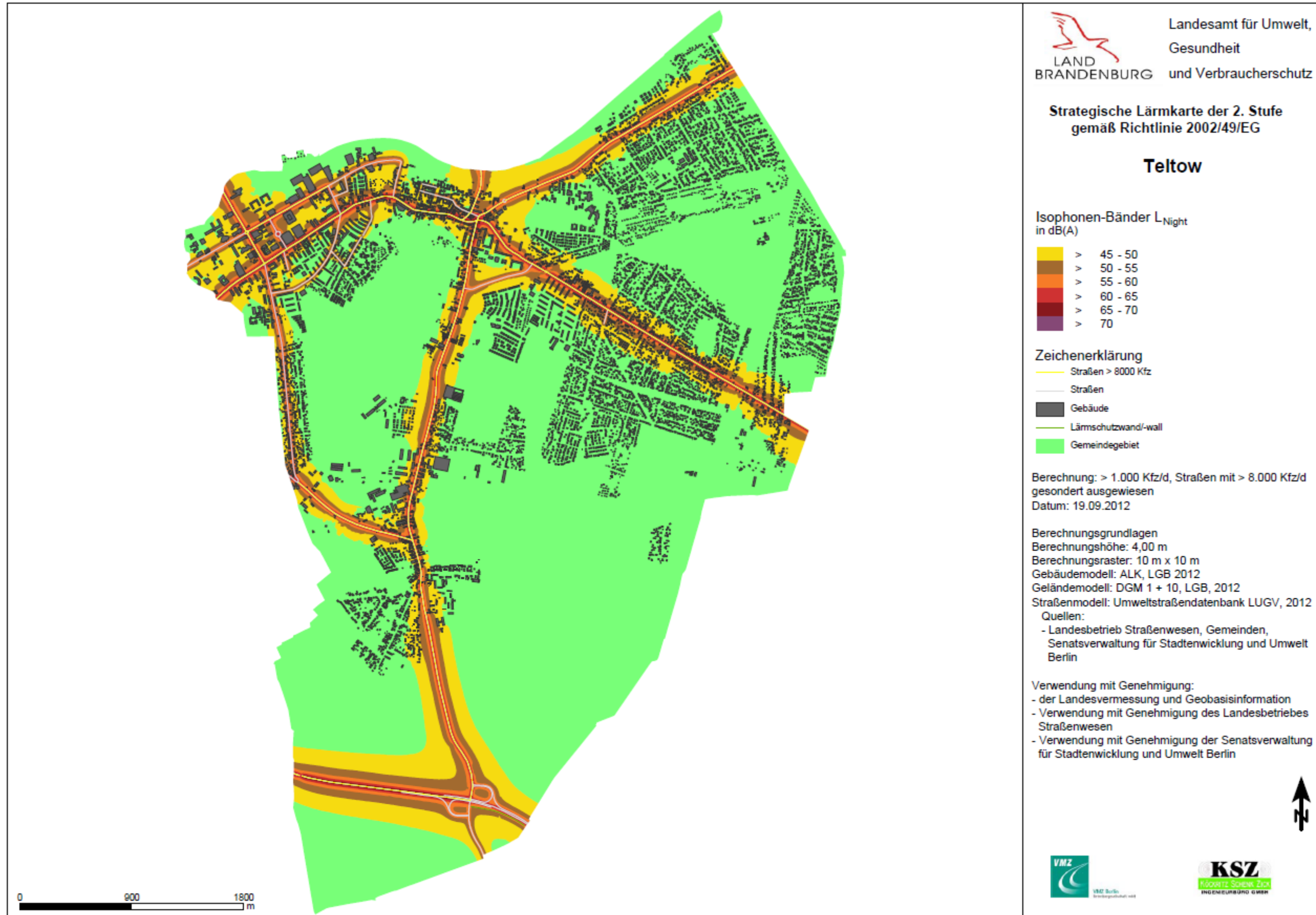
Verkehrslärm: Straßenverkehrs-, Schienen- und Fluglärm

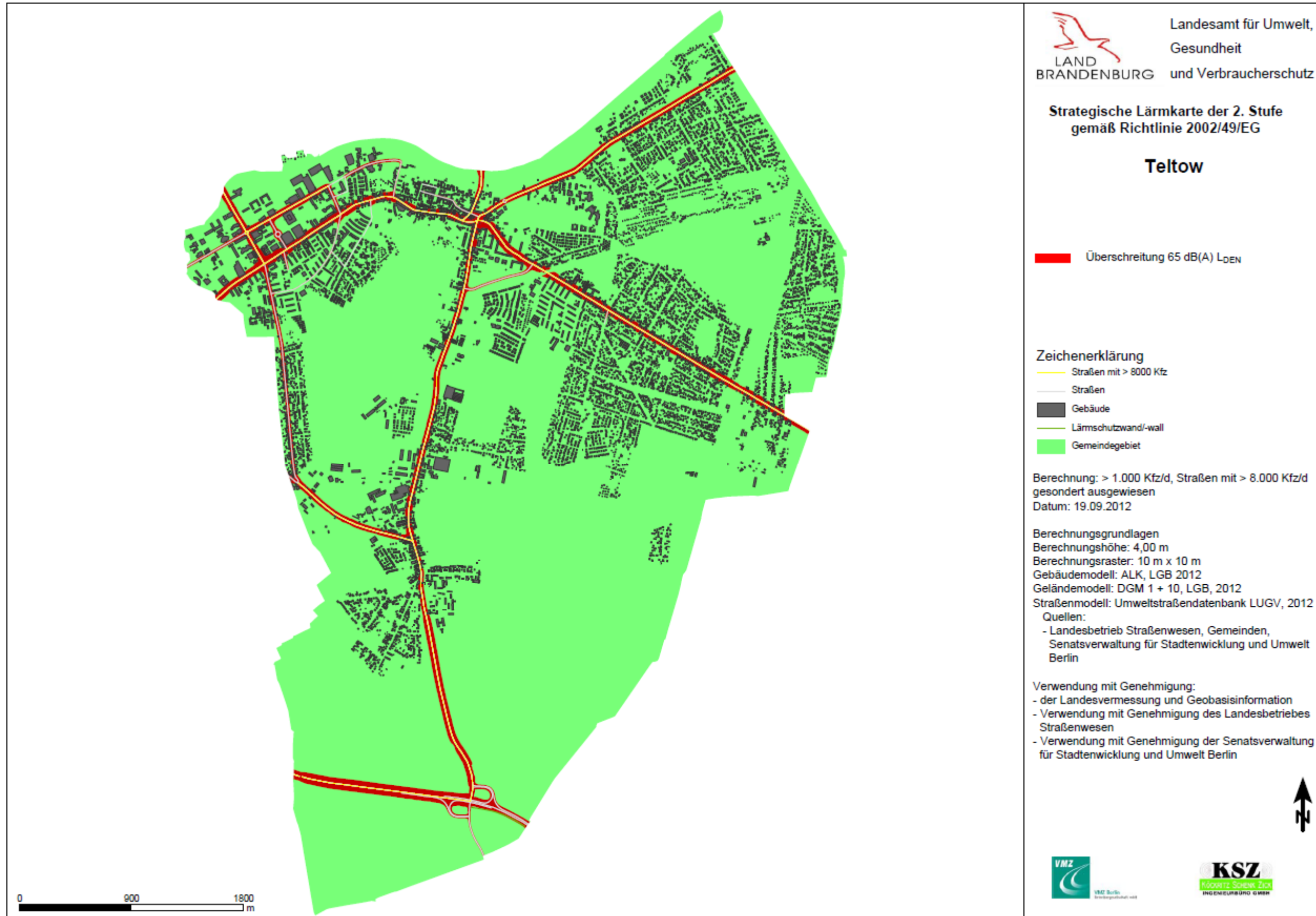
Anlagen

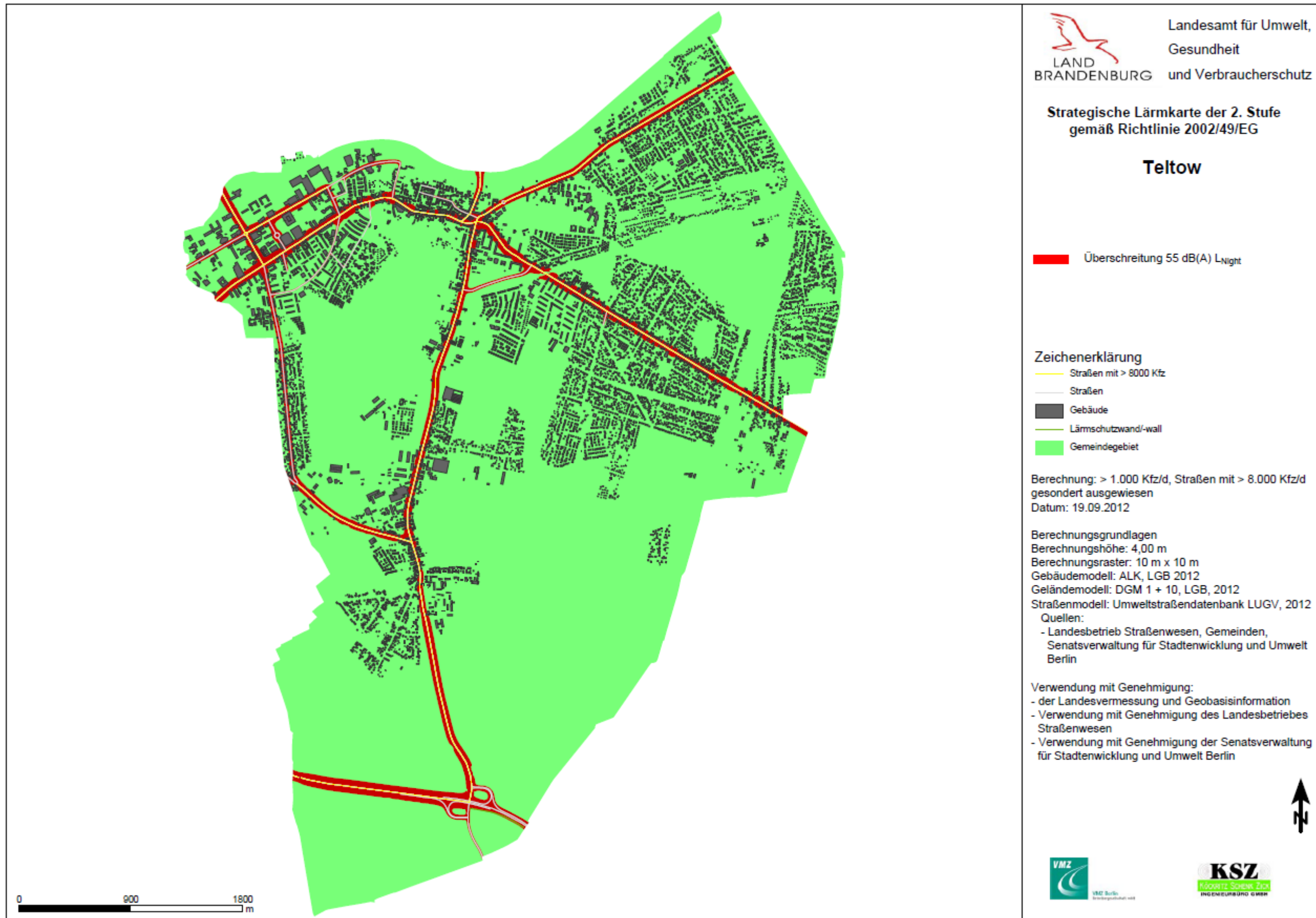
ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1** Strategische Lärmkarte Stadt Teltow, Isophonen-Bänder L_{DEN} , LUGV 2012
- Anlage 2** Strategische Lärmkarte Stadt Teltow, Isophonen-Bänder L_{Night} , LUGV 2012
- Anlage 3** Strategische Lärmkarte Stadt Teltow, Überschreitung Prüfwert 65 dB(A) L_{DEN} , LUGV 2012
- Anlage 4** Strategische Lärmkarte Teltow, Überschreitung Prüfwert 55 dB(A) L_{Night} , LUGV 2012
- Anlage 5** Straßenverkehrslärm, Bericht für die Stadt Teltow, LUGV, 2012
- Anlage 6** Protokoll der Bürgerversammlung
- Anlage 7** Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange mit Abwägungsvorschlag
- Anlage 8** Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Planentwurfs
- Anlage 9** Protokolle des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr am 14.08.2013
- Anlage 10** Protokolle des Hauptausschusses am 19.08.2013

Anlage 1 Strategische Lärmkarte Stadt Teltow, Isophonen-Bänder L_{DEN} , LUGV 2012

Anlage 2 Strategische Lärmkarte Stadt Teltow, Isophonen-Bänder L_{Night} , LUGV 2012

Anlage 3 Strategische Lärmkarte Stadt Teltow, Überschreitung Prüfwert 65 dB(A) L_{DEN} , LUGV 2012

Anlage 4 Strategische Lärmkarte Teltow, Überschreitung Prüfwert 55 dB(A) L_{Night} , LUGV 2012

Anlage 5 Straßenverkehrslärm, Bericht für die Stadt Teltow, LUGV, 2012Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2012
für die Gemeinde Teltow

12069616

1. Grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den Gesamttag (LDEN) und die Nacht (LNight) des Jahres 2012

Die Karten mit den Isophonenflächen für das Gemeindegebiet sind in den nachfolgenden PDF-Kartenlinks jeweils für den Gesamttag (LDEN) und die Nacht (LNight) zu finden.

Gesamttag (LDEN): http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12069616T.pdf

Nacht (LNight): http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12069616N.pdf

Ein Exemplar in Papierform liegt in der Verwaltung der Gemeinde Teltow vor.

Die farbigen Isophonenflächen stellen Pegel dar, die außerhalb der Gebäude an der Fassade in 4 Meter Höhe über dem Gelände berechnet wurden.

2. Grafische Darstellung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden

Isophonenflächen oberhalb der Richtwerte von 65 dB(A) für den Gesamttag (LDEN) bzw. 55 dB(A) für die Nacht (LNight) sind in den Karten für die Gemeinde entsprechend farblich dargestellt.

Gesamttag (LDEN): http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12069616TU.pdf

Nacht (LNight): http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/pdf_2012/12069616NU.pdf

3. Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) liegen

LDEN in dB(A)	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70 - 75	> 75
Anzahl	1280	878	757	229	1

LNight in dB(A)	> 45 - 50	> 50 - 55	> 55 - 60	> 60 - 65	> 65 - 70	> 70
Anzahl	1754	924	838	383	53	0

4. Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten

LDEN in dB(A)	> 55	> 65	> 75
Fläche / km ²	4	1	1
Wohnungen / Anzahl	1678	503	1
Schulgebäude / Anzahl	6	2	0
Kitagebäude / Anzahl	4	2	0
Krankenhausgebäude / Anzahl	0	0	0

**Bericht zu den Lärmkarten des Jahres 2012
für die Gemeinde Teltow**

12069616

5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Das Gemeindegebiet wird direkt oder indirekt durch die auf den strategischen Lärmkarten hervorgehobenen Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr verlärm.

Eine mögliche Verlärmung durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes (mehr als 30.000 Züge/Jahr) wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn als zuständige Behörde ermittelt.

6. Beschreibung der Umgebung

Die Beschreibung des Gemeindegebiets erfolgt anhand nachfolgender statistischer Kennzahlen.

Gemeindegeschlüssel	Gemeindegebiet	Landkreis	Amt	
12069616	Teltow	Potsdam-Mittelmark	Teltow	

Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
km ²	Personen	Personen \ km ²	Anzahl	Anzahl
21,54	22650	1051	5040	9527

7. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme

Die Lärmaktionsplanung obliegt als Pflichtaufgabe im Land Brandenburg, da keine anderen Regelungen getroffen wurden, gemäß BImSchG § 47e Abs.1 den Gemeinden. Informationen zu durchgeführten und laufenden Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms können in der jeweils zuständigen Gemeinde eingeholt werden.

8. Angaben über die zuständigen Behörden



Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV)
Referat Gebietsbezogener Immissionsschutz, Lärmschutz
Seeburger Chaussee 2
14476 Potsdam OT Groß Glienicke

Anlage 6 Protokoll der Bürgerversammlung**Datum**

14.05.2013, 18 Uhr

Ort

Teltow, Neues Rathaus, Stubenrauch-Saal

Teilnehmer

Herr Jezischek (Sachgebiet Stadtentwicklung), Wolfgang Schober (Hoffmann-Leichter), Stephanie Haubold (Hoffmann-Leichter) sowie zwölf interessierte Bürger

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung und Eröffnung durch Herrn Jezischek

TOP 2: Präsentation zum aktuellen Stand des Lärmaktionsplans der Stadt Teltow

TOP 3: Fragerunde (Moderation durch Herrn Jezischek und Herrn Schober)

- | | |
|--------------|---|
| Bürger | Wurden die Werte überprüft oder nachgemessen? |
| Herr Schober | Im Lärmschutzbereich wird immer gerechnet. Messungen werden nicht angewendet. Die Ermittlung der Betroffenenanzahlen ist ein statistisches Verfahren. Es werden jeweils die entsprechenden Einwohnerzahlen ausgegeben, deren Fassaden von Pegeln in den verschiedenen Pegelklassen (z. B. 55-60 dB(A)) erreicht werden. |
| Bürger | Wie oft wurde gemessen und wie oft wurde gerechnet? Wurde nie ein Wert gemessen? |
| Herr Schober | Es wird nie gemessen. Die anzuwendenden Richtlinien beruhen auf Messungen. Das Berechnungsverfahren enthält somit quasi eine Regressionsfunktion von früheren grundlegenden Messungen. |
| Bürgerin | Anwohnerin der Lichterfelder Allee, Sie ist gestört durch zunehmenden Lieferverkehr nachts in Richtung Berlin, vor allem durch die lauten Kühlaggregate.

Warum wurde dort nichts untersucht? |
| Herr Schober | Entsprechend den Ergebnissen der Lärmkartierung gab es in dem Bereich keine Betroffenen über dem Prüfwert. Eine Ursache dafür könnte der breite Straßenquerschnitt mit Mittelstreifen sein, wodurch sich der Verkehr der Fassadenab- |

gewandten Fahrtrichtung weniger stark auswirkt.

Ergänzung Juli 2013: Es wurde nach der Versammlung festgestellt, dass die 32. BImSchV (Maschinenlärmschutzverordnung) den Betrieb von Fahrzeugkühlaggregaten in Wohngebieten zwischen 20 und 7 Uhr verbietet. Das Thema ist im Kapitel 7.3 beschrieben. Es wird mit dem Ordnungsamt geprüft, wie dem Verbot Geltung verschafft werden kann.

Bürger Gibt es einen "Daumenwert" wie sich der Straßenquerschnitt auf den einwirkenden Lärm auswirkt?

Herr Schober Nein, ist mir keiner bekannt.

Bürgerin Wie wäre es denn, den Lkw-Verkehr generell über die Knesebeckbrücke zu führen?

Herr Schober Es wäre eine ganz gute Idee. Derzeit ist die Brücke ein Provisorium und deshalb für Lkw gesperrt. Es scheint aber bereits eine Planung für einen Neubau zu geben.

Bürger Anwohner der Mahlower Straße, Er fühlt sich benachteiligt und ist der Meinung, dass der Bericht unvollständig ist. Aus seiner Sicht fehlt die detaillierte Betrachtung der Lichterfelder Allee und der Mahlower Straße.

Seine Frage: Geht die geodätische Höhe in die Betrachtungen mit ein? Auf der Mahlower Straße sind circa 6 Meter Höhenunterschied.

Herr Schober Ja, die Geländehöhen sind in dem Modell hinterlegt. Aber es machen eigentlich nur Geländesprünge etwas aus. Stetige Höhenänderung macht praktisch keinen Unterschied zu ebenen Gelände.

Ergänzung Juli 2013: Dem Vorschlag, die detaillierte Betrachtung der Mahlower Straße (vier weitere Rechengebiete) und der Lichterfelder Allee (drei weitere Rechengebiete) zu ergänzen, wurde gefolgt. Die entsprechenden Kapitel zu den weiteren Rechengebieten sind im Text integriert. Bei der Mahlower Straße führt das zu weiteren Maßnahmevorschlägen.

Bürger Der Wunsch eines generellen Tempolimits von 30 km/h auf der Lichterfelder Allee und der Mahlower Straße besteht schon lange.

Herr Wie auch schon in der Vergangenheit immer angedeutet, muss dies mit dem

- Jezischek Straßenbaulastträger abgeklärt werden. Dies wird weiter verfolgt. Dafür ist der Lärmaktionsplan ein gutes Mittel.
- Bürger Anwohner der Beethovenstraße, Dort gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Das Problem ist nur, dass die Kontrollen fehlen und die Begrenzung nicht beachtet wird. Aus seiner Sicht macht daher die Begrenzung auf 30 km/h keinen Sinn.
- Bürgerin Sie findet Tempo-30 gut. Irgendwo muss man ja anfangen.
- Herr Schober Genau. Die Akzeptanz einer solchen Regelung kann auch durch den Zusatz „Lärmschutz“ an der Beschilderung gesteigert werden.
- Bürger Wie ist es mit der Schule?
- Herr Schober Ja, dort müssen wir nochmal nachprüfen.
- Bürgerin Findet es wichtig, dass die Buschwiesen als ruhiges Gebiet erhalten bleiben.
- Bürger Sieht Tempo-30 als schwer durchsetzbar an. Er befürwortet eher, zum Beispiel den Lkw-Verkehr aus der Stadt rauszuhalten.
- Herr Schober Das LUGV würde das sicher stützen, ist allerdings nicht zuständig für die Anlage von Straßen. Es erfolgt im Rahmen des Planungsprozesses immer eine Untersuchung oder bzw. eine Bewertung von geplanten Straßen (z. B. „Biomalzspange“, L77). Daraus lassen sich die Prioritäten und deren Wirkungen ablesen. Wir können nur nachforschen, welche Realisierungschancen diese Straßen haben.
- Ergänzung Juli 2013: Bei der Biomalzspange handelt es sich um eine geplante kommunale Straße der Gemeinde Stahnsdorf und der Stadt Teltow. Der Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Es ist davon auszugehen, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss zur L 77n auch der Planfeststellungsbeschluss zur Biomalzspange gefasst wird. Ruhlsdorfer Straße: Der Planfeststellungsbeschluss wurde noch nicht gefasst. Die Stadt Teltow drängt auf den Beschluss hin, kann derzeit aber keine genaue Angabe darüber machen, wann der Beschluss gefasst wird.
- Bürger Frage zur Potsdamer Straße: Die soll jetzt umgebaut werden. In diesem Zu-

sammenhang ist ein kurzstreckiger Geschwindigkeitswechsel angedacht (200 Meter Tempo-30). Wird es da nicht lauter?

Herr Schober Das hängt ein bisschen vom Verhalten ab: Jemand, der nur das Gas wegnimmt ist dabei sicher nicht so ausschlaggebend, wie jemand der am Anfang der Beschränkung stark abbremst und danach wieder voll beschleunigt. Ausschließen kann man das nicht.

Bürger Ist es nicht widersprüchlich, wenn auf der Stahnsdorfer Straße eine Tempo-30-Strecke auf einen Streckenabschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h folgt?

Herr Schober Ich finde dort die zulässigen 100 km/h auch nicht gerechtfertigt.

Ergänzung Mai 2013: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts wurde nach der Bürgerversammlung nochmal überprüft: Außerorts gilt 100 km/h. Nur vor dem Kreisverkehr wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h reduziert.

Bürgerin Wurde der Ausbau Knesebeckbrücke berücksichtigt?

Herr Schober Wir haben Verkehrszahlen mit dem Vermerk „Projekt Knesebeckbrücke“ bekommen. Deshalb vermuten wir, dass der Neubau der Brücke geplant wird.

Herr Jezischek Ich werde nochmal nachforschen, was dieser Vermerk bedeutet hat.

Ergänzung Juli 2013: Es gibt keine Neubaupläne. Derzeit wird lediglich die Asphaltdecke erneuert. Auf Grund der geringen Fahrbahnbreiten ist dies nur im Rahmen einer Vollsperrung der Straße (für den motorisierten Verkehr) möglich. Die Baumaßnahmen dauern voraussichtlich noch bis zum 15.08.2013 an.

Bürger Ein Vorschlag wäre eine Mittelinsel in der Mahlower Straße zur Geschwindigkeitsreduzierung einzusetzen.

Was passiert jetzt mit der Lichterfelder Allee und der Mahlower Straße?

Herr Schober Wir werden diese Straßen in einem separaten Kapitel in den Lärmaktionsplan mit aufnehmen.

Ergänzung Juli 2013: Im Zuge des Ausbaus des Geh- und Radwegs in der Mahlower Straße werden weitere Mittelinseln (Querungshilfen) angelegt. Die Mittelinseln werden sich in der Höhe der Mozartstraße (ALDI-Markt) und im

Kreuzungsbereich Bahnstraße / Parkstraße befinden. Die Bauarbeiten dazu laufen. Dem Vorschlag, die detaillierte Betrachtung der Mahlower Straße (vier weitere Rechengebiete) und der Lichterfelder Allee (drei weitere Rechengebiete) zu ergänzen, wurde gefolgt. Die entsprechenden Kapitel zu den weiteren Rechengebieten sind im Text integriert. Bei der Mahlower Straße führt das zu weiteren Maßnahmenvorschlägen.

Herr
Jezischek

Schließt die Versammlung.

Anlage 7 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange mit Abwägungsvorschlag

Träger	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Landkreis Potsdam-Mittelmark (Stellungnahme vom 01.10.2013)	<p>Der Fachdienst Naturschutz begrüßt die Ausweisung des Bereichs Buschwiesen als ruhiges Gebiet.</p> <p>Fachdienst Gesundheit: Aus gesundheitlicher Sicht werden komplexe Maßnahmen zur Lärminderung durch Verkehrslärm grundsätzlich in der dargestellten Breite zur Kenntnis genommen und begrüßt. Wie unter Punkt 7 hingewiesen, ist seit 2006 eine Veränderung der Verkehrsströme festzustellen, die auch zukünftig mit dem Ausbau der Ruhlsdorfer Straße und der Gestaltung der Postdamer Straße anhalten wird. Hier wird eine Untersuchung der zukünftigen Verkehrsströme nicht nur als Erfolgskontrolle von besonderem Interesse sein. Da für die vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen betreffs Mobilitätssicherung mit der Spangenföhrung Alternativangebote zur Verfügung stehen und die Betroffenheit insgesamt günstiger gesehen wird, liegt eine positive Bewertung vor.</p> <p>Für die sehr detaillierte Bestandsaufnahme ist zu beachten, dass, wenn der Abstand der Hauptverkehrswege so dicht liegt, von einer allseitigen Verlärmung der Gebäudesubstanz ausgegangen werden muss. Dies wird beispielsweise am Ruhlsdorfer Platz hin zur Spangenverbindung gesehen. Eine vor- und rückseitige Belastung ergibt sich auch für einen Teil der Oder- und der Potsdamer Str. zwischen Striewitzweg und Elbestraße(Höhe altes Stadthaus), so dass auch hier eine nächtlich erweiterte Geschwindigkeitsreduzierung und rückseitige Ruhezone für Aufenthaltsräume sichern hilft.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Schallausbreitungsberechnungen einschließlich der Betroffenheitsanalyse wurden mit einem digitalen Modell der Stadt Teltow, welches die lärmkartierten Straßenabschnitte, alle Gebäude und ein digitales Geländemodell umfasst, durchgeführt. Die Analyse der Betroffenheit erfolgte dabei von der Software automatisiert allumfassend für alle Fassaden eines Gebäudes, so dass auch die rückseitige Belastung mit einbezogen ist. Der Bereich der Betroffenheit (>65 dB(A) gesamttags bzw. >55 dB(A) nachts) schließt in der Regel nur ein Band von wenigen Metern neben dem Straßenrand ein. Die Belastung der Rückseite von Gebäuden durch dahinter liegende Stra-</p>

Träger	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin	<p>Hierfür werden genauere Untersuchungen einschließlich Messungen angeregt.</p> <p>Der Fachdienst Kreisstraßenbetrieb hat keine Hinweise oder Einwendungen abzugeben</p> <p>Das Zeppelinufer verlärmte das Nordufer des Teltowkanals, insbesondere den Wanderweg (Abschnitt des Mauerwegs). Dazu hat sich der Bezirk Steglitz-Zehlendorf im B-Planverfahren Nr. 42 als Träger öffentlicher Belange geäußert.</p> <p>Erst der Straßenneubau hat die vorher bestehende Ruhezone [am Nordufer des Teltowkanals] verlärmte. Die Wiederherstellung eines "Ruhigen Gebietes" wäre so ebenfalls im Sinne der Stadt Teltow.</p>	<p>Ben sollte also nicht überschätzt werden. Meist genügt ein zwischen-gelagertes Gebäude, um die vorliegenden Pegel deutlich unter den Prüfwerten zu halten.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis betrifft jedoch nicht den Lärmaktionsplan der Stadt Teltow.</p> <p>Im Übrigen sei angemerkt, dass das B-Planverfahren Nr. 42 seinerzeit nicht weiter verfolgt und eingestellt wurde. Die Straßenbaumaßnahme Neubau der Nordspange, 1. Bauabschnitt (Zeppelinufer) wurde – unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange – am 12.12.2005 vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg planfestgestellt. Am 01.02.2006 erfolgte die Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Teltow. Im Rahmen der Beteiligung bzw. der öffentlichen Auslegung wurden keine Hinweise vom Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf vorgetragen. Der Straßenausbau ist bereits seit mehreren Jahren fertiggestellt.</p> <p>Soweit bekannt, handelt es sich bei dem nördlichen Ufer des Teltowkanals nicht um ein ausgewiesenes ruhiges Gebiet. Ein ruhiges Gebiet ist auch nicht per se durch das Vorhandensein der dazu notwendigen Randbedingungen ein solches, sondern wird durch die Gemeinde ausgewiesen. Die Ausweisung ruhiger Gebiete innerhalb seines eigenen Territoriums kann Berlin nur selbst vornehmen. Ein ruhiges Gebiet muss jedoch bereits ruhig sein, es kann nicht dazu dienen, einen Bereich im Nachhinein zu beruhigen. Auf die vorherrschende Situation hätte dies jedoch ohnehin keinen Einfluss mehr.</p>

Träger	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>Gemeinde Großbeeren (Stellungnahme vom 30.09.2013)</p>	<p>Durch die im Juni 2006 erfolgte Festsetzung des Bebauungsplanes X-123 ist im Umfeld der Straße Zeppelinufer eine neue planungsrechtliche Situation entstanden. Zur Zeit der Festsetzung des Bebauungsplanes des o.g. Teltower Bebauungsplanes Nr. 42 galt im angrenzenden Gebiet in Berlin der Baunutzungsplan, der für Alt-Schönow gemischtes Gebiet / Dorfgebiet darstellt. Dieses Gebiet ist im Bebauungsplan X-123 nun planungsrechtlich als Wohngebiet festgesetzt und genießt somit eine höhere Immissions-schutzwürdigkeit.</p> <p>Die Gemeinde Großbeeren weist darauf hin, dass auf der L 76 im Bereich Birkenhain im LAP Großbeeren 50 km/h angedacht ist und eventuell an der Gemeindegrenze eine Abstimmung der Höchstgeschwindigkeiten stattfinden sollte.</p> <p>Es wird weiterhin angemerkt, dass keine genaueren Angaben zum Lkw-Führungskonzept gemacht werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Es besteht jedoch keine Relevanz für den Lärmaktionsplan der Stadt Teltow.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Eine Abstimmung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an der Gemeindegrenze wird untersucht.</p> <p>Das Lkw-Führungskonzept ist als Anregung zu verstehen. Für eine konkrete Ausarbeitung und Umsetzung sind die Städte und Gemeinden gefordert. In der Beschlussfassung dieses Lärmaktionsplans wird an entsprechender Stelle das Ziel deklariert, seitens der Stadt Teltow die Nachbargemeinde bezüglich dieses Themas anzusprechen und für eine gemeinsame Gestaltung des Konzepts zu werben.</p>
<p>Landesbetrieb Straßenwesen des Landes Brandenburg (Stellungnahme vom 25.09.2013)</p>	<p>Baumaßnahmen: Für die L 794 besteht die Planung "L 794 Ortsdurchfahrt Teltow, Ruhlsdorfer Straße". Die Umsetzung dieser Maßnahme kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht bestimmt werden und ist abhängig von der Bereitstellung der finanziellen Mittel im Landeshaushalt. Weitere Maßnahmen an Landesstraßen befinden sich im Bereich Teltow nicht in</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Träger	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Vorbereitung.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen: Beabsichtigte Geschwindigkeitsreduzierungen sind seitens der Stadt generell bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen.</p> <p>Der LAP sieht für Teilabschnitte der L 76 Potsdamer Straße, Mahlower Straße, der L 761 Lichterfelder Allee und der L 794 Ruhlsdorfer Straße eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in der Nacht vor (Punkt 7.2 des LAP). Der LS hat im Jahr 2009 für die L 76 und die L 761 in der OD Teltow eine schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Lärmsanierung durchgeführt. Im Ergebnis der Berechnungen ist festzustellen, dass keine bzw. nur unwesentliche Überschreitungen der Auslöswerte für Lärmsanierung vorliegen. Es ist davon auszugehen, dass mit Fertigstellung der L 40 OU Güterfelde und der L 40 Güterfelder Eck sich das Verkehrsaufkommen auf der L 76 verringern wird. Der betreffende Streckenabschnitt der L 76 wird mit der Fertigstellung der L 40 zur Kreisstraße abgestuft. Es wird daher kein Anlass für eine Geschwindigkeitsreduzierung gesehen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der LAP sieht keine geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen in der Lichterfelder Allee vor, diese Darstellung in der Stellungnahme ist falsch. Untersuchungen aus dem Jahr 2009 sollten nicht die Grundlage für Entscheidungen sein, die im Jahr 2013 oder 2014 zu treffen sind, hier bedarf es einer aktuellen Datengrundlage. Grundlage für eine Entscheidung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV. Im Übrigen steht die Herabstufung der Potsdamer Straße zur Kreisstraße nicht im Widerspruch zu einer nächtlichen Tempo-30-Regelung, wie in der Stellungnahme dargestellt, da dann die Belange des Verkehrs gegenüber den Belangen des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm weniger stark gewichtet sein sollten. Bei einer Straße, deren Netzfunktion herabgestuft wird, sollten ja aus verkehrlicher Sicht weniger Argumente gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung sprechen. Der Anlass für Geschwindigkeitsreduzierungen zeigt sich zum einen bereits in der Lärmkartierung und der darauf aufbauenden Betroffenheitsanalyse, zum anderen ist zur Beurteilung der Notwendigkeit der Anordnung von Maßnahmen in einem weiteren Schritt die Lärmschutz-Richtlinie-StV heranzuziehen. Neue Straßen an anderer Stelle nützen den Betroffenen nicht, die ggf. weiterhin von Lärmpegeln oberhalb der Prüfwerte betroffen sind und können daher an dieser Stelle nicht pauschal als Indikator einer Entlastung von Lärm-</p>

Träger	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (Stellungnahme vom 09.09.2013)</p>	<p>Entsprechend der Verkehrszählung 2010 sind die Verkehrszahlen der L 794 Ruhlsdorfer Straße mit denen der L 76 Potsdamer Straße und Mahlower Straße vergleichbar, so dass auch für den Teilabschnitt der L 794 Ruhlsdorfer Straße eine Überschreitung der Auslöswerte nicht anzunehmen ist. Es wird daher kein Anlass für eine Geschwindigkeitsreduzierung gesehen.</p> <p>Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf auf der Grundlage einer vertieften Analyse der bestehenden Straßenverkehrsbezogenen Umgebungslärmsituation umfassend und detailliert die Möglichkeiten zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen im Stadtgebiet Teltow. Unter Einbeziehung einer hot-spot-Analyse werden Lösungsvorschläge für die Hauptlärmschwerpunkte des Straßenverkehrs herausgearbeitet (Geschwindigkeitsbeschrän-</p>	<p>betroffenen herangezogen werden. Als Beispiel sei verdeutlicht, dass eine Halbierung der Verkehrsmenge den Lärmpegel um 3 dB(A) mindert, jedoch bereits im Bestand Menschen mit Lärmpegeln belastet sind, die 5 dB(A) und mehr über den Prüfwerten liegen, sodass demnach auch bei einer Halbierung der Verkehrsmenge nach wie vor eine Betroffenheit vorhanden wäre.</p> <p>Die Stadt Teltow sollte prinzipiell die Möglichkeit oder Notwendigkeit der Anordnung von Maßnahmen überprüfen lassen. Sollten für die jeweiligen Straßenabschnitte keine aktuellen Verkehrszahlen vorliegen, so sind diese durch Verkehrszählungen zu ermitteln. Neben der Verkehrsbelastung spielt immissionsseitig auch die Nähe der Bebauung zur Lärmquelle eine Rolle, in diesem Punkt besteht zwischen der Ruhlsdorfer Straße und der Mahlower Straße keine Vergleichbarkeit. Wo die Untersuchungen in der Bestandsanalyse dieses Lärmaktionsplans eine Betroffenheit über den Prüfwerten zeigen, ist eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV durchaus wahrscheinlich. Auch wenn keine Überschreitung vorhanden ist, können sich gemäß Punkt 1.4 der Lärmschutz-Richtlinie StV Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen ergeben.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Träger	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p data-bbox="183 938 647 1010">Straßenverkehrsbehörde der Stadt Teltow (Stellungnahme vom 18. November 2013)</p> <p data-bbox="183 1268 647 1340">Gemeinde Kleinmachnow (Stellungnahme vom 09. Dezember 2013)</p>	<p data-bbox="667 284 1310 467">kungen, Fahrbahnsanierung), im Hinblick auf ihre Wirkung analysiert und an Hand eines Wirksamkeitsindex nach Prioritäten gereiht. Eine Kostenschätzung ergänzt die Betrachtungen. Auf die Ausweisung eines ruhigen Gebiets (auf dem Land) wird eingegangen.</p> <p data-bbox="667 496 1310 911">Es wird darauf hingewiesen, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 13 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung (über den Landesbetrieb Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus können Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung nur auf Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständige Behörden umgesetzt werden. Daher ist es erforderlich – soweit die Gemeinde nicht selbst zuständige Behörde ist – auch mit diesen Behörden das Einvernehmen herzustellen.</p> <p data-bbox="667 940 1310 1241">Lärmaktionspläne sind wie Luftreinhaltepläne bloße Verwaltungsvorschriften, die selbst keine Rechtsgrundlage für belastende Anordnungen sind, da diese dem Vorbehalt des Gesetzes bei belastenden Maßnahmen nicht genügen. Aus diesem Grund können straßenverkehrsrechtliche Annahmen, die in Lärmschutzplänen vorgesehen sind, nur angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen des jeweiligen Fachgesetzes, also vorliegend der StVO, erfüllt sind.</p> <p data-bbox="667 1270 1310 1374">Der aufgeführte Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung hinsichtlich der Lkw-Durchgangsverkehre von und nach Berlin (Kapitel 7.3) wird nachdrücklich unterstützt. Auch im</p>	<p data-bbox="1328 496 1776 523">Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p data-bbox="1328 940 2063 1011">Wird zur Kenntnis genommen. Zur weiteren Vorgehensweise bei der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge siehe Kapitel 10.</p> <p data-bbox="1328 1270 1648 1297">Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Träger	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>Gemeinde Stahnsdorf (Stellungnahme vom 27. November 2013)</p>	<p>Lärmaktionsplan der Gemeinde Kleinmachnow ist die Erstellung eines gemeindeübergreifenden Güterlenkungs Konzeptes als Maßnahme (Kapitel 9.1) vorgesehen. Ein gemeinsames Handeln hierbei ist sinnvoll.</p> <p>Es findet sich in Kapitel 5.3 (Langfristige Maßnahmen) nur eine allgemeingehaltene Aussage zur Förderung des ÖPNV. Dieser Thematik sollte mehr inhaltlicher Raum gegeben werden, insbesondere in Hinblick auf das gemeinsame TKS-Busnetz sowie den zu forcierenden S-Bahn-Ringschluss für die schienengebundene infrastrukturelle Verbindung der Kommunen Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow.</p> <p>Das Kapitel 7.4 (Förderung einer CO₂-mindernden Mobilität) ist auf die Einführung von Elektro-Fahrrädern im Rahmen eines Modellprojektes abgestellt. Es fehlen ergänzende Ausführungen hinsichtlich der Förderung des Fußgänger- und konventionellen Fahrradverkehrs. Ein besonders wichtiges Projekt für die Region ist diesbezüglich die Realisierung des gemeinsamen Rad- und Wanderweges Teltowkanal. Über den durchgehenden Weg entlang des nördlichen und südlichen Kanalufers sollen künftig die regionalen Siedlungsschwerpunkte mit Potsdam(-Babelsberg) und Berlin(-Lichterfelde) verbunden werden.</p> <p>In dem ergänzten Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Teltow ist nun der Bau der Biomalzspange Teltow/ Nordanbindung Stahnsdorf als weitere Maßnahme aufgeführt. Diese gemeinsam geplante Maßnahme unserer beiden Kommunen hat eine wesentliche Bedeutung für die Ge-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Träger	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	meinde Stahnsdorf, da sie zusammen mit dem Bau der Landesstraße L 77 neu zu wesentlichen Entlastungen auf der Landesstraße L 76 führt. Von Seiten der Gemeinde Stahnsdorf bestehen keine Einwände mehr zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Teltow..	

Anlage 8 Stellungnahmen von Bürgern im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Planentwurfs


Einwender	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Sammelstellungnahme von 31 Bürgern aus der Ruhlsdorfer Straße	<p>In der Ruhlsdorfer Straße werden Lärm und Erschütterungen insbesondere durch den Lkw-Verkehr verursacht und durch das teilweise noch großflächig vorhandene Kopfsteinpflaster im vorderen Bereich der Ruhlsdorfer Straße zwischen dem Ruhlsdorfer Platz und der Albert-Wiebach-Straße verstärkt. Häuser und Straße werden teilweise nur von einem schmalen Gehweg getrennt. Für Lkw ist in diesem Bereich für etwa 200 m eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorgeschrieben, die leider aber keine Beachtung zu finden scheint, da die Geschwindigkeitsbegrenzung einerseits nur eine kurze Strecke betrifft und andererseits eben nur für Lkw-Fahrer gilt. Dadurch, dass verschiedenen Verkehrsteilnehmern auf derselben Strecke unterschiedliche Geschwindigkeiten vorgeschrieben werden, ist die Einhaltung der jeweiligen Geschwindigkeit kaum praktikabel und eine Kontrolle problematisch. Durch das Kopfsteinpflaster ist es aber nicht nur laut. Es führt außerdem zu erheblichen Erschütterungen, die sich auf die Substanz der umliegenden Häuser sicher nicht positiv auswirkt. Zur Verbesserung der Gesamtsituation möchten wir folgende Vorschläge machen:</p> <p>1) Der Lkw-Verkehr könnte über die Mahlower Straße und die Gonfrevillestraße umgeleitet werden. Zwischen Ruhlsdorfer Platz und Gonfrevillestraße stünde die Ruhlsdorfer Straße dann nur noch Pkw und dem Liefer-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ruhlsdorfer Straße ist eine Landesstraße. Landesstraßen tragen nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen die Hauptlast des Verkehrs und dienen somit auch prinzipiell auch dem Schwerverkehr. Ein Durchfahrtsverbot für</p>

Einwender	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Bürger 2 (Stellungnahme vom 10.10.2013)	<p>verkehr offen.</p> <p>2) Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Ruhlsdorfer Straße sollte auf den Abschnitt zwischen Ruhlsdorfer Platz und Gonfrevillestraße ausgeweitet werden und für alle Verkehrsteilnehmer gelten.</p> <p>3) Das Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Ruhlsdorfer Straße soll durch eine verkehrsberuhigende Gestaltung des Straßenraumes positiv beeinflusst werden.</p> <p>Im LAP wird vorgeschlagen, die 30 km/h-Beschränkung zwar fast auf der ganzen Potsdamer Straße einzuführen, aber nur nachts. Tagsüber wird dagegen die Beschränkung nur zwischen Lindenstraße und Sandstraße vorgeschlagen, obwohl im Abschnitt zwischen Ruhlsdorfer Platz und Lindenstraße drei große Wohnblöcke mit 70 Wohnungen und ca. 100 Bewohnern gemeldet sind, ein vielfaches der Einwohner zwischen Lindenstraße und</p>	<p>Lkw ließe sich somit nur schwer durchsetzen. Darüber hinaus gilt in der Lärmaktionsplanung das Gebot, dass durch eine Maßnahme keine Zusatzbelastung an anderer Stelle erzeugt werden darf. Gerade dies könnte jedoch dann in der Mahlower Straße der Fall sein, wo auch im Bestand eine Betroffenheit über den Brandenburgischen Prüfwerten festgestellt worden ist. Eine Erhöhung insbesondere des Schwerverkehrs auf diesem Abschnitt der Mahlower Straße würde mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine Steigerung der Betroffenenanzahl unter den Anwohnern bewirken.</p> <p>Diese Maßnahme wird im vorliegenden Lärmaktionsplan vorgeschlagen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit Tempo 30 nachts verfolgt Hoffmann-Leichter einen Ansatz, der sowohl der Lärminderung dient als auch die Belange des Verkehrs nur wenig beeinflusst (nachts findet nur ein Bruchteil des Gesamtverkehrs statt). Die ganztägige Maßnahme zwischen Lindenstraße und Sandstraße ist darüber hinaus als Erweiterung zu verstehen und hat daher eher optionalen Charakter. Sie geht auf eine Initiative der Stadtverwaltung Teltow zurück. Die</p>


Einwender	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Sandstraße.</p> <p>Das bedeutet, dass tagsüber die Autos am Ruhlsdorfer Platz auf 50 km/h beschleunigen und dann an der Lindenstraße wieder abbremesen, was eine erhebliche Lärmbelastung verursacht. In der Tabelle des Lärmaktionsplans ist auf S. 64 für die Homogenisierung des Fahrverlaufs -2 bis -3 dB(A) angegeben, damit ergibt sich eine Erhöhung des Lärms um 5 dB(A) gegenüber der 30 km/h-Strecke.</p> <p>Es ist die Wirkung einer Tempo-30-Maßnahme tagsüber nur für den Abschnitt zwischen Lindenstraße und Sandstraße untersucht worden. Die angegebene Anwohnerzahl von 180 scheint, als ob Anwohner zwischen Lindenstraße und Ruhlsdorfer Platz mit eingerechnet worden sind. Beantragt die Überprüfung der Einwohnerzahl.</p> <p>Beantragt, die gleiche Untersuchung für den Abschnitt</p>	<p>Einwohnerzahlen von Gebäuden spiegeln allein nicht die Lärmbetroffenheit wider, da weitere Faktoren, wie zum Beispiel der Abstand zur Emission, eine Rolle spielen. Es ist dabei festzustellen, dass die Gebäude zwischen Linden- und Sandstraße sehr nah an der Straße stehen und somit unmittelbar dem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Die in der Stellungnahme angesprochenen Wohnblöcke sind dagegen mit deutlichem Abstand zur Straße nach hinten abgesetzt.</p> <p>Bei Kenntnis der Geschwindigkeitsregelungen kann davon ausgegangen werden, dass von den Verkehrsteilnehmern kein derart abruptes Fahrverhalten an den Tag gelegt wird. Die Rechnung ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Anzahl der betroffenen Einwohner in Abbildung 45 wurde auf Basis der Modelldaten des LUGV berechnet und bezieht sich auf den gesamten im Rechengebiet erfassten Bereich (Ruhlsdorfer Platz bis Puschkinplatz). Die Differenz zu den Werten in Abbildung 46 ergibt sich jedoch nur aus der Maßnahme zwischen Sandstraße und Lindenstraße, was auch im Text erläutert wird. Aus Gründen der Einheitlichkeit wurden die Grenzen des Rechengebiets für den Untersuchungsabschnitt "Potsdamer Straße" beibehalten.</p> <p>Die Untersuchung wurde im Kapitel 7.5.1 ergänzt. Dabei</p>

Einwender	Kurzdarstellung der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>zwischen Lindenstraße und Ruhlsdorfer Platz durchzuführen, den Wirksamkeitsindex und die Dringlichkeitsstufe zu bestimmen.</p>	<p>zeigt sich, dass der zusätzliche Nutzen durch die Ausdehnung der Maßnahme bis zum Ruhlsdorfer Platz begrenzt ist. Schwierig dürfte sich auch die Umsetzung einer so langen Tempo-30-Maßnahme am Tage gestalten. Der planerische Ansatz, Tempo 30 in der Nacht anzuordnen hat den Hintergrund, dass in der Nacht einerseits die Menschen tatsächlich zu Hause sind und von der Maßnahme profitieren und andererseits die verkehrlichen Argumente gegen die Maßnahme nicht allzu schwer wiegen dürften, da in der Nacht nur ein Bruchteil des Gesamtverkehrs stattfindet und von der Maßnahme betroffen wäre.</p>

Anlage 9 Protokolle des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr am 14.08.2013


Gremium	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich	Niederschrift Seite: 5	
Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr am 14.08.2013		Nr. der Sitzung: BWV/006/2013	
DS Nr.:			

DS-135/2013	TOP 5	Anträge des Bürgermeisters in Vorbereitung der SVV:
	TOP 5.1	Lärmaktionsplanung - 2. Stufe, hier Entwurfsstand zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit (Auslegungsbeschluss)
	<p>Herr Valentin, FDP, betritt den Sitzungssaal um 18:10 Uhr. Somit sind nun 7 stimmberechtigte Mitglieder anwesend.</p> <p>Herr Trog, stellv. AV, weist daraufhin, dass Herr Dipl.-Ing. Hecht, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH, anwesend ist, um eventuelle Fragen zu beantworten.</p> <p>Fragen und Hinweise der Ausschussmitglieder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was kann kurzfristig umgesetzt werden, um den Lärmaktionsplan umzusetzen? (Herr Szilleweit, FV LINKE/Umweltaktive) • S.64 Lärminderungspotenzial: lärm mindernde Fahrbahnbelege. Das wird gleich kurzfristig in der Potsdamer Straße umgesetzt, denn hier wird die empfohlene Splittmastixasphaltdecke vorgesehen. Das sind die ersten Schritte. (Frau Scharrenbroich, SPD) • Tempo 30 km/h, nachts: Bis jetzt wurde man immer vertröstet. Die Stadt hat ihre eigene Verkehrsbehörde. Warum kann es in Kleinmachnow umgesetzt werden und Teltow schafft es nicht? Es könnte doch wenigstens versucht und angefangen werden. Die Meinung der Ausschussmitglieder und Stadtverordnete sollte in die Auslegung einfließen. (Frau Dr. Fanter, FV BIT) • Keinen Vorschlag gefunden, dass auf kurzen Strecken Lärmschutzwände eingesetzt werden. Lärmschutzwände sind die effektivsten Maßnahmen – auch auf kurzer Strecke. Wer entscheidet wie? Über die Abschnitte möge man sich noch einmal unterhalten. Vorschlag: Mahlower Straße bis zur Bahn Tempo 30 einrichten. Es gibt kostengünstige Lärmschutzwände und welche, die nur ca. 80 cm hoch und sehr effektiv sind, wenn sie recht dicht an der Straße aufgestellt werden. Außerdem wirken sie eher als Strauch oder „Grünzeug“. Es müssen nicht große dicke Wände sein. (Herr Adenstedt, BündnisGrüne, fraktionslos) • Vor der Auslegung sollten zwei Punkte noch aufgenommen werden: Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-40-Zonen (wie z.B. in Österreich und Polen) und gewisse Querverbindungen wiederherstellen, damit die Hauptstraßen entlastet werden. (Herr Vogel, sachkundiger Einwohner) • Sie würde wegziehen, wenn vor ihrem Haus eine Lärmschutzwand gebaut werden würde. Es ist absurd in kleine enge Straßen Lärmschutzwände zu stellen. (Frau Hochmuth, FV SPD) • Vorgeschlagene Maßnahmen betrachten und man möge schauen, ob sie noch erweitert werden müssten und die Vorschläge müssen bei der Auslegung eingebracht werden. (Herr Längrich, Vorsitzender der SVV) 	


Gremium <input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich	Niederschrift Seite: 6	
Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr am 14.08.2013	Nr. der Sitzung: BWV/006/2013	
DS Nr.:		

	<ul style="list-style-type: none"> • Es fehlt eine Kostenübersicht. Er weiß aus Erfahrung, dass Lärmwände sehr teuer sind und eine herkömmliche Lärmschutzwand ist nicht gut. Es sollten welche verwendet werden wie in Stahnsdorf. <i>(Herr Dr. Köhn, Freies Mandat)</i> • Es geht erst einmal um einen Entwurf und die Auslegung. Die Fraktionen mögen sich überlegen, was nach der Auslegung zur Umsetzung festgelegt wird. Hinweis, dass Vorschläge eingebracht werden können und sie vom bearbeitenden Büro bewertet werden. Nach der Auslegung müsse man diskutieren und darüber befinden. Er bittet darum, sich an der Auslegung mit Vorschlägen zu beteiligen. Es wird heute nicht über Einzelmaßnahmen abgestimmt, die eventuell eingebracht werden. <i>(Herr Trog, stellv. AV)</i> <p>Stellungnahme Frau Rietz, 1. Beigeordnete:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist erst einmal ein Entwurf, der ausgelegt werden soll. Die Umsetzung liegt dann in der Hand der Stadt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen müssen auch finanziell untersetzt werden. Größere finanzielle Ausgaben müssen im Hauptausschuss beschlossen werden und sobald finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, kann der Plan sukzessiv umgesetzt werden. <p>Hinweis von Frau Abraham, SGL Stadtentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorgeschlagene Maßnahmen stehen auf den Seiten 108/109, die umgesetzt werden könnten. <p><u>Geschäftsordnungsantrag von Herrn Schmelz, SPD:</u> „Abbruch der Debatte und Abstimmung des Antrages.“</p> <p>Gegenrede von Herrn Szilleweit, FV LINKE/Umweltaktive: Bitte um weitere Diskussion, da es noch Punkte gibt, die inhaltlich besprochen werden müssen.</p> <p>Abstimmung zum Geschäftsordnungsantrag: Der GO-Antrag wird mit 6-Ja-Stimmen und 1-Nein-Stimme angenommen.</p> <p>Herr Trog, stellv. AV, bedankt sich für die Anwesenheit von Herrn Hecht.</p> <p>Empfehlung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr:</p> <p>„Der Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr stimmt dem Antrag des Bürgermeisters in der vorliegenden Fassung der DS-Nr.: 135/2013 – Lärmaktionsplanung - 2. Stufe, hier Entwurfsstand zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit (Auslegungsbeschluss) – als Empfehlung an die SVV zu.“</p> <p>Die Empfehlung wird mit 7-Ja-Stimmen an die SVV ausgesprochen.</p>
--	--

Anlage 10 Protokolle des Hauptausschusses am 19.08.2013

Gremium <input type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich Hauptausschuss am 19.08.2013		Niederschrift Seite: 12	
DS Nr.:	Nr. der Sitzung: HaA/047/2013		

DS-131/2013	<p><u>Beschluss:</u></p> <p>„Der Hauptausschuss stimmt dem Antrag des Bürgermeisters in der vorliegenden Fassung der DS-Nr.: 125/2013 – Bewilligung überplanmäßiger Haushaltsmittel (Konto Gerichts- und Anwaltskosten) – als Empfehlung an die SVV zu.“</p> <p><u>Abstimmungsergebnis:</u></p> <p>Der Beschluss wird mit 9 - Ja-Stimmen 0 - Nein-Stimmen 0 - Enthaltungen gefasst.</p> <p style="text-align: right;">Beschluss-Nr.: 15/47/2013</p> <p>TOP 7.5.: Stadt Teltow ./ BADV</p> <p>Kämmerer, Kasten, erklärt, dass es um das Verfahren zu den Rückübertragungsansprüchen der Sabersky-Erbengemeinschaft gehe. Die Stadt warte auf das Urteil des Verwaltungsgerichtes. Mit dem Antrag wird zur Entscheidung gestellt, obwohl das Urteil noch nicht vorliegt, dass die Stadt schon einen Vorsorgebeschluss hat. Wenn das Urteil nicht zu Gunsten der Stadt ausfalle, werde die Stadt weitergehen. Die Stadt würde sich hierfür fremdanwaltlich vertreten lassen. Der Finanz- und Wirtschaftsförderungsausschuss habe empfohlen, sich nochmals zusammzusetzen, wenn das Urteil vorliegt, um nochmals zu reden.</p> <p>Es werden keine Wortmeldungen angezeigt.</p> <p>Der Hauptausschuss beschließt:</p> <p><u>Beschluss:</u></p> <p>„Der Hauptausschuss stimmt dem Antrag des Bürgermeisters in der vorliegenden Fassung der DS-Nr.: 131/2013 – Stadt Teltow./BADV – als Empfehlung an die SVV zu.“</p> <p><u>Abstimmungsergebnis:</u></p> <p>Der Beschluss wird mit 8 - Ja-Stimmen 0 - Nein-Stimmen 1 - Enthaltung gefasst.</p> <p style="text-align: right;">Beschluss-Nr.: HA-16/47/2013</p> <p>TOP 7.6.: Lärmaktionsplanung - 2. Stufe, hier Entwurfsstand zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit (Auslegungsbeschluss)</p> <p>Herr Szilleweit, FV LINKE/Umweltaktive, finde es wunderbar, dass der Plan beschlossen werde und er damit die Vorbereitung sei, dass in Teltow etwas verändert wird. Die Fragen seien aber</p>
DS-135/2013	

Gremium <input type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich Hauptausschuss am 19.08.2013 DS Nr.:	Niederschrift Seite: 13 Nr. der Sitzung: HaA/047/2013	
--	---	---

DS- 123/2013	<ul style="list-style-type: none"> • Wie man dafür sorgen könne, dass die Maßnahmen auch umgesetzt werden können? • Der Lärm der S-Bahn sei außen vorgelassen worden, weil die Bahn sich nicht einbinden lassen habe. Wie könne man gewährleisten, dass die Bahn in Zukunft eingebunden wird? <p>Frau Rietz, 1. Beigeordnete, erörtert, dass es sich bei dem Lärmaktionsplan um eine Art Selbstbindung handele und eine Handlungsanleitung darstelle. Es müssen dann auch die Gelder in den Haushalt eingestellt werden, um die Maßnahmen umsetzen zu können. Es seien die Stadtverordneten, die die Gelder auf den Weg bringen würden usw.</p> <p>Frau Dr. Fanter, FV BIT, habe z.B. auch die Prüfung der Tempo-30-Zonen angesprochen und es habe sich noch nichts dazu getan. Es seien schon mehrere Anträge gestellt worden und es müssen endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden.</p> <p>Frau Hochmuth, FV SPD, denke, dass, wenn man alles schon vorher festlege, man keine Auslegung mehr benötige. Es mögen die Vorschläge in die Abwägung eingebracht werden.</p> <p>Der Hauptausschuss beschließt:</p> <p><u>Beschluss:</u></p> <p>„Der Hauptausschuss stimmt dem Antrag des Bürgermeisters in der vorliegenden Fassung der DS-Nr.: 135/2013 – Lärmaktionsplanung 2. Stufe, hier Entwurfsstand zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit (Auslegungsbeschluss) - als Empfehlung an die SVV zu.“</p> <p><u>Abstimmungsergebnis:</u></p> <p>Der Beschluss wird mit 9 - Ja-Stimmen 0 - Nein-Stimmen 0- Enthaltungen gefasst.</p> <p style="text-align: right;">Beschluss-Nr.: HA-17/47/2013</p> <p>TOP 7.7.: Mitgliedschaft der Stadt Teltow in der Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland e.V.</p> <p>Herr Goetz, FV FDP, meine, dass es nicht viel Geld koste, Mitglied zu werden. Es würden aber die Erfolge der vielen Mitgliedschaften nicht gesehen, keine Ergebnisse sichtbar.</p> <p>Frau Icks vom Stadtmarketing, informiert darüber, dass über 200 Gemeinden Mitglieder mit ihrem Stadtmarketing sind und es von Nutzen sei, wenn man sich mit den anderen Stadtmarketing-Verantwortlichen austauschen könne. Für die Mitgliedschaft gebe es auch 20 % GEMA-Gebühren.</p> <p>Herr Goetz, FV FDP, meine, dass es sich mit den 20 % GEMA-Gebühren vielleicht rechne, aber es sollte sich grundsätzlich einmal mit den Mitgliedschaften</p>
-----------------	---